PROJEKTANT:	40-555 Katowice ul. Rolna 12 www.mostykatowice.pl e-mail: biuro@mostykatowice.pl
INWESTOR:	**SKARB PAŃSTWA – GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD,** 00-874 Warszawa, ul. Wronia 53, reprezentowany przez: **GENERALNĄ DYREKCJĘ DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W KRAKOWIE** 31-542 Kraków, ul. Mogilska 25
ZADANIE:	**ROZBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 7 W REJONIE MSC. GŁOGOCZÓW NA ODCINKU OD OK. 684+220 DO OK. KM 688+250**
NR ZADANIA:	**402101128_7426**
STADIUM:	**STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z ELEMENTAMI KONCEPCJI PROGRAMOWEJ – ETAP I**
TOM:	**TOM I – UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA**
CZĘŚĆ:	**I II. RAPORT ZE SPOTKAŃ SPOŁECZNYCH**
DATA: CZERWIEC 2023	**Egzemplarz nr: 1**

(strona celowo pusta)

SPIS TREŚCI

1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO 4
1.1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA 4
1.2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT ZADANIA INWESTYCYJNEGO 4
1.3. FORMALNA PODSTAWA OPRACOWANIA 6
1.4. STAN ISTNIEJĄCY 6
1.5. OBIEKTY DROGOWE 9
1.5.1. Urządzenia obsługi uczestników ruchu i program użytkowy obiektu budowlanego 9
1.5.2. Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne obiektu budowlanego 10
2. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH 12
2.1. WSTĘP 12
2.2. MATERIAŁY INFORMACYJNE 12
2.3. TERMIN PRZEPROWADZENIA DZIAŁAŃ 12
2.4. PRZEBIEG DZIAŁAŃ 13
2.5. DOKUMENTACJA DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH 14
2.6. ANKIETY 15
2.7. ZESTAWIENIE ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW, PROTESTÓW, OPINII 15
2.8. STRESZCZENIE ZŁOŻONYCH WNIOSKÓW 16
3. ANALIZA WNIOSKÓW 18
3.1. POPARCIE BUDOWY ESTAKADY 18
3.2. POSTULATY MIESZKAŃCÓW GŁOGOCZOWA 20
3.3. POSTULATY MIESZKAŃCÓW BĘCZARKI I OKOLIC 26
4. PODSUMOWANIE 29

1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

1.1.Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest Studium Techniczno–Ekonomiczno–Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej wraz z uzyskaniem decyzji DŚU dla zadania pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 7 w rejonie msc. Głogoczów na odcinku od ok. km 684+220 do ok. km 688+250".

1.2.Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Celem zadania inwestycyjnego jest zaprojektowanie rozbudowy drogi krajowej nr 7 w rejonie miejscowości Głogoczów. Inwestycja położona jest w całości w obszarze administracyjnym województwa małopolskiego, w powiecie myślenickim, w gminie Myślenice.

Realizacja inwestycji zgodnie z przedmiotowym zadaniem inwestycyjnym wpłynie bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, skrócenie czasu przejazdu, eliminację zatorów drogowych, zmniejszenie niekorzystnej emisji spalin i hałasu drogowego, zmniejszenie ilości wypadków drogowych.

Wstępny zakres zadania inwestycyjnego obejmuje:

- budowę bezkolizyjnych skrzyżowań np. węzłów drogowych w miejscu kolizyjnych skrzyżowań w km ok. 684+700, w km ok. 685+654 oraz w km ok. 687+374 DK7,
- sprawdzenie zgodności parametrów technicznych DK7 na odcinku od ok. km 687+000, do ok. km 687+ 800 (odcinek drogi na łuku w planie) z obowiązującymi przepisami oraz przeprowadzenie analizy celowości i możliwości technicznych poprawy geometrii istniejącej drogi w tym zakresie wraz z ewentualną korektą np. w postaci skrócenia trasy,
- przegląd i ocenę stanu nawierzchni drogi na całym odcinku objętym zamówieniem wraz z określeniem jej nośności na podstawie wyników badań FWD dostarczonych przez Wydział Technologii - Laboratorium Drogowe GDDKiA oraz wykonanie badań konstrukcji nawierzchni i podłoża w przypadku stwierdzenia odcinków o obniżonej nośności celem określenia zakresu koniecznego remontu lub przebudowy DK7
- włączenie dróg poprzecznych z DK7 na bezpiecznych skrzyżowaniach, w oparciu o uzgodnienia z zarządcami tych dróg,
- budowę połączeń komunikacyjnych do obsługi terenów przyległych do projektowanej drogi,
- likwidację zjazdów z DK7 i budowę lub uciąglenie dodatkowych jezdni w celu zapewnienia obsługi terenów przyległych do DK7,

- rozwiązanie powiązań komunikacji publicznej, a także ciągów pieszych oraz rowerowych,
- budowę dodatkowych pasów ruchu dla skręcających w prawo na skrzyżowaniach,
- uciąglenie dróg dojazdowych na potrzeby utrzymania DK7 i/lub zapewnienia dojazdu do nieruchomości,
- wykonanie analizy akustycznej i dobór zabezpieczeń akustycznych np. ekranów akustycznych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego,
- analizę i dobór lokalizacji zatok autobusowych,
- budowę ciągów pieszych np. dla zapewnienia dojścia do zatok autobusowych
- budowę kanału technologicznego wzdłuż DK7 na odcinku objętym opracowaniem
- budowę oświetlenia drogowego,
- budowę konstrukcji oporowych,
- budowę i przebudowę infrastruktury technicznej związanej i niezwiązanej z drogą kolidującej z planowaną inwestycją
- analizę terenów osuwiskowych na odcinku dk7 objętym opracowaniem i lokalne zabezpieczenie drogi i/lub lokalne zabezpieczenie osuwiska przed ruchami masowymi,
- wykonanie oceny technicznej istniejących obiektów inżynierskich i zaproponowanie zakresu ich rozbudowy/ przebudowy/ remontu lub budowy nowych w nowej lokalizacji,
- wykonanie urządzeń BRD i Systemu Zarzadzania Ruchem,
- inwentaryzacja bramownic krajowego systemu poboru opłat KSPO i uzgodnienie ewentualnej likwidacji tych urządzeń z ich właścicielem lub pozostawienia ich na potrzeby systemu zarządzania ruchem SZR (dla montażu tablic zmiennej treści) po uzgodnieniu z GDDKiA.
- inne analizy niezbędne do osiągnięcia założonego celu inwestycji,
- zmiana lokalizacji stacji trafo.

1.3.Formalna podstawa opracowania

Umowa nr I/125/ZI/I-1/2022 zawarta w dniu 16.03.2022r. w Krakowie między inwestorem:

Skarbem Państwa - Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanym przez:

Oddział w Krakowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowej i Autostrad
31-542 Kraków, ul. Mogilska 25

a firmą projektową:

Mosty Katowice sp. z o.o.
40-555 Katowice
ul. Rolna 12

1.4.Stan istniejący

Istniejąca droga krajowa nr 7 na rozbudowywanym odcinku w granicach gminy Myślenice sklasyfikowana jest obecnie jako GP o przekroju 2/2, posiada dwie jezdnie o szerokości 7,0m wraz z utwardzonymi poboczami o szerokości 1,5m i gruntowym poboczem o szerokości 0,5m.

W rejonie istniejącej drogi krajowej nr 7 znajdują się następujące rzeki: Głogoczówka, Włosianka. Pozostałe cieki wodne to przeważnie rowy o charakterze melioracyjnym takie jak: mniejsze rowy i suche doliny (naturalne zagłębienia tereny prowadzące wodę okresowo lub epizodycznie podczas wystąpienia bardzo intensywnych opadów deszczu).

Intensywna zabudowa występuje na całym odcinku istniejącej drogi, która skomunikowana jest poprzez liczne włączenia istniejących dróg bezpośrednio do drogi krajowej nr 7. Zgodnie z danymi udostępnionymi przez gminę Myślenice wg. Stanu na 31.12.2021r, dane miejscowości zamieszkuje następująca liczba mieszkańców: Głogoczów -3106, Bęczarka – 1118.

Zgodnie z danymi zawartymi w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji w latach 2017-2021 na przedmiotowym odcinku wystąpiło:

- 7 wypadków ze skutkiem śmiertelnym poprzez następujące zdarzenia: 3x najechanie na pieszego, 2x zderzenie pojazdów boczne, wywrócenie pojazdu, najechanie na pojazd unieruchomiony,
- 10 wypadków z ciężko rannymi poprzez następujące zdarzenia: 4x zderzenie pojazdów tylne, 3x zderzenie pojazdów boczne, 2x najechanie na pieszego, najechanie na barierę ochronną,
- 41 wypadków z lekko rannymi.

