



Wspólne posiedzenie Komisji Rady Gminy Siepraw

21 luty 2022 r.



Porządek obrad:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przedstawienie porządku posiedzenia.
3. Przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia komisji.
4. Dyskusja w sprawie Studium korytarzowego dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice i zaopiniowanie przebiegu poszczególnych wariantów tras.
5. Wolne wnioski.
6. Zamknięcie posiedzenia.



Historia projektu

Pierwsze wskazanie konieczności budowy w analizowanym korytarzu drogi o wysokich parametrach technicznych, pojawiło się w Uchwale Rady Motoryzacyjnej przy Radzie Ministrów z dnia 24 czerwca 1963 r. Wówczas to na liście dróg ekspresowych pojawił się m.in. odcinek Kraków - Zakopane

Historia projektu

W toku prac nad rozwojem sieci drogowej przez ostatnie 40 lat wykonano następujące opracowania studialne oraz planistyczne:

- w marcu 1988 roku sporządzone zostało Studium lokalizacyjne dla Drogi Międzyregionalnej Kraków Wróblowice – Siepraw - Myślenice przez Biuro Rozwoju Krakowa, gdzie przedstawiono wyniki w zakresie przebudowy i modernizacji drogi krajowej nr 7 na odcinku Kraków - Myślenice.**
- w czerwcu 1989 roku sporządzone zostało Studium Rozpoznawcze Drogi Ekspresowej Kraków - Myślenice przez Biuro Planowania Rozwoju Sieci Drogowej. W ramach przeprowadzonych prac dokonano analizy porównawczej, z której wynika szereg spostrzeżeń znajdujących swoje potwierdzenie w aktualnej sytuacji.**

Historia projektu

- W maju 1994 roku sporządzone zostało Studium Rozpoznawcze drogi ekspresowej północ - południe w rejonie Krakowa przez Biuro Planowania Rozwoju Sieci Drogowej – Pracownia Studiów Sieci Drogowej „Południe”, gdzie przedstawiono proponowane warianty przebiegu drogi ekspresowej w rejonie Krakowa po zachodniej stronie Krakowa od miejscowości Domiarki
- W czerwcu 1998 roku sporządzone zostało Studium Porównawcze tras ekspresowych Kraków - Myślenice przez Biuro Planowania Rozwoju Sieci Drogowej – Pracownia Studiów Sieci Drogowej „Południe” gdzie przedstawiono wyniki w zakresie przebudowy i modernizacji drogi krajowej nr 7 na odcinku Kraków - Myślenice. Warianty te poddano analizie wielokryterialnej oraz analizie ekonomicznej wraz z oceną ruchową, geologiczną oraz środowiskową. Wskazano, że w momencie wykonywania analiz modernizacja istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej jest rozwiązaniem łatwiejszym i bardziej racjonalnym niż budowa nowego przebiegu drogi ekspresowej od węzła Tuchowska przez Świątniki Górne do Myślenic.

Historia projektu

W czerwcu 2003 roku sporządzone zostało Studium przebiegu drogi ekspresowej S7 w rejonie Krakowa przez Biuro Studiów (GDDKiA), gdzie przedstawiono proponowane warianty przebiegu drogi ekspresowej w rejonie Krakowa po jego zachodniej stronie, od miejscowości Poskwitów do miejscowości Bęczarka. Opracowanie to bazuje na „Studium Rozpoznawczym drogi ekspresowej północ - południe w rejonie Krakowa” z 1994 r. i stanowi jego aktualizację, ze względu na brak aprobaty gmin ościennych dotychczasowo przedstawionych przebiegów drogi S7. Władze Krakowa oraz Skawiny nie zaakceptowały żadnego z przedstawianych w Studium z 2003 r. wariantów południowych proponowanych przez GDDKiA, a zaproponowany wariant przez Gminę Skawina wymagał wykonania studium techniczno-ekonomicznego (proponowana trasa miała stać się częścią północnego obejścia miasta Skawiny).



