

**Zespół opiniodawczy do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego**

**Budowa drogi ekspresowej  
S7 Kraków - Myślenice**



**Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad**

**Raport częściowy z prac Zespołu S7**

**Warszawa, 30 czerwca 2026 r.**

## 1. Status i skład Zespołu

Zgodnie z decyzją Ministra Infrastruktury koordynacja dalszych działań związanych z pracami przygotowawczymi dla budowy drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice przeniesiona została do Centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jednocześnie przewidziano szersze włączenie strony społecznej oraz samorządowej w proces decyzyjny.

Zgodnie z § 4 Statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 5 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 9.02.2017 r. *w sprawie nadania statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad* powołany został Zespół ds. kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego. Został on powołany na podstawie Zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 25.03.2026 r. *w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego*. Zarządzenie nr 5 Generalnego Dyrektora zostało zmienione Zarządzeniem nr 13 z dnia 14 maja 2026 r. *zmieniającym zarządzenie w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego*.

Celem działania Zespołu jest zebranie wniosków i uwag w zakresie kryteriów wyboru optymalnego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego uwzględniających potrzeby społeczne, aspekty środowiskowe i ekonomiczne oraz wymogi techniczne, a także wag tych kryteriów oraz przygotowanie raportu podsumowującego prace Zespołu. Zadaniem Zespołu jest również zebranie wniosków i uwag w zakresie zasad wyboru wariantów drogi ekspresowej S7 do dalszych prac.

W skład Zespołu wchodzi:

- Przewodniczący Zespołu - Tomasz Kwieciński,
- dwóch przedstawicieli Wojewody Małopolskiego,
- po jednym przedstawicielu jednostek samorządu terytorialnego: a) województwa małopolskiego, b) powiatów: krakowskiego, myślenickiego i wielickiego, c) Miasta Krakowa, d) gmin: Biskupice, Dobczyce, Gdów, Kłaj, Liszki, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Pcim, Siepraw, Skawina, Sułkowice, Świątniki Górne i Wieliczka,
- przedstawiciele strony społecznej - po jednym przedstawicielu stowarzyszeń, komitetów lub organizacji działających na obszarze jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa powyżej, zaangażowanych w prace przygotowawcze drogi ekspresowej S7 na terenie woj. małopolskiego,
- dziesięciu pracowników Centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dodatkowo do prac Zespołu włączono środowisko naukowe, które pełni funkcję opiniodawczą:

- dr inż. Marcin Budzyński - Politechnika Gdańska,
- dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz - Instytut Badawczy Dróg i Mostów,

- dr hab. Dariusz Tłoczyński - Politechnika Gdańska,
- dr Edyta Majer - Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy.

Mając na uwadze zaangażowanie strony samorządowej i społecznej, przy wsparciu środowiska naukowego oraz zapewnieniu transparentnego przebiegu prac Zespołu, możliwe jest wspólne wypracowanie trwałych i merytorycznie uzasadnionych podstaw dla dalszych działań dotyczących przyszłego kształtu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego.

## **2. Podsumowanie dotychczasowej pracy**

W ramach podjętych działań GDDKiA pracowała nad kierunkami działań inwestorskich, w wyniku których miało miejsce:

- wycofanie rekomendacji GDDKiA dla sześciu wstępnych wariantów S7;
- przejście koordynacji przygotowania przebiegu trasy S7 przez Centralę GDDKiA w Warszawie;
- wdrożenie bezpośredniego nadzoru Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- szerokie włączenie strony społecznej i samorządowej na wczesnym etapie prac przygotowawczych;
- zapewnienie transparentności prac Zespołu (posiedzenia organizowane w Krakowie i transmitowane online);
- zaangażowanie strony społecznej i samorządowej w określenie obszarów i kwestii ważnych dla oceny wariantów przebiegów drogi;
- zaangażowanie środowiska naukowego w prace Zespołu.