Na drogach dwujezdniowych w rejonie miejscowości Głogoczów w ostatnich 5 latach odnotowano 363 incydenty.

Ważniejsze obiekty na przedmiotowym odcinku lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie:

- zespół dworsko-parkowy w miejscowości Głogoczów w km 684+300,
- zabytkowy lamus (obecnie dom mieszkalny) w miejscowości Głogoczów w km 684+400,
- kościół parafialny pw. Św. Marii Magdaleny w Głogoczowie w km 685+500,
- 6 lokali gastronomicznych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi.

Na całej trasie drogi krajowej nr 7 funkcjonuje zbiorowa komunikacja autobusowa. Zgodnie z pozyskanymi informacji odcinek ten obsługuje ponadto jeszcze kilku przewoźników prywatnych. Na odcinku objętym opracowaniem występują 3 pary przystankowe: „Głogoczów Dwór", „Głogoczów", „Głogoczów Bęczarka". Przystanki autobusowe wyposażone są w zatoki autobusowe z nawierzchni bitumicznej oraz wiaty przystankowe (brak wiaty na przystanku „Głogoczów Dwór" w kierunku Krakowa).

Połączenia z drogami odbywają się poprzez skrzyżowania jednopoziomowe, a zjazdy do posesji jak i na pola odbywają się poprzez drogi gminne lub dodatkowe jezdnie włączone bezpośrednio do drogi krajowej.

W ramach inwentaryzacja obiektów drogowych określono następujące informację dot. istniejących dróg publicznych: lokalizacja, klasa i kategoria. Występujące w rejonie planowanej inwestycji obiekty drogowe zostały przedstawione w formie graficznej na planach sytuacyjnych oraz wymienione poniżej:

- drogi krajowe:

  - DK nr 7 – klasy GP,

- DK nr 52 – klasy GP,

- drogi powiatowe:
  - DP nr 1941K – klasy Z,
  - DP nr 1938K – klasy Z,
- drogi gminne:
  - DG nr 540260K – klasy L,
  - DG nr 540261K – klasy L,
  - DG nr 540262K – klasy L,
  - DG GDDKiA2 (starodroże DK7) – klasy L,
  - DG nr 540280K – klasy L,
  - DG nr 540251K – klasy L.

Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne istniejącej DK7:

klasa techniczna	GP
prędkość projektowa Vp	60 km/h
prędkość miarodajna Vm	60-80 km/h
przekrój drogi	2x2
szerokość pasa ruchu	3,50 m
szerokość opasek wewnętrznych	0,50 m
szerokość pasa dzielącego z opaskami	5,00 m
minimalna szerokość pobocza gruntowego	0,50 m
szerokość ~~pasów awaryjnych~~ / pobocza utwardzonego	1,50 m
pochylenie poprzeczne jezdni	2,0%
skrajnia pionowa	4,70 m
kategoria ruchu / liczba równoważnych osi standardowych w [mln]	KR5
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	115 kN/oś

Istniejące pochylenia poprzeczne na łukach poziomych DK7:

- w km 686+400 – R=250m – i=7%,
- w km 686+750 – R=260m – i=7%,
- w km 687+400 – R=190m – i=7%,
- w km 688+200 – R=375m – i=5%.

Zgodnie z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego ok. 3 km z 4 km odcinka objętego opracowaniem przebiega przez obszary o miejskich zasadach

zagospodarowania w związku z tym **istniejący odcinek DK7** od km 684+220 do km 688+250 **przebiega przez teren zabudowy.**

1.5.Obiekty drogowe

Dla w/w zadania inwestycyjnego zaprojektowano 3 warianty przebiegu drogi krajowej nr 7 w ramach opracowania STEŚ-etap I:

- **Wariant nr 1** – czerwony – o długości 4185m,
  (od km 684+215 do km 688+408 istniejącej drogi krajowej nr 7),
- **Wariant nr 2** – fioletowy – o długości 3896m,
  (od km 684+215 do km 688+630 istniejącej drogi krajowej nr 7),
- **Wariant nr 3** – błękitny – o długości 4185m.
  (od km 684+215 do km 688+408 istniejącej drogi krajowej nr 7).

Zestawienie przebiegu wariantów zostało przedstawione na rysunku planu orientacyjnego. Natomiast szczegółowe rozwiązanie i przebieg wariantów zostały przedstawione na planach sytuacyjnych.

1.5.1. Urządzenia obsługi uczestników ruchu i program użytkowy obiektu budowlanego

W ramach opracowania droga krajowa nr 7 oraz drogi obsługujące teren przyległy zostaną wyposażone w urządzenia obsługi uczestników ruchu. Do tych obiektów i urządzeń w ramach omawianej inwestycji zalicza się:

- ciągi pieszo-rowerowe,
- zatoki autobusowe,
- place do zawracania,
- przejścia dla pieszych.

Program użytkowy zakłada realizację następujących celów:

- w pierwszym etapie:
  - wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności,
  - uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów (na podstawie analizy wariantów i uzyskanych opinii) oraz ostateczne ustalenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych,

- dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego,
- umożliwienie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;

- w drugim etapie:
  - uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego polegające na ustaleniu szczegółowych rozwiązań geometrycznych dróg, konstrukcji drogowych obiektów inżynierskich, granic terenowych zadania inwestycyjnego oraz przedmiaru robót i ich kosztorysu dla kluczowych elementów przedsięwzięcia,
  - określenie wytycznych dla projektu budowlanego,
  - wykonanie analizy wielokryterialnej umożliwiającej Zamawiającemu wybór najkorzystniejszych wariantów technicznych do dalszej realizacji.

Realizacja powyższych celów wymaga realizacji podstawowych zamierzeń:
- budowa normatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowa nowych wiaduktów i mostów,
- budowa węzłów lub skrzyżowań,
- ograniczenie dostępności do drogi poprzez wyeliminowanie zjazdów,
- przebudowa istniejącego układu komunikacyjnego w bezpośredniej strefie oddziaływania drogi,
- budowa dodatkowych jezdni jako uzupełnienie istniejącej sieci obsługującej przyległy teren,
- budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych,
- budowa elementów związanych z ochroną środowiska,
- przebudowa kolidujących z inwestycją urządzeń uzbrojenia podziemnego oraz naziemnego.

1.5.2. Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne obiektu budowlanego

Główne parametry techniczne dróg przejęto w oparciu o Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia oraz uzgodnienia z Zamawiającym pojawiające się w trakcie realizacji zamówienia.

- **Droga krajowa nr 7**

	W0 (bezinwestycyjny)	W1 (czerwony)	W2 (fioletowy)	W3 (błękitny)

klasa techniczna	GP	GP		
prędkość projektowa Vp	60 km/h	70 km/h	70 km/h	70 km/h
prędkość miarodajna Vm	60-80 km/h	90 km/h	90 km/h	90 km/h
przekrój drogi	2x2	2x2		
szerokość pasa ruchu	3,50 m	3,50 m		
szerokość opasek wewnętrznych	0,50 m	0,50 m		
szerokość pasa dzielącego z opaskami	5,00 m	5,00 m		
minimalna szerokość pobocza gruntowego	0,50 m	0,50 m		
szerokość pasów awaryjnych	-	-		
szerokość utwardzonego pobocza	1,50 m	1,50 m		
pochylenie poprzeczne jezdni na prostej	2,0%	2,0%		
skrajnia pionowa	4,70 m	4,70 m		
kategoria ruchu / liczba równoważnych osi standardowych w [mln]	KR5	wg. OPZ: KR6 obliczona wstępnie na podstawie GPR: 7,30 < KR5 - 11,24 mln < 22,00		
dopuszczalne obciążenie nawierzchni	115 kN/oś	115 kN/oś		

	W1 (czerwony)	W2 (fioletowy)	W3 (błękitny)
klasa techniczna	GP		
prędkość projektowa Vp	70 km/h	70 km/h	70 km/h
prędkość miarodajna Vm	90 km/h	90 km/h	90 km/h
min. promień łuku R	200 m	500 m	200 m
max. pochylenie poprzeczne	7,0%	6,0%	7,0%
ilość łuków poziomych do przebudowy	2	6	2
max. pochylenie podłużne	7,0% (8,0%)	7,0%	7,0% (8,0%)

2. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH

2.1.Wstęp

Spotkania informacyjne mają na celu zapoznanie mieszkańców z planowaną inwestycją oraz zebranie opinii oraz wszelkich uwag od lokalnej społeczności. Spotkania informacyjne stanowią element okazania zainteresowania lokalnymi zależnościami i stanowią dobrą praktykę stosowaną w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która pozwala Zamawiającemu i Wykonawcy uzyskać sprzężenie zwrotne w procesie lokalizacji drogi.

