

Głogoczów, dnia 15 stycznia 2026 roku

**PISMO PRZEWODNIE DO PETYCJI MIESZKAŃCÓW GŁOGOCZOWA
ws. przebiegu drogi ekspresowej S7**

do Prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej Pana

**Ministra Infrastruktury Pana
oraz p.o. Generalnego Dyrektora GDDKiA Pana**

Do:	Prezesa Rady Ministrów
Adres:	Pana Al. Ujazdowskie 1/3 00-583 Warszawa
Do:	Ministra Infrastruktury
Adres:	Pana Ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa
Do:	Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Adres:	p.o. Generalny Dyrektor Pan Ul. Wronia 53 00-874 Warszawa
Do wiadomości:	Oddziału Krakowskiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Dyrektora oddziału GDDiK Pana w Krakowie
Adres:	Ul. Mogilska 25 31-542 Kraków
Do wiadomości:	Wojewody Małopolskiego
Adres:	Pana Ul. Basztowa 22 31-156 Kraków
Do wiadomości:	Ministra Obrony Narodowej
Adres:	Pana Al. Niepodległości 218 00-911 Warszawa

Reprezentant:	Sołtys
----------------------	---------------

Email:

Tel.

**Adres do
korespondencji:**

Głogoczów 183, 32-444 Głogoczów

Tytuł:

Petycja dotycząca sprzeciwu wobec wszystkich wariantów oznaczonych przez GDDKiA jako A, B, C, D, E i F oraz łącznikowi BDI, które przewidują poprowadzenie drogi ekspresowej przez miejscowość Głogoczów, przez jej centrum, skupiska zabudowy mieszkaniowej i obszary działalności gospodarczej.

**Liczba stron
petycji:**

13

**Liczba
załączników do
petycji:**

12

**Liczba podpisów
osób
popierających
petycję:**

1156 podpisów popierających petycję na 124 listach

Głogoczków, dnia 15 stycznia 2026 roku

Szanowni Państwo,

Szanowny Panie Premierze,

Szanowny Panie Ministrze,

Szanowny Panie Dyrektorze.

Działając jako reprezentant mieszkańców Głogoczowa upoważniony przez nich do przygotowania i złożenia petycji, niniejszym składam na ręce Szanownych Państwa petycję mieszkańców Głogoczowa, która została poparta **1156 podpisami** mieszkańców. Taka liczba podpisów **stanowi wyraz solidarnego i kategorycznego sprzeciwu naszej społeczności wobec wadliwego procesu planistycznego oraz proponowanych wariantów przebiegu nowej trasy S7.**

Chciałbym również poinformować Państwa, że w ramach procesu konsultacyjnego dotyczącego przebiegu drogi S7 oraz łącznika BDI prowadzonego przez GDDKiA 14.01.2026 złożono w siedzibie firmy projektanta IVIA w Katowicach **1191 ankiet** mieszkańców Głogoczowa sprzeciwiających się wszystkim proponowanym wariantom od A do F. Kopię pisma potwierdzającego dołączam do pisma przewodniego.

Do niniejszej petycji, załączamy podpisy mieszkańców w formie kserokopii, przy czym oświadczam, że oryginały podpisów znajdują się do wglądu i weryfikacji w moim posiadaniu. Oświadczam również, że wszystkie dokumenty załączone w petycji są zgodne z oryginałem.

Jednocześnie wskazuję, że osoby podpisujące petycję nie wyrażają zgody na upublicznianie czy inne przetwarzanie danych osobowych wskazanych w niniejszym piśmie w tym podpisów osób popierających petycję poza celem rozpatrzenia niniejszej petycji i jej przechowywania, co jest wskazane i ujęte w informacji dotyczących RODO.

Sołtys sołectwa w Głogoczowie

Głogoczów, dnia 23 grudnia 2025 r.

