



GDDKiA - Kraków
RPW/5036/2026 P
Data: 2026-02-10

Chrzanów, 2026-02-10

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków

Petycja

w sprawie konieczności dokonania przeglądu projektu budowy obwodnicy Chrzanowa i Trzebini w ciągu DK79 w celu weryfikacji i aktualizacji jego założeń wejściowych.

Szanowni Państwo,

aktualnie realizowane są prace przygotowawcze w ramach projektu pn. „DK79 Obwodnica Chrzanowa i Trzebini”, który ujęty jest w Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030.

Od 2022 roku trwa opracowywanie dokumentacji dla etapu „Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji programowe (STES-R)”. Wykonawca dokumentacji do tego projektu (firma Multiconsult) już w 2022 roku przygotował kilka koncepcji przebiegu przedmiotowej drogi, odbyły się wówczas spotkania informacyjne z mieszkańcami obu zainteresowanych gmin, zebrane zostały uwagi ale przez kilka lat nic się nie działo.

Już w 2022 roku wątpliwości wielu mieszkańców wzbudzały założenia wejściowe do tej inwestycji, w tym krytycznie oceniano racjonalność następujących parametrów:

- 1) Obwodnica jako droga dwujezdniowa
- 2) Położenie punktu początkowego obwodnicy,
- 3) Położenie punktu końcowego obwodnicy.

Te zastrzeżenia były przez mieszkańców, w tym i przeze mnie, zgłaszane przedstawicielom Inwestora i Projektanta w trakcie spotkań informacyjnych oraz ankietach wysyłanych do nich po tych spotkaniach. Później czas płynął, mijały lata i nic się nie działo.

Ostatnio temat ożył, podobno władze samorządowe obu ww. gmin otrzymały nowe propozycje do konsultacji i uzgodnienia. Na razie nie było jednak żadnych konsultacji społecznych.

W internecie na stronie internetowej:

<https://www.dk79-obwodnica-chrzanowa-trzebini.pl/pliki-szczeg.html>

pod nagłówkiem „Stan na styczeń 2026” pojawiły się zaktualizowane rysunki proponowanych wariantów przedmiotowej obwodnicy. Dotychczas nie zostały one poddane dyskusji publicznej i konsultacjom społecznym, lecz każdy widzi, że ww. zastrzeżenia nie zostały rozpatrzone i parametry projektowanej drogi pozostały bez zmiany.

W związku z tym powyższe zastrzeżenia są nadal aktualne.

Krótkie uzasadnienie:

Ad 1) Crogą dwujezdniowa

Jak wiadomo, Specyfikacja Warunków Zamówienia dla umowy pomiędzy Inwestorem a Projektantem na opracowanie STEŚ-R opracowana została przed rokiem 2022 i jest bardzo prawdopodobne, że opierała się o przepisy i dane wyjściowe sprzed roku 2020, które teraz z pewnością straciły już swoją aktualność. W szczególności dotyczy to prognoz ruchu drogowego i wytycznych do jego modelowania. Ponadto trzeba zaznaczyć, że pomiary ruchu drogowego, które były były podstawą do określenia wytycznych do tego projektu, przeprowadzone były przy płatnej autostradzie A4. Od roku 2027 ta autostrada ma być bezpłatna a za kilka lat zostanie rozbudowana do układu 2x3 - to zasadniczo wpłynie na ruch na drodze DK79.

W powszechnym przekonaniu nie ma tu żadnego uzasadnienia dla budowania drogi dwujezdniowej – z pewnością wystarczy jednojezdniowa w klasie GP. Jednojezdniowa jest nowa droga DK79 przez osiedle Byczyna w Jaworznie, budowana teraz obwodnica Zabierzowa też będzie jednojezdniowa, jednojezdniowa zostanie nadal DK79 przez Krzeszowice i Wolę Filipowską. Jako dwujezdniowy może być, co najwyżej, uzasadniony, krótki odcinek tej drogi pomiędzy Trzebiną (ul. Tuwima) a Chrzanowem (węzeł Balin), ale to zależy będzie od wybranego i zrealizowanego wariantu całego układu dróg w tym miejscu.