2.2.Materiały informacyjne

Do działań poprzedzających spotkanie z lokalną społecznością należało przygotowanie materiałów informacyjnych przez Wykonawcę w uzgodnieniu z Zamawiającym:

- plakat ogłoszeniowy,
- ulotka informacyjna,
- formularz ankiety,
- plany sytuacyjne, mapy sieci dróg oraz orientacje,
- prezentacje komputerową,
- wizualizacje przedstawiającą rozwiązania projektowe,
- informację prasową opisującą rozwiązania projektowe,
- ogłoszenia prasowe oraz strona internetowa.

Ww. materiały zostały przedstawione społeczeństwu w ramach organizowanego spotkania informacyjnego oraz zamieszczone w następującym tomie opracowania STEŚ-I:

I UDZIAŁ SPOŁECZŃSTWA I.I. MATERIAŁY PROMOCYJNE.

2.3.Termin przeprowadzenia działań

Spotkanie z zainteresowanymi mieszkańcami zostało zorganizowane wg. następującego porządku:

Obszar	Miejsce	Data/dzień tygodnia	Godzina
Gmina MYŚLENICE	**WIEJSKI DOM KULTURY W GŁOGOCZOWIE 32-444 Głogoczów 406**	**12.12.2022 (poniedziałek)**	**17:00**

2.4.Przebieg działań

Działania informacyjne obejmowały:

- powiadomienie społeczeństwa o rozpoczęciu działań informacyjnych poprzez ogłoszenia w prasie, stronach internetowych oraz na tablicy ogłoszeń,
- zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji przedstawionymi na stronie internetowej,
- zorganizowanie spotkań informacyjnych z udziałem mieszkańców,
- zebranie ankiet i uwag,
- przeanalizowanie wniosków i opracowanie raportu z działań informacyjnych.

W spotkaniach uczestniczyli mieszkańcy, przedstawiciele lokalnych władz samorządowych, Wykonawcy (Mosty Katowice) oraz Zamawiającego (GDDKiA Oddział w Krakowie). Przedstawiciele Wykonawcy prezentowali m.in. zakres prac objętych Umową, harmonogram realizacji zadania, zaprojektowane korytarze przebiegu trasy, założenia projektowe, planowane odwodnienie drogi i wyposażenie drogi oraz poinformowali o wyglądzie i sposobach składania ankiet do Wykonawcy.

Lokalizacja inwestycji i wstępne rozwiązania projektowe zostały przedstawione na ortofotomapach i mapach zasadniczych w skali 1:2000 i 1:5000.

Po prezentacji uczestnicy spotkania mieli możliwość zadawania pytań przedstawicielom Wykonawcy i Zamawiającego, na które w miarę możliwości udzielano odpowiedzi.

W przypadku pytań dotyczących m.in. zmiany rozwiązań projektowych zachęcano do składania ankiet z uwagami, celem rozpatrzenia ich w późniejszym terminie po szczegółowej analizie.

Kilka dni po przeprowadzonym spotkaniu informacyjnym Sołtys Głogoczowa poinformował mieszkańców i zorganizował konsultacje indywidulane w dniach 28-30 grudnia 2022r. oraz zebranie wiejskie w dniu 4 stycznia 2023r. umożliwiając mieszkańcom dodatkową analizę rozwiązań projektowych przedstawionych na spotkaniu i zamieszczonych na stronie internetowej inwestycji. W spotkaniach zorganizowanych przez Sołtysa nie brał udziału zarówno Zamawiający jak i Wykonawca.

2.5.Dokumentacja działań informacyjnych

Dnia 12.12.2022r. podczas spotkania z mieszkańcami w Wiejskim Domu Kultury w Głogoczowie zostało wykonane zdjęcie dokumentujące obecność społeczności zainteresowanej inwestycją:

(fragment zdjęcia przedstawiający wizerunek obecnych osób na spotkaniu został celowo zamazany)

Cała dokumentacja przeprowadzonych działań informacyjnych została przedstawiona w dodatkowej części opracowania: I UDZIAŁ SPOŁECZŃSTWA I.V. DOKUMENTACJA SPOTKANIA.

W ww. tomie udokumentowano:

- informacje zawarte na stronie internetowej przedsięwzięcia,
- informacje i zaproszenia na spotkanie zamieszone w prasie,
- tablice informacyjne z zamieszczonymi plakatami,
- informacje o spotkaniu z innych portali internetowych,
- zdjęcia i nagrania ze spotkania,
- listy obecności.

2.6.Ankiety

Ankiety z uwagami wpływały do Wykonawcy poprzez wskazane na spotkaniach metody: pocztą na adres Wykonawcy, bądź elektronicznie na podany adres mailowy.

Na spotkaniu informacyjnym zainteresowani zostali poinformowani o końcowym terminie składania ankiety do dnia 24.12.2022r., lecz w trakcie spotkania mieszkańcy wystąpili z wnioskiem dot. wydłużenia terminu składania ankiet. W związku z tym Zamawiający biorąc pod uwagę ww. wniosek oraz wagę poruszanych spraw i zdecydował o wydłużeniu terminu składania ankiet.

Niniejszy raport będzie obejmował w analizie ankiety, które wpłynęły w terminie do dnia 10.01.2023r.

2.7.Zestawienie zgłoszonych wniosków, protestów, opinii

Spływające po spotkaniu do biura projektowego analizy z uwagami zostały indywidualnie przeanalizowane, a uwagi zawarte w przedmiotowych ankietach, które były zasadne zostały uwzględnione w wynikowej dokumentacji projektowej.

Inwestor bazując na opinii Projektanta określił, które z wniosków są zasadne i winny być uwzględnione w dokumentacji projektowej. Część postulatów powtarzała się w poszczególnych wnioskach. W dalszej części opracowania zawarto streszczenie głównych postulatów wraz z odpowiedzią.

Zestawienie zgłoszonych ankiet zostało dołączone w formie tabeli – w kolejnej części opracowania:

I UDZIAŁ SPOŁECZŃSTWA I.III. ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I PROTESTÓW.

2.8.Streszczenie złożonych wniosków

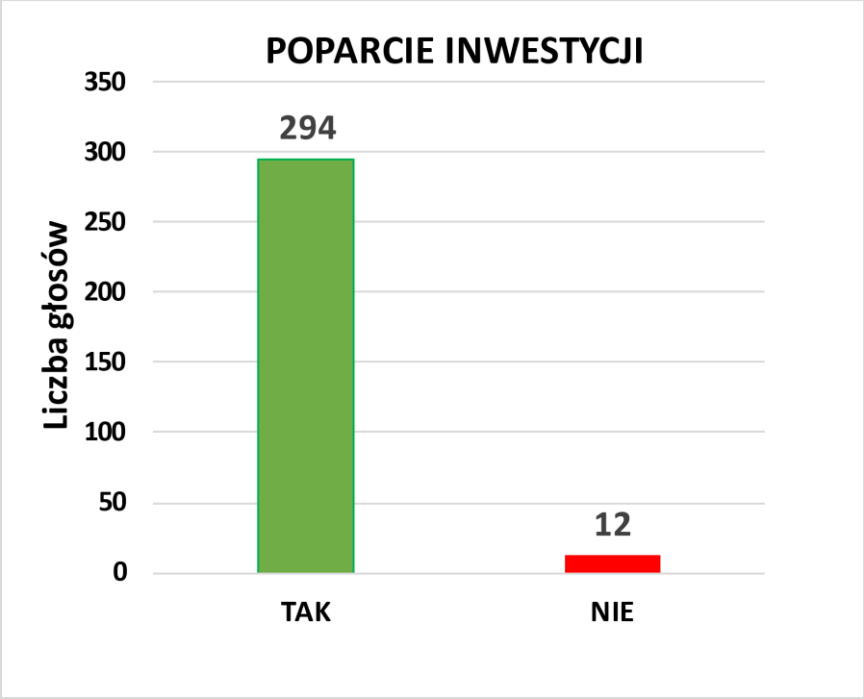
Z zebranych list obecności po spotkaniu informacyjnym wynika, że udział wzięło 115 osób. Natomiast w terminie do dnia 10.01.2023 r. wpłynęły 293 ankiety od mieszkańców z gminy Myślenice.

Liczba głosów jest większa od ilości ankiet, ponieważ pojawiły się ankiety złożone wspólnie np. przez małżonków i w takich przypadkach uwzględniano 1 ankietę jako 2 głosy.