PETYCJA MIESZKAŃCÓW GŁOGOCZOWA ws. przebiegu drogi ekspresowej S7

do Prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej Pana
Ministra Infrastruktury Pana
oraz Generalnego Dyrektora GDDKiA Pana

I. Wnoszący petycję

Mieszkańcy miejscowości Głogoczów, powiat myślenicki, gmina Myślenice

Reprezentant:

Soltys

II. Przedmiot petycji

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, działając imieniem Mieszkańców miejscowości Głogoczów, jako Reprezentant do złożenia niniejszej petycji, na mocy upoważnienia, którego każdy z mieszkańców udzielił składając podpis pod niniejszą petycją, wnosimy petycję w sprawie planowanych przebiegów drogi kategorii S (S7) na odcinku Kraków–Myślenice przedstawionych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Petycja dotyczy sprzeciwu wobec wszystkich wariantów oznaczonych przez GDDKiA jako A, B, C, D, E i F, które przewidują poprowadzenie drogi ekspresowej **przez miejscowość Głogoczów**, przez jej centrum, skupiska zabudowy mieszkaniowej i obszary działalności gospodarczej.

III. Żądanie

Wnosimy o:

1. Wycofanie z dalszych prac wariantów od A do F

w części przewidującej prowadzenie drogi ekspresowej S7 i łącznika z S52 przez miejscowość Głogoczów.

2. Zobowiązanie GDDKiA do przygotowania nowego wariantu, który:

- omija Głogoczów,
- nie ingeruje w obszar rewitalizacji,
- minimalizuje oddziaływania społeczne, gospodarcze i środowiskowe,
- spełnia cele inwestycji publicznej bez niszczenia warunków życia mieszkańców.

3. Przeprowadzenie pełnej, ustawowej oceny oddziaływania na środowisko (OOS)

z obowiązkowym uwzględnieniem:

- uwarunkowań klimatycznych doliny (zastoisko smogowe, niskie inwersje),
- zapisów Prognozy oddziaływania na środowisko MPZP Głogoczów (akt. 2022),
- zapisów Gminnego Programu Rewitalizacji,
- zagrożeń hydrologicznych i systemu odpływu wód,
- wpływu inwestycji na obiekty wrażliwe (szkoła, żłobek, przedszkole),
- konsekwencji utraty dotychczasowych możliwości dojazdu do firm i nieruchomości,
- **kumulacji oddziaływań** z realizowaną drogą S52 oraz planowaną linią kolejową Kraków–Myślenice,
- wpływu inwestycji na zdrowie mieszkańców (element obowiązkowy OOS).

Ponieważ na obecnym etapie wykonano jedynie analizy wstępne, a **formalna OOS nie została jeszcze przeprowadzona**, żądamy, aby raport OOS został wykonany w pełnym zakresie przewidzianym ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2024 poz. 1112), z uwzględnieniem specyfiki układu przestrzennego Głogoczowa.

IV. Uzasadnienie

1. Głogoczów jest obszarem rewitalizacji – prowadzenie drogi kategorii S narusza cel publiczny rewitalizacji

Z Gminnego Programu Rewitalizacji wynika, że centrum Głogoczowa zostało oficjalnie uznane za obszar zdegradowany i obszar rewitalizacji m.in. z powodu:

- nadmiernego natężenia ruchu,
- uciążliwości komunikacyjnych,
- obniżonej jakości życia mieszkańców.

Lokalizowanie drogi ekspresowej w obszarze rewitalizowanym jest:

- sprzeczne z założeniami ustawy o rewitalizacji,
- sprzeczne z kierunkami polityki przestrzennej gminy,
- działaniem, które pogłębia zdiagnozowane problemy, którym gmina ma przeciwdziałać.

2. Utrata dostępu do nieruchomości i zagrożenie dla lokalnych firm

Droga klasy S nie dopuszcza bezpośrednich zjazdów do posesji i firm.

Zgodnie z obowiązującymi normami projektowania dróg klasy S:

- nie dopuszcza się bezpośrednich zjazdów,
- dostęp do nieruchomości może następować wyłącznie przez drogi serwisowe lub węzły.

W konsekwencji:

- przedsiębiorcy zostaną faktycznie pozbawieni dotychczasowego, legalnego wjazdu na teren posesji,
- wiele z firm będzie zmuszonych do funkcjonowania z długościowo i czasowo nieakceptowalnymi objazdami,
- część przedsiębiorstw może utracić możliwość prowadzenia działalności w obecnym miejscu,
- inwestycja doprowadzi do spadku obrotów i rentowności firm,
- pojawi się ryzyko zwolnień pracowników i pogorszenia sytuacji gospodarczej miejscowości.