Powołany Zespół stanowi ciało opiniodawcze, którego praca przekłada się na wymierne rezultaty i rekomendacje przedstawione poniżej:

- istotnie zwiększenie wagi kryteriów społecznych, nawet do 35 proc.;
- kwestie techniczne zadaniem inżynierów, a nie strony społecznej i samorządowej;
- zdiagnozowanie i weryfikacja błędów części obliczeniowej w wielokryterialnej analizie porównawczej wariantów przebiegu drogi;
- omówienie wspólnie ze stroną społeczną i samorządową kryteriów oceny wariantów trasy S7 - część zaproponowanych kryteriów uległa modyfikacjom, a część wskazana przez stronę społeczną została ujęta w formularzach opinii;
- zebranie uwag i wniosków w zakresie kryteriów i podkryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego uwzględniających potrzeby społeczne, aspekty środowiskowe i ekonomiczne oraz wymogi techniczne;
- dokładna analiza i weryfikacja danych zebranych w oficjalnych rejestrach, usuwanie nieścisłości z geodezyjnych baz danych;
- rozszerzenie obszaru analiz o tereny na zachód od Krakowa (Morawica), a w konsekwencji rozszerzenie zakresu map (m.in. z obszarami wyłączeń) o całą gminę Liszki;

- istotne rozszerzenie katalogu obszarów kwalifikowanych do bezwzględnego omińnięcia, obejmujące m.in.:
  - strefy Ochrony Uzdrowiska Swoszowice B i C - po analizie wniosków strony społecznej podjęta została decyzja o konieczności omińnięcia całego obszaru Uzdrowiska Swoszowice (tj. wszystkich stref ochrony uzdrowiskowej: A, B, C);
  - obszary dawnych wyrobisk górniczych Kopalni Wieliczka oraz obszary górnicze kategorii IV i V Kopalni Otworowej „Barycz”. Pozyskaliśmy zarówno aktualne materiały dotyczące deformacji terenu (osiadań), jak też dane historyczne dotyczące dawnej eksploatacji złóż soli. W oparciu o te dane podjęta została decyzja o konieczności omińnięcia całego dawnego (zniesionego) terenu górniczego Otworowej Kopalni Soli „Barycz”. Analogiczną decyzję podjęto w przypadku Kopalni w Wieliczce – założono konieczność omińnięcia zarówno części zabytkowej, jak i niezabytkowej;
  - ujęcia wód podziemnych i powierzchniowych wraz z ich strefami ochrony bezpośredniej;
  - cały obszar Jeziora Dobczyckiego, włącznie ze strefami ochronnymi ustanowionymi dla ujęcia wody powierzchniowej ze Zbiornika Dobczyckiego, obejmującymi strefę ochrony bezpośredniej oraz strefę ochrony pośredniej I rzędu (mieszczącą się w całości w obrębie jeziora);
  - weryfikację oraz wprowadzenie kolejnych obszarów wyłączonych, w szczególności nowych osiedli klasyfikowanych jako zabudowa luźna jednorodzinna, choć faktycznie jest to obszar dość gęsto zabudowany;
  - uwzględnienie kwestii potencjalnego wpływu inwestycji na zasoby wód podziemnych - wzięto pod uwagę liczne głosy strony społecznej dotyczące konieczności zminimalizowania oddziaływania na wody podziemne oraz ochrony ujęć i - poza ww. wyłączeniami - zaproponowano szereg podkryteriów o charakterze destymulant odnoszących się do przebiegu przyszłej S7 przez GZWP, Główne Użytkowe Piętra Wodonośne czy strefy ochrony pośredniej ujęć.

Dodatkowo w toku prac Zespołu wprowadzono szereg zmian proceduralnych i organizacyjnych stanowiących odpowiedź na postulaty zgłaszane przez stronę społeczną i samorządową:

- doprecyzowanie opiniodawczego charakteru Zespołu poprzez zmianę Zarządzenia Generalnego Dyrektora oraz jednoznaczne określenie zakresu jego kompetencji;
- rezygnacja z pierwotnie planowanego systemu głosowań i zastąpienie go formularzami opinii umożliwiającymi przedstawienie stanowisk przez stronę społeczną, samorządową oraz administrację rządową;
- przesunięcie harmonogramu prac Zespołu oraz odroczenie uruchomienia formularzy opinii do czasu publikacji kompletnych materiałów, map obszarów wyłączonych i informacji o kryteriach kwalifikacji poszczególnych terenów.

Część przedstawicieli samorządów i strony społecznej stoi na stanowisku, że ww. działania nie realizują zgłaszanych postulatów, a Zespół nie gwarantuje realnego dialogu i stanowi

jedynie działania pozorowane. Celem Zespołu jest przeprowadzenie prac w sposób jasny, czytelny i obiektywny.