Wyniki poparcie dla przedmiotowej inwestycji przedstawiono w poniższej tabeli:

Poparcie	
TAK	**294**
NIE	**12**
Suma	**306**

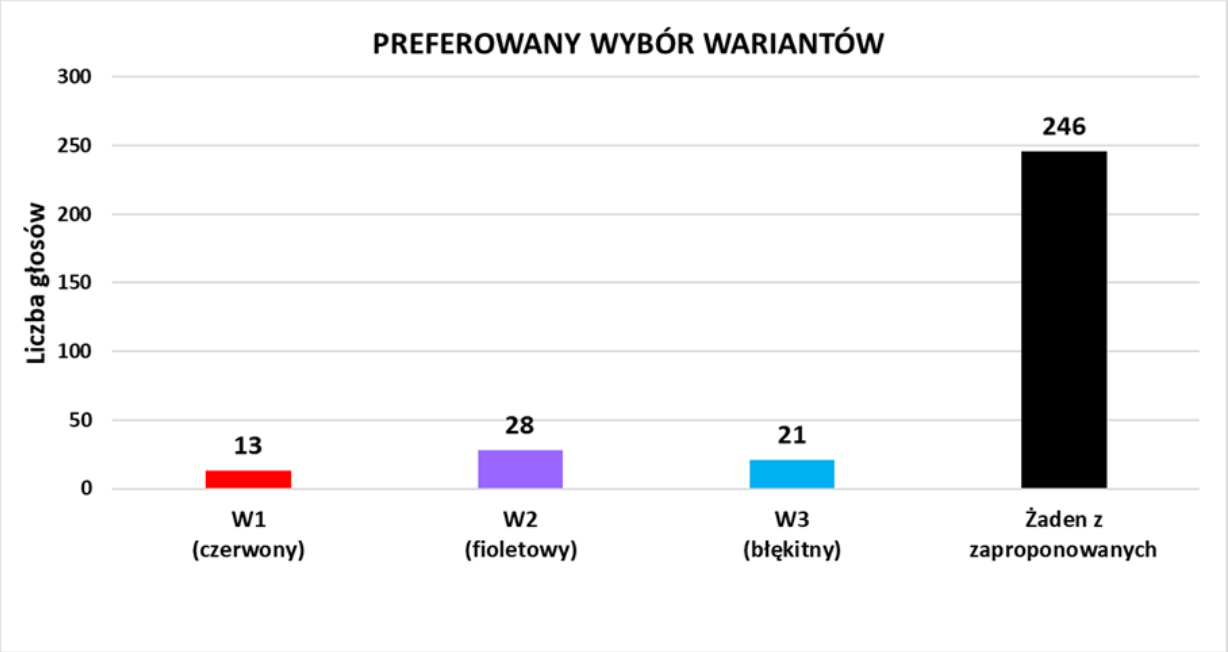
Wykres przedstawiający poparcie dla przedmiotowej inwestycji:



Wyniki zebranych głosów za danym wariantem przedstawiono w poniższej tabeli:

Obszar	Liczba głosów ZA			
	WARIANT NR 1 (czerwony)	WARIANT NR 2 (fioletowy)	WARIANT NR 3 (błękitny)	ŻADEN Z ZAPROPONOWANYCH
Gmina MYŚLENICE	13	28	21	246

Wykres przedstawiający rozkład głosów za konkretnymi wariantami:



Zestawienie ankiet umożliwiło wyłonienie trzech głównych grup wniosków:

I – poparcie budowy estakady w centrum Głogoczowa – 232 głosy,

II – postulaty mieszkańców Głogoczowa (ankiety zawierające 12 wad) – 225 głosów,

III – postulaty mieszkańców Bęczarki i okolic drogi powiatowej do Bęczarki – 22 głosy.

Stanowisko dotyczące głównych postulatów zostało przedstawione w kolejnym punkcie raportu – 3. Analiza wniosków, natomiast odpowiedzi na pojedyncze uwagi zostały przedstawione w tomie: I UDZIAŁ SPOŁECZŃSTWA I.III. ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I PROTESTÓW.

3. ANALIZA WNIOSKÓW

3.1.Poparcie budowy estakady

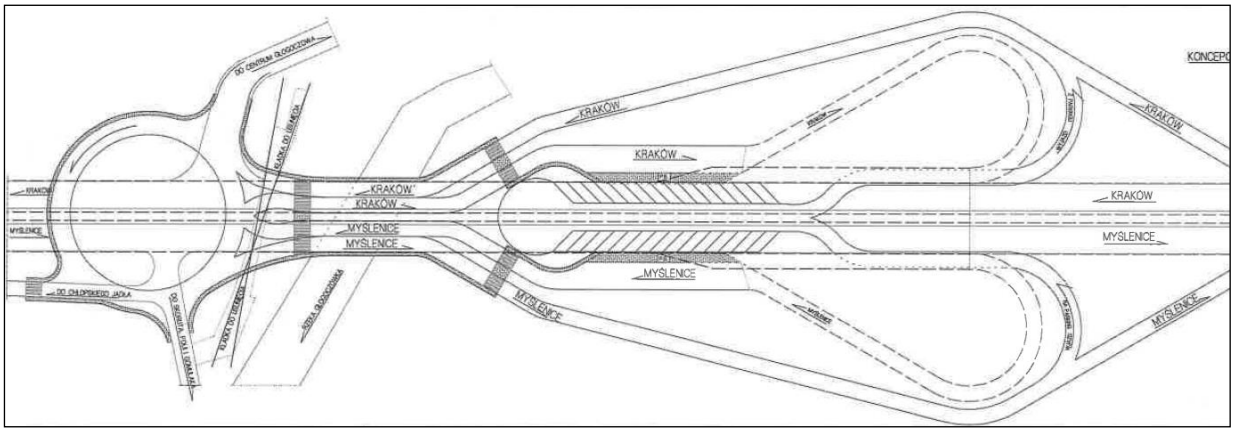
Głosy poparcia, bądź propozycje rozwiązań dot. budowy estakady na odcinku centrum Głogoczowa wpływały w różnej treści i formie w części ankiety poświęconej na uwagi lub sugestie.

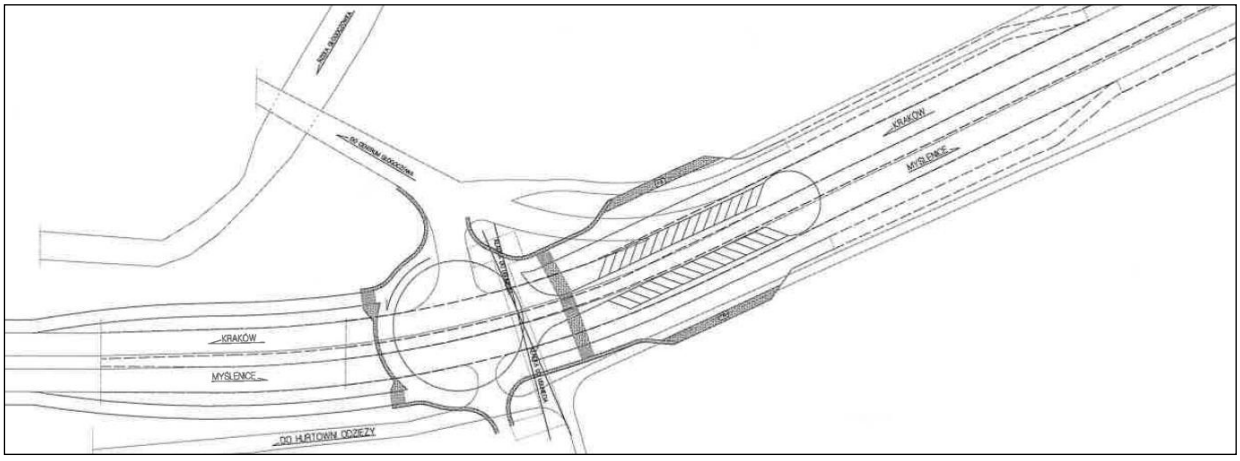
Pozwolę sobie zasugerować rozważenie poprowadzenia DK7 na odcinku od kilometra 684+300 do kilometra 685+800 po estakadzie, co powinno zaowocować następującymi pozytywnymi efektami:
a) poprawienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
b) ograniczenie niekorzystnego oddziaływania hałasu i drgań,
c) poprawienie ekonomiki transportu poprzez zmniejszenie przewyższeń drogi (aspekt ekologiczny)
d) umożliwienie pozyskania miejsca na dodatkowe przejazdy łączące prawą i lewą stronę miejscowości
e) umożliwienie utworzenie dodatkowych wjazdów / zjazdów na DK7 w sposób ograniczający zajętość terenu
f) możliwość wykorzystania starej drogi (pozostawionej pod estakadą) jako drogi serwisowej odciążającej centrum i/lub parkingu Park&Ride.

pracują mieszkańcy Bęczarki i Głogoczowa. NIE ZGADZAM SIĘ NA ŻADEN Z ZAPROPONOWANYCH WARIANTÓW. SUGERUJĘ PROJEKT ESTAKADY.

