

Kraków, 29 maja 2026 r.

PROTOKÓŁ

IV posiedzenie

Zespołu opiniodawczego do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego

Posiedzenie rozpoczęło się o 11:00 w budynku Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie przy ul. Basztowej 22. Protokół zawiera kluczowe wypowiedzi osób biorących udział w IV posiedzeniu.

Załącznikami do protokołu są:

- prezentacja GDDKiA,
- skorygowane slajdy nr 18 i 19 z prezentacji GDDKiA,
- listy obecności.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Przywitwała uczestników IV posiedzenia Zespołu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Powitał wszystkich uczestników spotkania. Przekazał głos Wicewojewodzie Małopolskiemu.

Ryszard Śmiątek, Wicewojewoda Małopolski

Poinformował o decyzji części komitetów o zawieszeniu udziału w pracach zespołu. Wskazał, że w dniu 23 maja skierowane zostało wspólne pismo 22 komitetów do przedstawicieli administracji rządowej (premiera, ministra, wojewody oraz przedstawicieli GDDKiA), zawierające stanowisko strony społecznej dotyczące prac zespołu. Zapowiedział odczytanie treści tego stanowiska uczestnikom spotkania.

W oświadczeniu wyrażono stanowczy sprzeciw wobec dotychczasowej formuły działania, sposobu prowadzenia prac zespołu, narzuconego harmonogramu oraz braku przestrzeni do rzeczywistego dialogu. Wskazano, że po dwóch posiedzeniach nie zostały spełnione podstawowe założenia powołania zespołu dotyczące prowadzenia rzeczywistego dialogu ze stroną społeczną i samorządami, a zgłaszane postulaty i pytania pozostają bez odpowiedzi. Podkreślono, że udział ekspertów ma charakter pozorny, a obecna formuła nie zapewnia realnego wpływu uczestników na proces analizy. W związku z tym ogłoszono wstrzymanie udziału w dalszych spotkaniach zespołu.

Jednocześnie zadeklarowano gotowość powrotu do rozmów na spotkaniu 11 września 2026 r. wskazując, aby miejscem spotkania był Urząd Wojewódzki w Krakowie, pod warunkiem przedstawienia:

- 1) potwierdzonego dokumentami poszerzenie obszaru analiz o teren do węzła Morawica,
- 2) poprawionych i rozszerzonych map inwentaryzacyjnych z wyjaśnieniem ostatecznie dobranych kryteriów obszaru do bezwzględnego ominięcia,
- 3) raportu z dotychczasowych konsultacji i odpowiedzi na zgłaszane nieprawidłowości i uwagi,
- 4) założeń i wyników programu naprawczego dla wykonawcy,
- 5) nowych prognoz ruchu, uwzględniających najnowsze dane z Generalnego Pomiaru Ruchu oraz Zintegrowanego Modelu Ruchu,
- 6) analizy szerokiego ringu komunikacyjnego dla całej aglomeracji krakowskiej zakładającego:
 - po stronie zachodniej - połączenie BDI z A4 z ominięciem gęsto zabudowanych obszarów gminy Skawina,
 - po stronie południowej – szerokie obejście na południe od zabudowanych terenów gminy i miasta Myślenice,
 - po stronie południowo-wschodniej – obejście omijające tereny zabudowane w rejonie Dobczyc, z uwzględnieniem stref ochronnych zbiornika Dobczyckiego,
 - po stronie wschodniej – szerokie obejście poza gęsto zabudowane tereny gminy Wieliczka, z uwzględnieniem zarówno części zabytkowej i niezabytkowej kopalni soli.

Analiza powinna być ukierunkowana na wybór możliwie najbardziej zewnętrznego układu komunikacyjnego, ograniczającego konieczność prowadzenia nowych tras przez intensywnie zurbanizowane obszary centralnych części powiatów krakowskiego, myślenickiego i wielickiego oraz gmin o wysokiej intensywności funkcji mieszkaniowej i społecznej,

- 7) nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów z 24 września 2019 r., które wymusza sztywne połączenie drogi S7 z drogą S52 (Beskidzką Drogą Integracyjną).

Bez przeprowadzenia rzetelnej analizy całego układu komunikacyjnego nie będzie możliwe wypracowanie wariantu inwestycji, który mógłby uzyskać akceptację społeczną i samorządową. Wskazano, że warunkiem dalszego udziału strony społecznej jest przeanalizowanie wszystkich możliwych wariantów na poszerzonym obszarze, pracy na pełnych i rzetelnych danych, zapewnienie transparentnej metodologii oraz rzeczywistego wpływu uczestników i ekspertów na dalsze etapy prac zespołu.

Poinformował o skierowaniu pisma do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o przeanalizowanie stanowiska strony społecznej oraz prośbą na wydłużenie prac zespołu, tak aby możliwe było rzetelne i dokładne przeanalizowanie wszystkich zgłoszonych kwestii i argumentów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował o otrzymaniu wystąpienia strony społecznej i wskazał, że odniesienie do niego zostanie przekazane w formie pisemnej. Podkreślił, że część postulatów została już uwzględniona, w szczególności dotycząca poszerzenia obszaru analiz w kierunku zachodnim do planowanego włączenia do autostrady A4 w okolicach Morawicy. Zaznaczył, że proces aktualizacji map i danych ma charakter ciągły. Podziękował osobom przekazującym dodatkowe dane i zapewnił, że zgłaszane informacje są na bieżąco analizowane i uwzględniane. Wskazał, że jeśli są nowe elementy, które w ocenie strony społecznej są istotne do ominięcia, można je nadal wskazywać. Każde zgłoszenie jest weryfikowane i zostanie wskazane czy kwalifikuje się ono do obszarów bezwzględnego wykluczenia.

Następnie przedstawił agendę spotkania:

- 11:00 – 11:15 Informacja w zakresie aktualnego statusu prac
- 11:15 – 11:45 Wolne wnioski
- 11:45 – 12:00 Formularz opinii w zakresie podkryteriów w grupie Ekonomiczne oraz w grupie Funkcjonalno-techniczne
- 12:00– 13:00 Podkryteria w grupie Środowiskowe (prezentacja i dyskusja)
- 13:00 – 13:30 Przerwa
- 13:30 – 14:15 Metody wyboru wariantów do STEŚ właściwego (prezentacja i dyskusja)
- 14:15 – 14:30 Mapa obszarów wyłączonych (aktualizacja)
- 14:30 – 15:00 Wolne wnioski

Katarzyna Adamowicz, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice - obserwator społeczny

Odniosła się do kwestii ubezpieczeń wskazując, że temat ten był poruszany na jednym z wcześniejszych posiedzeń zespołu. Zaznaczyła, że strona społeczna na początku maja złożyła wniosek o udostępnienie informacji publicznej o przekazanie aktualnej dokumentacji ubezpieczeniowej OC. Wyjaśniła, że wnioskowano o kompletną dokumentację obowiązującą na bieżący okres, a także o potwierdzenie jej przyjęcia i weryfikacji. Podkreśliła, że do chwili obecnej strona społeczna nie posiada informacji, czy kontrakt jest objęty ubezpieczeniem, w jakim zakresie oraz na jakie kwoty. Odniosła się do otrzymanej przez GDDKiA odpowiedzi, zgodnie z którą złożony wniosek nie pozwala na jednoznaczne ustalenie, o jakie dokumenty ubezpieczeniowe chodzi, ze względu na możliwość istnienia różnych rodzajów polis obejmujących odmienne zakresy i okresy odpowiedzialności. Ponadto żądanie udokumentowania przyjęcia oraz weryfikacji dokumentów zostało uznane za odnoszące się do czynności przyszłych, które nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy. Wyraziła zdziwienie otrzymaną odpowiedzią, wskazując, że wniosek jej zdaniem był jednoznaczny i dotyczył

aktualnej polisy OC wykonawcy. Podkreśliła, że zgodnie z zapisami umowy, polisy podstawowe są odnawiane w cyklu rocznym, a zachowanie ciągłości wymagało przedłożenia nowej polisy najpóźniej do 2 kwietnia 2026 r. W związku z tym zwróciła uwagę, że stanowisko przedstawione w odpowiedzi GDDKiA, traktujące weryfikację polisy jako czynność przyszłą może oznaczać to, że od ponad miesiąca kontrakt realizowany jest bez potwierzonego ubezpieczenia OC wykonawcy. Poinformowała również, że ponowiono wniosek o udostępnienie informacji publicznej, wskazując konkretną polisę (z podaniem numeru, daty zawarcia i okresu obowiązywania) oraz żądając dokumentów potwierdzających jej weryfikację. Podkreśliła, że wskazane dokumenty stanowią informację publiczną, gdyż dotyczą nadzoru nad wydatkowaniem środków publicznych. Zwróciła się z prośbą o interwencję w sprawie udostępnienia dokumentacji ubezpieczeniowej. Dodatkowo zapytała na jakim etapie jest audyt działań krakowskiego oddziału GDDKiA.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że kwestia polisy ubezpieczeniowej jest przedmiotem szczegółowej analizy, a wobec biura projektowego zostały już podjęte określone działania. Wskazał, że zakres informacji podlegających udostępnieniu regulowany jest przepisami ustawy o dostępie do informacji publicznej, a GDDKiA udziela odpowiedzi zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaznaczył, że złożony przez stronę społeczną kolejny wniosek zostanie rozpatrzony w trybie tej ustawy, a odpowiedź zostanie przekazana zgodnie z procedurą. Następnie odniósł się do kwestii audytu działań oddziału krakowskiego, wskazując, że nadzór nad jego działalnością jest realizowany w sposób ciągły przez centralę Generalnej Dyrekcji. Wyjaśnił, że obecnie działania nadzorcze koncentrują się przede wszystkim na opracowaniu i aktualizacji map prezentowanych podczas prac zespołu. Zaznaczył, że proces ten odbywa się we współpracy pomiędzy centralą a oddziałem krakowskim, z udziałem wykonawcy. Podkreślił, że dokumentacja projektowa nie została jeszcze zakończona ani odebrana, a jej opracowanie pozostaje zobowiązaniem umownym wykonawcy.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Odniósł się do przebiegu poprzedniego posiedzenia zespołu. Wskazał, że najpierw pojawiła się zapowiedź zawieszenia udziału części komitetów, następnie informacja GDDKiA o poszerzeniu obszaru analiz, a kolejno potwierdzenie decyzji o zawieszeniu udziału przez część strony społecznej. Ta sytuacja została później skomentowana przez przedstawiciela GDDKiA jako brak woli dialogu po stronie społecznej, mimo podjęcia działań odpowiadających na zgłaszane postulaty m.in.: rozszerzenie obszaru analiz (w tym o rejon Morawicy), uwzględnienie stref uzdrowiskowych C i B jako obszarów wykluczonych oraz zwiększenie wag kryteriów społecznych. Przypomniał również, że ze strony GDDKiA padła deklaracja, iż nie ma zamiaru przenoszenia odpowiedzialności za analizę na stronę społeczną, a zgłaszane przez nią propozycje mają

charakter konsultacyjny. Wskazał, że zasadne jest zastanowienie się, czy opisane działania odpowiadają faktycznemu przebiegowi procesu. Podkreślił, że niezależnie od stanowiska strony społecznej, wyniki prac zespołu zostaną przedstawione jako efekt przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami i samorządami, nawet w przypadku ich braku akceptacji. Wskazał, że rodzi to ryzyko, iż sprzeciw społeczny nie wpłynie na końcową interpretację wyników procesu, który formalnie zostanie uznany za przeprowadzony. Zaznaczył, że raport z wcześniejszych konsultacji społecznych mimo złożenia znacznej liczby uwag (ponad 20 000) nie został jeszcze opublikowany. Przytoczył wyjaśnienia GDDKiA, zgodnie z którymi opóźnienie wynika z konieczności opracowania dużej ilości materiału, a publikacja raportu ma nastąpić na końcowym etapie prac zespołu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Sprostował wcześniejszą wypowiedź, podkreślając, że termin publikacji raportu z konsultacji był od początku określany jako początek czerwca i pozostaje aktualny. Zaznaczył, że nie jest to termin końcowy prac zespołu.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Zakwestionował przedstawione uzasadnienie opóźnienia publikacji raportu z konsultacji, wskazując, że – w jego ocenie – analiza dużej liczby podobnych kart nie powinna wymagać tak długiego czasu. Wyraził pogląd, że brak publikacji raportu oznacza, że proces konsultacji społecznych nie został formalnie zakończony, a prace zespołu stanowią kontynuację konsultacji rozpoczętych po spotkaniach listopadowych. Zwrócił również uwagę, że jego zdaniem oba dokumenty – raport z konsultacji po listopadzie oraz raport końcowy z prac zespołu – nie powinny zawierać sprzecznych wniosków. Podkreślił, że gdyby raport z konsultacji jednoznacznie wskazywał brak akceptacji społecznej dla wariantów A-F, dalsze prace zespołu w obecnej formule mogłyby zostać uznane za niezasadne. W związku z tym przypuszcza, że termin publikacji raportu jest powiązany z potrzebą zachowania spójności wniosków na kolejnych etapach. Zaznaczył, że proces konsultacji społecznych nadal trwa, a prace zespołu stanowią ich kontynuację.

Następnie odniósł się do sposobu przygotowania formularzy opinii, wskazując na brak realnego wpływu strony społecznej na kształt podejmowanych decyzji. Zwrócił uwagę, że w zakresie określania wag kryteriów głównych uczestnicy mają do dyspozycji jedynie ograniczony zestaw odpowiedzi (cztery możliwości, gdzie najwyższa wartość to 35%), bez możliwości wyrażenia własnego stanowiska. Podkreślił, że taka forma nie stanowi otwartego pytania i nie pozwala na pełne przedstawienie opinii, lecz ogranicza ją do z góry określonych opcji. Wskazał również, że skoro formularze mają charakter opiniotwórczy, a ostateczna decyzja i tak należy do GDDKiA, to ograniczanie zakresu możliwych odpowiedzi dodatkowo zmniejsza rolę strony społecznej w procesie.

Następnie wskazał, że część zgłaszanych przez stronę społeczną propozycji podkryteriów była przyjmowana w sposób uznaniowy, bez zapewnienia możliwości ich szerszej oceny przez uczestników, co ogranicza rzeczywisty charakter dialogu. Podkreślił również, że w obecnych podkryteriach brakuje elementów uznanych przez niego za kluczowe, w szczególności analizy wpływu węzłów na autostradzie A4, mimo że zagadnienie to było wcześniej przedmiotem odrębnych opracowań. Zwrócił uwagę, że analizowana inwestycja przebiega przez obszary silnie zurbanizowane i wymaga innego podejścia do definiowania kryteriów niż w przypadku terenów poza aglomeracyjnymi. Podkreślił, że obecna analiza nie uwzględnia w wystarczającym stopniu specyfiki tego typu obszarów. Stwierdził, że dobór podkryteriów i przypisywanych im wag ma kluczowe znaczenie dla wyników analizy i obecne podejście może prowadzić do uzyskania złych wyników. Podkreślił, że jedynym elementem odnoszącym się do ruchu jest obecnie podkryterium dotyczące przeniesienia ruchu z drogi krajowej nr 7 (zakopianki) na planowaną trasę S7. W analizie brakuje oceny wpływu budowy nowej drogi na ruch w obrębie miasta Krakowa. Zwrócił uwagę, że budowa nowej trasy może nie tylko przenieść istniejący ruch, ale również go zwiększyć, poprzez stworzenie nowych, bardziej atrakcyjnych połączeń dojazdowych. Wskazał, że w skrajnym scenariuszu może dojść do istotnego wzrostu natężenia ruchu w kierunku Krakowa, przy jednoczesnych ograniczeniach przepustowości układu miejskiego. Podkreślił, że ten aspekt nie jest odpowiednio uwzględniony w prowadzonej analizie.

Następnie omówił znaczenie uwzględnienia w analizie wielokryterialnej podkryterium zgodności planowanej inwestycji z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wskazał, że plany te odzwierciedlają zarówno politykę przestrzenną, jak i finansową gmin, w tym przeznaczenie terenów pod zabudowę mieszkaniową, przemysłową czy infrastrukturalną. Zwrócił uwagę, że realizacja inwestycji drogowej może istotnie wpłynąć na te założenia, prowadząc do zmiany struktury zagospodarowania oraz kierunków rozwoju gmin. Podkreślił, że oddziaływanie to wykracza poza bezpośredni wpływ na mieszkańców i obejmuje również długofalowe konsekwencje dla planowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego. Odniósł się także do wcześniejszej wypowiedzi przedstawiciela GDDKiA, wskazując, że pominięcie tego aspektu w analizie – nawet przy formalnej możliwości nieuwzględniania planów miejscowych – jest, sprzeczne z ideą dialogu społecznego i nie uwzględnia stanowiska samorządów oraz mieszkańców.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że wypowiedź dotycząca zgodności z planami miejscowymi jest wyrwana z kontekstu. Wyjaśnił, że to podkryterium zostało odrzucone z uwagi na to, że planowana inwestycja nie jest ujęta w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego żadnej z gmin, co powoduje, że nie miałoby ono charakteru różnicującego dla analizowanych wariantów. Jednocześnie zaznaczył, że możliwe jest uwzględnienie

w analizie wielokryterialnej kryterium odnoszącego się do przyszłego zagospodarowania terenów w kontekście przeznaczenia ich pod zabudowę mieszkaniową lub usługową w planach miejscowych. Podkreślił potrzebę przedstawiania wypowiedzi w pełnym kontekście, wskazując, że ma to znaczenie dla właściwego zrozumienia przedstawianego stanowiska. Ponownie doprecyzował, że wcześniejsza wypowiedź dotyczyła kontekstu związanego z tym, że zgodnie z specustawą drogową przy procedowaniu decyzji ZRID inwestycja nie jest uzależniona od zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wskazał, że ponieważ planowana droga nie jest ujęta w obowiązujących planach miejscowych żadnej z gmin, wykorzystanie tego kryterium na obecnym etapie nie miałoby charakteru różnicującego dla analizowanych wariantów.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Nie zgodził się z przedstawionym doprecyzowaniem, wskazując na rozbieżność między jego interpretacją wcześniejszej wypowiedzi a stanowiskiem GDDKiA. Podkreślił, że postulat strony społecznej dotyczył uwzględnienia w analizie wielokryterialnej zgodności planowanej inwestycji z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wskazał, że w planach miejscowych istnieją rezerwy terenowe pod realizację drogi – wzdłuż przebiegu tzw. starej Zakopianki – które były wcześniej uzgadniane i konsultowane. Podkreślił, że te zapisy wynikają z wcześniejszych ustaleń i stanowią element obowiązującej polityki przestrzennej gmin na analizowanym obszarze.