### **3. Posiedzenia Zespołu – podsumowanie informacji**

Dotychczas odbyło się pięć spotkań Zespołu. Spotkania odbywają się stacjonarnie w budynku Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie przy ul. Basztowej 22.

Pierwotny harmonogram prac Zespołu zaprezentowany na I posiedzeniu, który przewidywał m.in. już od II posiedzenia sukcesywne głosowania nad kolejnymi grupami kryteriów i ich wagami, został zmieniony. W szczególności zmiany w harmonogramie dokonano w wyniku przebiegu I posiedzenia oraz zgłaszanych przez uczestników uwag dotyczących kompletności materiałów niezbędnych do wypełnienia formularzy opinii.

Aktualny harmonogram prac Zespołu (po zmianach) przedstawia się następująco:

27 marca 2026 r. - przekazanie materiałów do prac Zespołu,

10 kwietnia 2026 r. - I posiedzenie,

24 kwietnia 2026 r. - II posiedzenie,

15 maja 2026 r. - III posiedzenie,

29 maja 2026 r. - IV posiedzenie,

12 czerwca 2026 r. - V posiedzenie,

30 czerwca 2026 r. - przekazanie materiałów niezbędnych do wypełnienia formularzy opinii,

10 lipca 2026 r. - VI posiedzenie,

31 lipca 2026 r. - zakończenie zbierania formularzy opinii,

21 października 2026 r. - publikacja wyników z zebranych formularzy opinii oraz raportu z prac Zespołu,

6 listopada 2026 r. – prezentacja wyników i wniosków z analizy wielokryterialnej oraz wybór wariantów do STEŚ właściwego.

#### **➤ I posiedzenie Zespołu odbyło się 10 kwietnia 2026 r.**

Podczas spotkania zostały przekazane informacje w zakresie powołania Zespołu i celu jego pracy. Podkreślono, że celem Zespołu nie jest przygotowanie wariantów przebiegu trasy drogi ekspresowej S7, lecz omówienie kryteriów wyboru optymalnego wariantu i wag tych kryteriów. Ponadto poinformowano, że w pracach Zespołu biorą udział następujące strony zgłoszone zgodnie z informacjami przekazanymi podczas spotkania 12 marca 2026 r. w Warszawie: społeczna – 48 podmiotów, samorządowa – 19 jednostek, Wojewoda Małopolski, GDDKiA.

Istotną częścią posiedzenia była dyskusja i zgłaszanie uwag przez stronę społeczną i samorządową, które dotyczyły m.in.:

- wątpliwości co do roli Zespołu i legalności procedury,
- jakości i kompletności danych (np. map geodezyjnych, opracowań firmy IVIA),
- wyłączenia niektórych obszarów z analiz,
- braku pełnej transparentności i dostępu do materiałów,
- obaw o wpływ inwestycji na mieszkańców, środowisko i gospodarkę lokalną.

Przewodniczący Zespołu wskazał, że:

- żaden wariant nie jest obecnie przesądzony,
- analiza zostanie skorygowana i uzupełniona o nowe dane,
- błędy w dokumentacji przygotowanej przez IVIA są stopniowo poprawiane,
- Zespół ma charakter doradczy (rekomenduje kryteria), a decyzje podejmie GDDKiA.

Spotkanie zakończyło się zapowiedzią dalszych prac, aktualizacji harmonogramu oraz kontynuacji dyskusji nad kryteriami wyboru wariantów.

Na skutek wniosków i zastrzeżeń zgłoszonych podczas I posiedzenia Zespołu zostało zmienione Zarządzenie nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 25.03.2026 r., jak podano w pierwszej części raportu.

## ➤ **II posiedzenie Zespołu odbyło się 24 kwietnia 2026 r.**

Na spotkaniu Przewodniczący Zespołu przypomniał, że Zespół ma charakter opiniodawczy – zbiera uwagi do kryteriów wyboru wariantu S7, a wyniki prac posłużą do analizy wielokryterialnej i wyboru wariantów do dalszych prac (STEŚ). Ponadto wskazał, że analizowany obszar Skawina – Niepołomice pozostaje aktualny, a postulat strony społecznej poszerzenia obszaru (np. o Morawicę, Podłęże) – nie został uwzględniony. Decyzje w zakresie wielkości obszaru dla drogi ekspresowej opierają się na wcześniejszym Studium Korytarzowym. Lista obszarów wykluczonych jest ciągle aktualizowana, niezamknięta, tworzona na podstawie danych oraz przy uwzględnieniu uwag społecznych. Obszary wyłączeń obejmują m.in. Uzdrowisko Swoszowice (strefy B i C), dużą część Wieliczki (teren kopalni), cmentarze, szkoły, obiekty kultu. Poinformował również o zmianach pracy Zespołu, rezygnacji z głosowania na rzecz formularzy opinii w formie elektronicznej, które będą wypełniane w czerwcu.

