

Kraków, 12 czerwca 2026 r.

PROTOKÓŁ

V 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 V posiedzeniu.

Załącznikami do protokołu są:

- prezentacja GDDKiA,
- lista obecności

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Przywitała uczestników V posiedzenia zespołu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Powitał wszystkich uczestników spotkania, także online. Przedstawił, wzorem ubiegłych spotkań, planowaną agendę spotkania:

11:00 – 11:15 – Informacja w zakresie aktualnego statusu prac

11:15 – 11:45 – Wolne wnioski

11:45 – 13:00 – Formularz opinii

13:00 – 13:30 – Przerwa

13:30 – 14:00 – Mapa obszarów wyłączonej, bieżąca informacja

14:00 – 14:30 – Informacja w zakresie wyników GPR 2025

14:30 – 15:00 – Wolne wnioski

Przechodząc do harmonogramu najbliższych działań, poinformował o wprowadzeniu zmian wynikających z uwag zgłaszanych przez uczestników podczas dwóch poprzednich spotkań, dotyczących kompletności materiałów niezbędnych do wypełniania formularzy

opinii. Zapowiedział, że do 30 czerwca zostanie przekazana aktualna mapa obszarów wyłączonych wraz z pełną informacją o kryteriach wyłączeń oraz sposobie jej przygotowania. W tym samym terminie będzie upublicznione sprawozdanie ze spotkań informacyjnych.

Poinformował, że raport ze spotkań informacyjnych został przekazany przez Biuro Projektowe 3 czerwca, jednak na dzień spotkania nie nadawał się do publikacji, ponieważ nie uwzględnił szeregu uwag zgłoszonych przez mieszkańców. Wskazał, że wykryto błędy, nieprawidłowości i braki, w tym błędy matematyczne w wyliczeniach oraz nieuwzględnienie jednego z kryteriów. Biuro Projektowe zostało zobowiązane do uzupełnienia dokumentu, a po wprowadzeniu poprawek raport miał zostać opublikowany 30 czerwca.

Zapowiedział również, że do 30 czerwca zostanie przekazany częściowy raport z dotychczasowych prac zespołu, obejmujący odniesienie do uwag zgłaszanych podczas pierwszych konsultacji oraz wskazanie elementów już wprowadzonych w toku prac.

Podkreślił, że zgodnie z oczekiwaniami strony społecznej wstrzymano publikację i uzupełnianie formularzy opinii. Formularze mają zostać udostępnione dopiero po przedstawieniu kompletnego materiału, który będzie stanowił podstawę do ich rzetelnego wypełnienia.

Przedstawił plan działań na lipiec. Zapowiedział jedno spotkanie zespołu (10 lipca), podczas którego zostaną omówione kwestie związane z raportem ze spotkań informacyjnych oraz udzielone odpowiedzi na pytania dotyczące formularzy, które przez cały lipiec będą aktywne do wypełniania.

Poinformował, że formularze zostaną zamknięte 31 lipca. Wyjaśnił, że przez cały miesiąc będzie możliwość ich wypełniania, uzupełniania oraz zadawania pytań związanych z ich treścią. Formularze mają umożliwić wyrażenie opinii dotyczących kryteriów i podkryteriów oceny oraz przekazanie informacji zwrotnej dotyczącej istotnych elementów trasowania drogi S7. Zwrócił uwagę, że przesunięcie terminów wpłynie również na przesunięcie daty publikacji wyników z formularzy. Wskazał 21 października jako termin publikacji wyników oraz raportu z prac zespołu.

Na dzień 6 listopada zapowiedział publikację wniosków i wyników analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w oparciu o nową metodykę, oraz prezentację wariantów wybranych do STEŚ-a właściwego. Podkreślił, że zmiana harmonogramu wynika z oczekiwań uczestników, aby wstrzymać zbieranie uwag do czasu publikacji map obszarów wyłączonych, które zostaną udostępnione 30 czerwca wraz z pełną legendą i informacją o kryteriach wykluczeń.

Na slajdzie zaprezentował zrzuty ekranu z raportu otrzymanego od Biura Projektowego, potwierdzając, że raport został przekazany w formie pięciu tomów. Wskazał, że liczy on 70 stron i zawiera braki wskazane do uzupełnienia w ramach procedury umownej. Biuro

Projektowe otrzymało czas na wprowadzenie poprawek, tak aby dokument był gotowy do publikacji 30 czerwca.

Następnie przypomniał zasady obowiązujące podczas spotkań zespołu i przeszedł do części „wolne wnioski”.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zwróciła się do Dyrektora T. Kwiecińskiego, wskazując, że jego wcześniejsza wypowiedź o konsultacjach społecznych dobrze koresponduje z jej wystąpieniem. Poinformowała, że ponad 8 tysięcy osób, które nie miały możliwości uczestniczenia w konsultacjach społecznych, przekazało swoje głosy. Podkreśliła, że wiele osób nadal nie wie o resecie wariantów, ponieważ warianty ogłoszone 3 listopada były komunikowane bardzo głośno, natomiast reset wariantów odbył się „po cichu”.

Powołała się na przykład sekretarza gminy Biskupice, który potwierdza, że część mieszkańców dowiedziała się o zmianach dopiero po proteście z 10 czerwca. Jej zdaniem, gdyby informacja o resecie wariantów była przekazana w taki sam sposób jak wcześniejsze komunikaty, liczba podpisów pod petycją byłaby znacznie większa. Zapowiedziała dalsze zbieranie podpisów.

Wyjaśniła, że petycja dotyczy zasadnego odrzucenia wariantów wschodnich jako nieprzenoszących ruchu. Przypomniała, że podczas przekazywania petycji pod krakowską siedzibą GDDKiA rozmawiano o powodach powrotu wariantu przebiegającego przez Wieliczkę. Jak wskazała, usłyszała wówczas, że wariant wrócił, ponieważ mieszkańcy domagali się wyjaśnienia, dlaczego warianty wschodnie zostały odrzucone. Wyraziła zdziwienie taką odpowiedzią, podkreślając, że posiada dokumentację i zrzuty ekranu wypowiedzi przedstawicieli GDDKiA, którzy po 3 listopada jednoznacznie wyjaśniali powody odrzucenia wariantów wschodnich. Zaznaczyła, że w przestrzeni informacyjnej znajduje się wiele takich wypowiedzi.

Wskazała, że skoro, mimo wcześniejszych informacji, nastąpił powrót do analizowania wariantów wschodnich, to chciałaby zadać pytanie, które określiła jako retoryczne, choć zaznaczyła, że byłaby wdzięczna za odpowiedź. Zapytała, czy w związku z działaniami strony społecznej również ich oczekiwania zostaną uwzględnione, tak aby warianty, które dwukrotnie odpadły – zarówno w studium korytarzowym, jak i w STEŚ-u, zostały ponownie wyłączone z analiz. Podkreśliła, że choć w STEŚ-u wystąpiły błędy, to wszystkie strony społeczne przeanalizowały je i zgodnie stwierdziły, że wyniki studium korytarzowego i STEŚ-u są jeszcze bardziej zbieżne. Wskazała, że jako pierwszy przedstawił to publicznie pan (red. Piotr) Cygan podczas konferencji w Warszawie. Zapytała, czy głos strony społecznej w tej sprawie zostanie wystuchany.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Odczytała wniosek w imieniu pozostałych członków reprezentowanego Komitetu. Treść oświadczenia:

„Po 2030 roku po wybudowaniu BDI, zakopianka stanie. To nie jest prognoza, to jest pewnik. Potok ruchu od dziesięcioleci jest na zachodzie, w rejonie zakopianki. 50% ruchu na południe generuje Kraków, 25% Śląsk, a tylko 10% Warszawa. Jeśli nowa S7 nie powstanie w optymalnym miejscu, cała Polska stanie w wielkim korku, a drugie co do wielkości miasto w Polsce straci jedyny wyjazd na południe.

Jednak populistyczni politycy chcieliby ten temat po raz kolejny schować do szuflady, jak robili to od 30 lat, torpedując kolejne studia i próby stworzenia rezerwy. Teraz droga jest spóźniona o co najmniej 10 lat, a Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad po raz kolejny staje się popychadłem dla populistycznych zwolenników, polityków stawiających sprawę na telefon do przyjaciela.

Ta droga ma powstać w jednym jedynym celu. Rozwiązania palącego problemu komunikacyjnego przeniesienia ogromnego potoku ruchu z ciężeniem zachodnim. Wyniki studium korytarzowego z 2022 roku pokazały dobitnie, że warianty wschodnie nie przenoszą tego potoku ruchu. Po ich zrealizowaniu za 30 lat zakopianka będzie bardziej zakorkowana niż obecnie. Zatem wydamy pieniądze podatnika na wariant najdroższy, najdłuższy, z największą liczbą wyburzeń, ale za to nie spełniający jedynego celu tej drogi. Jest na to tylko jedno określenie, niegospodarność.

Wyniki STEŚ potwierdziły tylko ten efekt. My, mieszkańcy wariantów wschodnich, sprzeciwiamy się analizom tych, pozbawionych sensu, wariantów na polityczne zamówienie. Sprzeciwiamy się marginalizowaniu kryteriów technicznych i ekonomicznych. Nie będziemy płacić naszymi domami za lata zaniedbań i politycznego kunktatorstwa decydentów, by wybudowali oni całkowicie zbędną drogę na wschodzie, która niczego nie rozwiązuje dla Krakowa.

Nie godzimy się również, aby Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i pan rektor Politechniki Krakowskiej, pan profesor (red. Andrzej) Szarata udawali, że nie ma konfliktu interesów i wszystko jest w porządku. W 2022 roku pracownik naukowy Politechniki Krakowskiej, doktor habilitowany inżynier Krzysztof Ostrowski, przygotował na rzecz komitetu przeciwko S7 przez Mogilany, stronniczą analizę, która wbrew danym wskazywała jako optymalny wariant z węzła Bieżanów na wschodzie. Było to opracowanie pod tezę akcentujące poboczny aspekt braku wspólnego przebiegu z A4 i ignorujące całkowicie jedyny cel tej drogi, przeniesienia potoku ruchu z zachodu. To pokazuje jak niebezpieczne jest zaangażowanie naukowców z konfliktem interesów. Pan profesor Szarata o tym konflikcie interesów nic nie wiedział, a obecnie go ignoruje. Do opiniowania prac zespołu społecznego do spraw S7 został oddelegowany pan profesor (red. Janusz) Bohatkiewicz, szef tej samej katedry, na której pracuje doktor habilitowany Krzysztof

Ostrowski. Pan rektor Szarata nie jest w stanie zabezpieczyć obiektywizmu swoich pracowników ani zidentyfikować ich potencjalnych konfliktów, interesów. Mogą mieć w potencjalnych przebiegach domy - oni albo ich rodziny. Zatem jedyna gwarancja obiektywizmu to całkowite wykluczenie Politechniki Krakowskiej z prac zespołu do spraw S7. Każda cywilizowana procedura, w demokratycznym państwie prawa, zakłada wyłączenie biegłych od opis opiniiowania w razie ryzyka konfliktu interesów, tak jak sędziego albo pracownika organu. Udawanie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad i Politechnikę Krakowską, że problemu nie ma, odbieramy jako działanie skandaliczne i niezgodne z jakimikolwiek standardami. Nie zgadzamy się ponadto z kłamliwą tezą, że sprawę S7 powinni analizować naukowcy, którzy znają uwarunkowania lokalne. Otóż naukowcy bazują na obiektywnych wyczerpujących danych z publicznych rejestrów, podobnie jak projektant drogi, a nie z subiektywnej znajomości terenu. Nie ma żadnej merytorycznej konieczności, by Politechnika Krakowska brała udział w tym procesie.

Gospodarz tego zespołu, pan Wojewoda Krzysztof Klęczar powiedział, że jest przeciwnikiem populizmu, a Kraków nie może traktować mniejszych gmin w procesie wyboru S7 z butą. Jednocześnie jednak pan Wojewoda, podobnie jak pan wicewojewoda Ryszard Śmiątek, wsparli ponownie badanie wariantów skrajnych wschodniego i zachodniego, mimo że dwukrotnie zostały odrzucone w kolejnych studiach z powodu cech dyskwalifikujących. Warianty wschodnie nie przenoszą potoku ruchu z ciężarem zachodnim i nie spełniają podstawowego celu tej drogi odciążenia zakopianki. Wariant zachodni tak dobrze przenosi ruch, że korkuje A4. Jednocześnie Wojewoda wspiera postulaty mieszkańców Krakowa, arbitralnego wykluczenia ich terenów z analiz. Mimo że warianty krakowskie są optymalne pod każdym możliwym względem, najlepiej przenoszą ruch, są najkrótsze, najtańsze, mają najmniej wyburzeń. Czym jest wspieranie takich postulatów jak nieczystej wody populizmem?

Nie można być, panie Wojewodo, przeciwko populizmowi i głosić jednocześnie populistycznych tez, tak jak nie można być trochę w ciąży. Podobnie pana zastępca, pan Śmiątek, jawnie przyznaje się w radiu, że jego matka ma dom w przebiegu wariantów krakowskich. Powinien zatem wstrzymać się od wszelkich prac w sprawie S7 z powodu konfliktu interesów. Tymczasem nagrywa film, w którym oficjalnie wspiera pozbawione sensu warianty wschodnie i zachodnie. Działa podobnie jak były prezydent miasta Krakowa Aleksander Myszalski, którego rodzice mają dom w przebiegach, a który założył jako poseł zespół parlamentarny do spraw S7, a potem angażował się jako prezydent miasta Krakowa.

My, mieszkańcy wariantów wschodnich, mówimy stanowczy stop populizmowi i konfliktowi interesów w sprawie S7. To najdroższy projekt w historii Polski i podatnik nie może dostać drogi zamówionej na telefon do przyjaciela, która niczego nie rozwiązuje dla Krakowa”.

Bożena Drabik, Komitet nie dla S7 przez Biskupice, wystąpienie z prezentacją

Wyjaśniła, że uczestniczy w spotkaniu po raz pierwszy, choć śledziła wszystkie wcześniejsze transmisje. Podkreśliła, że dotychczas nie brała udziału w spotkaniach, ponieważ uważała wariant wschodni, jej zdaniem najdroższy, najdłuższy i wymagający największej liczby wyburzeń, za pomysł tak nieracjonalny, że nie widziała sensu uczestniczenia w dyskusji. Jak stwierdziła, okazało się jednak, że była w błędzie, ponieważ wariant ten nadal jest rozważany, co skłoniło ją do udziału w spotkaniu.

Podkreśliła, że mieszkańcy gminy Biskupice nie zgadzają się na przebieg drogi po wschodniej stronie i nie akceptują niszczenia ich gminy. Wskazała, że również w Biskupicach zebrano wiele tysięcy podpisów, za co podziękowała mieszkańcom wszystkich sołectw, którzy wykonali ogromną pracę.

Następnie odniosła się do slajdu przedstawionego na ekranie. Wyjaśniła, że po lewej stronie znajduje się zrzut ekranu z profilu LinkedIn pana (red. Arkadiusza) Śnieżka, który, jak przypomniała, wielokrotnie zabierał głos podczas spotkań, prezentując swój program jako narzędzie rzekomo zdolne zastąpić działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Stwierdziła, że współczuje przedstawicielom GDDKiA, iż pan Śnieżek „uczył ich projektować drogi”, podkreślając, że sam deklaruje korzystanie z narzędzi AI.

Wyjaśniła, że pokazuje ten slajd, ponieważ wielu mieszkańców Biskupic jest zaniepokojonych projektami publikowanymi przez pana Śnieżka w internecie. Jej zdaniem część osób uwierzyła, że jest on ekspertem współpracującym z GDDKiA, ponieważ prezentował swoje materiały podczas spotkań. Podkreśliła, że jej celem jest uspokojenie mieszkańców i wyjaśnienie, że pan Śnieżek nie jest pracownikiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zasugerowała, że być może próbuje się tam zatrudnić, co tłumaczyłoby liczne projekty, które przedstawiał.

Następnie odczytała fragment profilu LinkedIn pana Śnieżka, wskazując, że prezentowany przez niego program „Road Optimizer” jest produktem firmy Kartel Media LTD. Jej zdaniem pan Śnieżek wykorzystuje spotkania zespołu do promowania swojego produktu i próby jego sprzedaży, a generowane przez program propozycje przebiegu drogi zawsze wskazują wariant wschodni. Stwierdziła, że w jej ocenie oznacza to, iż program nie jest narzędziem obiektywnym.

Po prawej stronie slajdu, jak wyjaśniła, znajdowały się zdjęcia przedstawiające rzeczywistych mieszkańców uczestniczących w spotkaniach w Biskupicach, Śledziejowicach i Chorągwicy. Podkreśliła, że odbyło się 18 spotkań, a frekwencja rosta z każdym kolejnym wydarzeniem. Wskazała, że w Biskupicach mieszkańcy nie mieścili się w sali i stali na zewnątrz, domagając się możliwości wejścia. Jej zdaniem jest to jednoznaczny dowód na to, że mieszkańcy nie chcą przebiegu drogi po wschodniej stronie.

Zwróciła się również do pana Śnieżka, który nie był obecny na spotkaniu, prosząc go o zaprzestanie twierdzeń, że mieszkańcy gmin po wschodniej stronie „pragną tej drogi” i chcą szybkiego dojazdu do Krakowa. Podkreśliła, że wiele osób przeprowadziło się tam właśnie po to, aby żyć w spokoju. Zaznaczyła, że przedstawione na slajdzie zdjęcia pokazują prawdziwych ludzi, a nie – jak określiła – obrazy wygenerowane przez program pana Śnieżka. Zakończyła stwierdzeniem, że nie zamierza poświęcać mu więcej czasu.

W dalszej części zwróciła się do Dyrektora T. Kwiecińskiego, wskazując, że w trakcie dotychczasowych spotkań wiele uwagi poświęcano kryteriom, wagom i sposobom oceny, natomiast pomijany był podstawowy cel budowy drogi. Wyjaśniła, że analizując relacje ze spotkań, odniosła wrażenie, iż dyskusja oddaliła się od zasadniczego pytania: po co w ogóle buduje się drogę. W tym kontekście przytoczyła definicję celu, wskazując, że cel określa efekt, który ma zostać osiągnięty poprzez podjęte działania. Podkreśliła, że sama budowa drogi nie jest celem, lecz środkiem do jego realizacji.

Wyjaśniła, że celem budowy drogi jest umożliwienie sprawnego przemieszczania się pojazdów. Wskazała, że prezentowany slajd pochodzi z materiałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zawierał on dane dotyczące wariantu szóstego, który, jak przypomniała, został odrzucony jesienią. Podkreśliła, że wariant ten był najgorszy pod względem przejmowania ruchu, ponieważ przejmował go o 30% mniej niż inne warianty.

Zaznaczyła, że ktoś mógłby argumentować, iż nowe pomiary ruchu mogą zmienić wcześniejsze wyniki. Wskazała jednak na element slajdu – ikonę wykrzyknika informującą, że horyzont czasowy planowania obejmował rok 2052, a rok oddania drogi do użytku określono na 2035. Jej zdaniem oznacza to, że projektanci już wtedy przewidywali sytuację ruchową w roku 2052, co podważa argument, że w ciągu jednego roku mogło dojść do tak znaczących zmian, aby uzasadnić powrót do wariantów wschodnich. Podkreśliła ponownie, że celem drogi jest przejęcie ruchu, a warianty wschodnie są najgorszym możliwym rozwiązaniem.

Zaznaczyła, że nie jest specjalistką od budowy dróg, dlatego przytoczy kilka cytatów. Wyjaśniła, że odczyta je, ponieważ osoby oglądające transmisję mogą nie widzieć treści slajdu.

Przytoczyła pierwszy cytat: „Przeanalizowaliśmy możliwość rozpoczęcia trasy S7 na ponad 20-kilometrowym odcinku autostrady A4 między węzłami Skawina i Niepołomice. Warianty zaczynające się poza Krakowem nie zostały skierowane do dalszych prac, gdyż były niekorzystne i nieracjonalne. Wiązałyby się ze znaczną liczbą wyburzeń i byłyby o wiele mniej atrakcyjne dla kierowców.”

Następnie odczytała drugi cytat: „Budowa dodatkowej, piątej obwodnicy miasta nie zmieniałaby radykalnie sytuacji na ringu krakowskim, ponieważ zdecydowana większość poruszających się nim aut jedzie do Krakowa lub w jego najbliższe okolice.”

Trzeci cytat brzmi: „Przed rozpoczęciem projektowania nowej drogi inżynierowie analizują, gdzie ta droga będzie potrzebna i jaki sposób jej poprowadzenia pozwoli na osiągnięcie założonych celów. Dopiero po wyznaczeniu takiego obszaru przygotowuje się na nim propozycje przebiegów.”

Odczytała kolejny fragment: „Technicznie możliwe jest poprowadzenie drogi z węzła Biezanów. Technicznie możliwe jest poprowadzenie drogi wszędzie. Jednak nie zmniejszy to problemu korków na Zakopiance ani na drogach lokalnych. Ruch na DK7 będzie nawet większy niż dziś. Trasą S7 pojedzie nieco ponad 40 tysięcy samochodów, podczas gdy w przypadku proponowanych przez nas wariantów jest to ponad 60 tysięcy.”

Następnie odczytała dane dotyczące wyburzeń: „S7 z węzła Biezanów wiąże się z większą liczbą wyburzeń – od 280 do 420 – niż zaproponowane przez nas warianty, w których liczba wyburzeń wynosi od 170 do 290.”

Odczytała dalszy cytat: „Wyprowadzenie S7 z węzła Niepołomice to jednoznacznie niekorzystny scenariusz. Taka trasa byłaby nieatrakcyjna dla kierowców, którzy w zdecydowanej większości nadal wybieraliby dzisiejszą Zakopiankę. Budowa drogi w tym miejscu w praktyce nie zmniejszyłaby ruchu na obecnej Zakopiance.”

Następnie odczytała kolejny cytat: „Wariant wschodni jest najmniej korzystny z czterech węzłów wskazanych jako początek nowej S7. Propozycje przebiegu tej drogi z węzła Kraków Biezanów byłyby zdecydowanie mniej korzystne niż z pozostałych.” Zaznaczyła, że wszystkie przytoczone treści są cytatami, a nie jej interpretacją.

Wskazała, że prognoza ruchu przygotowana na najbliższe 30 lat wskazywała, iż trasa rozpoczynająca się z analizowanego węzła nie wpłynęłaby w istotny sposób na natężenie ruchu na obecnej drodze krajowej nr 7. Zaznaczyła, że taka trasa byłaby bardzo długa, musiałaby omijać Wieliczkę od wschodu i mierzyłaby około 31 km, a do tej długości należałoby doliczyć około 10 km połączenia Beskidzkiej Drogi Integracyjnej od węzła Głogoczków do S7, co łącznie wiązałoby się z koniecznością budowy od 40 do 43 km drogi ekspresowej.

Następnie przytoczyła ostatni cytat, podkreślając, że droga nie powstaje w próżni ani nie jest celem samym w sobie, lecz jest budowana po coś i musi być trasą, która pozwoli na osiągnięcie określonych założeń. Zaznaczyła, że wszystkie przywoływane cytaty pochodzą z oficjalnych stron Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Odnosząc się do wcześniejszych wypowiedzi, zadała pytanie, co w takiej sytuacji robią gminy położone na wschód od Wieliczki, skoro analizowana droga nie przenosi ruchu na wschodzie. Wskazała, że może mieć to związek z „telefonem do przyjaciela” i zacytowała wypowiedź, zgodnie z którą prezydent Aleksander Miszański miał wykonać telefon do przyjaciela, aby wypełnić obietnice wyborcze. Następnie przytoczyła wypowiedź senator Moniki Piątkowskiej, która poinformowała, że taki telefon został wykonany, a premier został przez nią poinformowany o sprawie i budowę S7 przez Kraków ocenił jako absurd,

deklarując wsparcie. Podkreśliła, że jest to cytat z oficjalnie odnotowanej wypowiedzi, a nie treść pochodząca z niezweryfikowanych źródeł internetowych, po czym zadała pytanie, czy drogi w Polsce buduje się w oparciu o przesłanki merytoryczne i matematyczne, czy też „na telefon”.

