

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 201)
z dnia 9 stycznia 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 201)

9 stycznia 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat obecnego stanu prac nad projektowanymi wariantami nowego przebiegu drogi S7 (na odcinku: umownie Kraków – Myślenice).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Woźniak** p.o. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Szymon Huptyś** dyrektor w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego, **Mariusz Kękuś** radny miasta Krakowa wraz ze współpracownikami, **Piotr Szymański** dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa, **Jarosław Szlachetka** burmistrz miasta i gminy Myślenice, **Rafał Ślęczka** burmistrz miasta i gminy Wieliczka, **Jerzy Przeworski** wójt gminy Mogilany, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Marek Wójcik** przewodniczący zarządu Związku Miast Polskich, **Artur Markiewicz** zastępca przewodniczącego Zarządu Dzielnicy X Swoszowice, **Miłosława Strzelec-Gwóźdź** partner zarządzający, radca prawny GP Kancelaria Radcowie Prawni i Adwokaci, przedstawicielka komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” wraz ze współpracownikami, **Magdalena Adamska** przedstawicielka Stowarzyszenia Mieszkańców Gminy Siepraw, **Justyna Piechnik** przedstawicielka komitetu mieszkańców „Gmina Mogilany przeciw S7”, **Jagoda Kaszuba** przedstawicielka Stowarzyszenia Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice, **Monika Jadwiga Piątkowska** senator oraz **Iwona Kalita** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. Szanowni państwo, mamy bardzo długą listę. Pozwolę sobie przywitać przedstawicieli rządu oraz instytucji państwowych. Jest z nami pan Stanisław Bukowiec, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Jest pan Paweł Woźniak, pełniący obowiązki generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, wraz ze współpracownikami.

Są przedstawiciele samorządów. Witam w szczególności pana Jerzego Przeworskiego, wójta gminy Mogilany, pana Jarosława Szlachetkę, burmistrza miasta i gminy Myślenice, przedstawicieli samorządów i jednostek samorządowych. Bardzo serdecznie witam też pana Szymona Huptysia, dyrektora w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Małopolskiego, wraz ze współpracownikami. Witam wszystkich przedstawicieli samorządów. Witam też bardzo szeroką reprezentację naszych partnerów społecznych, przedstawicieli, bardzo szeroką reprezentację mieszkańców. Witam również pana Rafała Ślęczkę, burmistrza miasta i gminy Wieliczka. Dostałem taką informację, że jest pan burmistrz. Wcześniej nie było zgłoszenia. Szanowni państwo...

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

I burmistrz Myślenic.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jest też pan burmistrz Myślenic. Tak, witałem pana burmistrza Szlachetkę, jak najbardziej. Słuchać, otworzyć uszy, zamknąć aparat mowy.

Szanowni państwo, mamy dwie godziny na przeprowadzenie bardzo kompleksowego wysłuchania w sprawie drogi S7. Przypomnę, że przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat obecnego stanu

prac nad projektowanymi wariantami nowego przebiegu drogi S7 na odcinku, umownie, Kraków – Myślenice. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Przypominam, że to posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany 19 grudnia 2025 r.

Szanowni państwo, bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka oraz pana posła Łukasza Kmitę o przedstawienie informacji wstępnej do dyskusji na naszym posiedzeniu.

Teraz tak, po pierwsze bardzo serdecznie proszę państwa o to, żebyśmy wzajemnie się szanowali i umożliwili sprawne przeprowadzenie posiedzenia, co oznacza, że osoby wypowiadające się mają możliwość wypowiedzi, bo pozostałe osoby w tym czasie nie zabierają głosu, a jeżeli mają potrzebę zabrania głosu, mogą opuścić nasze pomieszczenie i wrócić tutaj po rozmowie. Kto tam ciągle przeszkadza, przepraszam?

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo państwa przepraszam, czy można?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam... Szanowni państwo, po drugie bardzo, naprawdę bardzo proszę o dyscyplinę czasową, żeby każdy, kto ma taką potrzebę i wyraża taką chęć, mógł zabrać głos.

Na koniec, szanowni państwo, jeszcze w imieniu naszej Komisji chciałem złożyć najlepsze życzenia urodzinowe panu sekretarzowi Jakubowi Sindrewiczowi. Panie sekretarzu, dużo zdrowia i wszelkiej pomyślności życzę panu z okazji urodzin, które pan obchodzi.

Teraz przechodzimy do wniosku. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka, przedstawiciela wnioskodawców, o rozpoczęcie przedstawiania. Mam też, szanowni państwo, prośbę, żebym mógł dobrze zaplanować przebieg dyskusji, o to, żeby w bardzo dyskretny, spokojny sposób dali mi państwo znać, kto zamierza zabrać głos w trakcie dyskusji. Dobrze? Bardzo proszę w trakcie, nie przeszkadzając panu przewodniczącemu, pojedynczo, bardzo sprawnie dać mi głos, można na jakiejś liście, można tutaj podejść, ale tak, żeby nie przeszkadzać w tym głosie, który będzie miał miejsce. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, państwo przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo będący gośćmi dzisiejszego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury zwołanego w trybie art. 152 na wniosek posłów, parlamentarzystów Prawa i Sprawiedliwości, rzecz dotyczy projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S7 w Małopolsce od Krakowa do Myślenic.

Uwaga natury czysto technicznej: jeżeli ktokolwiek miałby wątpliwość co do tego, że sejmowa Komisja Infrastruktury zajmuje się jakimś wycinkiem przebiegu drogi ekspresowej biegnącej przez terytorium Rzeczypospolitej, to pragnę przypomnieć, że sejmowa Komisja Infrastruktury w historii, którą ja pamiętam, wielokrotnie zajmowała się taką problematyką. Pamiętam bardzo ważne, duże wydarzenie zrealizowane bodajże w 2013 r. na wniosek polityków Platformy Obywatelskiej. Rzecz dotyczyła przebiegu drogi ekspresowej S11 przez Wielkopolskę. Były także inne przypadki. Dzisiaj doszliśmy do wniosku, że ta sprawa również nabrała już takiego wyrazu i ciężaru gatunkowego, jest takim problemem w przestrzeni debaty publicznej w Małopolsce – ale nie tylko – że należy o sprawie mówić na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, tym bardziej że pojawiło się wiele wątków, z którymi czysto po ludzku mieszkańcy Krakowa, Małopolski, mieszkańcy zainteresowani tym, gdzie wyznaczony zostanie ostateczny przebieg tej drogi... Z tym po prostu nie możemy sobie poradzić, również parlamentarzyści, również samorządowcy. Stąd też w dniu dzisiejszym bardzo szeroka reprezentacja strony społecznej. Są z nami panie i panowie radni Rady Miasta Krakowa, są przedstawiciele Sejmiku Województwa Małopolskiego. Dzisiaj mamy więc nadzieję uzyskać odpowiedź na pytania, które nas nurtują.

Krótki rys historyczny. Szanowni państwo, droga ekspresowa S7 to nie zjawisko, z którym mamy do czynienia od miesiąca, dwóch czy trzech. Rok 1988 to studium lokalizacyjne dla międzyregionalnej drogi ekspresowej nr 7 do Myślenic. Czerwiec 1989 r. to studium rozpoznawcze drogi ekspresowej Kraków – Myślenice. Maj 1994 r. to studium rozpoznawcze drogi ekspresowej Północ–Południe. W czerwcu 1998 r. sporządzone zostało studium porównawcze tras ekspresowych. Czerwiec 2003 r. to studium przebiegu drogi ekspresowej S7. To właśnie Kraków w kierunku Myślenic. 2012 r. to prace nad wojewódzkim planem zagospodarowania przestrzennego.

Jak państwo widziecie, problem ma już głęboką przeszłość historyczną i mamy duże doświadczenie w tejże materii, jeżeli chodzi o przygotowane wstępne projekty planistyczne w tejże

sprawie, przede wszystkim w wyborze korytarzy, przede wszystkim we wskazaniu potrzeby realizacji tej inwestycji. Nikt nie neguje potrzeby realizacji tej inwestycji. Co natomiast jest niezmiernie ważne? W 2022 r. przygotowania dla nowej Zakopianki obudziły żywe zainteresowanie lokalnej społeczności i samorządów, dlatego że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazała wyniki studium korytarzowego dla odcinka drogi ekspresowej S7 od Krakowa do Myślenic i zostało opublikowane jego streszczenie. W tym momencie muszę powiedzieć, że bardzo ubolewam, że za to studium korytarzowe...

Wydrukowałem sobie z internetu, czym jest studium korytarzowe i odczytam, nie będę opowiadał. Studium korytarzowe, szanowni państwo, to wstępny, ale jednocześnie jeden z kluczowych etapów złożonego i skomplikowanego procesu, jakim jest przygotowanie inwestycji. To właśnie dokumentacja przygotowana na etapie studium korytarzowego pozwala podjąć decyzję o prowadzeniu dalszych prac oraz o tym, w którym z rozważanych korytarzy projektanci mają wytyczyć możliwe przebiegi tej drogi. Przeprowadzone analizy interdyscyplinarne pozwalają wszechstronnie ocenić porównywane warianty i to, jak zaproponować optymalny zdaniem inwestora przebieg korytarza. Korytarz ma szerokość do 5 km, szanowni państwo. Żeby sprawa było jasna, jeżeli ktoś mówi o tym grzechu pierworodnym w 2022 r., to wali jak kulą w płot i po prostu potwierdza, że jego wiedza na ten temat jest żadna, albo jest tylko i wyłącznie złośliwy, a przecież nie chodzi o to, żeby na złośliwościach realizować tak wielkie, ambitne i potrzebne Polsce projekty. Pamiętajmy więc, że dopiero na dalszym etapie przygotowania inwestycji projektanci proponują w tym korytarzu kilka możliwych wariantów przebiegu przyszłej trasy. One będą przedmiotem szczegółowych analiz przed wyborem preferowanego rozwiązania.

Właśnie przed tym problemem stoimy, bo oto w marcu 2024 r. GDDKiA podpisała umowę z firmą, której zlecono właśnie wykonanie, jak pisze GDDKiA, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Dzisiaj w przestrzeni debaty publicznej mamy problem ze wstępnymi efektami opracowań. Te wstępne efekty opracowań to już nie korytarze, a zaproponowane przebiegi tej drogi. Czy jest to miłe komukolwiek, a szczególnie tym, którzy podejmują decyzje, czy też nie, decyzje muszą zostać podjęte. Decyzje muszą zostać podjęte i z decyzji nie można się wycofywać, wydając 23 mln zł na dokumenty, które służą dopracowaniu. Nie można się wycofywać, dlatego że kilkadziesiąt tysięcy rodzin mieszkających w mieszkaniach, w budynkach na trasie domniemanego przebiegu tej drogi na przestrzeni 20 km, licząc od Krakowa – a wierzchołek tego trójkąta jest w Myślenicach – nie mogą żyć w świadomości, że za chwilę mogą stracić swoje nieruchomości, za chwilę muszą się stamtąd wyprowadzić. Te decyzje muszą zostać podjęte w trybie zgodnym.

Szanowni państwo, na koniec tej części wystąpienia pragnę poinformować, że nasze zdziwienie budzi fakt, że z jednej strony premier polskiego rządu stwierdza, że wykonane efekty zleconych prac związanych z przebiegiem tej drogi nie nadają się do jakiegokolwiek dalszej akceptacji, a z drugiej strony rząd Rzeczypospolitej i Ministerstwo Infrastruktury wydają się akceptować te rozwiązania. Spróbujmy więc dzisiaj odpowiedzieć z jednej strony na pytanie, jakie jest stanowisko rządu w tej sprawie – to jest bardzo ważne – a z drugiej strony na pytanie, jak w dalszym ciągu będzie przebiegał proces realizacyjny i kiedy te kilkadziesiąt tysięcy polskich rodzin będzie miało pewność co do tego, że problem związany z wywłaszczeniem, z przejęciem nieruchomości na potrzeby budowy ich nie dotyczy.

Teraz pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę o drugą część uzasadnienia naszego posiedzenia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przypominam państwu, że cały czas czekam na zgłoszenia – także państwa posłów – do udziału w dyskusji. Bardzo proszę, pan poseł Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ja krótko, bo moim zdaniem dzisiaj najważniejsze są głosy strony społecznej, tak że głosy strony społecznej w formie pytań chwilę temu przekazałem panu ministrowi Bukowcowi, licząc na to, że pan minister odpowie na pytania mieszkańców, które do mnie trafiły.

Mamy wewnętrzne przekonanie, że problem dotyczący budowy S7 do Myślenic wynika z braku właściwej komunikacji ze społeczeństwem, braku właściwego słuchania samorządowców. Przecież jest tak, że praktycznie wszystkie samorządy na trasie z Myślenic do Krakowa, w tym prezydent miasta Krakowa, protestują przeciwko tym przebiegom. Wydaje się, że kompletnie lekceważone są także głosy mieszkańców, często zdesperowanych, którzy nie otrzymując informacji, nie otrzymując kompletu wiedzy, muszą aż protestować, muszą wychodzić na drogi.

Chcielibyśmy i oczekujemy, żeby ze strony resortu po pierwsze padła pewna decyzja z jednej strony o tych błędach i zapowiedź zmiany błędów, które pojawiały się przez dwa lata, bo błędy komunikacyjne pojawiły się. Po drugie oczekujemy, żebyście państwo przedstawili program naprawczy i sposób, w jaki z mieszkańcami i władzami samorządowymi trzeba dyskutować na temat wariantów, które zostały zaprezentowane. Po trzecie chciałbym, żeby parlamentarzyści z Komisji Infrastruktury wysłuchali głosu środowisk, które dzisiaj tutaj się pojawiły.

Jako posłowie Prawa i Sprawiedliwości nie jesteśmy za tym, żeby blokować rozwój drogi S7, aby blokować powstanie infrastruktury, ale żeby wypracować wariant, który będzie uwzględniał czynniki społeczne. W naszym przekonaniu do tej pory tego nie było. Brakło dobrej komunikacji z mieszkańcami, brakło dobrej współpracy z władzami samorządowymi. To tyle. Na razie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję panom posłom za przedstawienie merytoryczne, konkretne i w bardzo optymalnym czasie.

Szanowni państwo, cały czas czekam na zgłoszenia osób. Gdzieś tam krąży lista. Bardzo proszę, żeby ta lista została wypełniona. Jeżeli kogoś nie ma na liście, to proszę jeszcze do mnie podejść. W momencie, kiedy pan minister wraz z zespołem skończy przedstawiać stanowisko, zamknę listę i podejmę decyzję dotyczącą przebiegu dyskusji, tak że bardzo proszę, żeby do tego momentu wszystkie zgłoszenia do mnie dotarły.

Bardzo proszę, panie ministrze. Wiem, że temat jest ważny, szeroki, wielowątkowy, ale również proszę o wypowiedzi w miarę zwięzłe, czasowe, bez nadmiernego rozwijania poszczególnych wątków. Bardzo proszę, pan minister Stanisław Bukowiec.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłanki i posłowie, wszyscy uczestnicy tego posiedzenia, zanim oddam głos panu dyrektorowi Kwiecińskiemu z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, którego poproszę o przedstawienie w formie slajdu całej historii tej inwestycji, procedur, kolejnych etapów przygotowania tego zadania, krótko odniosę się do wystąpienia panów posłów, pana posła Adamczyka i pana posła Kmity.

Chciałbym powiedzieć, panie pośle Andrzeju, panie przewodniczący, że jesteśmy w tej chwili – również jako mieszkańcy Małopolski, mieszkańcy tego terenu – w fazie konsultacji w obszarze, o którym mówimy. Myślę, że to spotkanie, dzisiejsze posiedzenie Komisji też ma temu służyć. Pan premier Władysław Kosiniak-Kamysz, który wypowiedział się w tym obszarze – również, co podkreślił jako mieszkaniec Małopolski – miał do tego prawo i każdy ma do tego prawo, ma prawo wypowiadać się na temat zaproponowanych przez generalną dyrekcję koncepcji.

Do pana posła Kmity jest tylko taka uwaga. Zarzut o brak komunikacji ze społeczeństwem jest chybiony, dlatego że GDDKiA właśnie zgodnie z procedurami, które obowiązywały i obowiązują... W przypadku poprzednich inwestycji realizowanych przez Ministerstwo Infrastruktury prowadzonych przez pana ministra Adamczyka, pana ministra Webera i poprzednie kierownictwo generalnej dyrekcji te procedury były takie same. Na tym, jeszcze bardzo wstępnym, etapie odbywają się spotkania konsultacyjno-informacyjne. Takie spotkania odbyły się we wszystkich gminach, które są na przebiegu wariantów, które zostały zaprezentowane. W kolejnych etapach, już po wyborze bardziej szczegółowych rozwiązań, oczywiście zgodnie z procedurą takie konsultacje zawsze są z mieszkańcami poszczególnych miejscowości, nie tylko gmin, ale miejscowości. To tytułem wyjaśnienia.

Teraz, panie przewodniczący, oddam głos panu dyrektorowi Kwiecińskiemu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze. Panie dyrektorze, bardzo proszę o przedstawienie informacji. Jest wyświetlona prezentacja. Panie dyrektorze, fakty. Wiem, że pan dyrektor zawsze to robi, ale mamy szczególny czas, więc bardzo proszę, panie dyrektorze.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Dobrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni państwo, pokrótce postaramy się przedstawić proces przygotowania tego typu inwestycji, to, jak on wygląda po stronie generalnej dyrekcji, i to, gdzie w tym procesie obecnie jesteśmy.

Krótką informacją. Cała droga ekspresowa S7 to jest prawie 740 km. Wybudowano już i jest użytkowane 681 km. W realizacji jest króciutki odcinek 11 km na północ od Warszawy.

W przygotowaniu są tak naprawdę ostatnie dwa odcinki drogi ekspresowej S7 na terenie całego kraju: Kielcin – Warszawa, czyli północny wlot do Warszawy, tj. 13 km, i omawiany na tym posiedzeniu odcinek Kraków – Myślenice, którego szacowana długość to ok. 33 km, oczywiście w zależności od ostatecznie wybranego wariantu.

Krótką notką historyczną. Rok 2004 to jest wpisanie w ogóle drogi ekspresowej S7 na przebiegu Kraków – Rabka jako drogi ekspresowej S7. Lata 2020–2021 to są prace wewnętrzne generalnej dyrekcji na tym studium korytarzowym; 2020 r. to właśnie rozpoczęcie tych prac; 2022 r. to zaprezentowanie wyników prac nad tym studium. Oczywiście wtedy też były już wskazane pierwsze problemy. Była informacja od strony społecznej, że projekt ten budzi wiele kontrowersji, że nie będzie to łatwa inwestycja. Odbłyło się wiele protestów, m.in. przed siedzibą oddziału, blokada Zakopianki. Był to I i II kwartał 2022 r. Tam też generalna dyrekcja zadeklarowała, że jeżeli pojawi się wariant społeczny akceptowany przez wszystkie samorządy, jest gotowa go rozważyć. W tamtym momencie prace zostały wstrzymane do czasu, aż pojawi się taki wariant społeczny. Była tu deklaracja ówczesnego generalnego dyrektora złożona podczas sesji rady miasta, że oczekujemy wariantów społecznych.