Odnosił się do kwestii pracy zespołu bez oryginalnych danych, wskazując na wcześniejszą wypowiedź przedstawiciela GDDKiA, że możliwe jest prowadzenie analiz bez nich. Podkreślił, że choć jest to formalnie możliwe, budzi to wątpliwości co do zasadności takiego podejścia. Zwrócił uwagę, że w sytuacji ciągłej aktualizacji map oraz identyfikowania nowych obszarów wykluczeń (tzw. obszarów czerwonych), przyjęte wcześniej kryteria i podkryteria mogą utracić aktualność lub znaczenie. Wskazał, że pojawienie się nowych uwarunkowań może wymagać ponownego przeprowadzenia analizy wielokryterialnej, co prowadzi do powielania prac. W związku z tym stwierdził, że prowadzenie analiz bez danych oryginalnych mija się z celem.

Następnie odniósł się do wypowiedzi z poprzedniego spotkania, dotyczącej tego, że prawdziwa analiza wielokryterialna będzie wykonywana dopiero na etapie wyboru trzech wariantów. W związku z tym zakwestionował sens prowadzenia obecnych prac w ramach zespołu, pytając o charakter i znaczenie aktualnie wykonywanej analizy. Wyraził wątpliwość, czy stosowana obecnie metodologia nie będzie w dalszym etapie zmieniana (np. w zakresie podkryteriów i wag), co mogłoby wpłynąć na końcowe wyniki. Zadał pytanie o to, jaka dokładnie metoda analizy jest stosowana na obecnym etapie oraz jaki jest cel prowadzonych prac, skoro ostateczna analiza ma być wykonana dopiero później.

Odnosił się także do zakresu i zawartości aktualizowanych map. Podkreślił, że wprowadzane zmiany (m.in. ujęcie szkód górniczych, rozszerzenie stref uzdrowiskowych) dotyczą elementów, które powinny być uwzględnione od początku prac. Zaznaczył, że

mimo zgłaszania przez stronę społeczną dodatkowych obszarów i uwarunkowań, wiele z nich nie zostało dotychczas ujętych w analizie – w szczególności dotyczy to terenów zabudowy mieszkaniowej, które nie zostały oznaczone ani jako obszary wykluczone, ani nawet jako podlegające analizie. Zwrócił również uwagę na występowanie błędów i niespójności w mapach, polegających zarówno na nadmiernym wyłączeniu niektórych obszarów, jak i pomijaniu innych. Jako przykład wskazał zróżnicowane podejście do wyznaczania obszarów w rejonie Skawiny w porównaniu z innymi lokalizacjami. Podkreślił, że strona społeczna oczekuje równego traktowania wszystkich obszarów zabudowanych w procesie analizy oraz spójnego stosowania przyjętych kryteriów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę na konieczność zachowania ram czasowych zgodnie z ustaleniami spotkania. Wskazał, że w drugiej części spotkania uczestnicy będą mogli także przedstawić wolne wnioski. Zapowiedział jednocześnie, że odniesie się do przedstawionych tez, podkreślając, że w jego ocenie zaprezentowany obraz sytuacji jest jednostronny oraz zawiera elementy nadinterpretacji. Zaznaczył potrzebę doprecyzowania i wyjaśnienia omawianych kwestii w toku dalszej dyskusji.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Zwrócił się z prośbą o umożliwienie mu dokończenia wypowiedzi, podkreślając, że poruszane kwestie są dla niego osobiście bardzo istotne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaproponował ustalenie ram czasowych dla wypowiedzi uczestnika w celu zachowania porządku spotkania. Uzgodniono limit czasu na około 10 minut na dokończenie wystąpienia.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Odnosił się do ograniczeń technicznych formularzy - brak możliwości ich edycji, zapisu oraz powrotu do wcześniej wprowadzonych danych. Skrytykował wyjaśnienie przedstawione przez GDDKiA, zgodnie z którym wynika to z zastosowanego oprogramowania, uznając je za niewystarczające.

Następnie przedstawił stanowisko reprezentowanego stowarzyszenia, wskazując na wielokrotne zgłaszanie zastrzeżeń dotyczących procedowania wariantów ingerujących w obszary chronione, w tym użytek ekologiczny Doliny Wilgi. Podkreślił, że jego zdaniem analizowanie wariantów przecinających takie obszary, mimo istnienia alternatyw omijających je, jest niezgodne z prawem. Wskazał, że proponowane przez inwestora środki kompensacyjne (np. nasadzenia zastępcze czy odtwarzanie środowiska) są sprzeczne z zasadami ochrony ścisłej gatunków występujących na tym terenie. Podkreślił, że w przypadku ochrony ścisłej ingerencja w środowisko nie powinna mieć miejsca. Zaznaczył również, że zgłoszony przez stronę społeczną użytek ekologiczny nie

został dotychczas uwzględniony na mapach. Odnosząc się do zawartości map, wskazał, że ujęto na nich inne obiekty, natomiast pominięto kluczowe elementy środowiskowe, co budzi wątpliwości co do spójności podejścia.

Poinformował, że kolejne komitety – działające w zachodniej części gminy Wieliczka – podjęły decyzję o zawieszeniu uczestnictwa w pracach zespołu. Następnie wymienił stowarzyszenia, które podjęły taką decyzję: Stowarzyszenie „Ratujmy Dolinę Wilgi”, Stowarzyszenie „S7 dalej od miasta”, Komitet Stop S7 w Golkowicach i Podstolicach, Komitet Nie dla S7 przez Grabówki, Komitet Nie dla S7 przez Janowice, Komitet Golkowice to my, Komitet Społeczny mieszkańców Wieliczki Nie dla S7 przez naszą gminę, Komitet protestacyjny Podstolice, Komitet Sprzeciw S7 wariant przez Janowice i okolice oraz Komitet Nie dla S7 przez Sygneczów. Podkreślił, że łącznie 10 dodatkowych komitetów zawiesza swoją działalność w ramach zespołu, wskazując jako główną przyczynę brak dostrzegalnego wpływu na przebieg prac oraz brak rzeczywistego dialogu.

Następnie odniósł się do kwestii ustalenia maksymalnej wagi dla kryteriów społecznych, wskazując, że prezentowane ograniczenie na poziomie 35% nie powinno być traktowane jako wartość maksymalna. Podkreślił, że choć przedstawione założenie wynika z doświadczenia eksperckiego, to w jego ocenie nie uwzględnia specyfiki analizowanej inwestycji, realizowanej na obszarze silnie zurbanizowanym. Zwrócił uwagę, że w takich warunkach oddziaływanie społeczne inwestycji jest szczególnie istotne i powinno mieć większy wpływ na wyniki analizy. Wskazał, że w innych inwestycjach stosowane są wyższe wartości wag dla kryteriów społecznych, podając jako przykład poziomy sięgające około 45%. Odniósł się także do stosowanej metody analizy wielokryterialnej (WAP), wskazując, że jest to podejście kompensacyjne, które dopuszcza równoważenie negatywnych oddziaływań (np. społecznych lub środowiskowych) przez inne korzystne kryteria. Zaznaczył, że w takiej metodzie warianty o istotnych wadach mogą zostać ocenione jako korzystne na podstawie innych parametrów. Podkreślił, że w części krajów europejskich odchodzi się od takich rozwiązań na rzecz metod niekompensacyjnych, w których przy przekroczeniu określonych progów (wartości granicznych) warianty są eliminowane z dalszej analizy. Dodatkowo zwrócił uwagę na stosowanie narzędzi umożliwiających prowadzenie równoległych analiz (techniczno-ekonomicznej oraz społecznej), które pozwalają na wskazanie zarówno wariantu optymalnego technicznie, jak i wariantu najbardziej akceptowalnego społecznie. Takie podejście zwiększa transparentność procesu i pozwala lepiej zobrazować różnice pomiędzy efektywnością techniczną a akceptacją społeczną inwestycji. Podkreślił, że obecnie stosowana metoda nie powinna być traktowana jako jedyne możliwe podejście do analizy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do zgłoszonych uwag, wskazując, że zagadnienia dotyczące metod wyboru wariantów do etapu STEŚ właściwego będą przedmiotem dalszej dyskusji zgodnie z harmonogramem spotkania (godz. 13:30). Potwierdził, że rozważane jest rozwiązanie

polegające na uwzględnieniu w dalszych analizach wariantu najwyżej ocenionego społecznie, tj. takiego, który uzyska najwyższą punktację w kryteriach społecznych. Podkreślił, że po stronie GDDKiA nie ma intencji ukrywania raportu ze spotkań informacyjnych przeprowadzonych w listopadzie. Wyjaśnił, że formalne konsultacje społeczne będą prowadzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na etapie procedury środowiskowej, natomiast obecne spotkania mają charakter informacyjny. Poinformował, że raport z listopadowych spotkań zostanie opublikowany na początku czerwca, przed zakończeniem prac zespołu. Wskazał, że opóźnienie wynika z konieczności analizy dużej liczby złożonych wniosków – mimo ich powtarzalności każdy z nich jest weryfikowany indywidualnie. Zaznaczył również, że powołanie zespołu, który obecnie pracuje (z udziałem ekspertów), było odpowiedzią na postulaty zgłaszane przez stronę społeczną podczas wcześniejszych spotkań, w tym sprzeciwu wobec przedstawionych w listopadzie wariantów przebiegu trasy. Następnie odniósł się do kwestii ustalania wag kryteriów w analizie wielokryterialnej, wskazując, że podejście to opiera się na wyjaśnieniach przedstawionych przez dr. Marcina Budzyńskiego. Podkreślił, że standardowym założeniem jest równoważne traktowanie głównych grup kryteriów (po 25%), natomiast w uzasadnionych przypadkach – przy nowych przebiegach – możliwe jest ich zwiększenie do ok. 30%. Zaznaczył, że w odpowiedzi na postulaty strony społecznej zaproponowano dodatkową możliwość zwiększenia udziału kryteriów społecznych do poziomu 35%. Wskazał jednocześnie, że zakres dopuszczalnych wartości musi być ograniczony, aby zapewnić spójność i poprawność metodologiczną analizy, co było również podnoszone przez ekspertów uczestniczących w spotkaniach. Odniósł się do zarzutu braku zmian w mapach, wskazując, że ich zakres został istotnie zmodyfikowany. Poinformował, że prowadzone są prace nad przygotowaniem zestawienia statystycznego, które pokaże skalę wprowadzonych zmian, w tym rozszerzenie obszarów wykluczeń oraz liczbę dodanych obiektów. Zwrócił uwagę na zmianę klasyfikacji części zabudowy (np. zabudowy szeregowej), która wpłynęła na obraz analizowanych terenów, podkreślając, że jest to efekt uwzględnienia zgłaszanych uwag strony społecznej. Poinformował, że podkryterium dotyczące wpływu inwestycji na autostradę A4 zostanie uwzględnione w analizie. Wskazał, że kwestie te będą elementem formularzy, których szczegółowa wersja zostanie przedstawiona uczestnikom na kolejnym spotkaniu. Podkreślił, że GDDKiA pozostaje otwarta na zgłaszanie kolejnych propozycji podkryteriów, z zastrzeżeniem, że mogą być uwzględniane wyłącznie te, które mają charakter mierzalny i pozwalają na obiektywną ocenę w ramach analizy wielokryterialnej. Zaznaczył również, że ograniczenie liczby podkryteriów jest celowe, aby uniknąć nadmiernego rozdrobnienia, które mogłoby zaburzyć wyniki analizy. Odniósł się do wątpliwości dotyczących celu prowadzonych prac, wskazując, że obecny etap polega na przygotowaniu materiałów do analizy wielokryterialnej. Wyjaśnił, że analiza ta będzie prowadzona wieloetapowo i zostanie ponownie wykonana na dalszych etapach procesu (w ramach STEŚ właściwego), z wykorzystaniem bardziej szczegółowych danych, w tym dokładnych map oraz inwentaryzacji przyrodniczej. Zaznaczył, że w kolejnych etapach

pojawią się dodatkowe podkryteria, w szczególności związane z kolizjami ze środowiskiem naturalnym (np. użytkami ekologicznymi, siedliskami i gatunkami chronionymi). Podkreślił, że proces przygotowania inwestycji ma charakter stopniowy – od ogółu do szczegółu – i zgodnie z metodyką wymaga sukcesywnego uszczegóławiania danych oraz ponownego przeprowadzania analiz na coraz bardziej zaawansowanych etapach prac. Potwierdził, że kwestia przeniesienia ruchu z drogi krajowej nr 7 stanowi jedno z podkryteriów w grupie technicznej. Odnosząc się do postulatów strony społecznej, poinformował, że na kolejnym spotkaniu zostanie ponownie przedstawiona prezentacja dotycząca Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR), wraz z wyjaśnieniem źródeł generowania ruchu i jego struktury. Zaznaczył, że aktualne wyniki pomiarów potwierdzają wcześniejsze ustalenia, zgodnie z którymi ruch w analizowanym obszarze w dużym stopniu związany jest z relacjami do i z Krakowa. Podkreślił, że natężenie ruchu występuje niezależnie od realizacji inwestycji, natomiast ewentualna budowa drogi ekspresowej wpłynie na jego rozkład. Wskazał, że sposób przejęcia i dystrybucji ruchu w obrębie miasta Krakowa stanowi odrębne zagadnienie, które będzie uzgadniane z władzami miasta. Zaznaczył, że możliwe są rozwiązania wspierające zarządzanie ruchem, w tym m.in. systemy parkingów przesiadkowych. Podkreślił jednak, że planowanie takich działań wymaga wcześniejszego określenia docelowego przebiegu drogi i jej powiązania z istniejącą siecią drogową. Następnie wyjaśnił, że zespół pracuje na danych pozyskiwanych z różnych źródeł i ośrodków, a równolegle opracowywane są szczegółowe mapy. Podkreślił, że fakt przygotowywania i aktualizacji materiałów nie wyklucza możliwości prowadzenia prac zespołu, w tym dyskusji nad sposobem przeprowadzania analizy wielokryterialnej na podstawie dostępnych informacji. Zaznaczył, że proces ten ma charakter ciągły i polega na stopniowym uszczegóławianiu danych wykorzystywanych w analizie. Odniosł się do zarzutu nierównego traktowania obszarów na mapach, stanowczo zaprzeczając takiej interpretacji. Wskazał, że wszystkie elementy spełniające te same kryteria i oznaczone jako obszary wykluczeń są traktowane w sposób jednolity, niezależnie od lokalizacji. Podkreślił, że celem prowadzonych działań jest zapewnienie spójności i kompletności opracowań w skali całych gmin. Zaznaczył, że trwają prace nad dalszym ujednoczeniem map oraz uzupełnieniem ich o wszystkie istotne elementy zgodnie z przyjętą metodologią. Odniosł się do zgłaszanych uwag dotyczących formularzy, potwierdzając, że brak możliwości zapisywania i powrotu do formularza wynika z ograniczeń systemowych. Wskazał, że w celu ograniczenia potencjalnych utrudnień dla użytkowników planowane jest wcześniejsze udostępnienie treści formularzy, tak aby uczestnicy mogli się z nimi zapoznać przed ich wypełnieniem. Zaznaczył również, że formularze podzielono na kilka mniejszych części, zamiast jednego rozbudowanego dokumentu, co ma ułatwić proces jego wypełniania. Odniosł się również do kwestii Doliny Wilgi, wskazując, że zagadnienie to – jako element kryteriów środowiskowych – będzie przedmiotem odrębnej, szczegółowej dyskusji w dalszej części spotkania (w bloku dotyczącym podkryteriów środowiskowych). Potwierdził, że kryterium związane z kolizją z użytkami ekologicznymi powinno zostać uwzględnione w analizie

wielokryterialnej i jest przewidywane do wprowadzenia. Jednocześnie podkreślił, że działania GDDKiA prowadzone są w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa, a proces inwestycyjny podlega wieloetapowej weryfikacji przez właściwe instytucje. Zaznaczył, że instytucja pozostaje otwarta na zgłaszane postulaty i uwagi, a ich znaczna część została już uwzględniona w pracach zespołu, podczas gdy pozostałe są w trakcie analizy. Na zakończenie wskazał, że wynikiem prac zespołu będzie przedstawienie ostatecznych rezultatów analiz.

Następnie poprosił o omówienie prezentacji odnośnie do formularzy opinii i podkryterii w grupie środowiskowej.

Bartłomiej Sieńkowski, Naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji w Departamencie Przygotowania i Realizacji Inwestycji GDDKiA

Dostęp do formularzy opinii:

- Logowanie za pomocą adresu e-mail,
- Unikalny kod przypisany do adresu e-mail,
- Jednokrotna możliwość wypełnienia formularza opinii,
- Informacja mailowa z potwierdzeniem wypełnienia formularza opinii.

Wskazał, że do formularzy może być wykorzystane oprogramowanie, na które posiadana jest licencja. Oprogramowanie, z którego można skorzystać nie ma możliwości zapisu formularza w trakcie. Wskazał, że z tego powodu formularze zostały podzielone na krótsze części, aby umożliwić ich stopniowe wypełnianie. Wyjaśnił, że zaprezentowane podczas spotkania formularze mają charakter przykładowy i służą zobrazowaniu sposobu działania narzędzia. Przedstawił zasadę ich funkcjonowania: w przypadku zaznaczenia odpowiedzi „tak” dla danego kryterium otwiera się dodatkowa sekcja umożliwiająca określenie jego wagi, natomiast odpowiedź „nie” powoduje pominięcie tej części i przejście do kolejnego kryterium. Dodał, że analogiczna konstrukcja obowiązuje dla formularzy dotyczących różnych grup kryteriów (m.in. ekonomicznych oraz funkcjonalno-technicznych).