3. Wytyczne do projektowania:
- ✓ **Proszę o przeanalizowanie możliwości poprowadzenia drogi DK7 na odcinku od kilometra 684+300 do kilometra 685+900 z opcją wiaduktu/estakady/podniesienia niwelety terenu.**

W trakcie Zebrania Wiejskiego zebrani z dużą życzliwością i zainteresowaniem podeszli do sugestii, by przez dolinę w centrum wsi poprowadzić estakadę, pod którą zlokalizowana byłaby droga serwisowa, parkingi P+R, przystanki komunikacji publicznej. W załączeniu przekazuję szkice Pana

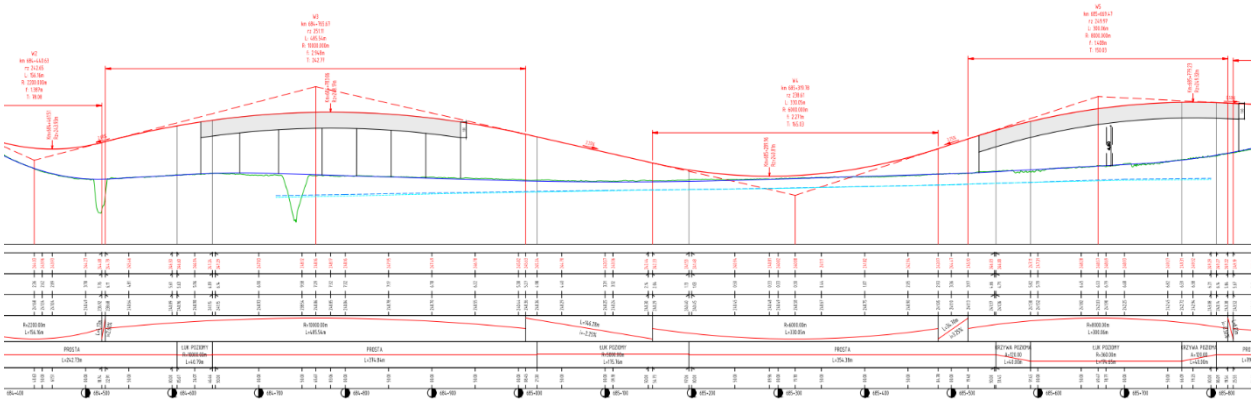




Odpowiedź:

Wniosek nie został uwzględniony.

Wskazane we wnioskach propozycje: budowy estakady na całym odcinku km 684+300 – 685+800, bądź budowy dwóch osobnych estakad w obrębie istniejących kładek, zostały objęte analizą rozwiązań projektowych.



Oba rozwiązania generują drastyczne koszty ekonomiczne, sprawiając iż nie ma uzasadnienia dla budowy estakad w ciągu drogi krajowej nr 7.

3.2.Postulaty mieszkańców Głogoczowa

1) *POSTULATY 1 i 2 z 12. Zastąpienie zjazdów/wjazdów i przełączek węzłami spowoduje wydłużenie tras i poruszanie się wąskimi drogami lokalnymi.*
Żaden z mieszkańców nie zyska skrócenia odległości dojazdu do sąsiednich miejscowości, a wydłużenie dojazdu będzie skutkować: zwiększeniem natężenia ruchu lokalnego, wydłużeniem czasu dojazdu, zwiększonymi kosztami, wzrostem negatywnego oddziaływania na środowisko stale.

Jako mieszkaniec Głogoczowa nie mogę zaakceptować żadnego z przedstawionych wariantów.

Przedstawione projekty obarczone są następującymi wadami:

1) Zamknięcie wszystkich 20 zjazdów/wjazdów na Zakopiankę oraz 4 przełączek, i zastąpienie ich jednym bądź dwoma węzłami, spowoduje liczne utrudnienia komunikacyjne szczególnie w relacjach:
a) Jaworzna → Myślenice (wariant niebieski) – w efekcie konieczność nadłożenia nawet 7 km, na długim odcinku wąską drogą gminną.
b) Szwaby od strony Krzyszkowic → jezdnia Kraków - Myślenice (wariant niebieski i czerwony) – w efekcie konieczność nadłożenia nawet 5 km.
c) Szwaby od strony Bęczarki oraz Bęczarka → jezdnia Myślenice - Kraków (wariant czerwony) – zjazd od Myślenic wymagać będzie nadłożenia 5 km.
d) Szwaby i Bęczarka, droga po działce 1861 → droga powiatowa do Bęczarki (wariant niebieski) – konieczność nadłożenia 3 km wąskimi drogami lokalnymi.
e) Czarny Las → Kraków – konieczność nadłożenia drogi +3 km (wariant czerwony i niebieski), +2 km (wariant fioletowy)
f) Stradom za zakopianką, Przymiarek, Domy koło Dworu → Kraków – konieczność nadłożenia drogi +2 km w wariancie niebieskim i czerwonym, +1 km w wariancie fioletowym.
g) Stradom, Zagórzyniec, Piesaki i Lonkawa → Kraków i Myślenice - konieczność nadłożenia drogi do 1,5 km w zależności od kierunku jazdy i wariantu lokalizacji węzła.

2) Zauważyć należy, że nie ma takiej dzielnicy Głogoczowa czy Bęczarki, która, w jakimkolwiek z wariantów, zyskałaby możliwość skrócenia odległości dojazdu do sąsiednich miejscowości czy centrum wsi. Zaś wydłużenie odległości dojazdów, zwłaszcza te wymienione w p.1, skutkować będą:
a) zwiększeniem ruchu na drogach lokalnych i serwisowych,
b) wydłużeniem czasu dojazdu,
c) zwiększonymi kosztami dojazdów (paliwo, materiały eksploatacyjne etc.),
d) wzrostem negatywnego oddziaływania na środowisko (hałas, spaliny, pył, etc.)
Skala wymienionych negatywnych konsekwencji społecznych, ekonomicznych i środowiskowych, jest tym większa, że będą one występować w sposób ciągły w życiu codziennym, na obszarze zamieszkanym przez ca. 4 tys. ludzi. Ponadto, zasygnalizowane problemy będą w przyszłości silnie wzrastać, z powodu rosnącej liczby mieszkańców zarówno Głogoczowa jak i Bęczarki.

Odpowiedź:

Wniosek został uwzględniony.

Uciąglenie dróg przebiegających równolegle do drogi krajowej oraz budowa węzłów o pełnych relacjach spowoduje skrócenie większości tras wymienionych w postulacie.

Poprawa bezpieczeństwa na rozbudowywanej drodze krajowej nr 7 polegająca na likwidacji bezpośrednich zjazdów i realizowanie włączeń poprzez węzły lub skrzyżowania na prawe skręty wiąże się z nieuniknionym wydłużeniem tras dla części mieszkańców.

2) *POSTULATY 3 i 4 z 12. Zwiększenie natężenia ruchu w centrum wsi oraz wprowadzenie ruchu samochodów ciężarowych do centrum.*

> 3) Zaproponowane rozwiązania spowodują wzrost natężenia ruchu w centrum wsi (od szkoły do nowej remizy), gdzie już obecnie jest ono duże i powstają korki zwłaszcza w godzinach porannych. **Miejsce to powinno być szczególnie chronione przed ruchem kołowym**, ponieważ, ze względu na zlokalizowane tam budynki użyteczności publicznej (szkoła, przedszkole, żłobek, Wiejski Dom Kultury, apteka, 4 sklepy, ośrodek zdrowia, remiza) występuje tam **duża intensywność ruchu pieszego, także dzieci, młodzieży i osób starszych**.
> Zaproponowane warianty, dociążają centrum dodatkowym ruchem generowanym przez osoby chcące jechać w relacjach:
> a) Czarny Las → Kraków (w.niebieski) lub Kraków i Myślenice (w.czerwony)
> b) Stradom, Zagórzyniec, Piesaki i Lonkawa → Myślenice (w. niebieski) i Myślenice oraz Kraków (w. fioletowy)
> c) Szwaby i Bęczarka → Kraków (w. fioletowy)
> d) Szwaby (od strony Krzyszkowic) → Myślenice (w. niebieski)
> e) z Przymiarku / Jaworzny oraz Stradomia za Zakopianką w kierunku na Kraków (w.niebieski)
>
> 4) Należy nadmienić, że **istotna część dodatkowego ruchu przez centrum wsi,** o którym mowa w p.3 **będzie generowana przez samochody ciężarowe** dowożące / odbierające towar od firm zlokalizowanych na Czarnym Lesie, Stradomiu, Stradomiu za zakopianką i na Szwabach. **W obecnie funkcjonujących rozwiązaniach**, kierowcy mogą wybierać inne wjazdy i **ruch ciężarowy w centrum praktycznie nie istnieje.**

Odpowiedź:

Wniosek został uwzględniony.