Jedyny element, jaki się pojawił... Sama gmina Kraków zaproponowała jakieś przebiegi, ale dalej nie było wariantu, który byłby zaakceptowany przez wszystkie gminy, na terenie których miałyby być zlokalizowana przyszła droga ekspresowa S7, czyli wariant społeczny pomimo deklaracji po stronie samorządów niestety się nie pojawił. Z uwagi na to generalna dyrekcja, tak jak już było wspomniane, rozpoczęła przetarg i poinformowała, że w pierwszej połowie 2023 r. ogłosi przetarg na przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla całego przebiegu S7 Kraków – Myślenice. Tak też się stało. Ten przetarg został ogłoszony w maju 2023 r.

Gdzie jesteśmy w tym momencie? W tym momencie jesteśmy w trakcie realizacji tej umowy. Wykonawcą tego etapu jest firma IVIA. Termin realizacji umowy to marzec 2031 r. i to jest pierwszy element. Już po informacjach, które do nas dotarły na etapie studium korytarzowego, że przeprowadzenie tej trasy nie będzie tematem standardowym i na pewno będzie wiązało się z wieloma kwestiami społecznymi, podeszliśmy do tego tematu indywidualnie i przed tzw. właściwym STEŚ – co robimy zazwyczaj – wprowadziliśmy ten dodatkowy element, na etapie którego dzisiaj jesteśmy, czyli wstępne rozpoznanie możliwych przebiegów. Dopiero na podstawie tego wstępnego rozpoznania wytypowanie wariantów, które będą mogły być poddane już bardzo szczegółowej analizie na etapie właściwego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, a następnie przygotowane i zawnioskowane materiały do decyzji środowiskowej...

Tu jest jeszcze krótkie pokazanie, na jakim etapie tego procesu jesteśmy. Jesteśmy w jego wstępnej fazie, więc tutaj nie ma jeszcze mowy o wyborze żadnego z wariantów. To, z czym wyszliśmy, co zostało pokazane w listopadzie, co było też przedstawiane na spotkaniach informacyjnych ze społeczeństwem, to są wstępne propozycje możliwych przebiegów tej trasy. Jest sam początek tego procesu. Jak widzimy, sama realizacja to będzie duży projekt, będzie to projekt bardzo skomplikowany, pewnie pojawi się tam szereg obiektów tunelowych. Sama realizacja też nie będzie standardową realizacją, trzyletnią czy czteroletnią, tylko na pewno znacznie dłuższą w czasie z uwagi na skomplikowanie tego projektu i przede wszystkim na teren, przez który będzie realizowana przedmiotowa inwestycja. Jak widzimy, sama realizacja może zakończyć się szacunkowo pewnie dopiero ok. 2045 r., jak mówię, z uwagi na bardzo skomplikowany projekt i jego dużą złożoność, też techniczną.

Gdzie jesteśmy? Jesteśmy w pierwszej fazie realizacji umowy, którą obecnie mamy zawartą. Faza pierwsza ma bardzo wstępny charakter. To, co już się wydarzyło, jest zaznaczone na zielono. To przygotowanie danych wyjściowych do wytrasowania wariantów, które zostały przygotowane. Później mamy etap drugiej fazy pierwszej, czyli opracowanie wariantów wyjściowych, które później będą poddawane szczegółowej analizie na etapie STEŚ, a faza druga to jest szczegółowy STEŚ. Faza trzecia to jest uzyskanie decyzji środowiskowej i wykonanie projektu prac geologicznych. Terminy, które są wskazane na tej prezentacji, to terminy, które na dzień dzisiejszy wynikają z umowy zawartej z biurem projektowym.

Taki jest zakładany harmonogram realizacji. Oczywiście w wyniku różnych okoliczności może jeszcze ulegać zmianom. To jest proces bardzo długotrwały. Tak jak powiedziałem chwilę wcześniej, na etapie tej umowy z założenia daliśmy troszeczkę dłuższe terminy realizacji, wiedząc, że wytrasowanie tej drogi nie będzie prostą sprawą i na pewno będzie wymagało

szeregu rozmów. Pierwsze spotkania informacyjne to było to, co wydarzyło się w listopadzie i w grudniu zeszłego roku.

To, co zostało wykonane w fazie pierwszej, to analiza wszystkich materiałów archiwalnych, inwentaryzacja terenu objętego zamówieniem, pozyskanie wszelkich dostępnych danych z baz, które są ogólnodostępne. Są to dane z tych wszystkich portali: Geoportalu Krajowego, Banku Danych o Lasach, PIG-u, Narodowego Instytutu Dziedzictwa, Wód Polskich, czyli wszystkie dane wejściowe, które pozwoliły projektantom rozpocząć proces projektowy. Przygotowano mapy terenu z zaznaczonymi charakterystycznymi obszarami, ustalono hierarchię i kryteria, które będą decydowały o tym, jak te warianty dalej będą wybierane. Opracowano warianty wyjściowe trasy i niwelety. Poprowadzono analizę i prognozy ruchu, a biuro projektowe zarekomendowało osiem wariantów w celu podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie wyboru wariantów do dalszej analizy. To wydarzyło się na etapie pierwszym.

To, co teraz – czyli na drugim etapie fazy pierwszej – jeszcze trwa, to uzupełnienie rekomendowanych wariantów o sposób powiązania z istniejącym układem komunikacyjnym, czyli wskazanie węzłów na proponowanej lokalizacji, węzłów na przebiegu tej trasy, wskazanie lokalizacji miejsc obsługi podróżnych. Mówimy tu o 33-kilometrowym odcinku. Mając jeszcze na uwadze jego lokalizację na sieci, istotne jest, aby takie elementy tej infrastruktury pojawiły się z punktu widzenia obsługi ruchu, który będzie poruszał się tą drogą ekspresową. Wstępnie określono wskaźniki rzeczowe i kosztowe. Przeprowadzono też ocenę wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. To jest bardzo istotny element, rozwinę go w dalszej części prezentacji. Przygotowano materiały do prezentacji społecznych. Przeprowadzono spotkania konsultacyjne i informacyjne w każdej z gmin objętych proponowanym przebiegiem. Tak jak przed chwilą wskazał już tutaj pan minister, jest to procedura standardowa, obowiązująca dla każdej inwestycji. Jest to też działanie, które nie wynika z żadnych przepisów prawa. Jest to działanie dodatkowe po stronie generalnej dyrekcji, tak aby to społeczeństwo na jak najwcześniejszym etapie było informowane o proponowanych przebiegach. To nie są już wybrane przebiegi. To są proponowane możliwe przebiegi tej drogi.

Co zostało nam jeszcze do wykonania w ramach fazy pierwszej etapu drugiego, to analiza wniosków ze spotkań. Zgodnie z tym, co podaliśmy, do 15 stycznia czekamy, aż spłyną wszystkie wnioski. One cały czas spływają. Została jeszcze korekta rozwiązań po tych spotkaniach konsultacyjno-informacyjnych, czyli w oparciu o elementy, które pojawiają się w tych wnioskach, ewentualna korekta zaproponowanych przebiegów oraz przygotowanie raportu i w podsumowaniu rekomendowanie zamawiającemu przez biuro projektowe, przez projektanta trzech wariantów do dalszych prac projektowych, czyli do STEŚ właściwego.

Jak przebiegał proces prac projektowych? To też postaram się powiedzieć dosyć syntetycznie. To inwentaryzacja terenu, pozyskanie danych, o których mówiłem, inwentaryzacja fotograficzna. To wszystko zostało wykonane przez wykonawcę w dokumentacji projektowej wiosną 2024 r. Zostały też wykonane naloty dronem. Wiem, że to, co pojawia się w tych informacjach, to to, że te materiały nie zawierają pewnych elementów, że pojawiły się nowe elementy. Tak, jesteśmy tego świadomi. Ta rzeczywistość, to otoczenie cały czas się zmienia. Nie zatrzymujemy żadnych procesów inwestycyjnych, które prowadzone są w tym terenie. Nowe elementy też będą uwzględniane na kolejnych etapach opracowania dokumentacji w miarę rozwoju i uszczegółowienia przebiegów.

Na podstawie zgromadzonych materiałów przygotowano wykaz obszarów podzielonych według kategorii ingerencji. Ponieważ mieliśmy do czynienia z bardzo dużym obszarem, co będzie pokazane na kolejnym slajdzie, obszary te zostały podzielone na miejsca, które należy bezwzględnie mijać – czyli wiemy, że nie możemy tam lokalizować inwestycji – na miejsca, które powinno się omijać, czyli takie, których powinno się unikać, których przecięcie jest możliwe, ale przy zastosowaniu rozwiązań zabezpieczających, czyli przy zastosowaniu chociażby takich rozwiązań technicznych jak tunele, gdzie wiemy, że możemy przejść przez pewne, nawet zurbanizowane czy górskie, obszary. Ostatnie miejsca to takie, których przecięcie jest akceptowalne.

To jest ten obszar analizy przebiegów, o którym mówimy. To jest ponad 510 km². Jest to gigantyczny obszar, który był analizowany w celu wytyczenia możliwych wariantów przebiegu trasy. Z uwagi na to, że jest to odcinek Kraków – Myślenice, jest to naturalnie na południe od Krakowa. Była to zarówno wschodnia, jak i zachodnia strona istniejącej drogi krajowej nr 7.

To jest krótka informacja o tym, które obszary były wskazane jako bezwarunkowo konieczne do minięcia. To oczywiście lotniska, lądowiska, wysokie budowle techniczne, maszty, kominy,

wieże telekomunikacyjne, obszary miejskie o dużej urbanizacji terenu, osiedla mieszkaniowe, zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, zbiorniki przeciwpowodziowe, obszary przemysłowo-gospodarcze o wysokim znaczeniu, obszary UNESCO – tu też mamy z takim do czynienia – pomniki historii, miejsca ujęć wody, strefy ochrony bezpośredniej, obiekty ochrony zdrowia i oświaty.

To jest mapa obrazująca, jak te obszary zostały zidentyfikowane w oparciu o dane, które projektant zabrał na samym początku procesu, czyli w oparciu o ogólnodostępne systemy informacji geodezyjnej, oczywiście uszczegółowione o niego.

Druga grupa obszarów, o których wspominałem, czyli te, które powinno się omijać, to obiekty sakralne, cmentarze, obiekty zabytkowo-historyczne, twierdze, fortece, obszary ochrony, rezerваты przyrody, obszary Natura 2000, obszary przemysłowo-gospodarcze o umiarkowanym znaczeniu, obszary zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej, obszary o dużej społecznej wartości, czyli parki, skwery, place gier, boiska, korty tenisowe, czyli wszystkie obszary użyteczności publicznej, tereny górnicze IV i V kategorii, wysypiska śmieci i składowiska odpadów. To obrazuje, z jakim problemem tak naprawdę się mierzyliśmy, bo jak nałożyliśmy obszary wskazane tutaj na pomarańczowo, które powinniśmy omijać, to tego miejsca nie zostało nam za dużo.

Kolejnym elementem były obszary, które mamy wskazane w kolorze tym fioletowym. To obszary, które można realizować, ale przy zastosowaniu pewnych środków zabezpieczających, czyli obszary ochrony przyrody, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, obszary zagrożone ruchami masowymi oraz obszary osuwisk. To jest element, który też musimy uwzględniać głównie z uwagi na koszty realizacji, ale też ewentualne skutki naruszenia takich osuwisk, staramy się te obszary omijać. Są też jednak środki techniczne, które pozwalają realizować inwestycje, chociażby już zrealizowana przebudowa drogi krajowej nr 47 Rabka – Nowy Targ, gdzie większość tej drogi przebiega przez tereny osuwiskowe. Wcześniejszy fragment S7 łącznie z tunelem na S7 też przebiegał przez tereny osuwiskowe. Te drogi już są zrealizowane, funkcjonują. Wiemy, jak to robić, potrafimy już robić to tak, żeby nie generowało to negatywnych skutków związanych z uruchomieniem osuwisk. Oczywiście obszary zagrożone powodzią to też są obszary, które z definicji staramy się omijać, ale przy zastosowaniu odpowiednich środków zabezpieczających jesteśmy tam w stanie realizować inwestycje. To także obszary zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej luźnej, tereny górnicze, stanowiska archeologiczne. To jest mapa tych wszystkich obszarów, które były poddane analizie. Jak widzimy, jest to kolejne utrudnienie w wytrasowaniu drogi.

Wreszcie obszary, które zostały zakwalifikowane jako te, które są akceptowane, czyli tereny przemysłowe o niskim znaczeniu, tereny rolnicze, obecne tereny komunikacyjne – z wyjątkiem wspomnianych wcześniej lotnisk i lądowisk – sieci wodne, linie wysokiego napięcia i obszary leśne, czyli tereny, które z definicji pozwalają nam w sposób prostszy lokalizować tę inwestycję. Jak widzimy, na tym obszarze tych terenów też nie ma za dużo. Mamy więc wiele obszarów, których powinniśmy unikać, i bardzo mało miejsc, gdzie możemy w trochę swobodniejszy sposób lokalizować inwestycje infrastrukturalne.

Co było istotne, projektant przeanalizował ponad 20 km autostrady A4 w kontekście możliwej lokalizacji węzła rozpoczynającego ten przebieg drogi ekspresowej S7 w kierunku południowym. Zaczęliśmy od części zachodniej, czyli od obszaru istniejącego węzła Skawina za istniejący węzeł Niepołomice. Projektant przeanalizował całą autostradę A4 w tym obszarze i w oparciu o swoją analizę wskazał siedem możliwych lokalizacji wyjścia trasy ekspresowej S7 tak, żeby z punktu widzenia autostrady A4 i przede wszystkim bezpieczeństwa użytkowników tej drogi było to rozwiązanie technicznie poprawne, bezpieczne i umożliwiające wyprowadzenie drogi w kierunku południowym.

Z tej analizy w pierwszej kolejności zostały wyeliminowane węzły skrajne: Skawina i Niepołomice, przede wszystkim z uwagi na to, że na węźle Skawina... miało to swoje plusy i minusy, tak jak każde rozwiązanie. Plusem było oczywiście to, że przejmuje dużą część ruchu z Zakopianki, warianty z węzła Skawina też skracały ruch, który będzie się poruszał drogą S52, Beskidzką Drogą Integracyjną, ale z kolei nie odciąża istniejącej ul. Myślenickiej, ruchowo znacząco obciąża autostradę A4 w miejscu, gdzie już dzisiaj jest ona bardzo obciążona ruchem. Po zachodniej stronie Krakowa mamy skrzyżowanie z S52, które łączy się z północną obwodnicą Krakowa, cały dojazd A4 z kierunku katowickiego, jak i bardzo duży generator ruchu w części zachodniej, czyli lotnisko Balice. Wprowadzanie tam dodatkowego węzła, rozbudowa istniejącego węzła

i wprowadzanie dużego natężenia ruchu z kierunku południowego jest niewskazane z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i dokładania ruchu do już dużych natężeń ruchu. Powstawałyby tam przekroje cztero- i pięciopasmowe. To są przekroje, które są niezalecane z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, dochodzi do wielu sytuacji przeplatania się tego ruchu. Są to przekroje bardzo, bardzo kolizyjne.

Z kolei warianty od strony Niepołomic, czyli od strony wschodniej, przenoszą dużo mniejszy ruch – co za moment jeszcze dopowiem przy kolejnym slajdzie, gdzie będziemy pokazywać analizy i prognozy ruchu – wymagają znacznego wydłużenia Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, przejmują część ruchu wschód–zachód i obciążają autostradę A4 w kierunku węzła Biechanów.

Co jest bardzo istotnym elementem przy wariantach wschodnich, ruch pozostający na istniejącej Zakopiance dalej jest bardzo duży. One ze względu na znaczące wydłużenie trasy powodują to, że istniejąca DK7 z kierunku południowego dalej jest w znaczący sposób obciążona ruchem, czyli budowa drogi ekspresowej S7 w tym wariantie nie poprawi sytuacji na istniejącej Zakopiance.

Drugim punktem krytycznym było podłączenie się do istniejącej drogi ekspresowej S7 na południe od Myślenic. Projektant też przeanalizował przebieg, zakres, który jest zaznaczony na fioletowo. Wyszły z tego dwie możliwe do podłączenia się lokalizacje. Na wschodnim obejściu Myślenic są dwie możliwe lokalizacje węzła po południowej stronie Myślenic.

W oparciu o analizę tych wszystkich materiałów i o analizę wszystkich obszarów wyznaczonych zostało 50 wariantów trasy. To jest szczegółowo rozpisane, ile wariantów trasy zostało wyznaczone z każdego węzła. 50 wariantów trasy utworzyło taką siatkę, jaką widać na slajdzie. Wszystkie możliwe przebiegi uwzględniające obszary, o których powiedziałem wcześniej, zostały wyznaczone. Zostały one wyznaczone tak, żeby były zgodne z parametrami technicznymi, z warunkami technicznymi dla drogi klasy S.

Co istotne, kolejnym etapem było wprowadzenie trzech odcinków decyzyjnych, czyli odcinek od Krakowa do Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, od BDI do Myślenic i samo obejście Myślenic.

To, co było krokiem kolejnym po wyznaczeniu 50 możliwych technicznie przebiegów, to ich zhierarchizowanie w oparciu o obiektywne kryteria. Kryteria te zostały podzielone na cztery grupy: przestrzenno-społeczne, ekonomiczne, środowiskowe i transportowo-ruchowe. Oczywiście jest to materiał dostępny. Prezentacja będzie zresztą dostępna. Każdy będzie mógł zapoznać się z tym, jakie wagi i podwagi zostały przyjęte w poszczególnych kryteriach. To, co gdzieś tam już się pojawiało, a jest pewne, to to, że tutaj przestrzenno-społeczne kryterium to jest tylko 15%. Po pierwsze, to jest wstępny etap tej fazy projektowej. Takie założenia zostały przyjęte przez projektanta, ale część elementów społecznych została ujęta w kryterium środowiskowym.

Może to nie jest widoczne dla wszystkich, bo tych danych jest dosyć dużo, bo, jak widać, te kryteria składały się z jeszcze kilku różnych podkryteriów, ale widać, że w kryterium środowiskowym są wzięte chociażby takie kryteria społeczne jak obiekty sakralne, cmentarze czy kwestia wspomnianych obiektów zabytkowych, tak jak już miałem okazję zapoznać się z tymi pytaniami, które trafiły do nas przed chwilą. Tam też były ujęte elementy zabytków. Tak, są one ujęte w kryteriach środowiskowych mimo tego, że tak naprawdę są to też kryteria społeczne. Taka klasyfikacja została tutaj przyjęta i taki jest podział w oparciu o analizę wielokryterialną.

Może jeszcze zanim do tego dojdziemy, powiem, że została też przygotowana analiza i prognoza ruchu. To jest bardzo istotny element. Na potrzeby tego zadania zostało wytypowanych 59 punktów pomiarowych. Zostały wprowadzone dodatkowe, bieżące pomiary ruchu, aby poruszać się w oparciu o najbardziej aktualne prognozy ruchu.

Jeśli chodzi o prognozy ruchu, to, co pokazuje ta mapa, to stan istniejący, wariant bezinwestycyjny. Gdybyśmy nie zrealizowali tej inwestycji do 2040 r., to prognozowany ruch na istniejącej Zakopiance, na tym dojeździe do istniejącego węzła z autostradą A4 to jest 78 tys. pojazdów na dobę. W oparciu o generalny pomiar ruchu, który został przeprowadzony w 2025 r. – szczegółowe wyniki będą na przełomie I i II kwartału 2026 r. – już wiemy, jak to wygląda. Na dzień dzisiejszy już jest tam ruch rzędu 55 tys. pojazdów na dobę. W oparciu o GPR przeprowadzony w 2025 r. wstępne szacunki pokazują, że średniodobowy ruch to 55 tys. pojazdów. Widzimy, że przepustowość tego układu jest wyczerpana. Oczywiście są tam podejmowane działania inwestycyjne związane z udrożnieniem, ale nie możemy powiedzieć o tym, że ten przekrój – nawet po zmianach, które będą tam wprowadzone – przeniesie ruch rzędu 80 tys. pojazdów.