Następnie odniosła się do kwestii konsultacji społecznych i możliwości zgłaszania obszarów do wyłączenia. Zaprezentowała slajd, przygotowany na podstawie aktualnych map i zadała pytanie, kto oraz w jaki sposób decyduje o tym, które obszary są wyłączone i przeznaczone do bezwzględnego ominięcia. Wskazała, że po lewej stronie slajdu przedstawiono domy przeznaczone do ominięcia – 130 budynków mieszkalnych, a po prawej stronie domy przeznaczone do wyburzenia. Zwróciła uwagę na przykład dwóch domów na dole mapy, które zostały zakwalifikowane jako wymagające bezwzględnego ominięcia, podczas gdy inne, podobne budynki w szeregu zostały przeznaczone do „zaorania”. Podkreśliła, że jedyną różnicą jest fakt, iż część zabudowy została zrealizowana przez dewelopera i nazwana osiedlem, co nie powinno decydować o odmiennym traktowaniu mieszkańców.

Następnie odniosła się do pojawienia się tzw. „wariantu społecznego”. Wskazała, że przedstawiona grafika ilustruje ten wariant, który określiła jako kuriozalny. Stwierdziła, że tworzenie wariantu społecznego za wszelką cenę prowadzi do rozwiązań sztucznych, oderwanych od merytoryki i celów inwestycji. Zasugerowała, że taki wariant może zostać włączony do puli analizowanych rozwiązań jedynie po to, aby uspokoić część komitetów, co w praktyce oznaczałoby, że przez kolejne lata mieszkańcy obszaru objętego tym wariantem będą żyli w stanie niepewności, oczekując na rozstrzygnięcie, czy ich domy pozostaną, czy zostaną wyburzone. Zaapelowała, aby wybór wariantów przebiegu drogi był oparty na przesłankach merytorycznych, a nie na rozwiązaniach „karkołomnych”. Zakończyła, wskazując, że jeżeli dany wariant ma niewielkie szanse realizacji z powodów merytorycznych, to nie jest zasadne wprowadzanie kolejnych mieszkańców w wieloletnie oczekiwanie na „wyrok” dotyczący ich miejsca zamieszkania.

Zadała pytanie dotyczące obszarów zgłoszonych przez mieszkańców gminy Biskupice do wyłączenia z analiz. Wskazała, że mimo upływu kilku tygodni od ich przestania nie otrzymała żadnej odpowiedzi. Podkreśliła, że zgłaszano m.in. stanowisko archeologiczne na Bukowej Górze, które nie zostało wyłączone. Wskazała również, że mieszkańcy wnioskowali o dodanie strefy ochronnej do części niezabytkowej Kopalni Soli w Wieliczce.

Odnosząc się do punktu piątego wcześniejszych materiałów, wskazała na przywrócenie do analizy stref B i C uzdrowiska w Swoszowicach. Wyjaśniła, dlaczego te kwestie należy rozpatrywać łącznie. Podkreśliła, że uzdrowisko w Swoszowicach jest prywatną własnością, prowadzoną przez spółkę, a nie instytucją publiczną. Zwróciła uwagę, że prywatna firma otrzymała większą ochronę niż obiekt wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO, jakim jest Kopalnia Soli w Wieliczce.

Następnie odniosła się do obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Bogucice. Wyjaśniła, że jest to zbiornik typu porowego, co oznacza, że wody powierzchniowe przenikają do niego z czasem. Podkreśliła, że jest to jedyne źródło wody dla mieszkańców Biskupic. Wskazała, że osoby mieszkające na tym obszarze nie otrzymują zgód na przydomowe oczyszczalnie ścieków właśnie ze względu na ochronę zbiornika, podczas gdy planowana droga ekspresowa miałaby przebiegać przez ten teren. Zwróciła uwagę na ryzyko związane z solą drogową stosowaną zimą oraz potencjalnymi kolizjami pojazdów, w tym cystern, których zawartość mogłaby przedostać się do wód podziemnych.

Zapelowała, aby w równym stopniu wykluczać zabudowę mieszkaniową, niezależnie od tego, czy jest to zabudowa indywidualna, czy osiedla deweloperskie, wskazując, że nie może dochodzić do sytuacji, w której jedne domy są chronione, a inne przeznaczane do wyburzenia bez jasnych kryteriów.

Następnie przedstawiła trzy pytania skierowane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:

1. **Dlaczego GDDKiA nadal przeznacza czas i środki publiczne na analizowanie obszaru na wschód od Wieliczki**, skoro, zgodnie z jej własnymi analizami, obszar ten najstabilniej realizuje podstawowy cel budowy S7? Podkreśliła, że ewentualne błędy w poprzednich analizach nie dotyczyły pomiaru ruchu.
2. **Czemu ma służyć włączenie kolejnego wariantu o najwyższej ocenie społecznej**, który może całkowicie nie realizować celu budowy S7? Odniosła się do wcześniejszej uwagi o tzw. wariacie społecznym, który jej zdaniem mógłby pozostawić mieszkańców w stanie niepewności przez wiele lat.
3. **Na jakiej podstawie prawnej wyłączone strefy B i C uzdrowiska w Swoszowicach**, skoro, zgodnie z obowiązującymi przepisami, możliwe jest prowadzenie inwestycji drogowych na tych terenach? Wskazała, że jeśli takie wyłączenie jest dopuszczalne, to mieszkańcy oczekują analogicznego potraktowania Kopalni Soli w Wieliczce oraz jeziora Dobczyckiego.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Poinformowała, że mimo zgłoszonych głosów ad vocem, zgodnie z wcześniejszym ustaleniem wypowiedzi będą udzielane w kolejności zgłoszeń, aby uniknąć nieuporządkowanej dyskusji.

Tadeusz Pitala, Wójt gminy Siepraw

Rozpoczął od stwierdzenia, że część kwestii, które zamierzał poruszyć, została już przedstawiona przez poprzedniczkę. Wskazał, że 21 maja gmina skierowała pismo z wnioskami o wykluczenie określonych obszarów, jednak do tej pory nie zauważono, aby zostały one uwzględnione. Poinformował, że analizował mapy opublikowane dwa dni wcześniej i zauważył, że w gminie Dobczyce zbiornik Dobczycki został wykluczony,

natomiast w przypadku gminy Siepraw – już nie. Podobnie stok narciarski w Sieprawiu nie został wyłączone, podczas gdy obiekt o podobnym charakterze w innej gminie został objęty wyłączeniem. Zaapelował o stosowanie jednolitych kryteriów.

Wskazał również, że cała gmina Siepraw znajduje się w strefach ochronnych – zarówno zbiornika Dobczyckiego, jak i ujęcia wody w Skawinie – co wiąże się z licznymi ograniczeniami. Wyjaśnił, że gmina nie może wybudować stacji benzynowej ani zakładów o określonym profilu działalności ze względu na obowiązujące przepisy ochronne.

Wójt gminy Siepraw wskazał, że zaobserwował te same nieprawidłowości dotyczące wyłączenia terenów mieszkaniowych, o których mówiła jego poprzedniczka. Zwrócił uwagę, że w niektórych przypadkach obszary były wyłączone z analiz tylko dlatego, że zostały nazwane „osiedlem”, podczas gdy inne tereny o zwartej zabudowie – mimo podobnego charakteru – nie zostały objęte wyłączeniem. Podkreślił, że takie rozbieżności budzą wątpliwości co do stosowanych kryteriów.

Zadał jedno pytanie: czy pismo gminy Siepraw, skierowane 21 maja i zawierające wnioski o wykluczenie określonych obszarów, zostało już uwzględnione, czy też nadal oczekuje na rozpatrzenie. Wyraził przekonanie, że dokument nie był jeszcze analizowany przez specjalistów i wyraził oczekiwanie, że zgłoszone obszary znajdą się na mapie wyłączeń.

Bartłomiej Krzych, Stowarzyszenie Otwarta Wieliczka

Rozpoczął od zaznaczenia, że jego wypowiedź nie powinna być traktowana jako atak na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, lecz jako głos merytoryczny, choć stanowczy. Wyjaśnił, że mówi w imieniu mieszkańców, którzy zamiast szumu informacyjnego i prowokowania kolejnych protestów, oczekują powagi i rozsądnych decyzji.

Stwierdził, że wycofanie się GDDKiA z ustaleń ogłoszonych w listopadzie doprowadziło do nasilenia protestów, a prace zespołu zmierzają w niewłaściwym kierunku. Wskazał na pojawiające się bojkoty oraz na fakt, że dyrekcja zmienia zasady w trakcie trwania procesu. Przypomniał, że początkowo planowano głosowanie, które zastąpiono „mglistymi formularzami opinii”.

Ocenił, że dzieją się rzeczy bezprecedensowe: zamiast zawężyć obszar analiz, jest on poszerzany o Morawicę, a jednocześnie, na podstawie ekspertyzy przedstawionej przez miasto Kraków, wykluczono strefy uzdrowiskowe B i C w Swoszowicach. Podkreślił, że w efekcie uzdrowisko, jakich wiele w Polsce, otrzymało większą ochronę niż Kopalnia Soli w Wieliczce, wpisana na listę UNESCO. Zakwestionował zasadność wykluczenia strefy C, wskazując, że skoro S7 może przebiegać przez strefę C uzdrowiska Rabka, to analogicznie mogłaby przebiegać przez strefę C w Swoszowicach.

Odnosząc się do bojkotu zespołu przez prezydenta Krakowa, stwierdził, że sytuacja przypomina zachowanie „dziecka w przedszkolu”, które otrzymuje to, czego chce,

ponieważ najgłośniejszemu protestuje. Dodał, że „dziecka już nie ma”, choć „przedszkole pozostało”, co jego zdaniem potwierdzają wcześniejsze „teatryki” organizowane przez niektóre strony społeczne i samorządowe.

Następnie przeszedł do przypomnienia faktów. Wskazał, że w listopadzie (red. 2025) jako najlepszy rekomendowany został wariant E z węzła Tuchowska – najtańszy, najszybszy w realizacji i wymagający najmniejszej liczby wyburzeń. Podkreślił, że wariant ten uzyskał rekomendację dyrektora krakowskiego oddziału GDDKiA oraz aprobatę gmin Siepraw i Dobczyce, a także starosty myślenickiego. Jego zdaniem nie powstanie już nic lepszego ani bardziej akceptowalnego społecznie. Dodał, że w rejonie węzła Tuchowska istnieje rezerwa terenowa, planowana jako kontynuacja S7 już w 1998 roku decyzją wojewody. Wyraził opinię, że burmistrz Wieliczki popełnił błąd, negując ustalenia STEŚ zamiast zaakceptować wariant E, tak jak zrobiły to inne samorządy.

Następnie przeszedł do oceny dalszych prac zespołu. Zapytał, jaki sens ma kolejna analiza wielokryterialna na obszarze, który zabudowuje się najszybciej w Polsce. Podkreślił, że zanim zapadnie decyzja ZRID, mapy mogą być już nieaktualne. Wskazał, że wariant, który dziś ma na papierze mniej wyburzeń niż inny, za 10 lat może mieć ich więcej. Dodał, że w międzyczasie samorządy mogą tworzyć nowe formy ochrony przyrody lub nowe obiekty budowlane, które będą kolidować z trasą S7.

Zapelował o zaprzestanie marnowania czasu i środków publicznych na analizy korytarzy, które są skazane na porażkę. Wezwał do skoncentrowania się na wariantach E z węzła Tuchowska, proponując jednocześnie przyjęcie osobnej specustawy dotyczącej odcinka S7 Kraków–Myślenice. Zapowiedział, że przedłoży dyrektorowi (red. T. Kwiecińskiemu) koncepcję takiej ustawy. Podkreślił, że nie jest to sprawa lokalna, lecz droga o znaczeniu krajowym i europejskim.

Wskazał, że ustawa powinna przewidywać skrócone tryby zaskarżeń, wzorowane na ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, a także szybkie zajęcie nieruchomości z wyceną według cen bieżących i premią dla mieszkańców. Wyjaśnił, że mieszkańcy obawiają się przede wszystkim strat finansowych przy wywłaszczeniach, a wcześniejsze wykupy byłyby dla Skarbu Państwa tańsze niż wykupy za 10 lat, gdy wolne tereny zostaną zabudowane, często zabudową o wysokim standardzie.

Na zakończenie stwierdził, że ministerstwo i dyrekcja powinny wreszcie zdecydować, czy kierują się zasadą „robimy, nie gadamy”, czy też „gadamy, nie robimy”, ponieważ, w jego opinii, dotychczasowe działania wskazują na realizację tego drugiego podejścia.

Paweł Zych, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary S7

Na wstępie przywitał uczestników spotkania oraz dyrektora, podkreślając, że niezależnie od tego, czy chodzi o Biskupice, Rzeszotary, Psary czy inne miejscowości, które mogą zostać dotknięte przebiegiem S7, wszyscy znajdują się w podobnej sytuacji. Wyraził

rozumienie dla emocji mieszkańców, wskazując, że również społeczność Rzeszotar jest wstrząśnięta planami przebiegu drogi.

Wyjaśnił, że zabrał głos ad vocem, ponieważ zna historię związaną z programem Road Optimizer. Przypomniał, że 3 listopada mieszkańcy Rzeszotar również byli zszokowani, ponieważ wcześniej nigdy nie informowano ich o możliwości przebiegu S7 przez Rzeszotary w rejonie Podstolic. Wskazał, że podobnie jak inni mieszkańcy regionu, musieli w krótkim czasie zdobyć wiedzę dotyczącą przebiegów dróg klasy S oraz historii planowania tej inwestycji.

Podkreślił, że największym problemem była bezradność, ponieważ mieszkańcy – podobnie jak inni – opierali się wyłącznie na informacjach przekazywanych przez GDDKiA. Zwrócił uwagę, że w regionie funkcjonuje wiele osób z wykształceniem technicznym i naukowym, co sprzyjało analizowaniu dostępnych danych. Wskazał, że mieszkańcy zaczęli dostrzegać błędy w dokumentacji, zarówno pominięcia, jak i nieprawidłowe obliczenia.

Wyjaśnił, że w tej sytuacji mieszkańcy postanowili poszukać źródła rzetelnej wiedzy. Wskazał, że jednym z mieszkańców gminy jest Arkadiusz Śnieżek, prowadzący od ponad 10 lat firmę programistyczną działającą na rynku międzynarodowym, specjalizującą się w projektach opartych na dużych bazach danych. Z tego względu pojawił się pomysł wykorzystania narzędzia stworzonego przez tę firmę.

Zych stwierdził, że analiza mieszkańców wykazała, iż firma projektowa IVIA „poszła na skróty”, być może z powodu ograniczeń finansowych lub niewystarczającej znajomości lokalnych uwarunkowań. Wskazał, że podobnie jak w innych gminach, również w Rzeszotarach pominięto część zabudowy. Podkreślił, że współczesne bazy danych są aktualizowane na bieżąco i pozwalają na precyzyjne odczytywanie m.in. kierunków ruchu kierowców, np. z Tarnowa, co nie zostało właściwie uwzględnione w analizach.

Zaznaczył, że kolejny mówca, pan Marcin, przedstawi szczegółowe wyjaśnienia dotyczące działania programu. Podkreślił, że mieszkańcy – podobnie jak inni uczestnicy spotkania – opierali się na informacjach przekazywanych przez GDDKiA oraz na danych, które zostały jej „zasugerowane”.

Wyjaśnił, że od pół roku mieszkańcy Rzeszotar poszukują rzetelnych informacji dotyczących planowanej drogi, ponieważ S7 jest drogą tranzytową północ-południe i musi powstać. Podkreślił, że każdy z mieszkańców ma na tym obszarze domy, rodziny, znajomych i miejsca pracy, dlatego wszyscy mają świadomość powagi sytuacji.

Wyjaśnił, że jednym z narzędzi służących do pozyskiwania takich danych jest program stworzony przez Arkadiusza Śnieżka. Podkreślił, że zabiera głos w jego obronie, ponieważ nie mógł on uczestniczyć w spotkaniu z powodów osobistych, związanych ze stanem zdrowia. Zaznaczył, że mieszkańcy, zarówno Rzeszotar, jak i innych miejscowości, życzą

sobie nawzajem, aby droga znalazła przebieg optymalny, z możliwie najmniejszą liczbą wyburzeń, które i tak będą nieuniknione.

Wyjaśnił, że narzędzie Road Optimizer służy temu, aby strona społeczna – jako osoby nieposiadające kompetencji projektowych – mogła bazować na aktualnych, dostępnych danych i otrzymać wskazanie przebiegu drogi w sposób obiektywny, pozbawiony wpływów politycznych czy nieformalnych nacisków. Podkreślił, że mieszkańcy chcą mieć pewność, iż decyzje nie są wynikiem „telefonów” ani innych pozamerytorycznych działań.

Wyraził życzenie, aby za pięć lat można było spotkać się ponownie i stwierdzić, że proces został przeprowadzony ze zrozumieniem dla mieszkańców. Wskazał, że ogromna rola spoczywa na samorządach, które – jego zdaniem – powinny już teraz myśleć o konsekwencjach przyszłych decyzji. Podkreślił, że sytuacja, która dotknie mieszkańców Małopolski, powinna prowadzić do solidarności, a nie podziałów.

Zapelował o oparcie dalszych działań na realnych danych oraz o wzajemne wsparcie w procesie, który – jak zaznaczył – dotknie wiele osób. Wyjaśnił, że mieszkańcy muszą umieć odnaleźć się w sytuacji, gdy zostaną wskazane konkretne przebiegi drogi.

Na zakończenie podziękował za obecność uczestników, podkreślając, że zajęli oni miejsca tych, którzy nie chcą uczestniczyć w rozmowach przy stole. Wskazał, że społeczność Rzeszotar i południowego Krakowa była zaskoczona decyzjami, które zapadły bez ich udziału, i uważa, że ich miejsce jest właśnie przy stole negocjacyjnym, razem z pozostałymi uczestnikami spotkania.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Poinformowała, że lista zgłoszeń zostanie zamknięta po osiągnięciu dziesiątej pozycji, a następnie spotkanie będzie kontynuowane zgodnie z programem.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Wyjaśnił, że jego zespół uczestniczył we wszystkich spotkaniach od początku prac i już 3 kwietnia opublikował na swojej stronie internetowej pismo skierowane do GDDKiA, zawierające pełny bezpłatny raport oraz analizy liczące ponad 100 stron. Podkreślił, że jest to praca merytoryczna, a nie – jak określił – „performance”.

Następnie odniósł się do kwestii korzystania z przygotowanego przez jego zespół kalkulatora metodologii. Wskazał, że często zdarza się, iż po udostępnieniu dokumentu odbiorcy ograniczają się do obejrzenia map lub wizualizacji, pomijając część opisową. Zaznaczył, że gdyby przedstawicielki Biskupic zapoznały się z zakładką dotyczącą sposobu korzystania z kalkulatora, mogłyby uniknąć błędnych interpretacji.

Wyjaśnił, że kalkulator opisuje sześć metod liczenia, zgodnych z metodologią WAP, nad którą pracuje zespół. Podkreślił, że nazwy „wariant wschodni”, „zachodni” czy „centralny” użyte w kalkulatorze nie odnoszą się do realnych wariantów przebiegu drogi, lecz

stanowią jedynie przykładowe etykiety. Zwrócił uwagę, że wszystkie dane w kalkulatorze są edytowalne i każdy komitet – również komitet z Biskupic – może wprowadzić własne dane i porównać wyniki zgodnie z metodologią.

Podkreślił, że narzędzie ma służyć pokazaniu zależności i umożliwić mieszkańcom zrozumienie, nad czym pracuje zespół. Zaznaczył, że nie będzie ponownie prezentował działania kalkulatora, ponieważ wcześniej robił to Arkadiusz Śnieżek.

Na zakończenie zaprosił osoby merytoryczne do współpracy, informując, że jego zespół liczy obecnie około dziesięciu ekspertów z różnych dziedzin. Podkreślił, że zaprasza osoby chcące pracować merytorycznie, natomiast „performerów” nie zaprasza, ponieważ oni już są.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Rozpoczął od tego, że ten Komitet jako jeden z ok. 30 zawiesił swoje prace w zespole, ponieważ organizator nie chce zrealizować ich postulatów. Oceniał, że zespół doprowadzi do jednej, wielkiej katastrofy. Podkreślił, że dziś reprezentuje Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych grupę, która chce minimalizować straty tragedii, do której zapewne dojdzie. Wskazał na dwa tematy.

Po pierwsze, zapytał o czas w agendzie poświęcony metodologii, ponieważ nie widać go w agendzie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że w dzisiejszym spotkaniu taki punkt nie jest przewidziany. Zaplanowano go w październiku po formularzach opinii.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych (z prezentacją)

Kontynuując wystąpienie zapowiedział przedstawienie ze swej strony wątku metodologicznego oceniając, że w październiku będzie na to za późno. Rozpoczął od podsumowania, że jego celem jest wykazanie, że przyjęta metodologia INROAD-WAP prowadzi do bardzo złych wariantów. Dodał, że te, które w oczywisty sposób mogły być wskazane jako złe, wg. tej metodologii są wskazywane jako optymalne.

Zadał pytanie co ma wpływ na wybór wariantu, obiektywnie najlepszego. Odpowiadając sobie na pytanie stwierdził, że po pierwsze będzie to pula teoretycznych wariantów, a ta będzie wynikać z ograniczeń, jakie zostaną wprowadzone na tym terenie np. twarde wykluczenia. Kolejnym elementem będą kryteria – ich wagi, struktura, czyli uszeregowanie w odpowiednich grupach i kategoriach. Na końcu podał metodologię, w tym przypadku metodologia INROAD-WAP, którą ocenił jako niewłaściwą.

Oświadczył, że zamierza wykazać, iż metodologia ta nie jest właściwa. W tym celu przygotował prosty przykład, mający pokazać, że proponowana metoda nie wskazuje wariantu optymalnego. Przedstawił trzy warianty oznaczone kolorami: zielonym, żółtym i czerwonym. Każdy z nich wiązał się z określonymi negatywnymi skutkami. Wariant pierwszy obejmował 50 wyburzeń budynków mieszkalnych i trzy kolizje z terenami rekreacyjnymi. Wariant drugi – 100 wyburzeń i dwie kolizje z terenami rekreacyjnymi. Wariant trzeci – 200 wyburzeń i jedną kolizję z terenem rekreacyjnym. Zapytał uczestników, który z tych trzech, niekorzystnych wariantów wydaje się najlepszy, wskazując, że intuicyjnie byłby to wariant pierwszy.

Wyjaśnił, że w przykładzie przyjął dwa kryteria: kolizje z budynkami mieszkalnymi oraz kolizje z terenami rekreacyjnymi, nadając im dla uproszczenia identyczne wagi.

Następnie omówił podstawy metody INROAD-WAP, wskazując, że jej fundamentem są „Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich” opublikowane w 2022 r. Zwrócił uwagę, że jednym ze współautorów tego dokumentu jest dr Marcin Budzyński, który przedstawia i promuje tę metodologię podczas prac zespołu.