Wskazano cztery główne kryteria oceny wariantów:

- społeczne,
- ekonomiczne,
- funkcjonalno-techniczne,
- przyrodnicze

oraz wagi głównych kryteriów:

- bazowo: 25 % każde kryterium,
- dopuszczalny zakres zmian:  $\pm 10$  % (przedział od 15 do 35 %).

Strona społeczna zakomunikowała potrzebę zwiększenie wagi społecznej (nawet 60 %), natomiast eksperci i GDDKiA poinformowali, że wymagana jest pewna równowaga między kryteriami głównymi. Mając na uwadze zrównoważony rozwój musi być uwzględniony wpływ wszystkich kryteriów, co oznacza, że nie powinno się w sposób znaczący preferować tylko wybranej grupy kryteriów. Propozycja 60 % dla jednego kryterium przekładałaby się na marginalizację wpływu pozostałych kryteriów.

Omówiono grupę kryteria Społeczne.

Wskazano, że duża liczba podkryteriów może rozmywać znaczenie kryterium społecznego - im więcej podkryteriów, tym każde ma mniejszy realny wpływ na wynik.

Strony społeczne i samorządowe wskazały, że obszar analiz jest za wąski, z góry ograniczający warianty. Zarzuciły, że mapy przygotowane przez firmę IVIA są niekompletne i niespójne. Ponadto wskazały na obawy związane z budową drogi, takie jak np.: zdrowotne (hałas, zanieczyszczenia), wysiedlenia ludzi, bliskość zabudowy. W związku z tym wysunięto postulaty: większej odległości od drogi (np. 500 m) i większej wagi kryteriów społecznych. Poruszona została także kwestia prognozy ruchu bazującej na nieaktualnych danych. Przewodniczący Zespołu poinformował, że korzysta z oficjalnego modelu ruchu, aktualizacja możliwa będzie dopiero na podstawie danych z nowego modelu zaktualizowanego przez CUPT.

Kluczowe wnioski z II posiedzenia Zespołu:

- proces jest wciąż w fazie kształtowania kryteriów, a nie wyboru trasy drogi,
- największe znaczenie będą miały:
  - wagi kryteriów,
  - zakres obszaru analiz,
  - lista obszarów wykluczonych,
  - analiza wielokryterialna zdecyduje o wyborze wariantów, a nie pojedyncze stanowiska.

### ➤ **III posiedzenie Zespołu odbyło się 15 maja 2026 r.**

Najważniejsze zagadnienia:

- Zespół ma charakter opiniodawczy, a decyzje w zakresie wyboru wariantu należą do GDDKiA. Opinie przedstawicieli samorządów i strony społecznej będą przekazywane za pośrednictwem formularzy. Na ich podstawie zostanie opracowany raport z prac zespołu wraz z rekomendacjami dla Generalnego Dyrektora w zakresie sposobu prowadzenia analizy wielokryterialnej, w tym wskazania kryteriów, które powinny zostać uwzględnione, oraz przypisanych im wag.
- W wyniku analizy wniosków zgłaszanych przez uczestników, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozszerzyła zakres analiz o cały obszar gminy Liszki,

w tym rozważenie wariantu połączenia S7 z autostradą A4 – od rejonu Morawicy po okolice Niepołomic.

- Zaprezentowano sposób zbierania opinii za pomocą formularzy oraz omówiono formularze dotyczące podkryterium w grupie społecznej. Struktura formularzy ma na celu ułatwienie ich wypełniania.
- Zaprezentowano kryteria w grupach Ekonomiczne i omówiono propozycje podkryteriów zgłoszonych przez komitet społeczny.
- Zaprezentowano proponowane podkryteria w grupie Funkcjonalno-Techniczne oraz omówiono propozycje podkryteriów zgłoszonych przez komitety społeczne.
- Trwa aktualizacja map obszarów wyłączonych, obejmujących m.in. tereny objęte szkodami górniczymi, uzdrowiska. Na mapach pojawiają się również obszary zabudowy, które w bazie danych obiektów topograficznych (BDOT) zostały sklasyfikowane jako zabudowa jednorodzinna, jednak w rzeczywistości w części przypadków stanowią zabudowę wielorodzinną. Obszary te są weryfikowane i analizowane pod kątem konieczności ich wykluczenia z przebiegów wariantów.
- Część przedstawicieli strony społecznej poinformowała o wstrzymaniu udziału w kolejnych spotkaniach Zespołu ze względu na liczne uwagi dotyczące:
  - braku pełnego dialogu,
  - niedostatecznych danych,
  - ryzyk środowiskowych i geologicznych.