Innym istotnym elementem, który też będzie miał duży wpływ na budowę drogi ekspresowej S7 na tym odcinku, jest ul. Myślenicka, która prowadzi ruch z południa do Krakowa. Ten wariant bezinwestycyjny pokazuje, że będzie tam ruch rzędu prawie 20 tys. pojazdów na dobę, co przy jednojezdniowym, jednoprzestrzennym przekroju tej drogi powoduje, że to jest permanentnie stojący przekrój. Można powiedzieć, że przez całą dobę ta droga będzie stała.

Co istotne, w prawej części tego slajdu jest to pokazane w wariantach inwestycyjnych. W zależności od tego, gdzie będzie zlokalizowany węzeł połączeniowy z drogą S7, czy będzie to Łagiewniki – Tuchowska, czy węzeł Blacharska, ruch na Zakopiance, jak widać, spada, bo mówimy, że jest to od 44 do 48 tys. pojazdów na dobę versus wariant bezinwestycyjny: 80 tys. pojazdów, ale na ul. Myślenickiej ten ruch też się obniża, i to w sposób znaczący, od 12 do 16 tys. Ta droga będzie więc mogła funkcjonować. W przypadku natężenia ruchu rzędu 19 tys., prawie 20 tys. to jest permanentny zator.

Troszeczkę wracając do tego, co było powiedziane wcześniej, w przypadku węzła Niepolomice, czyli wariantów wschodnich, na Zakopiance jest prognozowany ruch rzędu 88 tys. pojazdów, czyli będzie większy niż w wariantach bezinwestycyjnych, a na ul. Myślenickiej jest to rząd powyżej 20 tys. pojazdów, czyli ta droga permanentnie stałaby, jeżeli poszlibyśmy drogą ekspresową S7 w dalekich wariantach wschodnich. Oczywiście te materiały też są do wglądu, można się z nimi zapoznać.

W oparciu o siatkę 50 wariantów wykonawca zarekomendował osiem wariantów, które w kryteriach, które wcześniej były wspominane, uzyskały największą punktację. Ponieważ część wariantów miała zbliżone punkty, ta rekomendacja wskazywała po prostu po dwa warianty z każdego węzła: Łagiewniki, Tuchowska, Blacharska, Biezanów.

Rekomendacja, jak już powiedziałam, jest pochodną prowadzenia wszystkich analiz. Determinantą wyboru wariantów było miejsce włączenia w istniejącą autostradę A4, analiza istniejącego zagospodarowania terenu, czyli wytyczenie tych wszystkich obszarów, możliwość ingerencji w te obszary, zwalidowanie każdego z obszarów, zaprojektowanie wariantów zgodnie z obowiązującymi przepisami – czyli, jak powiedziałam, warianty, które są technicznie możliwe do realizacji z punktu widzenia parametrów drogi ekspresowej – wielokryterialna analiza porównawcza, aspekty transportowo-ruchowe przedstawione w analizie i prognozie ruchu, czyli kwestie tego, na ile ta droga odciąży niewydolny istniejący układ komunikacyjny. Dodatkowo dla każdej kombinacji wariantów oszacowano wstępne szacunkowe koszty, czyli wskaźniki ekonomiczne.

Ostatecznie projektant wskazał trzy warianty: A, B, C, jeden wariant z węzła Łagiewniki, jeden wariant z węzła Tuchowska i jeden wariant z węzła Blacharska.

To, co zadziało się dalej, to to, że na nasze życzenie, na naszą prośbę projektant wprowadził dodatkowe trzy warianty. Z uwagi na to, że w międzyczasie, jak te materiały były przygotowywane, już po zawarciu umowy rozpoczęły się bardzo intensywne prace związane z Beskidzką Droga Integracyjną. Widzieliśmy, że ten projekt ma szansę na szybszą realizację, zostały ogłoszone przetargi na dokumentację projektową, na badania geologiczne, zaczęły być sukcesywnie podpisywane kolejne umowy. W związku z tym poprosiliśmy projektanta, żeby w oparciu o wcześniej przeprowadzone analizy wytyczył i zaproponował nam warianty, które pozwolą jak najszybciej połączyć wcześniej wspomniane punkty na autostradzie A4 z Beskidzką Droga Integracyjną, które następnie poprowadzą tę inwestycję dalej w kierunku południowym do Myślenic. Stąd zostały wprowadzone trzy dodatkowe warianty: D, E i F. 3 listopada zeszłego roku na stronie internetowej opublikowaliśmy wszystkie materiały dotyczące wyboru tych sześciu wariantów.

To jest krótkie podsumowanie. Długość wszystkich wariantów z uwzględnieniem Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, oczywiście w zależności od przebiegu, to jest ok. 30 km.

Co dzieło się dalej? Od 3 listopada, czyli od daty publikacji, do 15 stycznia to jest ten czas, kiedy społeczeństwo ma szansę zapoznać się z tymi materiałami i przekazać nam wszystkie swoje wnioski, uwagi, spostrzeżenia, preferencje, akceptację bądź brak akceptacji konkretnych przebiegów. Pierwsza faza, czego oczywiście zawsze chcemy w tego typu działaniach, to przedstawienie tych rozwiązań społeczeństwu poprzez spotkania informacyjne. Spotkania informacyjne zaplanowane były tak, że odbyły się w każdej gminie – tu mamy szczegółowy kalendarz spotkań pokazujący, kiedy się odbyły – aby każda lokalna społeczność mogła wypowiedzieć się na temat przebiegu pokazanych, proponowanych przebiegów drogi. Cały czas podkreślaliśmy, że jest to pierwsza faza i wcześniej nie było możliwości pokazania czegoś, bo wcześniej nie było tych przebiegów, nie było wytrasowanych przebiegów, nie było przeprowadzonej analizy. Tutaj więc zarzut, który się pojawiał, że tak późno wychodzimy...

Nie, nie tak późno. To jest pierwszy moment, kiedy możemy wyjść z rozwiązaniami tak, żeby je pokazać i móc na ich temat rozmawiać.

Co jest istotne, do 15 stycznia zgodnie z kalendarium, które było wcześniej pokazane, oczekujemy formularzy, wniosków, opinii, w jakikolwiek sposób zgłaszanych uwag do przedstawionej dokumentacji projektowej, które jeszcze cały czas do nas wpływają, bądź pytań, które się nasuwają, bo wiadomo, że nie wszystkie kwestie są wyjaśnione. Jest dużo zapytań. W związku z tym to może być w formie pytań. Dużo też było pism, które mieszkańcy pisali do nas z przekonaniem i z chęcią, z takim pozytywnym oddźwiękiem, że widzą potrzebę budowy tej drogi i mają kilka pytań, na które oczekiwali odpowiedzi. Nie były to więc tylko negatywne pisma czy wnioski, ale były też pozytywne, które mieszkańcy akceptowali. Wiedzą, że ta droga jest potrzebna, i mieli konstruktywne pytania, które pomogą nam wyciągnąć wnioski bądź uwzględnić je w naszych projektach.

Założenie do przeprowadzenia tych spotkań było takie, że zarówno pracownicy generalnej dyrekcji, jak i przedstawiciele biura projektowego będą dostępni na dyżurach, gdzie każdy z mieszkańców będzie mógł przyjść, zapoznać się z dokumentacją, na spokojnie zadać pytania, uzyskać stosowne informacje. Po tych spotkaniach będzie mógł przekazać informację zwrotną w postaci formularza czy jakiegokolwiek wystąpienia skierowanego do generalnej dyrekcji czy bezpośrednio do biura projektowego. Spotkania miały charakter całkowicie otwarty. Wszyscy mogli brać w nich udział.

Nie do końca udało się to przeprowadzić tak, jak byśmy chcieli. Pojawiły się też oczekiwania, aby były to spotkania plenarne. Mając na uwadze to, że jesteśmy otwarci na wszelkie formy rozmowy ze społeczeństwem, wprowadziliśmy ten tryb i ostatecznie te spotkania przebiegały w postaci dwóch spotkań plenarnych, a pomiędzy tymi spotkaniami można było bezpośrednio rozmawiać z projektantem, zapoznawać się z tą dokumentacją, tak że zespół projektowy i zespół po stronie generalnej dyrekcji cały czas były do dyspozycji mieszkańców w wyznaczonych wcześniej godzinach.

Niestety pojawiły się tutaj... może nie „niestety”. Pojawiły się komitety protestacyjne, które niestety – powiem tak, niestety – sparaliżowały ten proces i nie pozwoliły społeczeństwu do końca zapoznać się z tymi rozwiązaniami na zasadzie takiej, że spotkania te były blokowane. Utrudniane było prowadzenie spotkań, ale ostatecznie wszystkie zostały przeprowadzone. Dokumentacja dalej jest dostępna na naszej stronie internetowej. Można ją pobrać i w dalszym ciągu zgłaszać do niej uwagi.

Na dzień dzisiejszy... Może nie na dzień dzisiejszy. To jest stan na 8 stycznia, ponieważ te wnioski cały czas do nas wpływają. Na samych spotkaniach zostało przekazanych ponad 6,7 tys. formularzy. Do oddziału w Krakowie, jak i do centrali generalnej dyrekcji wpłynęło ok. 11 tys. sztuk petycji, pism, wniosków. Jak już przed chwilą było powiedziane, są to wnioski przeciw inwestycji i wnioski popierające tę inwestycję w poszczególnych przebiegach.

Tak jak powiedziałem, szczegółowe informacje w dalszym ciągu są dostępne na naszej stronie internetowej. Tu jest dedykowany adres. Każdy może tam wejść i się zapoznać. Na wnioski czekamy do 15 stycznia. Następnie, jak było to wskazane wcześniej, będzie trwała analiza wniosków i w oparciu o tę analizę będą wprowadzane ewentualne modyfikacje teraz zaprezentowanych rozwiązań, żeby można było przygotować trzy warianty, które ostatecznie znajdą się w kolejnym etapie dokumentacji, czyli we właściwym STEŚ, gdzie będzie już przeprowadzane szczegółowe rozpoznanie terenu, aktualizacja wszystkich map, aktualizacja warunków środowiskowych, ponadroczna inwentaryzacja środowiskowa, a następnie w efekcie tych wszystkich dokumentów złożenie wniosku o decyzję środowiskową dla jednego wybranego wariantu, który będzie poddawany analizie wielokryterialnej – już bardziej szczegółowej – na kolejnym etapie.

Z naszej strony, jeśli chodzi o prezentację, to tyle. Dziękujemy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Czy pan minister jeszcze? Nie. Rozumiem.

Szanowni państwo, mam 20 osób zapisanych na liście, która do mnie dotarła różnymi kanałami. Są zapisani panowie posłowie Marek Sowa, Andrzej Adamczyk, Łukasz Kmita, Dominik Jaśkowicz, Władysław Kurowski, Urszula Rusecka, Rafał Komarewicz, Mirosław Suchoń, pani senator Monika Piątkowska, panowie reprezentujący samorządy: burmistrz Jarosław Szlachetka, wójt Jerzy Przeworski i radny Mariusz Kękuś, a także reprezentujący mieszkańców pan Piotr Cygan, pani Miłoslawa Strzelec-Gwóźdź, pan Artur Markiewicz, pani Justyna Piechnik, pani

Jagoda Kaszuba, pani Magdalena Adamska i pani Izabela Mirek. Te zgłoszenia do mnie dotarły. Zamykam listę.

Wyznaczam czas udziału w debacie na trzy minuty. Szanowni państwo, z racji na fakt, że mamy zaplanowane głosowania, a jeszcze na pewno ministerstwo i generalna dyrekcja będą chciały, czy muszą odnieść się do poruszonych kwestii, a prawo głosu mają też panowie posłowie reprezentujący wnioskodawców, będę ściśle przestrzegał czasu. Mamy taki dźwięk. Pół minuty przed upływem czasu, czyli po dwóch i pół minuty będę sygnalizował w ten sposób, że czas kończyć. Wiem też, że państwo reprezentujący mieszkańców mają przygotowaną prezentację. Jeżeli państwo w ramach czasu, który państwu globalnie przysługuje, chcą go wykorzystać na przedstawienie prezentacji, to ja to umożliwię, tylko bardzo proszę reprezentanta tutaj do mnie, żebyśmy to uzgodnili operacyjnie. Dobrze?

Pan przewodniczący Adamczyk jako pierwszy.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, w związku z tym otwieram debatę. Przypominam, wyznaczony czas to trzy minuty. To dźwięk, który sygnalizuje, że należy kończyć, ponieważ upłynęła większość czasu. Umawiamy się tutaj na ściśle przestrzeganie reguł, które zostały w tej debacie wyznaczone.

Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozpocznę od uwagi kierowanej do pana ministra Bukowca. Panie ministrze, twierdził pan, że wypowiedź członka zarządu, która miała miejsce w sprawie S7, była wypowiedzią prywatną. Panie ministrze, przez siedem dni w tygodniu, 24 godziny na dobę, przez lata, kiedy jest się powołanym ministrem, premierem, każda wypowiedź jest w imieniu rządu. Pan jako podsekretarz stanu nie ma swoich prywatnych wypowiedzi publicznych, tylko zawsze wypowiada się pan w imieniu rządu. Żeby sprawa była jasna, stąd nasz niepokój związany z wypowiedzią wicepremiera odnoszącego się do przebiegu drogi ekspresowej S7. To taka uwaga techniczna.

Szanowni państwo, dopuściliście się działania, które jest kompletnie niezrozumiałe. Na pewno będą mówili o tym kolejni mówcy. Mianowicie przesunęliście termin realizacji inwestycji na 2045 r. W politycznej ocenie i w ocenie czysto ludzkiej jest to próba odepchnięcia od siebie problemu. Wszystkich mieszkańców, tych kilkadziesiąt tysięcy ludzi pozostawiacie w niepewności. Tutaj potrzebne są szybkie rozmowy, dyskusje, konsultacje społeczne i ostateczna decyzja. Tego od państwa jako rządu Rzeczypospolitej i jednostek podległych ministrowi oczekujemy, a nie przesuwania w niebyt teże inwestycji.

Wiecie, jakie będą skutki na drodze w latach 30.? Proszę zwrócić uwagę, że średni dobowy ruch według pomiarów ruchu wskazuje, że w ciągu 10 lat ruch na drogach Małopolski wzrósł o 50%. Jeżeli zakładacie realizację inwestycji w przeciągu 22 lat, to przypomnę, że najtrudniej w Europie prowadzona inwestycja drogowa, czyli obwodnica Berlina, powstała w przeciągu 12 lat, a średnia realizacja takiej skomplikowanej inwestycji drogowej w Polsce to jest ok. 8 lat. Nie podejmujcie więc państwo decyzji, które znoszą z was odpowiedzialność, bo powodujecie, że za sytuację w latach 30. będziecie literalnie odpowiedzialni. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Formuła jest taka, że na końcu uzasadni pan minister. Bardzo proszę, bo to uporządkuje nam dyskusję. Pan marszałek Marek Sowa, bardzo proszę.

Posel Marek Sowa (KO):

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice jest rzeczą konieczną. Uważam, że te emocje polityczne nie są w ramach postrzeganej polityki, tylko bardziej zależą po prostu od miejsca zamieszkania. One są zupełnie w poprzek. Oczywiście też ubolewam, że nie mamy przygotowanego ZRID-u wydane na tę drogę, decyzji środowiskowej, bo gdyby to było zrobione, budowali byśmy tę drogę według opracowania, które zostało przygotowane, ale na przestrzeni ostatnich lat nic takiego się pojawiło.

Dzisiaj doskonale wiemy o tym, że obecna droga nie jest w stanie obsługiwać ruchu z uwagi na natężenie, jakie na tej drodze występuje. Ta sytuacja radykalnie się jeszcze pogorszy

w momencie wybudowania drogi ekspresowej S52 Bielsko-Biała – Głogoczów. To dostarczy dodatkowy ruch z kierunku Krakowa: 15 tys., 20 tys., może więcej. Prognozy są tutaj naprawdę różne. Szczerze powiedziawszy, na wszystkich lokalnych drogach będzie armagedon. Ta sytuacja dramatycznie się zmieni. Ciekaw jestem, co wówczas będą mówili ci, którzy dzisiaj mówią „Absolutnie nie zgadzam się na przebieg po tym etapie”.

Chcę też bardzo wyraźnie powiedzieć, że nie ma możliwości zablokowania drogi S52, tak jak to było przez ostatnie osiem lat. Bez względu na to, co się wydarzy, droga S52 musi być wybudowana, bo czekają na nią mieszkańcy południowo-zachodniej Małopolski i Bielska-Białej.

Druga rzecz jest taka, że bardzo dziękuję za to, że przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad podjęta została równoległa praca nad tym, aby dokonać modernizacji, jak tylko się da, na obecnym przebiegu drogi. Projekt, który został zaprezentowany we wrześniu, którego koszt będzie wynosił ok. 600 mln zł, a zostanie zrealizowany zgodnie z planem w latach 2031–2032, zakłada budowę dróg równoległych, rozbudowę, poszerzenie istniejącego przebiegu na odcinku 21,5 km, budowę 24 km chodników, 8 mostów, 12 przepustów. Jednocześnie towarzyszyć temu będzie zamknięcie 26 zjazdów na drogi lokalne i 4 lewoskrętów.

To wszystko dzieje się równolegle z tym, że jest przygotowana modernizacja czy rozbudowa autostrady A4 i południowej obwodnicy Krakowa na odcinku lotnisko – węzeł południowy, gdzie dzisiaj mamy tylko dwa pasy. Ta droga zostanie poszerzona.

Czy mógłbym prosić jeszcze o minutkę? Będę zmierzał do końca.

Mamy świadomość tego, jaka jest sytuacja. Chcę powiedzieć, że główny problem będzie na odcinku Głogoczów – Kraków. Chce też bardzo wyraźnie powiedzieć, że ta droga musi być włączona, dla mnie, w obojętnie który węzeł, ale musi być włączona w ring krakowski. Myślę, że mieszkańcy Krakowa też mają tę świadomość, że nie ma alternatywnego miejsca.

Dlatego mój apel na koniec jest taki. Ponieważ uważam, że transparentność jest tutaj kluczowym elementem, trzeba pokazać przebieg drogi z węzła Biezanów. Trzeba pokazać przebieg drogi z węzła południe. Trzeba pokazać przebieg drogi z węzła Skawina czy z węzła Tynec. Jeśli państwo nie będziecie tego pokazywać, to będzie robiona taka argumentacja, z jaką mamy do czynienia przez ostatnie dwa miesiące, że chcecie przeforsować jakiś wariant, a jakiś wariant chcecie ukryć. Uważam, że opinia publiczna, mieszkańcy mają prawo mieć dostęp do pełnej informacji i pełnej argumentacji, dlatego poszczególne warianty zostały wykluczone, tym bardziej że mówimy o tym od dawna. Każdy możliwy wariant powinien zostać precyzyjnie zaprezentowany, pokazany. Niech ta debata dotyczy wszystkich wariantów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Łukasz Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowni państwo, apeluję o odpowiedzialność. Mówię o tym dlatego, że polityczny szef pana ministra Bukowca mówił w ten sposób. Tu będę cytował. Mówi mieszkańcom: „Żaden z sześciu przedstawionych wariantów budowy trasy S7 nie zasługuje na akceptację. Zmiany infrastrukturalne nie mogą wywracać ludziom życia. Trzeba szukać rozwiązania najmniej uciążliwego”. Dalej pan premier Kosiniak mówił bardzo wyraźnie, że nie ma jego zgody na te warianty. Bardzo krytycznie odniósł się do pracy dyrektora krakowskiego oddziału generalnej dyrekcji. „On ma obowiązek szukać pewnych rozwiązań. Moim zdaniem te zaproponowane nie rozwiązują niczego”.