Ad2) Punkt początkowy

Spojrzenie na mapę dowodzi, że stanowiący początek obwodnicy punkt został przypuszczalnie wybrany tylko dlatego, bo był na granicy gmin i powiatów. Z pewnością bardziej racjonalne byłby wybór jednej z poniższych propozycji:

- wariant A – dłuższy o 1,2 km – skrzyżowanie drogi DK79 z drogą lokalną w Woli Filipowskiej (osiedle Bałka). Tam jest niedawno wybudowany wiadukt nad na LK133 – możliwe, że mógłby być wykorzystany dla nowej obwodnicy,

- wariant B – krótszy o 2,4 km – granica Dulowej i Młoszowej – na łuku drogi, po południowej stronie DK79 jest tam teren wolny od zabudowy – w sam raz rondo i na łącznik. W tym wariantcie Dulowa nie miałaby obwodnicy (pytanie: czy jest tam ona naprawdę potrzebna?) ale plusem byłoby to, że inwestycja byłaby tańsza i nie byłoby żadnej ingerencji w Puszcę Dulowską.

Ad3) Punkt końcowy

Wg aktualnego projektu obwodnica ma przechodzić wiaduktem na południową stronę autostrady A4 i mieć koniec na rondzie na ul. Śląskiej. To jest bez sensu, ponieważ nowa droga powinna zapewnić ciągłość DK79 od okolicy Woli Filipowskiej lub Dulowej na wschodzie do osiedla Byczyna w Jaworznie na zachodzie. Kończenie jej na rondzie na ulicy Śląskiej w Chrzanowie nie ma logicznego uzasadnienia. Dochodząca tam DW933 za parę lat z pewnością będzie przeniesiona na tzw. Drogę Współpracy Regionalnej (węzeł w Jaworznie). Wiadukt nad autostradą i przekop przez wzgórza będą bardzo kosztowne.

W związku z powyższym wnoszę o dokonanie przeglądu założeń do tego projektu i ich aktualizację – w tym szczególnie w zakresie wyżej wymienionych parametrów.

Według mojej wiedzy dokonywanie okresowych przeglądów projektu i jego aktualizacja jest procedurą, która powinna być standardowa. Od roku 2022 upłynęły już 4 lata i wiele się zmieniło a droga ta ma być zbudowana za kolejne 4 lata.

Załączam kopie fragmentów dwóch wybranych archiwalnych dokumentów.

Załączam też propozycję przebiegu obwodnicy z uwzględnieniem moich uwag jw. Różni się ona od prezentowanego na ww. stronie internetowej wariantu W1mpzpV2 tylko początkowym i końcowym fragmentem – jak napisane w powyższych uwagach.

W moim przekonaniu taki wariant byłby optymalny.

Dodatkowo, przy tej okazji, postuluję przemianowanie aktualnego węzła autostradowego „Balin” na „Chrzanów” a węzła „Chrzanów” na „Chrzanów Wschód” lub „Chrzanów – Trzebinia”.

Przyczyna widoczna na mapie - a w przepisach chyba też.

Z poważaniem

Załączniki:

3 załączniki

1.3.65. Zamawiający – należy przez to rozumieć jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej (GDDKiA) obowiązującą do stosowania ustawy *Prawo zamówień publicznych*.

1.3.66. ZOPI – Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych - powoływany jest przez dyrektora właściwego Oddziału GDDKiA w celu oceny projektów przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie budowy lub przebudowy dróg krajowych, dla których inwestorem jest GDDKiA zgodnie z Zarządzeniem Nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 lipca 2018 roku w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych

Przytoczona powyżej definicje należy odnieść do wszystkich Dokumentów Procesu Przygotowania Inwestycji wymienionych w pkt. 1.2.

Pozostałe określenia podstawowe są zgodne z obowiązującymi odpowiednimi polskimi przepisami, polskimi normami i określeniami podanymi w innych częściach Umowy.

Gdziekolwiek przywołano konkretne przepisy prawa, wytyczne, instrukcje itp. należy brać pod uwagę ich najnowsze wydania.

2. WYMAGANIA DLA PROJEKTOWANEJ INWESTYCJI

Głównym celem zamówienia jest opracowanie dokumentacji projektowej niezbędnej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i stanowiącej podstawę do zlecenia realizacji inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy Chrzanowa i Trzebini w ciągu DK79” w systemie projektuj i buduj.

Analiza wariantów w STES-R musi uwzględniać m. in. rozwiązania po śladzie A4 w 2 wariantach przekroju : A2x3 i obwodnice Chrzanowa i Trzebini GP2x2 oraz A2x3+2x2 (ciąg główny/tranzytowy + ciąg lokalny).