Zaprezentował wzory wykorzystywane w procesie obliczeń, aby pokazać w jaki sposób doszedł do wyników. Powiedział, że ostateczny wzór jest na dole slajdu, określa współczynnik s . Wyjaśnił, że im większy współczynnik tym wariant jest bardziej preferowany.

Stwierdził, że zgodnie z wyliczeniami metoda INROAD-WAP wskazała jako optymalny wariant 2, czyli 100 wyburzonych domów i dwa kolidujące tereny rekreacyjne, co ocenił negatywnie. Wskazał też na drugą bardzo niekorzystną rzecz. Prezentując dwa pozostałe warianty (zielony i czerwony) podkreślił, że są drastycznie różne, ponieważ jeden ma 50 wyburzeń a drugi aż 200, a wg. omawianej metodologii dostały identyczną ocenę – 0,5.

Odnosząc się do wskazanie jako optymalny wariantu 2 – stwierdził, że główną przyczyną tego złego wyniku jest fakt, że metoda wykorzystuje normalizację w obrębie pojedynczych kryteriów, przez co zatracą się informacje o liczebności zbioru, na którym odbywa się praca. To jest źródłem wypaczeń.

Zaproponował metodę alternatywną, która w jego opinii faktycznie działa. Podkreślił, że zasadnicza różnica pomiędzy jego propozycją, a metodologią INROAD-WAP jest etap normalizacji. W jego ocenie normalizacja powinna być realizowana na poziomie kategorii społecznej, ekonomicznej itp. Dodał, że to zapewni sprawiedliwe działanie tej metodologii.

Zaprezentował przykład jak będzie to działać w praktyce. Zwrócił uwagę, że wyniki uzyskane dla tej drugiej metody są zupełnie inne. Przedstawił uzyskane wyniki i skomentował, że wariant najlepszy to wariant pierwszy, który dostał ocenę 1,0, następnym wariantem w kolejności był wariant drugi, a najgorszy wariant, z wynikiem zero, to wariant trzeci.

Podsumowując prezentację zwrócił uwagę, że pracujemy tutaj nad rzeczami ważnymi – kryteriami i wagami, ale być może za mało czasu jest poświęcane metodologii. Dodał, że zespół ma dane i może na nich wykonać różne operacje – dodać, odjąć i wiele innych. Wtedy otrzyma się odmienny wynik. Wyraził życzenie, że metodologia, której efektem będzie czyjś zburzony dom i szkoda mieszkańca, będzie przynajmniej sprawiedliwa. W związku z tym zaapelował o to, żeby GDDKiA przyjrzała się tej metodologii (red. INROAD-WAP), na prostych przykładach wykonała tzw. testy jednostkowe i podeszła poważnie do tematu.

Zakończył stwierdzeniem, że „sprawiedliwa droga zaczyna się od sprawiedliwej metody”. Jednocześnie zaznaczył, że sama metoda nie gwarantuje sukcesu, ponieważ w puli złych wariantów trudno będzie znaleźć wariant dobry.

Michał Ślusarczyk, S7 Dla Mieszkańców, obserwator społeczny z Dobczyc, gmina Dobczyce (w zastępstwie Arkadiusza Śnieżka)

Na wstępie wyjaśnił, dlaczego jest obserwatorem i nie uczestniczył we wcześniejszych spotkaniach, co wynikało z fali hejtu w Internecie, jaka wylała się na niego po tym jak wyraził poparcie dla powstania nowej drogi. Sposób komunikacji ocenił jako niedopuszczalny, niektóre odczytał jako groźby.

Wystąpienie rozpoczął od trzech pytań. Po pierwsze, co ma robić ta droga? Czy ona ma przebiegać w relacji północ-południe, czy jednak ma zabierać ruch z zachodu, który napływa drogą A4 z kierunku od Katowic.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że odpowiedź na to pytanie padała już wielokrotnie, a na obecnym spotkaniu będzie także bardzo dobrze uwypuklona w wystąpieniu p. Dyrektora Tomasza Stańczaka w prezentacji dotyczącej Generalnego Pomiaru Ruchu.

Michał Ślusarczyk, S7 Dla Mieszkańców, obserwator społeczny z Dobczyc, gmina Dobczyce

Kontynuował, zadając kolejne pytanie dotyczące liczby węzłów na projektowanej drodze. Zapytał, czy GDDKiA ogranicza liczbę węzłów w toku procedowania wariantów, a jeśli tak – jaka liczba węzłów jest dopuszczalna oraz w jakich odstępach mogą być one lokalizowane. Wyjaśnił, że w dyskusjach internetowych często pojawiają się zarzuty, iż dany odcinek S7 nie może pełnić funkcji obwodnicy Wieliczki lub Myślenic, ponieważ nie będzie na nim wjazdów ani węzłów, co powoduje dezinformację i niepokój mieszkańców. Wskazał, że z informacji dostępnych w internecie wynika, iż węzły na drogach klasy S mogą być projektowane co około 5 km, a na terenie miasta nawet co 3 km, a w niektórych przypadkach dopuszcza się odstępy rzędu 1,5 km. Poprosił o jednoznaczne wyjaśnienie tej kwestii.

Następnie przeszedł do trzeciego pytania, dotyczącego roli Myślenic w analizach. Zapytał, czy miasto to jest właściwym kierunkiem prowadzenia drogi oraz czy ruch, który ma zostać przeniesiony, rzeczywiście zmierza do Myślenic, czy też głównym celem jest ruch kierowany na Zakopane lub na drogę prowadzącą w kierunku Chyżnego. Wskazał, że w takim przypadku można byłoby rozważyć warianty omijające Myślenice od wschodu lub zachodu.

Wyjaśnił, że Myślenice znajdują się w zlewni zbiornika Dobczyckiego, podobnie jak inne obszary, przez które mogłaby przebiegać droga. Zwrócił uwagę, że niezależnie od tego, czy droga przebiegałaby przez Siepraw, czy przez dorzecze od Pcimia i Stróży do Myślenic, każde z tych miejsc stanowi potencjalne zagrożenie dla jakości wody pitnej w przypadku rozlania substancji chemicznych z cysterny, które mogłyby przedostać się do zbiornika. Wspomniał również o problemie zanieczyszczeń pochodzących z nieszczelnych szamb, choć zaznaczył, że nie jest to temat bezpośrednio związany z drogą.

Zaproponował rozważenie przebiegu drogi w rejonie między Dobzycami a Gdowem, w kierunku Mszany Dolnej, przez Węglówkę lub inne miejscowości, co mogłoby pozwolić na ominięcie zlewni zbiornika Dobczyckiego. Podkreślił, że nikt nie analizuje obecnie takich wariantów, a jego zdaniem są one warte rozważenia.

Następnie zwrócił uwagę na brak dobrej drogi z Nowego Sącza do Krakowa. Zapytał, dlaczego upiera się przy budowie drogi przez Myślenice, które mają już połączenia drogowe, zamiast rozważyć przebieg w relacji Niepołomice–Mszana Dolna, z możliwością rozgałęzienia na kierunek Chyżnego oraz Nowego Sącza. Wskazał, że takie rozwiązanie mogłoby rozwiązać przyszłe problemy związane z planowaniem drogi na Chyżne.

Dodał, że jeśli taki wariant byłby brany pod uwagę to warto jeszcze zastanowić nad ruchem poziomym, ponieważ dziś jest tylko A4 i brakuje dróg równoległych. Dodał, że jest to efekt ograniczeń ustawowych, jakie posiadał Stalexport, w związku ze swoją umową, która miała charakter tajny. Zauważył, że być może to jest właśnie powód tego, że dziś cały ruch idzie tranzytowo z osi zachodniej tylko jedną drogą, zamiast kilkoma.

Następnie zwrócił uwagę, że jest nacisk tylko, i wyłącznie, na wariant społeczny. W jego opinii jest to bardzo zasadne, bo mieszkańcy mają obawy, jednak zadał pytanie z czego wynikają te obawy, a te wynikają głównie z lęku przed wywłaszczeniem na warunkach, które nie odzwierciedla pełnych kwot rekompensaty.

Zaproponował, jak temu można zapowiedzieć: należy przygotować kalkulację, która przyjmuje dwa modele, pierwszy – wariant społeczny. Jak powiedział mamy w wariantcie społecznym koszt budowy przykładowo 7 mld złotych, który jest droższy niż inny wariant tzw. ekonomiczny o koszcie 5 mld. Uzasadnił to tym, że w przypadku wariantu społecznego będzie on wymagał tuneli. Dodał, że wariant ekonomiczny będzie szedł bezwzględnie po domach, co spowoduje, że droga będzie bardziej kręta, ale powstanie. Zadał pytanie co z tymi 2 miliardami?

Odpowiedział, że jeśli GDDKiA podjęłaby ciężar wpłynięcia na decyzje urzędnicze na poziomie ustawowych, wtedy można byłoby rozważyć, aby część tych środków przeznaczyć na godziwe wynagrodzenia za wywłaszczenia. zaproponował, aby obecny na sali p. Dyrektor (red. T. Kwieciński) odpowiedział na pytanie czy nie należałoby podnieść poziomu rekompensat za wywłaszczenia do poziomu np. 150% wartości terenu, który jest bezpośrednio w sąsiedztwie drogi. Podał przykład pasa 100 metrów po obu stronach drogi, w którym byłiby wywłaszczani mieszkańcy w kwocie 150% wartości, ze względu na fakt, że muszą sobie od nowa ułożyć swoje życie. Dodął też, że można ustalić drugi obszar oddziaływania bezpośredniego o szerokości np. 100-300 m i tutaj można by zaproponować wywłaszczenie np. na poziomie 100%.

W tym przypadku, jak stwierdził, wyprowadzi się ten kto chce, ponieważ jeżeli komuś to nie będzie odpowiadało to może zostać i otrzymać śladowe odszkodowanie za oddziaływanie drogi, licząc się z tym, że droga będzie mu hałasować. Na koniec dodał, że powyżej 300 m można ustalić strefę oddziaływania pośredniego. W tym przypadku, jak stwierdził, to mieszkaniec będzie musiał udowodnić, że droga istotnie wpłynęła na pogorszenie się jego funkcjonowania i komfortu życia itp. wtedy należałoby rozważyć jakieś odszkodowania celowe, które te szkody mogłyby skompensować.

Następnie przeszedł do kolejnej kwestii, czyli programu Arkadiusza (red. Road Optimizer). Przyznał, że uczestniczy w budowaniu tego programu od kilku dni i zadeklarował, że jego wkład jest głównie merytoryczny na bazie rozmów. Poinformował, że aktualnie Arkadiusz pracuje nad uwzględnieniem tzw. trajektorii osi pionowej. Jak wyjaśnił chodzi o to, że dzisiaj w mapach, które otrzymują mieszkańcy widać, że jest masa budynków i wszyscy protestują.

Podał przykład Mietniowa i Chorągwic. Zasugerował, że gdyby poprowadzić drogę w okolicach Lednicy (red. Górnej), niekoniecznie przez samą miejscowość, ale w tym regionie. W tym momencie, jak stwierdził, napotykamy na pogórze wielickie. Spytał, dlaczego wszyscy uważają, że droga pobiegłaby szczytem góry, skoro tiry w zimie tam nie podjadają. W związku z tym wymaga to długich i kosztownych estakad, więc alternatywą dla nich byłby tunel. Zadał pytanie, dlaczego wszyscy protestują na szczycie góry, skoro będą mieć drogę pod swoimi stopami. Wyraził wątpliwość czy dzisiejsze protesty są wystarczająco uzasadnione.

Kolejny wątek, jaki podjął, to przygotowanie wariantów. Jak stwierdził ogłasza się te warianty publicznie i powstaje awantura, związana z tym, że mieszkańcy nie chcą drogi i wypychają ją do sąsiada, tamten wypycha ją jeszcze dalej. Oceniał, że w ten sposób drogi się nie zbuduje. Postawił kolejne pytanie, czy nie powinno być tak, że w ramach opracowania wariantu, ekipa wejdzie w teren i zrobi chociaż kilkaset podstawowych ankiet i oszacowań, żeby przynajmniej w tym głównym przebiegu, domy, które będą stanowiły największy problem, ponieważ będą np. hotelami, marketami lub ich koszt

będzie wysoki – aby porozmawiać z ich właścicielami na wstępie, czy byliby skłonni za tę kwotę ok. 150% wartości dać się wykupić.

Następnie podjął wątek planowania inwestycji. Jak zauważył dzisiaj rozmawiamy o perspektywie lat 2030-2035 lub nawet później. Spytał czy nie należałoby podjąć działań, które będą wyglądały w następujący sposób: opracowujemy korytarz, który chwilowo blokujemy, ustalamy, czy jest możliwość wykupu i dogadanie się z każdym mieszkańcem co do ewentualnego wywłaszczenia, dajemy tym ludziom od razu pieniądze z góry, czekamy ok. 4 lata aż oni opuszczą te domu i dopiero wtedy wchodzimy z budową. Jak zauważył nie byłoby wtedy awantur, związanych z tym, że ktoś został pozostawiony z dnia na dzień z niczym. Dodał, że pozwoli to także uniknąć boomu, związanego z tym, że nagle ok. 1000 osób lub nawet 300 będzie w tej samej chwili szukać działek czy domów, co kończy się tym, że nagle duża liczba ekip jest zaangażowana w prace, a to powoduje wzrost cen. Także, jak dodał, dużo ludzi szuka działek i one też drożeją, a to wszystko powoduje chwilowy „boom”, który oznacza, że większość z uzyskanych pieniędzy będzie „przepalana”. Postulował, aby zabezpieczyć interes tych ludzi na taką ewentualność.

Następnie odniósł się do kwestii współpracy z gminami. Zaproponował, aby zrobić ustawę, która pozwoli na to, aby w takiej sytuacji, w której mieszkaniec nie może znaleźć satysfakcjonującej go działki, ale ma obok działkę rolną, aby mógł przekształcić teren i przenieść się 300 m dalej na swoje pole. Dodał, że jeżeli każemy się ludziom budować na działkach budowlanych za wszelką cenę, to te działki będą drogie, a koszty finalnie poniesie państwo. Zasugerował, że w drodze wyjątku ustawowego, należałoby dopuścić tym ludziom możliwość wybudowania się na działkach rolnych. Ta rzecz, jak podkreślił, na pewno wymaga działania.

Odniósł się także do miast, które potrzebują obwodnic tj. Wieliczka, Niepołomice czy Dobczyce. Podał przykład, że np. rośnie ilość obiektów w zabudowie na drodze wojewódzkiej 967, i przy tej drodze powstaje coraz więcej marketów oraz zabudowy mieszkalnej. Za około pięć lat na takim fragmencie będzie np. wymagana obwodnica. I teraz, jak zauważył, jeżeli dana obwodnica pokrywa się z planami poprowadzenia S7, to dlaczego by nie porozmawiać z tymi miastami i nie połączyć planów np. poprzez dołożenie jednego pasa na tym obszarze, który spełni kryteria wymagane do S7. W tym kontekście postawił pytanie czy część środków uwolnionych przez gminy nie powinny już teraz być dotowane. W tej sytuacji zaproponował, aby robić obwodnicę, ale niech GDDKiA dokłada swoje wymagania do budowy takich obiektów, tak, żeby docelowo mogły one spełniać kryteria drogi klasy S.

W tej części przekazał prośbę od Arkadiusza (red. Śnieżek), aby przekazać informację, że początkiem tygodnia prześle zaktualizowaną listę kryteriów, o których ostatnio rozmawiał jak również przekazano pytania z jego strony:

1. Jaka jest przyjęta metoda normalizacji?
2. Czy będzie brana pod uwagę propozycja dr Budzyńskiego? (kalkulator)

3. Czy to narzędzie było już analizowane w celu weryfikacji innych metod?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę na znaczne przeciągnięcie się tej części i poprosił o sprawne wystąpienia dwie ostatnie osoby z listy, aby móc przejść do części merytorycznej spotkania.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Stwierdził, że rozpoznał autora cytatów osobę, która w przeszłości pełniła funkcję burmistrza i miała problemy z realizacją inwestycji drogowych. Wskazał przykład drogi w Głogoczowie, wybudowanej w latach 2010–2011, która w 2019 r. uległa degradacji, a w 2023 r. została całkowicie rozebrana i wykonana ponownie przez jego następcę. Zastrzegł, że nie ma pewności co do tożsamości tej osoby, choć obecnie zajmuje ona wysokie stanowisko.

Następnie przeszedł do omówienia wariantów tras oznaczonych jako D i E. Podkreślił, że posiadają one istotną wadę, która — jego zdaniem — nie została właściwie przeanalizowana. Zwrócił uwagę, że powrót do rozważania wariantów wschodnich daje szansę ponownego prześledzenia problemów, które mogą wystąpić.

Wskazał, że w wariancie E na węźle w Głogoczowie skumuluje się ruch z nowej drogi S7, starej DK7 oraz przyszłej S52. Podkreślił, że po wybudowaniu S52 stanie się ona atrakcyjną trasą dla ruchu ze Śląska w kierunku Zakopanego, pozwalającą ominąć zakorkowaną obwodnicę Krakowa. W jego ocenie warianty D i E doprowadzą do regularnego blokowania węzła w każdy weekend.

Wypowiadający argumentował, że należy ponownie przeanalizować warianty odrzucone wcześniej, w tym warianty bieżanowskie, które osobiście uważa za korzystne, choć nie narzuca tej opinii. Poinformował, że podczas konsultacji społecznych w Myślenicach oraz na wcześniejszym spotkaniu z Dyrektorem (red. T. Kwiecińskim) zwrócił uwagę na brak uwzględnienia w prognozach ruchu (na 30–40 lat) skutków ewentualnego wejścia Ukrainy do Unii Europejskiej.

Wskazał, że po takim rozszerzeniu UE w rejonie Krakowa może pojawić się bardzo duży ruch towarowy, analogiczny do obecnego w okolicach Wrocławia. Przewidywał, że transport w kierunku Ukrainy będzie odbywał się zarówno autostradą A4 od strony Niemiec, jak i S52 od strony Wiednia, zgodnie z historycznymi korytarzami handlowymi. Ostrzegł, że skierowanie tego ruchu na ul. Tuchowską doprowadzi do zablokowania autostrady A4.

W jego ocenie konieczne jest wyprowadzenie łącznika S52 na wschód, poza Kraków, aby uniknąć przeciążenia infrastruktury. Zaznaczył, że w przeciwnym razie w przyszłości może zaistnieć potrzeba budowy drogi równoległej do A4, co wiązałoby się z bardzo wysokimi kosztami oraz wyburzeniami budynków mieszkalnych w rejonie Biezanowa, Prokocimia i okolic.

Podkreśla potrzebę ograniczenia populizmu i zwiększenia merytoryczności dyskusji. Wyraża szacunek dla pracy pana Śnieżka, wskazując jednocześnie, że program wymaga dalszego doskonalenia.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnicy X Swoszowice z prezentacją

Zwrócił się do Dyrektora (red. T. Kwiecińskiego) z pytaniem dotyczącym poprzedniego spotkania, przypominając, że złożył wniosek w sprawie planów ogólnych gmin. Stwierdził, że dokumenty te powinny być dostępne, ponieważ gminy przekazują je inwestorowi. Pytał, czy uczestnicy będą dysponowali danymi gmin, przez które mógłby przebiegać planowany szlak inwestycji, podkreślając, że jest to kwestia kluczowa. Wskazał, że gminy ościenne uwalniają duże obszary terenów, dlatego należy zadbać o komunikację również dla ich mieszkańców.

Zapytał, czy dostępne będą dane liczbowe, w tym powierzchnie nowych terenów inwestycyjnych w hektarach. Przypomniał, że gminy miały obowiązek przygotowania planów ogólnych do 31 sierpnia, chyba że termin został wydłużony.

Następnie zapowiedział odniesienie się do wypowiedzi przedstawicieli Wieliczki. Poprosił o przedstawienie przygotowanej prezentacji dotyczącej obszaru ochrony głównego zbiornika wód podziemnych Bogucice oraz o wyjaśnienie postulatu przywrócenia do analizy strefy C uzdrowiska.

Zwrócił uwagę, że zbiornik Bogucice wchodzi w obszar strefy C, co — jego zdaniem — powodowało wzajemne wykluczanie się zgłaszanych postulatów. Podkreślił, że nie zamierzał wchodzić w polemikę, lecz przedstawić swoje stanowisko. Stwierdził, że nie można jednocześnie utrzymywać dwóch sprzecznych założeń. Następnie odniósł się do kwestii stref A, B i C uzdrowiska, wyjaśniając, że uzdrowisko jako spółka obejmuje jedynie niewielki fragment strefy A (określany jako „kran” w którym złoża wyływają), natomiast funkcjonowanie całego obszaru uzdrowiskowego zależy od przepływu wód ze strefy C przez strefę B do strefy A. Wskazał, że strefy te stanowią nierozzerwalną całość i nie mogą funkcjonować oddzielnie.

W dalszej części wypowiedzi stwierdził, że Kraków miał już w przeszłości znaczące wyburzenia związane z inwestycjami drogowymi. Przypomniał, że miasto posiada drogę ekspresową nr 7 aż do węzła Bieżanów, a lokalni samorządowcy przez lata zabiegali o budowę łącznika czernichowickiego. Zaznaczył, że po Światowych Dniach Młodzieży świadomie zawężono rezerwę terenową w okolicach Wieliczki, która wcześniej była szersza. Wskazał, że tereny inwestycyjne zostały przeniesione na inne obszary (Brzegi), a następnie zabudowane.

Podkreślił, że gminy, w tym Wieliczka, oparły swój układ komunikacyjny na infrastrukturze Krakowa, nie realizując własnych inwestycji drogowych, które mogłyby przejąć część ruchu. Stwierdził, że nie zna inwestycji z ostatnich 20 lat, które poprawiłyby sytuację

komunikacyjną Wieliczki, poza ewentualnie jednym łącznikiem między ul. Gdowską a starą drogą A4.

Zwrócił uwagę, że ruch samochodowy musi być przejmowany wcześniej, ponieważ Wieliczka jest obecnie całkowicie zakorkowana. Podkreślił, że strefy A, B i C uzdrowiska stanowią jedność, a ich naruszenie oznaczałoby likwidację uzdrowiska. Zakończył stwierdzeniem, że jeśli ktoś opowiada się za ingerencją w strefy B i C, powinien wprost powiedzieć, że chce doprowadzić do likwidacji uzdrowiska.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wypowiadający podziękował za wszystkie głosy przekazywane w ramach prac zespołu oraz za duże zaangażowanie uczestników, podkreślając, że będą one elementem końcowego raportu. Na początku zaznaczył, że w przestrzeni publicznej pojawiało się wiele nieprawdziwych informacji, dlatego wyjaśnił, że **nie istnieją żadne nowe warianty przebiegu trasy**. Warianty A, B, C, D, E i F utraciły rekomendację Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a żadne narzędzia publikowane w Internecie nie były przez nią autoryzowane.

Wyjaśnił, że zespół pracował nad kryteriami oceny przebiegów, a podstawowym narzędziem będzie metodologia Wielokryterialnej Analizy Porównawczej, zmodyfikowana na potrzeby wczesnego etapu przygotowania inwestycji. Podkreślił, że jest to metodyka naukowo-badawcza opracowana w ramach rozwoju innowacji w drogownictwie i po jej odbiorze Generalna Dyrekcja zamierzała wykorzystać ją przy wyznaczaniu tej i przyszłych tras.

Wskazał, że w analizach ruchowych wykorzystywane miały być wyłącznie dane przygotowane na zlecenie Generalnej Dyrekcji, w tym aktualne badania ruchu GPR z poprzedniego roku oraz kończone raporty dotyczące dróg wojewódzkich. Podkreślił, że nie będą używane żadne dane zewnętrzne, ponieważ nie ma nad nimi kontroli.