Mówię o tym dlatego, szanowni państwo, że nie da się w Gdowie, w Myślenicach mówić czegoś innego, a w Warszawie czegoś innego. Panuje jakieś rozdwojenie jaźni instytucji, ale także osób, które ponoszą polityczną odpowiedzialność za tę sytuację. Trzeba mieć odwagę i powiedzieć: „Tak, decydujemy się na taki i taki wariant”, a nie na spotkaniu z mieszkańcami mówić coś zupełnie innego.

Słuchałem pana posła Sowy. Muszę powiedzieć, że rzadko się z nim zgadzam, ale ta wypowiedź była bardzo ciekawa, panie pośle. Tylko że problem polega na tym – co zakomunikował już pan minister Adamczyk – że przedłużając o 10 lat powstanie tej drogi, zakończenie inwestycji, doprowadzicie państwo do tego – a pan o tym mówił, panie pośle – że...

Poseł Marek Sowa (KO):

Byłeś wojewodą, mogłeś wybudować.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Jeśli wojewoda miał budować drogi, to gratuluję wiedzy. Nie ma co się denerwować. Był pan marszałkiem, mógł pan wybudować. Otóż, szanowni państwo, chyba wszyscy jesteśmy zgodni, że Beskidzka Droga Integracyjna jest niezwykle potrzebna. Będzie nowy napływ nowego ruchu i droga BDI doprowadzi do tego, że odcinek obecnej S7 będzie sparaliżowany, a państwo celowo wydłużacie to o 10 lat. Marek, przecież to jest nieuczciwe. Takimi działaniami doprowadzicie do tego, że Małopolska przestanie się rozwijać, że ludzie będą uciekali od Małopolski, nie będą jechali w góry, nie będą wybierali naszych popularnych tras turystycznych, dlatego że ruch będzie niedrożny.

Chciałbym więc zadać pytanie. Kto i kiedy podjął polityczną decyzję o tym, że budowa drogi ma być realizowana w latach, i tutaj mówię dość precyzyjnie, 2038–2045? To jest bardzo ważny aspekt, ponieważ po raz pierwszy dowiadujemy się o takim czasokresie budowy drogi.

Panie ministrze, sama filozofia pana dyrektora generalnej dyrekcji została przed chwilą pokazana. „Niestety powstały komitety protestacyjne”. Jeśli tak prowadzi się dialog ze stroną społeczną, to gratuluję podejścia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie pośle, czas minął.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Moim zdaniem nagana ze strony ministra powinna dzisiaj paść publicznie względem pana dyrektora, bo jeśli macie takie podejście, że „niestety powstały komitety protestacyjne”, to jest to niebywały skandal. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Dominik Jaśkowiec. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Dominik Jaśkowiec (KO):

Szanowni państwo, chcę spojrzeć na ten problem od trochę innej strony. Według mnie grzechem pierwotnym całej koncepcji, nad którą debatujemy, która tak naprawdę wynika ze studium korytarzowego przyjętego w 2022 r., jest fakt wprowadzenia nowej S7 do istniejącej obwodnicy części miasta Krakowa – bo tak naprawdę niecałej obwodnicy miasta Krakowa – właśnie na terenie Krakowa. Uważam, że tutaj potrzebne jest spojrzenie szersze, czyli wypracowanie docelowego rozwiązania, które miałyby charakter pewnej obwodnicy, ale obwodnicy aglomeracji krakowskiej, przynajmniej w południowej części miasta. Trzeba więc tutaj uwzględnić ruch obwodowy, aglomeracyjny, no i oczywiście tranzyt, który będzie pochodził głównie z BDI. Trzeba zmienić podejście.

Tak jak mówiłem, studium korytarzowe zawęży wprowadzenie tej drogi na terenie Krakowa, a obecna obwodnica miasta Krakowa jest obwodnicą nie tylko aglomeracji, ale nawet całego miasta. W związku z tym mamy drogę, która będzie przecinać osiedla willowe, będzie przecinać Uzdrowsko Kraków Swoszowice, będzie przecinać drogę rzeki Wilgi, będzie przecinać podkrakowskie, bardzo mocno zurbanizowane gminy takie jak Mogilany.

Szanowni państwo, to musi powodować protesty. Dlatego filozofia zaprojektowania tej drogi według mnie powinna być zmieniona. Jeśli dołożymy do tego jeszcze linię kolejową, złoty pociąg do Myślenic i rozbudowywaną Zakopiankę, która jest oczywiście rzeczą słuszną, to nagle w danym miejscu koncentruje się wiele inwestycji, które będą powodować i powodują protesty.

Ku rozwadze, ku zastanowieniu zmieńmy więc filozofię podejścia do tej drogi. Oczywiście ona musi powstać, ale zastanówmy się, czy nie wykorzystać tego zdarzenia, z którym mamy teraz do czynienia, do opracowania, zastanowienia się nad prawdziwą obwodnicą aglomeracji krakowskiej, bo obecna obwodnica nie spełnia tych kryteriów. Aglomeracja się rozrosła, obwodnica nie obejmuje nawet całego miasta, całego obszaru Krakowa.

Z tym apelem zwracam się do pana ministra, żebyśmy zastanowili się nad innym podejściem, bo oczywiście państwo wybiorą któryś wariant z tej listy, ale to dalej będzie powodować protesty, dalej będzie powodować negacje i dalej nie rozwiąże problemu, jaki ta inwestycja tworzy dla mieszkańców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Jako kolejny głos zabierze pan poseł Władysław Kurowski. Bardzo proszę.

Poseł Władysław Kurowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie i przybyli goście, powiem o dwóch tematach. Pierwszy dotyczy ustalenia warunków wstępnych tej inwestycji. Mam na myśli przede wszystkim czynnik dotyczący społecznego aspektu, który jest ustalony na 15%. Z tego, co mi wiadomo, przy innych, podobnych do tej inwestycji te wskaźniki w wielu przypadkach były inne i były wyższe. Wydaje mi się, że jeżeli burzy się komuś dom – tym bardziej że na odległości 30 km ma być wyburzonych 200 obiektów, być może nawet więcej – to jest to armagedon. Trudno się dziwić, że mamy protesty. Każda inwestycja liniowa, niezależnie jaka – mniejsza, większa, wodociąg, gazociąg – stwarza problemy i stwarza protesty. Dlatego taka inwestycja powinna być szczególnie wrażliwa na czynnik społeczny i ci, którzy o tym decydują, powinni doskonale o tym wiedzieć.

Dlatego też myślę, że jest jasne dla wszystkich, że od tego, jak te warunki wstępne zostaną ustalone, zależeć będzie dalszy tok prac planistycznych. Rodzi się pytanie, kto i według jakiej metodologii ustalał te warunki, kryteria, wagi do analizy wielokryterialnej. Czy ten aspekt był wyjątkowo dobrze przeanalizowany? Tak jak mówię, reszta zależy od tego warunku początkowego. To jest jedna sprawa.

Jeszcze wrócę natomiast do tematu dotyczącego wypowiedzi pana premiera Władysława Kosiniaka-Kamysza. Niestety to nie jest zwykła osoba, jakiś Kowalski, który może nie mieć wiedzy, może powiedzieć różne rzeczy. Premier rządu, jeżeli się wypowiada, wypowiada się w imieniu rządu. Mam pytanie. Jaki skutek na przebieg prac w GDDKiA dotyczący planowania budowy drogi S7 między Krakowem a Myślenicami miała wypowiedź wicepremiera Władysława Kosiniaka-Kamysza, który skrytykował te wszystkie warianty i w ostatniej wypowiedzi powiedział dosłownie... Wypowiadał się co najmniej dwukrotnie. W ostatniej wypowiedzi w Gdowie powiedział: „Żaden z sześciu przedstawionych wariantów budowy trasy S7 moim zdaniem nie zasługuje na akceptację. Ja zawsze stałem na takim stanowisku i będę razem z wami w jednym szeregu, jeżeli ktoś by postanowił inaczej”.

Panie dyrektorze, tyle czasu fachowo opowiadał nam pan o pewnych rzeczach, a pan premier jednym zdaniem przekreślił pana pracę. Naprawdę współczucie dla pana. Wydaje mi się, że w takiej sytuacji rozwiązaniem honorowym byłoby podanie się do dymisji jako generalny dyrektor. To jest pierwsza sprawa. Sądzę, że pan premier do dymisji się nie poda. Wydaje mi się, że trzeba ważyć słowa, tym bardziej w tak ważnej, istotnej sprawie. Nie jest to byle wypowiedź, tylko wypowiedź premiera rządu. Jest pytanie. Czy na ten temat na posiedzeniu rządu pan minister, pan premier Kosiniak-Kamysz zasięgał fachowej wiedzy i informacji co do ewentualnych podstaw swojej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie pośle. Jako kolejna głos zabierze pani posłanka Urszula Rusecka. Bardzo proszę.

Poseł Urszula Rusecka (PiS) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałabym dwie i pół minuty swojej wypowiedzi dołączyć – o co bardzo proszę – dla wypowiedzi pana ze strony społecznej, pana Piotra Cygana, natomiast przez moje pół minuty powiem w ten sposób. Byłam na konsultacjach... tutaj do dyrektora generalnej. Słyszałam wypowiedzi osób ze strony społecznej, które obnażyły niekompetencję generalnej dyrekcji dróg. Powiem w ten sposób. Nie tylko dyrekcja, ale i cały rząd powinien za swoją nieskuteczność i nieudolność podać się do dymisji, ponieważ jak były przeprowadzane konsultacje, jak były przeprowadzane wszystkie badania, to całą tę niekompetencję wypunktowała strona społeczna. Chcę podkreślić jasno i wyraźnie, że strona społeczna z wszystkich gmin działa ponad wszystkimi podziałami. To jest precedens. Nigdy w historii nie było tak, żeby w tak zgodny sposób ludzie sami obnażyli niekompetencję, z którą mamy do czynienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan poseł Rafał Komarewicz. Bardzo proszę, panie pośle, panie przewodniczący.

Posel Rafał Komarewicz (Polska2050) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, wszyscy wiemy, że ten przebieg S7 budzi duże emocje. Pamiętam, że jeszcze jak byłem przewodniczącym rady miasta, były rozmowy, konsultacje na ten temat. Wydawało się, że wszystko idzie w dobrym kierunku. Okazało się, że niestety nie do końca.

Nie chciałbym tutaj przerzucać się odpowiedzialnością i tym, żeby mówić, kto jest winny tej sytuacji, natomiast mam pewną prośbę do generalnej dyrekcji. Szanowni państwo, tej drogi nie wybudujecie bez porozumienia z mieszkańcami. Nie będzie tak, że dacie jakiś projekt i mieszkańcy zaakceptują. Bez pełnej jawności i transparentności procesu nic z tego nie będzie. Wiecie państwo, jeżeli dostaję informacje od mieszkańców, że zgłaszają się do was po pewne dokumenty, które powinny być jawne, i nie mogą ich uzyskać, ewentualnie jest to przedłużane, to niestety budzi to niepokój ludzi. Prosiłbym, żebyście państwo jednak dość sprawnie i szybko reagowali na prośby mieszkańców.

Druga sprawa to konsultacje. Nie może być tak, że wcześniej było sześć wariantów. Pamiętam, że była już taka informacja, że chyba Dobczyce i Gdów były gotowe na to, żeby puścić na swoim terenie S7, ponieważ chciały... strefy ekonomicznej. Teraz okazało się, że w tym wariancie wschodniego i zachodniego wariantu już nie ma, tylko jest wariant przez Kraków. Ludzie chcą dokładnie wiedzieć, dlaczego tak jest. Jeżeli więc są robione konsultacje i jest pytanie „Za którym wariantem jesteś: pierwszym, drugim czy trzecim?” i nie ma odpowiedzi „Za żadnym”, to trochę wypacza to sens konsultacji. Prosiłbym państwa, jeżeli już coś robicie, róbcie to w porozumieniu z ludźmi, którzy tam mieszkają, którzy w tym momencie nie wiedzą, co mają zrobić czy sprzedawać nieruchomości, czy się przenosić, czy walczyć o swoje domy. Prosiłbym, żeby generalna dyrekcja to uwzględniła. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie pośle. Jako kolejna głos zabierze pani senator Monika Piątkowska. Bardzo proszę.

Senator Monika Jadwiga Piątkowska:

Bardzo dziękuję. Na wstępie chciałam powiedzieć, że minutę z mojego wystąpienia chciałam przekazać stronie społecznej, którą wspieram, jestem z nią od...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam bardzo...

Senator Monika Jadwiga Piątkowska:

Bardzo dziękuję. Raz jeszcze: minutę przekazuję stronie społecznej, dwie minuty wykorzystuję. Po pierwsze, chciałam powiedzieć, że w żaden sposób nie neguję realizacji drogi S7. Ona jest potrzebna i musi być zrealizowana. Odsuwanie w czasie realizacji tej drogi nie jest żadnym rozwiązaniem. To po pierwsze.

Po drugie nikt nie powiedział, że S7 będzie łatwą inwestycją. Jest to niezwykle trudny projekt – widzimy to wszyscy – i ze względów merytorycznych, i ze względu na otoczenie, i ze względu na olbrzymią wrażliwość społeczną. W związku z powyższym uważam, że waga 15% aspektu społecznego w tej inwestycji jest bardzo dużym niedoszacowaniem.

Jeśli chodzi o kwestię konsultacji, zgadzam się z kolegą Komarewiczem, że nie akceptujemy żadnego z tych sześciu wariantów, co nie oznacza, że strona społeczna, politycy i samorządowcy, którzy... To jest rzeczywiście ewenementem, że wszyscy razem, reprezentujący właściwie wszystkie strony sceny politycznej, protestowali. Chciałabym, żeby Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wzięła pod uwagę ten aspekt społeczny i polityczny, łącznie z tym – i to jest moja prośba – żeby nie deprecjonować stanowiska wicepremiera polskiego rządu, który w ocenie tych sześciu wariantów wypowiedział się absolutnie jednoznacznie.

Chciałam powiedzieć, że ocenę wicepremiera polskiego rządu w pełni popieram. Wszystkie sześć wariantów obecnie konsultowanych przechodzi przez południe Krakowa. Przecinają dzielnicę X, która jest dzielnicą o niezwyklej walorach historycznych, środowiskowych. Na terenie tej dzielnicy położone jest uzdrowisko. Mamy wiedzę taką, że puszczenie tej trasy w jakimkolwiek wariantcie przez uzdrowisko spowoduje utratę statusu Uzdrowiska Kraków Swoszowice, które jest jednym z najcenniejszych dóbr europejskich. Nie możemy sobie na to pozwolić. Dzielnica X jest dzielnicą, która stanowi zielone płuca Krakowa, tego samego miasta, które właśnie wprowadza strefę czystego transportu, tego samego miasta, które wykonało gigantyczny wysiłek, aby

zlikwidować kopciuchy w Krakowie, aby poprawić jakość powietrza, bo mieszkańcy Krakowa byli systematycznie zatrutowani olbrzymim smogiem.

To, że protestują mieszkańcy, przez których domy przebiegają poszczególne warianty, jest oczywiste, ale protestują mieszkańcy całego miasta i politycy wszystkich opcji politycznych. To wskazuje na ogromną wrażliwość tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, tylko poinformuję państwa, że każdego obowiązują dokładnie te same zasady udziału w debacie. Każdy uczestnik debaty ma wyznaczony czas trzech minut i bardzo proszę wszystkich uczestników debaty, żeby w tym czasie zmieścili swoje wystąpienia. To umożliwi nam procedowanie w taki sposób, żeby merytoryczny głos do końca było w stanie przedstawić ministerstwo oraz żeby mogli się odnieść panowie posłowie, którzy są przedstawicielami wnioskodawców. Jako kolejna osoba...

Senator Monika Jadwiga Piątkowska:

Pan przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Pani senator, przywołuję panią do porządku. Przywołuję panią do porządku. Zachęcam panią do tego, żeby brać udział w dyskusji dokładnie na tych samych zasadach, na jakich każdy inny uczestnik bierze ten głos. Dziękuję bardzo.

Jako kolejny głos zabierze pan burmistrz Jarosław Szlachetka. Bardzo proszę, panie burmistrzu.

Burmistrz miasta i gminy Myślenice Jarosław Szlachetka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Reprezentując miasto i gminę Myślenice, chcę wyrazić nasz stanowczy sprzeciw wobec wszystkich sześciu wariantów drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice zaprezentowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w listopadzie 2025 r. Żaden z nich nie spełnia założeń studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, nie odciąża Zakopianki od tranzytu i nie minimalizuje szkód dla naszej społeczności. Zaproponowane przebiegi od A do F przecinają gęsto zabudowane obszary Myślenic, Jawornika, Głogoczowa, Krzyszkowic i Zawady, generując wyburzenia, hałas, zanieczyszczenie oraz fragmentację ekosystemów i tkanki społecznej w lokalnych wspólnotach.

Szczególnie wariant E forsowany przez dyrektora krakowskiego oddziału, mimo zaniżonych kosztów i prac pod ruchem, sparaliżuje ruch na drodze krajowej nr 7. Na lata zlikwiduje lokalne zjazdy i zniszczy lokalną gospodarkę.

Brak konsultacji z samorządami podczas prac nad STEŚ potwierdza chaos planistyczny, napięcia społeczne i protesty, jakich generalna dyrekcja jeszcze nie doświadczyła, ignorując nasze apele jako samorządu, mieszkańców oraz ruchów społecznych skupionych wokół tej sprawy.

Rada miejska w uchwale z 24 listopada 2025 r. odrzuciła wszystkie warianty, domagając się wstrzymania STEŚ oraz analizy wschodniego obejścia gminy za zbiornikiem dobczyckim lub obejścia od zachodu. W naszych stanowiskach i petycjach podpisanych przez tysiące mieszkańców podkreślamy, że S7 ma służyć tranzytowi, a nie dewastować nasze miejscowości. Myślenice i okoliczne miejscowości już dzisiaj są podzielone Zakopianką, a mieszkańcy ponoszą ogromne koszty tej inwestycji liniowej. Dopiero w latach 2015–2022 dzięki dobrym decyzjom ministra Andrzeja Adamczyka skierowano do realizacji inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego takie jak węzeł w Myślenicach przy skrzyżowaniu ul. Sobieskiego, tunel w Krzyszkowicach, węzeł w Jaworniku oraz rozbudowa Zakopianki w Głogoczowie o dwa bezkolizyjne skrzyżowania w centrum miejscowości oraz na Bęczarce.

Dzisiejsze natężenie ruchu na Zakopiance w gminie Myślenice waha się na poziomie od 50 tys. do 70 tys. pojazdów na dobę, powodując zatory. Codzienny tranzyt przez centrum miasta i miejscowości takie jak Głogoczów, Krzyszkowice czy Jawornik obniża jakość życia mieszkańców, generuje hałas, zanieczyszczenie powietrza i realne zagrożenia bezpieczeństwa.