3. Prognoza MPZP potwierdza zastoisko smogowe w centrum Głogoczowa

Prognoza oddziaływania na środowisko sporządzona do MPZP Głogoczów (aktualizacja 2022 r.) zawiera **jedno z najważniejszych potwierdzeń środowiskowych**:

*„zidentyfikowano obszary (...) z predyspozycjami do zastoisk smogowych.”
„w dnach dolin (...) osłonięcie wzniesieniami terenu sprzyja powstawaniu niskich inwersji, które utrudniają odpływ (...) zanieczyszczeń emitowanych (...) przez silniki pojazdów.”
„drogi o dużym natężeniu ruchu, które są istotnymi liniowymi źródłami zanieczyszczeń powietrza.”*

To oznacza, że:

- centrum Głogoczowa ma naturalną tendencję do kumulowania spalin,
- emisje komunikacyjne nie rozpraszają się i pozostają w dolinie,
- każda inwestycja zwiększająca ruch samochodowy — zwłaszcza ciężki — pogarsza jakość powietrza w sposób ponadprzeciętnie dotkliwy.

Lokalizowanie drogi ekspresowej w takim miejscu zwiększy ryzyko zdrowotne dla mieszkańców oraz dzieci uczęszczających do pobliskiej szkoły, żłobka i przedszkola.

4. Ukształtowanie terenu – dolina wzmacnia hałas i pogarsza warunki środowiskowe

Miejscowość Głogoczów jest położona w dolinie, co:

- wzmacnia propagację hałasu,
- powoduje odbijanie dźwięku od stoków, i rezonuje na pozostałe części miejscowości,
- utrudnia wentylację powietrza i rozprzestrzenianie zanieczyszczeń (kumulacja zanieczyszczeń) – które w całości osiadają w miejscowości Głogoczów.

Już obecnie normy hałasu są przekroczone.

Droga ekspresowa zwiększyłaby hałas i emisję spalin do poziomów nieakceptowalnych w obszarze zamieszkałym.

5. Udokumentowane ryzyko powodziowe

Obszar, przez który GDDKiA planuje prowadzić drogę kategorii S:

- jest terenem podmokłym,
- posiada udokumentowane miejsca podtopień,
- jest nawiedzany przez zalewania wód opadowych i tzw. zjawisko powodzi błyskawicznych,
- znajduje się w sąsiedztwie cieków o gwałtownym charakterze,
- nie posiada odpowiedniej infrastruktury odwodnieniowej.

Droga ekspresowa, nasypy oraz zmiana kierunku spływu wód:

- zwiększą ryzyko lokalnych powodzi,
- zagrożą infrastrukturze prywatnej i publicznej,
- mogą doprowadzić do zjawisk katastrofalnych.

Nasypy i ingerencja w układ cieku mogą to zagrożenie **zwiększyć**, prowadząc do ryzyka powodzi w centrum miejscowości ale również do ryzyka uaktywnienia się osuwisk i szkód dla nieruchomościach prywatnych położonych na ingerowanych terenach, jak również dla samej inwestycji drogowej.

6. Naruszenie ładu przestrzennego i rozcięcie struktury miejscowości

Warianty od A do F:

- dzielą miejscowość na trzy lub więcej części,
- przecinają obszary zabudowy,
- utrudniają dostęp do usług publicznych,
- niszczą elementy tożsamości i ciągłości przestrzennej Głogoczowa,
- niszczą i ingerują w zabudowę zabytków znajdujących się na terenie Głogoczowa (m.in. Zespół Dworski z Lamusem i Dworem Nowina – Konopków, Kościół pod wezwaniem Św. Marii Magdaleny, Budynek zajazdu/karczmy Osterii)
- prowadzą do wykluczeń społecznych w Głogoczowie.

7. Kumulacja oddziaływań trzech dużych inwestycji liniowych (S7, S52 i kolei) przekracza możliwości środowiskowe miejscowości

W Głogoczowie trwa realizacja drogi ekspresowej **S52**, stanowiącej znaczącą ingerencję w krajobraz i środowisko akustyczne miejscowości.

Dodatkowo planowany jest przebieg linii kolejowej **Kraków–Myślenice** po wschodniej stronie miejscowości.

W połączeniu z planowanym przebiegiem **S7** przez Głogoczów oznacza to kumulację trzech inwestycji liniowych o najwyższej uciążliwości.

Zgodnie z ustawą o ocenach oddziaływania na środowisko, **kumulację oddziaływań hałasowych, środowiskowych i społecznych należy obowiązkowo analizować.**

Skutki tej kumulacji to m.in.:

- objęcie niemal całej miejscowości hałasem i drganiami,
- utrata zdolności miejscowości do pełnienia funkcji mieszkaniowej i gospodarczej,
- trwała degradacja jakości życia,
- naruszenie zasady proporcjonalności i zrównoważonego rozwoju.