Zapowiedział, że **30 czerwca** będzie opublikowana ostateczna wersja map z opisem kryteriów wyłączeń poszczególnych obszarów. Wyjaśnił, że szczególną trudność stanowiły osiedla błędnie klasyfikowane w bazie danych jako zabudowa jednorodzinna, podczas gdy faktycznie były to obiekty wielolokalowe. Przyjęto zasadę, że jeśli budynków było więcej niż pięć i znajdowały się przy jednym ciągu komunikacyjnym, traktowano je jako osiedla. Wszystkie takie przypadki będą opisane w materiałach.

Odnosił się również do wniosku z Sieprawia, informując, że jest analizowany, a odpowiedź zostanie przedstawiona w przekazywanych 30 czerwca materiałach. Zapowiedział, że jeśli jakiś obszar nie zostanie zaklasyfikowany jako wyłączony, zostanie wyjaśnione, dlaczego tak się stało. Wstrzymanie formularzy konsultacyjnych miało umożliwić uczestnikom zapoznanie się z kompletem danych przed zgłaszaniem uwag.

Następnie przeszedł do kwestii technicznych. Wyjaśnił, że liczba węzłów drogowych wynika z warunków technicznych — standardowo co 5 km, a w terenach zabudowanych co 3 km — ale także z istniejącej sieci dróg, które można byłoby do nich podpiąć. Podkreślił, że droga ma służyć mieszkańcom, dlatego w tej sprawie jest otwartość i nie zakłada się sztucznych ograniczeń liczby węzłów. Ich liczba będzie wynikać z warunków technicznych, ale także ze wskazań samorządów na kolejnym etapie przygotowywania dokumentacji.

Wskazał, że początek trasy od strony Myślenic wynikał z konieczności zachowania spójności sieci drogowej oraz z faktu, że droga ekspresowa S7 dochodziła tam od południa. Zgodnie z zasadą gospodarności należało minimalizować odcinek, który utraciłby status drogi ekspresowej.

W dalszej części odniósł się do kwestii wywłaszczeń. Stanowczo zaprzeczył informacjom, jakoby istniała górna granica odszkodowań. Wyjaśnił, że kwota miliona złotych pojawiająca się w analizach była jedynie wartością szacunkową na tym etapie. Ostateczne odszkodowania będą ustalane przez rzeczoznawcę powołanego przez wojewodę na dzień wydania decyzji ZRID, czyli za kilka lat. Podkreślił, że Generalna Dyrekcja nabywała w przeszłości nieruchomości warte dziesiątki milionów złotych, a przypadki problematyczne stanowiły poniżej promila wszystkich wywłaszczeń. Generalna Dyrekcja wybudowała ponad 5,5 tys. km dróg ekspresowych i autostrad, regularnie nabywając różnego typu nieruchomości i nie stanowiło to nigdy problemu.

Zaznaczył jednak, że w tym projekcie dostrzega się potencjalny problem ograniczonej dostępności terenów zamiennych oraz niechęci mieszkańców do sprzedaży nieruchomości. Zapowiedział, że będą poszukiwane rozwiązania, w tym rozmowy z samorządami i powiatami o ewentualnych zasobach gruntów, które mogłyby zostać przeznaczone na odtworzenie siedlisk, aby nikogo nie pozostawiać bez rozwiązanego problemu. Podkreślił, że etap ten nastąpi najwcześniej za około 10 lat, ale przygotowania zostaną podjęte odpowiednio wcześniej.

W odniesieniu do planów ogólnych gmin poinformował, że Generalna Dyrekcja nie miała do nich dostępu. Według wstępnych ustaleń tylko jeden plan ogólny w regionie był uchwalony, dlatego trudno było odnieść się do tej kwestii.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Wyjaśnił, że chciał odnieść się do prezentacji dotyczącej metody oraz do sugestii, że inny wariant okazał się najlepszy.

Przedstawił dwie uwagi. Po pierwsze przypomniał, że opracowana metodyka (red. INROAD-WAP) **nie służyła wyborowi wariantów do STEŚ**, lecz ocenie wariantów już znajdujących się w STEŚ. Podkreślił, że od początku wskazywano możliwość wykorzystania jedynie elementów tej metody. Po drugie zaznaczył, że nie była to jego

autorska metoda, lecz rezultat pracy zespołu konsorcjum czterech uczelni, którym kierował.

Przechodząc do meritum, wyjaśnił, że w prezentacji zestawiono dwa kryteria oceny trzech wariantów: liczbę wyburzeń oraz kolizje z terenami rekreacyjnymi. Wskazał, że były to kryteria skrajnie różne pod względem istotności — w proponowanej metodzie wyburzenia mają **najwyższą wagę**, natomiast kolizje z terenami rekreacyjnymi **najniższą**. Uznał za niezrozumiałe traktowanie ich jako równorzędnych.

Zwrócił uwagę, że o ile liczba wyburzeń była wyrażona w sztukach, o tyle w przypadku kolizji z terenami rekreacyjnymi nie było jasne, czy chodzi o długość w kilometrach, metrach czy innych jednostkach. Podkreślił, że jednostki również muszą być jasno określone. Zapewnił, że nawet przy przyjęciu wag 0,9 dla wyburzeń i 0,1 dla terenów rekreacyjnych najlepszy pozostałby pierwszy z wariantów.

Wyraził także wątpliwości wobec propozycji normalizacji wszystkich kryteriów łącznie, ponieważ obejmowały one bardzo różne jednostki. Wskazał, że trochę nie wyobraża sobie takiego procesu, a kwestie matematyczne były opracowywane przez zespół matematyków. Podkreślił, że przy normalizacji jednego kryterium jednostki nie mają znaczenia, natomiast przy normalizacji zbiorczej jednostki zaczynają wpływać na wynik.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosił się ponownie do wypowiedzi doktora, podkreślając, że omawiana metodyka została opracowana w ramach rozwoju innowacji w drogownictwie na konkretne zamówienie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad skierowane do środowiska naukowego. Zaznaczył, że etap odbioru metodyki zbiegł się w czasie z prowadzonym procesem, co częściowo realizowało postulaty zgłaszane podczas protestów w listopadzie poprzedniego roku, dotyczące zaangażowania świata nauki.

Podkreślił, że najważniejsze jest to, aby cały proces był jasny, czytelny i transparentny. Zapewnił, że zespół nie ma nic do ukrycia i chce w pełni wysłuchać uczestników oraz — w miarę możliwości — uwzględnić zgłaszane postulaty. Wskazał, że proces ma być odporny na manipulacje, zmiany i próby nieuprawnionego wpływu.

Zaapelował o zaufanie, podkreślając, że celem jest przeprowadzenie prac w sposób jasny, czytelny i obiektywny, aby dla wszystkich było oczywiste, że wszystkie możliwe elementy, które mogły być uwzględnione, zostały wzięte pod uwagę i obiektywnie przeliczone. A wariant wybrany na ich bazie będzie optymalny z punktu widzenia analizy wielokryterialnej planowanej na październik. Następnie przekazał głos kolejnemu uczestnikowi.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Poprosił o krótką chwilę i zapowiedział, że postara się mówić szybko. Oświadczył, że czuje się niekomfortowo, publicznie wskazując błędy, jednak wielokrotnie przesyłał swoją analizę do doktora (red. Budzyńskiego) oraz na adres zespołu, nie otrzymując żadnej odpowiedzi. Z tego powodu zdecydował się zaprezentować ją podczas spotkania. Stwierdził, że doktor (red. Budzyński) prawdopodobnie widział ją po raz pierwszy i nie do końca zrozumiał jej sens, dlatego postanowił wyjaśnić swoje stanowisko.

Wyjaśnił, że proponowana metodyka normalizowała dane na poziomie pojedynczych kryteriów, co — jego zdaniem — prowadziło do utraty informacji o liczebności zbioru. Postąpił się przykładem, porównując normalizację do procesu wyboru najlepszego ogiera, w którym w pierwszym etapie wyboru dokonujemy na nim kastracji, co miało obrazować utratę kluczowych cech zbioru. Wskazał, że w wyniku takiej normalizacji 200 domów mogło zostać zrównanych z jednym terenem rekreacyjnym. Podkreślił, że przykład terenu rekreacyjnego był jedynie ilustracją i można go zastąpić np. biblioteką gminną.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że kluczowe było odpowiednie dobranie wag, które determinowały istotność kryteriów. Wskazał, że analiza przedstawiona przez rozmówcę wprowadzała w błąd, ponieważ zrównała wagi kryteriów o skrajnie różnej istotności.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Nie zgodził się z tym, twierdząc, że nie było to sedno problemu. Wyjaśnił, że gdyby podzielić domy na te z czarnym dachem i wszystkie pozostałe, a następnie zastosować metodę INROAD-WAP, wynik wskazałby inny wariant jako optymalny.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wtrącił, że wprowadzanie tego typu kryterium nie miałyby żadnego uzasadnienia merytorycznego, dlatego też nie robi się tego.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Podkreślił, że metoda była podatna na manipulacje i nieodporna na dodawanie nowych kryteriów. Wskazał, że na późniejszych etapach, np. w STEŚ, dodanie wielu dodatkowych kryteriów mogłoby doprowadzić do zrównania istotnych elementów, takich jak 100 domów, z obiektami o marginalnym znaczeniu, np. pojedynczymi garażami.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stanowczo zaprzeczył, podkreślając, że nie można teraz mówić o tym co będzie na dalszych etapach i jak ten proces będzie zdefiniowany, a zebrane uwagi zostaną wykorzystane na kolejnych etapach i że praca zespołu na pewno nie zostanie zapomniana. Wyjaśnił, że niektóre kryteria nie były wprowadzane na obecnym etapie, ponieważ są przeznaczone do analizy na dalszym, ale będzie to jasno wynikać z prezentowanego na spotkaniach zespołu materiału.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Zaznaczył, że zależało mu na tym, aby metoda umożliwiała dodawanie kolejnych kryteriów bez utraty sprawiedliwości oceny, niezależnie od ich liczebności. Podkreślił, że skoro metoda nie działała poprawnie dla dwóch kryteriów, to tym bardziej nie zadziała dla dwudziestu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że przykład był obarczony błędem polegającym na zestawieniu kryteriów o skrajnie różnej istotności.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Odparł, że nawet zmiana przykładu na bibliotekę gminną prowadziłyby do tego samego wyniku.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Wyjaśnił, że istnieją procedury różnicowania istotności wyburzeń, ponieważ oczywiste jest, że dom mieszkalny nie może mieć tej samej wagi co garaż. Zapewnił, że różne obiekty będą miały różne wagi, co powinno odpowiadać zgłaszanym obawom.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Zgodził się co do roli wag, ale podkreślił, że sama metoda nadal zatracza liczebność zbioru w ramach danego kryterium.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Wskazał, że manipulacja jednostkami lub normalizacja w obrębie całej grupy kryteriów prowadziłyby do różnych wyników.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Stwierdził, że normalizacja miała na celu pozbycie się problemu różnych jednostek, jednak — jego zdaniem — problem ten został rozwiązany już w starożytności poprzez wprowadzenie waluty, czyli wyceny.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Zapytał, czy występujący posiada obiektywną metodę wyceny każdego kryterium i zamiany jednostek.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Odpowiedział, że to grono naukowców zaproponowało tę metodę, a prace zespołu dotyczyły ustalania wag, czyli poziomu istotności poszczególnych elementów, czyli wyceną obiektów w przestrzeni.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Stwierdził, że w prezentacji przedmówcy odbywa się to w sposób bardzo subiektywny, chyba że za prowadzącym stoi duży zespół ekspertów, który określił wagi.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych

Potwierdził, że etap ustalania wag jest jeszcze przed nimi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wypowiadający podziękował za dotychczasową dyskusję i potwierdził, że kolejny etap prac będzie polegał na zebraniu od uczestników informacji poprzez formularze opinii. Wyjaśnił, że dane z formularzy posłużą do przygotowania rekomendacji do analizy wielokryterialnej dla Generalnego Dyrektora, a następnie do wyboru wariantu.

Podziękował za część dotyczącą wolnych wniosków, zaznaczając, że dyskusja przedłużyła się, dlatego konieczna jest zmiana pierwotnej agendy. Wyjaśnił, że początkowo planowano przedstawienie całej prezentacji przez Bartłomieja Sieńkowskiego w pierwszej części spotkania, jednak ze względu na czas zdecydowano, że zaprezentowane zostanie jedynie 30–40 minut materiału, po czym nastąpi przerwa i kontynuacja prezentacji w drugiej części. Następnie przekazał głos.

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

Wypowiadający przeszedł do kolejnego etapu spotkania, przedstawiając zasady dotyczące formularzy opinii. Wyjaśnił, że przygotowano sześć formularzy podzielonych na sześć zwięzłych grup.

Przypomniał, że weryfikacja użytkownika odbywała się poprzez adres e-mail oraz unikalny kod przesyłany w osobnej wiadomości. Każdy uczestnik otrzyma indywidualny link, z którego automatycznie będzie się pobierał adres e-mail, a zadaniem uczestnika było jedynie wpisanie kodu. Ma to na celu potwierdzenie, że formularz wypełnia właściwa osoba.

Po wypełnieniu formularza uczestnik otrzyma stronę podsumowującą z przyciskiem umożliwiającym zapisanie i przestanie dalej odpowiedzi. Każdy formularz można będzie wypełnić tylko raz, a po jego przestaniu uczestnik otrzyma potwierdzenie wraz z kopią udzielonych odpowiedzi.

Wypowiadający przypomniał, że kryteria zawarte w formularzach musiały opierać się na ogólnodostępnych źródłach danych, być obiektywne, policzalne i niepowielające innych kryteriów.

Następnie omówił poszczególne formularze.

Pierwszy dotyczył kryteriów głównych i zawierał pytanie o samodzielne przypisanie wag poszczególnym grupom kryteriów. Wyjaśnił, że suma tych wag musi wynosić 100%, a w przypadku innej wielkości będzie pojawiać się prośba o poprawienie formularza.

Drugi formularz obejmował kryteria społeczne.

Wypowiadający omówił kolejno wszystkie kryteria, w tym:

- kolizje z budynkami mieszkalnymi (na tym przykładzie zaprezentował mechanizm przypisywania wag, poszczególnym kryteriom),
- kolizje z innymi obiektami kubaturowymi,
- kolizje z terenami rekreacyjnymi,
- kolizje z terenami sportowymi,
- kolizje z terenami wypoczynkowymi,
- budynki mieszkalne w buforach: 0–100 m, 100–200 m oraz 200–300 m,
- budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze do 300 m,
- kolizje ze złożami wód leczniczych,
- zabytki w buforze do 300 m,
- cmentarze w buforze do 300 m,
- oddziaływania skumulowane,
- stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję

- aktywizację terenów niezabudowanych przeznaczonych w planach zagospodarowania pod strefy przemysłowe w buforze do 1000 m,
- kolizji ze złożami gazu.

Wyjaśnił, że oddziaływania skumulowane były nowym kryterium zgłoszonym przez stronę społeczną i mogły obejmować sytuacje, w których na terenie gminy występowały co najmniej dwie inwestycje, np. S7, S52 lub inwestycja kolejowa.

Wskazał, że część kryteriów zgłoszonych przez stronę społeczną pierwotnie proponowano umieścić w grupie ekonomicznej, jednak nie było to możliwe, ponieważ kryteria ekonomiczne musiały opierać się na danych kosztowych. Dlatego np. liczba przerwanych powiązań drogowych mogła zostać uwzględniona jedynie w grupie społecznej.

Omówił również propozycję zastąpienia trzech buforów odległości jednym kryterium obejmującym budynki mieszkalne w buforze do 500 m. W przypadku wyboru tego kryterium uczestnikom wyświetli się kolejne pytanie, by mogli zdecydować czy nowy bufor zastępuje trzy wcześniejsze, czy stanowi dodatkowy, czwarty bufor. Wyjaśnił, że trzy bufory pozwalały na większą precyzję, ponieważ budynki położone bliżej mogły otrzymać wyższą wagę.

Kolejnym kryterium była liczba przeciętych stref aktywności gospodarczej w buforze do 1000 m. Wypowiadający wyjaśnił, że kryterium to również mogło zostać uwzględnione jedynie w grupie społecznej, ponieważ w grupie ekonomicznej co do zasady jest oparcie na wartościach kosztowych i wskaźnikach ekonomicznych, co w tym przypadku nie było możliwe. Dodał, że nie jest w stanie wyrazić liczby przeciętych stref w kryteriach kosztowych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że przedstawione kryteria stanowiły propozycję i zaproponował, aby przejść przez cały materiał, a następnie odnieść się do zgłaszanych wątpliwości. Następnie przekazał głos doktorowi Budzyńskiemu.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Zasugerował, aby zamiast trzech oddzielnych buforów zastosować jedno kryterium, ale wewnątrz różnicować wagi poszczególnych stref, tak aby bliższe odległości miały większe znaczenie. Przypomniał, że na tym etapie nie powinno być zbyt wielu kryteriów, więc może być jedno, ale z odpowiednim różnicowaniem. Wyjaśnił, że podobne rozwiązanie stosowano w metodyce na etapie STEŚ, gdzie jedno kryterium wyburzeń obejmowało różne wagi w zależności od rodzaju obiektu. Dodał, że jest to jedynie sugestia do dyskusji.

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

Omówił kolejne kryteria z grupy społecznej. Wskazał na aktywizację terenów niezabudowanych przeznaczonych w planach zagospodarowania pod strefy przemysłowe w buforze do 1000 m, które zostało przeniesione z grupy ekonomicznej. Wskazał także na propozycję uwzględnienia kryterium kolizji ze złożami gazu.

Przechodząc do kryteriów ekonomicznych, wymienił dwa główne elementy:

- szacowane wskaźnikowe koszty robót oraz
- koszty nabycia nieruchomości.

Wyjaśnił, że w dalszych etapach będą stosowane także wskaźniki efektywności ekonomicznej, częściowo wyrażane w wartościach pieniężnych, a częściowo w formie bezwymiarowej lub procentowej.

Zwrócił uwagę, że część zaproponowanych przez stronę społeczną kryteriów nie została uwzględniona ze względu na to, że zgodnie z opinią ekspertów były to kryteria społeczne, a część ze względu na ich niepoliczalność lub brak zdolności do różnicowania wariantów. Podał przykład kosztu wskaźnikowego za kilometr. Podkreślił, że koszty te będą uwzględniane w sposób całościowy w analizie kosztów robót.

Odnosił się również do kwestii tuneli i estakad, wskazując, że są one już uwzględnione w kryteriach funkcjonalno-technicznych oraz w kosztach wskaźnikowych robót. Podkreślił, że wyodrębnianie ich jako osobnych kryteriów kosztowych nie przyniosłoby dodatkowych korzyści analitycznych. Zaznaczył, że różnicowanie wag dla poszczególnych typów robót byłoby niewłaściwe, ponieważ wszystkie koszty ostatecznie wpływają na całkowity koszt inwestycji ponoszony przez Skarb Państwa.

Dodał, że na obecnym etapie analiz nie jest możliwe bardzo precyzyjne ujęcie wszystkich oddziaływań, które zostaną bardziej szczegółowo ocenione na późniejszych etapach.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Uczestnik wskazał także na potencjalny konflikt logiczny związany z interpretacją kosztów tuneli, które z jednej strony mogą być postrzegane przez mieszkańców pozytywnie, a z drugiej zwiększają całkowity koszt inwestycji, co z kolei wpływa na negatywny wydźwięk inwestycji.

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

W dalszej części dyskusji podkreślono, że tunele mogą przynieść korzyści środowiskowe i społeczne, m.in. ograniczenie emisji oraz zmniejszenie liczby wyburzeń, co może wpływać na ocenę wariantów.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Uwaga, że mimo wyższych kosztów, warianty z tunelami mogą okazać się korzystniejsze pod względem społecznym i funkcjonalnym. Efekty te będą widoczne w grupie kryteriów funkcjonalno-technicznych.

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

Wskazała, że odpowiednie ustalenie wag kryteriów może prowadzić do preferowania droższych wariantów, jeśli przynoszą one większe korzyści logistyczne i społeczne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził przypominając, że właśnie tego dotyczył jeden z pierwszych slajdów prezentacji, który mówił o wadze głównych kryteriów. Dodał, że podniesienie rangi kryterium społecznego może doprowadzić do tego, że warianty droższe będą preferowane jako korzystne.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Dodał, że grupa kryteriów ekonomicznych jako całość będzie miała mniejsze znaczenie niż grupa kryteriów społecznych.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Poruszył wątek kryterium dotyczącego bufora 1000 m, wskazując, że w zależności od kontekstu może ono działać jako destymulanta lub stymulanta, zwłaszcza w przypadku lokalizacji węzłów drogowych i potencjału rozwoju gospodarczego. Podał przykład Dobczyc i Gdowa.

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

Zwrócił uwagę, że aktywizacja terenów niezabudowanych powinna być interpretowana jako czynnik pozytywny, szczególnie w kontekście rozwoju gospodarczego.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Poparł zdanie przedmówcy, mówiąc, że czynnik w postaci aktywizacji terenów jest czymś co pobudza rozwój i powinno być odbierane jako stymulanta.

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

Poinformował, że wraz z materiałami uczestnicy otrzymają szczegółowe definicje kryteriów oraz uzasadnienie ich klasyfikacji, co ma ułatwić ich właściwą interpretację. Także będą wyjaśnienia, jeśli jakieś kryterium nie zostanie ostatecznie uwzględnione.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Wtrącił, że zasadne może być doprecyzowanie, że chodzi o już istniejące strefy przemysłowe, co ostatecznie rozwieje wątpliwości wokół tego kryterium.

Na koniec odniesiono się do problemu oceny wpływu inwestycji na obiekty zabytkowe, wskazując, że przyjęte kryterium odległości nie uwzględnia różnic w randze poszczególnych obiektów. Zaproponował także by wykluczyć kolizję za pomocą odpowiednich wag.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Dopytał, czy chodzi de facto o dodanie dwóch kryteriów i przyznał, że jest to jak najbardziej możliwe, aby zróżnicować obiekty zabytkowe w zależności od tego czy są wpisane do ewidencji konserwatorskiej o zasięgu krajowym czy też do gminnej ewidencji zabytków.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Również odniósł się do kwestii zabytków. Zwrócił uwagę, że niektóre zabytki posiadają dodatkowe strefy buforowe, co w praktyce prowadzi do kumulacji odległości.

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

W odpowiedzi wyjaśniono, że analiza obejmuje wyłącznie liczbę zabytków zlokalizowanych w odległości do 300 m od rozpatrywanego wariantu drogi ekspresowej, a nie ich strefy buforowe. Wskazano, że większa liczba zabytków w analizowanym obszarze wpływa negatywnie na wynik oceny danego wariantu.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Potwierdził rozumienie przyjętego podejścia. Na zakończenie zgłoszono uwagę dotyczącą interpretacji zasięgu 1000 m, odnosząc się do obserwacji dokonanych na mapach, gdzie pojawiły się określone obszary, w tym na terenie Skawiny takich jak fabryki i centra logistyczne, wskazując, że z jednej strony są one wyłączone jako obiekty do ominięcia, a z drugiej uwzględniane w analizie w ramach bufora, co uznał za niekonsekwentne.

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

W odpowiedzi wyjaśnił, że w analizie uwzględniano obszary przemysłowe znajdujące się w buforze 1000 m od rozpatrywanych wariantów, a ich obecność wpływała pozytywnie na ocenę, poprzez przyznanie dodatkowych punktów. Zaznaczono, że w przypadku istniejącej zabudowy wpływ może być negatywny, w szczególności, gdy dochodzi do przecięcia istniejących obszarów aktywności gospodarczej.

