

S7 DROGA EKSPRESOWA KRAKÓW – MYŚLENICE

**UWAGI DO STEŚ
BRAK MOŻLIWOŚCI PORÓWNIANIA
WARIANTÓW**

Spis treści

Brak wielokryterialnej analizy porównawczej dla wariantów D, E, F.....	3
Analiza wyłącznie pierwszych odcinków dla wariantów D, E, F.....	4
Brak opracowań dla dalszych odcinków wariantów D, E, F	5
Brak opracowań dla dalszych odcinków wariantów D, E, F	6
Przyjęcie innej podstawy wyceny dla dodatkowych wariantów D, E, F.....	7

Brak wielokryterialnej analizy porównawczej dla wariantów D, E, F

W opracowaniach wykonawcy STEŚ:

- Analiza dodatkowych wariantów na odcinku decyzyjnym nr 1 Kraków (A4) – Głogoczów (S52-BDI)
- Analiza dodatkowych wariantów na odcinku decyzyjnym nr 1 Kraków (A4) – Głogoczów (S52-BDI) SUPLEMENT

nie pokazano wielokryterialnej analizy porównawczej wariantów D, E, F w zestawieniu z pozostałymi analizowanymi wariantami.

Takie postępowanie wykonawcy jest niezrozumiałe i wprowadza zamawiającego w błąd, nie dając mu możliwości rzetelnego wyboru wariantów. Dotyczy to również obywateli.

Analiza wyłącznie pierwszych odcinków dla wariantów D, E, F

W ww. opracowaniach przedstawiono wyłącznie analizy związane z odcinkami pierwszymi dla czterech, a następnie dla trzech wariantów nazwanych D, E, F. Już analizy dla tych odcinków nie dają możliwości porównania ich z analogicznymi odcinkami w innych opracowaniach, bowiem wielokryterialna analiza porównawcza dla wariantów D, E, F nie uwzględnia wszystkich podkategorii analizowanych dla innych wariantów.

Poniżej pokazano różnice w podkategoriach dla wcześniej opracowanych 50 wariantów, oraz dla wariantów dodatkowych D, E, F.

Podkategorie transportowo-ruchowe dla wcześniej opracowanych wariantów (czerwonymi ramkami zaznaczono podkategorie, których nie uwzględniono w wariantach dodatkowych):

		Obiekty wpisane do ewidencji zabytków	5	szk.
		Średnia ważona - suma iloczynów PK (Obiekty zabytkowo-historyczne)		
Transportowo-ruchowe	5	Długość dróg (S7 i/lub BDI)	4	m
		Odległości pomiędzy kluczowymi punktami węzłowymi sieci DSR Kraków Mistrzejowice I - Głogoczków	4	m
		Liczba węzłów	4	szt.
		Prognoza ruchu (SDR)	5	poj./dobę
		Dodatkowe natężenie na A4 (SDR)	4	poj./dobę
		Ilość przecinanych dróg	3	szt.
		Natężenie ruchu ciężkiego na projektowanej trasie	4	poj./dobę
		Natężenie ruchu pozostające na zastępowanym ciągu drogowym	5	%
		Dostępność demograficzna	4	szt.
		Zmiana długości sieci dróg krajowych	3	m
		Ocena punktu włączenia do A4 (wg opracowania dot. pkt początkowych i końcowych)	4	-
		Średnia ważona - suma iloczynów PK (Transportowo-ruchowe)		
		Średnia ważona - suma iloczynów P - bez uwzględnienia kategorii		
		Średnia ważona - Przestrzenno-społeczne		0.15
		Średnia ważona - Ekonomiczne		0.25
		Średnia ważona - Środowiskowe		0.25
		Średnia ważona - Transportowo-ruchowe		0.35
		Średnia ważona - suma iloczynów P		

Podkategorie transportowo-ruchowe dla dodatkowych wariantów D, E, F:

		Obiekty wpisane do ewidencji zabytków	W	Wzrost
Średnia ważona - suma iloczynów PK (Obiekty zabytkowo-historyczne)				
Transportowo-ruchowe	5	Długość dróg (S7)	4	m
		Liczba węzłów	4	szt.
		Prognoza ruchu (SDR)	5	poj./dobę
		Ilość przecinanych dróg	3	szt.
		Natężenie ruchu ciężkiego na projektowanej trasie	4	poj./dobę
		Natężenie ruchu pozostające na zastępowanym ciągu drogowym	5	%
		Dostępność demograficzna	4	szt.
		Zmiana długości sieci dróg krajowych	3	m
Średnia ważona - suma iloczynów PK (Transportowo-ruchowe)				
Średnia ważona - suma iloczynów P - bez uwzględnienia kategorii				
Średnia ważona - Przestrzenno-społeczne			0.15	
Średnia ważona - Ekonomiczne			0.25	
Średnia ważona - Środowiskowe			0.25	
Średnia ważona - Transportowo-ruchowe			0.35	
Średnia ważona - suma iloczynów P				

Jaki jest sens przygotowania analizy wyłącznie dla pierwszych odcinków wariantów drogi, na dodatek na innych podkategoriach niż dla pozostałych wariantów? To bardzo nieprofesjonalne podejście wykonawcy do powierzonego mu zadania.

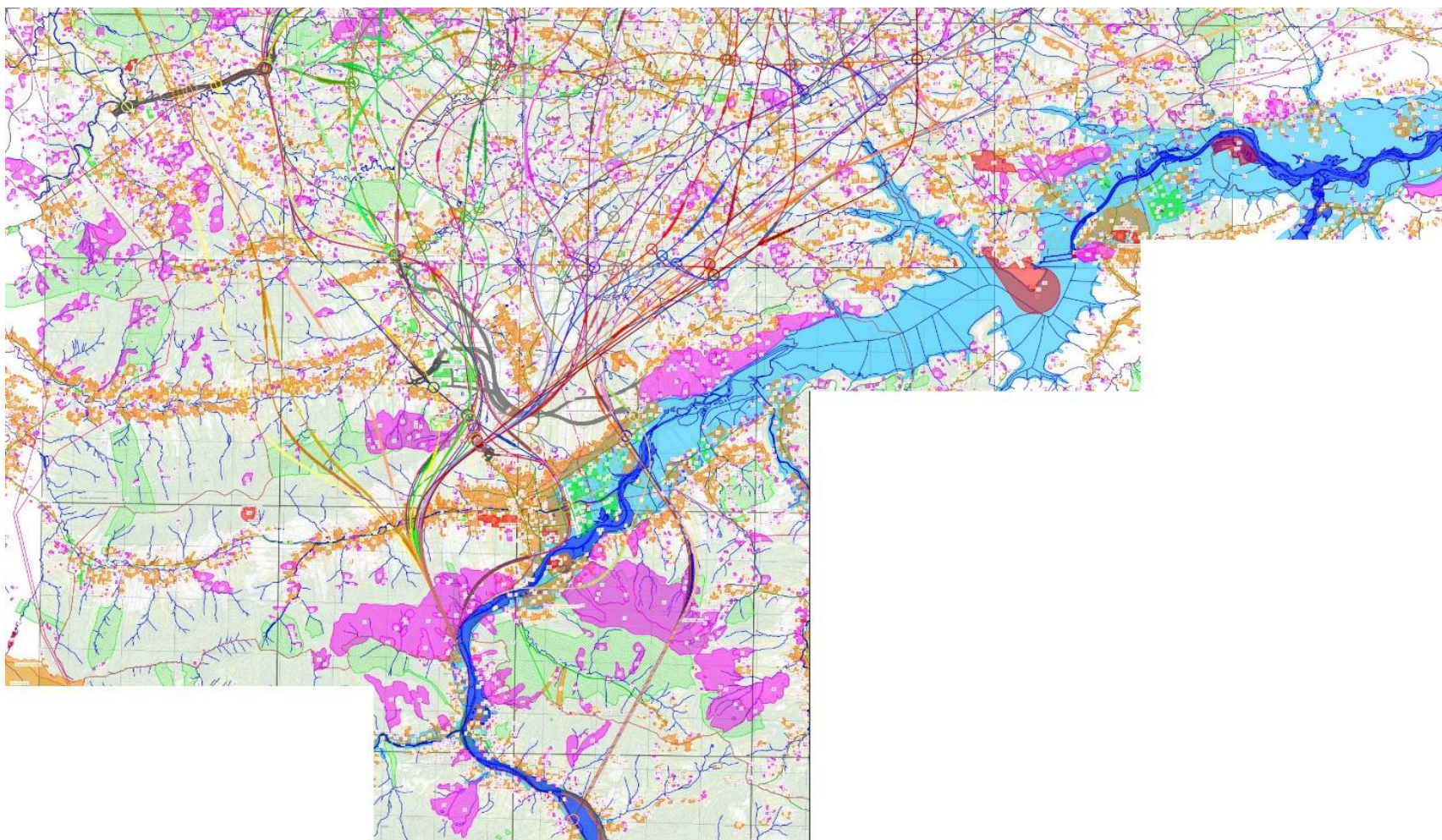
Brak opracowań dla dalszych odcinków wariantów D, E, F