Odniosł się także do kwestii uwzględniania propozycji strony społecznej w zakresie kryteriów i podkryteriów. Wyjaśnił, że podczas poprzednich spotkań prezentowane i omawiane były zgłoszone przez stronę społeczną kryteria, które różniły się od propozycji GDDKiA. Podkreślił, że przedstawiane przez GDDKiA komentarze i opinie miały charakter merytoryczny i nie oznaczały odrzucenia zgłoszonych propozycji. Zaznaczył, że nie było sytuacji, w której którykolwiek z postulatów strony społecznej zostałby z góry wykluczony z dalszego procedowania.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Przedstawił propozycję kryteriów przyrodniczych, wskazując, że zostały one dostosowane do zakresu dostępnych danych na obecnym etapie prac. Zaznaczył, że proponowane kryteria mają charakter destymulant – oznacza to, że wraz ze wzrostem

skali oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze (np. powierzchni zajęcia lub ingerencji) ocena danego wariantu ulega pogorszeniu.

Proponowane kryteria w grupie Przyrodnicze (PR):

1. Obszar Natura 2000:

1.1. Kolizje z obszarami Natura 2000

Kryterium określa długość lub powierzchnię kolizji z obszarami Natura 2000

Miara: km lub ha

Charakter: (DE)

2. Formy ochrony przyrody:

2.1. Kolizje z rezerwatami przyrody

Kryterium określa powierzchnię kolizji z rezerwatami przyrody

Miara: ha

Charakter: (DE)

2.2 Kolizje z parkami krajobrazowymi

Kryterium określa powierzchnię kolizji z parkami krajobrazowymi

Miara: ha

Charakter: (DE)

2.3 Kolizje z pomnikami przyrody

Kryterium określa liczbę kolizji z pomnikami przyrody

Miara: szt.

Charakter: (DE)

2.4 Kolizje ze stanowiskami dokumentacyjnymi

Kryterium określa powierzchnię kolizji ze stanowiskami dokumentacyjnymi

Miara: ha

Charakter: (DE)

2.5 Kolizje z użytkami ekologicznymi

Kryterium określa powierzchnię kolizji z użytkami ekologicznymi

Miara: ha

Charakter: (DE)

3. Lasy:

3.1. Powierzchnia wycinki lasów RDLP

Kryterium określa powierzchnię kolizji z lasami w zarządzie RDLP

Miara: ha

Charakter: (DE)

4. Korytarze ekologiczne:

4.1. Kolizje z pozostałymi korytarzami migracji

Kryterium określa powierzchnię kolizji z korytarzami migracji

Miara: m²

Charakter: (DE)

5. Oddziaływanie na wody podziemne

5.1 Przebieg przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) i Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych (LZWP)

Kryterium określa długość przebiegu przez obszary występowania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych i Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych¹

Miara: km

Charakter: (DE)

5.2. Przebieg przez obszary występowania Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)²

Kryterium określa długość przebiegu przez obszary, gdzie występuje Główne Użytkowe Piętro Wodonośne (GUPW)

Miara: km

Charakter: (DE)

5.3. Przebieg przez obszary nieizolowanego lub słabo izolowanego Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)

Kryterium określa długość przebiegu przez obszary Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW) nieizolowane lub słabo izolowane od powierzchni terenu przed dopływem zanieczyszczeń.

Miara: km

Charakter: (DE)

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Wskazał, że analizie podlegają dwa Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP), które różnią się pod względem izolacji oraz warunków ochrony zasobów wodnych. Podkreślił, że kryteria te oparto na danych ogólnodostępnych. Zwrócił uwagę, że istotnym elementem analizy jest ochrona zasobów wód podziemnych wykorzystywanych przez mieszkańców, w tym ryzyko zaniku wody w studniach. Wskazał, że obszary występowania użytkowych warstw wodonośnych traktowane są jako szczególnie wrażliwe, a ich oddziaływanie oceniane jest negatywnie (jako destymulant). Dodatkowo zaznaczył, że w przypadku warstw wodonośnych o słabej izolacji – narażonych na infiltrację zanieczyszczeń z powierzchni – negatywna ocena jest zwiększana. Odnosząc się do postulatów strony społecznej, wyjaśnił, że nie przewiduje się wprowadzenia odrębnego podkryterium dotyczącego kolizji ze strefami ochronnymi ujęć wody, ponieważ obszary

¹ Zapis został skorygowany w odniesieniu do prezentacji na posiedzeniu Zespołu, a skorygowany slajd 18 dołączony do protokołu

² Zapis został skorygowany w odniesieniu do prezentacji na posiedzeniu Zespołu, a skorygowany slajd 19 dołączony do protokołu

te są kwalifikowane jako obszary bezwzględnego wykluczenia i nie będą brane pod uwagę przy wyznaczaniu wariantów przebiegu trasy.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Przedstawił propozycje podkryteriów zgłoszone przez komitet społeczny "Zawada Bez S7" (inne niż zaproponowane przez GDDKiA):

- Kolizje z terenami zabudowy mieszkaniowej (zabudowa zwarta)
miara: liczba budynków/długość przebiegu przez tereny zabudowane- [szt./km]; (DE)
- Kolizje z obiektami użyteczności publicznej (szkoły, kościoły, OSP)
miara: liczba obiektów w strefie oddziaływania- [szt.]; (DE)
- Kolizje z terenami rolnymi o wysokiej wartości użytkowej
miara: powierzchnia zajętych gruntów rolnych- [ha]; (DE)
- Kolizje z lokalnymi ciągami komunikacyjnymi (drogi lokalne, trasy piesze)
miara: liczba przeciętych ciągów komunikacyjnych- [szt.]; (DE)
- Oddziaływanie hałasu na tereny zamieszkałe
miara: liczba mieszkańców w strefie przekroczeń hałasu/powierzchnia oddziaływania- [os./ha]; (DE)
- Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję
miara: liczba przecięć miejscowości przez trasę; długość odcinków przebiegających przez zwartą zabudowę; liczba przerwanych powiązań lokalnych (drogi, ciągi piesze) - [szt./km]; (DE)

Wyjaśnił, że podkryteria dotyczące kolizji ze zwartą zabudową mieszkaniową oraz kolizji z obiektami użyteczności publicznej nie zostały włączone do analizy wielokryterialnej, ponieważ takie obszary są kwalifikowane jako obszary wykluczone – przez które planowana inwestycja nie będzie mogła przebiegać. Odniósł się do kolejnego postulatu strony społecznej, dotyczącego kryterium kolizji z terenami rolnymi o wysokiej wartości użytkowej - wskazał, że jest to kryterium możliwe do uwzględnienia, jednak raczej na dalszym etapie analiz. Wskazał, że zagadnienie dotyczące kolizji z lokalnymi ciągami komunikacyjnymi było już omawiane na wcześniejszym posiedzeniu zespołu. Zaznaczył, że kryterium to nie należy do grupy kryteriów przyrodniczych. Pokryterium oddziaływanie hałasu na tereny zamieszkałe jest możliwe do uwzględnienia dopiero na dalszym etapie prac, kiedy będzie opracowywana analiza akustyczna.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do kryterium oddziaływania hałasu na tereny zamieszkałe, wskazując, że zagadnienie to jest częściowo uwzględnione już na obecnym etapie w ramach kryteriów społecznych – poprzez analizę liczby budynków znajdujących się w określonych buforach od planowanej trasy. Wyjaśnił, że szczegółowa analiza akustyczna nie jest prowadzona na obecnym etapie prac, lecz zostanie wykonana w dalszym etapie – w ramach materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na tym etapie

prognozowane będą zasięgi oddziaływania hałasu oraz dobierane odpowiednie środki ochrony (np. ekrany akustyczne) dla terenów zabudowy mieszkaniowej.

Wyjaśnił, że pismo, które pojawiło się w przestrzeni publicznej dotyczące stosowania bufora odległościowego (ok. 250 m) odnosi się wyłącznie do istniejących ciągów komunikacyjnych lub takich, dla których wydano już decyzje środowiskowe. Podkreślił, że celem tego podejścia jest ograniczenie zjawiska zbliżania się nowej zabudowy do istniejących dróg, co w przyszłości rodzi roszczenia związane m.in. z ochroną przed hałasem. Jednocześnie zaznaczył, że przy projektowaniu nowych tras drogowych tego typu sztywny bufor nie obowiązuje. W takich przypadkach konieczne jest uwzględnienie istniejącej zabudowy oraz zapewnienie odpowiednich środków ochrony przed oddziaływaniem inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i normami środowiskowymi.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Odniosła się do kwestii interpretacji pisma dotyczącego stosowania buforów odległościowych od dróg, wskazując na wątpliwości co do różnic w podejściu pomiędzy samorządami a inwestorem. Zwróciła uwagę, że z jej perspektywy wynika, iż od samorządów oczekuje się zachowania bufora odległościowego (ok. 250 m) przy planowaniu zabudowy, natomiast inwestor nie jest zobligowany do stosowania analogicznych ograniczeń przy wyznaczaniu przebiegu nowych dróg. Wskazała również na postulaty strony społecznej, dotyczące wprowadzenia buforów w przedziale 200–300 m, szczególnie w odniesieniu do obiektów wrażliwych, takich jak szkoły. W związku z tym zwróciła się z prośbą o doprecyzowanie, czy należy rozumieć, że obowiązek zachowania buforów dotyczy planowania zabudowy przez samorządy, natomiast nie jest wymagany przy projektowaniu przebiegu nowych dróg przez inwestora.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Doprecyzował intencję pisma dotyczącego bufora odległościowego, wskazując, że odnosi się ono wyłącznie do istniejących dróg oraz tych, dla których wydano już decyzje środowiskowe. Wyjaśnił, że celem tego rozwiązania jest przeciwdziałanie sytuacjom, w których nowa zabudowa powstaje w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących tras (często w wyniku działań deweloperskich), a następnie pojawiają się oczekiwania dotyczące zabezpieczeń, takich jak ekrany akustyczne. Intencją pisma było, aby w planach ogólnych, które są teraz tworzone dla gmin zostało to uwzględnione. Zaznaczył, że w ramach prac zespołu zaproponowano wprowadzenie odpowiedniego podkryterium w grupie społecznej, które będzie negatywnie punktować warianty przebiegające w pobliżu większej liczby budynków, w tym również obiektów wrażliwych, takich jak szkoły.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Poinformowała, że komitet społeczny, który reprezentuje zaproponuje, aby samorządy w odpowiedzi na przywoływane pismo odpisały, że w planach ogólnych nie ma bufora po 250 m po obu stronach dróg. W związku z tym nie ma możliwości wybudowania drogi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że problem buforów dotyczy przede wszystkim istniejących dróg, gdzie zabudowa pojawia się bez zapewnienia odpowiedniej ochrony akustycznej, co skutkuje negatywnym oddziaływaniem na mieszkańców. Podkreślił, że w przypadku projektowania nowych tras sytuacja jest odmienna, ponieważ inwestor ma wiedzę o istniejącej zabudowie i może odpowiednio zaplanować środki minimalizujące oddziaływania, w tym zabezpieczenia akustyczne. Dodał, że zgłoszona propozycja uwzględniania przyszłego zagospodarowania terenów (zgodnie z planami miejscowymi) może zostać uwzględniona w analizie wielokryterialnej jako jedno z potencjalnych kryteriów.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Poinformowała, że miała zamiar na terenie gminy Myślenice wskazać miejsca, gdzie jest bardzo dużo inwestycji mieszkaniowej i zwartej zabudowy. Zadała pytanie doprecyzowujące, czy właściwie rozumie, że tego typu zabudowa nie została jeszcze naniesiona nawet na poziomie wstępnej identyfikacji obszarów podlegających dalszej analizie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że część obszarów zabudowy została już naniesiona na mapy, jednak proces ich aktualizacji ma charakter ciągły. Podkreślił, że celem jest systematyczne uzupełnianie map w oparciu o jasne i spójne kryteria kwalifikacji zabudowy jako zwartej wielorodzinnej. Zaznaczył, że dąży się do jednolitego podejścia we wszystkich gminach – tak, aby obszary spełniające te same kryteria były oznaczane w sposób konsekwentny, bez różnic wynikających z lokalizacji.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zapytała czy w sytuacji, gdy gmina sama nie zgłosi osiedli (zespołów 8–10 lub więcej domów) to inwentaryzacja terenu zostanie wykonana przez firmę IVIA.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że niezależnie od zgłoszeń ze strony gmin, prowadzona jest własna analiza terenu w zakresie identyfikacji zabudowy. Dodatkowo zaznaczył, że informacje są również pozyskiwane w trakcie bezpośrednich spotkań z przedstawicielami gmin, co stanowi uzupełnienie procesu inwentaryzacji i pozwala na bieżące uwzględnianie lokalnych uwarunkowań.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Przedstawił kolejne propozycje podkryteriów zgłoszone przez komitet społeczny "Zawada Bez S7" (inne niż zaproponowane przez GDDKiA):

- Dostępność do usług publicznych po realizacji inwestycji
miara: wydłużenie czasu/długości dojazdu - [min/km]; (DE)
- Wpływ na bezpieczeństwo ruchu lokalnego
miara: liczba kolizji z drogami lokalnymi/skrzyżowań - [szt.]; (DE)
- Wpływ na zabudowę wielopokoleniową i powiązania rodzinne
miara: liczba nieruchomości należących do jednej rodziny (powiązania własnościowe) objętych wyburzeniem; liczba rodzin dotkniętych wielokrotnymi wyburzeniami - [szt./km]; (DE)

Wyjaśnił, że te zagadnienia zostały już wcześniej omówione i były elementem analiz prowadzonych w ramach prac zespołu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Uzupełnił wcześniejszą wypowiedź, wskazując, że część zgłoszonych przez stronę społeczną podkryteriów ma charakter niemierzalny i z tego względu nie może zostać uwzględniona w analizie wielokryterialnej. Wyjaśnił, że na obecnym etapie prac nie są analizowane kwestie własności nieruchomości ani powiązań właścicielskich (np. na podstawie ksiąg wieczystych), gdyż wykracza to poza zakres prowadzonej analizy. Zaznaczył, że zagadnienia te pojawiają się dopiero na późniejszym etapie procesu inwestycyjnego, w szczególności w ramach procedury uzyskiwania decyzji ZRID, kiedy prowadzone są działania związane z wywłaszczeniami oraz ustalaniem odszkodowań przez właściwe organy administracji.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Przedstawił kolejne propozycje podkryteriów zgłoszone przez komitet społeczny "S7 dla mieszkańców" (inne niż zaproponowane przez GDDKiA):

- Długość trasy w zlewni zbiornika Dobczyckiego
miara: długość kolizji – km; (DE)
- Kolizje z pomnikami przyrody nieożywionej (głazy, skałki, jaskinie)
miara: liczba ważona rangą – szt.-pkt; (DE)
- Kolizje z gruntami rolnymi klas I-III
miara: powierzchnia kolizji - ha; (DE)
- Powierzchnia wycinki lasów niepaństwowych
miara: powierzchnia kolizji - ha; (DE)
- Szacunkowy czas odtworzenia wyciętego drzewostanu
miara: lata – lat; (DE)
- Wskaźnik fragmentacji korytarzy ekologicznych
miara: % utraty spójności - %; (ST)

- Długość trasy w zlewni rzeki Raby powyżej Zbiornika
miara: długość kolizji - km; (DE)
- Poziom hałasu w obszarach cennych przyrodniczo
miara: poziom hałasu - dB; (DE)

Odnosząc się do pierwszego podkryterium wskazał, że obszar ten zostanie wyeliminowany z potencjalnych przebiegów wariantów, co oznacza, że nie przewiduje się prowadzenia trasy przez zlewnię zbiornika.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Doprecyzował, że przez „zlewnię zbiornika Dobczyckiego” rozumiany jest przede wszystkim sam obszar związany bezpośrednio ze zbiornikiem, który został już wyznaczony na mapach jako obszar całkowicie wykluczony z analizy przebiegu wariantów. Zwrócił jednocześnie uwagę, że w szerszym ujęciu każda trasa przebiega w obrębie jakiejś zlewni (np. rzek lub innych zbiorników), co rodzi pytanie o rzeczywistą wartość tego podkryterium jako elementu różnicującego między wariantami.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Uzupełnił wypowiedź dotyczącą kryterium związanego ze zlewnią zbiornika Dobczyckiego, wskazując, że niezależnie od lokalizacji inwestycji inwestor jest zobowiązany do spełnienia określonych norm i wymagań prawnych w zakresie odprowadzania wód opadowych do cieków naturalnych. Odniósł się do kryterium dotyczącego kolizji z pomnikami przyrody, wskazując, że elementy te – niezależnie od ich charakteru – są uwzględniane w analizie. Następnie odniósł się do podkryterium kolizji z gruntami rolnymi klas I-III, wskazując, że jest to kryterium możliwe i zasadne do uwzględnienia na dalszym etapie prac, w szczególności w materiałach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Podkreślił, że kryterium to będzie traktowane jako destymulant, co oznacza, że im większa kolizja inwestycji z gruntami o wysokiej wartości rolniczej, tym niższą ocenę uzyska dany wariant w analizie. Odniósł się także do propozycji podkryterium powierzchni wycinki lasów niepaństwowych. Wskazał, że co do zasady w analizie uwzględniane są lasy będące w zarządzie Lasów Państwowych, natomiast pozyskanie pełnych i wiarygodnych danych dotyczących lasów prywatnych jest utrudnione. Zwrócił uwagę, że pojęcie „lasów niepaństwowych” jest bardzo ogólne. Zasugerował możliwość doprecyzowania tego kryterium poprzez wprowadzenie parametru ilościowego.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Doprecyzował postulaty dotyczące uwzględniania lasów niepaństwowych oraz innych obszarów prywatnych w analizie. Wskazał, że na terenie gmin (m.in. Świątnik) występuje duża liczba lasów prywatnych o zróżnicowanym statusie formalnym – część z nich jest objęta określonymi formami ochrony lub ujęta w rejestrach, inne funkcjonują poza formalnymi ewidencjami. Podkreślił, że kluczowe jest samo wykazanie kolizji inwestycji

z określonymi obiektami (np. lasami, użytkami, zlewniami), niezależnie od ich statusu własnościowego, jako elementu mierzalnego i umożliwiającego porównanie wariantów. Zaznaczył, że takie podejście pozwala na równe traktowanie terenów publicznych i prywatnych w analizie. Zwrócił uwagę, że własność terenu może mieć wpływ na konsekwencje realizacji inwestycji, w tym na kwestie odszkodowań, jednak nie powinna determinować samej oceny oddziaływania wariantu. Dodatkowo wyjaśnił, że intencją strony społecznej jest wprowadzanie powiązanych ze sobą kryteriów, które mogą wzajemnie się uzupełniać (jako stymulanty i destymulanty), tak aby umożliwić pełniejszą i bardziej zrównoważoną ocenę wariantów – np. zestawianie kosztów rozwiązań technicznych z ich efektami środowiskowymi. Podkreślił również, że większa liczba kryteriów nie powinna być traktowana jako problem, ponieważ na wczesnym etapie część z nich może otrzymywać wartość zerową (z uwagi na brak danych), natomiast ich uwzględnienie zapewnia ciągłość metodologiczną w kolejnych etapach analiz oraz większą transparentność procesu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do propozycji dotyczącej uwzględnienia lasów niepaństwowych, wskazując, że zostaną przeanalizowane dostępne dane pod kątem rzeczywistej powierzchni tych obszarów. Zaznaczył, że jeżeli ich skala okaże się istotna w kontekście analizowanego terenu, możliwe będzie wprowadzenie odpowiedniego progu (np. od określonej powierzchni, np. od 1 ha), powyżej którego obszary te będą traktowane jako znaczące z punktu widzenia analizy. Podkreślił, że na obecnym etapie dostępne są głównie dane dotyczące lasów państwowych, jednak kwestia lasów prywatnych zostanie poddana dalszej weryfikacji i analizie.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Uzupełnił wcześniejszą wypowiedź, wskazując, że przy analizie lasów niepaństwowych planowane jest wprowadzenie minimalnego progu powierzchniowego, który pozwoli odróżnić istotne kompleksy leśne od niewielkich skupisk roślinności. Zaznaczył, że celem takiego podejścia jest wyeliminowanie z analizy drobnych, rozproszonych zagajników, które nie mają istotnej wartości przyrodniczej ani nie spełniają funkcji typowych dla lasów.