Zaprojektowano parę skrzyżowań na prawoskręty z wiaduktem w km 685+040 nad DK7 (na odcinku między istniejącymi kładkami) oraz dodatkowe skrzyżowanie na prawoskręty w pobliżu kładki „Zima" umożliwi wyłączenie ruchu pojazdów ciężarowych z centrum Głogoczowa, a realizacja węzła Bęczarka o pełnych relacjach zredukuje liczbę pojazdów poruszających się w okolicy centrum Głogoczowa w stosunku do rozwiązań zaprezentowanych na spotkaniu z mieszkańcami.

3) *POSTULAT 5 z 12. Wydłużenie dojazdu z OSP Głogoczów oraz wydłużenie dojazdu pogotowia z Myślenic do Bęczarki.*

> 5) Należy zauważyć również, że drastyczne zamykanie wjazdów na zakopiankę i ograniczanie możliwości przejazdu pomiędzy obiema stronami wsi, wydłuży czas dojazdu podczas akcji ratowniczych prowadzonych przez jednostkę OSP Głogoczów, posiadającą swą remizę w centrum wsi. Jednostka ta, działa w Krajowym Systemie Ratowniczo – Gaśniczym i statystycznie, około 100 razy w ciągu roku uczestniczy w akcjach ratowniczych. Problem czasu dojazdu (krytyczny w sytuacjach ratowania życia) będzie też dotykał zespoły ratownicze jadące z Myślenic do potrzebujących na Jaworznie, Bęczarce czy Szwabach (także i na innych dzielnicach – stopień komplikacji zależny od wariantu – kwestia ogólniej omówiona w p.1)

Odpowiedź:

Wniosek w zakresie oczekiwań mieszkańców został uwzględniony w analizach.

W wariantach W1 (czerwony) i W2 (fioletowy), gdzie zaprojektowany jest pełny węzeł dojazd służb OSP nie ulega znacznemu wydłużeniu.

Problem dojazdu pogotowia z Myślenic do Bęczarki występuję w przypadku braku budowy węzła Bęczarka o pełnych relacjach, dlatego w wariancie po spotkaniu uwzględniono konieczność zachowania pełnego skomunikowania drogi krajowej nr 7 z drogą powiatową nr 1938K prowadzą do miejscowości Bęczarka.

4) *POSTULAT 6 z 12. Likwidacja zjazdów spowoduje spadek rentowności restauracji, zakładów produkcyjnych i handlowych.*

> 6) Zamknięcie ww zjazdów i odcięcie terenów przyległych od zakopianki, będzie miało **negatywny wpływ na rentowność licznych restauracji, zakładów produkcyjnych i handlowych**, co stoi w jawnej sprzeczności z zasadą że inwestycje drogowe mają sprzyjać rozwojowi gospodarczemu a nie blokować go. Wprowadzenie rozwiązań zaproponowanych w przedstawionych wariantach może nawet grozić koniecznością zamknięcia ww biznesów, co **w konsekwencji doprowadzi do likwidacji nawet 100 – 200 miejsc pracy** – liczby istotnej na lokalnym rynku pracy. Oczywistym się wydaje, że w dalszej konsekwencji spowoduje to spadek wpływów podatkowych – tak na poziomie samorządowym jak i do budżetu Państwa.

Odpowiedź:

Wniosek w zakresie oczekiwań mieszkańców został uwzględniony w analizach, lecz poprawa bezpieczeństwa na rozbudowywanej drodze krajowej nr 7 polegająca na likwidacji bezpośrednich zjazdów i realizowanie włączeń poprzez węzły lub skrzyżowania na prawe skręty wiąże się z nieuniknionym wydłużeniem tras dla części przedsiębiorstw.

Łatwość dostępu do poszczególnych lokali gastronomicznych uzależniony jest od wybranej lokalizacji i wariantu węzła, bądź skrzyżowania.

5) *POSTULAT 7 z 12. Zbyt wąskie drogi serwisowe oraz brak ciągłości równoległych dróg.*

> 7) Założone w przedstawionych wariantach drogi serwisowe są zbyt wąskie, zwłaszcza tam gdzie odcinki serwisówki są dłuższe i tam gdzie jak się wydaje, intencją projektantów jest, by mieszkańcy z dalej położonych dzielnic, korzystali z dróg bocznych zamiast z DK7 (najbardziej jaskrawy przykład – relacja Szwaby – centrum). **W efekcie drogi te będą się zatykać, powodując dodatkowe utrudnienia w ruchu lokalnym i zwiększając ryzyko wypadków**. Brakuje też pełnej ciągłości dróg bocznych i ich wzajemnego połączenia (np. w wariancie niebieskim) co może skutkować pojawianiem się na DK7 ciągników i maszyn rolniczych. Choć skala tego zjawiska nie jest duża (Głogoczów i Bęczarka tracą swój rolniczy charakter), bez wątpienia nawet pojedyncze pojazdy rolnicze na drodze klasy GP będą miały negatywny wpływ zarówno na przepustowość DK7 jak i na bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Odpowiedź:

Wniosek w zakresie oczekiwań mieszkańców został uwzględniony w analizach.

Drogi zlokalizowane równolegle do drogi krajowej nr 7 mogą zostać zaprojektowane jako jednojezdniowe jednopasowe dodatkowe jezdnie z mijankami lub jeżeli pozwalają na to warunki terenowe jako jednojezdniowe dwupasowe drogi gminne spełniające oczekiwania mieszkańców, decyzja należy do Zamawiającego oraz

Zarządcy Dróg Gminnych, którą ostatecznie podejmą w ramach kolejnych etapów prac projektowych i uzgodnieniowych.
Decyzja o projektowaniu drogi łączącej Głogoczów z Bęczarką wraz z włączeniem jej do drogi powiatowej 1938K zależy od ostatecznego kształtu węzła Bęczarka.

Wariant powstały po spotkaniu uwzględnia rozwiązania w postaci dwukierunkowych dwupasowych docelowych dróg gminnych oraz włączenie ich do drogi powiatowej nr 1938K.

6) *POSTULAT 8 z 12. Problematyka związana z ruchem pieszych i rowerzystów: w W1 wielokrotne przejścia przez jezdnie w obrębie w. Głogoczówka, w W1 brak kładki w miejscu likwidowanego przejścia dla pieszych w km 687+000, brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg serwisowych.*

> 8) Zaproponowane rozwiązania powodują komplikacje w ruchu pieszym i rowerowym:
> a) węzeł w centrum w wariancie czerwonym dołoży konieczność wielokrotnego przekraczania jezdni.
> b) w wariancie czerwonym brak jest kładki w miejscu likwidowanego przejścia na kilometrze 687+000
> c) przy drogach serwisowych nie ma zaplanowanych ciągów pieszo-rowerowych. Ponieważ intencją inwestora jest, by lokalny ruch kołowy, korzystający obecnie z DK7 przenieść na drogi boczne, ruch na tych drogach wzrośnie, a **to wymaga podjęcia działań zapewniających bezpieczeństwo niechronionym uczestnikom ruchu**.

Odpowiedź:

Wniosek w zakresie oczekiwań mieszkańców został uwzględniony.
W obrębie węzła zostaną zaprojektowane przejścia dla pieszych w pobliżu skrzyżowań umożliwiające bezpieczne przekroczenie jezdni. Natomiast w wariancie W1 zaprojektowano kładkę we wskazanym kilometrażu, więc uwaga wydaje się bezzasadna.

Obecne rozwiązania na etapie STEŚ-I nie uwzględniają ostatecznych rozwiązań geometrycznych dróg, w tym finalnego zakresu budowy ciągów pieszych i rowerowych.
W toku prac projektowych i uzgodnieniowych w ciągu dróg zadeklarowanych do przejęcia przez gminę (zlokalizowanych równolegle do DK7) mogą zostać zaprojektowane ciągi pieszo-rowerowe, decyzje podejmie Zamawiający oraz Zarządca Dróg Gminnych na kolejnych etapach prac projektowych i uzgodnieniowych.

7) *POSTULAT 9 z 12. Problematyka związana z zatokami autobusowymi: przesunięcie zatok bliżej kładki czerwonej, przystanki bliżej kładki niebieskiej, brak nowych przystanków w okolicy km 686+800, lokalizacja zatok powinna umożliwić w późniejszym czasie budowę „park&ride”.*

9) Rozmieszczenie przystanków we wszystkich wariantach jest wadliwe:
a) wydaje się racjonalnym przeniesienie przystanków Głogoczów – Dwór bliżej czerwonej kładki
b) przystanki w centrum powinny być bliżej niebieskiej kładki z lepszym skomunikowaniem z kład
(szczególnie źle jest to ujęte w wariantach fioletowym i niebieskim)
c) **pominięto wnioski kierowane do GDDKiA w sprawie ustanowienia nowych przystanków w okolicy zjazdu na Jaworzną (kilometr 686+800)**
d) Usytuowanie przystanków powinno być takie, by w przyszłości dało się w ich pobliżu zlokalizować parkingi „park&ride” i zatoki „kiss&ride”. Zaproponowane warianty nie dają takich możliwości.