Dlatego jasno podkreślam, że samorząd Myślenic nie kwestionuje potrzeby budowy nowej trasy S7, wręcz przeciwnie, uważamy ją za inwestycję konieczną z punktu widzenia interesu regionalnego i krajowego, ale nie ma miejsca na nową drogę czy modernizację Zakopianki w obrębie zabudowy w wariantach od A do F oraz łącznika BDI. Chcemy być potraktowani jak społeczności na odcinku S7 od północy Krakowa do Warszawy, gdzie nowa trasa została wyprowadzona poza centra miejscowości takich jak Słomniki, Miechów, Skarżysko-Kamienna, Jędrzejów

czy Grójec. Z całą stanowczością chcę zaznaczyć, że będziemy sprzeciwiać się wariantom ingerującym w gęstą zabudowę, w tereny miasta, w osiedla mieszkaniowe naszych miejscowości oraz w obszary cenne mieszkaniowo-inwestycyjnie i rekreacyjne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Burmistrz miasta i gminy Myślenice Jarosław Szlachetka:

Jeśli mogę dokończyć, panie przewodniczący, to ostatnia moja wypowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę.

Burmistrz miasta i gminy Myślenice Jarosław Szlachetka:

W lipcu 2025 r. pan dyrektor krakowskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zapewniał: „Wójtowie i burmistrzowie, prezydent miasta Krakowa tam, gdzie droga się zaczyna lub kończy, to główni partnerzy reprezentujący mieszkańców. Powinni brać udział we współtworzeniu oraz wyborze wariantów S7”.

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie posłowie, niestety od rozpoczęcia prac do listopadowej prezentacji nic takiego nie miało miejsca, wręcz przeciwnie, dlatego chcę wezwać do natychmiastowego wstrzymania prac nad wariantami od A do F, włączenia do analizy wariantów skrajnych, obejścia wschodniego i zachodniego omijającego m.in. gminę Myślenice i Wieliczkę. Tylko taki przebieg rozproszy ruch, tym bardziej, drodzy państwo, że generalna dyrekcja dzisiaj potwierdziła, że Zakopianka na chwilę obecną jest niedrożna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie burmistrzu. Jako kolejny głos zabierze pan wójt Jerzy Przeworski. Bardzo proszę, panie wójcie.

Wójt gminy Mogilany Jerzy Przeworski:

Dzień dobry, szanowni państwo. Jerzy Przeworski, wójt gminy Mogilany. Zacznę chyba od tego. Wsłuchuję się w państwa głosy... Znaczy miałem zakończyć. Bardzo proszę o to, żeby droga S7 nie była walką polityczną, ale dbaniem o dobro mieszkańców i samorządu. Na razie widzę wspólne przeczucie się, kto ma rację, kto nie ma racji.

Jeżeli mówimy o konsultacjach w sprawie projektów, proszę państwa, byłem radnym 9 lat, teraz jestem wójtem. Od 2016 r. nikt z nami rozmawiał, jeżeli mówimy o projekcie przebiegu drogi S7. Gmina Mogilany jest cięta kolejny raz: jest Zakopianka, a teraz chcecie S7, czyli dzielicie gminę na trzy części. Mieszkalem przy Zakopiance całe swoje życie. Gmina Mogilany nie zgodzi się na kolejne przecięcie gminy drogą szybkiego ruchu. Nie ma takiej możliwości, szanowni państwo. Mówię o tym od razu.

Wspominaliście też o paraliżu przy konsultacjach społecznych. Według mnie nie było żadnego paraliżu. Daliście nam bardzo krótki czas. Prosiłiśmy o przełożenie tych konsultacji. To był wypracowany kompromis między generalną dyrekcją a stroną społeczną dotyczący tego, jak te konsultacje miały wyglądać. Nie widzę tu więc żadnego paraliżu. U nas, w Mogilanach przebiegły spokojnie, więc nie widzę w tym problemu.

W gminie Mogilany, której 40% powierzchni jest osuwiskowo czynnych, chcecie włożyć drogę klasy S. Jak chcecie to zrobić, szanowni państwo?

Kolejny temat. Ma powstać uzdrowisko w Rusinie, jedno z największych uzdrowisk Małopolski. Koło tego obiektu ma przebiegać droga S7, czyli niszcycie tutaj nasze marzenia o rozwoju tej miejscowości, naszej gminy kolejną drogą i inwestycją, która zupełnie nie jest nam potrzebna. Mówimy stanowczo „Nie” dla wszystkich przebiegów, które zostały zaproponowane.

Jeszcze jedno, odnośnie do skrajnych wariantów, o których tutaj się mówi. Rozmawiałem z burmistrzem Rzepiska. Jest już STEŚ na połączenie BDI ze Skawiną, więc warto próbować iść w tę stronę. Jeżeli już jest wyznaczona taka trasa, może idźmy w tę stronę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie burmistrzu. Jako kolejny głos zabierze pan radny Mariusz Kękuś, reprezentujący radnych miasta Krakowa, którzy są obecni na dzisiejszym posiedzeniu. Bardzo proszę, panie radny.

Radny miasta Krakowa Mariusz Kękuś:

Ja w imieniu klubu Prawo i Sprawiedliwość w Radzie Miasta Krakowa. Jest ze mną pan radny Maciej Michałowski i pani radna Agnieszka Paderewska.

Szanowni państwo, na początku chciałbym powiedzieć, że wydłużenie procesu inwestycyjnego to uderzenie w podstawową potrzebę, w potrzebę bezpieczeństwa. To horror nawet dla 150 tys. osób. Ci ludzie są niepewni jutra, niepewni tego, co się wydarzy. Obawiają się o swoją przyszłość. Nie tak powinny wyglądać inwestycje. To na początek.

Sama procedura wyboru wariantów, które zostały przygotowane, jest nieakceptowalna. W konsultacjach, w których brałem czynny udział, mieszkańcy dali temu wyraz, szanowni państwo. Zadawali szereg pytań istotnych z punktu widzenia całej inwestycji. Przytoczę kilka pytań, które zadawali mieszkańcy.

Dlaczego bez wariantowania i dokładnych analiz odrzucono wschodnie i zachodnie opcje? To jest pytanie. Jeżeli chcecie państwo dokonać właściwego wyboru, to ten wybór powinien mieć charakter kompleksowy, systemowy, a nie arbitralny. Kto i dlaczego decydował – o to pytali mieszkańcy – że procedura ta wygląda tak, a nie inaczej? Kto i dlaczego ustalał kryteria, które wyglądały tak, a nie inaczej? Mieszkańcy byli zbulwersowani tym, że państwo nie szanujecie ich opinii. 15% to waga, która została przypisana głosowi osób, które są zainteresowane, które walczą o swoją przyszłość? Szanowni państwo, nie uwzględniono m.in. programu ochrony powietrza dla aglomeracji krakowskiej. Niedawno dowiadujemy się, że budowa w jednym z wariantów S7 może spowodować, że Uzdrowisko Kraków Swoszowice utraci status uzdrowiska. Przecież to jest jakieś szaleństwo. Jak można porównywać warianty, które są absolutnie nie do porównania?

Aspekt ekonomiczny ma najwyższą wagę: 25–35%. Szanowni państwo, mieszkańcy zwracali uwagę, że niektóre warianty idą przez osuwiska, które sprawią, że taki wariant będzie kilka razy droższy. W jednym z wariantów nie uwzględniono na przykład budowy zbiornika retencyjnego. To kilkaset milionów. Jak państwo chcecie porównywać te warianty i dlaczego na wstępie odrzucacie warianty, które mogą okazać się bardziej korzystne z punktu widzenia społecznego, ekonomicznego?

To są rzeczy niezrozumiałe dla mieszkańców. Wiedziecie państwo, że mieszkańcy na tych konsultacjach zwracali uwagę – to jest głos mieszkańców – że ich zdaniem te kryteria i ta procedura zostały ustalone z konkretną tezą, szanowni państwo. Oni są zszokowani tym, jak to wygląda. Dla nich jest to niejasne, arbitralne. A sam przebieg konsultacji? Myślę, że skala zainteresowania przerosła to, na co byliście państwo przygotowani. Dyżury, nawet te konsultacje i miejsca, w których je zorganizowano, moim zdaniem były niewystarczające, bo zainteresowanie było tak duże, szanowni państwo.

Sześć wariantów, które zostały zaproponowane, są nieakceptowalne, bo sposób ich wyboru jest wątpliwy. W związku z tym, szanowni państwo, należałoby przyjrzeć się temu, jak to wygląda, przeanalizować to jeszcze raz w oparciu o uczciwe, rzetelne kryteria. Wtedy można dokonywać wyboru, a nie dokonywać wyboru na zasadzie takiej, że komuś się wydaje, że taka czy inna kreska na mapie będzie odpowiednia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, umówiliśmy się z państwem mieszkańcami tego regionu, że w ciągu 20 minut przedstawia prezentację, zabiorą głos, żeby kompleksowo przedstawić stanowisko państwa, którzy przyjechali do nas na posiedzenie Komisji. To jest ten czas, który wyczerpuje również to, na co zdecydowaliśmy się jako Komisja. Bardzo proszę.

Szanowni państwo, jeszcze ja jestem zapisany do listy, ale będę mówił bardzo krótko. Po zakończeniu wypowiedzi oddam głos panu ministrowi oraz współpracownikom z ministerstwa i z generalnej dyrekcji, żeby odnieśli do podniesionych kwestii. Jeżeli będzie czas, to pozwolę na..., ale to może, jak pan minister skończy i zobaczymy, ile zostanie nam czasu. Wtedy podejmę decyzję o ewentualnym dalszym przebiegu posiedzenia Komisji. Na koniec, jeżeli wrócą panowie posłowie przedstawiciele wnioskodawców, też będą mieli czas na to, żeby przedstawić informację końcową, do której, jeżeli będzie potrzeba, w krótkim ad vocem ministerstwo się odniesie. Później posłowie muszą udać się na głosowanie.

Bardzo proszę teraz państwa. Mam zapisaną taką kolejność: pan Piotr Cygan, pani Miłostawa Strzelec-Gwóźdź, pan Artur Markiewicz, pani Justyna Piechnik, pani Jagoda Kaszuba, pani Magdalena Adamska, pani Izabela Mirek. Szanowni państwo, kto zaczyna? Tak jak mam tu zapisane, pan Piotr Cygan, tak? Bardzo proszę. Mamy też prezentację, tak że, szanowni państwo...

Przedstawiciel komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Piotr Cygan:

Dzień dobry państwu. Przede wszystkim chciałem bardzo serdecznie podziękować za zaproszenie strony społecznej. Chciałem podziękować za wszystkie głosy, które tutaj padły. Przede wszystkim chciałem podziękować tym państwu, którzy wytrwali do tej chwili, bo widzę, że niektórych już nie ma.

Zacznę szybciotko. Mianowicie popatrzymy, jak został zawężony obszar na etapie studium korytarzowego. Mieliśmy szerokie podejście, połączenie między Biezanowem a Myślenicami. Zaczynało się w Morawicy, która zostaje odrzucona, ponieważ była liczona do Biezanowa. 36 km dodano. Podobnie odrzucono Niepołomice i Targowisko, zamierzając... obszar do linii Zakopianki i linii Wieliczka – Myślenice. To, co wykazaliśmy na etapie studium korytarzowego, to przede wszystkim pik wynoszący 140 tys. pojazdów na A4. To jest ponad normatyw dla drogi ekspresowej i to nam zabija krakowską obwodnicę. To rozwiązanie jest dla Krakowa po prostu tragedią. Przyjechalśmy tutaj do państwa w lipcu 2023 r., żeby walczyć o to, aby to rozwiązanie nie przeszło, żeby było wyeliminowane z dokumentów przetargowych. Państwo ogłaszacie przetarg w maju 2023 r., macie 10 miesięcy wyjaśnień i jedno unieważnienie przetargu. Finalnie w marcu 2024 r. podpisujecie państwo umowy z IVIA. Teraz mamy zakończoną fazę pierwszą. Jest analiza wielokryterialna, do której mamy szereg zastrzeżeń, i nie chcemy, żeby państwo przeszli do...

Aha, tutaj jeszcze jest ten obszar, który analizowaliście, czyli połączenie Skawina – Niepołomice, odcinek na północy, odcinek do Głogoczowa z BDI, który jest mega istotny. Dzielicie państwo, etapujecie inwestycję. Za chwilę wykażę, dlaczego etapowanie to jest poważny błąd. Proporcjonalnie po prostu liczycie po długości później wagi... Odrzucacie węzły, które... – też chcę pokazać, dlaczego niepotrzebnie je odrzucacie – i zawężacie obszar do tych trzech zielonych kropek. Popatrzcie, jak szeroki był na samym początku.

Nie chcemy, żebyście weszli w drugą fazę ani tym bardziej w trzecią z tym, co jest teraz. Dlaczego? Ponieważ po pierwsze błędnie policzyliście średnią ważoną dla kryteriów. Później rozdamy wam te dokumenty, żebyście wiedzieli, gdzie w dokumentach macie te wzory. W każdym razie podane są wzory, wedle których podajecie wagę kryterium pod kryterium. Następnie wykonawca liczy kolizję dla każdego z wariantów na przykład z obiektami przestrzenno-społecznościowymi. Tutaj widzicie kolizję w przypadku wariantów W1 w dwóch miejscach: z kortem tenisowym i z kompleksem. Mniejsza o to. W każdym razie macie wyliczone jedne wartości dla tego wariantu, natomiast gdybyście policzyli to poprawnie, tak jak mówi wzór, czyli w mianowniku pojawiałyby się wszystkie wagi, to wtedy dostalibyście zupełnie inny wynik i zmieniałby się nam kolejność wariantów. To jest karygodne.

Drugi punkt jest taki. Są fałszywe obliczenia dla etapowania. Jeśli weźmiecie wzór dla etapowania, gdzie każdy odcinek liczycie proporcjonalnie do jego długości, już abstrahując od tego, że Myślenice na tym tracą, bo czegośkolwiek nie zrobiłoby się w Myślenicach, dla całego wariantu byłoby to bez znaczenia... Marginalizujecie Myślenice jako najkrótszy odcinek, natomiast jeśli sobie policzycie... Tu jest przykład dla punktów węzłowych. Znajdziecie to też w tabeli. Pokazałem to w materiałach. Dla punktów węzłowych mamy na przykład węzeł Łagiewniki. Waga kryterium dla węzła Łagiewniki to jest 1,43. Jeśli w WAP policzycie to kryterium dla całego odcinka wychodzącego z Łagiewnik, utrzymacie tę wagę tego węzła, natomiast jeśli wrzucicie do wzoru, który macie na górze, to rozważniacie to proporcjonalnie do długości wariantu, waga węzła nie liczy się na odcinku Głogoczów – Myślenice i same Myślenice. Zobaczcie, jak zmienia się wartość z waszego wzoru. W tej chwili ta wartość wynosi 0,8. To jest błąd.

Trzeci punkt. Wrzucacie puste kryteria. Wprowadzacie na przykład obiekty, z którymi w ogóle nie ma kolizji. W całej analizie nie było kolizji ze stadionem, ze stokiem narciarskim. Wrzucenie kryteriów, dla których nie ma kolizji, powoduje, że – znowu ze wzorem na średnią ważoną – rozważniacie. Mianownik zostaje wam na tej samej wielkości, bo macie wszystkie wagi pod kryterium, natomiast w liczniku pojawiają wam się zera dla pierwszych kategorii. To też wprowadza błędy.

Do czego to prowadzi? Do tego, że ranking wariantów według STEŚ, które w tej chwili mieliście... Popatrzcie, co się dzieje, jeśli wyeliminujemy wszystkie błędy, które pokazałem. Na pierwszym miejscu zostaje węzeł południe. Tak jak był, tak jest, natomiast całkowicie zmienia się kolejność poszczególnych wariantów. Wam wychodzi Blacharska, Blacharska, Skawina, natomiast jeśli przeliczy się to poprawnie, wychodzi Łagiewniki, Skawina, Łagiewniki. Zobaczcie, gdzie jest wariant C. W waszym wyliczeniu jest na górze, a w poprawnym wyliczeniu na dole. Jest zupełna zmiana kolejności wariantów. Tak się nie da. To nie po inżyniersku.

Co z węzłem Skawina i południe, który w tej analizie wyszedł wam na pierwszych miejscach, bardzo wysoko?

Partner zarządzający, radca prawny GP Kancelaria Radcowie Prawni i Adwokaci, przedstawicielka komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

Byłoby dobrze, jakby państwo słuchali.

Przedstawiciel komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Piotr Cygan:

Popatrzcie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam. Mam tylko prośbę, żebyśmy – i państwo – stosowali takie formy grzecznościowe, które są przyjęte w parlamencie. Mam tylko tę prośbę. Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Piotr Cygan:

Decyzją następuje wybranie węzłów A, B, C rekomendowanych przez projektanta, ale tak naprawdę są to rekomendacje zamawiającego. To nie wynika z tych analiz. To nie wynika z obliczeń. Nie podparliście się narzędziem inżynierskim, tylko po prostu zostało to zrobione z palca. 7 lipca pan dyrektor polecił doprojektować jeszcze D, E i F, bo zaczęliśmy protestować, mówiliśmy: „Potrzebujemy szerszych obejść. O to walczyliśmy. Nie blokujcie nam A4, nie blokujcie obwodnicy”. Powstaje D, E i F, ale już z terminem 37 dni. Wykonawca dostał 37 dni, żeby doprojektować D, E i F. Proszę państwa, przecież tak się nie robi.

Szukaliśmy tego węzła południe. Proszę państwa, budujecie wspaniały, dwukondygnacyjny węzeł opatkowicki. Pan dyrektor Ostrowski powiedział: „Ale przecież jak będziemy musieli to zrobić w węźle południe, to musimy mieć 10 pasów w Opatkowicach”. Teraz popatrzcie. Policzyłem te pasy. Ile mamy przy obecnej obudowie? Mamy 14. Już w tej chwili mamy 14. To to, co wybudujemy na Opatkowicach. Jak więc mówię, odrzucenie węzła opatkowickiego dla wyprowadzenia tej trasy uważam za błędne.

Jeśli popatrzycie na zadanie...

Partner zarządzający, radca prawny GP KRPIA, przedstawicielka komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

Przepraszam bardzo, mam pytanie, bo mieszkańcy zgłaszają nam, że prezentacja, którą prezentujemy, online nie jest widoczna. Czy można ją puścić?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, ta prezentacja jest wyświetlona na ekranach na posiedzeniu Komisji, natomiast wszyscy obywatele, zresztą nie tylko obywatele, każdy, kto jest zainteresowany, ma prawo wysłuchania i zapoznania się z obradami Komisji, które są realizowane w konkretny, standardowo przyjęty sposób na każdym posiedzeniu Komisji i na każdym posiedzeniu parlamentu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Przepraszam, mam pytanie w kwestii formalnej. Czy prawdą jest, że prezentacja, którą pokazywała GDDKiA, była widoczna w tej transmisji? Proszę o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam bardzo. Bardzo proszę o kontynuowanie przedstawiania tej prezentacji, dobrze?

Poseł Piotr Król (PiS):

Ale to jest pytanie w kwestii formalnej. Czy prezentacja pokazywana przez GDDKiA była widoczna w transmisji?

Głos z sali:

Była.

Poseł Piotr Król (PiS):

Była? To proszę o zaprotokołowanie, że była widoczna, a ta nie jest widoczna.

Przedstawiciel komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Piotr Cygan:

Jesteśmy więc...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę jeszcze chwileczkę poczekać, ponieważ próbuję wyjaśnić tę wątpliwość. To jest ważna wątpliwość.