Następnie odniósł się do propozycji podkryterium szacunkowego czasu odtworzenia wyciętego drzewostanu. Wskazał, że kryterium to może być trudne do jednoznacznego zdefiniowania oraz pomiaru na obecnym etapie prac.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Doprecyzował propozycję podkryterium wskazując, że jest ono powiązane z innymi kryteriami i stanowi element szerszego, przyczynowo-skutkowego podejścia do oceny oddziaływania inwestycji. Wyjaśnił, że kryterium to powinno dotyczyć istotnych powierzchni leśnych (a nie pojedynczych drzew czy niewielkich skupisk), i odnosić się do

realnego czasu, jaki jest potrzebny do odtworzenia funkcji przyrodniczych danego obszaru po wycince. Podkreślił, że w kontekście deklarowanych działań kompensacyjnych (odtworzenia przyrody) istotne jest wskazanie, ile czasu faktycznie zajmuje przywrócenie wartości ekosystemu leśnego, a nie jedynie formalne wykonanie nasadzeń. Zasugerował również możliwość wskazywania terenów do odtworzenia przez gminy oraz potrzebę określenia horyzontu czasowego, w jakim dany obszar mógłby odzyskać swoje właściwości przyrodnicze.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Odnosił się do kwestii czasu odtworzenia drzewostanu, wskazując, że można przyjąć średnio około 100 lat, aby osiągnąć parametry zbliżone do starodrzewu. Jednocześnie podkreślił, że działania kompensacyjne w zakresie odtworzenia przyrody mają swoje ograniczenia. Zazaczył, że nie jest możliwe odtworzenie środowiska jeden do jednego w stosunku do obszarów, które ulegną wycince, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że uwzględnienie tego podkryterium prowadzi do powielania oceny już ujętej w podkryterium dotyczącym powierzchni wycinki. Podkreślił, że zarówno powierzchnia wyciętych obszarów, jak i czas ich odtworzenia mają charakter destymulant i są ze sobą bezpośrednio powiązane, ponieważ większa powierzchnia wycinki automatycznie przekłada się na dłuższy czas odtworzenia. W związku z tym wskazał, że uwzględnienie obu tych elementów jako odrębnych podkryteriów mogłoby skutkować podwójnym „punktowaniem” tego samego zjawiska.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Odnosił się do propozycji podkryterium wskaźnika fragmentacji korytarzy ekologicznych, wskazując, że w obecnej formie ma ono charakter zbyt uznaniowy i trudny do jednoznacznego zmierzenia. Podkreślił, że brak jest precyzyjnego określenia sposobu jego kwantyfikacji (np. jak interpretować procentowy spadek spójności korytarza oraz jego znaczenie w ocenie wariantu), co utrudniałoby jego obiektywne zastosowanie w analizie wielokryterialnej. Zazaczył, że w związku z tym preferowane jest stosowanie bardziej mierzalnych i obiektywnych podkryteriów, takich jak kolizja z korytarzami ekologicznymi, które pozwalają jednoznacznie określić wpływ inwestycji na środowisko.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosił się do problematyki oceny fragmentacji korytarzy ekologicznych, wskazując na trudności metodologiczne związane z jednoznacznym określeniem stopnia utraty ich spójności. Zazaczył, że w praktyce brak jest jednoznacznych kryteriów pozwalających ocenić, czy przebieg trasy wzdłuż krawędzi korytarza czy jego środkiem – nawet przy zastosowaniu środków kompensacyjnych – jest rozwiązaniem korzystniejszym.

Podkreślił, że z uwagi na te wątpliwości preferowane jest stosowanie bardziej mierzalnych parametrów, takich jak długość odcinka przebiegającego w obrębie korytarza migracyjnego. Wskazał, że tego typu podejście jest stosowane w innych inwestycjach i – mimo że często wykorzystywane na dalszych etapach – może być oparte na dostępnych danych ogólnych i uwzględnione już na obecnym etapie analizy.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zapytała o możliwości uwzględnienia w analizie podkryterium odnoszącego się do tzw. korytarzy przewietrzania (korytarzy powietrznych), istotnych z punktu widzenia jakości powietrza i problemu smogu. Wskazała, że na przykładzie Krakowa i Myślenic problem zabudowy takich korytarzy już występuje, a niektóre analizowane warianty przebiegu drogi mogłyby prowadzić do ich dalszego ograniczenia lub zamknięcia. Podkreśliła, że miałyby to negatywny wpływ na przewietrzanie obszarów zurbanizowanych. Zwróciła się z pytaniem, czy możliwe jest uwzględnienie tego rodzaju aspektu jako odrębnego kryterium w analizie wariantów, w kontekście zarówno ochrony jakości powietrza, jak i unikania zwiększania ruchu tranzytowego w kierunku obszarów miejskich.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do propozycji uwzględnienia korytarzy przewietrzania, wskazując na konieczność określenia wiarygodnych i jednoznacznych danych wejściowych dla takiego kryterium. Zaznaczył, że w przypadku korytarzy migracji zwierząt istnieją dostępne, opracowane wcześniej mapy i dane referencyjne (funkcjonujące od wielu lat), które umożliwiają ich uwzględnienie w analizie. Natomiast w odniesieniu do korytarzy powietrznych wskazał, że na obecnym etapie nie jest w stanie stwierdzić, czy istnieją analogiczne, sformalizowane opracowania, które jednoznacznie identyfikują takie obszary i mogłyby stanowić podstawę do ich uwzględnienia w analizie wielokryterialnej. Podkreślił, że kluczowe jest ustalenie, czy tego typu korytarze są zdefiniowane i funkcjonują w dokumentach, a nie wyłącznie w formie postulatu zgłaszanego na potrzeby bieżącej dyskusji.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Wskazała, że zagadnienie to zostało szczegółowo opisane w petycji mieszkańców Myślenic. Zadeklarowała możliwość jej udostępnienia. Podkreśliła, że problem korytarzy przewietrzania jest istotny w kontekście walki ze smogiem, zarówno w Krakowie, jak i w Myślenicach. W jej ocenie uwzględnienie tego kryterium mogłoby przyczynić się do ograniczenia prowadzenia trasy przez obszary gęsto zabudowane oraz do zmniejszenia ryzyka pogorszenia jakości powietrza.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że rozumie ideę oraz znaczenie tego zagadnienia. Wskazał jednak, że kluczową kwestią jest określenie wiarygodnych danych wejściowych, które umożliwią obiektywną ocenę tego kryterium w analizie wielokryterialnej. Zaznaczył, że aby wprowadzić takie podkryterium, konieczne jest istnienie formalnych źródeł pozwalających jednoznacznie określić przebieg takich korytarzy. Podkreślił, że sama ogólna wiedza o występowaniu obszarów przewietrzania nie jest wystarczająca – niezbędne jest istnienie sformalizowanych danych, które umożliwią ich pomiar i porównanie między wariantami (np. poprzez długość odcinka trasy przebiegającego przez taki obszar).

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Poinformowała, że ze strony społecznej zostanie podjęta próba opracowania materiałów dotyczących korytarzy przewietrzania, które mogłyby stanowić podstawę do ich ewentualnego uwzględnienia w analizie. Zwróciła się jednocześnie z prośbą o uwzględnienie tych zagadnień w dalszych pracach zespołu.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Odniósł się do zaproponowanego kryterium długości trasy w zlewni rzeki Raby powyżej zbiornika. Wskazał, że kryterium to będzie przedmiotem dalszej analizy i może zostać uwzględnione na kolejnym etapie prac, tj. przy opracowywaniu materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Podkreślił, że na tym etapie dostępne będą bardziej szczegółowe dane, które umożliwią dokładną klasyfikację długości odcinków oraz charakteru oddziaływania inwestycji w obrębie zlewni. Następnie odniósł się do propozycji kryterium poziomu hałasu w obszarach cennych przyrodniczo, wskazując, że obecnie nie ma możliwości jego uwzględnienia w analizie wielokryterialnej. Zaznaczył, że w przypadku takich obszarów brak jest jednoznacznych norm hałasu, które mogłyby stanowić punkt odniesienia do ich oceny. Podkreślił, że w przeciwieństwie do terenów zamieszkałych, dla których istnieją określone standardy, w odniesieniu do środowiska przyrodniczego nie funkcjonują analogiczne, jasno zdefiniowane wartości graniczne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Uzupełnił wcześniejszą wypowiedź wskazując, że szczegółowe analizy akustyczne – obejmujące prognozowane zasięgi propagacji hałasu – są wykonywane na dalszym etapie przygotowania inwestycji tj. w ramach opracowań do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Następnie przedstawił trzy dodatkowych, uzupełniające podkryteria przesłane przez komitet społeczny "S7 dla mieszkańców":

- Przecięcie stref ochronnych ujęć wody (pośrednich)
(DE)
- Kumulacja oddziaływań środowiskowych
(DE)
- Emisja zanieczyszczeń powietrza z ruchu (CO₂, NO_x, PM)
(DE)

Odniósł się do kryterium przecięcia pośrednich strefy ochrony ujęć wód i poinformował, że obszary te są traktowane jako strefy bezwzględnego wykluczenia, przez które nie przewiduje się prowadzenia wariantów przebiegu drogi, w związku z czym nie są one ujmowane jako odrębne podkryterium w analizie wielokryterialnej. Następnie odniósł się do kryterium kumulacji oddziaływań środowiskowych, wskazując, że jego elementy są częściowo uwzględnione już w analizie, m.in. poprzez ocenę nakładania się różnych kolizji infrastrukturalnych (np. przebiegu dróg i linii kolejowych) w ramach kryteriów społecznych. Zaznaczył jednocześnie, że możliwe jest wyodrębnienie bardziej szczegółowego podkryterium, w szczególności dotyczącego kumulacji oddziaływań akustycznych, jednak jego pełne uwzględnienie będzie możliwe dopiero na etapie opracowania dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że zgłoszona ma podstawę w konkretnych przepisach (dyrektywie), które przewidują ocenę tzw. efektu skumulowanego. Podkreślił, że szczegóły metodologii zostały przedstawione w przekazanym materiale, a zastosowanie tego kryterium nie powinno stanowić problemu w analizie. Zaznaczył, że jego uwzględnienie pozwoliłoby na dodatkowe różnicowanie wariantów poprzez uwzględnienie intensywności oddziaływań w konkretnych lokalizacjach.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Wskazał, że zagadnienie to wynika z przepisów unijnych dotyczących ocen oddziaływania na środowisko oraz zostało uwzględnione w krajowych regulacjach. Potwierdził, że analiza kumulacji oddziaływań będzie przeprowadzona na etapie sporządzania raportu oddziaływania na środowisko dla inwestycji. Zaznaczył jednak, że na tym etapie szczególnie nacisk zostanie położony na kumulację oddziaływań akustycznych.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Odniósł się do zagadnienia kumulacji oddziaływań środowiskowych, wskazując na swoje wcześniejsze próby modelowania oddziaływania akustycznego na podstawie danych udostępnionych przez GDDKiA (m.in. z geoportalu). Zaznaczył, że choć możliwe jest tworzenie symulacyjnych modeli, to mają one charakter przybliżony i nie odzwierciedlają w pełni rzeczywistych warunków. Podkreślił, że oddziaływania akustyczne były już analizowane w ramach innych kategorii (np. społecznych), natomiast jego propozycja

dotyczy szerszego podejścia – uwzględnienia kumulacji wszystkich oddziaływań środowiskowych zgodnie z zasadami wynikającymi z dyrektyw środowiskowych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Doprecyzował sposób rozumienia kumulacji oddziaływań środowiskowych w odniesieniu do obowiązujących przepisów, wskazując, że dotyczy ona przede wszystkim łącznego oddziaływania różnych inwestycji infrastrukturalnych (np. drogi, linii kolejowych, linii energetycznych) analizowanych jako całość, a nie w oderwaniu od siebie. Wyjaśnił, że pełna analiza kumulacji oddziaływań – w szczególności akustycznych – wymaga zastosowania zaawansowanych modeli obliczeniowych, uwzględniających szczegółowe dane techniczne (m.in. przebieg trasy, niwelety, zabudowę, odbicia fali dźwiękowej) i jest realizowana na etapie opracowania materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Podkreślił, że na obecnym etapie nie jest możliwe przeprowadzenie takich szczegółowych analiz ze względu na brak danych oraz bardzo wysokie wymagania obliczeniowe. Wskazał, że pojedyncze modele akustyczne dla wariantów na etapie decyzji środowiskowej wymagają znacznych zasobów czasowych i obliczeniowych. Zaznaczył jednak, że uproszczone podejście do kumulacji oddziaływań może być stosowane już na obecnym etapie poprzez uwzględnianie współwystępowania różnych elementów infrastruktury (np. bliskość istniejących dróg, linii kolejowych), co pozwala w sposób przybliżony ocenić wpływ ich koncentracji w jednym obszarze.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Doprecyzował swoje stanowisko w zakresie uwzględniania kryterium kumulacji oddziaływań, wskazując, że jego intencją nie jest pełne modelowanie wszystkich oddziaływań już na obecnym etapie. Podkreślił, że kryterium to powinno być utrzymane w analizie jako element metodologii, nawet jeśli na wczesnych etapach część jego składowych nie może być jeszcze ilościowo oceniona. Zasugerował podejście etapowe, w którym:

- na początkowym etapie część składowych może przyjmować wartości zerowe (ze względu na brak danych),
- na kolejnych etapach stopniowo włączane są elementy możliwe do analizy,
- ostatecznie uwzględniane są wszystkie składowe, gdy dane stają się dostępne.

Zaznaczył, że celem takiego podejścia jest uniknięcie sytuacji, w której dane kryterium zostaje wyeliminowane wyłącznie z powodu braku pełnych danych na danym etapie, mimo że ma ono znaczenie dla końcowej oceny wariantów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosił się do przedstawionego stanowiska, wskazując, że proponowane podejście zmierza do stworzenia jednego, uniwersalnego modelu analizy obejmującego wszystkie etapy procesu. Podkreślił, że przyjęta metodyka zakłada etapowe prowadzenie analiz, dostosowane do poziomu szczegółowości dostępnych danych. Wskazał, że na danym