Zgodnie z dodatkowym zamówieniem GDDKiA (pismo OKR.I-1.4110.53.17.2025.MŚ z dnia 9.07.2025) dalsze odcinki 2 i 3 wariantów D, E, F (odcinki węzeł Głogoczków – węzeł Myślenice oraz odcinki przez Myślenice) miały stanowić odcinki przeanalizowane we wcześniej opracowanych wariantach, oraz rozwiązanie po istniejącej trasie DK7.

Założenie to nie zostało zrealizowane. Dalsze odcinki wariantów D, E, F mają odmienny przebieg niż w innych wariantach, oraz inny niż w analizowanej trasie przebudowy DK7. Dla tych nowych przebiegów brak jest jakichkolwiek informacji i danych.

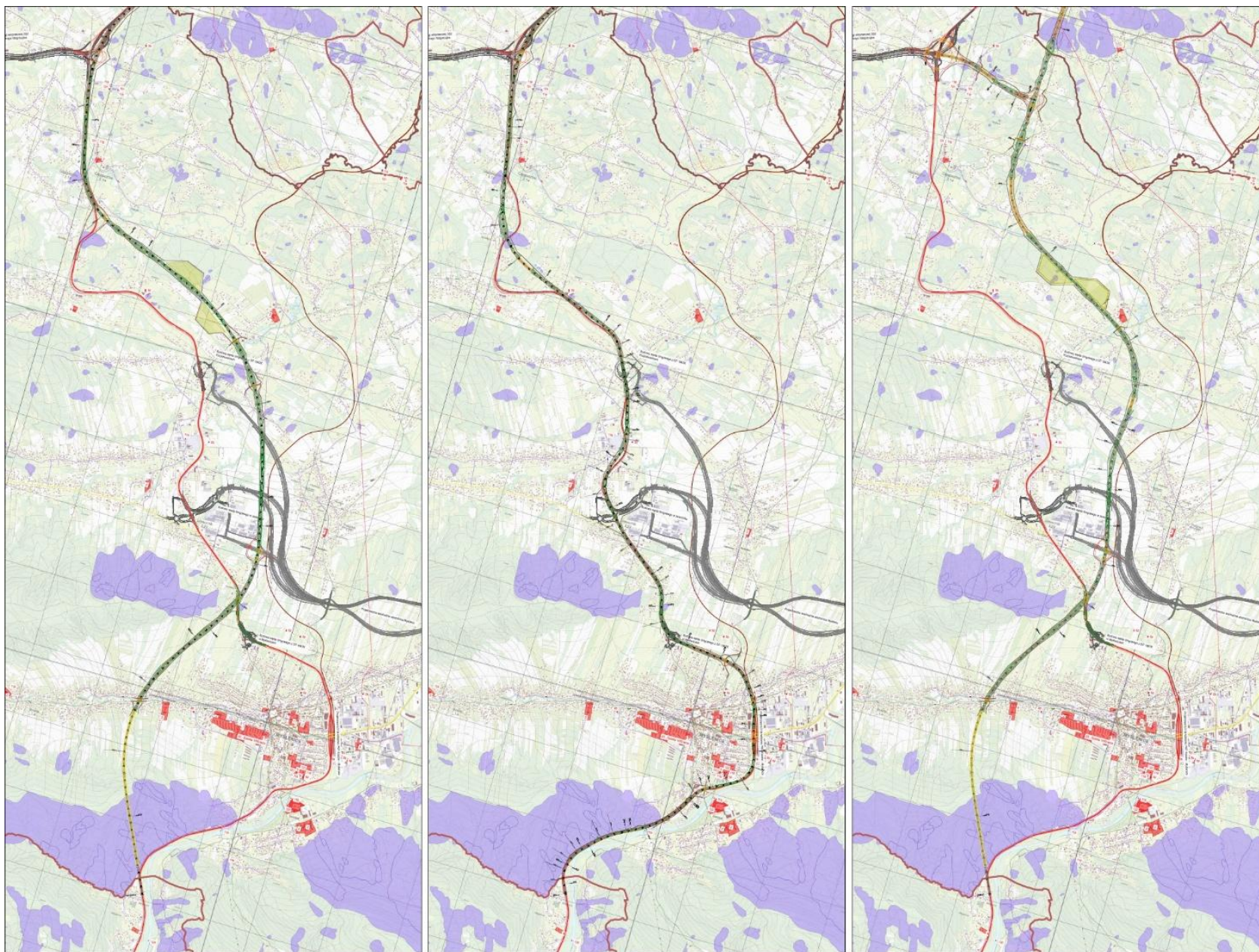
Poniżej rysunek z porównaniem dalszych odcinków wcześniejszych wariantów oraz dodatkowych wariantów D, E, F.