8. Brak formalnej oceny oddziaływania na środowisko na etapie koncepcji

Warianty od A do F zostały przedstawione na etapie koncepcji programowej, na którym **nie przeprowadza się formalnej oceny oddziaływania na środowisko (OOS)** wymaganej ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2024 poz. 1112).

Na tym etapie wykonuje się jedynie **analizy wstępne**, które:

- nie są raportem OOS,
- nie podlegają weryfikacji RDOŚ,
- nie obejmują obligatoryjnej analizy zdrowia ludzi,
- nie analizują pełnej kumulacji oddziaływań z innymi inwestycjami,
- nie stanowią podstawy do przesądzania o przebiegu drogi ekspresowej.

Oznacza to, że przedstawione warianty **nie mają podstaw środowiskowych umożliwiających ich dalsze procedowanie** i nie spełniają wymogów rzetelnego procesu inwestycyjnego.

9. Udokumentowane przez Policję notoryczne przekraczanie prędkości i wysokie ryzyko wypadków – S7 pogłębi te problemy

Z informacji Komendy Powiatowej Policji w Myślenicach wynika, że odcinek DK7 przebiegający przez centrum Głogoczowa jest jednym z najbardziej obciążonych zdarzeniami drogowymi w regionie.

Policja odnotowała w latach 2017–2025:

- **18 wypadków**, w tym **3 ofiary śmiertelne i 21 osób rannych**,
- **103 kolizje**,
- **2060 zgłoszeń przekroczenia prędkości**, z czego **1883 zostało potwierdzonych**.

Policja stwierdza ponadto wprost, że:

- **brak jest technicznych możliwości skutecznej kontroli prędkości** na tym odcinku,
- przekraczanie prędkości w rejonie „niebieskiej kładki” (jednej z dwóch zlokalizowanych w centrum Głogoczowa) jest zjawiskiem masowym,
- miejsce to wymaga instalacji urządzeń pomiarowych,
- przyczyną większości wypadków jest **nadmierna prędkość lub nieustąpienie pierwszeństwa**.

Tak wysoki poziom potwierdzonych naruszeń prędkości oznacza, że:

- obecna droga generuje **ponadnormatywny hałas**,
- wąska dolina **wzmacnia propagację hałasu**,

- droga ekspresowa z wyższą prędkością projektową (100–120 km/h) **drastycznie zwiększy poziom hałasu,**
- zwiększy się również ryzyko zdarzeń drogowych w miejscowości.

Tym bardziej nieuzasadnione jest lokalizowanie drogi ekspresowej w miejscu, gdzie Policja już teraz ma trudności z opanowaniem prędkości i bezpieczeństwa ruchu.

10. Udokumentowany brak reakcji GDDKiA na problemy mieszkańców (hałas, awarie, bezpieczeństwo)

W latach 2020–2025 GDDKiA:

- ignorowała zgłoszenia mieszkańców dotyczące hałasu,
- nie zapewniła właściwego utrzymania infrastruktury pieszej (wielomiesięczne awarie wind),
- nie rozwiązywała problemów bezpieczeństwa potwierdzonych w analizach Policji.

Ten stały wzorzec zaniedbań dowodzi, że prowadzenie drogi ekspresowej przez miejscowość Głogoczów w każdym z wariantów oraz projektowanie i wprowadzanie dodatkowego łącznika z BDI byłoby działaniem obciążonym ogromnym ryzykiem dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców.

11. Brak wiarygodnych danych o docelowej strukturze ruchu po domknięciu obwodnicy Krakowa.

Obecnie kończona jest północna i wschodnia obwodnica Krakowa, których pełne domknięcie w układ pierścieniowy zasadniczo zmieni rozkład ruchu tranzytowego w skali całego regionu. Dopiero po uruchomieniu pełnego ringu obwodnic możliwe będzie rzetelne określenie rzeczywistego udziału ruchu tranzytowego z kierunków północ–zachód–wschód oraz jego wpływu na południowy wylot z Krakowa w kierunku Myślenic.

Procedowanie wariantów S7 przed uzyskaniem tych danych oznacza opieranie się na niepełnych i potencjalnie błędnych prognozach ruchu, co podważa racjonalność i legalność procesu planistycznego.