Odpowiedź:

Wniosek w zakresie oczekiwań mieszkańców został uwzględniony.

Istnieje techniczna możliwość przesunięcia istniejącej zatoki bliżej kładki czerwonej. Zatoki w wariantach nr 2 i 3 zostały zaprojektowane możliwie jak najbliżej kładki niebieskiej, ze względów bezpieczeństwa ruchu nie możliwa jest lokalizacja bliżej istniejącej kładki.

Realizacja dodatkowej pary zatok we wskazanej lokalizacji (km 686+800) jest niezgodna z obowiązującymi przepisami dotyczącymi pochylenia podłużnego drogi na odcinku projektowanych zatok autobusowych dodatkowo nieuzasadnionym jest budowa ww. zatoki autobusowej ze względu na niewielką odległość do sąsiedniej pary przystanków.

Obecne rozwiązania na etapie STEŚ-I nie uwzględniają ostatecznych rozwiązań geometrycznych dróg, w tym finalnej lokalizacji zatok autobusowych.

8) *POSTULATY 10 i 11 z 12. Rozwiązania przedstawionych wariantów są sprzecznością zasady oszczędnego gospodarowania terenem. Obawa, iż rozwiązania projektowe zlokalizowane na terenie zalewowym zagrażają bezpieczeństwu powodziowemu centrum wsi.*

10) Wszystkie trzy projekty, rozrysowane są w sprzeczności z zasadą oszczędnego gospodarowania terenem. Szczególnie dotyczy to wytyczonego całkiem po nowym śladzie wariantu fioletowego, ale również węzła w centrum w wariancie czerwonym czy węzła Bęczarka w wariancie niebieskim. Ponadto, wydawać by się mogło racjonalnym, by węzły, ronda i ślimaki były lokalizowane w miarę możliwości na terenach niezabudowanych.

11) **Węzły wariantów czerwonego i fioletowego, a także drogi serwisowe biegnące za zakopianką we wszystkich wariantach, zlokalizowane są w terenie zalewowym, co budzi obawy o bezpieczeństwo powodziowe centrum wsi.** Jednocześnie, w przedstawionych wariantach nie widać działań mających zabezpieczyć przylegające do DK 7 działki przed zalewaniem ich wodą spływającą z drogi, co obecnie ma miejsce ze względu na zbyt małe i źle zaprojektowane przepusty i rowy (tereny w okolicy restauracji Biesiada)

Odpowiedź:

Wniosek nie został uwzględniony.

Ze względu na specyfikę terenu i zachowanie minimalnych parametrów dróg nie możliwym jest zmniejszenie zajętości terenu. Obecne rozwiązania na etapie STEŚ-I nie uwzględniają ostatecznej zajętości terenu.

Zaprojektowane rozwiązania podlegają analizie hydrologiczno-hydraulicznej i są uzgadniane z RZGW - Wody Polskie

9) *POSTULAT 12 z 12. Obawa przed realizacją S7 w ramach przedmiotowego zadania. Oczekiwanie ponownego przedstawienia nowych wariantów rozwiązań wzbogaconych o wymienione uwagi. Propozycja budowy estakady.*

12) Mieszkańcy wyrażają obawy, że skrupulatne zamykanie wszystkich wjazdów na DK7 jest w rzeczywistości zakamuflowaną próbą budowy S7. W związku z powyższym oczekuję jednoznacznej informacji, w jakich aspektach droga po przebudowie będzie spełniała warunki drogi ekspresowej, a w jakich nie.

Reasumując: Ja jako mieszkaniec wsi, nie akceptuję żadnego z zaproponowanych rozwiązań, oczekując przedstawienia kolejnych propozycji, w szczególności wzbogaconych o:

a) zjazdy i wjazdy na DK7 na przy hurtowni Pol-Dom / restauracji Nowina (kilometraż 684+300 - 684+400)
b) zabezpieczenie centrum wsi przed nadmiernym i nowym ruchem kołowym. Być może poprzez dodatkowy przejazd nad / pod zakopianką w okolicy kilometra 686+000 (wariant niebieski) lub w okolicy kilometra 685+050 (wariant czerwony)
c) przedłużenia i poszerzenia dróg serwisowych oraz doposażenie ich w bezpieczne ciągi pieszo-rowerowe.
d) poprawienia relacji / kierunków wjazdów na Szwabach i Bęczarce.
e) takie ukształtowanie i usytuowanie zjazdów z DK7 by nie odcinać turystom podróżującym tą drogą możliwości odpoczynku i posilenia się w głogoczowskich restauracjach.

Pozwolę sobie zasugerować rozważenie poprowadzenia DK7 na odcinku od kilometra 684+300 do kilometra 685+800 po estakadzie, co powinno zaowocować następującymi pozytywnymi efektami:
a) poprawienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego,
b) ograniczenie niekorzystnego oddziaływania hałasu i drgań,
c) poprawienie ekonomiki transportu poprzez zmniejszenie przewyższeń drogi (aspekt ekologiczny)
d) umożliwienie pozyskania miejsca na dodatkowe przejazdy łączące prawą i lewą stronę miejscowości
e) umożliwienie utworzenie dodatkowych wjazdów / zjazdów na DK7 w sposób ograniczający zajętość terenu
f) możliwość wykorzystania starej drogi (pozostawionej pod estakadą) jako drogi serwisowej odciążającej centrum i/lub parkingu Park&Ride.

Jednocześnie proszę, o życzliwe przyglądnięcie się innym pomysłom, szkicowanym przez Mieszkańców, które zapewne zostaną przez nich do Państwa skierowane

Odpowiedź:

Przedstawione rozwiązania nie spełniają podstawowych wymaganych parametrów drogi ekspresowej, więc bezzasadna jest obawa o zakamuflowaną budowę S7.

Na kolejnym etapie projektowym zostanie przeprowadzona ponowne spotkanie z mieszkańcami umożliwiające wystosowanie uwag do jednego wybranego korytarza rozbudowy drogi krajowej nr 7.

3.3.Postulaty mieszkańców Bęczarki i okolic

1) *Na węźle Bęczarka przesunąć rondo bliżej Zakopianki w celu uniknięcia zamknięcia drogi dojazdowej do dzielnic Bęczarki. Rozwiązania przedstawionych wariantów są sprzecznością zasady oszczędnego gospodarowania terenem.*

Odpowiedź:

Wniosek został częściowo uwzględniony.

Włączenie drogi gminnej nr 540251K do drogi powiatowej nr 1938K w istniejącej lokalizacji wymagać będzie uzyskania odstępstwa odległości między skrzyżowaniami. Istnieje technicznie możliwość przesunięcia skrzyżowania od projektowanego ronda, która wymaga zmiany przebiegu drogi gminnej nr 540251K, rozwiązanie to zostało uwzględnione w wariancie po spotkaniu z mieszkańcami.

Ze względu na specyfikę terenu i zachowanie minimalnych parametrów dróg nie możliwym jest zmniejszenie zajętości terenu. Obecne rozwiązania na etapie STEŚ-I nie uwzględniają ostatecznej zajętości terenu.

2) *Przeniesienie ruchu na lokalne drogi o nieodpowiedniej szerokości, bez chodników i oświetlenia.*
Utrudniony dojazd służb do Bęczarki.
Zminimalizowanie relacji skrętnych do węzłów spowoduje ograniczenie rentowności działalności gospodarczych..

Odpowiedź:
Wniosek został częściowo uwzględniony.

Drogi zlokalizowane równolegle do drogi krajowej nr 7 mogą zostać zaprojektowane jako jednojezdniowe jednopasowe dodatkowe jezdnie z mijankami lub jeżeli pozwalają na to warunki terenowe jako jednojezdniowe dwupasowe drogi gminne spełniające oczekiwania mieszkańców, decyzja należy do Zamawiającego oraz Zarządcy Dróg Gminnych, którą ostatecznie podejmą w ramach kolejnych etapów prac projektowych i uzgodnieniowych.
Decyzja o projektowaniu drogi łączącej Głogoczów z Bęczarką wraz z włączeniem jej do drogi powiatowej 1938K zależy od ostatecznego kształtu węzła Bęczarka.
Wariant powstały po spotkaniu uwzględnia rozwiązania w postaci dwukierunkowych dwupasowych docelowych dróg gminnych oraz włączenie ich do drogi powiatowej nr 1938K

Problem dojazdu pogotowia z Myślenic do Bęczarki występuję w przypadku braku budowy węzła Bęczarka o pełnych relacjach, dlatego w wariancie po spotkaniu uwzględniono konieczność zachowania pełnego skomunikowania drogi krajowej nr 7 z drogą powiatową nr 1938K prowadzą do miejscowości Bęczarka.