Dalsze odcinki dla wcześniej opracowanych wariantów:



Brak opracowań dla dalszych odcinków wariantów D, E, F

Dalsze odcinki dla dodatkowych wariantów D, E, F:



Przyjęcie innej podstawy wyceny dla dodatkowych wariantów D, E, F

W opracowaniach STEŚ:

- II.3 Wskaźnikowe koszty poszczególnych wariantów oraz wskaźniki rzeczowe i koszty finansowe
- Analiza dodatkowych wariantów na Odcinku Decyzyjnym nr 1 Kraków (A4) – Głogoczów (S52 – BDI) SUPLEMENT

podano zakładane koszty budowy poszczególnych wariantów.

W tych opracowaniach przyjęto inne stawki cenowe dla wariantów:

- dla wariantów A, B, C w pierwszym ww. opracowaniu: średnie ceny rynkowe, pozyskane z zakończonych postępowań przetargowych zorganizowanych przez GDDKiA O/Katowice w IV kwartale 2024 roku, przeliczone współczynnikami regionalnymi opublikowanymi w zeszytach SEKOCENBUD.
- dla wariantów D, E, F w drugim ww. opracowaniu: średnie ceny rynkowe, pozyskane z zakończonych postępowań przetargowych zorganizowanych przez GDDKiA O/Katowice w II kwartale 2025 roku, przeliczone współczynnikami regionalnymi opublikowanymi w zeszytach SEKOCENBUD.

W związku z tym nie ma możliwości porównania kosztów tych wariantów. Jest to niedopuszczalne zarówno dla zamawiającego (GDDKiA), jak też dla społeczeństwa, które chce ocenić poszczególne warianty.

Rozumiemy, że trzy dodatkowe warianty zostały wycenione wg cen aktualnych w okresie ich analizy, jednak dla rzetelności porównania wszystkich sześciu wariantów należało dodatkowo zestawić koszty budowy wszystkich wariantów. Brak takiego porównania należy uznać za wprowadzanie zamawiającego w błąd i może doprowadzić do bardzo znaczącej niegospodarności.