12. Wariant D i E drogi ekspresowej S7 pokrywa się z odcinkiem DK7 objętym aktualnie procedurą OOŚ – ryzyko obejścia pełnej oceny skutków dla drogi klasy S

Z materiałów przedstawionych przez GDDKiA wynika, że dwa z rozważanych wariantów drogi ekspresowej S7 – wariant D i E – w istotnym zakresie **pokrywa się z odcinkiem drogi krajowej nr 7 w Głogoczowie, dla którego obecnie prowadzona jest odrębna procedura oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) w związku z jego modernizacją.** Jednoczesne procedowanie modernizacji DK7 oraz wariantu S7 na tym samym odcinku stwarza poważne ryzyko:

- zaniżenia prognoz hałasu, drgań i zanieczyszczeń,

- nieuwzględnienia docelowych parametrów drogi ekspresowej,
- pominięcia pełnej skumulowanej oceny oddziaływań,
- podejmowania decyzji środowiskowych w oparciu o parametry drogi niższej klasy, a nie faktyczne oddziaływania drogi ekspresowej.

Taki sposób postępowania narusza zasadę rzetelnej i pełnej oceny oddziaływania na środowisko oraz stwarza ryzyko nieodwracalnych skutków dla zdrowia mieszkańców i struktury przestrzennej Głogoczowa.

Podkreślamy, że fakt pokrywania się wariantu D i E z modernizowaną DK7 nie może być w żadnym przypadku traktowany jako argument za lokalizacją drogi ekspresowej w Głogoczowie, lecz przeciwnie — ujawnia dodatkowe zagrożenia proceduralne i środowiskowe takiego rozwiązania, a także może wskazywać na niegospodarność wydatkowanych do tej pory na jej dotychczasową i planowaną modernizację środków publicznych.

13. Utrudnienie dojazdu służb ratunkowych (OSP, ZRM) – bezpośrednie zagrożenie życia mieszkańców

Lokalna jednostka Ochotniczej Straży Pożarnej w Głogoczowie oraz zespoły ratownictwa medycznego realizują swoje zadania w oparciu o istniejący układ drogowy i możliwość bezpośredniego przekraczania drogi krajowej. Wprowadzenie drogi ekspresowej klasy S z ograniczeniem relacji poprzecznych, likwidacją skrzyżowań i wydłużeniem dojazdów do węzłów spowoduje istotne opóźnienia w dotarciu służb ratunkowych na miejsce zdarzeń, w tym wypadków drogowych.

Dostępność operacyjna służb ratunkowych – realne zagrożenie utraty „złotych minut”
Ochotnicza Straż Pożarna w Głogoczowie bierze udział w licznych interwencjach związanych bezpośrednio ze zdarzeniami drogowymi na odcinku drogi krajowej nr 7 przebiegającym przez miejscowość.

W latach:

- 2020 – 37 interwencji,
- 2021 – 43 interwencje,
- 2022 – 35 interwencji,
- 2023 – 28 interwencji,
- 2024 – 39 interwencji,
- 2025 – 30 interwencji.

Oznacza to **średnio ok. 35 poważnych zdarzeń drogowych rocznie**, wymagających bezpośredniej reakcji służb ratunkowych.

Głogoczów znajduje się w odległości ok. 12 km od Myślenic oraz ok. 10 km od granic Krakowa, co oznacza, że w wielu przypadkach **pierwszą i najszybszą realną pomocą na miejscu zdarzenia jest lokalna Ochotnicza Straż Pożarna oraz zespoły ratownictwa medycznego z najbliższego rejonu.**

Wszystkie warianty od A do F planowanego przebiegu drogi ekspresowej S7 **przechodzą przez obszar miejscowości Głogoczów**, powodując istotne przekształcenia istniejącego układu komunikacyjnego, w tym likwidację części dotychczasowych połączeń lokalnych. Skutkiem tego będzie:

- wydłużenie czasu dojazdu służb ratunkowych,
- uzależnienie dojazdu od węzłów i dróg serwisowych,
- ryzyko całkowitego zablokowania dojazdu w razie zdarzeń na samej trasie S7.