Jednocześnie zadeklarowała gotowość do wznowienia rozmów podczas spotkania 11 września. Uzależnia dalszy udział od spełnienia określonych warunków.

#### ➤ **IV posiedzenie Zespołu odbyło się 29 maja 2026 r.**

Na spotkaniu Wojewoda Małopolski poinformował, że 23 maja 2026 r. 22 komitety wystosowały do przedstawicieli administracji rządowej wspólne pismo o wstrzymaniu udziału w spotkaniach Zespołu, stawiając m.in. następujące zarzuty:

- brak realnego dialogu,
- brak wpływu społeczeństwa,
- „pozorna” rola ekspertów,
- narzucone zasady pracy.

Przedmiotowe pismo zostało skierowane do Ministra Infrastruktury.

Przewodniczący Zespołu poinformował o otrzymaniu wystąpienia strony społecznej i wskazał, że odpowiedź zostanie przekazana pisemnie. Podkreślił uwzględnienie części postulatów, w tym rozszerzenie analiz w kierunku A4 w rejonie Morawicy. Zaznaczył ciągły charakter aktualizacji danych i wskazał, że nowe zgłoszenia mogą być nadal składane oraz będą weryfikowane pod kątem ewentualnego uznania za obszary do bezwzględnego wykluczenia.

Kolejne komitety z zachodniej części gminy Wieliczka zawiesiły udział w pracach Zespołu. Łącznie decyzję tę podjęło 10 organizacji, wskazując jako główną przyczynę brak realnego wpływu na przebieg prac oraz niewystarczający dialog.

Jednocześnie część komitetów nadal aktywnie współpracuje w ramach Zespołu.

Podczas spotkania poruszono temat uwzględnienia w analizie wielokryterialnej zgodności planowanej inwestycji z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wyjaśniono, że zgodnie ze specustawą drogową uzyskanie decyzji ZRID dla inwestycji drogowej nie jest uzależnione od zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Planowana droga nie jest ujęta w obowiązujących planach miejscowych żadnej z gmin, wykorzystanie tego kryterium na obecnym etapie nie miałyby charakteru różnicującego dla analizowanych wariantów.

Zaprezentowane zostały proponowane kryteria przyrodnicze, takie jak np. kolizje z obszarami Natura 2000 czy formami ochrony przyrody (parkami krajobrazowymi, pomnikami przyrody itd.), a także omówiono propozycje podkryteriów zgłoszonych przez komitety społeczne.

Wyjaśniono m.in., że podkryterium dotyczące kolizji drogi z zabudową mieszkaniową zwartą oraz użyteczności publicznej nie zostało uwzględnione do analizy wielokryterialnej, gdyż obszary z taką zabudową są wykluczone. Ponadto proponowane przez komitety kryterium oddziaływanie hałasu na tereny zamieszkałe jest możliwe na dalszym etapie prac, gdy będzie opracowywana analiza akustyczna. Częściowo zagadnienie zostało już w pewnym zakresie uwzględnione w ramach kryteriów społecznych.

Na spotkaniu poinformowano, że obszar analiz został rozszerzony o gminę Liszki. Wykonywana jest aktualizacja map. Obszar gminy Zabierzów nie będzie objęty analizą, obszar po drugiej stronie autostrady A4 jest wyłączony z analizy.

Omówiono metody wyboru wariantu do STEŚ właściwego i propozycje metod. Proces przygotowania inwestycji jest dwuetapowy: w pierwszej fazie analizuje się do 50 wariantów i wybierane zostaną trzy do dalszych prac. Druga faza obejmuje ich doprecyzowanie oraz przygotowanie analiz i dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji środowiskowej.