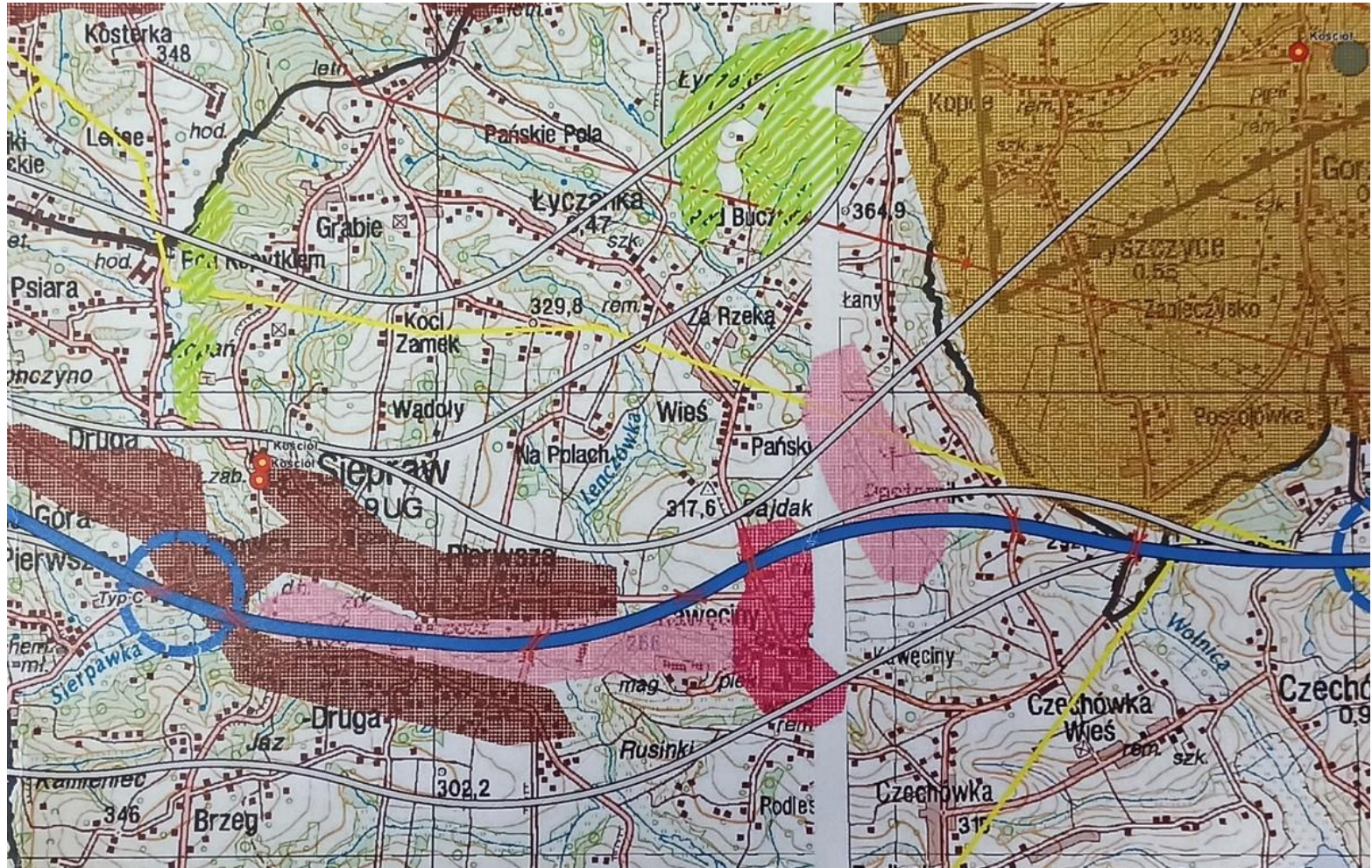
Historia projektu

W 2012 roku podczas prac nad Koncepcją przestrzennych dróg, w związku z projektem zmiany PZP Województwa Małopolskiego, została wykonana analiza połączenia Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (BDI) z miastem Kraków. Opracowanie zostało wykonane przez firmę ARUP na zlecenie Marszałka Województwa Małopolskiego. W opracowaniu przedstawiono dwa główne warianty, których początek znajduje się w Głogoczowie (połączenie z dotychczasowo planowaną drogą S52), a koniec znajduje się w miejscu węzła Kraków Bieżanów na połączeniu drogi A4 i S7.