Przy tak dużej liczbie wypadków **każde opóźnienie dojazdu służb ratunkowych nawet o kilka minut może bezpośrednio decydować o życiu lub śmierci poszkodowanych**. Planowanie drogi ekspresowej przez obszar miejscowości stanowi zatem **poważne zagrożenie dla skuteczności systemu ratowniczego, bezpieczeństwa mieszkańców oraz użytkowników drogi** naruszając tym samym priorytet bezpieczeństwa publicznego.

14. Metodyka wyboru wariantów faworyzuje kryteria techniczne i ekonomiczne kosztem ochrony mieszkańców oraz prowadzi do systemowego zaniżenia skutków społecznych i zdrowotnych

Z dokumentu „Metodyka oraz hierarchia kryteriów oceny wariantów” stosowanego przez GDDKiA wynika, że:

- kryteria transportowo-ruchowe otrzymały wagę 35%,
- kryteria środowiskowe – 25%,
- kryteria ekonomiczne – 25%,
- natomiast kryteria **przestrzenno-społeczne**, obejmujące wpływ inwestycji na zabudowę mieszkaniową, jakość życia, wyburzenia i funkcjonowanie lokalnych społeczności – jedynie 15%.

Oznacza to, że ochrona mieszkańców, ich zdrowia, bezpieczeństwa i prawa do niezakłóconego korzystania z nieruchomości ma w formalnej procedurze **najniższy priorytet**, mimo że skutki społeczne są **nieodwracalne**, w przeciwieństwie do kosztów finansowych czy parametrów ruchowych.

Ponadto w strukturze kryteriów:

- **nie występuje osobne kryterium wpływu inwestycji na zdrowie ludzi,**
- **nie wyodrębniono samodzielnego kryterium hałasu komunikacyjnego,**
- **nie ujęto oddzielnie skutków rozcięcia miejscowości, zerwania ciągłości społecznej oraz utraty dostępności usług publicznych.**

Skutki społeczne są w praktyce rozproszone pomiędzy różne podkategorie i tym samym **pozbawione realnej siły decyzyjnej** w procesie wyboru wariantu.

Metodyka potwierdza także, że dla drogi klasy S przyjmuje się pas inwestycji o szerokości **co najmniej ok. 80 metrów**, nie licząc dodatkowych terenów pod węzły, drogi serwisowe, obiekty inżynieryjne i urządzenia ochrony środowiska. W warunkach Głogoczowa oznacza to **fizyczne przecięcie struktury miejscowości**, trwałą utratę dziesiątek działek, wyburzenia i nieodwracalną degradację układu przestrzennego.

W metodyce **nie istnieje żadne kryterium penalizujące prowadzenie drogi przez środek wsi**, przez centrum życia społecznego, w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły, przedszkola, żłobka i zabudowy mieszkaniowej. W efekcie Głogoczów jest traktowany formalnie w taki sam sposób jak teren niezabudowany.

Proces wyboru wariantu ma charakter **czysto iteracyjny i optymalizacyjny – techniczno-ruchowy**, a nie realnie prospołeczny. Prowadzi to do sytuacji, w której warianty najbardziej destrukcyjne dla mieszkańców mogą uzyskiwać wysokie noty tylko dlatego, że spełniają cele tranzytowe.

W ocenie mieszkańców Głogoczowa oznacza to, że przyjęta metodyka:

- **systemowo zaniża znaczenie skutków zdrowotnych i społecznych,**
- **nie zabezpiecza interesu mieszkańców jako strony faktycznie najbardziej narażonej na skutki inwestycji,**
- **stoi w sprzeczności z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 5 Konstytucji RP.**

15. Istotne wady metodyczne Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeŚ) podważające rzetelność procesu wariantowania i porównywalność ocen

Z analizy materiałów dotyczących Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla inwestycji drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków–Myślenice wynika, że proces wariantowania obarczony jest istotnymi wadami metodycznymi, które podważają rzetelność, przejrzystość oraz porównywalność ocen poszczególnych wariantów przebiegu trasy.

W szczególności należy wskazać, że kluczowe elementy STeŚ, w tym:

- Analizy i Prognozy Ruchu,
- analiza ekonomiczna,
- Wielokryterialna Analiza Porównawcza,

odnoszą się do odmiennych obiektów decyzyjnych oraz operują na różnych poziomach agregacji danych. W efekcie nie tworzą one jednolitej, spójnej podstawy porównawczej, a wyniki ocen poszczególnych wariantów nie są w pełni porównywalne. Taki sposób prowadzenia analiz stwarza ryzyko wyboru wariantu w oparciu o dane niejednorodne, poddane arbitralnym założeniom i normalizacjom.