Poprawa bezpieczeństwa na rozbudowywanej drodze krajowej nr 7 polegająca na likwidacji bezpośrednich zjazdów i realizowanie włączeń poprzez węzły lub skrzyżowania na prawe skręty wiąże się z nieuniknionym wydłużeniem tras dla części przedsiębiorstw.
Łatwość dostępu do poszczególnych lokali gastronomicznych uzależniony jest od wybranej lokalizacji i wariantu węzła.

3) *Konieczność budowy węzła Bęczarka, umożliwienie przejazdu ze wschodu do Bęczarki, zachowanie ciągłości drogi równoległej z Głogoczowa do Bęczarki i włączenie jej do drogi powiatowej,*

Odpowiedź:
Wniosek w zakresie oczekiwań mieszkańców został uwzględniony.
Budowa węzła Bęczarka o pełnych relacjach została uwzględniona w wariancie po spotkaniu umożliwiając zachowanie pełnego skomunikowania drogi krajowej nr 7 z drogą powiatową nr 1938K prowadzącej do miejscowości Bęczarka oraz zaprojektowano układ dróg umożliwiający zachowanie ciągłości drogi prowadzonej po zachodniej stronie drogi krajowej od Głogoczowa do Bęczarki.

Obecne rozwiązania na etapie STEŚ-I nie uwzględniają ostatecznych rozwiązań geometrycznych dróg, decyzja o ilości realizowanych węzłów i skrzyżowań zostanie podjęta na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych.

4. PODSUMOWANIE

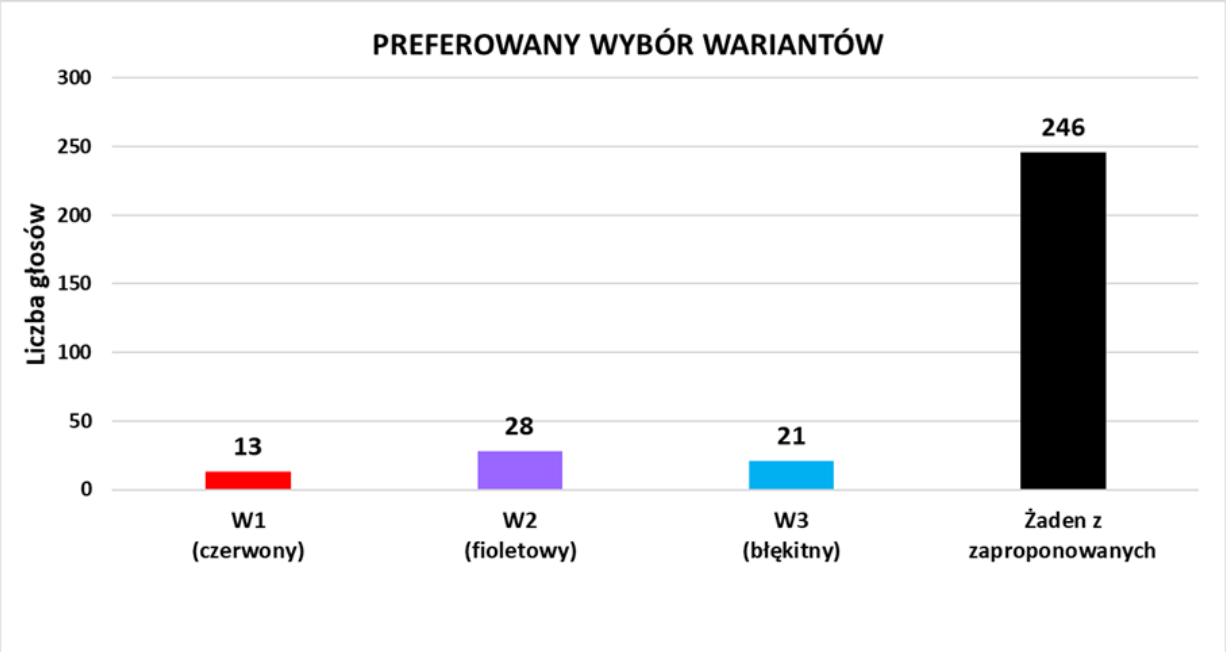
Zgodnie z decyzją Zamawiającego na podstawie analizy Projektanta zasadne uwagi uczestników spotkań informacyjnych zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej.

Przedstawione na spotkaniach informacyjnych plany sytuacyjne zawierające dane rozwiązania projektowe na chwilę obecną mają charakter poglądowy. Bardziej wiążący charakter rozwiązań projektowych będzie miał przebieg drogi uwidoczniony na planie zagospodarowania terenu po zatwierdzeniu rozwiązań na posiedzeniach: Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI).

Po zatwierdzeniu dokumentacji projektowej przez Zamawiającego na etapie I Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ-R) zostanie złożony wniosek o wydanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU) w wyniku której zostanie wybrany jeden konkretny wariant rozbudowy drogi krajowej nr 7.

W dalszym ciągu nie będą to jednak rozwiązania o charakterze ostatecznym na podstawie których wykonany zostanie podział nieruchomości stanowiący podstawę do pozyskania nieruchomości pod inwestycję.

Dopiero kolejny etap prac przygotowawczych polegający na zleceniu realizacji inwestycji w trybie "Projektuj i Buduj" i opracowaniu projektu budowlanego w którym opracowane zostaną ostateczne rozwiązania projektowe i przebiegi linii rozgraniczających teren oraz zatwierdzeniu przedmiotowego projektu decyzją o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) ostatecznie określi kształt inwestycji. Linie rozgraniczające zatwierdzone decyzją ZRID będą liniami podziału nieruchomości i określą te części nieruchomości, które zostaną przejęte na rzecz inwestycji i dla których przeprowadzona zostanie procedura wykupu nieruchomości.



Z zebranych głosów po przeprowadzonym spotkaniu informacyjnym wynika, że wariantem z największą ilością głosów społeczeństwa jest wariant nr 2 - fioletowy, lecz biorąc pod uwagę powyższy wykres z rozkładem głosów oraz treści wniosków ustalono, iż najbardziej korzystnym wariantem jest przebieg wariantów po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 7 z uwzględnieniem oczekiwań mieszkańców. W związku z tym zaprojektowano dodatkowy wariant nr 4 (niebieski) uwzględniający główne uwagi mieszkańców.

Wariant 4 został zaprojektowany po przeprowadzonym spotkaniu z mieszkańcami, przebiega po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 7 z założeniem likwidacji istniejących skrzyżowań i zjazdów włączonych bezpośrednio do jezdni DK7.

W rozwiązaniu przewiduje się budowę węzłów jako rozwiązania bezkolizyjne z normatywnymi pasami włączenia i wyłączania. Powiązanie terenów położonych po obu stronach projektowanej DK7 odbywa się poprzez projektowany przejazdy górą lub dołem oraz dodatkowe jezdnie zlokalizowane wzdłuż projektowanej inwestycji.

Cały odcinek projektowanej drogi przebiega na terenie województwa małopolskiego, powiat myślenicki, gmina Myślenice. Początek odcinka drogi krajowej nr 7 dowiązano do istniejącego przekroju DK7 w km 684+215 na terenie miejscowości Głogoczów.

W rozwiązaniach ww. wariantu uwzględniono wnioski mieszkańców dotyczące budowy węzła Bęczarka w km 687+228 i pary skrzyżowań na prawoskręty z przejazdem nad DK7 w km 685+040 wraz dodatkowym skrzyżowaniem na prawoskręty zespolone ze skrzyżowaniem

w formie ronda w km 685+664 w obrębie kładki „Zima" oraz zachowano ciągłość równoległych dróg projektowanych po obu stronach drogi krajowej nr 7.

W wariancie nr 4 głównymi elementami rozbudowy są łuki w km 687+370 i 688+230. W przypadku pierwszego łuku, gdzie w stanie istniejącym występuje skrzyżowanie z istniejącą drogą powiatową nr 1938K, projektuje się zwiększenie promienia łuku poziomego i zwiększenie pochylenia poprzecznego. Natomiast w przypadku łuku w km 688+230 zaprojektowano zwiększenie pochylenia poprzecznego.

Koniec rozbudowywanego odcinka wypada w km 688+408 istniejącej drogi krajowej nr 7 w miejscowości Krzyszkowice.