Wykonawca winien wykonać dokumentację STES-R wykorzystując analizy przeprowadzone w ramach wstępnych korytarzy tras obwodnicy Chrzanowa i Trzebini, które zostały opracowane w ramach „Studium sieciowego z elementami studium korytarzowego, obejmującego odcinek autostrady A4 od węzła Balice I do węzła Mysłowice oraz odcinek DK 79 od wyłączenia projektowanej obwodnicy Zabierzowa do węzła Byczyna na autostradzie A4”.

Analiza wariantów rozpatrywana w STES-R musi uwzględniać zapisy zawarte w pkt. 2.2. Dokumentu 3 (również w odniesieniu do ilości wariantów trasy).

W przypadku jakichkolwiek przesłanek uniemożliwiających wykonanie wariantu wg. wstępnych korytarzy, Wykonawca poinformuje pisemnie o tym fakcie Zamawiającego, podając szczegółową analizę, w której wykaże brak możliwości wykonania takiego wariantu i propozycję jego korekty lub nowego rozwiązania.

2.1 Ogólna charakterystyka projektowanej inwestycji

2.1.1. Przedmiot zadania inwestycyjnego

Zadanie planowane jest w nowoprojektowanym korytarzu i/lub z wykorzystaniem autostrady A4.

Opracowanie STES winno uwzględniać m.in. wariant po śladzie A4 w 2 wariantach przekroju : A2x3 i obwodnice Chrzanowa i Trzebini GP2x2 oraz A2x3+2x2 (ciąg główny/tranzytowy + ciąg lokalny).

Dokumentacja projektowa STEŚ-R wraz z uzyskaniem decyzji DŚU dla zadania pn.:

„Budowa obwodnicy Chrzanowa i Trzebinia w ciągu DK79”

Wstępne korytarze trasy obwodnicy Chrzanowa i Trzebinia do analiz przedstawia opracowanie w ramach „Studium sieciowego z elementami studium korytarzowego, obejmującego odcinek autostrady A4 od węzła Balice I do węzła Mysłowice oraz odcinek DK 79 od wyłączenia projektowanej obwodnicy Zabierzowa do węzła Byczyna na autostradzie A4”.

Wymienione powyżej opracowanie stanowi podstawę do dalszych analiz wariantowania przebiegów tras obwodnicy na etapie STEŚ-R.

Na przedmiotowym obszarze zlokalizowane są parki krajobrazowe wraz z otulinami, tereny obszarów górniczych.

a) Planowana lokalizacja:

- województwo: małopolskie, (opcjonalnie śląskie)
- powiat: chrzanowski (opcjonalnie krakowski, Jaworzno)
- gmina: Trzebinia, Chrzanów (opcjonalnie Jaworzno –
rozbudowa węzła Byczyna na A4)

b) Planowane parametry techniczne drogi krajowej nr 79:

- Klasa techniczna drogi: GP
- Prędkość projektowa: $V_p = 70/100$ km/h
- Przekrój poprzeczny: 2 x 2 pasy ruchu
- Szerokość jezdni: 7,0m
- Szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- Szerokość pasa dzielącego: 4,0 m
- Szerokość pasa awaryjnego: brak
- Kategoria ruchu: KR6 (do weryfikacji na etapie kolejnych faz dokumentacji)
- Nośność nawierzchni: 115 kN/oś

Parametry techniczne pozostałych dróg publicznych należy projektować jako minimalne. Należy je zweryfikować przy udziale właściwych zarządców dróg i uzyskać ich uzgodnienie dot. klasy drogi, nośności i kategorii ruchu.

c) Planowany wstępnie zakres rzeczowy przedmiotowej inwestycji (uzależniony od przyjętych przebiegów trasy) obejmuje m.in:

- budowę nowego odcinka drogi krajowej,
- ewentualną rozbudowę autostrady A4,
- ewentualną budowę węzłów lub skrzyżowań skanalizowanych na początku i na końcu obwodnicy,
- ewentualną rozbudowę, budowę węzłów na autostradzie A4,
- budowę skrzyżowań z drogami innych kategorii lub w uzasadnionych przypadkach budowę węzłów drogowych,
- budowę i ewentualną przebudowę obiektów inżynierskich (obiekty mostowe oraz inne obiekty inżynierskie jak np. przepusty, konstrukcje oporowe) zgodnie z potrzebami określonymi w dokumentacji projektowej,
- ewentualną budowę i przebudowę ulic miejskich,
- budowę połączeń komunikacyjnych do obsługi terenów przyległych do projektowanej drogi - parametry techniczne (szerokość, nośność, V_p) należy

Jaworzno

Trzebinia

węzół Bałin

węzół Bączyna

węzół Chrzanów

Chrzanów

obwodnica Chrzanowa i Trzebinia