Dodatkowo część wariantów, w szczególności warianty D, E oraz F, została wprowadzona na późniejszym etapie prac studialnych, co rodzi uzasadnione wątpliwości, czy zostały one objęte:

- identycznym zakresem analiz,
- taką samą szczegółowością opracowań,
- tymi samymi założeniami wejściowymi,

jak warianty analizowane od początku procesu. Brak jednoznacznego wykazania pełnej porównywalności wszystkich wariantów podważa wiarygodność przedstawionych rekomendacji wariantowych.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że w procesie wariantowania nie przeprowadzono rzetelnej i porównywalnej analizy rozwiązań funkcjonalnych przewidzianych w poszczególnych wariantach, w tym lokalizacji oraz wzajemnych odległości pomiędzy projektowanymi węzłami drogowymi. W wariantach D, E oraz F przewidziano zagęszczenie węzłów w niewielkich odległościach od siebie, rzędu około 1,7–1,8 km, co istotnie odbiega od standardowych rozwiązań stosowanych dla dróg klasy S i ma bezpośredni wpływ na organizację ruchu, jego płynność oraz bezpieczeństwo użytkowników drogi.

Zagęszczenie węzłów w obrębie zabudowy miejscowości prowadzi do intensyfikacji manewrów zmiany pasów ruchu, hamowania i włączania się do ruchu, co zwiększa uciążliwości komunikacyjne oraz kumulację oddziaływań w obszarach zamieszkałych. Pomimo oczywistego znaczenia tych czynników dla oceny funkcjonalności, bezpieczeństwa oraz oddziaływań środowiskowych inwestycji, nie zostały one w sposób wyczerpujący i porównywalny uwzględnione w analizie wariantowej.

Niezależnie od powyższego, brak transparentnego i zróżnicowanego przypisania kosztów oraz ryzyk związanych z trudnymi warunkami geotechnicznymi, ingerencją w układy hydrologiczne, koniecznością budowy rozbudowanych węzłów oraz stosowania dodatkowych rozwiązań ochronnych prowadzi w praktyce do systemowego zaniżenia kosztów i skutków środowiskowych wariantów przebiegających przez obszary zurbanizowane, w tym przez Głogoczów.

W konsekwencji istnieje realne ryzyko, że Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe w obecnym kształcie nie stanowi rzetelnej, kompletnej i możliwej do obrony podstawy dla dalszych rozstrzygnięć administracyjnych, w szczególności dla postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a przyjęty proces wariantowania nie spełnia standardów należytej staranności wymaganych przy planowaniu inwestycji o tak istotnym wpływie na życie i zdrowie mieszkańców.

16. Niezgodność wariantów A, B, C, D, E i F drogi ekspresowej S7 oraz łącznika do BDI (S52) w miejscowości Głogoczów z celami „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”

Planowane warianty A, B, C, D, E i F drogi ekspresowej S7 oraz łącznika do Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (S52) w części przebiegającej przez miejscowość Głogoczów pozostają w sprzeczności z podstawowymi celami „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”, przyjętego uchwałą nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r.

W szczególności:

1. Brak realizacji celu poprawy przepustowości sieci drogowej

Poprowadzenie wariantów D i E częściowo po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 7 w Głogoczowie nie prowadzi do realnego zwiększenia przepustowości układu drogowego. Przeciwnie – brak drogi alternatywnej powoduje koncentrację ruchu w

jednym korytarzu transportowym, co skutkuje powstaniem trwałego „wąskiego gardła” w zabudowanym centrum miejscowości. W efekcie kluczowy cel Programu w zakresie poprawy płynności ruchu nie zostaje osiągnięty.

2. Naruszenie celu wspierania zrównoważonego rozwoju regionów

Lokalizacja drogi ekspresowej w centrum zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej Głogoczowa nie sprzyja rozwojowi społeczno-gospodarczemu regionu. Skala oddziaływań inwestycji prowadzi do degradacji warunków życia, ograniczenia funkcjonowania lokalnych przedsiębiorstw oraz obniżenia atrakcyjności inwestycyjnej miejscowości, co stoi w sprzeczności z deklarowanym celem Programu w zakresie dynamiki rozwoju regionalnego.