etapie uwzględniane są wyłącznie te elementy, które mają realny wpływ na wybór wariantu oraz mogą zostać w sposób obiektywny ocenione. Zaznaczył jednocześnie, że pominięcie danego kryterium na wczesnym etapie nie oznacza jego trwałego wykluczenia. Kryteria te będą sukcesywnie włączane i analizowane na kolejnych etapach prac, wraz z pojawianiem się bardziej szczegółowych danych.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Odniósł się do kwestii przejrzystości metodologii prac zespołu, wskazując na oczekiwanie strony społecznej dotyczące jasnego i zamkniętego katalogu kryteriów już od początkowego etapu prac. Podkreślił, że istotne jest, aby uczestnicy mieli od początku pełną wiedzę na temat przyjętej metody, zakresu kryteriów oraz sposobu ich stosowania, nawet jeśli nie wszystkie będą mogły być w danym momencie w pełni wykorzystane.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że zgłaszane przez stronę społeczną kryteria nie są pomijane ani odrzucane, lecz mogą zostać uwzględnione na dalszych etapach prac, stosownie do dostępności danych i poziomu szczegółowości analiz.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Odniósł się do propozycji podkryterium emisji zanieczyszczeń powietrza, wskazując, że na obecnym etapie nie są wykonywane szczegółowe modelowania emisji. Zaznaczył, że analizy tego typu będą realizowane na dalszym etapie, w ramach opracowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zarekomendował, aby w przyszłych analizach zamiast sumarycznej emisji rozważyć ocenę zasięgu oddziaływania poszczególnych zanieczyszczeń. Dodatkowo zasugerował alternatywne podejście, polegające na analizie różnicy emisji (np. CO₂) pomiędzy wariantem inwestycyjnym a wariantem bezinwestycyjnym.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Odniósł się do sposobu uwzględniania kryterium emisji zanieczyszczeń powietrza, wskazując na potrzebę stosowania bardziej adekwatnych parametrów analitycznych. Podkreślił, że przeprowadził własne szacunkowe obliczenia emisji dla analizowanych wariantów, wskazując m.in. na poziom emisji CO₂ rzędu kilku ton na kilometr trasy. Zwrócił uwagę, że istnieją metody oraz narzędzia pozwalające na takie oszacowania, a także możliwości ograniczania emisji poprzez rozwiązania techniczne (np. w tunelach czy poprzez kształtowanie niwelety trasy). Zaznaczył, że analiza powinna uwzględniać różne rodzaje emisji oraz ich realny wpływ, zamiast koncentrować się wyłącznie na wybranych parametrach. Wskazał również, że oddziaływanie emisji zależy od lokalizacji – inaczej kształtuje się w terenach zurbanizowanych, a inaczej w obszarach leśnych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do kwestii emisji CO₂, podkreślając, że kluczowe jest jej rozpatrywanie w ujęciu porównawczym, a nie w wartościach bezwzględnych. Wyjaśnił, że istotne znaczenie ma zestawienie emisji wariantu inwestycyjnego z wariantem bezinwestycyjnym, ponieważ sposób organizacji ruchu wpływa na poziom emisji – ruch płynny generuje mniejsze emisje niż ruch przerywany, związany z częstym zatrzymywaniem i ruszaniem pojazdów. Zazaczył, że każda inwestycja drogowa generuje emisję CO₂, jednak właściwą miarą oceny jest bilans emisji w skali całego układu transportowego. Wskazał również, że tego rodzaju analizy są standardowo wykonywane na dalszych etapach, w tym w ramach analiz ekonomicznych, gdzie emisje przeliczane są na wskaźniki kosztów i korzyści.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Poprosiła o doprecyzowanie definicji ‘wariantu bezinwestycyjnego’ i wskazaniu na czym on polega.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wariant bezinwestycyjny, czyli brak realizacji S7.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Dopytała, czy należy go rozumieć jako brak realizacji nowej inwestycji przy jednoczesnej modernizacji istniejącej Zakopianki.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że wariant bezinwestycyjny („wariant zero”) oznacza brak realizacji nowej inwestycji drogowej. Jednocześnie zazaczył, że w ramach tego wariantu uwzględniane są działania modernizacyjne prowadzone na istniejącej drodze krajowej nr 7.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zapytała o rezultaty prac, które otrzymamy we wrześniu, wskazując na informacje o trzech wariantach lub korytarzach. Poprosiła o doprecyzowanie jaki to będzie obszar.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że we wrześniu planowane jest przedstawienie najkorzystniejszych wariantów przebiegu trasy, wyłonionych na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zwróciła się z prośbą o doprecyzowanie, czy efektem prac przedstawionym we wrześniu będą konkretne warianty przebiegu trasy, czy raczej korytarze drogowe, o których pojawiają się informacje w przestrzeni publicznej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że w kolejnym etapie prac planowane jest przedstawienie szczegółowych wariantów przebiegu trasy wraz z rozwiązaniami technicznymi. Odniósł się do pojawiającego się nazewnictwa („warianty” vs „korytarze”), wskazując, że niezależnie od używanej terminologii chodzi o konkretne przebiegi trasy, które będą dalej analizowane i doprecyzowywane. Zaznaczył, że na tym etapie przewidziana jest również szczegółowa dyskusja z samorządami i stroną społeczną dotycząca m.in.: powiązań komunikacyjnych, lokalizacji węzłów drogowych i przejazdów.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Dopytała czy w takim razie otrzymamy trzy warianty szerokości około 100 – 150 m.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, podkreślając, że szerokość jest uzależniona od uwarunkowań terenowych.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zwróciła się z pytaniem dotyczącym zakresu obecnego etapu analiz w kontekście rozszerzenia obszaru o rejon Morawicy. Wskazała, że jej zdaniem może to oznaczać powrót do etapu studium korytarzowego, a tym samym brak konieczności ograniczania się do dotychczas analizowanych tzw. „korytarzy południowych” (oznaczone jako A–F).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaznaczył, że warianty a-F utraciły rekomendację.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zapytała, czy jest formalnie potwierdzone, że obszar węzła Morawica został włączony do analizy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że obszar analizy jest rozszerzony. Nawiązał do ostatniego spotkania w Gminie Liszki. Poinformował, że trwają prace nad przygotowaniem aktualnych map, które częściowo zostały już opracowane, a cały obszar jest objęty analizą.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnicy X Swoszowice

Odwołał się do wcześniej zgłoszonego postulatu rozszerzenia obszaru analizy o teren gminy Zabierzów. Zapytał o aktualny status tej propozycji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazując, że nie przewiduje się takiej potrzeby. Wyjaśnił, że nie jest planowane prowadzenie analiz po drugiej stronie autostrady A4.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnic X Swoszowice

Zaproponował rozważenie rozszerzenia obszaru analizy o większe części gmin Skawina oraz Sułkowice.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że gmina Skawina jest objęta w całości, ale zostanie to jeszcze sprawdzone.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnic X Swoszowice

Zwrócił się z prośbą o udostępnienie danych z Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) – zarówno dla dróg krajowych, jak i wojewódzkich – do CUPT-u, wskazując, że według uzyskanych informacji jednostka ta obecnie takich danych nie posiada.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że aktualnie opublikowane są wstępne wyniki. W trakcie analizy są jeszcze wyniki dla dróg wojewódzkich. Wskazał, że na początku lipca powinien być kompletny raport i wtedy zostanie on przekazany do wszystkich zainteresowanych instytucji.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnic X Swoszowice

Poprosił o jak najszybsze przekazanie tych wyników.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że prace zostaną zakończone w najbliższym możliwym terminie. Podkreślił, że jest to zlecenie niezależne od prac zespołu i terminy na jego wykonanie jeszcze nie upłynęły.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnic X Swoszowice

Odnosił się do kolejnej kwestii i wskazał na niespójność, zauważając, że GDDKiA opiniuje wszystkie plany ogólne gmin i w związku z tym posiada dane dotyczące ich terenów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że opiniowane są tylko plany ogólne gmin, które już taki plan przygotowały i zwróciły się do GDDKiA o zaopiniowanie.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnic X Swoszowice

Wskazał, że duże przyrosty terenów inwestycyjnych w gminach na trasie planowanej drogi — rzędu 400–600 ha — będą generować dodatkowy ruch aglomeracyjny. Zaapelował o udostępnienie zespołowi danych z planów ogólnych gmin, ponieważ nie wszystkie są jeszcze wyłożone i strona społeczna nie ma do nich dostępu. Poprosił, aby dyrektor przygotował te informacje na kolejne posiedzenie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że plany ogólne gmin są w trakcie opracowywania i nie zna etapu prac w poszczególnych gminach. Zapowiedział, że zostanie sprawdzone czy możliwe jest ich udostępnienie pod względem formalnoprawnym, zwłaszcza że dokumenty te są jeszcze nieukończone i proces ich tworzenia trwa.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnicy X Swoszowice

Doprecyzował, że nie oczekuje wskazania lokalizacji nowych terenów inwestycyjnych, lecz jedynie procentowych danych dotyczących ich przyrostu. Podkreślił, że kluczowe są same wartości liczbowe — np. gdy gmina o powierzchni 2000 ha wnioskuje o 400 ha nowych terenów inwestycyjnych, oznacza to wzrost o 1/5 powierzchni. Zazaczył, że takie dane procentowe mogą zostać udostępnione bez konieczności prezentowania map.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że poddane weryfikacji zostanie, jakie dane z planów ogólnych mogą zostać formalnie udostępnione. Dodał, że obecni na sali wóldarze gmin mogą odnieść się do tego na bieżąco. Podkreślił, że nie widzi przeciwwskazań do udostępnienia takich informacji, o ile będzie to możliwe pod względem formalnym i o ile dane te są obecnie wiążące.

Artur Grabczyk, Burmistrz Miasta i Gminy Sułkowice

Stwierdził, że prace zespołu są nieskuteczne, co widać m.in. po malejącej frekwencji i licznych zawieszeniach komitetów w pracach zespołu. Złożył wniosek o zawieszenie prac zespołu do czasu spotkania GDDKiA ze wszystkimi wóldarzami oraz udzielenia odpowiedzi na kwestie uznawane przez różne strony za kontrowersyjne. Podkreślił, że sytuacja w Krakowie — w tym zmiana władz oraz wcześniejsze działania miasta — powinna zostać uwzględniona, ponieważ wpływa na całość procesu. Wskazał na niejasności dotyczące dokumentów, map i terminów zgłaszania uwag. Zaproponował, aby ustalić konkretny termin zamknięcia zgłaszania propozycji i obszarów do ominięcia, a następnie przejść do pracy nad wagami i kryteriami, bez ciągłej aktualizacji materiałów. Zwrócił uwagę, że agenda prac zespołu się rozsypała, a znaczna część członków wycofała się lub zawiesiła udział. Podkreślił, że należy jasno określić zasady, kryteria brzegowe i terminy, aby prace mogły być prowadzone skutecznie. Zasugerował również, że jeśli GDDKiA uważa, iż niektóre gminy lub organizacje nie mają racji, powinno to zostać otwarcie powiedziane.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że na bieżąco udzielane są odpowiedzi na postulaty i wnioski zarówno podczas spotkań, jak i w korespondencji. Podkreślił, że zespół służy dialogowi ze stroną

społeczną, a zgłaszane uwagi są uwzględniane, m.in. poprzez wprowadzanie podkryteriów i rozszerzenie obszaru analizy. Wskazał, że harmonogram prac został zmodyfikowany na wniosek uczestników, ale jego dalsze przedłużanie byłoby niekorzystne, dlatego należy go dotrzymać. Zaznaczył, że możliwe jest równoległe prowadzenie prac nad dokumentacją mapową oraz rozmowy o kwestiach istotnych dla mieszkańców. Podkreślił, że końcowa analiza wielokryterialna ma być obiektywna i jednakowa dla wszystkich obszarów, niezależnie od momentu powstania map. Celem jest przeanalizowanie całego terenu i wszystkich możliwych przebiegów, aby wytypować warianty najkorzystniejsze.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Wskazał, że w dokumentacji przetargowej opisano etapy prac projektowych: najpierw analiza około 50 wariantów, później ich zawężenie do maksymalnie ośmiu, a następnie do trzech. Zwrócił uwagę, że zgodnie z zapisami przetargowymi w każdym etapie musi być analizowany wariant przebiegający po starym śladzie, w całości lub w znacznej części. Z informacji uzyskanych podczas konsultacji w Myślenicach wynikało, że takim wariantem miał być wariant E. Podkreślił jednak, że dyrektor ponownie poinformował, iż wszystkie sześć wariantów przedstawionych w listopadzie zostało odrzuconych. W jego ocenie tworzy to rozbieżność między zapisami przetargowymi a aktualnym podejściem do prac. Zapytał więc, w jaki sposób GDDKiA zamierza to rozwiązać: czy wariant po starym śladzie będzie nadal analizowany, czy zostanie opracowany na nowo, czy też w ogóle nie będzie brany pod uwagę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że analiza wariantu po starym śladzie została wykonana na początku prac projektowych i wykazała, że w pierwszej części wytyczenia drogi ekspresowej w tym przebiegu jest niemożliwe. Dodał, że warianty przedstawione w listopadzie utraciły rekomendację, lecz nie wyklucza to, że ich elementy mogą zostać ponownie wykorzystane w dalszych analizach, z uwzględnieniem obszarów całkowicie wykluczonych wypracowanych przez zespół.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Stwierdził, że w kolejnych etapach prac jeden z wariantów przedstawionych wcześniej — w jego ocenie wariant E — powinien nadal być procedowany, ponieważ zgodnie z dokumentacją przetargową wariant przebiegający po starym śladzie musi być analizowany na każdym etapie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że warianty w dotychczasowej formie nie będą mogły być dalej procedowane, ponieważ trwają aktualizacje obszarów wykluczonych. Wyjaśnił, że dopiero po

zakończeniu prac nad mapami i sprawdzeniu, czy dany przebieg koliduje z obszarami oznaczonymi na czerwono, będzie możliwe odpowiedzialne określenie, czy którykolwiek z wcześniejszych wariantów może być kontynuowany.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Stwierdził, że dostrzega dużą rozbieżność między aktualnym podejściem do wariantów a zapisami przetargu. Następnie nawiązał do audytu prowadzonego względem GDDKiA Kraków i kontraktu z firmą Ivia. Wskazał, że Ivia przed listopadem opracowała osiem przebiegów, z których do konsultacji społecznych skierowano sześć, a dwa warianty wyprowadzone z Bieżanowa zostały odrzucone i nie poddane analizie. Z relacji z projektantami podczas konsultacji w Myślenicach wynika, że pominięto trzy istotne zagadnienia. Zapytał, czy w ramach audytu będzie badane, czy decyzja o usunięciu dwóch wariantów została podjęta z powodów merytorycznych, czy też wynikała z błędu, który powinien zostać wyjaśniony.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że dobór wariantów prezentowanych w listopadzie oraz eliminacja części powiązań z autostradą A4 były analizowane pod względem merytorycznym. Zaznaczył, że obecnie wiadomo, iż niektóre rozwiązania wymagały głębszej analizy. W związku z tym podjęto decyzję, aby przywrócić do rozpatrywania wszystkie możliwe połączenia z autostradą A4 — od rejonu Morawicy aż po Niepołomice.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Zauważył, że ktoś wcześniej podjął decyzję o odrzuceniu dwóch wariantów na podstawie błędnych przesłanek, co teraz generuje dodatkową pracę dla zespołu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Ponownie podkreślił, że z tego powodu zapadła decyzja o rozszerzeniu obszaru analiz i ponowne przeprowadzenie pełnej analizy wszystkich możliwych połączeń.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Następnie nawiązał do wcześniejszej informacji o rozszerzeniu analizowanego obszaru na osi wschód–zachód (od Morawicy do Niepołomic). Zapytał, czy GDDKiA rozważy również rozszerzenie analiz na południe, nie w kierunku Lubnia, lecz poprzez przesunięcie planowanego połączenia z BDI. Wskazał, że obecnie wiele wariantów BDI prowadzi trasę w linii Głogoczów–Siepraw, natomiast możliwe byłoby jej poprowadzenie — przy zachowaniu podobnej długości — bardziej na południe, w kierunku Izdebnik–Jawornik, czyli w osi Kalwaria–Myślenice. Jego zdaniem takie rozwiązanie łączyłoby miasta, a nie wsie, co mogłoby zapewnić lepsze przepływy ruchu i większą synergię

między obiema drogami. Zapytał, czy GDDKiA jest otwarta na przeprowadzenie takiej analizy, czy też możliwość ta jest definitywnie wykluczona.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie wyklucza możliwości przeanalizowania przesunięcia powiązania S7 z BDI bardziej na południe. Potwierdził, że zostanie to przeanalizowane i że doprecyzował, iż chodzi o zmianę przebiegu z dotychczasowej linii w kierunku Głogoczowa na wariant prowadzący bardziej na południe, np. w stronę Jawornika.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Ponownie podkreślił, że jego zdaniem większy sens ma łączenie miast, a nie wsi, ponieważ w takim układzie powstaje funkcjonalny ring miejskich ośrodków wokół Krakowa. Wskazał, że przesunięcie powiązania S7–BDI bardziej na południe mogłoby w przyszłości umożliwić także lepsze skomunikowanie Dobczyc, które obecnie — jak zauważył — znajdują się w pewnym wykluczeniu komunikacyjnym.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Odnosił się do wcześniejszych wypowiedzi, stwierdzając, że nie zgadza się z tezą, iż komitety nie uczestniczą w pracach zespołu. Podkreślił, że kilka komitetów aktywnie zgłasza merytoryczne propozycje i kryteria, co było widoczne na poprzednich spotkaniach. Zauważył, że samorządy rzadko przedstawiają własne propozycje, a jedynie jeden zrobił to wcześniej. Wskazał, że komitety pracują od stycznia, a od marca regularnie przekazują uwagi, z których — według jego wyliczeń — około 90% zostało uwzględnionych. Przypomniał, że podczas spotkania w Świątnikach Górnych przekazano 13 nowych kryteriów, i wyraził chęć krótkiego omówienia ich na forum, aby pokazać zakres działań komitetu. Zakończył stwierdzeniem, że komitety pracują intensywnie, oraz pytaniem, dlaczego pozostała część strony społecznej nie zgłasza własnych merytorycznych uwag.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za wcześniejszą wypowiedź i potwierdził, że większość komitetów działających w ramach zespołu pozostała aktywna i współpracuje z GDDKiA. Zaznaczył, że część komitetów obserwujących wycofała się ze spotkań, ale wyraził nadzieję, że wrócą, ponieważ strona rządowa pozostaje otwarta na dialog i chce uwzględniać możliwe do weryfikacji postulaty. Zapowiedział, że na ostatnie spotkanie zespół spróbuje przygotować podsumowanie zgłaszanych postulatów — kto je zgłosił, które zostały uwzględnione w formularzach, a które nie mogły zostać wprowadzone z powodu braku danych lub ograniczeń technicznych.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Odniósł się do wcześniejszej wypowiedzi Pana Grzegorza Miąsko. Stwierdził, że zanotował kilka kwestii, m.in. zapowiedź, że “wyniki nie zostaną zaakceptowane”. Uznał, że rzeczywiście istnieje duże prawdopodobieństwo, iż osoby protestujące nie zaakceptują żadnego wyniku, ponieważ — jak wskazał — każda gmina sprzeciwia się przebiegowi drogi na swoim terenie. Podkreślił, że niezależnie od wariantu, część mieszkańców będzie przeciwna, ale inne gminy oraz wiele osób popierających budowę drogi wyniki zaakceptują. Następnie odniósł się do wyników konsultacji, stwierdzając, że dobrze pamięta ich przebieg, ponieważ uczestniczył we wszystkich protestach i działaniach komitetów. Zaznaczył, że wyniki konsultacji były jednoznaczne — sprzeciw wobec drogi „u nas” — a dodatkowo część gmin głosowała także na warianty przebiegające przez inne tereny. Stwierdził, że wniosek z dotychczasowych działań jest taki, iż system głosowania był zły, ponieważ mieszkańcy wybierali warianty nieprzechodzące przez ich własną gminę. Uznał, że w raportach nie pojawią się żadne zaskakujące wnioski poza powtarzającym się schematem „nie u nas”. Odnosząc się do procentowych wag kryteriów, powiedział, że nie były one narzucone sztucznie, a wcześniej przedstawiano argumenty za różnymi wartościami, np. 35% czy 45%. Zauważył, że dyskusja na ten temat nadal trwa i nie rozumie, dlaczego pojawiają się zarzuty w tej sprawie. Następnie zapytał, czy komitety korzystały z pomocy eksperta — dr Budzyńskiego, skoro wcześniej domagały się udziału strony naukowej. Poinformował, że jego komitet z takiej pomocy skorzystał. Wyraził wątpliwość, czy inne komitety również to zrobiły, oraz stwierdził, że ekspert nie był przez nie wykorzystywany. Stwierdził, że dyskusja o kryteriach przypomina „grę na wynik”, w której chodzi o to, by droga nie przebiegała przez własną gminę, co — jego zdaniem — stoi w sprzeczności z ideą sprawiedliwości. Zgodził się z argumentem, że w Polsce powinna nastąpić zmiana systemu planowania dróg, tak aby były one uwzględniane w planach miejscowych, choć podkreślił, że nie da się tego zrobić w krótkim czasie. Zasugerował, że energia komitetów mogłaby zostać skierowana na działania ustawodawcze, np. projekt ustawy lub zbiorów podpisów przeciw specustawie. Odnosząc się do procesu prac, stwierdził, że został on poprawiony, a obecnie analizowane są warianty od Niepołomic do Morawicy. Zapytał, co daje dalsze odwlekanie procesu, i zwrócił uwagę na zbliżający się rok wyborczy, sugerując, że zmiana władzy może oznaczać powrót do wcześniejszych wariantów. W dalszej części odniósł się do kwestii „sprawiedliwości”, wskazując, że w tradycji łacińskiej łączy się ona z innymi cnotami: umiarkowaniem, męstwem i roztropnością. Uznał, że części komitetów brakuje roztropności i umiarkowania, a niektóre postulaty są powtarzane lub dublowane.