Odniesiono się również do zarzutów dotyczących niejasnej eliminacji wariantów A-F i zapowiedziano, że wszystkie zostaną poddane jednolitej analizie wielokryterialnej. Na jej podstawie wybrane zostaną trzy warianty do etapu STEŚ - głównie najwyżej ocenione, z zastrzeżeniem, że przynajmniej jeden będzie pochodził z innej lokalizacji, by ograniczyć ryzyko środowiskowe. Rozważane jest także uwzględnienie wariantu najlepiej ocenionego społecznie.

Wyjaśniono, że w etapie STEŚ właściwego analiza wielokryterialna będzie prowadzona metodą InRoad-WAP, opracowaną przez konsorcjum czterech uczelni (Politechnika Gdańska, Rzeszowska, Białostocka oraz Uniwersytet Gdański).

Poruszono również kwestię udostępnienia danych z Generalnego Pomiaru Ruchu. Na początku lipca powinien być kompletny raport, który zostanie przekazany do wszystkich zainteresowanych instytucji.

## ➤ **V posiedzenie Zespołu odbyło się 12 czerwca 2026 r.**

Omówiono skorygowany harmonogram działań:

- 30 czerwca 2026 r.: publikacja map obszarów wyłączonych, raport ze spotkań informacyjnych,
- 10 lipca: spotkanie Zespołu,
- 1-31 lipca: wypełnianie formularzy opinii przez uczestników,
- 21 października: publikacja wyników prac Zespołu,
- 6 listopada: prezentacja wyników analizy wielokryterialnej i wariantów wybranych do STEŚ właściwego.

Uczestnicy spotkania zgłaszali wnioski i zarzuty:

- Zarzuty:
  - brak transparentności i zmiana zasad w trakcie procesu,
  - nierówne traktowanie terenów (np. osiedla vs. zabudowa indywidualna).
- Wnioski mieszkańców:
  - wykluczenie wariantów nieskutecznych komunikacyjnie,
  - równe kryteria dla wszystkich obszarów,
  - większa ochrona środowiska i zabudowy.

Przewodniczący Zespołu ponownie przypomniał, że warianty A, B, C, D, E i F utraciły rekomendację Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie nie istnieją jakiegokolwiek warianty przebiegu trasy. Wyjaśnił, że Zespół opracowywał kryteria do oceny wariantów przebiegu trasy z wykorzystaniem metodologii Wielokryterialnej Analizy Porównawczej, dostosowanej do wczesnego etapu inwestycji. Wskazał, że metoda ta ma charakter naukowo-badawczy i po jej formalnym zatwierdzeniu miała być stosowana również w kolejnych projektach. Dodatkowo podkreślił, że analizy ruchowe opierano wyłącznie na danych przygotowanych na zlecenie Generalnej Dyrekcji (GPR oraz raporty dotyczące dróg wojewódzkich), bez wykorzystania źródeł zewnętrznych.

Na spotkaniu przedstawiono zasady wypełniania formularzy opinii. Przygotowano sześć formularzy podzielonych na sześć grup, a każdy formularz omówiono.

Przeprowadzono dyskusję m.in. w zakresie:

- zasadności budowy tuneli (droższe, ale mniej ingerujące w teren),
- wpływu inwestycji na ruch i środowisko,
- roli alternatywnych tras i sieci drogowej.

Omówione zostały zmiany wprowadzone do map. Wskazano, że liczba obszarów do ominięcia znacząco wzrosła na skutek wniosków zgłaszanych podczas spotkań, szczególnie w odniesieniu do zabudowy w centrum miast. Rozpatrywane są również wnioski pisemne.

W przypadku odrzucenia wniosku zostanie przedstawione szczegółowe uzasadnienie wraz z kryteriami oceny w zestawieniu planowanym do prezentacji do 30 czerwca.

Zaprezentowano informacje w zakresie wyników GPR 2025. GPR przedstawia natężenie ruchu w danym roku i dotyczy wyłącznie jego poziomu, a nie kierunków. Dane dla dróg krajowych opublikowano w kwietniu, a dla dróg wojewódzkich są w trakcie odbioru (aktualizacja: materiały odebrane 24 czerwca br.). Pomiary prowadzone są według jednolitych standardów GDDKiA, co zapewnia porównywalność wyników. Omówiono zasady pomiarów, które są rozwijane od ponad 40 lat i obecnie wykorzystują nowoczesne systemy automatyczne. Sieć dróg podzielono na odcinki pomiarowe, a dane są uzupełniane i weryfikowane. Podstawowym wskaźnikiem jest średniodobowy ruch roczny, uwzględniający zmienność dobową, tygodniową i sezonową oraz strukturę pojazdów.