Szanowni państwo, jest wyświetlona, tylko bardzo proszę nie włączać dodatkowych mikrofonów. To jest dokładnie na tej samej zasadzie, na jakiej była wyświetlona każda prezentacja na każdym posiedzeniu Komisji. Proszę więc tylko nie włączać mikrofonów. Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Piotr Cygan:

Dobrze. Na tym slajdzie chciałem pokazać, że ten sam wykonawca dla generalnej dyirekcji realizuje dwa zadania, mianowicie przebudowę A4 od Balic po ul. Kąpielową o trzeci pas. To STEŚ zaczął w 2022 r., przy czym w zakresie tego STEŚ ma wykluczoną analizę wyprowadzenia nowego węzła dla S7, a z kolei półtora roku później zleca się temu samemu wykonawcy STEŚ na odcinek Kraków – Myślenice, każe się mu projektować węzeł i on tak robi. Projektuje ten węzeł, tylko że o dziwo projektuje ten węzeł 1,5 km od rzeczywistego węzła Skawina, tworząc zespolony, który, jak wiemy, jest fatalnym rozwiązaniem. Ten sam wykonawca rekomenduje sobie, że należy skoordynować ze sobą... Mamy tu obywatela Piszczyka, który sam sobie koordynuje i na tym samym biurku zauważa kolizję.

Teraz wnioski, jakie mamy. Popatrzcie, dla węzła Skawina, który jest zaprojektowany 1,5 km od prawdziwego węzła, czyli połączenia węzła z miastem poprzez ul. Skotnicką, mamy napisane, że A4 zostaje dociążona ruchem lokalnym, ponieważ ten ruch musi wjechać na A4, żeby dojechać do faktycznego węzła Skawina i wjechać ul. Skotnicką do miasta. Z kolei przy tym samym warunku podbijacie ul. Blacharską i Tuchowską, która analogicznie nie ma bezpośredniego wjazdu do miasta, do A4, ale tutaj już piszecie, że przecież ludzie, którzy wjadą ul. Blacharską czy Tuchowską, mogą dojechać albo do Łagiewnik, albo do ul. Wielickiej i też wjechać do miasta. Proszę państwa, wnioski dotyczące wjazdu do miasta są więc sprzeczne.

Na koniec zacznijmy od początku, czyli od tego, co już było mówione. Wcześniej zgłaszaliśmy, żeby przeanalizować rozkład stref ekonomicznych, które potrzebują komunikacji, bo, jak mówię, wariant zachodni dość dobrze to komunikuje, tak samo wschodni, bliższy i dalszy, ale tym, co naprawdę legło u podstaw problemu, było to, że ruch z BDI był dopuszczony do Głogoczowa. Wcześniej były analizy, żeby to wyprowadzić na wysokości Skawiny albo bezpośrednio do A4 w Morawicy, bo w przyszłym roku, proszę państwa, nie mamy bramek na Balicach. Kończy nam się koszmarna umowa ze Stalexportem, mamy swobodny przepływ z północy do Morawicy, nie mamy bramek. Dlatego STEŚ, które było rozpoczęte w 2022 r., tak w tej chwili wygląda. Mamy połączenie węzła Skawina na S52 i mamy połączenie węzła w Sułkowicach. Pan generalny dyrektor też o tym wie. To STEŚ jest przez ZDW zrealizowane. Zgłaszaliśmy ten fakt panu dyrektorowi Pałasińskiemu, żeby on przejął to STEŚ, żeby tego nie robiło ZDW, tylko generalna dyirekcja, i żeby generalna dyirekcja pociągnęła to STEŚ w standardzie G. Może udałoby się w GP, ale nie wiem. To musiałoby być uzgodnione ze Skawiną... no i przede wszystkim dobrze zaprojektowany węzeł Skawina.

Jest też to, co mówił już tutaj pan Jaśkowicz. Wracajmy do rozwiązań, które dla Krakowa są kluczowe. Po pierwsze to, co tutaj widzicie, to jest perspektywa 2030 urzędu marszałkowskiego, czyli tak naprawdę plany dla całego województwa. Jest koncepcja wielkiego obejścia Krakowa. Zobaczcie, jak to jest zrobione. Już wtedy narysowano łącznik między Kalwarią a Skawiną, a wypuszczenie BDI zaproponowano dużo dalej na wschodzie, gdzieś na wysokości targowiska. To jest koncepcja, niemniej jednak jako Kraków musimy walczyć o obwodnicę V. W tej chwili musimy o tę obwodnicę walczyć, proszę państwa. To do państwa jako tych, którzy będą budować drogi w Polsce należy myślenie w tym momencie, żeby wyznaczyć do tego zadania S7.

Popatrzcie: Warszawa, Berlin, Paryż. Tutaj macie ring warszawski. Zazdroszczę Warszawie, zazdroszczę Ślązakom, zazdroszczę innym miastom, które mają wspaniałe rozwiązania komunikacyjne. Kraków ma, proszę państwa, tylko obwodnicę A4. Jeśli zaopiekujemy się A4 i 140 tys. pojazdów na dobę, to będzie kanał, ludzie nie dojadą do szpitali, nie dojadą na lotnisko. Nie stać nas na to, żebyśmy mieli źle zaprojektowane drogi, a już tym bardziej żeby na symulacjach „Cities: Skylines” ktoś udowodniał generalnej, że ma źle zrobione łącznice i wymagana jest zmiana decyzji ZRID i przebudowa węzła. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Szanowni państwo. Zostało mniej więcej średnio po dwie minuty z tego czasu, na który się umówiliśmy, tak że bardzo proszę, pani Miłostawa Strzelec-Gwóźdź.

Partner zarządzający, radca prawny GP KRPiA, przedstawicielka komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, reprezentując nasz komitet w sprawie S7 Kraków – Myślenice, pierwszy raz przemawiałam w tej Komisji trzy lata temu. Już wtedy jako mieszkańcy mieliśmy poważne wątpliwości co do profesjonalizmu i rzetelności prowadzenia procesu projektowania tej drogi. Przez te lata przeprowadziliśmy setki rozmów z politykami, urzędnikami, ekspertami i mieszkańcami całego regionu. W tym czasie doszło też do zmiany władz na wszystkich szczeblach, a także do zmian personalnych w GDDKiA. Jedyną rzeczą, która się nie zmieniła, jest fatalny poziom profesjonalizmu i rzetelności prowadzenia tej inwestycji.

Ponad trzy miesiące temu Ministerstwo Infrastruktury ogłosiło plan modernizacji istniejącej Zakopianki. Biorąc pod uwagę toczące się już prace, w sumie zostanie zainwestowane ponad 1 mld zł. Będzie to praktycznie bezkolizyjna, czteropasmowa trasa, która w zupełności wystarczy lokalnym mieszkańcom. Nam do niczego nowa S7 nie jest potrzebna. To tranzyt potrzebuje tej drogi, tranzyt turystów w góry, a także tysiące ciężarówek zmierzających na południe Europy. Ta droga jest potrzebna i wszyscy doskonale to rozumiemy. Problem polega na tym, że nie ma rezerw terenowych na tę inwestycję. To wasza odpowiedzialność. Prawie wszyscy już rządziliście. To wy nie zadbaście o nie, a teraz jeszcze fundujecie nam niekompetentnych urzędników, polityków realizujących własne interesy i projektantów popełniających szkolne błędy. To kpina ze społeczeństwa. Nie spodziewajcie się, że ten opór, ta kontrola społeczna osłabną.

Czy mają państwo świadomość, że wszystkie proponowane warianty przecinają najbardziej zurbanizowane tereny? To są setki tysięcy ludzi w bezpośrednim sąsiedztwie, a warianty wschodnie i zachodnie przez tereny o obiektywnie mniejszej gęstości zaludnienia są wykluczane poprzez projektowe urzędnicze manipulacje.

Czy wiedzą państwo, że kilka tygodni temu Komisja Europejska skierowała do Trybunału Sprawiedliwości UE skargę na Polskę za jakość powietrza w aglomeracji krakowskiej? Każdy podatnik w Polsce będzie płacił za wciśnięcie do niecki krakowskiej kolejnych kilometrów drogi dla ciężarówek.

Czy są państwo świadomi, że w możliwym przebiegu tej drogi są gminy, które upatrują w niej szansę na rozwój? Wykluczenie komunikacyjne to problem sporej części Małopolski. Kilka dni temu na spotkaniu, na którym obecny był wicepremier Kosiniak-Kamysz, wójt jednej z gmin na wschód od Krakowa powiedział, że widziałby wariant u siebie. To nie są nowe informacje.

Szanowni państwo, sytuacja robi się o tyle poważna, że kolejne etapy projektowania tej drogi to wydawane dziesiątki milionów złotych. To już nie kreski rysowane palcem po mapie. Z tego miejsca mogę wam obiecać, że setki osób sprawdzają i będą sprawdzać każdą wydaną z naszych podatków złotówkę. To mieszkańcy regionu poświęcają swój czas kosztem rodziny i spraw zawodowych. Sprawdzimy każdą kropkę i każdy przecinek w całym procesie. Skorzystamy ze wszystkich metod kontroli tego procesu, bo musimy kontrolować ludzi, którzy za swoją pracę biorą nawet dziesiątki tysięcy złotych miesięcznie. To jest kolejna kpina.

Według mojej wiedzy niezależnie od siebie powstaje kilkanaście zawiadomień do różnych instytucji w Polsce i w Europie w sprawie zidentyfikowanych nieprawidłowości. W planach są dziesiątki. Na potwierdzenie moich słów dzisiaj krakowski komitet, który reprezentuję, złożył w NIK wniosek o przeprowadzenie natychmiastowej kontroli, podnosząc pierwsze 12 zarzutów wobec przedstawionej przez GDDKiA dokumentacji. Mam kilka jego kopii i chętnie rozdam je państwu po mojej wypowiedzi, żeby na własne oczy zobaczyli państwo obraz nierzetelności i manipulacji danymi.

Na koniec z tego miejsca pragnę w imieniu tysięcy mieszkańców zaapelować do państwa sumień. Oczekujemy rozpoczęcia prac projektowych od nowa, profesjonalnego procesu projektowania drogi S7 Kraków – Myślenice. Przede wszystkim oczekujemy zaangażowania – przynajmniej w roli ciała doradczo-kontrolnego – zespołu ekspertów, w tym profesorów drogownictwa, których Polska posiada. Przestańcie w końcu kpić z nas, mieszkańców i ze społeczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejny głos zabierze pan Artur Markiewicz. Bardzo proszę.

Zastępca przewodniczącego Zarządu Dzielnicy X Swoszowice Artur Markiewicz:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry państwu. Artur Markiewicz, wiceprzewodniczący rady.

S7 w Krakowie już mamy. Tak naprawdę do dokończenia S7 mamy 300 metrów z węzła Biezanów. Ktoś, kto jeździ po Krakowie, doskonale zdaje sobie z tego sprawę. Naturalnie, tak jak zespół działający w Krakowie, proponowaliśmy rozpoczęcie inwestycji wschodniej z tamtego terenu, mniej więcej z tej lokalizacji. Dziwi mnie, że w dokumentacji prezentowanej przez GDDKiA tak mało albo w ogóle... wykluczono drugie rozwiązanie, które proponowaliśmy, czyli z okolic węzła Morawica. Idąc śladem pana Jaśkowca, który to zaproponował, powiem, że warto pochylić się także nad tym rozwiązaniem.

Nie wiem, czemu generalna dyrekcja próbuje przebudowywać węzeł Tyniec i wciskać tak blisko nową przeprawę, skoro można byłoby spróbować pociągnąć to troszeczkę szerzej, gdzie jest przeprawa promowa. Wtedy naturalnie wyszłoby wam, że to jest węzeł dobrze punktowany. Mogę się o to założyć. Gdybyście próbowali nam tu pokazać, to okazałoby się, że tamta lokalizacja od strony Morawicy, od strony Balic... Jeżeli byłoby to rzetelnie przeanalizowane, to samo by się obroniło, a naszym mieszkańcom jako Krakowowi na pewno dałoby odciążenie.

Wszyscy powołujecie się na to ciążenie, czyli 25% ze strony Śląska, 15 i 10 północ i południe. Przecież dla mieszkańca Prądnika czy Olszy to rozwiązanie jest naprawdę korzystne, bo wtedy nie jechałby przez cały Kraków do korytarza centralnego, jaki teraz proponujecie, tylko tamtędy naturalnie upłynąłby swój wyjazd w kierunku południa. To jest błędne założenie, że w ogóle nie pokazaliście tego w tej analizie mimo tego, że zespół krakowski prosił was o to.

Ja tyle w tym temacie. Swoją resztę czasu przekazuję koleżankom.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejna głos zabierze pani Justyna Piechnik. Bardzo proszę.

Przedstawicielka komitetu mieszkańców „Gmina Mogilany przeciw S7” Justyna Piechnik:

Dzień dobry. Szanowni państwo, jestem przedstawicielem mieszkańców gminy Mogilany. Chciałabym, żeby państwo krótko spojrzeli na tę mapę. To jest mapa z zaznaczeniem kilkudziesięciu inwestycji, które trwają od kilku lat i będą trwały jeszcze tylko przez najbliższych pięć lat. W wyniku tego otrzymamy zupełnie bezkolizyjną Zakopiankę. Urzędnicy z generalnej dyrekcji oraz projektanci IVIA cały czas powołują się na to, że Zakopianka jest niebezpieczna, bo są skrzyżowania, bo jest sygnalizacja świetlna. Cała Polska stoi w korkach, tymczasem wszystkie te elementy w przeciągu najbliższych pięciu lat znikną. Państwo o tym wiecie.

Zapewne za chwilę usłyszymy argument, że nie chodzi tylko o przepustowość, ale że ważne jest mieszanie ruchu tranzytowego z lokalnym i niska klasa obecnej Zakopianki. Tak, Zakopianką nigdy nie pojedziemy 130 km/h, tylko że paradoksem tej sytuacji jest to, co wydarzyło się w ostatnich miesiącach. W czerwcu tego roku wykonawca STES przedkłada wyniki swoich prac generalnej dyrekcji, a generalna dyrekcja, zamiast zaopiniować otrzymane warianty, zleca doprojektowanie kolejnych trzech wariantów, dla których – uwaga – dopuszcza się obniżenie prędkości projektowej do 90 km/h i dopuszcza się mieszanie tranzytu z ruchem lokalnym na odcinku Głogoczów – Myślenice. To nagle nie jest już ważne. Wydajemy więc 23 mln zł na dokumentację drogi ekspresowej, która wręcz zaprzecza idei drogi ekspresowej? To jest patologia procesu projektowego i manipulacja.

Jako mieszkańcy gminy Mogilany od lat jesteśmy obciążeni Zakopianką. Ona będzie rozbudowywana. W zeszłym roku mieszkańcy dowiedzieli się, że w obszarze naszej gminy planujecie linię kolejową, która również spowoduje wyburzenia, a teraz jeszcze w ten rejon wciskacie trzypasmową drogę ekspresową. To są trzy potężne inwestycje infrastrukturalne, które procedujecie niemal jednocześnie, przymykając oczy na bezprecedensową skalę degradacji terenu.

Czy naprawdę tak trudno projektować odpowiedzialnie, aby S7 w przyszłości stanowiła rzeczywisty link dla aglomeracji krakowskiej? Czy Kraków i Małopolska nie zasługują na takie rozwiązania? Zamiast tego proponuje się półśrodki, zagęszcza się węzły na południowej obwodnicy Krakowa w tak trudnym geologicznie i topograficznie terenie i w tak gęsto zaludnionym terenie.

Proszę państwa, tylko realne alternatywy wschodnie i zachodnie mogą stanowić podstawę naszych rozmów z państwem. Bez tego nie mamy o czym rozmawiać. Tylko w ten sposób patrzymy na problem w skali globalnej. Chcemy myśleć przyszłościowo. Naprawdę uważam, że nie chodzi tylko o nasz rejon. Chodzi przecież o mieszkańców całej Polski, tak?

Wszystkim chce się jeździć wygodnie, ale nie takim kosztem, tymczasem na 90% pytań na konsultacjach w naszej gminie nie otrzymujemy odpowiedzi albo otrzymujemy odpowiedź taką, że analizy będą wykonywane na kolejnym etapie, tylko że na kolejnym etapie nie ma już wariantu wschodniego i zachodniego. Zawężacie tę perspektywę. Z każdym krokiem jesteśmy coraz dalej. Za chwilę pójdą badania geologiczne i już nikt się nie cofnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Przedstawicielka komitetu mieszkańców „Gmina Mogilany przeciw S7” Justyna Piechnik:

Kolejne miliony zostaną wydane.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Jako kolejny głos zabierze pani Jagoda Kaszuba. Bardzo proszę.

Przedstawicielka Stowarzyszenia Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice Jagoda Kaszuba:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Jagoda Kaszuba, jestem mieszkanką gminy Świątniki Górne, mieszkanką Wrząsowic, reprezentuję Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice oraz Stowarzyszenie Piąty Wymiar.

Chciałabym powiedzieć, że przyjechałam tutaj w dużym gronie osób, które reprezentują wszystkie gminy dotknięte planowanymi przebiegami drogi S7. Mamy tu przedstawicieli Krakowa z Dzielnicy X Swoszowice. Mamy przedstawicieli gminy Mogilany, Głogoczowa, Myślenic, Sieprawia. Mamy oczywiście Świątnik. Jest też Wieliczka. Mówimy jednym głosem. Wszyscy jesteśmy przeciwni planowanym sześciu wariantom drogi S7.

Państwo rządzący, macie jeden wielki problem. Macie problem z ludźmi. Macie problem z mieszkańcami, którzy głównie będą ponosili skutki nieodpowiedzialnych decyzji, nad którymi teraz państwo pracujecie. Apelujemy do was. Jeszcze macie czas, abyście jednak zeszli ze złej drogi i obrali jedyną dobrą, słuszną drogę, która będzie pewnym konsensusem wynikającym ze spotkań z mieszkańcami, z rzetelnej analizy, którą państwo jesteście zobowiązani wreszcie rozpocząć. To jest najwyższy czas, aby poradzić się ekspertów.

Powiem à propos Uzdrowiska Kraków Swoszowice. Bardzo mi tego zabrakło na prezentacji, zostałam przez państwa zawiedziona tym, że skrętnie ominęliście ten temat. Trzy z sześciu proponowanych wariantów przechodzą przez strefy ochronne C uzdrowiska Swoszowice, dwa przechodzą przez strefę ochronną B. Lokalizacja drogi ekspresowej... ochrona w strefach uzdrowiska stoi w sprzeczności z ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Strefy B i C są buforem dla strefy A i mają na celu zachowanie odpowiednich warunków środowiskowych.

Status uzdrowiska Swoszowice jednoznacznie określa czynności zabronione w strefach A, B i C m.in. w celu ochrony przed hałasem, w celu ochrony jakości i ilości naturalnych surowców leczniczych, złóż wód leczniczych. Lecznicze wody siarczkowe w rejonie Swoszowice należą do jednych z najrzadziej występujących w Polsce. Było to potwierdzone we właściwościach leczniczych. Są to unikalne w skali europejskiej wody o wysokiej zawartości siarkowodoru i jodu. Budowa i eksploatacja trasy S7 w tym rejonie stwarza krytyczne ryzyko degradacji tych wód, co bezpośrednio będzie prowadzić do zniszczenia funkcjonującego od 200 lat Uzdrowiska Kraków Swoszowice. Zagrożone zostaną także złoża wód leczniczych Musina, dla których w 2021 r. została udzielona koncesja na eksploatację tych wód.