3. Brak realizacji celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Umiejscowienie drogi klasy S w obszarze zaludnionym wymusza projektowanie licznych węzłów i powiązań lokalnych na krótkich odcinkach, co zwiększa liczbę konfliktów ruchowych, manewrów włączania i wyłączania się z ruchu oraz ryzyko wypadków. Tym samym nie zostaje spełniony cel Programu polegający na redukcji liczby wypadków drogowych oraz ich ofiar.

4. Sprzeczność z celem minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie ludzi

Przebieg wariantów D, E i F oraz łącznika BDI przez Głogoczów uniemożliwia osiągnięcie celu Programu, jakim jest ograniczanie negatywnego wpływu inwestycji drogowych na środowisko, zdrowie ludzi i jakość życia mieszkańców. Lokalizacja trasy w obszarze dolinnym, o udokumentowanych problemach jakości powietrza i hałasu, powoduje trwałą kumulację oddziaływań środowiskowych i zdrowotnych.

5. Ryzyko wykluczeń społecznych i degradacji struktury osadniczej

Poprowadzenie wariantów A, B, C, D, E i F oraz łącznika BDI przez miejscowość Głogoczów prowadzi do rozcięcia jej struktury przestrzennej, ograniczenia dostępności usług publicznych oraz powstawania barier komunikacyjnych, co w konsekwencji generuje zjawiska wykluczenia społecznego. W szczególności wariant F, przebiegający równolegle do istniejącej drogi krajowej nr 7 w niewielkiej odległości, stwarza sytuację, w której część mieszkańców zostaje faktycznie uwięziona pomiędzy dwoma drogami o dużym natężeniu ruchu.

W świetle powyższego należy stwierdzić, że warianty A, B, C, D, E i F drogi ekspresowej S7 oraz łącznik do BDI w przebiegu przez Głogoczów nie realizują podstawowych celów Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, a w istocie **pozostają z nimi w sprzeczności**.

V. Wniosek końcowy

W imieniu mieszkańców Głogoczowa:

wnosimy o całkowite usunięcie z dalszych prac wariantów od A do F drogi ekspresowej S7 wraz z łącznikiem do BDI (S52), w części przebiegającej przez Głogoczów

oraz

zobowiązanie GDDKiA do przygotowania wariantu omijającego miejscowość Głogoczów.

Prosimy również o podjęcie działań nadzorczych przez Prezesa Rady Ministrów, w szczególności w zakresie kierowania pracami Rządu i nadzoru nad Ministrem Infrastruktury, w celu dokonania ponownej oceny przebiegu planowanej drogi ekspresowej oraz skutków społecznych, środowiskowych i gospodarczych dla miejscowości Głogoczów.

Z poważaniem

Mieszkańcy miejscowości Głogoczowa reprezentowani przez
Sołtysa

SOŁECTWO GŁOGOCZÓW
SOŁTYS
Miasto i Gmina Myślenice.

Załączniki:

1. Podpisy mieszkańców Głogoczowa ws. przebiegu drogi ekspresowej S7- 124 listy popierające petycję, łącznie 1156 podpisów.
2. Gminny Program Rewitalizacji Miasta i Gminy Myślenice na lata 2023-2030, link: https://myslenice.pl/pro_myslenice/zasoby/files/gminny-program-rewitalizacji-miasta-i-gminy-myslenice-na-lata-2023-2030-1%281%29.pdf
3. PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Głogoczów w jej granicach administracyjnych; link: https://myslenice.pl/pro_myslenice/zasoby/files/1-pons-mpzp-glogoczow-tekst-do-wylozenia%282%29.pdf
4. Pismo Sołtysa Głogoczowa z dn. 13-06-2025 do GDDKiA
5. Pismo Sołtysa Głogoczowa z dn. 26-06-2025 do GDDKiA
6. Odpowiedź GDDKiA z dn. 16-07-2025
7. 6 map obrazujących przebieg planowanej S7 na miejscowość Głogoczów według każdego z wariantów
8. Pismo radnego Głogoczowa z dn. 18-02-2020 do GDDKiA
9. Odpowiedź GDDKiA z dn. 20-08-2020. Mapa akustyczna dróg krajowych 2018, obszar Głogoczów źródło GDDKiA
10. Pismo z Komendy Powiatowej Policji w Myślenicach do GDDKiA z dnia 17.10.2022
11. Pismo Komenda Powiatowa Policji w Myślenicach z dn. 13-10-2025
12. Wykaz zabytków w Głogoczowie