W toku dyskusji wskazano możliwość uwzględnienia w jednym kryterium zarówno terenów niezabudowanych, jak i już zagospodarowanych, podkreślając potrzebę poprawy ich dostępności komunikacyjnej. Przywołano przykład obszarów w rejonie Skawiny, gdzie występują istotne problemy z dojazdem oraz znaczne natężenie ruchu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił również uwagę, że realizacja inwestycji w obrębie dużych obiektów przemysłowych wiąże się z wysokimi kosztami oraz potencjalnym negatywnym wpływem na miejsca pracy. Wyjaśniono, że wyłączenie obiektów będzie dotyczyło jedynie tych przekraczających określoną powierzchnię, która zostanie doprecyzowana w celu właściwego odzwierciedlenia efektów negatywnych.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Podkreślił potrzebę traktowania wyłączeń w odniesieniu do samych obiektów, a nie ich otoczenia, wskazując jednocześnie na konieczność zachowania odpowiednich powierzchni funkcjonalnych, takich jak drogi pożarowe czy parkingi.

W wyniku dyskusji sformułowano wniosek o rozszerzenie kryterium o obszary już zabudowane, w celu uwzględnienia potrzeby poprawy ich obsługi komunikacyjnej.

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

Zgłosił uwagę dotyczącą nazewnictwa i definicji kryterium odnoszącego się do „liczby przecięć w buforze 1000 m”, wskazując na jego niespójność logiczną, ponieważ obiekty znajdujące się wyłącznie w buforze nie mogą być jednocześnie przecinane przez planowaną trasę. Dla uproszczenia zaproponował „liczbę przeciętych stref aktywności” bez buforu, co wpłynie na większą adekwatność kryterium.

PRZERWA 15 min.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Zapowiedziała harmonogram spotkania na drugą część: dokończenie prezentacji, pokazanie zmian na mapie (red. wyłączeń) i czas na dyskusję.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przekazał informację uzupełniającą, że do zespołu dołączyła Edyta Majer, przedstawicielka Państwowego Instytutu Geologicznego. Podkreślił znaczenie tej informacji w kontekście licznych zagadnień geologicznych poruszanych podczas spotkania oraz wskazał, że kwestie te będą omawiane w części technicznej.

Zwrócił się z prośbą o wyrozumiałość wobec nowej członkini zespołu, zaznaczając, że dopiero zapoznawała się z materiałem. Jednocześnie wyraził przekonanie, że dzięki swojej wiedzy i doświadczeniu będzie mogła odnieść się do poruszanych zagadnień oraz

wspierać zespół w zakresie pytań i wątpliwości dotyczących kryteriów technicznych, w szczególności aspektów geologicznych.

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

Przeszedł do omówienia kolejnej grupy kryteriów funkcjonalno-technicznych. Przedstawił zmodyfikowane kryterium natężenia ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7, wskazując, że zostało ono dostosowane w taki sposób, aby działało pozytywnie oraz uwzględniło prowadzone inwestycje na istniejącej trasie. Wyjaśnił, że każdy wariant obniżający natężenie ruchu na drodze nr 7 poniżej 50 000 pojazdów na dobę, co odpowiada akceptowalnemu poziomowi PSR D¹, będzie otrzymywał maksymalną liczbę punktów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że rozwiązanie to jest odpowiedzią na sugestie członków zespołu i ma na celu nieróżnicowanie wariantów po osiągnięciu określonego progu zdejmowania ruchu z zakopianki. Jednocześnie pozwoli uniknąć autokonsumpcji jednego projektu przez drugi, nieuzasadnionych wydatków i nakładania się efektów inwestycji. Natomiast wprowadzono limit, aby zdejmowanie większe niż 50 tys. nie różnicowało wariantów.

Ewa Bielas, Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urząd Miasta Krakowa

Zgłosiła uwagę dotyczącą zasadności uwzględnienia również obciążenia autostrady A4 w analizach, informując odpowiedź, że zagadnienie to zostanie omówione w dalszej części.

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

Następnie przedstawił kolejne kryteria: natężenie ruchu na drodze ekspresowej S7, przy czym wskazał, że preferowane będą warianty przenoszące największy ruch, oraz kryterium wpływu włączenia S7 na autostradę A4, w ramach którego analizowany będzie wpływ włączenia na natężenie ruchu na tym odcinku autostrady.

Pytanie z sali

Padło pytanie czy ten wpływ będzie mierzony na docelowy stan autostrady, czyli trzy pasy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że oceny będą odnosiły się do docelowego układu autostrady.

¹ PSR D – Poziom Swobody Ruchu na poziomie D w skali A-F, gdzie A oznacza największy komfort jazdy, a F korki i zablokowanie przepływu.

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

Wskazał kolejne kryterium: dostępność otaczającego obszaru do trasy głównej, wyjaśniając, że dotyczy ono liczby oraz lokalizacji węzłów, które będą realizowane wyłącznie w miejscach faktycznie uzasadnionych funkcjonalnie oraz tam, gdzie będzie odpowiednia sieć dróg poprzecznych.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Padło pytanie dotyczące sposobu obliczania wzrostu średniego natężenia ruchu w odniesieniu do lokalizacji węzłów, dopytując, czy pomiar będzie prowadzony przed węzłem, za nim, czy jako średnia z dwóch punktów. Zwrócił uwagę, że przesunięcie węzła w różnych kierunkach wpływa odmiennie na natężenie ruchu po obu stronach.

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

W odpowiedzi wyjaśnił, że natężenie będzie liczone pomiędzy sąsiednimi węzłami, w miejscu wpięcia danego przebiegu drogi S7, tj. pomiędzy najbliższymi węzłami po lewej i prawej stronie. Potwierdził wpływ lokalizacji wpięcia na wyniki.

Następnie omówiono kolejne kryteria, wskazując m.in. na dostępność otaczającego obszaru, zagrożenie uszkodzeniem projektowanej drogi na terenach powodziowych, długość tras dróg S7 i S52, długość tuneli i estakad oraz kolizje z sieciami głównymi. Doprecyzował, że przez sieci główne rozumie się m.in. linie najwyższych napięć oraz gazociągi przesyłowe o dużej średnicy.

W odniesieniu do kryterium dotyczącego terenów osuwiskowych poinformował o zmianie podejścia – zamiast podziału na osuwiska aktywne, okresowo aktywne i nieaktywne zaproponowano jedno łączne kryterium obejmujące wszystkie tego typu obszary.

Przedstawił także propozycję strony społecznej dotyczącą uwzględnienia przeniesienia ruchu tranzytowego z dróg lokalnych na drogi wyższej klasy (A lub S), z założeniem preferowania wariantów, które w większym stopniu przejmują ten ruch. Wspomniał również o kryterium dostępności logistycznej do nowej drogi, wskazując na jego zbieżność z kryteriami społecznymi dotyczącymi liczby centrów w pobliżu węzłów.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Zgłoszono potrzebę mierzenia odległości między węzłami np. na A4. Nowa droga także ma być wpięta w A4, a zagęszczenie węzłów na niej jest już spore. Zwrócono uwagę, że istnieją wytyczne wskazujące minimalną odległość 5 km pomiędzy węzłami i zaproponowano wprowadzenie destymulanty, która penalizowałaby te odcinki, jak których ta odległość nie jest dochowana.

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

W odpowiedzi przyznał, że takie kryterium było rozważane, jednak nie zostało jednoznacznie sprecyzowane, przy czym potwierdzono, że chodzi o ocenę miejsca wpięcia w autostradę w kontekście zachowania wymaganych odległości między węzłami.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że analizowane warianty przewidują włączenia do autostrady A4 i nie muszą naruszać warunków technicznych, które odnoszą się do ogólnego kształtowania sieci, przy czym podkreślił odmienność uwarunkowań w terenach miejskich, ilustrując to przykładem drogi ekspresowej S8 w Warszawie z gęsto rozmieszczonymi węzłami, zgodnymi z obowiązującymi przepisami.

Zaznaczył, że ewentualne negatywne oddziaływanie wariantów na A4 zostało już ujęte w kryterium ruchowym, które uznał za kluczowe, ponieważ istotniejsze od liczby węzłów jest natężenie oraz warunki ruchu. Wskazał, że kryterium kolizyjności jest uwzględnione i pozostaje bezpośrednio powiązane z natężeniem ruchu, a wraz ze wzrostem natężenia rośnie prawdopodobieństwo zdarzeń drogowych.

Odniósł się do rekomendacji dotyczących odległości między węzłami na autostradach, wskazując wartość około 5 km i zinterpretował propozycję jako wprowadzenie matematycznego kryterium oceny spełnienia tej rekomendacji przy włączeniu do A4.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Zaproponował zastosowanie mierzalnego kryterium w postaci odległości do najbliższego węzła, przyjmując jako właściwą mniejszą z odległości do sąsiednich węzłów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Oceńił takie rozwiązanie jako zasadne i zgodne z przepisami, podkreślając jednocześnie pozytywne efekty ewentualnego zespolenia węzłów w zakresie rozdziału ruchu tranzytowego i lokalnego. Zadeklarował uzupełnienie formularza o zaproponowane kryterium.

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

Zwróciła się z wnioskiem o powrót do zagadnienia terenów osuwiskowych oraz zgłosiła postulat rozszerzenia kryteriów o uwzględnienie przebiegu trasy przez obszary objęte regularnymi powodziami, w tym powodziami błyskawicznymi, informując o przygotowanej prezentacji w tym zakresie i pytając o właściwy moment jej przedstawienia.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przekazał informację, że prezentacja powinna zostać przedstawiona w części „wolne wnioski”, jednocześnie odnotowując, że istnieje już kryterium dotyczące terenów zalewowych, którego miarą jest długość trasy w obszarach zagrożenia powodziowego lub odległość od potoków.

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

Wskazała na konieczność uwzględnienia zapisów planu zagospodarowania dotyczących wymaganych odległości od potoków regularnie wylewających.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Utożsamiał przestrzeń regularnie wylewających potoków z obszarami powodziowymi.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Odnosił się do proponowanego kryterium przejęcia ruchu z dróg lokalnych przez drogę ekspresową lub autostradę i zapytał o możliwość wprowadzenia kryterium destymulującego, penalizującego warianty powodujące wzrost natężenia ruchu na drogach lokalnych. Wskazał na przykład gminy Sułkowice, gdzie po realizacji S52 istnieje ryzyko omijania węzła przez kierowców i kierowania ruchu przez obszary wrażliwe, takie jak okolice szkoły, cmentarza i kościoła.

Dodatkowo poprosił o doprecyzowanie przykładu drogi S8 w Warszawie, wskazując na problem kongestii wynikający z dużej liczby węzłów i wzajemnego nakładania się ruchu zjazdowego oraz tranzytowego, co powoduje korki.

Odnosił się również do wypowiedzi komitetów z Wieliczki w zakresie potencjalnych skutków wprowadzenia ruchu z S7 na węzeł Tuchowski, wtedy auta jadące od Katowic nie będą w stanie zjechać do Wieliczki. Wskazał na niewielką odległość pomiędzy węzłami Bieżanów a Wieliczka (ok 3 km), co przy obecnym natężeniu ruchu powoduje spore problemy z płynnością przejazdów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiadając na pytanie wskazał, że duże natężenie ruchu, a nie sama liczba węzłów, jest główną przyczyną zatorów. Odnosząc się do przykładu Warszawy, gdzie natężenie sięga około 200 000 pojazdów na dobę, a rozwiązaniem jest rozwój dużej obwodnicy aglomeracyjnej, która jest w fazie projektowania.

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

Wyjaśnił, że proponowane wcześniej kryterium miało charakter stymulujący, natomiast uwzględnienie kryterium negatywnego było rozważane, lecz odnosiło się wyłącznie do obszarów miejskich i zostało pominięte ze względu na trudności metodologiczne w ich

jednoznacznym wydzieleniu. Dodał również, że ewentualna analiza takiego zjawiska mogłaby być przeprowadzona wyłącznie w oparciu o modelowanie ruchu w ujęciu sieciowym.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Odniosła się do wcześniejszej wypowiedzi dotyczącej wpływu dużej liczby węzłów na pogorszenie płynności ruchu i zwiększenie nieprzejezdności dróg lokalnych, a następnie zakwestionowała zasadność planowanego przebiegu drogi S7 w rejonie Wieliczki jako obwodnicy. W takiej sytuacji, jak stwierdziła, wymagane byłyby powiązania z drogami DK94 oraz drogami wojewódzkimi 966 na Gdów i 964 na Dobczyce, co przy niewielkich odległościach między tymi trasami prowadziłoby do zagęszczenia węzłów.

Zwróciła uwagę, że układ przestrzenny tych dróg powodowałby kolizje funkcjonalne i mógłby ograniczać przepustowość, a także zwiększać ruch na drogach lokalnych między miejscowościami, co jej zdaniem podważa zasadność określania takiego rozwiązania jako obwodnicy i rodzi wątpliwości co do sensu jego realizacji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Prowadzący odpowiedział, że na obecnym etapie nie są omawiane konkretne przebiegi tras, lecz wyłącznie kryteria oceny wariantów. Wyjaśnił, że kwestia włączenia do autostrady A4 oraz jego wpływu na ruch została już zidentyfikowana jako istotna i będzie uwzględniona.

Podkreślił, że szczegółowe rozwiązania w zakresie odpowiedniej komunikacji, w tym lokalizacji węzłów i ich ewentualnego łączenia, będą analizowane na kolejnych etapach prac. Będzie się to odbywać w uzgodnieniu z przedstawicielami samorządów, tak aby zapewnić odpowiedni poziom swobody ruchu na nowoprojektowanej drodze S7, a także właściwe funkcjonowanie systemu drogowego, w tym w szczególności płynne zjazdy i wjazdy na drogę.

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

Następnie prowadzący przeszedł do prezentacji grupy kryteriów przyrodniczych, obejmujących kolizje z obszarami Natura 2000, rezerwatami przyrody, parkami krajobrazowymi, pomnikami przyrody, stanowiskami dokumentacyjnymi i użytkami ekologicznymi, a także powierzchnię wycinki lasów bez rozróżnienia ich kategorii. Przypomniał definicję lasów jako obszarów zalesionych o powierzchni powyżej 0,1 ha. (1000 m²)

Wymienił również kryteria dotyczące kolizji z korytarzami migracji, przebiegu przez obszary głównych i lokalnych zbiorników wód podziemnych oraz głównych poziomów wodonośnych, w tym słabo izolowanych lub nawet nieizolowanych. Podał następane kryterium, podkreślając, że jest to zmodyfikowane kryterium, o które wnioskowała strona

społeczna. Było to kryterium kolizji z glebami chronionymi wysokich klas bonitacyjnych I-III² Na końcu podał jeszcze kryterium przecięcia stref ochronnych pośrednich ujęć wody.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych (z prezentacją)

Zapytał, czy w świetle obowiązujących przepisów przewidziane jest całkowite wykluczenie obszarów chronionych z analizy wariantów jeszcze na etapie wstępnym, czy też ten aspekt zostanie zignorowany.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Prowadzący wyjaśnił, że przepisy nie są ignorowane i nie wolno tego robić, jednak nie zakłada się automatycznego wykluczania takich obszarów, ponieważ ich rozległość mogłaby całkowicie uniemożliwić analizę wariantową. Wskazał, że zamiast tego przyjęto metodę oceny poprzez odpowiednie zważenie kryteriów środowiskowych, co skutkuje tym, że warianty kolidujące z obszarami chronionymi uzyskują gorsze oceny niż warianty bezkolizyjne. A zatem uzyskujemy analogiczne wnioski, ale inną metodą.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych (z prezentacją)

Wskazał, że zgodnie z ustawą nie powinno się analizować wariantów kolidujących z formami ochrony przyrody, jeśli istnieją warianty alternatywne, i zaproponował podejście polegające na wcześniejszym wykluczeniu takich obszarów z analiz, a dopiero w przypadku braku możliwości wyznaczenia wariantów bezkolizyjnych – przejście do analizy z zastosowaniem wag i kryteriów.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Odpowiedział, że przepisy dopuszczają analizowanie wariantów kolidujących, natomiast ograniczenia dotyczą etapu realizacji inwestycji, podkreślając, że w przypadku istnienia wariantów niekolidujących to one będą preferowane. Dodał, że przyjęta metodyka zakłada dopuszczenie kolizji na etapie analizy, a następnie ich weryfikację w dalszym, szczegółowym etapie obejmującym raport oddziaływania na środowisko, inwentaryzację przyrodniczą, udział społeczny i opiniowanie przez właściwe organy. Podkreślił, że jeżeli będzie wariant alternatywny w stosunku do natury³, rezerwatu czy użytku, to pewnie wybrany zostanie wariant niekolidujący.

² Klasy bonitacyjne gleb to system oceny jakości i przydatności rolniczej gruntów, obejmujący klasy od I (najwyższa jakość) do VI (najniższa)

³ Obszar Natura 2000

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych (z prezentacją)

Nadał upierał się, że w jego ocenie najpierw należałoby wykazać brak możliwości ominięcia obszarów chronionych, a dopiero potem analizować warianty kolizyjne.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Prowadzący wskazał, że przyjęto odmienne założenie metodyczne, dopuszczające analizę także kolidujących wariantów na wstępnym etapie.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych (z prezentacją)

Uczestnik zapytał, czy w przypadku istnienia wariantów niekolidujących wśród przedstawionych propozycji znajdują się wyłącznie takie rozwiązania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Prowadzący odpowiedział, że na tym etapie nie może tego przesądzić, gdyż ostateczny wynik będzie efektem zastosowania analizy wielokryterialnej opartej na ustalonych wagach i kryteriach oraz analizy formularzy opinii, przestanych przez uczestników.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątnik Górnych, Stowarzyszenie Przyjaciół Świątnik Górnych (z prezentacją)

Uczestnik wyraził opinię, że takie podejście może stanowić naruszenie przepisów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaprzeczył, wskazując, że w jego ocenie procedura pozostaje zgodna z obowiązującym prawem, uznając jednocześnie odmienność przedstawionej interpretacji ze strony uczestnika.

Agnieszka Bożek, Komitet SPRZECIW S7 Wariant przez Janowice i okolice

Zwróciła uwagę, że wraz z postępem prac powinno następować eliminowanie wariantów niespełniających kryteriów. Wskazała na przykład rejonu Wieliczki, gdzie jej zdaniem część wariantów obarczona jest istotnymi ograniczeniami, takimi jak ukształtowanie terenu, konieczność budowy obiektów inżynierskich tj. tunele oraz występowanie osuwisk, które mogą być aktywne. Podkreśliła, że liczba analizowanych wariantów nie ulega ograniczeniu mimo pojawiających się przesłanek do ich odrzucenia.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że na tym etapie nie są analizowane konkretne warianty, lecz kryteria ich oceny, i ponownie podkreślił ten zakres dyskusji.

Agnieszka Bożek, Komitet SPRZECIW S7 Wariant przez Janowice i okolice

Podziękowała za odpowiedź, tłumacząc, że choć ma świadomość, że zespół nie analizuje wariantów, czuła potrzebę, aby wygłosić tę uwagę, aby zarówno uczestnicy zespołu jak i organizatorzy wiedzieli i mieli to na uwadze.

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

Zapowiedziała odniesienie się w swojej prezentacji do zagadnień związanych z obszarami powodziowymi oraz do wymogów ustawowych dotyczących uzyskiwania pozwoleń na realizację inwestycji.

Marek Thier, Małopolska Izba Rolnicza

Zwrócił uwagę na występowanie wód mineralnych i terenów wodonośnych na obszarze gmin, w tym Świątnik Górnych, powołując się na posiadane materiały archiwalne i wyniki wcześniejszych badań oraz zaapelował o uwzględnienie tych uwarunkowań z ostrożności, przy dalszych analizach.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Wyjaśnił, że w procesie oceny stosowane są wyłącznie dane udokumentowane, a w przypadku braku formalnej dokumentacji dane nie mogą być uwzględniane, jednocześnie podkreślając, że zagadnienia wodne są ujęte w przyjętych kryteriach oceny.

Marek Thier, Małopolska Izba Rolnicza

Uczestnik podtrzymał swoje stanowisko, wskazując na posiadane opracowania i konieczność zachowania szczególnej ostrożności przy analizie wariantów w tym obszarze, zwracając uwagę na zróżnicowanie zasobów wodnych w regionie.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Ponownie podkreślił, że na obecnym etapie omawiane są wyłącznie kryteria, a nie konkretne warianty, oraz wskazał na możliwość przekazania posiadanej dokumentacji do wykorzystania w analizie. Dodał, że kwestie wody są odzwierciedlone w co najmniej kilku kryteriach.

Marek Thier, Małopolska Izba Rolnicza

Zarzeknął się, że jest w posiadaniu dokumentów dodatkowych w stosunku do archiwum państwowego.

Tomasz Skowera, Naczelnik Wydziału Gruntów, Geologii i Geotechniki GDDKiA

Zaproponował przestanie ich do analizy.

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

Przeszedł do omówienia ostatniego formularza, metod wyboru wariantów do dalszego etapu. Przedstawił jedno pytanie i trzy podejścia znane już z wcześniejszego spotkania: wybór trzech wariantów o najwyższej ocenie punktowej z ograniczeniem liczby wariantów z jednego punktu początkowego (nie więcej niż dwa), wybór trzech najwyżej ocenionych wariantów każdy z innego punktu początkowego oraz wybór dwóch najwyżej ocenionych wariantów wraz z wariantem najwyżej ocenionym w kryterium społecznym. Uzasadnił to koniecznością zróżnicowania analizowanych rozwiązań i ograniczenia ryzyka wyboru wariantów o zbliżonym przebiegu początkowym, które na dalszym etapie mogłyby nie być możliwe do realizacji, z przyczyn o których dziś nie wiemy.

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

Zapytała o uwzględnienie punktów końcowych wariantów oraz sposób ich definiowania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że początek wariantów stanowi autostrada A4, a ich zakończenie zlokalizowane jest na drodze ekspresowej S7 na południe od Myślenic.

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

Zwróciła uwagę na problem możliwości koncentracji wielu wariantów w jednym punkcie końcowym na terenie gminy Myślenice, podając przykład Krzyszkowic, przez które przebiegało wszystkie sześć wariantów. Zaproponowała uwzględnienie tego aspektu w kryteriach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że przed materiałem zaprezentowanym w listopadzie przeprowadzone analizy obejmowały ponad 50 wariantów o zróżnicowanych punktach zakończenia, sugerując, że kwestia ta jest uwzględniana w procesie, jednak bez jednoznacznego potwierdzenia wprowadzenia odrębnego kryterium w tym zakresie.

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

Zapytała czy w takim razie będzie kryterium z różnymi punktami zakończenia. Jak stwierdziła, nawiązując do wypowiedzi pana Michała Ślusarczyka dotyczącej Myślenic, droga S7 sięga do Myślenic, jednak istnieją również punkty Stróża oraz Lubień. Podkreśliła, że jako reprezentantka gminy Myślenice oczekuje zapewnienia o unikaniu sytuacji, w której całość ruchu kierowana byłaby do centrum Myślenic.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zauważył, że taki postulat pojawia się dopiero teraz.

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

Poprosiła o jego zaprotokołowanie dodając, że kwestia ta została wcześniej pominięta, ale zamierzała ją poruszyć podczas swojej prezentacji.

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

Wyjaśnił, że dotychczasowe warianty różniły się lokalizacją punktu końcowego, natomiast ich istotną różnicą był punkt początkowy na autostradzie A4, obejmujący znaczący odcinek kilkunastu kilometrów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że obecnie punkt końcowy został zdefiniowany jako włączenie do drogi ekspresowej S7 na południe od Myślenic. Podkreślił, że warianty mogą różnić się sposobem dojścia do tej drogi (z lewej lub prawej strony), jednak punkt końcowy pozostaje jeden.