Wskazano, że ruch na drogach krajowych wzrósł o 10%, głównie na trasach międzynarodowych, przy jednoczesnym spadku na drogach niższej klasy, co oznacza przeniesienie ruchu na drogi szybkiego ruchu. Na przykładzie zakopianki pokazano organizację pomiarów, ich różne formy oraz wpływ prac drogowych i zdarzeń losowych. Podkreślono duże wahania ruchu (dobowe, tygodniowe i sezonowe) oraz konieczność jego uśredniania. Analizy wykazały, że część ruchu przenosi się na trasy alternatywne, a niektóre odcinki osiągają granice przepustowości. Wskazano, że drogi projektuje się na podstawie prognoz ruchu (nie ekstremalnych pików), dla 30-letniej perspektywy.

Na końcu podkreślono, że dane GPR stanowią podstawę do projektowania S7 i oceny przyszłych potrzeb transportowych, a decyzja o rozwoju infrastruktury zależy od oczekiwanego standardu obsługi ruchu.

W dalszej części prowadzono dyskusje w zakresie GPR. Poruszono m.in.:

- prognozy ruchu i ich podstawy (modele, macierze ruchu),
- wpływ nowych inwestycji (S7, BDI, węzły).

Wnioski końcowe:

- GDDKiA deklaruje:
  - kontynuację analiz,
  - rozważanie uwzględnienia zgłaszanych uwag społecznych,
  - wybór wariantu na podstawie kryteriów.
- Strona społeczna pozostaje głęboko podzielona, generalnie:
  - sprzeciw wobec inwestycji jest szeroki,
  - obawa przed skutkami inwestycji jest bardzo duża.

Informacje organizacyjne:

- publikacja materiałów: do 30 czerwca,
- kolejne spotkanie: 10 lipca w Krakowie,
- dalsze analizy w okresie wakacyjnym i jesienią.

## **4. Wielokryterialna analiza porównawcza**

Założenia metody wielokryterialnej analizy porównawczej, w tym proponowane kryteria wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 wraz z definicjami kryteriów, ich miarami i charakterystyką, opisano w załączniku nr 6. Zaproponowany zestaw możliwych do zastosowania kryteriów jest połączeniem propozycji kryteriów GDDKiA i strony społecznej. W toku posiedzeń Zespołu, uwzględniając wnioski i uwagi, część kryteriów ujętych w pierwotnej propozycji GDDKiA (materiały do prac Zespołu z 27 marca 2026 r.) zostało skorygowanych, usuniętych bądź wprowadzono nowe kryteria.

## **5. Formularz opinii**

W formularzu opinii ujęto proponowane kryteria wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7. W formularzu opinii oprócz proponowanych kryteriów uwzględniono kwestię ważności kryteriów, wagi kryteriów głównych oraz metodę wyboru wariantów do STEŚ właściwego. Formularz opinii składa się z sześciu części:

- CZĘŚĆ 1/6 – WAGI KRYTERIÓW GŁÓWNYCH,
- CZĘŚĆ 2/6 – GRUPA KRYTERIA SPOŁECZNE,
- CZĘŚĆ 3/6 – GRUPA KRYTERIA EKONOMICZNE,
- CZĘŚĆ 4/6 – GRUPA KRYTERIA FUNKCJONALNO-TECHNICZNE,
- CZĘŚĆ 5/6 – GRUPA KRYTERIA PRZYRODNICZE,
- CZĘŚĆ 6/6 – METODA WYBORU WARIANTÓW DO STEŚ WŁAŚCIWEGO.

Formularz opinii w wersji uproszczonej (tekstowej) stanowi załącznik nr 7.

### **Załączniki:**

Załącznik nr 1 - Protokół z I Posiedzenia Zespołu,

Załącznik nr 2 - Protokół z II Posiedzenia Zespołu,

Załącznik nr 3 - Protokół z III Posiedzenia Zespołu,

Załącznik nr 4 - Protokół z IV Posiedzenia Zespołu,

Załącznik nr 5 - Protokół z V Posiedzenia Zespołu,

Załącznik nr 6 - Wielokryterialna analiza porównawcza – założenia,

Załącznik nr 7 - Formularze opinii.