Piotr Szymański, Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa

Poinformował, że chciał uspokoić, że polityka miasta wobec S7 pozostaje niezmienna. Podkreślił, że prezydent Kracik zajmował się tematem S7 przez ostatnie dwa lata, a zmiana kadencji nie oznacza zmiany stanowiska. Miasto przeszło już swoje uzgodnione ze stroną społeczną stanowisko dotyczące obszarów wykluczonych i oczekuje na spotkanie z GDDKiA, o które poprosił w imieniu prezydenta. Zaznaczył, że sytuacja w mieście ustabilizowała się, a Kraków kontynuuje dotychczasowe działania. Wyjaśnił, że miasto skupia się na obszarze w granicach Krakowa, a nie na korytarzach społecznych obejmujących wiele gmin, co — jego zdaniem — było błędem w 2022 roku. Zapewnił, że Kraków chętnie rozmawia z burmistrzami i wójtami, ale nie zamierza ingerować w decyzje innych gmin, które dbają o własne interesy. Na koniec podkreślił, że Kraków nie wstrzymuje prac i nie zmienia kierunku działań, a obecna polityka jest kontynuacją wcześniejszych ustaleń.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że, zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami, planowane są spotkania z każdym włodarzem gmin, także z przedstawicielami Krakowa, i że takie spotkanie również zostanie zorganizowane.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Poinformowała, że współpracuje w ramach kilku komitetów i reprezentuje komitet z Krzyszkowic, który nadal uczestniczy w pracach zespołu. Zaapelowała, aby mieszkańcy nie przejmowali się pismem podpisanym przez 22 komitety, ponieważ — jak wskazała — część z nich w ogóle nie pojawiała się na spotkaniach, co potwierdziła na podstawie list obecności, więc liczba podpisów nie jest miarodajna. Podkreśliła, że jej komitet kontynuuje pracę, a zadane wcześniej pytania dotyczące Morawicy zostały formalnie potwierdzone przez dyrektora, który realizuje deklarowane postulaty. Zasugerowała, że komitety protestujące mogłyby zmodyfikować swoje postulaty, skoro część z nich jest już spełniana.

Artur Grabczyk, Burmistrz Miasta i Gminy Sułkowie

Zaznaczył, że jego wcześniejsza wypowiedź dotycząca zmian władzy nie miała na celu wywoływania niepokoju w Krakowie. Wyjaśnił, że chodziło mu o to, iż każda zmiana władz oznacza zmianę spojrzenia, zwłaszcza w zakresie przyszłego projektowania całego układu komunikacyjnego w południowej części Krakowa. Podkreślił, że niezależnie od przebiegu S7, konieczne będzie zaprojektowanie ruchu i powiązań w kontekście BDI, S7, Zakopianki i pojemności miasta. Odnosząc się do wcześniejszych działań, stwierdził, że propozycja stworzenia korytarza społecznego była błędna, ponieważ spowodowała

przesuwanie wariantów S7 między wieloma gminami. Podkreślił jednak, że wszyscy zgadzają się co do jednego — droga musi powstać. Na koniec dodał, że pewne kwestie powinny zostać wyjaśnione i zamknięte, aby żadna ze stron nie mogła podnosić argumentu o brakach w dokumentach czy niedopracowanych materiałach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaprosił na 15-minutową przerwę.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Zaprosiła uczestników do zajęcia miejsc i udziału w posiedzeniu po przerwie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że zgodnie z agendą zespół przechodzi do kolejnej części spotkania, czyli omówienia metodyki wyboru wariantów, prowadzącej do wyboru wariantu właściwego.

Bartłomiej Sieńkowski, Naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji w Departamencie Przygotowania i Realizacji Inwestycji GDDKiA

Zapowiedział przejście do kolejnego punktu agendy — metody wyboru wariantów do STEŚ właściwego. Wyjaśnił, że ze względu na skomplikowany teren między Krakowem a Myślenicami umowa przewiduje fazę pierwszą (wstępną), w której miało powstać do 50 wariantów, w tym wariant po istniejącej Zakopiance. W tej fazie przygotowywana jest analiza, na podstawie której zostaną wybrane trzy warianty do dalszego etapu, określanego jako „STEŚ właściwy” (faza druga umowy).

FAZA DRUGA umowy stanowiąca główny zakres prac projektowych:

- uściślenie rozwiązań wariantów, w tym przebiegu jezdni głównych i dróg poprzecznych;
- ustalenie typów i podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych;
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej;
- uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego;
- wykonanie analizy ekonomicznej;
- wykonanie wielokryterialnej analizy porównawczej;
- przygotowanie niezbędnych materiałów umożliwiających przygotowanie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (raport oddziaływania na środowisko).

Następnie przedstawił propozycje metod wyboru wariantów do STEŚ właściwego:

- 1) 3 warianty z najwyższą oceną punktową, przy czym maksymalnie dwa z tego samego węzła; - doprecyzował, że celem takiego podejścia jest uniknięcie sytuacji, w której wszystkie trzy wybrane warianty wychodziłyby z tego samego węzła początkowego. Zaznaczył, że po wykonaniu inwentaryzacji przyrodniczej

i pogłębieniu wiedzy o terenie mogłoby się okazać, że żaden wariant z tego węzła nie jest możliwy do realizacji, co uniemożliwiłoby dalsze prace.

- 2) 3 warianty z najwyższą oceną punktową, przy czym każdy wariant musi mieć inny początek - doprecyzował, że jeśli dwa lub trzy najwyżej punktowane warianty zaczynają się w tym samym węźle, należy pominąć nadmiarowe i wybrać kolejny wariant z listy, który ma inny węzeł początkowy.

Następnie przedstawił dodatkową propozycję wyboru wariantów: aby jeden z trzech wariantów został wybrany jako ten, który uzyskał najwyższą ocenę punktową w grupie społecznej, niezależnie od jego łącznej oceny punktowej w całej analizie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do wcześniejszego wystąpienia przedstawiciela strony społecznej, podkreślając, że zespół uwzględnia zgłaszane uwagi i pokazuje, że słucha mieszkańców. Zaznaczył, że wszystkie propozycje będą analizowane w sposób maksymalnie obiektywny i uczciwy, z poszanowaniem każdego obszaru potencjalnego przebiegu S7. Następnie otworzył czas na dyskusję, pytając uczestników, czy mają dodatkowe propozycje dotyczące metod wyboru wariantów, i zaprosił do zabrania głosu

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Poprosił o doprecyzowanie czy wariant wybrany na podstawie najwyższej oceny punktowej w kryterium społecznym będzie jednym z trzech wariantów wybieranych do etapu właściwego czy też dodatkowym, czwartym wariantem, wybranym poza standardową trójką.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że kwestia liczby wariantów przechodzących do etapu właściwego pozostaje otwarta do dyskusji ze stroną społeczną. Podkreślił, że zgodnie z przepisami środowiskowymi minimum trzy warianty muszą zostać wybrane, aby możliwe było ich rzetelne porównanie. Zaznaczył, że wariant wybrany na podstawie najwyższej oceny społecznej może być jednym z trzech wariantów albo — jeśli zapadnie taka wspólna decyzja — dodatkowym, czwartym lub piątym wariantem.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Odniósł się jeszcze do kwestii poruszanych przed przerwą i zapytał, czy przejście przez lasy państwowe jest traktowane jako destymulanta (czynnik obniżający ocenę wariantu). Wskazał, że nie dotyczy to lasów prywatnych, co — jego zdaniem — prowadzi do niekonstytucyjnego różnicowania. Wyraził obawę, że duża powierzchnia lasów państwowych może spowodować, iż warianty przez te tereny zostaną automatycznie uznane za nierealne, co z kolei może wymusić wejście w obszary bardziej wrażliwe

przyrodniczo (siedliska unikatowe, użytki ekologiczne) albo zwiększyć nacisk na czynniki społeczne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że wycinka lasów państwowych jest traktowana jako destymulanta w kryteriach środowiskowych, ponieważ często wiąże się z obecnością siedlisk przyrodniczych. Odniósł się do kwestii lasów prywatnych: zapowiedział, że zostanie przeanalizowana możliwość objęcia ich podobnym podejściem, przyjmując np. minimalny próg 1 ha zwartej kompleksu leśnego jako kryterium. Wyjaśnił, że takie rozwiązanie pozwoliłoby uwzględniać również lasy prywatne jako element wpływający negatywnie na środowisko w przypadku wycinki. Zaznaczył też, że zmiany w tym obszarze będą miały wpływ na pozostałe kryteria, dlatego kluczowe jest właściwe ustalenie wag przypisanych do poszczególnych elementów oceny.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Zwrócił się z pytaniem dotyczącym metodologii oceny wariantów. Przypomniał, że komitet korzystał z metody InRoad opracowanej przez dr. Budzyńskiego, ale jednocześnie wskazywał na jej pewne braki, które zostały opisane w pierwszym piśmie przesłanym do GDDKiA. Wyjaśnił, że komitet — przy wsparciu dr. Marcina Wiśniowskiego — zaproponował zmodyfikowaną metodę, opartą na InRoad, lecz z innym sposobem normalizacji danych. Dodał, że komitet przeprowadzał własne symulacje i przedstawił na poprzednim spotkaniu kalkulator pokazujący wpływ poszczególnych kryteriów na wynik końcowy. Podkreślił, że kryteria użyte w kalkulatorze były przykładowe, a komitet może je w każdej chwili uzupełnić, gdy tylko otrzyma od GDDKiA formalną, ostateczną listę kryteriów. Zapytał, czy GDDKiA uwzględni zgłoszone uwagi, pochyli się nad propozycją komitetu oraz czy metoda InRoad/InRoad-WAP zostanie wzięta pod uwagę przy dalszych pracach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że kwestie dotyczące normalizacji danych i wag kryteriów będą jeszcze konsultowane, a stanowisko w tej sprawie zostanie przedstawione na kolejnym spotkaniu. Podkreślił, że obecna dyskusja nie dotyczy metody wyboru wariantu, lecz właśnie sposobu podejścia do wag i normalizacji. Następnie odniósł się do pojawiających się w przestrzeni publicznej informacji o wytrasowanych wariantach. Wyjaśnił jednoznacznie, że GDDKiA na dzień dzisiejszy nie posiada żadnych wariantów przebiegu S7, nie pokazuje ich i nie trasuje żadnych nowych wariantów.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Odniosła się do wcześniejszych doświadczeń z wariantami A-F, które utraciły rekomendację ale skupione były w bardzo wąskim obszarze — wszystkie sześć przebiegało w Krzyszkowicach w pasie ok. 3 km, co w praktyce nie dawało mieszkańcom żadnego realnego wyboru. W związku z tym zapytała, czy przy wyborze trzech wariantów do etapu STEŚ można się spodziewać, że znajdą się wśród nich dwa warianty skrajne (zachodni i wschodni), a ewentualny wariant „środkowy” byłby rozważany tylko, jeśli w ogóle jest możliwy do poprowadzenia. Podkreśliła, że jednym z zarzutów wobec wcześniejszych prac było to, że nie przedstawiono wariantów skrajnych, a jedynie bardzo wąski obszar między węzłem Łagiewniki a Blacharską.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniosł się do wcześniejszych zarzutów dotyczących wariantów A-F, podkreślając, że problemem było to, iż zostały one wyeliminowane w sposób nie do końca jasny i czytelny. Zapewnił, że obecnie wszystkie warianty zostaną poddane tej samej analizie wielokryterialnej, a następnie — w oparciu o jedną z omawianych metod — zostaną wybrane trzy lub cztery warianty do etapu STEŚ. Wyjaśnił, że naturalnie będą to warianty z najwyższą punktacją, ale ponieważ istnieje ryzyko, że wszystkie mogłyby wychodzić z jednego węzła, wprowadzono zasadę, że co najmniej jeden wariant musi pochodzić z innej lokalizacji, aby ograniczyć ryzyko późniejszego odrzucenia wszystkich opcji z jednego miejsca z powodów środowiskowych. Dodał również, że rozważana jest propozycja, aby do dalszych analiz włączyć także wariant najwyżej oceniony społecznie, jako jedną z możliwych metod wyboru wariantów do etapu STEŚ.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zwróciła uwagę, że obowiązek budowy łącznika S7 z BDI, wynikający z rozporządzenia, ogranicza możliwość poprowadzenia dalekiego wariantu wschodniego — ponieważ wymusza on bliskie powiązanie obu inwestycji i uniemożliwia odsunięcie S7 dalej na wschód. Wskazała, że analizy mogą pokazywać sens takiego wariantu, ale obecne przepisy to blokują. Zaznaczyła, że inwestycje S7 i BDI zostały sztucznie połączone, co ogranicza pole manewru. Zadała pytanie, czy jeśli analizy wykażą zasadność poprowadzenia BDI bezpośrednio do A4 to czy w takiej sytuacji pojawi się realna szansa na wariant daleki wschodni, który zapewniłby szerszy obszar analiz i zmniejszył ryzyko, że dwa warianty wyjdą z tego samego węzła.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że tzw. dalekie warianty wschodnie mają kilka istotnych ograniczeń:

- są znacznie dłuższe, co automatycznie obniża ich ocenę w kryteriach długości i kosztów,
- po doliczeniu długości łącznika z BDI ich ocena dodatkowo się pogarsza,
- według prognoz ruchu przenoszą one najmniejszy ruch, co również wpływa negatywnie na ich punktację.

Zaznaczył również, że nie zgadza się z określeniem, że powiązanie S7 z BDI jest „sztuczne”. Podkreślił, że wynika ono z logiki sieci dróg ekspresowych, które muszą być ze sobą powiązane. Dodał, że warianty zachodnie, które bezpośrednio łączą się z Beskidzką Drogą Integracyjną, nie wymagają budowy łącznika.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zwróciła uwagę, że aby strona zachodnia nie czuła się pomijana, konieczne jest elastyczne podejście do planowania BDI. Wskazała, że koncepcja prowadzenia BDI do Głogoczowa jest już przestarzała, co było zgłaszane zarówno przez jej komitet, jak i Komitet Krakowski. Przywołała informacje o przetargu na odwierty geologiczne ogłoszonym w styczniu na odcinku Chocznia–Kalwaria, gdzie mają być projektowane węzły. Jej zdaniem już na tym etapie można rozważać inne możliwości wyprowadzenia trasy. Podkreśliła, że obserwowane są kolejne ogłoszenia inwestycyjne w rejonie Wadowic, co pokazuje, że sytuacja jest dynamiczna, a planowanie BDI powinno być bardziej elastyczne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że inwestycja drogowa realizowana w Wadowicach jest spójna z koncepcją BDI. Podkreślił, że projektowana tam tzw. „mała obwodnica Wadowic” ma w przyszłości łączyć się z Beskidzką Drogą Integracyjną, stanowiąc jej element lub powiązanie funkcjonalne.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Poprosiła o ponowne sprawdzenie prognoz ruchu, ponieważ według analiz, którymi dysponuje strona społeczna, ruch z rejonu Suchej Beskidzkiej i okolic odpytywa w kierunku A4, a nie w stronę Głogoczowa. Jej zdaniem oznacza to, że mieszkańcy tych obszarów nie wybierają trasy przez Głogoczów, aby dostać się do Krakowa. W związku z tym zasugerowała, że warto ponownie rozważyć postulat strony społecznej dotyczący zmiany rozporządzenia, które obecnie wymusza budowę łącznika S7 z BDI.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że nie ma potrzeby zmiany rozporządzenia dotyczącego powiązania S7 z BDI. Wyjaśnił, że analiza prowadzona jest sieciowo, czyli z uwzględnieniem całego układu

dróg ekspresowych i ich wzajemnych powiązań. Zaznaczył, że celem jest, aby planowane trasy tworzyły spójną sieć.

Bartłomiej Sieńkowski, Naczelnik Wydziału Przygotowania Inwestycji w Departamencie Przygotowania i Realizacji Inwestycji GDDKiA

Doprecyzował, że obecnie wspólnie z uczestnikami opracowywana jest analiza wielokryterialna służąca wyłącznie do wyboru 3 wariantów z ok. 50 w pierwszej fazie umowy. To na tym etapie dobierane są kryteria i sposób ich ważenia. Wyjaśnił, że w drugiej fazie (etap STEŚ właściwy) analiza wielokryterialna będzie wykonywana metodą InRoad-WAP, opracowaną w projekcie RID przez konsorcjum czterech uczelni: Politechnika Gdańska, Politechnika Rzeszowska, Politechnika Białostocka i Uniwersytet Gdański. Podkreślił, że doświadczenia ze spotkań ze stroną społeczną mogą być wykorzystane, ale metoda stosowana w fazie drugiej jest z góry określona oraz że nie da się przenieść jeden do jednego obecnych analiz na kolejny etap, ponieważ na tym etapie dostępny będzie szerszy i bardziej szczegółowy zestaw danych.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Przedstawiła aktualny stan prac nad weryfikacją i aktualizacją map obszarów wyłączonych. Podkreśliła, że proces ten trwa nieprzerwanie, a zgłoszenia strony społecznej są systematycznie uwzględniane. Omówiła kilka przykładów zmian:

- Granica Kraków–Wieliczka — powiększono obszary wyłączone, m.in. pola górnicze (np. Barycz).
- Zabudowa błędnie oznaczona w BDOT jako jednorodzinna została zweryfikowana; obszary wcześniej oznaczone na szaro są dziś oznaczone na czerwono jako bezwzględnie do ominięcia.
- Placówki publiczne i społeczne — dodano m.in. place sportowe, obiekty OSP, placówki opiekuńcze, zgodnie z postulatami mieszkańców.
- Myślenice (ul. 3 Maja) — trwa analiza zabudowy wielorodzinnej; liczba takich obiektów będzie zwiększona po potwierdzeniu danych.