Podawany przez generalną dyrekcję przykład naruszenia przez trasę S7 strefy C Uzdrowiska Rabka jest zupełnie nieadekwatny, ponieważ wielkość i rodzaje zagrożeń środowiskowych związanych z naruszeniem stref ochronnych Uzdrowiska Rabka i Uzdrowiska Kraków Swoszowice są całkowicie nieporównywalne z uwagi na odmienne warunki występowania wód leczniczych w obu uzdrowiskach. Jeśli chodzi o Rabkę, sytuacja wygląda tak: najbliższym zlokalizowanym odwiertem od planowanej S7 jest odwiert Helena, niemniej jednak odległość ta jest znaczna, gdyż przekracza 2 km. Słuchajcie państwo, planujecie państwo drogę ekspresową w Uzdrowisku Kraków Swoszowice w odległości ok. 150 metrów od źródła głównego Napoleon.

Druga sprawa jest taka, że odwiert Helena ma głębokość 460 metrów – chodzi o Rabkę – i poziom ujmowanych wód leczniczych jest izolowany kilkunastometrową warstwą trudno przepuszczalnych skał. Jeśli chodzi natomiast o Swoszowice, są to wody płytko zlokalizowane – 8 do 10 metrów pod powierzchnią – które są izolowane jedynie osadami trudno przepuszczalnymi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę kończyć.

Przedstawicielka Stowarzyszenia Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice Jagoda Kaszuba:

To jest sprawa, która może wiązać się z naruszeniem tej warstwy i spowodować niekontrolowane wypływy wód. Już teraz zastanawiam się, czy jest to celowe działanie na Uzdrowisku Kraków Swoszowice, które ma po prostu zostać zdegradowane. Bardzo proszę, aby powziąć odpowiednie działania, aby do tego nie doszło, dlatego że jeśli Kraków straci status miasta zdrojowego, to będzie to nieodżałowana strata. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Pani Magdalena Adamska, bardzo proszę.

Przedstawicielka Stowarzyszenia Mieszkańców Gminy Siepraw Magdalena Adamska:

Magdalena Adamska, Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Siepraw. Szanowni państwo, bardzo dziękujemy za to, że możemy tutaj być. Dziękujemy za zainteresowanie, które u państwa widzimy. Widzimy, że słuchają państwo głosów ludzi.

Siepraw jest w o tyle wyjątkowej sytuacji, że nas bardzo, bardzo mocno dotyczy również wariant zachodni i tzw. łącznik z BDI, nieszczęsny łącznik z BDI wpisany rozporządzeniem Rady Ministrów z 2019 r., Dz.U. poz. 1819. Na mocy tego łącznika w studium korytarzowym z 2022 r. cały Zakliczyn, będący częścią naszej gminy, został rozjechany. W małej Czechówce został postawiony – oczywiście teoretycznie – wielki węzeł drogowy. Cały środek Sieprawia z całą infrastrukturą społeczną, z boiskiem, kortami, OSP, z urzędem zdrowia, z gminą i z trzynastowiecznym Kościołem św. Marcina wpisanym do kronik Jana Długosza, to wszystko dzięki tym planom mogło zostać całkowicie zniszczone. Nigdy nie było i będzie naszej zgody – jako gminy Siepraw – na wariant wschodni idący przez teren naszej gminy i na łącznik z BDI.

Szanowni państwo, może nie mają państwo świadomości tego, jak wygląda ta droga i co ona znaczy dla ludzi. Standardowo drogi, które są budowane w Polsce, przechodzą przez tereny puste, przez tereny leśne, przez łąki. U nas to jest najgęstsza możliwa zabudowa. Na tych terenach nie ma żadnej rezerwy terenowej. W gminie Siepraw rezerwa terenowa została zlikwidowana, a w zasadzie niezabezpieczona w 2000 r. Gęstość naszego zaludnienia to 292 osoby. To jest żywa, niesamowicie silna społeczność lokalna, która żyje tam od XIII w., bo to wtedy były pierwsze wzmianki o Sieprawiu.

Szanowni państwo, na tym terenie jest 70 domów do wyburzenia. Jeżeli porówna się inne inwestycje drogowe, to ta skala jest ogromna. Inne drogi na odcinkach 300 km, 200 km to jest raptem 20, 30, 40 wyburzeń. Tutaj ilość wyburzeń na odcinku wszystkich gmin – czyli dwudziestu paru, 30 km – to od 179 do aż 400 wyburzeń w wariantcie wschodnim. Szanowni państwo, to jest kilka tysięcy osób, które mają być wywłaszczone, mają stracić swoje domy, swoje życia, swoją przyszłość.

Mało tego, na terenie gminy, dokładnie na terenie Łysej Góry, gdzie przechodzą trzy warianty, warianty biegnące przez Łysą Górę, mieszkają ludzie, którzy już raz w imię rozwoju infrastruktury zostali wysiedleni. Mieszkają tam ludzie, którzy pod budowę zbiornika dobczyckiego oddali swoje domy, którzy stracili swoje życia, którzy stracili swoją przyszłość i musieli przenieść się w nowe miejsce. Odbudowali swoje życie właśnie w Sieprawiu. Siepraw jest gminą, która ma bardzo wysokie saldo migracji zewnętrznej. Przyjeżdżają do nas ludzie, którzy chcą tu mieszkać, bo jest to piękna okolica.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę zmierzać do końca.

Przedstawicielka Stowarzyszenia Mieszkańców Gminy Siepraw Magdalena Adamska:

Zmierzam. Chciałam powiedzieć, że nasz opór jest niesamowicie silny. W naszej gminie mieszka 9 tys. osób. Ostatnio wysłaliśmy 5 tys. pism do generalnej dyrekcji. Odnoszę się do liczby 10 tys. pism przekazanych na ręce generalnej dyrekcji. Sama gmina Siepraw przekazała łącznie 9 tys. pism, petycji, wniosków, a wiem, że inne gminy łącznie wysłały ok. 20 pism. Szanowni państwo, to jest siła społeczeństwa obywatelskiego. To jest siła naszego sprzeciwu. Zrobimy wszystko, żeby tę drogę zatrzymać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jako kolejna głos zabierze pani Izabela Mirek. Bardzo proszę.

Przedstawicielka komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Izabela Mirek:

Dzień dobry państwu. Jestem mieszkanką Głogoczowa.

Pragnę stanowczo podkreślić, iż przeprowadzenie drogi S7 przez teren naszej miejscowości byłby poważnym błędem inwestycyjnym zarówno dla mieszkańców, jak i dla całej Polski. Taki przebieg nie rozwiązuje problemu braku alternatywnej drogi na południe kraju, która i tak prędzej czy później będzie musiała powstać. Byłaby to inwestycja wyjątkowo niegospodarna i nietrafiona. Prowadzenie S7 częściowo po śladzie drogi krajowej DK7 nie prowadzi do realnego zwiększenia przepustowości układu drogowego. Nie rozwiąże też problemu z utrudnieniem ruchu, ponieważ w naszej miejscowości przewidziane jest przejście z siedmiu pasów na cztery liczone w obydwu kierunkach. Generowane będą zatory.

Koszt społeczny jest nieadekwatny do inwestycji, zwłaszcza że dotychczasowa DK7 w dużej mierze została już zmodernizowana. Wydane zostały już miliony, a nawet setki milionów złotych. Powstały nowe przejazdy, kładki. Wdrożono kolejne plany modernizacyjne. Kolejne przenoszenie ruchu na nową S7 w tym samym obszarze oznaczałoby zmarnowanie tych środków.

Głogoczów ma blisko 4 tys. mieszkańców. Jako atrakcyjna miejscowość blisko Krakowa ma dodatni przyrost naturalny. Po uchwaleniu w lutym 2024 r. nowego planu zagospodarowania przestrzennego, który był uzgodniony również z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, wybudowanych zostało wiele nowych domów. Wprowadzenie drogi szybkiego ruchu w jakimkolwiek wariantcie na terenie tak dynamicznie rozwijającej się miejscowości oznaczałoby jej całkowitą degradację.

W tak gęstej zabudowie mieszkaniowej poprowadzenie drogi S7 nie sprzyja rozwojowi regionu, a jedynie prowadzi do obniżenia warunków życia. Hałas generowany przez drogę ekspresową jest niezwykle uciążliwy, a szkodliwość smogu naukowo potwierdzona. W Głogoczowie mamy dużą szkołę usytuowaną w dolinie, gdzie już teraz zmagamy się z problemem zanieczyszczenia powietrza. Budowa S7 sprawi, że nasze dzieci będą narażone na jeszcze większą emisję spalin. Dodatkowo znacznie pogorszy się dostęp do służb ratunkowych. Ruch lokalny – nasz oraz z sąsiednich miejscowości – zostanie przeniesiony na wąskie drogi gminne, a przejazd z jednej strony miejscowości na drugą będzie wymagał nakładania kilkunastu kilometrów oraz dodatkowego czasu. Wykluczenia społecznego doświadczą osoby chcące dostać się do ośrodka zdrowia, kościoła, apteki, gdy ich dom będzie znajdował się po drugiej stronie drogi szybkiego ruchu, tak samo dzieci, które nie będą mogły dostać się do szkoły.

Nie wyrażamy również zgody na połączenie BDI z przebiegiem S7 w Głogoczowie. Spowoduje to dodatkowy napływ ruchu tranzytowego, który, jak wynika z analiz, i tak jedzie głównie na północ Polski. Oznacza to niepotrzebne obciążenie naszej miejscowości bez jakichkolwiek korzyści. Nasza miejscowość jest już podzielona przez DK7, czyli starą Zakopiankę i DK52, drogę bielską. Przebieg kolejnej drogi S7 będzie powodował defragmentację naszej miejscowości na pięć części, co spowoduje trwałe rozerwanie przestrzeni i uniemożliwi codzienne funkcjonowanie mieszkańców.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę zmierzać się już do zakończenia wypowiedzi.

Przedstawicielka komitetu mieszkańców „Południe Krakowa przeciw S7” Izabela Mirek:

Dobrze. Pomyśl przeprowadzenia drogi szybkiego ruchu w jakimkolwiek miejscu w Głogoczowie jest tak nieracjonalny, że aż trudno uwierzyć, iż w ogóle został zaproponowany. Skupienie w jednym miejscu, czyli w naszej miejscowości, w punkcie newralgicznym, wszystkich kluczowych węzłów komunikacyjnych w obecnych niepewnych czasach oznacza dla reszty kraju ryzyko odcięcia kierunku południowego w sytuacji kryzysowej.

Chciałabym również zwrócić uwagę na ogromny ciężar psychiczny, jaki odczuwają mieszkańcy. Niepewność, czy wykańczać nowe domy, czy remontować obecne mieszkania, trwa już wiele miesięcy. Słyszymy jedynie, że możliwe scenariusze mogą rozciągnąć się na kilkanaście lat. Żyjemy w zawieszeniu, w stanie nieustannego stresu.

Ponadto, proszę państwa, na spotkaniach z generalną dyrekcją zapewniano nas, mieszkańców, że nowa droga S7 będzie drogą z wizją, stwarzającą nowe możliwości, szanse rozwoju terenów mniej zurbanizowanych, tymczasem proponowane warianty prowadzą do tragedii tysięcy rodzin. Dlatego jako mieszkańcy Głogoczowa mówimy zdecydowane „Nie” S7, jak i łącznikowi BDI. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zanim oddam głos przedstawicielom ministerstwa i generalnej dyrekcji, pozwolę sobie przedstawić kilka myśli.

Po pierwsze, sprawa rzeczywiście jest bardzo skomplikowana. Poruszamy się w terenie niezwykle zurbanizowanym. Mamy tutaj do czynienia z sytuacją zabudowy, która bardzo się rozlała. Mieliliśmy taki moment w naszej historii, że istniały korytarze transportowe. Niestety te korytarze transportowe na skutek nieodpowiedzialnych decyzji politycznych z początku lat 90., a później także decyzji samorządów, zostały często zabudowane nowymi budynkami osób, które wyprowadzały się z aglomeracji, i dzisiaj mamy potężny problem, ponieważ potrzebujemy transportu, potrzebujemy dróg, potrzebujemy kolei, potrzebujemy infrastruktury. W zasadzie w każdej sytuacji, w której inwestujemy w infrastrukturę liniową, pojawiają się dokładnie te same problemy. Niezależnie od tego, jak tego nie zaplanować, wkraczamy na tereny, które są po prostu zabudowane.

Wszyscy natomiast musimy uzmysłwić sobie jeden prosty fakt: każdy porusza się drogami. Przytłaczająca większość z nas jeździ samochodem, przytłaczająca większość z nas porusza się transportem publicznym, autobusem, koleją. Do tego, żeby to miało miejsce, potrzebne są drogi. Co więcej, wszyscy chodzimy do sklepów, korzystamy z towarów, które zostały dowieszone do różnego rodzaju punktów dystrybucji, do sklepów itd., itd. Jeździmy na wakacje. Państwo z aglomeracji małopolskiej jeżdżą na wypoczynek na Podhale, niektórzy z was w Beskidy, do czego bardzo serdecznie zachęcam. Z kolei mieszkańcy tych regionów jeżdżą do Krakowa, do Małopolski, korzystają z tego, co oferują tamte firmy, w których pracujecie. Wszyscy z tego skorzystamy. Wszyscy z tego korzystamy.

Dzisiaj z trudnością przyjmuję sytuację, w której ktoś mówi, że nie korzysta z transportu, bo nie. Nie, wszyscy korzystamy z tego transportu, natomiast to, z czym z pewnością się zgadzamy, to fakt, że inwestycje muszą być prowadzone transparentnie i z przysłowiową głową, żeby rzeczywiście starać się wypracować taką koncepcję, która będzie miała jak największą grupę zwolenników. Czy wszyscy będą w stanie być zadowoleni z każdej inwestycji? Ja też mieszkam w pobliżu inwestycji liniowej, jednej z najbardziej obciążonych dróg, inni ludzie całe życie mieszkali tam, gdzie nie było drogi. Powstaje nowa droga, mieszkają i to są problemy, z którymi spotykamy się ze względu na rozlaną zabudowę. Wszyscy musimy zdać sobie sprawę z tego, że...

Słyszę na przykład, że dalej są pomysły, żeby słynne wuzetki jeszcze prolongować, żeby można było wydawać te wuzetki, żeby jeszcze bardziej zabudować wszędzie, gdzie tylko można. Dzisiejsza dyskusja jest konsekwencją nieodpowiedzialnego rozlewania się zabudowy bez zdroworozsądkowego podejścia, bez współpracy pomiędzy różnymi samorządami, żeby przewidywać decyzje, które będą potrzebne w przyszłości. Myślę, że wyjedziemy stąd z tym, że takie myślenie o przyszłości jest konieczne.

Chcę powiedzieć, że był tu też poruszony temat Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Szanowni państwo, ta droga musi powstać. Powiaty wadowicki, oświęcimski, suski, bielski są wykluczone komunikacyjnie, nie mają dostępu do oferty aglomeracji małopolskiej, dlatego że nie ma komunikacji. Dalej jeździmy drogą, która powstała pewnie kilkaset lat temu – mówię o szlaku komunikacyjnym – i to jest uwłaczające, że w XXI w. mieszkańcy tych regionów nie mają normalnego połączenia z pozostałą częścią Polski. Mówimy o setkach tysięcy mieszkańców, którzy tego po prostu potrzebują, którzy walczą o to. Zgadzam się z państwem, że wiele poprzednich rządów nie miało odwagi, żeby podejść do tematu odpowiedzialnie.

Na koniec jednak chcę państwu powiedzieć, że będziemy podchodzić do tego tematu odpowiedzialnie. Jesteśmy w tym dialogu, stąd też decyzje dotyczące zmiany układu komunikacyjnego na tzw. Zakopiance, na dojeżdżie do Krakowa po to, żeby spróbować znaleźć rozwiązanie. Myślę, że odwaga jest ważna, jeżeli chodzi o podejmowanie decyzji. Ona jest ważna wtedy, kiedy widzimy ten problem bardzo szeroko. Do tego państwa zachęcam.

Teraz pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi, współpracownikom. Bardzo proszę o odniesienie się do wszystkich uwag, które zostały poczynione.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za to spotkanie, bo oczywiście, tak jak wspominałem wcześniej, to posiedzenie jest elementem konsultacji, jest elementem rozmowy na ten bardzo trudny temat. Wielokrotnie to wybrzmiało.

Chyba jesteśmy świadomi – również po prezentacji, którą zaprezentowała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – że problem, który trzeba rozwiązać, jest skomplikowany, jest złożony, jest trudny społecznie. Trzeba znaleźć takie rozwiązanie – co podkreślił w swoich wystąpieniach również pan premier – które będzie jak najmniej szkodliwe, jak najbardziej odciążające tkankę społeczną. Gdybyśmy mieli rozwiązanie proste, rozwiązanie, które nie burzy żadnego domu, żadnego gospodarstwa, już dawno byłoby ono zaprezentowane.

Odpowiadając na wnioski i pytania poszczególnych państwa posłów, pozwolę sobie odnieść się do nich. Pan poseł przewodniczący Adamczyk mówił o tym, że przesuwamy termin inwestycji, że odkładamy. Panie pośle, mam tutaj dokument w postaci programu inwestycyjnego dla tej inwestycji. Podpisał go pan z datą 17 marca 2023 r., na koniec dwóch kadencji. Mało tego, przez pół roku trzymał go pan w szufladzie, bo pan dyrektor generalny dróg krajowych i autostrad przesłał to panu 10 października 2022 r. Pytam więc. Przez osiem lat trzeba było czekać na podpisanie na koniec tego programu? W tym czasie wybudowało się na tym terenie pewnie sporo domów, które w tej chwili są podnoszone przez państwa jako te, które być może będą musiały być zlikwidowane. To, że ten czas został w ten sposób przesunięty... My mówimy o tym, że chcąc rozwiązać te problemy, proponujemy na dużym odcinku tunelowanie. Tunelowanie to jest element skomplikowany, złożony, ale też czasochłonny. Dlatego mówimy o tym przesunięciu. Osiem lat to chyba było odpowiednio dużo czasu, żeby podejmować strategiczne decyzje w tym zakresie.

Pan poseł Sowa wspomniał o inwestycji w postaci modernizacji Zakopianki na starym odcinku. Rzeczywiście przeznaczamy na to kwotę ok. 600 mln zł, aby poprawić komunikację, poprawić bezpieczeństwo. Likwidujemy lewoskręty, likwidujemy wszystkie skrzyżowania kolizyjne, budujemy dodatkowe węzły, tunele i lokalne drogi zbiorcze po to, żeby poprawić komunikację na tym bardzo trudnym odcinku. Każdy, kto korzysta z tego odcinka – a myślę, że większość Polaków korzysta – wie, jak te odcinki, szczególnie w newralgicznym momencie, są zakorkowane.

Poseł Sowa mówił również o tym, żeby wszystkie inne elementy związane z propozycjami, czy to węzeł Bieżanów, czy to węzeł Skawina, były prezentowane. Są prezentowane. Nie ma tu żadnego problemu. Jeżeli są kłopoty z dotarciem do dokumentacji, co państwo też sugerowali, to generalna dyrekcja jest otwarta. Jako resort, jako rząd jesteśmy otwarci na to, żeby rozmawiać, pokazywać te dokumenty. Zresztą dzisiejsza prezentacja jest tego najlepszym elementem. Nie ma nic do ukrycia.