Rezerwa terenu po drogę ekspresową Myślenice - Kraków w planach zagospodarowania od 1991 do 2000 roku



Beskidzka Droga Integracyjna





Wystąpienie z 2012 r. w sprawie przebiegu BDI przez Gminę Siepraw

Projektowana trasa drogi beskidzkiej w wariantcie 1 przebiega doliną rzeki Sieprawka przez sam środek wsi Siepraw, w środku i wzdłuż dwóch dróg powiatowych, w terenach zabudowanych lub w bliskiej odległości od terenów zabudowanych, na których zamieszkuje ponad 1000 mieszkańców, nadto biegnie po następujących obiektach wybudowanych przez Gminę Siepraw;

- strażnicy OSP i dwóch boiskach sportowych inwestycji, zrealizowanych w ostatnim dwudziestoleciu,
- boisku Orlik 2012, wybudowanym w roku 2008 r z udziałem środków rządowych,
- kortach tenisowych, wybudowanych w 2012 r z udziałem środków unijnych,
- placu zabaw, wybudowanym w 2012 r w ramach programu Radosna szkoła. Na trasie drogi w pobliżu w/w obiektów zaprojektowany jest teren wypoczynku p.n. Słoneczny park obejmujący ścieżki rowerowe i piesze.

Wystąpienie z 2012 r. w sprawie przebiegu BDI przez Gminę Siepraw

Trasa biegnie przez teren strefy konserwatorskiej, co nie jest widoczne w opracowaniu i niszczy teren pierwszego (ok. rok 1300) kościoła we wsi Siepraw. Kościół Marcinek jest wpisany do rejestru zabytków. Nadto ukształtowanie terenu (głęboka dolina bez przewiewu) spowoduje pogorszenie warunków zdrowotnych mieszkańców, a także oddzieli historycznie związane ze sobą tereny, utrudni połączenie z siedzibą Gminy, z wybudowanym w 1998 r Gimnazjum, z kościołem. Burzy się mozolnie budowany przez władze samorządowe kształt przestrzenny Gminy, sieć szkół itp.

Wystąpienie z 2012 r. w sprawie przebiegu BDI przez Gminę Siepraw

Droga dodatkowo podzieli całą Gminę, co spowoduje utrudnienia dla mieszkańców np. w dojeździe do Krakowa zwłaszcza wsi Zakliczyn Czechówka. Historycznie mieszkańcy są związani z Miastem Myślenice (15 minut dojazdu) oraz z Krakowem (pół godziny z Sieprawia, 45 minut z Zakliczyna). Tam mieszkańcy pracują, robią większe zakupy, korzystają z instytucji kultury itp. Nawet mieszkańcy Czechówki i Zakliczyna rzadko korzystają z dróg do Dobczyc czy Wieliczki, chociaż obecnie z centrum Sieprawia do Wieliczki i do Dobczyc dojeżdża się w 15 minut (odległość 10 km). Po wybudowaniu drogi odległość od centrum Sieprawia do Wieliczki i do Dobczyc zwiększy się o 10 km.

Wystąpienie z 2012 r. w sprawie przebiegu BDI przez Gminę Siepraw

Wariant pierwszy jest korzystny tylko dla Gminy Wieliczka, która zyskuje obwodnicę od strony południowo wschodniej, jednak nie skróci dojazdu, nie przejmie ruchu z innych dróg, nie poprawi komunikacji w naszej gminie i jest szkodliwa dla Gminy Siepraw. Uważam, że projektując inwestycje należy mieć na uwadze dobro, a zwłaszcza zdrowie, ludzi i poszanowanie ich dotychczasowego dorobku. To dla dobra mieszkańców realizuje się inwestycje, jednak nie kosztem tego, co zbudowali dotychczas i bez marnotrawienia publicznych środków.