Następnie zaprezentowała porównanie stanu początkowego i obecnego, wskazując znaczący wzrost liczby obiektów oznaczonych jako wymagające ominięcia:

- Szkoły: z 110 do 192
- Przedszkola: z 27 do 254
- Żłobki: analogiczny wzrost
- Placówki opiekuńcze, domy dziecka, zakłady wodociągowe, składowiska odpadów — również znacznie poszerzone

Podkreśliła, że część tych obiektów była wcześniej oznaczona jako „powinny być omińnięte”, ale obecnie — po konsultacjach — są już oznaczone na czerwono jako obszary bezwzględniego omińnięcia. Zapowiedziała, że na kolejnym spotkaniu zostanie przedstawiony pełny zestaw obszarów wyłączonych, wraz z ich liczbowym podsumowaniem, aby pokazać skalę zmian.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Przekazała pytanie od mieszkańców dotyczące zgłaszanych budynków, które mają zostać naniesione na mapy obszarów wyłączonych. Mieszkańcy pytają, co stanie się w sytuacji, gdy ich zgłoszony budynek nie zostanie uwzględniony, zwłaszcza że liczba zgłoszeń jest bardzo duża. Zadała drugie pytanie dotyczące obszaru złoża gazu ziemnego Raciborsko. Chciała wiedzieć, czy strona społeczna otrzyma jakąkolwiek informację zwrotną o decyzji GDDKiA w tej sprawie. Wskazała, że mieszkańcy przygotowują petycję o wykluczenie tego terenu oraz oczekiwane jest merytoryczne uzasadnienie, dlaczego ten konkretny obszar nadal nie został oznaczony jako wyłączony.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Potwierdziła, że do GDDKiA wpłynął wniosek mieszkańców dotyczący nanoszenia budynków na mapy. Wyjaśniła, że wiele zgłaszanych obiektów to budynki jednorodzinne, które nie są oznaczane jako obszary bezwzględniego omińnięcia. Wskazała, że w przypadku budynków jednorodzinnych ich wpływ na ocenę wariantu będzie uwzględniany w podkryteriach, m.in. poprzez analizę odległości od przebiegu wariantu. Podkreśliła, że mieszkańcy nie mogą jeszcze zweryfikować, czy ich dom znajdzie się w strefie oddziaływania, ponieważ warianty nie są jeszcze narysowane. Najpierw muszą zostać ustalone podkryteria, a dopiero potem możliwe będzie przeprowadzenie szczegółowej analizy przestrzennej. GDDKiA będzie udzielać odpowiedzi na zgłoszenia, ale należy pamiętać, że domy jednorodzinne nie są oznaczane na czerwono, w przeciwieństwie do zabudowy wielorodzinnej, którą wcześniej prezentowano.

Łukasz Andzel, Łukasz Andzel, Komitet Strategia Rozsądnego Rozwoju

Poprosił o doprecyzowanie definicji domu wielorodzinnego o więcej niż dwóch kondygnacjach.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Wyjaśniła, że nie istnieje formalna definicja zabudowy wielorodzinnego stosowana w tym etapie prac. W praktyce oznaczane są wszystkie budynki mające więcej niż dwie kondygnacje, w których najprawdopodobniej mieszka więcej niż jedna rodzina.

Łukasz Andzel, Łukasz Andzel, Komitet Strategia Rozsądnego Rozwoju

Dopytał o definicję budynku, w którym mieszkają „dwie odrębne rodziny”. Chciał wiedzieć, jak GDDKiA rozróżnia takie przypadki, aby mieć jasność, które budynki kwalifikują się jako wielorodzinne, a które nie. Podkreślił, że zależy mu na jednoznacznym kryterium.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Wyjaśniła, że ponieważ brakuje prawnej definicji zabudowy wielorodzinnej, zespół projektowy musi stosować ocenę wizualną. W praktyce:

- jeśli budynek ma dwa wejścia, jest traktowany jako obiekt, w którym mieszkają co najmniej dwie rodziny,
- jeśli budynek ma jedno wejście, ale istnieją wiarygodne przesłanki, że mieszka tam więcej niż jedna rodzina, również zostanie oznaczony jako wielorodzinny.

Podkreśliła, że w takich przypadkach decyzja ma charakter indywidualnej oceny opartej na dostępnych informacjach.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Odnosił się do kwestii złoża gazu ziemnego Raciborsko, wyjaśniając, że temat jest obecnie analizowany wewnętrznie w GDDKiA. Przedstawił podstawowe informacje techniczne:

- złoża znajdują się na głębokości ok. 600 m,
- eksploatacja prowadzona jest z głębokości ponad 300 m,
- istnieją dwa otwory eksploatacyjne,
- obowiązujące strefy ochronne to ok. 50 m od otworów czynnych i 5 m od zlikwidowanych.

Podkreślił, że:

- na dziś nie stwierdzono zagrożeń, które wymagałyby wyłączenia całego obszaru górniczego,
- jednak otwory eksploatacyjne zostaną bezwzględnie ominięte,
- trasa nie będzie prowadzona nad ani pod tymi otworami,
- GDDKiA nie zakłada likwidacji eksploatacji gazu w tym miejscu.

Wyjaśnił, że nie planuje się wyłączenia całego obszaru górniczego, lecz jedynie samych otworów, co i tak wymusi odsunięcie trasy od tego rejonu.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zapytała, czy w jednym z podkryteriów analizy rzeczywiście znajduje się zapis dotyczący omińnięcia złóż gazu ziemnego, ponieważ — jak pamięta — takie podkryterium było wcześniej prezentowane.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Potwierdził, że na początku prac podkryterium dotyczące omijania złóż gazu rzeczywiście było rozważane. Wyjaśnił jednak, że podkryteria są nadal weryfikowane, równoległe z aktualizacją map obszarów wyłączonych. Część podkryteriów — zarówno proponowanych przez GDDKiA, jak i przez stronę społeczną — może okazać się nieadekwatna, jeśli dany obszar i tak zostanie wyłączony na podstawie map. Ostateczna lista podkryteriów zostanie przeanalizowana i uporządkowana na końcu, tak aby nie dublować kryteriów z mapami wyłączeń. Zapowiedział także, że przed głosowaniem strona społeczna otrzyma pełną listę podkryteriów, aby móc się z nimi wcześniej zapoznać.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Dopytała, czy jeśli nie uda się całkowicie wyeliminować danego obszaru (złoża gazu), to podkryterium dotyczące omijania takich terenów pozostanie w analizie.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Odpowiedział, że nie może obecnie zagwarantować, czy podkryterium dotyczące omijania złóż gazu pozostanie, ponieważ nie wiadomo jeszcze, w jakim zakresie inwestycja będzie ingerować w teren Raciborska. Wyjaśnił, że obszar złoża gazu jest nadal rozeznawany, analizowane są nie tylko lokalizacja złoża i otworów, ale także plany eksploatacyjne na przyszłość. Pozyskiwane są też informacje od PGNiG m.in. jak długo złożo będzie jeszcze eksploatowane.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Dopytała hipotetycznie, czy jeśli danego terenu nie uda się oznaczyć na czerwono (jako obszaru bezwzględnego omińnięcia), to czy wówczas pozostanie podkryterium dotyczące omijania takich terenów w analizie wielokryterialnej.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Potwierdził, że jeśli nie będzie to obszarem czerwonym, to takie kryterium zostanie poddane pod głosowanie.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Poinformował, że w środę przekazał dyrektorowi — zarówno osobiście, jak i mailowo — pakiet propozycji podkryteriów, będący efektem dwutygodniowej pracy zespołu społecznego. W ramach tej pracy:

- zaproponowano 13 nowych podkryteriów,
- część z nich została już wcześniej zaprezentowana przez GDDKiA,
- dodatkowo zaproponowano jedno kryterium typu „hard constraint” — obejmujące strefy ochrony bezpośredniej wszystkich ujęć wody pitnej, ujęte jako jeden ogólny element, bez wskazywania konkretnych rzek czy lokalizacji.

Wyjaśnił, że propozycje zostały uporządkowane w czterech grupach: społecznej, ekonomicznej, funkcjonalno-technicznej i przyrodniczej, a każdemu podkryterium przypisano priorytet (P3–P1) oraz proponowaną wagę.

Zapowiedział, że na kolejne spotkanie strona społeczna przygotuje:

- uzasadnienie dla każdego podkryterium,
- wyniki ok. 500 symulacji, które mają pomóc w doborze wag i ocenie powiązań między kryteriami (np. zależność kosztu tunelu od kosztów środowiskowych).

Następnie przedstawił dodatkowe kryteria.

Grupa społeczne:

SP 1.5. Przecięcie zwartej zabudowy wielorodzinnej (osiedla) - charakter: DE - koncentracja wysiedleń w zwartym osiedlu wielorodzinnym jest dotkliwsza społecznie niż zabudowa rozproszona; uzupełnia podgrupę kolizji kubaturowej.

SP 3.7. Szpitale i sanatoria w strefie ochronnej 300m - charakter: DE - strefa ochronna wokół obiektów ochrony zdrowia; hałas i zanieczyszczenia pogarszają warunki leczenia.

SP 7.4. Uwolnienie środków lokalnych - charakter: ST - gdy S7 realizuje zadania ujęte już w planach gmin (obwodnice, wiadukty, odwodnienia), gmina nie finansuje ich z własnego budżetu, środki lokalne zostają uwolnione.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapytał w jaki sposób kryterium SP 7.4. byłoby mierzalne.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że w jego ocenie w przypadku, gdy wariant inwestycji w pełni realizuje zakładany cel (np. zapewnia funkcję obwodnicy zgodną z planami gminy), powinno to znaleźć

odzwierciedlenie w maksymalnej ocenie punktowej danego kryterium (np. 100% realizacji = maksymalna liczba punktów).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapytał co w przypadku, jeśli inwestycja zostanie zrealizowana jedynie częściowo, a nie w 100%.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Zasugerował, że w sytuacji realizacji jedynie fragmentu inwestycji (np. częściowego odcinka lub ograniczonej funkcjonalności), możliwe byłoby przypisanie proporcjonalnej oceny – odpowiadającej stopniowi realizacji celu (np. częściowa realizacja to odpowiednia część maksymalnej punktacji). Podkreślił, że propozycja ta powinna uwzględniać również określone progi minimalne (np. długość odcinka, powierzchnia), od których ocena miałaby zastosowanie. Zazaczył, że intencją tego podejścia jest uwzględnienie efektów inwestycji w kontekście korzyści dla samorządów, w szczególności w sytuacji, gdy realizacja inwestycji krajowej przyczynia się do osiągnięcia celów lokalnych (np. odciążenie układu komunikacyjnego), co może pośrednio wpływać na możliwość alokacji środków publicznych na inne działania rozwojowe.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że zarządca drogi realizuje własne, odrębne cele inwestycyjne, które tylko częściowo mogą pokrywać się z celami samorządów. Podkreślił, że ocena stopnia ich zgodności może mieć charakter nieobiektywny.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Następnie zaprezentował kolejne propozycje z grupy ekonomiczne:

EK 2.1. Liczba przeciętych stref aktywności gospodarczej – charakter: DE - fragmentacja stref gospodarczych = utrata miejsc pracy i wpływów gmin (CIT, podatek od nieruchomości).

EK 2.2. Synergia infrastruktury drogowej i kolejowej – charakter: ST - wspólny korytarz/elementy z koleją (P&R, węzły przesiadkowe, terminale intermodalne) obniżają koszt łączny i wzmacniają multimodalność.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosił się do kryterium EK 2.2. i wskazał, że jest to niespójne z kryterium odnośnie do skumulowanych oddziaływań.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że realizacja nowej drogi w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury (np. kolejowej) może prowadzić do rozszerzenia obszaru oddziaływania i zwiększenia jego wpływu na otoczenie. Podkreślił, że alternatywą może być koncentracja infrastruktury w jednym korytarzu, co może ograniczać rozproszenie oddziaływań, podając jako przykład układy, w których kilka tras przebiega wspólnie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę na problem wyznaczenia granicy między efektem synergii a negatywną kumulacją oddziaływań infrastruktury. Zapytał, w jaki sposób określany jest moment, w którym koncentracja infrastruktury przestaje być korzystna, a zaczyna powodować nadmierne oddziaływania, wskazując na brak jednoznacznych progów (np. odległościowych).

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że nie należy obawiać się większej liczby kryteriów, ponieważ mogą one być ze sobą powiązane i wzajemnie się uzupełniać. Zadeklarował przygotowanie na kolejne spotkanie opracowania pokazującego zależności między kryteriami.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę na konieczność określenia mierzalnych wartości dla proponowanych kryteriów. Wskazał, że obecnie brakuje jednoznacznych metod oceny, co utrudnia ich praktyczne zastosowanie w analizie.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że zostanie to przeanalizowane na kolejne spotkanie. Przedstawił kolejne podkryteria z grupy ekonomiczne:

EK 2.3. Przeniesienie ruchu tranzytowego z dróg lokalnych na A/S/GP – charakter: ST - odciążenie dróg gminnych/powiatowych z tranzytu = niższe koszty utrzymania sieci lokalnej, mniej wypadków.

EK 2.4. Usprawnienie przepływu pracowników i towarów(miasto-wieś) – charakter: ST - poprawa dostępności komunikacyjnej miasto-wieś (rynek pracy, łańcuchy dostaw), oceniana przedziałowo (izochrony 30/45/60 min).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosząc się do przedstawionych kolejnych kryteriów wskazał, że niektóre elementy (np. modelowanie odciążenia dróg lokalnych) są możliwe do modelowania, jednak nie na

obecnym etapie ze względu na dużą liczbę wariantów oraz wysoką złożoność obliczeń. Podkreślił, że szczegółowe modelowania zostaną wykonane na kolejnych etapach, gdy liczba wariantów będzie ograniczona, co umożliwi uzyskanie wiarygodnych wyników.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Przedstawił kolejne podkryteria z grupy ekonomiczne:

EK 2.5. Przekucie terenów z wcześniejszymi nakładami (koszt utopiony) – charakter: DE - przekucie terenów ze świeżymi nakładami publicznymi/UE = marnotrawstwo i koszt utopiony.

EK 2.6. Udział trasy na działkach Skarbu Państwa / publicznych – charakter: ST

EK 2.7. Udział trasy na działkach prywatnych i gminnych – charakter: DE

EK 2.6 / EK 2.7 — komplementarna para: im więcej trasy na gruntach publicznych, tym niższe koszty i ryzyko wykupu; grunty prywatne/gminne = wyższe koszty i dłuższe spory odszkodowawcze.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że dostępność danych dotyczących własności gruntów jest zróżnicowana – w przypadku dużych działek państwowych informacje są łatwo dostępne, natomiast dla pozostałych nieruchomości Skarbu Państwa wymagają weryfikacji w ewidencji. Zaznaczył, że szczegółowe ustalenia w tym zakresie są możliwe na późniejszym etapie prac, gdy dostępne będą pełniejsze dane.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Następnie przedstawił podkryteria w kolejnej grupie przyrodnicze / środowiskowe:

PR 5.4. Przekucie stref ochronnych ujęć wody(pośrednich) – charakter: DE - każde przekucie strefy ochronnej ujęcia wody zwiększa ryzyko skażenia wody pitnej; Komitet postuluje, by strefa bezpośrednia była hard constraintem (HC-16), a pośrednia — silną destymulantą.

PR 6.1. Kumulacja oddziaływań środowiskowych – charakter: DE - dyrektywa EIA (2011/92/UE, zał. IV pkt 5) wymaga oceny efektu skumulowanego; indeks rośnie, gdy wariant koncentruje wiele oddziaływań w jednym wrażliwym rejonie.

PR 6.2. Emisja zanieczyszczeń powietrza z ruchu (CO₂, NO_x, PM) – charakter: DE - emisja liczona z prognoz ruchu.

Nowy hard constrain:

HC-16 – strefy ochrony bezpośredniej wszystkich ujęć wody pitnej.