Tutaj słuszne są słowa pana wójta Przeworskiego. To trudny problem, który powinien być wyłączony z agendy politycznej. Ta droga musi powstać. Ta droga musi powstać w tym odcinku czy w innym. W tym wariantcie czy w innym musi powstać. Musimy być tego świadomi. Proponuję więc, żebyśmy obniżyli emocje i rozmawiali merytorycznie.

Pan poseł Kmita również wskazywał na przedłużenie tego terminu. Właśnie podałem m.in. te powody.

Pan poseł Jaśkowicz wskazywał na to, że jest błędnie założone studium korytarzowe. Wspominał również budowę północnego i wschodniego obejścia Krakowa, inwestycji, która jest w tej chwili na ostatnim etapie. Chciałbym państwa poinformować, bo to może też jakoś umknęło, że to nie była prosta inwestycja, jeśli chodzi o kwestie społeczne. Na odcinku północnym – przypomnę – tunel musiał powstać, bo były protesty społeczne. Na wschodnim odcinku ponad 500 obiektów zostało zlikwidowanych, w tym blisko 100 obiektów mieszkalnych. To są decyzje trudne, ale konieczne. Skala jest oczywiście duża, ale, jak powiedział pan przewodniczący, przepisy prawa, które kiedyś mocno zliberalizowały proces planu zagospodarowania przestrzennego, doprowadziły do tego, że w tym momencie ta aglomeracja, jeśli chodzi o Kraków, jest mocno zabudowana i tutaj czy to projektanci, czy to generalna dyrekcja ma spore problemy.

Na elementy burzenia domów i na wypowiedź pana premiera wskazywał pan poseł Kurowski. Do tego nie chcę już się odnosić. Pojawiły się głosy o dymisji. Pani poseł Rusecka mówiła o rządzie do dymisji. Pani poseł, przypomnę takie inwestycje, które... Nie ma pani poseł, to zaocznie. Gdyby chcieć dymisjonować każdy rząd, który zajmuje się sprawami inwestycyjnymi, to przypomnę, że wspomniana Beskidzka Droga Integracyjna wykuwała się w bólach – albo nie w bólach, ale w szufladach – co najmniej przez 15 lat, a ring Warszawy ze względu na skomplikowanie obejścia wschodniego jeszcze nie jest zakończony. Obejście Warszawy, stolicy ma 20-letnią historię z błądą. Myślę, że te słowa, które padły, są tutaj nieodpowiedzialne.

Pan poseł Komarewicz...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie ministrze, tylko dopowiem, że BDI wykuwa się od lat 80. ubiegłego wieku.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

No tak, ale...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To pokazuje, jak trudny jest to proces. Ta droga musi natomiast powstać. Nie wyobrażam sobie, żeby ktoś ją nadal blokował. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Oczywiście. Pan poseł Komarewicz prosił o pełną jawność dokumentów, konsultacje. To się dzieje. Jesteśmy otwarci. Generalna dyrekcja jest otwarta. O tym również wspominałem.

Pani senator Piątkowska i choćby temat opinii, które były... Inaczej. Karty, które były proponowane w ramach konsultacji, gdzie zabrakło punktu mówiącego o tym, że żadna z tych odpowiedzi nie jest satysfakcjonująca dla osób, które chciały wyrazić swoją opinię... Właśnie na tym dokumencie jest również punkt mówiący o treści szczegółowej opinii. Każda osoba może zamieścić swoją opinię. Jeżeli nie zgadza się z sześcioma wariantami, może to napisać. Generalna dyrekcja również te elementy bierze pod uwagę.

Padł również zarzut, że waga społeczna jest zbyt mało doszacowana. Była informacja podawana przez pana dyrektora Kwiecińskiego, że te wątki społeczne pojawiają się w różnych kryteriach, nie tylko w pierwszym, ale również w kolejnych. One więc również były brane pod uwagę.

Pan burmistrz Szlachetka wyraził tutaj zdecydowany sprzeciw wobec sześciu wariantów. Przyjmuję to zdanie do wiadomości.

Pan wójt Przeworski, tak jak wspomniałem, słusznie zauważył, że budowa nie powinna być wykorzystywana do celów politycznych. Wskazywał na osuwiska. To też zostało dzisiaj powiedziane. Generalna dyrekcja budując odcinek między Rdzawką a Nowym Targiem, mierzyła się z licznymi osuwiskami. Ta droga powstała. Tam są i tunele, i estakady, więc technologicznie jest to do zrobienia.

Pan radny Kękuś wskazywał na wydłużenie procesu inwestycyjnego. O tym powiedziałem. Zarzucał również to, że wschodnia i zachodnia wersja nie są brane pod uwagę. Miałem déjà vu, słuchając prezentacji pana dyrektora Kwiecińskiego, bo to wszystko było wyjaśniane, również te warianty i argumenty, panie radny, i ze wschodnią, i z zachodnią wersją. Rozumiem więc, że jakoś nie dotarło do tego...

Przy okazji, jak już jesteśmy w tym temacie, chciałbym zapytać, czy zespół samorządowy miasta Krakowa wypracował w końcu opinię, stanowisko, bo rozumiem, że od lat poprzedni pan prezydent i obecny pan prezydent, powołując tego typu zespół, zgodnie z ustaleniami, które były prezentowane... miał zaproponować stanowisko samorządu. Jako generalna dyrekcja do tej pory nie usłyszeliśmy takiego stanowiska. Jaka wersja, jeżeli nie ta? Co jest proponowane? Proszę państwa, jesteśmy gotowi na rozmowy, ale konstruktywne rozmowy.

Przypomnę, bo to często się pojawia, problem budowy Sądeczanki. Budowa Sądeczanki również była oprotestowana i jest dalej oprotestowana przez środowiska samorządowe i mieszkańców. Decyzja środowiskowa, która została podjęta, i wcześniej cały wariant są niezadowolające dla sporej liczby samorządów i mieszkańców. Wspólnie z nimi rozmawiamy na ten temat, żeby przyjąć ich alternatywne rozwiązania, jeśli chodzi o przebieg na terenie kilku gmin, ale to jest konstruktywna rozmowa. Jeżeli jest samorządowy zespół, który pracuje, to również liczymy na to, że takie warianty, takie racjonalne propozycje zostaną zaprezentowane.

Później ze strony społecznej, ze strony mieszkańców padły pewne analizy. Rozumiem, że generalna dyrekcja w tej chwili na gorąco nie będzie się do tego odnosić, ale jeżeli będzie trzeba, to na spotkaniu roboczym zostanie zaprezentowana odpowiedź na zarzuty i wnioski, które zostały w prezentacji zaprezentowane. Bardzo więc proszę, żeby dyrekcja generalna spotkała się z państwem, jak rozumiem, z panem Piotrem Cyganem, który jest autorem, i z zespołem. Zapraszam na takie spotkanie.

Pan przewodniczący Suchoń wskazał na to, co leży u podstaw tego problemu, czyli na prawo, które powoduje, że samorządy nie zabezpieczają tego typu korytarzy transportowych. W przypadku S7 między Krakowem a Myślenicami to uwidoczniło się w sposób największy. Trzeba natomiast – myślę, że to apel do państwa posłów – pracować nad takimi zmianami w prawie, abyśmy w przyszłości nie mieli tego typu problemów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Czy ze strony generalnej dyrekcji będzie jeszcze jakieś uzupełnienie, panie dyrektorze, panowie? Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Paweł Woźniak:

Szanowni państwo, może powiem kilka słów podziękowania za wszelkie dzisiejsze uwagi, krytyki, sugestie. Pragnę też nadmienić, że wszystkie te uwagi bierzemy do siebie. Wszystkie będziemy analizowali i uwzględniali, oczywiście na tyle, na ile to będzie możliwe. Cały czas jesteśmy też otwarci na wszelkiego rodzaju dalsze sugestie.

Dziękuję też za prezentację, którą pan Piotr dzisiaj przedstawił. W związku z tą prezentacją chcieliśmy się spotkać i odnieść się do pewnych kwestii, żeby je po prostu wyjaśnić. Być może jest potrzeba jakiejś korekty z naszej strony. Chcielibyśmy odnieść się, żeby nie zostawiać żadnego elementu, który będzie pozostawiał taką kwestię, że gdzieś jesteśmy nieodpowiednio potraktowani bądź usatysfakcjonowani, że rzeczy, które zgłaszaliśmy, nie były brane pod uwagę. Takich kwestii chcemy unikać. Chcemy odpowiedzieć na wszystkie uwagi, kwestie. Jak najbardziej zależy nam na konstruktywnym dialogu, bo bez niego sami nie jesteśmy w stanie wszystkiego przewidzieć. Potrzebny jest głos społeczeństwa, potrzebny jest głos parlamentarzystów, wszystkich samorządowców, którzy w tym regionie mieszkają, pracują, żyją. Potrzebny jest ten kontakt. Jeżeli wspólnie będziemy szli w tym kierunku, aby przygotować jeden z wariantów, aby był akceptowalny w dużej mierze przez większość, to na tym nam zależy. My jesteśmy od budowania dróg i nie budujemy dróg kosztem ludzi. Tego chcemy unikać i liczymy na dalszą konstruktywną rozmowę i dialog.

Poprosiłbym natomiast o tę prezentację. Chcielibyśmy ją przeanalizować i wrócimy do państwa z terminem spotkania, żebyśmy mogli wspólnie porozmawiać.

Głos z sali:

Tylko liczymy, że tym razem weźmiecie państwo pod uwagę nasze zarzuty.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ale bardzo proszę.

Pełniący obowiązki generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Paweł Woźniak:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie dyrektorze, za tę deklarację. Bardzo proszę, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, panie przewodniczący, państwo przewodniczący, panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, pani senator, szanowni przedstawiciele samorządów, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wszyscy goście i wszyscy ci, którzy za pośrednictwem mediów elektronicznych śledzą nasze dzisiejsze posiedzenie, bardzo dziękuję za to spotkanie.

Jak na wstępie, powtórzę. Z założenia miało ono doprowadzić do rozwiania pewnych wątpliwości, wyjaśnienia, udzielenia sobie odpowiedzi na pytania, które pojawiły się w przestrzeni debaty publicznej w ostatnich tygodniach i miesiącach. Jak zwykle w takich sytuacjach bywa, debata jest często emocjonalna, debata jest często obfita. Takie debaty powinny być. Takich debat oczekujemy i takich debat się nie boimy. W konsekwencji one budzą wręcz imperatyw do bardziej zdecydowanego działania tych, którzy do tych działań są zobowiązani. O tym wiemy. Bardzo więc dziękuję państwu za tę debatę i za tę dyskusję.

Nie byłem obecny podczas zadawania pytań. Miałem inne obowiązki. Musiałem na pół godziny opuścić salę, ale z uwagą wysłuchałem informacji ministra i podległych mu służb, odpowiedzi wstępnej, ale także odpowiedzi na pytania. Jawi się tutaj pewna rzeczywistość. Polega ona na tym, że wywiesiliście państwo białą flagę, nazywając ją przesunięciem terminu realizacji inwestycji do 2045 r. Jest tutaj ze mną pan minister Rafał Weber, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, którego podpytywałem. Jest pan dyrektor Szymon Huptyś, który dzisiaj jest dyrektorem w urzędzie marszałkowskim, ale przecież przez osiem lat pracował w MI, był rzecznikiem prasowym ministerstwa. Pytam panów, czy kiedykolwiek mieliśmy plan inwestycyjny na 20 lat, czy zakładaliśmy realizację inwestycji w cyklu 20-letnim. Proszę państwa,

przywołałem przykład Berlina. Minister transportu Niemiec sumitował się i było mu przykro, że 12 lat budowali obwodnicę Berlina. Budowali ją w nowym systemie. Wstyd mu było za to. Państwo wywieszacie białą flagę, mówiąc: 2045. Co to oznacza? Na 2045 r. albo co najmniej na 2035 r., czyli na kilkanaście lat, odłożyliście państwo niepokój, strach, obawy i brak możliwości podjęcia decyzji co do nieruchomości, które mogą zostać przejęte pod realizację tej inwestycji.

Zapewniam państwa, że do tej dyskusji, do tej debaty będziemy wracali. Nie może być tak, że dzisiaj mówicie państwo, że w jakiejś dalekiej przestrzeni czasowej inwestycje zrealizuje kolejne pokolenie inżynierów i projektantów, a tak to ostatecznie jest, jeżeli zakładamy cezurę czasową na 2045 r.

Muszę powiedzieć, panie ministrze, że zaprezentowaliście państwo nietuzinkowe stanowisko rządu. Spoglądam na pana przewodniczącego Lamczyka. Stanisławie, czy przypominasz sobie, żeby w naszym 20-letnim doświadczeniu w Sejmie, w parlamencie ktoś zaproponował takie rozwiązanie? Ja jestem w szoku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Cały program budowy dróg krajowych i autostrad był w perspektywie kilkudziesięcioletniej.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie w kilkudziesięcioletniej.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie. 12 lat, nie 20.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

12 lat, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Z perspektywą...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale panie przewodniczący, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wiemy, na jaką perspektywę jest przyjmowany program budowy dróg krajowych i autostrad. Już abstrahuję od takiego oto stwierdzenia, czy zastanawiacie się, czy rekomendujecie, żeby ktoś się zastanowił, czy 23 mln zł wydane na prace projektowe nie są wyrzuceniem pieniędzy w błoto i nie zostaną określone jako szkoda wielkich rozmiarów z punktu widzenia polskiego prawa karnego. Proszę tego nie interpretować ponad to, co powiedziałem.

Otóż potrzebna jest decyzja, jakakolwiek, ale jest potrzebna. Powiedziecie, że nie będziecie tego robili do 2035 r. Ludzie odetchną w spokoju, przygotują argumenty na kolejne protesty w 2035 r. Zostaje 10 lat. Można dobrze się przygotować, ale w międzyczasie można psychicznie odpocząć od ciężaru.

Głos z sali:

Jutro kolejny protest.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

No tak, tylko protest wobec inwestycji realizowanej w 2045 r. albo w 2040 r.? Przecież, drodzy państwo, spotkaliśmy się tutaj po to, żeby uzyskać odpowiedź na pytanie, jakie są realne zamierzenia rządu w tej sprawie, jakie są rekomendacje rządu w tej sprawie. Nie uzyskaliśmy realnie odpowiedzi na to pytanie poza określonym terminem: 2045. Nas to nie zadowala. Zapewniam więc, że spotkamy się w takich okolicznościach kolejny raz. Mamy nadzieję, że rząd wypracuje stanowisko, i mamy nadzieję, że domówią się strony sporu... przepraszam, nie strony, przecież rząd nie jest stroną dla siebie. Mamy nadzieję, że domówią się osoby, które są w sporze, czyli pan premier z panem ministrem odpowiedzialnym za sprawy transportu, skoro słyszymy o tym, że żaden z tych wariantów nie jest do zaakceptowania, a państwo mówicie, że jest do zaakceptowania, ale w terminie późniejszym. Nie chcę wchodzić w szczegóły.

Suplemencik, panie ministrze. Otóż, kiedy mówi pan o programach inwestycyjnych, to mam informację ze strony Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego z 3 stycznia 2023 r., że minister

infrastruktury zatwierdził program inwestycji obejmujący proces przygotowawczy z wyborem optymalnego wariantu dla drogi ekspresowej S7. Oczywiście zakładałam, że to mogła być pomyłka urzędu wojewódzkiego, jakkolwiek urząd wojewódzki nie powinien się mylić, zawieszając takie informacje na swoich stronach internetowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wojewódzki? Który wojewódzki?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Małopolski Urząd Wojewódzki. Tak, Małopolski Urząd Wojewódzki. To jest informacja ze strony, teraz odnaleziona.

W czasie, kiedy miałem zaszczyt pełnić funkcję ministra, podpisałem kilkaset programów inwestycyjnych. Wiele z nich często wymagało poprawy. Wiele z tych programów inwestycyjnych wymagało korekt, bo, szanowni państwo, program inwestycyjny to jest zgoda ministra na realizację inwestycji, począwszy od prac przygotowawczych na wydatkowanie kwot właśnie na studium korytarzowe, właśnie na STeS, właśnie na wszystkie inne prace – również geologiczne – które są potrzebne do tego, aby przygotować projekt techniczny. W decyzji, którą podpisuje minister, często opisane są warunki brzegowe. Często wymagały one korekty. Jeżeli korekta trwała nawet pół roku, to nie jest to w żaden sposób adekwatne do tego, że państwo odkładacie inwestycje na 15 lat, bo to jest coś zupełnie innego. Nie chcę tutaj używać przymiotników, bo nie po to dzisiaj się spotkaliśmy.

Uzgodniliśmy, że nie będzie to miało charakteru politycznego, a ze strony pana ministra Bukowca padła sugestia, że ta debata nie może trafić do agendy politycznej. Szanowni państwo, ta debata trafiła do agendy politycznej w 2022 r., kiedy powołano zespół na rzecz S7, którego szefem był obecny prezydent Krakowa. To wówczas wykorzystano tę inwestycję jako wehikuł do tego, żeby nabić sobie kapitał polityczny. Niestety, to wówczas – jak pan pyta, panie ministrze, o wariant miejski – z jednej strony prezydent Majchrowski, z drugiej strony szef zespołu, pan Miszański, zadeklarowali, że miasto Kraków przygotowuje wariant przebiegu drogi ekspresowej S7, uwaga, inny od korytarzy, które pokazała GDDKiA, co było w ogóle bez sensu.

Róbmy więc wszystko, aby nie powstał kolejny zespół, który zostanie potraktowany jako wehikuł polityczny do tego, żeby nabić kapitał polityczny, bo ci, którzy mieli nabić kapitał polityczny, nabili go. Dzisiaj są prezydentami miast, dzisiaj są posłami, a inni już w ogóle zapomnieli o tym, że w tej sprawie protestowali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, żeby pokazać jeszcze ten problem, który wydaje mi się kluczowy, szukając informacji, o których mówił pan przewodniczący, znalazłem taką oto, że jeden z samorządów wydał zgodę na wuzetkę na środku jednej z dróg ekspresowych. Miało to miejsce w 2025 r. To jest po prostu absurd, który później kosztuje ludzi zdrowie i uniemożliwia racjonalną rozmowę.

Rozumiem, że pan minister jeszcze w kwestii sprostowania pewnych informacji, tak?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dokładnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo proszę, tylko, panie ministrze, niestety musimy już kończyć.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Krótko. Jeśli pan przewodniczący zapomniał, co podpisywał, kiedy podpisywał, chętnie przekażę ten dokument.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale ja niczego nie zapominałem, proszę...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Panie przewodniczący, gęsto się pan tutaj tłumaczył, więc przypomnę tylko, że w tym dokumencie jest zapisane, że uzyskanie decyzji ZRID jest planowane w kwietniu 2035 r., więc to już jest po okresie funkcjonowania krajowego planu budowy dróg krajowych i autostrad, o którym mówimy. Jak pan mówi, że coś tu przesuwamy, to pan to podpisał, zresztą – jeszcze raz to powiem – trzymając przez pół roku w szufladzie. Nawet jeżeli były korekty, to nowy wniosek

powinien być złożony przez generalnego dyrektora, a to jest niepoprawiony wniosek z 2022 r. Data jest tutaj widoczna, więc nie brnijmy, panie przewodniczący, bo nie ma takiej potrzeby. Zróbmy wszystko, żeby droga S7 powstała jak najszybciej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To na pewno nas połączy. Dziękuję państwu, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Bardzo państwu dziękuję. Życzę dobrego popołudnia, a państwu posłom przypominam, że za chwilę zaczynamy głosowania na sali plenarnej, więc należy niezwłocznie udać się na salę plenarną.