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

Uszczegółowiła, że za Myślenicami są trzy węzły – Stróża, Pcim i Lubień, zapytała czy wszystkie trzy są rozważane jako punkt końcowy?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że analizowane będą nie konkretne, istniejące węzły na drodze S7, lecz sposób włączenia się do drogi w taki sposób, aby maksymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę. Uzasadnił to koniecznością racjonalnego wydatkowania środków publicznych poprzez wykorzystanie możliwie największego fragmentu istniejącej drogi S7.

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

Wskazał, że możliwe byłoby wprowadzenie kryterium funkcjonalno-technicznego preferującego warianty, które w największym stopniu wykorzystują istniejącą drogę.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Uczestniczka zgłosiła potrzebę doprecyzowania etapu prac, wskazując wcześniejszą niejasność co do tego, czy prezentowane warianty będą wariantami docelowymi do studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego czy też wracamy do sytuacji z 3 listopada 2025 r., czyli do dalszych wstępnych analiz, a nie ostatecznych wariantów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że nie będą to warianty ostateczne, gdyż na kolejnych etapach będą podlegały dalszym modyfikacjom i uszczegółowieniom, jednak będą to warianty rekomendowane do dalszego etapu opracowania, czyli STEŚ-a właściwego.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Wyraziła wątpliwość czy warianty przedstawione w przyszłości będą poddawane konsultacjom.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Rozwiązał je, potwierdzając, że oczywiście tak się stanie, jednak liczy na konstruktywne podejście mieszkańców w tym zakresie.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Poruszyła również kwestię sposobu wyłaniania wariantów, przywołując opinię eksperta prawnego, zgodnie z którą najbezpieczniejsze jest opracowanie kilku wariantów wychodzących z jednego węzła, aby uniknąć zarzutu prowadzenia w istocie odrębnych inwestycji. Zaznaczyła, że nie jest to wymóg obligatoryjny, lecz praktykowany w niektórych przypadkach.

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

Odpowiedział, że w tym przypadku nie ma takich planów.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Stwierdziła, że jej pytania wynika z informacji od eksperta jak wygląda sposób prowadzenia inwestycji w GDDKiA.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że praktyka jest zróżnicowana i dopuszcza również opracowywanie wariantów rozpoczynających się z różnych węzłów, jeśli jest to możliwe. Uzasadnił preferencję dla wariantów wychodzących z różnych punktów początkowych w tym przypadku, możliwością ograniczenia ryzyka na dalszych etapach inwestycji, w szczególności w przypadku pojawienia się uwarunkowań środowiskowych, które mogłyby zablokować wyjścia z danego węzła, a tym samym skazać na niepowodzenie cały proces.

Jan Sikora, obserwator społeczny z Głogoczowa, gmina Myślenice

Zwrócił się do Tomasza Kwiecińskiego z pytaniem dotyczącym racjonalnego wydatkowania środków, podkreślając, że takie podejście powinno być oczywiste. Wskazał, że odcinek drogi S7 Myślenice–Lubień charakteryzuje się niską jakością, co wiązało się z ograniczonymi parametrami geometrycznymi, niższą dopuszczalną prędkością oraz brakiem możliwości istotnej rozbudowy ze względu na uwarunkowania terenowe, takie jak przebieg między rzeką Rabą a wzniesieniami.

Zaznaczył, że w perspektywie potencjalnego wzrostu natężenia ruchu bardziej zasadne może być rozważenie poprowadzenia trasy do Lubnia, gdzie została wykonana droga

w nowszym standardzie i oferuje wyższą jakość użytkową. Podkreślił, że pomimo wcześniejszych nakładów finansowych na odcinek Myślenice-Lubień, środki te uległy już amortyzacji, co uzasadnia rozważenie bardziej nowoczesnych rozwiązań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że obecny przekrój drogi na południe od Myślenic uznano za wystarczający nawet w kilkudziesięcioletniej perspektywie i nie przewiduje się konieczności jego rozbudowy. Podkreślił, że droga funkcjonowała jako istniejąca trasa ekspresowa o ograniczonych parametrach geometrycznych wynikających z uwarunkowań terenowych, w związku z czym należało maksymalnie wykorzystać jej potencjał.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Odniósł się do kwestii początku i końca analizowanego odcinka, wskazując na zasadność rozpoczynania trasy w klasie S na trasie S, zamiast na autostradzie A4. Sugerował wprowadzenie kryterium premiującego rozwiązanie rozpoczynające się w trasie S, traktującego włączenia w A4 jako destymulantę (czynnik negatywny).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi wyjaśnił, że wpływ wprowadzenia ruchu z drogi ekspresowej na autostradę A4 został już uwzględniony jako element zwiększający natężenie ruchu, co znalazło odzwierciedlenie w zastosowanych kryteriach oceny.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Dopytał jaką punktację będzie miała ta destymulanta.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaznaczył, że punktacja będzie wynikała z opinii wyrażonych w formularzu, co będzie wskazówką przy przyszłych rekomendacjach GDDKiA.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Stwierdził, że co do zasady trasa S nie powinna się mieszać z trasą A.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stanowczo zaprzeczył, dodając, że przeciwnie, właśnie drogi klasy S i A powinny jak najbardziej krzyżować się.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Doprecyzował, że krzyżowanie się to nie to samo co przebieganie równoległe.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zgodził się, wyjaśniając, że wskazana destymulanta uwzględnia przebieg równoległy, ponieważ przy wprowadzeniu potoku ruchu z drogi ekspresowej do autostrady A4, ruch na autostradzie wzrośnie.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Poprosił o powrót do tego punktu w prezentacji i dopytał o szczegóły jego wyliczenia.

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

Doprecyzował sposób obliczenia tego kryterium jako pomiar wzrostu średniodobowego ruchu, wskazując, że analizowany odcinek obejmował fragment autostrady pomiędzy węzłem poprzedzającym miejsce włączenia drogi ekspresowej, a węzłem następującym po nim. W przypadku włączenia w istniejącym węźle przyjmowano analogiczne podejście.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Zwrócono jednak uwagę, że taka metodologia mogła nie uwzględniać pełnego wpływu inwestycji na układ komunikacyjny, w szczególności w sytuacji, gdy ruch rozkładał się na większym obszarze, np. w przypadku obciążenia całego odcinka obwodnicy miasta, a analiza brała pod uwagę tylko jeden wybrany węzeł.

Wskazał, że zastosowanie jednego węzła, jak w obecnej formie, nie działa poprawnie, ponieważ uwzględnia jedynie część sytuacji. Zaproponował rozważenie uzupełnienia analizy o długość przebiegu po autostradzie lub wprowadzenie przebiegu jako odrębnego kryterium.

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

Zwrócił uwagę, że wpływ na autostradę A4 jest zróżnicowany w zależności od miejsca wpięcia. W jednych lokalizacjach powoduje on wzrost natężenia ruchu, w innych może prowadzić do jego zmniejszenia. Wskazał na problem sposobu skwantyfikowania tego zjawiska w ramach jednego kryterium.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Dodał, że istotnym elementem pozostaje liczba węzłów na odcinku objętym oddziaływaniem, ponieważ większa ich liczba wiąże się ze wzrostem długości oddziaływania i mieszania się potoków ruchu. Zaznaczył, że obecny wskaźnik nie odzwierciedla w pełni skali problemu. Podał przykład wtaczania ruchu na A4, który może powodować piki przez trzy węzły.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że jeśli lokalizacje węzłów przy wpięciu będą blisko, to siłą rzeczy tam będą największe natężenia ruchu.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Zwrócił uwagę, że gdyby wziąć dwa warianty z różnych węzłów i brać pod uwagę tylko jeden węzeł (najgorszy punkt z największym natężeniem ruchu) to wynik będzie nieprawidłowy. Dodał, że w przypadku wariantów różniących się liczbą węzłów, możliwe jest uzyskanie takiego samego wyniku, mimo że jeden wariant generuje jeden punkt krytyczny, a drugi kilka mniej korzystnych punktów. Zauważono, że takie podejście nie oddaje rzeczywistych różnic pomiędzy wariantami.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Odnosząc się do kierunków relacji ruchu, wskazano, że znaczna część użytkowników dojeżdża do Krakowa, w związku z czym wydłużenie trasy dojazdu dla głównego potoku ruchu wpływa negatywnie na atrakcyjność wariantu. Jednocześnie zaznaczono, że efekt ten znajduje odzwierciedlenie w innym kryterium, dotyczącym pozostania ruchu na istniejącym ciągu drogowym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Raz jeszcze podkreślił, że omawiane kryterium pokazuje wpływ, ale tylko w zakresie najbliższych węzłów. Rozważał na głos możliwość wprowadzenia dodatkowych podkryteriów w celu lepszego odwzorowania zjawiska, jednak jak wskazał, nadmierne rozbudowanie zestawu kryteriów mogłoby prowadzić do zniekształcenia wyników analizy.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Zapytano o kwestię zakresu przestrzennego analizy, w szczególności o problem ustalenia, czy należy uwzględniać wyłącznie sąsiednie węzły, czy szerszy odcinek sieci np. od węzła Morawica do węzła Targowisko.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaznaczył potrzebę zachowania spójności z wcześniejszym etapem studium, w którym kwestionowano sposób interpretacji przebiegów wspólnych.

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

Podkreślił, że w obecnym podejściu i tak jest uwzględniany najgorszy punkt wpływu wariantu na autostradę, co wpływa na jego ocenę.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Wskazał, że wariant generujący jeden bardzo niekorzystny punkt oraz wariant generujący kilka mniej niekorzystnych punktów, nie są równoważne, mimo że w obecnej metodzie mogą uzyskać podobną ocenę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaproponował przejście do kolejnych zagadnień i późniejszy powrót do tego tematu.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji z prezentacją

Slajd 1

Poinformowała, że prace nad mapami zbliżają się do etapu finalnego, a ich ostateczna wersja – uzupełniona o wszystkie omawiane i aktualizowane elementy – ma zostać zaprezentowana do dnia 30 czerwca. Wskazała, że aktualizacje uwzględniają zarówno wcześniejsze ustalenia, jak i wnioski zgłoszone podczas spotkań informacyjnych.

Wyjaśniła oznaczenia stosowane na mapach: obszary fioletowe (zakreskowane) odpowiadają terenom wskazanym wcześniej na spotkaniach, jako przeznaczone do bezwzględnego ominięcia, natomiast obszary czerwone oznaczają tereny aktualnie kwalifikowane do bezwzględnego ominięcia. Na przykładzie Wieliczki wskazała, że oznaczenia nie obejmują pełnego zakresu strefy UNESCO.

Slajd 2

Podkreśliła, że liczba obszarów przewidzianych do ominięcia zasadniczo wzrosła, choć w części przypadków – także w wyniku zgłoszonych uwag – zakres ten został ograniczony. Na przykładzie Skawiny wskazała, że po analizie wewnętrznej oraz uwzględnieniu wniosków zgłaszanych na obecnych spotkaniach, pozostawiono punktowe oznaczenia związane z zabudową wielorodzinną, przy jednoczesnym ujednoczeniu sposobu prezentacji tych obszarów.

W toku dyskusji doprecyzowała klasyfikację niektórych terenów, w tym centrów logistycznych, wskazując, że nie są zaliczane do zabudowy mieszkaniowej, oraz omówiła wprowadzone korekty w poszczególnych częściach analizowanych obszarów.

Slajd 3

Przedstawiła zmiany dla kolejnych lokalizacji, w tym dla Swoszowic, gdzie część obszarów została dodana w wyniku aktualizacji i tam również zwiększył się obszar do ominięcia.

Slajd 4

Prezentując przykład Myślenic, wskazała na znaczące rozszerzenie zakresu terenów oznaczonych jako wymagające bezwzględnego ominięcia, szczególnie w odniesieniu do zabudowy w centrum miasta.

Slajd 5

Wskazała także przykład gminy Liszki, dla której mapa została opracowana po raz pierwszy, zgodnie z przyjętymi kryteriami wykluczeni.

Poinformowała o znacznym napływie wniosków pisemnych, w tym również w ostatnim okresie oraz o ich bieżącej analizie. Zaznaczyła, że większość zgłoszonych uwag została już uwzględniona w aktualnych wersjach map. W przypadku nieuwzględnienia wniosków zapowiedziała przedstawienie szczegółowego uzasadnienia wraz z kryteriami oceny w zestawieniu planowanym do prezentacji do dnia 30 czerwca. Wskazała również na wnioski zgłoszone przez komitety lokalne z Rzeszotar i Głogoczowa, które podlegają analogicznej procedurze weryfikacyjnej.

Slajd 6

Na zakończenie przedstawiła zestawienie zmian ilościowych w stosunku do poprzedniej prezentacji, wskazując na wzrost liczby oznaczonych osiedli mieszkaniowych (z 23 do 45) oraz zwiększenie liczby uwzględnionych obiektów w innych kategoriach, takich jak przedszkola, żłobki, ośrodki zdrowia oraz ujęcia wody podziemnej i powierzchniowej.

Odniosła się również do pytania przedstawicielki z Biskupic dotyczącego tzw. obszarów „130”, czyli terenów analizowanych mimo braku ich ujęcia w bazach danych obiektów topograficznych. Wyjaśniła, że analiza wynikała zarówno z wniosków mieszkańców, jak i z obserwacji, iż choć obszary te nie były oznaczone jako zabudowa wielorodzinna, posiadały jej cechy.

Wskazała, że przyjętym kryterium była liczba powyżej pięciu lokali w zabudowie bliźniaczej lub szeregowej z jednym ciągiem komunikacyjnym. Wyjaśniła, że obiekty przedstawione w porównaniu jako nieuwzględnione stanowiły zabudowę jednorodzinną, a nie bliźniaczą ani szeregową. Dodała, że elementy po prawej stronie, choć z pozoru podobne, były zabudową bliźniaczą.

Bożena Drabik, Komitet nie dla S7 przez Biskupice

Podkreśliła, że liczba rodzin nie mogła stanowić jednoznacznego kryterium, ponieważ nie jest przesądzone, iż w zabudowie piętrowej mieszka więcej osób niż w zabudowie jednorodzinnej.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Zapytała, jak definiować kryterium liczby rodzin, które jest bardzo względne.

Bożena Drabik, Komitet nie dla S7 przez Biskupice

Wskazała również, że stosowane kryterium jest tylko pozornie obiektywne, ponieważ mogło prowadzić do sytuacji, w której gęsto zabudowane ulice z licznymi domami jednorodzinnymi miały podobną liczbę mieszkańców jak kilka budynków bliźniaczych położonych na uboczu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Nie zgodził się z tym stwierdzeniem, ponieważ w naturze takie sytuacje nie występują. Podkreślił, że w zabudowie szeregowej, gdzie zidentyfikowano nawet obiekty pięciolokalowe, zagęszczenie mieszkańców na powierzchnię było wyższe niż w zabudowie jednorodzinnej na pojedynczych działkach.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Przedstawicielka z Lednicy Górnej wskazała, że mimo iż sama mieszkała w zabudowie bliźniaczej, to gęsta zabudowa jednorodzinna w jednym ciągu komunikacyjnym nie została uwzględniona jako obszar do omińnięcia, a według wcześniejszych przebiegów drogi miała zostać przecięta planowaną trasą. Podkreśliła, że nie powinno to mieć miejsca.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi stwierdził, że takie obszary są uwzględnione w kryterium liczby budynków przeznaczonych do wyburzenia, co stanowi destymulantę dla przebiegu trasy.

Bożena Drabik, Komitet nie dla S7 przez Biskupice

Zaznaczyła, że jednak czym innym jest ujęcie w kryteriach, a czym innym oznaczenie jako obszar do bezwzględnego omińnięcia. Wskazała, że mogło dojść do sytuacji, w której przebieg ominąłby sześć budynków wielolokalowych, a zostałby poprowadzony przez obszar z pięćdziesięcioma domami jednorodzinnymi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że na podstawie obecnych map nie diagnozowano takiego ryzyka, ponieważ zabudowa wielorodzinna była zwykle skumulowana.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Podkreśliła konieczność przyjęcia granicy kryteriów oraz wskazała, że budowa dróg w Polsce coraz rzadziej może przebiegać wyłącznie przez tereny niezabudowane. Dodała, że tam nie ma ruchu, a drogi budowane są dla mieszkańców.

Zapewniła, że wszystkie wnioski zostaną ujęte w zestawieniu do 30 czerwca, a odpowiedzi będą udzielane na każde pismo. Wskazała, że większość wniosków mieszkańców pokrywała się z mapami.

Bożena Drabik, Komitet nie dla S7 przez Biskupice

Zwróciła uwagę, że nie otrzymała odpowiedzi na wcześniejszy wniosek dotyczący zbiornika Bogucice, mimo że został złożony dawno temu. Odniosła się również do komentarzy, że nad zbiornikiem przebiegała już autostrada A4, wskazując, że od 2018 roku obowiązywało nowe prawo wodne i zmienione wymagania środowiskowe. Zaapelowała o wyłączenie zbiornika Bogucice z obszaru analiz tak jak uczyniono to w przypadku innych stref.

Odniosła się również do wypowiedzi pana Markiewicza, który stwierdził, że jej stanowisko było niespójne, ponieważ domagała się włączenia strefy C w Swoszowicach, a jednocześnie wyłączenia zbiornika Bogucice. Wyjaśniła, że istnieje możliwość występowania części wspólnej, co oznaczało, że nad zbiornikiem Bogucice może znajdować się część strefy C, i to nie wyklucza jednoczesnego wyłączenia samego zbiornika. Ponowiła prośbę o udzielenie odpowiedzi w sprawie wykluczeń w Biskupicach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że wielokrotnie wyjaśniano już, iż zbiorniki nie będą podlegały wykluczeniu bezwzględnie, ponieważ zostały ujęte w kryteriach. Podkreślił, że w przypadku innych obszarów, takich jak ustawowa strefa uzdrowiskowa, decyzja o wyłączeniu wynikała z przepisów. Wskazał, że inwestycje są realizowane również na terenach zbiorników wód podziemnych, a drogi są odpowiednio zabezpieczane na etapie uzyskiwania decyzji, w tym pozwolenia wodnoprawnego, w którym określa się szczegółowe warunki.

Dodał, że kwestie te będą przedmiotem szczegółowej analizy środowiskowej podczas wydawania decyzji środowiskowej.

Łukasz Kacała, Główny Specjalista Kierujący Zespołem ds. Środowiska GDDKiA

Wskazał, że raport obejmie ocenę oddziaływania oraz uzgodnienia z właściwymi instytucjami, w tym przypadku z Wodami Polskimi. Podkreślił, że obszary te były bardzo rozległe, a w kryteriach starano się ująć te fragmenty zbiorników, które miały istotne znaczenie w kontekście ryzyka pogorszenia ich stanu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że w razie potrzeby szczegółowej rozmowy dotyczącej poszczególnych gmin zespół pozostaje do dyspozycji. Wyjaśnił, że przedstawiono jedynie ogólne informacje oraz zestawienie ilościowe zmian. Podkreślił, że jeśli istnieje potrzeba omówienia danych dla konkretnej gminy, możliwe jest przeprowadzenie takiej dyskusji.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Wskazała, że mapy zostały udostępnione, a liczba punktów zgłoszonych przez mieszkańców była bardzo duża. Zapewniła, że wszystkie zgłoszenia są analizowane, a to, co zostało już wprowadzone, zostało zaprezentowane. Dodała, że jeśli konieczne będzie uzupełnienie danych, zostanie ono wykonane, a odpowiedzi zostaną przedstawione w tabeli.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Wskazała, że podobnie jak dwa tygodnie wcześniej poprosiła osobę odpowiedzialną za nanoszenie danych o przeanalizowanie jej pisma z 13 maja. Wyjaśniła, że pismo zawierało trzy punkty dotyczące zabudowy wielorodzinnej. Jeden z nich nie został naniesiony, prawdopodobnie z powodu pokrywania się ze strefą kopalni. Drugi został naniesiony, a trzeci nie.

Zapytała, skąd ona lub mieszkańcy mieliby wiedzieć, jaki był poziom rzetelności nanoszenia danych, skoro nie otrzymała informacji zwrotnej, a nawet po otrzymaniu raportu nie będzie w stanie prześledzić procesu. Wskazała również, że w przypadku Śledziejowic, Czarnochowic i Zabawy na mapach brakowało niektórych budynków, mimo że istniały od kilku lat. Podkreśliła, że mieszkańcy oczekują jasnej informacji zwrotnej dotyczącej wszystkich punktów, które przesyłała — zarówno samodzielnie, jak i wspólnie z burmistrzem.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Potwierdziła, że odpowiedzi zostaną przedstawione punkt po punkcie. Dodatkowo wyjaśniła, że odpowiedzi na pisma nie będą udzielane oddzielnie dla każdego z kilkudziesięciu zgłoszeń, lecz zostaną ujęte w jednym zestawieniu, w jednej tabeli. Wskazała, że w zestawieniu znajdzie się informacja, czy dana uwaga została wprowadzona, czy nie, oraz z jakiego powodu. Zapewniła, że na pismo również otrzyma odpowiedź.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Stwierdziła, że dotychczas nie otrzymała odpowiedzi, a na podstawie jednego z wcześniejszych zgłoszeń ponowiła wniosek do zespołu do spraw S7. Wyjaśniła, że pierwszy wniosek został złożony wcześniej, a kolejne przesyłała w imieniu mieszkańców, którzy zgłaszają nowe informacje. Podkreśliła, że mieszkańcy oczekiwali informacji zwrotnej, ponieważ na mapach nadal brakowało niektórych budynków, co zgłaszali jej bezpośrednio.

Wskazała, że mimo wcześniejszych wyjaśnień dotyczących zabudowy wielorodzinnej, w wielu miejscach nadal występowały tzw. białe plamy, czyli brak jakichkolwiek obiektów

na mapie. Otrzymała zapewnienie, że zgłoszenia zostaną zweryfikowane, w tym również wskazane białe plamy.