Na koniec zaprezentował przykład analizy przebiegu trasy na tle zróżnicowanego ukształtowania terenu południa Krakowa oraz wskazał trudności związane z prowadzeniem inwestycji w tym obszarze. Przedstawił również propozycję metodologii analitycznej, obejmującą m.in. wykorzystanie modeli ruchu (algorytm Franka-Wolfa) oraz metod obliczania emisji (np. COPERT), bazujących na danych GPR lub własnych pomiarach ruchu. Zaznaczył, że proponuje przedstawianie wyników w wartościach bezwzględnych (np. tonach emisji) oraz wskazał, że zaprezentowane rozwiązania mają charakter propozycji do rozważenia w dalszych pracach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękowała za przekazane propozycje podkryteriów. Potwierdził, że dokument został odebrany w środę i zostanie przeanalizowany. Na kolejnym spotkaniu GDDKiA przedstawi stanowisko wobec zgłoszonych propozycji - wyjaśni, które podkryteria mogą zostać wprowadzone na obecnym etapie, a które mogą być rozpatrywane dopiero na dalszych etapach prac.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zapytała, czy GDDKiA rzeczywiście planuje wybrać jeden wariant wyłącznie na podstawie kryterium społecznego. Wyjaśniła, że tak zrozumieli to widzowie transmisji na YouTube — jakoby kryterium społeczne miałyby mieć 100% wagi, a więc całkowicie determinować wybór jednego wariantu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że przedstawiona metoda wyboru wariantu oparta wyłącznie na kryterium społecznym była jedynie jedną z możliwych propozycji. Podkreślił, że ostateczny wybór metody będzie zależał również od opinii strony społecznej, wyrażonych w przesłanych formularzach.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Następnie zapytała, jak miałyby się to do analizy wielokryterialnej, gdyby jeden czynnik — kryterium społeczne — miał wagę 100%.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że metoda oparta na 100% kryterium społecznym dotyczy wyłącznie etapu wyboru wariantów do dalszych prac, a nie etapu końcowego. Podkreślił, że na kolejnym etapie zostanie przeprowadzona pełna analiza wielokryterialna, obejmująca wszystkie kryteria i oceniająca wszystkie warianty, które przejdą do tego etapu.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Wyjaśniła, że choć wysoka waga czynnika społecznego jest zrozumiała i dotyczy wszystkich, to sama pochodzi z obszaru z największą liczbą wyburzeń, więc teoretycznie powinna szczególnie doceniać jego znaczenie. Zwróciła jednak uwagę, że droga musi realizować także inne cele: funkcjonalne, ekonomiczne i środowiskowe. Podkreśliła, że koszty oraz analiza kosztów i korzyści są konieczne m.in. przy ubieganiu się o środki unijne. W związku z tym wyraziła obawę, że w obecnej dyskusji brakuje równowagi między kryteriami i zapytała, czy czegoś nie pominęła, czy też faktycznie proces koncentruje się głównie na czynniku społecznym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że strona społeczna naturalnie koncentruje się na czynniku społecznym, ponieważ to właśnie z mieszkańcami prowadzone są rozmowy. Podkreślił jednak, że GDDKiA musi brać pod uwagę również pozostałe czynniki, w tym szczególnie efektywność ekonomiczną, która jest kluczowa niezależnie od źródeł finansowania. Droga musi być ekonomicznie uzasadniona i przynosić korzyści w ujęciu ogólnym. Dodał, że propozycja, aby wariant z najwyższą oceną społeczną automatycznie przechodził do kolejnego etapu, oznacza jedynie jego wejście z definicji do dalszych analiz. Nie oznacza to pominięcia pozostałych kryteriów — na kolejnym etapie wariant ten będzie oceniany tak samo szczegółowo jak pozostałe, z pełnym uwzględnieniem wszystkich czynników, w tym efektywności ekonomicznej.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Ponownie przedstawiła swoje stanowisko, podkreślając, że choć czynnik społeczny jest bardzo ważny, to w praktyce warianty mogą się między sobą niewiele różnić pod względem społecznym. Zwróciła uwagę, że w takiej sytuacji tym bardziej znaczenie powinny mieć inne cele inwestycji, zwłaszcza cel funkcjonalny drogi. Wyraziła obawę, że ten aspekt zanika w obecnej dyskusji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapewnił, że cel drogi absolutnie nie umyka stronie prowadzącej proces i że cieszy go, iż członkowie zespołu społeczne również to dostrzegają

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Stwierdziła, że zgadza się z wcześniejszą przedmówczynią, ponieważ Krzyszkowice były obciążone wszystkimi sześcioma wariantami i mimo to odczuwa duży niedosyt. Wyjaśniła, że upór przy utrzymaniu łącznika oraz brak możliwości zmiany rozporządzenia sprawiają, że wschodnia część obszaru jest w praktyce wyłączona, bo wariantów nie da się tam wystarczająco odsunąć. W jej ocenie obecnie nie ma poczucia sprawiedliwego

zestawu wariantów. Wyraziła obawę, że ponownie mogą zostać wybrane dwa lub trzy warianty wychodzące z jednego węzła, a dodatkowo pojawi się wariant społeczny, którego zasady są dla niej nie do końca jasne. Zwróciła uwagę, że strona zachodnia i wschodnia dołączyły do prac później, mają mniej czasu na zgłaszanie postulatów, a nie wiadomo, czy proces zostanie wydłużony. Podsumowała, że czuje się w tej sytuacji bardzo niekomfortowo i nie widzi realnej szansy na uzyskanie równoważnych wariantów zachodniego i wschodniego, mimo że takie założenie było przedstawiane już w 2022 roku. Jej zdaniem obecne ograniczenia powodują, że daleki wariant wschodni staje się niemożliwy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że zespół nie zajmuje się trasowaniem wariantów ani ustalaniem ich przebiegów, lecz wspólnie ze stroną społeczną chce określić elementy istotne dla analizy wielokryterialnej oraz sposób wyboru wariantów do etapu STEŚ właściwego. Zaznaczył, że przedstawione rozwiązania to jedynie propozycje, a członkowie zespołu będą mogli wyrazić swoje opinie w formularzach, które zostaną udostępnione po kolejnym spotkaniu. Na podstawie tych opinii zostanie przygotowana rekomendacja dla Generalnego Dyrektora.

Łukasz Andzel, Komitet Strategia Rozsądnego Rozwoju

Przedstawił prezentację dotyczącą zagrożeń osuwiskowych na obszarze między Skawiną a Wieliczką. Wyjaśnił, że choć dużo mówi się o ryzykach związanych z Kopalnią Soli „Wieliczka”, to równie poważnym problemem są liczne i rozległe osuwiska, których zagęszczenie w tym rejonie jest wyjątkowo duże. Pokazał mapy SOPO, wskazując różne typy osuwisk — nieczynne, okresowo czynne i stale aktywne — oraz zwrócił uwagę, że po zachodniej stronie Zakopianki występują szczególnie duże i aktywne formy. Przedstawił porównanie z obszarem BDI w rejonie Bielska-Białej, gdzie osuwisk jest niewiele, co pokazuje skalę różnicy. Wspomniał, że same badania geologiczne w terenach osuwiskowych są bardzo kosztowne. Przypomniał również katastrofalne skutki osuwisk z 2010 roku, pokazując przykłady zniszczonych domów, dróg i infrastruktury. Podkreślił, że osuwiska raz uaktywnione mają tendencję do ponownego uruchamiania się, co generuje długotrwałe ryzyko i wysokie koszty. Wyjaśnił, że osuwisko to zjawisko znacznie bardziej rozległe, niż sugeruje jego widoczna część. Opisał budowę osuwiska, wskazując na skarpę wtórną, jęzor, szczeliny, osypiska oraz często powstające jeziora osuwiskowe. Podkreślił, że osuwiska rozwijają się wzdłuż niewidocznych warstw geologicznych, którymi przemieszcza się woda. Przedstawił przykład badań geologicznych dla drogi gminnej, pokazując, że strefa oddziaływania osuwiska może sięgać kilkudziesięciu metrów poza samą drogę, a w regionie krakowskim osuwiska osiągają nawet 30 metrów głębokości. Wskazał, że w takich przypadkach często rezygnuje się z naprawy lub budowy drogi z powodu zbyt wysokich kosztów. Omówił czynniki sprzyjające powstawaniu

osuwisk, w tym wodę, wilgotność gruntu, podcinanie zboczy, wibracje związane z odwiertami i palowaniem, ukształtowanie terenu oraz działalność człowieka. Pokazał również porównanie z obszarem budowy S19, gdzie również wystąpiły problemy geologiczne i zestawił je z dużo większym zagęszczeniem osuwisk na południe od Krakowa. Zwrócił uwagę, że osuwiska mogą się uaktywniać nawet wiele lat po wybudowaniu drogi, a koszty ich skutków mogą sięgać miliardów. Zapelował o szczególne uwzględnienie tego zagrożenia przy wyborze przebiegu trasy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za prezentację i potwierdził, że kwestie osuwisk są brane pod uwagę w analizach technicznych. Wyjaśnił, że kryteria dotyczące osuwisk znajdują się w zestawie kryteriów technicznych, a GDDKiA ma pełną świadomość zarówno skali zagrożeń, jak i kosztów związanych z budową dróg na terenach osuwiskowych. Wskazał, że podobne problemy występują na innych odcinkach realizowanych inwestycji, takich jak Rdzawka–Nowy Targ. Podkreślił, że koszty zabezpieczeń są uwzględniane w analizach finansowych jako koszty dodatkowe. Zaznaczył również, że zabezpieczanie osuwisk obejmuje nie tylko ochronę samej drogi, ale także terenów przyległych. Wyjaśnił, że szczegółowe badania geologiczne pozwalają określić płaszczyzny poślizgu i zaprojektować takie zabezpieczenia, które mają zapobiegać ruchom masowym.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Potwierdził, że GDDKiA ma pełną świadomość mechanizmów powstawania osuwisk oraz czynników, które mogą je uaktywniać, takich jak intensywne opady, podcinanie zboczy czy wibracje związane z pracami budowlanymi. Wyjaśnił, że w analizie wielokryterialnej zaproponowano kryteria obejmujące wszystkie tereny osuwiskowe, zarówno aktywne, jak i nieaktywne, ponieważ każde z nich może zostać pobudzone do ruchu. Podkreślił, że na obecnym etapie nie ma szczegółowych danych o głębokości płaszczyzn poślizgu — te informacje będą możliwe dopiero po wykonaniu badań geologicznych na kolejnych etapach. Zaznaczył również, że koszty badań na BDI dotyczą całej trasy i obiektów, a nie wyłącznie osuwisk. Wyjaśnił, że w dalszych etapach dla trzech wariantów zostanie wykonane wstępne rozpoznanie osuwisk, a dla wariantu docelowego — szczegółowe badania pod kątem projektowania zabezpieczeń. Dodał, że budowa drogi może poprawić bezpieczeństwo mieszkańców, ponieważ obejmuje profesjonalne zabezpieczenie terenów osuwiskowych, czego w przeciwnym razie nikt by nie wykonał. Na koniec poinformował, że GDDKiA współpracuje z Państwowym Instytutem Geologicznym, który wspiera ją w sytuacjach związanych z osuwiskami, aktualizuje dokumentację i konsultuje projekty, co wynika z obowiązujących przepisów.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Przekazała głos mieszkańców, którzy proszą, aby podczas dyskusji nie przywoływać przykładów z innych gmin, ponieważ mieszkańcy Wieliczki najlepiej znają swoje potrzeby i nie chcą, by inni wypowiadali się w ich imieniu. Zwróciła też uwagę na konieczność oddzielenia dwóch tematów, które często są mylone: lokalnych problemów drogowych Wieliczki oraz przebiegu drogi ekspresowej S7. Podkreśliła, że od lat w przestrzeni publicznej funkcjonuje fałszywa informacja, jakoby S7 mogła pełnić funkcję obwodnicy gminy Wieliczka, co ona i burmistrz regularnie dementują. Wyjaśniła, że S7 nigdy nie będzie obwodnicą Wieliczki i nie powinna być tak traktowana. Zaznaczyła również, że dla mieszkańców Wieliczki kluczowy jest łącznik A4 z DK94, na który pozostawiono rezerwę terenową przy węźle Biezanów. Jej zdaniem, gdyby S7 zaczynała się w Biezanowie, Wieliczka straciłaby podwójnie: otrzymałaby niechcianą drogę ekspresową i jednocześnie utraciłaby możliwość realizacji potrzebnego łącznika lokalnego.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Stwierdził, że jego doświadczenia z GDDKiA są mieszane: zdarzały się dobre współpracy, ale również sytuacje, które podważyły jego zaufanie. Przypomniał konsultacje z lat 2009–2010 dotyczące BDI, podczas których zgłaszał, że prowadzenie drogi ekspresowej do Głogoczowa jest nielogiczne i że trasa powinna zostać poprowadzona dalej — w kierunku Myślenic, Dobczyc, Targowiska lub Skawiny. W odpowiedzi miał usłyszeć, że celem jest narysowanie drogi do Głogoczowa i nie ma sensu tego kwestionować. Na tej podstawie wyraził obawę, czy obecny proces jest rzeczywiście rzetelny, czy też ostatecznie decyzja i tak zostanie podjęta jednostronnie, niezależnie od argumentów strony społecznej. Zwrócił uwagę na wcześniejsze błędy projektowe w rejonie Krakowa i Myślenic, które pokazują, że takie ryzyko istnieje. Zapytał, jak uniknąć powtórzenia tych błędów, aby za kilkanaście lat nie okazało się, że ostrzeżenia mieszkańców były słuszne, ale zostały zignorowane.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że nie ma wpływu na doświadczenia z przeszłości, natomiast może odpowiadać za sposób prowadzenia obecnego procesu. Zapewnił, że celem zespołu jest przeprowadzenie prac uczciwie i obiektywnie, z pełną oceną całego analizowanego obszaru. Podkreślił, że wybór rozwiązań ma wynikać z analizy wielokryterialnej i obejmować takie warianty, które będą najmniej ingerujące w przestrzeń oraz w jak największym stopniu odpowiedzą na postulaty zgłaszane przez mieszkańców.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Przypomniała, że jednym z kluczowych postulatów strony społecznej jest przedstawienie aktualnych analiz ruchu. Zwróciła uwagę, że w październiku ma zostać oddany węzeł

Mistrzejowice, co może znacząco zmienić układ przepływów ruchu w Krakowie i okolicach. Wyraziła ograniczone zaufanie do dotychczasowych prognoz ruchu wykonanych przez firmę IVIA, wskazując na wcześniejsze błędy. Zadała pytanie, czy jeśli po uruchomieniu węzła okaże się, że rzeczywiste przepływy ruchu odbiegają od prognoz, GDDKiA rozważy zmianę przebiegu BDI. Podkreśliła, że jej zdaniem koncepcja kierowania ruchu z Bielska-Białej do Głogoczowa jest już nieaktualna, ponieważ budowa drogi została opóźniona.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że prognozy ruchu są przygotowywane w odniesieniu do docelowego układu sieci drogowej, obejmującego nie tylko planowane odcinki S7, ale także drogi wojewódzkie, istotne drogi powiatowe oraz planowaną linię kolejową Kraków–Myślenice. Podkreślił, że prognozy uwzględniają sposób, w jaki ruch będzie się rozkładał w pełnym, przyszłym układzie komunikacyjnym. Dodał, że prognozy ruchu są aktualizowane na każdym etapie realizacji inwestycji, co oznacza, że zmiany w układzie drogowym — takie jak oddanie nowych węzłów — będą uwzględniane w kolejnych analizach.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zwróciła uwagę, że mieszkańcy Krakowa już przy uruchamianiu poprzedniego węzła doświadczyli dużych korków, a nie wiadomo, jak ruch będzie się rozkładał po otwarciu węzła Mistrzejowice w październiku. Podkreśliła, że warianty S7 mają zostać przedstawione we wrześniu, czyli jeszcze przed poznaniem realnych zmian w przepływach ruchu. Wyraziła obawę, że trzymanie się koncepcji sprzed 30 lat jest nieadekwatne, ponieważ budowa drogi jest opóźniona, a rezerwy terenowe już nie istnieją. Zapytała wprost, czy GDDKiA rozważy zmianę podejścia i poprowadzenie BDI do A4 zamiast do Głogoczowa

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie jest rozważana zmiana kierunku BDI — inwestycja jest prowadzona zgodnie z obowiązującym programem i uzyskanymi decyzjami administracyjnymi. Odniósł się również do wcześniejszych korków po oddaniu fragmentu S7 na wschodzie Krakowa, wyjaśniając, że były one skutkiem tymczasowego układu ruchu, w którym nowy odcinek S7 został wprowadzony do węzła nieprzystosowanego do przejścia takiego natężenia. Podkreślił, że w docelowym układzie ruch ma się rozkładać na węźle Mistrzejowice w kierunku północnym i zachodnim (S52), a porównywanie sytuacji tymczasowej z docelową może prowadzić do błędnych wniosków.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Stwierdziła, że jeśli BDI zostanie doprowadzona do Głogoczowa, to na Zakopiankę trafi kilkadziesiąt tysięcy dodatkowych pojazdów. Zaznaczyła, że obecnie ruch na Zakopiance jest płynny, a korki pojawiają się dopiero w rejonie Libertowa, gdzie trwa przebudowa węzła. Podkreśliła, że nie zgadza się z twierdzeniem, iż Zakopianka jest obecnie zakorkowana. Dodała, że rozumie, iż po włączeniu BDI do Głogoczowa korki mogą się pojawić, i zapytała, co dalej w takim scenariuszu, zwłaszcza w wariantcie bezinwestycyjnym. Wskazała, że logiczną konsekwencją byłaby przebudowa węzła w Opatkowicach oraz poszerzenie autostrady A4.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że kwestie przebudowy A4 oraz rozbudowy trzeciego pasa ruchu są odrębnymi, już realizowanymi zadaniami. Wyjaśnił, że rozbudowa A4 na odcinku Balice–Kąpielowa jest w toku, podobnie jak rozbudowa S52 od węzła Balice w kierunku północnym. Potwierdził również, że węzeł Opatkowice będzie przebudowany. Odnosząc się do przyszłego obciążenia Zakopianki, wskazał, że prognozy ruchu uwzględniają zarówno włączenie BDI w Głogoczowie, jak i dynamiczny rozwój urbanistyczny tego obszaru, który sam w sobie generuje wzrost ruchu. Dodał, że jeśli będzie to możliwe, GDDKiA spróbuje przekazać stronie społecznej dodatkowe dane dotyczące planowanej zabudowy na kolejnym spotkaniu.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Stwierdziła, że zgadza się z jednym z przedmówców w kwestii dużych stref inwestycyjnych po stronie wschodniej, które rzeczywiście mogą wymagać odpowiednich połączeń drogowych. Jednocześnie przyznała, że po całym spotkaniu nie ma pewności, czy celem jest faktycznie budowa S7, czy też rozważany jest wariant bezinwestycyjny — ponieważ, jak zauważyła, żadna gmina nie chce tej drogi. Zwróciła uwagę, że problem wprowadzenia ruchu z BDI na Zakopiankę być może zostanie rozwiązany przebudową węzła Opatkowice oraz poszerzeniem A4 do trzech pasów na odcinku Balice–Opatkowice. W związku z tym zadała pytanie, czy te inwestycje nie rozwiążą problemu ruchowego.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że na spotkaniu 12 marca przekazywana została informacja, że te inwestycje nie rozwiązują problemów w analizowanym obszarze.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic

Zasugerowała, aby w takim razie nie wprowadzać tego ruchu do Głogoczowa, lecz rozbić go wcześniej, zanim trafi na Zakopiankę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za udział w spotkaniu i zakończył IV posiedzenie Zespołu. Zaprosił na kolejne spotkanie 12 czerwca.

Spotkanie zakończyło się o 15:30.

Protokół sporządziła: Barbara Mroziak, GDDKiA O/Kraków