Wystąpienie z 2012 r. w sprawie przebiegu BDI przez Gminę Siepraw

Po wybudowaniu drogi w wariantcie 1 nie będzie sensu utrzymywać Gminy Siepraw i to, co nie udało się w latach do 1990 r zostanie zrealizowane w 2020 r— przypominam, że w latach 80 —tych rząd dążył do przyłączenia Gminy Siepraw do innej Gminy np. do Myślenic lub Świątnik i tylko dzięki determinacji mieszkańców, nie doszło do tego.

Podsumowując wyrażam kategoryczny sprzeciw wobec projektu budowy drogi beskidzkiej trasą opisaną w projekcie jako wariant 1 i moje stanowisko jest zgodne z opinią radnych gminy Siepraw.

Opinia w sprawie Studium Korytarzowego

Dla Gminy Siepraw akceptowalnymi rozwiązaniami są warianty K1 lub K2, które nie ingerują (K1) lub najmniej ingerują (K2 prowadzony w tunelu) w obecne zagospodarowanie przestrzenne Gminy oraz jej zabudowę. Wybór jednego z tych wariantów eliminuje ponadto konieczność wybudowania dodatkowej trasy ekspresowej tzw. Beskidzkiej Drogi Integracyjnej na naszym terenie. Jednocześnie warianty korytarzowe K1 lub K2 stwarzają możliwość korzystania z nowej drogi Mieszkańcom Gminy, pod warunkiem wybudowania drogi dojazdowej do węzła "Włosań".

Opinia w sprawie Studium Korytarzowego

Pozostałe warianty przebiegające przez naszą Gminę są dla Gminy Siepraw niekorzystne i nieakceptowalne, ponieważ silnie ingerują (łącznie z planowaną Beskidzką Droga Integracyjną) w zagospodarowanie terenu - częściowo mają przebiegać po powierzchni ziemi. W przypadku wariantów K3, K4, K6 Gmina Siepraw zostałaby podzielona zarówno przez trasę S7, a także dodatkowo przez drogę BDI. Gmina Siepraw jest jedną z mniejszych gmin w Małopolsce – powierzchnia Gminy to 31,85 km². Dla porównania średnia powierzchnia gminy w woj. małopolskim to 83,42 km², a średnia powierzchnia gminy w Polsce to 126,18 km². Dodatkowo o jednym z najwyższych zagęszczeń ludności w Małopolsce - 285 os/km².

Specustawa drogowa

Według zapisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych:

Po przeprowadzeniu postępowania wydawana jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Decyzja ta ma szczególny charakter, zawiera rozstrzygnięcia dotyczące wielu kwestii, w szczególności zatwierdza projekt budowlany oraz podział nieruchomości wraz z ustaleniem linii rozgraniczających teren. Co ważne, to właśnie ta decyzja realizuje wywłaszczenie nieruchomości

Specustawa drogowa

Wskazane w decyzji nieruchomości lub ich części stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa (w odniesieniu do dróg krajowych) albo własnością odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego (w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych). Skutek, jakim jest wywłaszczenie nieruchomości następuje automatycznie, z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzja taka stanowi jednocześnie podstawę do dokonania stosownych wpisów w księdze wieczystej oraz rejestrze gruntów.



Specustawa drogowa

W decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie określa się wysokości odszkodowania, które przysługuje za wywłaszczenie nieruchomości. Pogarsza to niewątpliwie pozycję wywłaszczonego - oddziela bowiem sam fakt wywłaszczenia od przyznania słusznego odszkodowania, które zagwarantowane jest również na poziomie Konstytucji RP. To kolejny aspekt, który służy przyspieszeniu wykonania inwestycji.

Spory o wysokość odszkodowania za wywłaszczenie nieruchomości nie mają blokować budowy drogi.



Dziękuję za uwagę

Tadeusz Pitala