Podkreśliła, że w sołectwach Czarnochowice, Śledziejowice i Zabawa występowało bardzo wiele takich pustych miejsc. I nie chodzi jej nie o kolor czerwony oznaczający wyłączenia, lecz o brak konkretnych budynków na mapie.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Odpowiedziała, że mogło to wynikać z braku naniesienia danych na mapę topograficzną przez ośrodek gminny.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Wskazała, że mimo to konieczne jest uzupełnienie tych danych, ponieważ ich brak może powodować dalsze problemy.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Zapewniła, że zespół również nadrabia braki, pobierając mapy z ośrodków geodezyjnych.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Podniosła, że brakujące budynki muszą zostać naniesione, ponieważ nawet jeśli obiekty te nie będą wykluczone, to ich odległości w podkryteriach muszą być prawidłowo uwzględnione.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że mapy prezentowane na spotkaniach są mapami topograficznymi o charakterze pogładowym, a dalsze analizy będą prowadzone na podstawie szczegółowych map z ośrodków geodezyjnych, które są na bieżąco aktualizowane. Podkreślił, że jeśli obiekty nie były formalnie zgłoszone i naniesione na mapy, należało dopełnić formalności, aby mogły zostać uwzględnione w analizie wielokryterialnej, w tym przy określaniu odległości i liczby budynków do wyburzenia. Powtórzył, że mapa topograficzna jest bardziej ogólna od geodezyjnej.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Uczestniczka potwierdziła, że rozumie te wyjaśnienia, jednak podkreśliła, że mieszkańcy są bardzo zaniepokojeni, ponieważ przypadków brakujących budynków było wiele.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, dlaczego gminy nie otrzymują odpowiedzi na swoje wnioski, a jedynie informacje o aktualizowaniu map przesyłane na dwa dni przed piątkowymi spotkaniami. Wskazała, że 30 czerwca ma zostać przedstawione duże zestawienie, które określi, co

zostało uwzględnione, a co nie. Wyraziła obawę, że będzie to jednorazowe „cięcie”, po którym nie będzie wiadomo, co dalej. Zapytała także, co w sytuacji, gdy mieszkańcy nie zgodzą się z uzasadnieniem nieuwzględnienia danego obiektu. Chciała wiedzieć, czy strona społeczna i samorządy będą miały możliwość rewizji lub odwołania, a jeśli tak — do kiedy i na jakich zasadach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapewnił, że zawsze będzie możliwość odniesienia się do zestawienia i zgłoszenia uwag. Wskazano, że im szybciej zostaną zgłoszone, tym lepiej. Najbliższą okazją będzie spotkanie 10 lipca.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Podkreśliła, że moment aktualizacji map musi zostać zamknięty w jakimś punkcie, a datą graniczną jest 30 czerwca, w którym nastąpi także odniesienie się punkt po punkcie do zgłoszonych wniosków.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Poprosił o powrót do kwestii formularzy i kryteriów ekonomicznych. Odwołał się do propozycji dotyczącej uwzględnienia stopnia pokrywania się projektowanej trasy z istniejącą drogą S7 lub DK7. Zapytał, czy możliwe byłoby wprowadzenie takiego kryterium do zestawu ocen. Zauważył, że choć w niektórych gminach postulat ten mógł budzić mieszane odczucia, to jednak powinny one mieć możliwość jego przegłosowania.

Wyjaśnił, że chodzi o aspekt ekonomiczny, polegający na tym, że w miejscach, gdzie nowa droga pokrywa się z istniejącą S7 lub DK7, należałoby to traktować jako stymulantę kosztową.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że dotyczy to jedynie krótkiego odcinka włączenia na południe od Myślenic, a więc zakres był niewielki.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zapytał czy prowadzenie drogi w śladzie DK7 nie stanowiłoby również kryterium ekonomicznego, wskazując, że nieruchomości w tym obszarze nie należą do najdroższych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi usłyszał, że podstawowym problemem były warunki techniczne — na istniejącym ciągu komunikacyjnym nie było możliwości wykształcenia drogi o wymaganych parametrach. Wskazano również na konsekwencje budowy takiej drogi w śladzie istniejącej trasy.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Potwierdził, że rozumie, iż wprowadzenie takiego kryterium nie jest możliwe.

Michał Ślusarczyk, S7 Dla Mieszkańców, obserwator społeczny z Dobczyce, gmina Dobczyce

Zapytał, czy w kryterium ekonomicznym nie powinny zostać uwzględnione sytuacje, w których droga S7 zastępuje planowane obwodnice. Wyjaśnił, że w takim przypadku inwestycja realizowana przez GDDKiA częściowo przejmowałaby koszt, który w przeciwnym razie musiałaby ponieść gmina lub zarząd dróg wojewódzkich. Wskazał, że mogłoby to stanowić wymierną korzyść dla samorządów.

Zapytał również, czy w kryteriach ekonomicznych nie należałoby uwzględnić stopnia zastępowalności dróg powiatowych i wojewódzkich. Wyjaśnił, że zastąpienie istniejącej zakopianki dawałoby mniejsze korzyści niż zastąpienie dróg alternatywnych, które często przebiegają przez centra wsi, i są niebezpieczne dla pieszych, pozbawione chodników i obciążone ruchem ciężarowym.

Wskazał, że w przypadku np. drogi 964 przeniesienie ruchu w perspektywie czasu i tak będzie wymagać inwestycji w terenie, dlatego należałoby to uwzględnić w analizach. Zapytał również, czy na etapie analiz nie powinno się brać pod uwagę planowanych inwestycji drogowych w regionie, takich jak drogi w kierunku Nowego Sącza czy Limanowej. Wyjaśnił, że jeśli projektowana trasa pokrywałaby się z przyszłymi inwestycjami w znacznym stopniu, mogłoby to stanowić istotny aspekt techniczny, który należałoby rozważyć już teraz. Podkreślił, że do tego potrzebny byłby choćby szkic planowanych dróg. Poprosił o uwzględnienie tego postulatu.

Następnie zwrócił uwagę na kwestię doprowadzenia ruchu do Krakowa. Wyjaśnił, że wybór węzła nie jest jedynym problemem — kluczowe jest to, jak ruch rozchodzi się za węzłem. Wskazał, że jeśli ruch zostanie skierowany w sposób niewłaściwy, może dojść do sytuacji podobnej do tej, która występuje przy wjeździe od strony Balic, gdzie problemem nie jest autostrada, lecz droga prowadząca do centrum, na której tworzą się zatory.

Zaapelował o uwzględnienie tych kwestii w analizach ekonomicznych, społecznych i technicznych.

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

Wskazał, że propozycja kryterium dotyczącego zastępowania inwestycji samorządowych była już wcześniej zgłaszana. Wyjaśniono jednak, że problemem jest brak miarodajnych danych, które pozwoliłyby rzetelnie ocenić takie kryterium. Podkreślono, że trudno byłoby określić, jakie inwestycje samorządowe miałyby być zastępowane, w jaki sposób je wycenić oraz jak obliczyć stopień zastępowalności przez drogę S7. Wyjaśnił, że aby

możliwe było wprowadzenie danego kryterium, konieczne byłyby obiektywne i wiarygodne dane, jednak w tym przypadku istniał poważny problem z ich pozyskaniem.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Wskazał, że podczas prognozowania ruchu uwzględniano plany inwestycyjne gmin, powiatów i województw. Wyjaśnił, że w analizach brano pod uwagę inwestycje planowane w dokumentach samorządowych, w tym działania prowadzone pomiędzy Skawiną a Bulowicami oraz projektowaną drogę od Wieliczki do Gdowa i dalej do Limanowej. Podkreślił, że prognozy ruchu obejmowały perspektywę trzydziestu lat, dlatego uwzględniano inwestycje, na które samorzady posiadały środki lub które były ujęte w ich planach.

Dodał, że w zakresie ruchu wszystkie wagi i kryteria, a w konsekwencji wynikające z nich przebiegi będą uwzględniać plany innych tras, natomiast w zakresie samego pokrywania się tras, będzie to wynikać w zależności od przyjętych parametrów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że nie ma możliwości wprowadzenia proponowanego kryterium zastępowalności inwestycji samorządowych przez drogę S7. Podkreślił, że element ten jest już uwzględniany w prognozach ruchu, które obejmują rozwój sieci drogowej. Odniósł się także do pytania dotyczącego Nowego Sącza, dlatego doprecyzował, że realizowana będzie rozbudowa drogi krajowej nr 75 (tzw. sądeczanki) do przekroju 2×2 pasy ruchu na odcinku, ale od Brzeska do Nowego Sącza. W przypadku Limanowej wskazał, że jedyną inwestycją jest obwodnica Limanowej i na tym ciągu komunikacyjnym nie istnieją inne projektowane drogi krajowe.

Następnie odniósł się do wcześniejszej propozycji z sali w zakresie kryteriów. Wyjaśnił, że istnieje możliwość wprowadzenia kryterium analizującego ruch na całym odcinku autostrady A4 — od węzła Rudno do węzła Targowisko — aby uchwycić skrajne wartości natężenia ruchu. Zaznaczył jednak, że zastosowanie średniej ważonej dla tak długiego odcinka mogłoby zniekształcić wyniki, ponieważ poszczególne fragmenty autostrady charakteryzują się różnym natężeniem ruchu.

Wskazał, że alternatywnie można byłoby rozważyć średnią ważoną nie z dwóch sąsiednich węzłów, lecz z węzłów rozszerzonych o np. jeden w lewo i jeden w prawo. Zaproponował, że jeśli taki wniosek zostanie zgłoszony, można przygotować dwa odrębne warianty kryterium, a każdy z uczestników zespołu będzie mógł wyrazić swoją opinię. Podkreślił, że najbardziej obiektywnym rozwiązaniem byłaby średnia ważona z całego odcinka Rudno–Targowisko, choć mogłoby to znacząco zaburzyć wyniki.

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

Następnie odniósł się do kwestii zastępowalności inwestycji samorządowych przez drogę ekspresową. Wyjaśnił, że drogi samorządowe i drogi niższych klas miały inną dostępność, a droga ekspresowa nie będzie mogła ich zastąpić ze względu na ograniczoną liczbę węzłów i inną funkcję komunikacyjną. Wskazał, że jedynie długa na kilkanaście kilometrów obwodnica o parametrach zbliżonych do drogi ekspresowej mogłaby zostać zastąpiona przez S7, jednak w analizowanym terenie nie występują takie inwestycje.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapowiedział harmonogram dalszej części spotkania.

Marzena Pszczoła, Komitet Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic z prezentacją pt. Powódzie Krzyszkowice, Głogoczów, Gmina Myślenice

Rozpoczęła o omówienia terenów zalewowych, wskazując, że każda gmina przedstawiła już specyfikę swojego obszaru. Wskazała, że analizowany teren obejmował zbiornik Dobczyce, rejon Wieliczki, obszary kopalniane w Swoszowicach oraz strefę uzdrowiskową. Podkreśliła, że każdy z tych rejonów charakteryzował się odmiennymi uwarunkowaniami. Zwróciła uwagę na specyfikę górnego dorzecza Wisły, w szczególności na rzekę Głogoczówkę.

Wskazała na przykład centrum Krzyszkowic, gdzie — jak podkreśliła — projektanci przygotowali sześć wariantów przebiegu drogi, a most prowadzący do dzielnicy Brzeg, w rejonie wariantu D, został zniszczony.

Pokazała lokalizację mostu oraz obszar, w którym rzeka Głogoczówka wylewała, zalewając cały teren, podczas gdy projektowana droga miała przecinać rzekę w poprzek.

Wskazała również, że po drugiej stronie znajdował się zabytkowy kościół, przy którym — jak przypomniała — zaprojektowano węzeł w odległości około 10 metrów. Podkreśliła, że rzeka zalewa teren całkowicie, a projektowany przebieg drogi nie uwzględniał tej specyfiki.

Następnie zwróciła uwagę na różnice wysokości terenu. Wyjaśniła, że dno doliny znajduje się na wysokości około 254 metrów, natomiast wzgórze Brzeg na wysokości około 302 metrów, co oznacza różnicę około 50 metrów. Wskazała, że prowadzenie wariantu z wyżej położonego terenu wymagałoby budowy wysokich nasypów w poprzek rzeki, która regularnie wylewa. Zapytała, czy w kryteriach nie powinny zostać uwzględnione zarówno obszary zalewowe, jak i konieczność budowy nasypów wynikająca z różnic wysokości.

Przypomniała, że w wyniku wcześniejszych powodzi przez dwa lata funkcjonował tymczasowy most z rezerwy strategicznej, a następnie konieczna była odbudowa mostu za kwotę około dwóch milionów złotych. Zapytała, czy koszt naprawy infrastruktury,

zniszczonej w wyniku powodzi, nie powinien stanowić destymulanty przy ocenie wariantów przebiegu drogi.

Następnie wskazała na zniszczoną oczyszczalnię ścieków w centrum Krzyszkowic, która została zalana podczas powodzi błyskawicznej sprzed pięciu lat. Podkreśliła, że wcześniej powodzie występowały średnio co pięć lat, a ich intensywność rosta.

Pokazała lokalizację oczyszczalni i zaznaczyła, że została ona wybudowana tuż przy potoku, który regularnie wylewał. Wspomniała również, że w pobliżu oczyszczalni zaprojektowano linię kolejową, co — jak zaznaczyła — stanowiło osobny problem, raczej dla pana Burmistrza.

Wskazała, że około 50 metrów od szkoły w Krzyszkowicach projektowano przebieg drogi, co prowadziło do skumulowanego oddziaływania infrastruktury. Wyjaśniła, że mieszkańcy mieli zostać otoczeni trzema ciągami komunikacyjnymi: drogą S7, linią kolejową oraz DK7.

Następnie przeszła do obszaru Głogowa. Wskazała, że jeden z uczestników proponował wariant E, który przebiegał w śladzie zakopianki. Pokazała, że odległość od centrum Głogowa i szkoły wynosiła około 100–150 metrów.

Podkreśliła, że cała infrastruktura znalazła się pod wodą podczas powodzi, a poziom wody na zakopiance sięgnął 80 centymetrów — po raz pierwszy w historii.

Odniosła się do kwestii budowy dróg na terenach zalewowych, przywołując przepisy prawa wodnego. Wskazała, że obszary szczególnego zagrożenia powodzią są co do zasady wyłączone z zabudowy, chyba że inwestor uzyska wymagane zgody. Podkreśliła, że jest to kluczowy punkt odniesienia przy ocenie wariantów przebiegu drogi. Wskazała, że zaostrzenie przepisów prawa wodnego miało istotne znaczenie dla oceny terenów zagrożonych powodzią.

Przypomniała, że pięć lat wcześniej, po wystąpieniu powodzi błyskawicznej, na miejsce przyjechał cały sztab kryzysowy, w tym premier Mateusz Morawiecki. Zwróciła uwagę, że mimo tamtej wizyty i deklaracji, do dziś nie powstał ani jeden nowy wał przeciwpowodziowy. Dodała żartobliwie, że „wały są, ale nie przeciwpowodziowe”.

Wyjaśniła, że obecnie gmina oraz Wody Polskie realizowały jedynie doraźne naprawy i zabezpieczenia obwałowań potoku Głogoczówka. Wskazała, że w całym powiecie myślenickim istniały jedynie dwa wały przeciwpowodziowe — w Dobczycach oraz w Głogoczowie. Poinformowała, że komitet zwrócił się do starosty myślenickiego z prośbą o pomoc w pozyskaniu środków na zabezpieczenia przeciwpowodziowe.

Przedstawiła skonsolidowane informacje dotyczące rzek wylewających na terenie powiatu, poziomu zagrożenia oraz możliwości ewakuacji. Wskazała, że rzeka Głogówka posiadała tylko jeden wał przeciwpowodziowy, a rzeka Raba — drugi. Podkreśliła, że to cały dostępny system ochrony przeciwpowodziowej w powiecie myślenickim.

Zadeklarowała, że pozostawi prezentację do dalszego zapoznania się z charakterystyką dorzecza górnej Wisły, gdzie liczba powodzi była o około 50% wyższa niż średnio w Polsce.

Wyjaśniła, że wynika to z nieprzepuszczalnego podłoża oraz specyfiki regionu. Wskazała, że teren ten stanowi część Pogórza Wielickiego, co oznacza, że problem dotyczy również obszaru Wieliczki. Dodała, że w gminie Sułkowice rzeka w Krzywaczce zalała ostatnio drogę S52.

Odnosząc się do kwestii środowiskowych, przypomniała, że — zgodnie z tym, o czym wspominał dr Wiśniowski — należało uwzględnić przepisy dotyczące migracji zwierząt, obszarów chronionych, rezerwatów przyrody oraz terenów Natura 2000.

Przytoczyła fragment prognozy oddziaływania na środowisko z 2021 roku, sporządzonej dla miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Głogoczowa. Wskazała, że na terenach przylegających do rzeki Głogoczówki należało zachować odpowiednie odstępy i nie zasypywać doliny, ponieważ zwiększało to ryzyko podtopień. Podkreśliła, że mimo tego w projektowanych wariantach przewidziano budowę nasypów.

Odwołała się również do literatury sprzed kilkadziesiąt lat, wskazując, że brzegi Głogoczówki oraz innych potoków o potencjale powodzi błyskawicznych były obsadzone roślinnością — m.in. leszczyną — w celu stabilizacji brzegów i ograniczenia skutków wezbrań. Zaapelowała o uwzględnienie tych uwarunkowań.

Na zakończenie poinformowała, że złoży wniosek o wykluczenie z analiz całego centrum Krzyszkowic oraz Głogoczowa, ponieważ obszary te są regularnie zalewane.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapewnił, że na etapie wydawania decyzji ZRID zagrożenia powodziowe są analizowane bardzo szczegółowo. Wyjaśniono, że w takich przypadkach wydawane są pozwolenia wodnoprawne, a w terenach zagrożonych powodzią często pojawia się wymóg budowy obiektów mostowych zamiast nasypów, aby nie powodować spiętrzenia wód. Podkreślił, że Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej szczegółowo analizuje te obszary i wydaje stosowne wytyczne projektowe.

Wskazał, że wykluczenie terenów zalewowych nie jest możliwe, ponieważ inwestycje drogowe są realizowane również na takich obszarach, jednak stosuje się tam rozwiązania techniczne, które nie zmieniają stosunków wodnych i nie zwiększają piętrzenia wód, co jest elementem kryteriów. Wyjaśnił, że zagrożenia dla terenów przyległych można rozwiązać technicznie. Podkreślił jednak, że nie jest możliwe wcześniejsze określenie, które inwestycje mogą ulec uszkodzeniu. Wskazał, że jeżeli projektowana inwestycja nie wpływała na zmianę stosunków wodnych, nie mogła spowodować uszkodzenia innej infrastruktury. Zaznaczył, że w przypadku wystąpienia powodzi mogło dojść do zniszczeń niezależnie od prowadzonej inwestycji, ponieważ są to zdarzenia nieprzewidywalne i niezależne od działań projektowych.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA, wystąpienie z prezentacją

Slajd 1

Rozpoczynając prezentację, wyjaśnił, że GPR stanowił informację o ruchu drogowym w roku wskazanym za oznaczeniem trzyliterowym. Podkreślił, że dane te dotyczyły wyłącznie natężenia ruchu, a nie kierunków przemieszczania się pojazdów. Wskazał, że przedstawiane wartości odnosiły się do sieci dróg krajowych w skali całej Polski, a dane zostały odebrane w kwietniu i upublicznione.

Dodał, że trwa proces odbioru danych dotyczących ruchu na drogach wojewódzkich. Wyjaśnił, że Generalna Dyrekcja pełni rolę konsultanta dla zarządów dróg w 16 województwach, a wszystkie pomiary były prowadzone według jednolitych standardów, zaproponowanych przez GDDKiA, aby wyniki były porównywalne. Zwrócił uwagę, że przesunięcia czasowe w odbiorze danych wynikały z konieczności zachowania spójności metodologicznej i porównywalności wyników.

Slajd 2

Omówił zasady pomiaru ruchu, wskazując, że ich podstawy wywodziły się z zaleceń ONZ. Podkreślił, że pomiary były prowadzone od ponad czterdziestu lat, a ich metody były stale udoskonalane — od ręcznych zapisów po współczesne systemy wideorejestracji i automatycznego zliczania. Wyjaśnił, że dane są weryfikowane i korygowane, aby zachować ich jednolitość.

Wskazał, że pomiary odbywają się zgodnie z jednolitymi zasadami opisanymi w zarządzeniu, obowiązującym we wszystkich oddziałach Generalnej Dyrekcji. Zwrócił uwagę, że sieć dróg krajowych stale się rozwija, a niektóre odcinki oddane do użytku na początku 2025 roku były monitorowane przez cały rok. Wyjaśnił, że nie oznacza to codziennego pomiaru w każdym punkcie pomiarowym (spośród ponad 2400), lecz stosowanie automatycznych rozwiązań na drogach o największym natężeniu ruchu, takich jak autostrady czy eski. Podkreślił, że automatyczne pomiary nie były instalowane wszędzie ze względu na koszty, zwłaszcza na drogach o ruchu poniżej 6000 pojazdów na dobę. Wyjaśnił, że cała sieć została podzielona na odcinki miarodajne o łącznej długości ponad 18 000 km dróg. Wskazał, że różnice pomiędzy odcinkami pomiarowymi wynikają z faktu, że część dróg została oddana do użytku w drugiej połowie poprzedniego roku i nie posiadała pełnych danych o ruchu. Zapewnił, że dane te są uzupełniane.

Następnie poinformował, że materiały dotyczące ruchu na drogach wojewódzkich zostały już odebrane przez zarządy dróg, które konsultowały się z Generalną Dyrekcją w zakresie ewentualnych braków. Wyjaśnił, że obowiązywała standardowa procedura odbiorowa, trwająca 21 dni od 1 czerwca, i nadal jest czas na wprowadzenie poprawek.

Slajd 3

Wyjaśnił, że kolejnym elementem, który ma ułatwić zrozumienie zagadnienia, są parametry określone podczas pomiaru ruchu. Wskazał, że podstawowym parametrem jest średniodobowy ruch roczny, na podstawie którego ustalano przekrój drogi oraz inne założenia geometryczne, w tym dotyczące węzłów i pozostałych elementów infrastruktury.

Dodał, że analizowany jest ruch w typowe dni robocze, ponieważ średnia z siedmiu dni różni się od średniej z dni roboczych. Zapowiedział, że na wykresach przedstawi różnice w natężeniu ruchu. Wskazał także na konieczność analizy ruchu letniego, wakacyjnego, który w rejonach nadmorskich i górskich znacząco różni się od ruchu zimowego. Wyjaśnił, że pozwalało to określić, czy dominował ruch gospodarczy, czy turystyczny.

Następnie omówił różnice pomiędzy ruchem dziennym a nocnym. Wskazał, że wysoki ruch nocny świadczył o dużym udziale transportu tranzytowego na długich dystansach, typowego dla tras łączących główne kierunki, takie jak Budzisko–Kudowa czy Budzisko–Zgorzelec.

Wyjaśnił, że w pomiarach uwzględniano również wskaźniki zmian ruchu w poszczególnych dniach tygodnia — inne dla poniedziałku, inne dla piątku, środy czy niedzieli. Wskazał, że obszary podmiejskie charakteryzowały się innymi pikami ruchu niż odcinki tranzytowe.

Omówił także strukturę rodzajową ruchu, obejmującą podział na pojazdy osobowe, motocykle, autobusy oraz pojazdy ciężarowe z przyczepami i bez przyczep. Podkreślił, że każdy rodzaj pojazdu w inny sposób wpływał na ruch i to jest uwzględniane w opracowaniach.

Dodał, że stosowano również współczynniki ruchu niedzielnego i wakacyjnego, o których wspominał wcześniej. Wyjaśnił, że wszystkie dane z pierwszego etapu pomiarów zostały zebrane w opracowaniu zatytułowanym „Synteza wyników”, obejmującym wyłącznie drogi krajowe. Zapowiedział, że wkrótce zostanie opublikowana analogiczna synteza dla dróg wojewódzkich. Wskazał, że dostęp do dokumentu można uzyskać poprzez kod QR na slajdzie.

Następnie omówił dane dotyczące zmian natężenia ruchu. Wskazał, że pomiędzy latami 2020–2021 a 2025 ruch na drogach krajowych wzrósł o 10%, podczas gdy w poprzedniej perspektywie wzrost wynosił 21%. Wyjaśnił, że obecny wzrost wynikał głównie z przeniesienia ruchu na drogi międzynarodowe, gdzie wskaźnik wzrostu wyniósł 19%. Na pozostałych drogach ruch zmalał o 1%, co oznaczało, że ruch został skutecznie przeniesiony na drogi ekspresowe i drogi szybkiego ruchu (DSR), co poprawiło bezpieczeństwo i komfort mieszkańców mniejszych miejscowości.

Slajd 4

Wskazał również, gdzie były wyznaczone punkty pomiarowe na przykładzie okolic Krakowa. Były one widoczne jako bramownice i urządzenia wmontowane w jezdni lub kamery oznaczone tabliczkami GPR. Wyjaśnił, że urządzenia pomiarowe były regularnie kontrolowane pod kątem prawidłowego ustawienia, widoczności oraz zdolności do rejestrowania liczby pojazdów i ich parametrów, w tym obrysu oraz kategorii pojazdu.

Wskazał, że punkty pomiarowe na drogach krajowych zostały wyznaczone zgodnie z jednolitymi zasadami, a analogiczne punkty na drogach wojewódzkich zostały wyznaczone przez samorządy, również według zbliżonych kryteriów lokalizacyjnych, obejmujących sposób zawieszenia urządzeń nad drogą, ich mocowanie oraz późniejszą weryfikację działania.

Slajd 5

Następnie przeszedł do omówienia pomiarów prowadzonych na zakopiance. Wskazał, że na tej trasie znajdowała się duża liczba punktów pomiarowych, z czego większość obejmowała pomiar dziesięciodniowy. W Libertowie znajdowała się stacja ciągła pomiaru ruchu, której działanie omówił szerzej na kolejnych slajdach. Dodał, że część punktów wykonywała pomiary czterodniowe, dwudziestoczerogodzinne, a niektóre — szesnastogodzinne, ponieważ na tych odcinkach nie występowały żadne dodatkowe generatory ruchu, które mogłyby wpłynąć na jego zmienność.

Wyjaśnił, że daty pomiarowe były wyznaczone z góry, jednak każda z nich miała datę zapasową na wypadek zdarzeń losowych, takich jak wypadki, utrudnienia drogowe czy przejazdy służb, które nie powinny zostać zarejestrowane. Podkreślił, że taki tryb pracy miał zapewnić miarodajność pomiarów.

Slajd 6

Dodał, że w 2025 roku na niektórych odcinkach prowadzone były prace budowlane, m.in. na węźle w Libertowie, w Krzyszkowicach oraz w Myślenicach. Zaznaczył jednak, że mimo prac nie zawężano przekroju drogi — ruch w każdym kierunku odbywał się dwoma pasami, choć ich szerokość była mniejsza niż standardowe 3,5–3,75 m. W niektórych miejscach ruch był rozdzielony na dwie równoległe jezdnie, co pokazał na przykładzie zdjęcia, na którym pojazdy poruszały się w tym samym kierunku dwoma różnymi torami jazdy.

Wyjaśnił, że podczas prowadzenia GPR monitorowano wszystkie zdarzenia drogowe. Jeśli zdarzenie trwało krócej niż trzy godziny, nie wpływało na wynik pomiaru. Jeśli trwało dłużej, wykonawca był zobowiązany powtórzyć pomiar — pierwszy raz było to wliczone w koszty, a w przypadku kolejnych powtórzeń zgodnie z zapisami umowy.

Slajd 7

Podkreślił, że liczba pojazdów przejeżdżających w danym dniu jest bardzo zróżnicowana, dlatego stosujemy średniodobowy ruch roczny, który uśrednia zmienność wynikającą

z sezonowości. Wyjaśnił, że ruch w lipcu czy sierpniu, kiedy mieszkańcy wyjeżdżali lub wracali z wakacji, znacząco różnił się od ruchu w okresie martwym turystycznie. Wskazał, że wskaźniki wzrostu ruchu w stosunku do średniej mogły wynosić od 11% do nawet 48%, co tłumaczyło powstawanie zatorów, gdy duża liczba kierowców jednocześnie opuszczała miejscowości turystyczne typu Rabka.

Slajd 8

Następnie omówił slajd przedstawiający dane już opublikowane oraz dane zweryfikowane, które czekają na publikację. Wyjaśnił, że publikacja zależy m.in. od zakończenia weryfikacji danych przez zarządy dróg w danych województwach, w tym Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Zapowiedział, że dane zostaną upublicznione w kolejnym tygodniu, choć dokładny dzień będzie zależał od tempa prac po stronie województw.

Slajd 9

Wyjaśnił, że przedstawiany graf sieci obejmował nieco węższy fragment od Myślenic do Krakowa, który przedstawia, jak wyglądał ruch w 2021 roku. Następnie poinformował, że kolejny, ostatni slajd prezentacji, przedstawia różnicę pomiędzy rokiem 2025 a 2021, obliczoną jako proste działanie matematyczne. Wskazał, że wartości oznaczone kolorem czerwonym oznaczały wzrost ruchu, natomiast wartości z minusem, oznaczone kolorem niebieskim, wskazywały spadek ruchu. Podkreślił, że analizowany okres obejmował niespełna pięć lat, w tym czas pandemii, co miało wpływ na dynamikę ruchu.

Wyjaśnił, że spadki natężenia ruchu wynikały z różnych przyczyn. Wskazał, że na przykład odcinek od Gdowa w kierunku Bochni był w remoncie, co powodowało wybieranie przez kierowców innych tras. Z kolei odcinek od Rabki do Myślenic powrócił do pierwotnego poziomu ruchu po oddaniu tunelu pod Luboniem Małym. Wyjaśnił, że w latach 2017–2022 kierowcy korzystali z tras alternatywnych lub wybierali inne środki transportu, a po zakończeniu inwestycji wrócili na dotychczasowy odcinek.

Podkreślił również, że kierowcy wybierali trasy, którymi mogli przejechać, a nie takie, na których stali w korkach. Wskazał, że jeśli około 6500 pojazdów docierało od Myślenic, od strony południowej, to nawet przy założeniu, że połowa z nich wróciła na główną trasę, pozostała część wybierała inne drogi. Wyjaśnił, że świadczyło to o tym, iż droga osiągnęła granice swojej przepustowości. Dodał, że zarówno mieszkańcy, jak i projektanci mają tego pełną świadomość, dlatego konieczne jest znalezienie rozwiązania, które umożliwiłoby sprawne korzystanie z trasy dla wszystkich kierujących, zarówno miejscowych jak i okazjonalnych z daleka.

Slajd 10

Następnie przedstawił przykład stacji pomiarowej w Libertowie, która została przeniesiona w marcu 2025 roku z powodu prowadzonych prac budowlanych. Wyjaśnił,

że stacja rejestrowała różne parametry, w tym prędkość pojazdów. Wskazał, że na tym odcinku obowiązywało ograniczenie prędkości do 50 lub 60 km/h, jednak kierowcy nagminnie je przekraczali. Zaznaczył, że egzekwowanie przepisów należało do innych służb.

Omówił również trend rozwoju ruchu, wskazując, że natężenie ruchu malało, ponieważ kierowcy unikali trasy, na której ryzyko utrudnień było zbyt wysokie. Następnie przedstawił tygodniowe wahania ruchu, podkreślając, że w soboty i niedziele ruch — zwłaszcza ciężarowy — znacząco spadał. Wyjaśnił, że skala wykresu nie oddawała w pełni różnicy, która wynosi tyle co spadek z około 4500 do 1500 pojazdów. Przedstawił wniosek, że tranzyt jest tylko w dni robocze.

Omówił także sezonowe wahania ruchu. Wskazał, że w przypadku pojazdów ciężarowych różnice były niewielkie, natomiast w przypadku pojazdów osobowych różnica pomiędzy 50 a niemal 70 tys. jest znacząca i występuje głównie w okresie wakacyjnym. Podkreślił, że z tego powodu stosowano uśrednianie danych.

Następnie omówił dobowe wahania ruchu. Wyjaśnił, że ruch w dni robocze gwałtownie wzrastał pomiędzy godziną 5:00 a 7:00, natomiast w soboty pomiędzy 5:00 a 11:00. Wskazał, że brak wyraźnych pików porannych i popołudniowych świadczył o podmiejskim charakterze analizowanego odcinka, gdzie ruch był rozłożony bardziej równomiernie.

Slajd 11

Przedstawił również wykresy pokazujące natężenie ruchu w poszczególnych dniach tygodnia. Wskazał, że w piątek po południu oraz w sobotę rano ruch w kierunku Myślenic znacząco wzrastał. Zwrócił uwagę, że w przeciwnym kierunku również występowały duże natężenia ruchu.

Wyjaśnił, że w porównaniu z innymi stacjami pomiarowymi natężenia ruchu były bardzo wysokie.

Slajd 12

Następnie przedstawił wykres pochodzący ze stacji automatycznej, zawierający zestawienie wartości natężeń ruchu w poszczególnych dniach. Wskazał, że wartości oznaczone kolorem czerwonym odpowiadały bardzo wysokim natężeniom, sięgającym około 1000–1200 pojazdów, natomiast wartości zielone oznaczały natężenia niższe. Podkreślił, że w lipcu i sierpniu natężenie ruchu było szczególnie duże, co wynikało z okresu wakacyjnego i zwiększonego ruchu turystycznego. Zaznaczył, że w tym czasie mieszkańcy intensywnie korzystali z drogi, co powodowało, że przejazd stawał się bardzo utrudniony.

Wskazał, że w kwietniu i na początku maja sytuacja była lepsza i przejazd był możliwy bez większych problemów. Zauważył, że część uczestników mogła mieć subiektywne wrażenie, że droga była przejezdna, podczas gdy inni doświadczali znacznych utrudnień.

Wyjaśnił, że ocena zależy od indywidualnych przyzwyczajęń — dla kierowcy z Warszawy jazda z prędkością 30 km/h mogła być akceptowalna, natomiast dla kierowcy z Krakowa mogła stanowić poważny problem lub odwrotnie.

Podkreślił, że żadne państwo w Europie ani na świecie nie projektowało dróg pod maksymalne piki ruchu, takie jak 4800 pojazdów na godzinę. Wyjaśnił, że drogi projektuje się na okres trzydziestu lat, a prognozy ruchu opierają się na parametrach odpowiadających 50 lub 100 godzinie największego natężenia w roku, w zależności od tego, czy odcinek miał charakter podmiejski, czy zamiejski. Wskazał, że wykres przedstawiał natężenia uporządkowane od największych do najmniejszych, a projektowanie odbywało się na podstawie wartości odpowiadającej 50 godzinie. Wyjaśnił, że wszystko, co przekraczało tę wartość, musiało być traktowane jako okresowe spiętrzenie ruchu, które było nieuniknione. Dodał, że nie ma możliwości budowy infrastruktury o przepustowości odpowiadającej ekstremalnym pikom, ponieważ nawet pięć pasów ruchu w każdym kierunku zostałoby wypełnionych. Odnosząc się do pytania z sali zaznaczył, że GDDKiA nie odpowiada za drogi znajdujące się na terenie miasta Krakowa.

Następnie wskazał, że największe natężenia ruchu w Libertowie, czyli na wlocie do Krakowa, sięgały nawet 75 000 pojazdów. Wyjaśnił, że wartość ta, zarejestrowana w czwartek 14 sierpnia, nie oznaczała średniego dobowego ruchu, ponieważ dane były uśredniane na podstawie przeliczników obejmujących wszystkie dni roku.

Przypomniał, że ruch w niedzielę znacząco różnił się od ruchu w piątek, a dni pomiarowe w kolejnych latach wypadały w różne dni tygodnia, co wymagało stosowania odpowiednich korekt obliczeniowych. Podkreślił, że pomiary ruchu były prowadzone wyłącznie na drogach krajowych, natomiast na drogach wojewódzkich Generalna Dyrekcja pełni jedynie funkcję pomocniczą.

Slajd 13

Wskazał, że niektóre samorządy, takie jak Zarząd Powiatu Krakowskiego, prowadziły własne pomiary ruchu. Wyjaśnił, że nie może się odnieść do danych z poprzednich lat, ponieważ posiadał dostęp jedynie do najnowszych informacji. Przypomniał, że przedstawiciele samorządów informowali na wcześniejszym spotkaniu, iż dysponują danymi historycznymi, i zapowiedział, że po ich upublicznieniu możliwe będzie dokonanie porównania.

Podkreślił, że według danych zaprezentowanych na wcześniejszych slajdach ruch „uciekał” na inne trasy, co stanowiło system naczyń połączonych — jeśli kierowcy nie mogli przejechać drogą krajową, wybierali drogi alternatywne. Zwrócił uwagę, że prędkość jazdy oraz ryzyko zdarzeń drogowych na drogach niższych kategorii są odrębną kwestią, której skutki mieszkańcy obserwowali na co dzień.

Wyjaśnił, że celem prezentacji było pokazanie, iż GPR stanowi podstawę do prawidłowego zaprojektowania tej drogi (red. S7). Podkreślił, że najpierw należy ustalić rzeczywiste natężenie ruchu, a następnie — za pomocą analiz i prognoz — określić jego przyszły poziom, korzystając z odpowiednich narzędzi i modeli ruchu. Wskazał, że współpracowano w tym zakresie z zespołem odpowiedzialnym za modelowanie ruchu, a sieć drogowa była dogęszczana w celu uzyskania bardziej precyzyjnych informacji.

Wskazał, że dla ruchu prognozowanego na okres trzydziestu lat dobierano odpowiedni przekrój drogi. Podkreślił, że parametry ruchu — takie jak prędkość oraz zagęszczenie pojazdów — na istniejącej drodze krajowej nr 7 oraz na przyszłej drodze ekspresowej S7 były zupełnie odmienne. Zaznaczył, że na drodze ekspresowej, posiadającej pełne parametry techniczne, prędkość dopuszczalna wynosiłaby 120 km/h, podczas gdy na obecnej drodze krajowej obowiązują liczne ograniczenia prędkości tj. remonty oraz znajdują się fotoradary czy inne urządzenia kontrolne.

Dodał, że sam nie korzysta często z tej trasy i nie zna wszystkich jej ograniczeń z własnego doświadczenia. Wskazał, że uczestnicy muszą sami odpowiedzieć sobie na pytanie, czy chcą poprawy sposobu obsługi komunikacyjnej tego obszaru, czy też preferują pozostawienie stanu obecnego. Podziękował za uwagę i zadeklarował gotowość do udzielenia odpowiedzi na pytania. Dodał, że posiada jeszcze jeden egzemplarz z danymi GPR, który może udostępnić zainteresowanym.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Wskazał, że jest to już piąte posiedzenie zespołu. Wyraził wątpliwość co do sensu dalszego udziału, podkreślając, że nie zgadza się na przekształcanie obrad w sytuację konfliktową. Przypomniał, że zespół miał służyć najpierw głosowaniu, a następnie opiniowaniu, a jego rolą ma być wspieranie procesu wypracowywania rozwiązań. Zwrócił uwagę, że dopuszczono do sytuacji, w której zaczęły pojawiać się napięcia między gminami oraz wzajemne oskarżenia.

Podkreślił, że każdy uczestnik przyszedł na spotkanie z własnym doświadczeniem i przemyśleniami dotyczącymi powodów, dla których droga nie powinna przebiegać przez jego teren, co było zrozumiałe i zasadne. Jednocześnie sprzeciwił się temu, aby na końcowym etapie prac uczestnicy zaczęli wskazywać, dlaczego trasa powinna zostać poprowadzona przez teren innej gminy. Uznał, że nie taka była rola zespołu.

Oświadczył, że jeśli sytuacja będzie się powtarzać, gmina Wieliczka nie wypełni ankiety, ponieważ w jego ocenie nie wniesie ona żadnej wartości. Zwrócił uwagę, że liczba obecnych samorządowców malała, co uznał za symptomatyczne. Zaaapelował do prowadzących spotkanie, aby dbali o właściwy przebieg dyskusji i nie dopuszczali do eskalacji emocji, które — jak podkreślił — wynikały ze strachu przed pominięciem istotnych kwestii.

Zaznaczył, że uczestnicy nie powinni być zmuszani do samodzielnego trasowania przebiegów dróg, ponieważ nie taka była ich rola. W odróżnieniu od GDDKiA nie są oni fachowcami. Poprosił Dyrektora (red. T. Kwiecińskiego) o reagowanie na sytuacje konfliktowe. Następnie zadał pytanie, co stanie się w przypadku, gdy samorządy nie wypełnią ankiet. Zapytał, jaki stopień reprezentatywności będzie uznany za miarodajny i czy odpowiedzi np. z trzech samorządów oraz pięciu organizacji społecznych będą wystarczająco miarodajne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za wypowiedź i potwierdził, że również apelował o zachowanie spokoju. Wyjaśnił, że w sytuacjach, gdy dyskusja zmierzała w niewłaściwym kierunku lub pojawiały się personalne odniesienia, prowadzący starali się reagować i przerywać takie wątki. Podkreślił, że celem było wzajemne poszanowanie uczestników.

Zaznaczył, że od początku deklarowano, iż uczestnicy nie będą trasować przebiegów dróg, ponieważ to zadanie należało do zespołu projektowego. Wyjaśnił, że rolą spotkań było omawianie kryteriów oceny już wytrasowanych wariantów. W odniesieniu do ankiet poinformował, że ich wyniki zostaną przedstawione wszystkim uczestnikom, a brak wypełnienia ankiety również zostanie odnotowany. Naszą rolą i obowiązkiem będzie wskazanie rekomendacji, w oparciu o którą ma się posłużyć Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przy przeprowadzaniu analizy wielokryterialnej. Podkreślił, że analiza ta będzie prowadzona z uwzględnieniem wypowiedzi uczestników spotkania oraz zgłaszanych przez nich uwag, tak aby w maksymalnym stopniu postulaty możliwe do uwzględnienia zostały uwzględnione w dokumentacji. Zaapelował, aby dalsza dyskusja była prowadzona zgodnie z ustaloną listą mówców, co pomoże zapewnić porządek i uniknąć wątpliwości.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Przedstawiła się jako rodowita warszawianka mieszkająca od 25 lat w Małopolsce. Wyjaśniła, że wyprowadzając się z Krakowa poszukiwała miejsca do życia cichego i spokojnego, bez drogi S7 ujętej w planach i rezerwie lokalizacyjnej terenu, i takie miejsce znalazła w gminie Wieliczka. Wskazała, że spokój jej oraz jej sąsiadów został całkowicie zrujnowany w 2022 r. po ogłoszeniu studium korytarzowego, w którym wariant z Wieliczki (wariant szósty) został oceniony najgorzej, a mimo to na Radzie Miasta Krakowa został przedstawiony jako najlepszy do dalszych analiz dla tej drogi. Zaznaczyła, że takie są fakty.

Następnie opisała, iż na mieszkańców spadła fala hejtu, przy czym nie miało znaczenia, że na terenie gminy znajduje się kopalnia soli, 700-letni zabytek wpisany na listę UNESCO. Zwróciła uwagę, że nikt, nawet władze kopalni soli, nie mają pełnej wiedzy, jak daleko sięgają stare komory, a niektórzy twierdzą, że znajdują się one nawet pod Bochnią. Wskazała, że jest to zabytek, którego jakiegokolwiek naruszenie może mieć poważne

konsekwencje, przypominając zdarzenie z lat 90., kiedy woda dostała się do części kopalni i centrum Wieliczki zapadło się o 2 metry.

Następnie stwierdziła, że teren wariantu wschodniego, o czym dyrektor (red. T. Kwieciński) doskonale wie, jest obszarem generującym różnego rodzaju niedogodności dla budowy drogi, a ponadto posiada cechę dyskwalifikującą, ponieważ nie przenosi ruchu z zakopianki. Zwróciła się z pytaniem, dlaczego wariant wschodni dwukrotnie odpadł z analiz i nie wszedł do STEŚ oraz na jakiej podstawie stało się to pod naciskiem jednej trzeciej opinii społecznej, określanej przez Kraków jako „strona społeczna”. Wskazała, że Kraków stanowi jedną trzecią tej strony społecznej, natomiast pozostałą część stanowią mieszkańcy obszarów wariantu zachodniego i wschodniego. Zapytała, na jakiej podstawie jedna trzecia strony społecznej spowodowała, że mimo wieloletniego doświadczenia w budowie dróg doszło – jak to ujęła – do precedensu, w którym strona społeczna „wywróciła stół” i zagroziła wariantom, które wcześniej zasadnie odpadły.

Kontynuując, zapytała, na jakiej podstawie zdecydowano się przywrócić warianty skrajne, jej zdaniem w celu zaspokojenia potrzeb Krakowa. Stwierdziła, że Kraków od 30 lat ma wpisaną drogę S7 na południu, jako rezerwę lokalizacyjną węzła Tuchowska. W odpowiedzi na wątpliwości z sali wskazała na możliwość odszukania i odczytania stosownej decyzji. Następnie poprosiła o nieprzerywanie jej, stwierdzając, że teraz ona ma głos.

Zwróciła się do zebranych z pytaniem, jak można narażać mieszkańców wariantu wschodniego na tak duży stres związany z procedowaniem tej inwestycji. Zapytała, dlaczego – skoro dwukrotnie w przeprowadzonych analizach, również w poprawionej analizie WAP⁴, wykazano, że wariant wschodni nie przenosi ruchu i nie odciąża zakopianki – zdecydowano się ponownie włączyć go do rozpatrywania.

Wskazała, że w jej ocenie wykonano „ukłon” w stronę południowej części Krakowa, gdzie od trzydziestu lat planowana jest droga S7. Następnie stwierdziła, że wszyscy obecni zastanawiają się, o co w tym procesie chodzi, ponieważ – jej zdaniem – nie chodzi o rzetelność, merytorykę ani o naukę. Zapytała, jaki jest rzeczywisty cel działań inwestora. Dodała, że jeżeli zamiarem jest poprowadzenie drogi jako wariant wschodni, to – jak stwierdziła – należałoby to wprost zakomunikować, zamiast „kontynuować tę szopkę”.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za wypowiedź i podkreślił, że celem zespołu nie jest „wciskanie” drogi komukolwiek. Wyjaśnił, że zespół został powołany w celu przeanalizowania i ustalenia warunków, które powinny zostać uwzględnione w analizie wielokryterialnej. Przypomniał, że zespół powołano po tym, jak zaprezentowane w listopadzie warianty spotkały się z dużym oporem społecznym oraz protestami. Zwrócił uwagę, że pojawiły się zarzuty

⁴ Wielokryterialna Analiza Porównawcza

dotyczące o nietransparentność, nieczytelność i niezrozumiałość procesu wyboru sześciu wariantów.

Wyjaśnił, że w związku z tym podjęto decyzję o wykonaniu „kroku wstecz” i przeprowadzeniu procesu eliminacji wariantów do etapu STEŚ w sposób jasny i czytelny, z pełnym udziałem strony społecznej. Dodał, że jednym z zarzutów było to, iż strona społeczna nie miała wpływu na to, jakie elementy są brane pod uwagę. Wskazał, że dlatego od wielu tygodni prowadzone są spotkania, podczas których omawiane są kryteria i uwagi zgłaszane przez uczestników, a te, które mogą zostać uwzględnione, są włączane do analizy wielokryterialnej, aby proces był transparentny i uczciwy.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Zapytała o cel nowej drogi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że celem drogi – zgodnie ze studium korytarzowym – jest przede wszystkim przeniesienie ruchu z południa Małopolski do Krakowa, a następnie jego dystrybucja na północ, wschód i zachód.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Uczestniczka ponownie zapytała, dlaczego – skoro wcześniej dwukrotnie wykazano, że wariant wschodni nie przenosi ruchu – został on ponownie przywrócony do analiz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że przenosi ruch, ale mniejszy. Natomiast warianty zachodnie zostały przywrócone, ponieważ podczas konsultacji społecznych w listopadzie zgłoszono zarzut, iż proces eliminacji wariantów był nietransparentny i nie było wiadomo, dlaczego warianty wschodnie zostały odrzucone. W związku z tym zdecydowano o przywróceniu wszystkich wariantów i przeprowadzeniu procesu w sposób jasny i dostępny dla wszystkich zainteresowanych.

Magdalena Pawlik, Komitet społeczny "Nie dla S7 przez Lednicę Górną"

Poprosiła o zaprotokołowanie, że przywrócenie wariantów nastąpiło – jak stwierdziła – na prośbę, a właściwie żądanie, jednej trzeciej strony społecznej, czyli południa Krakowa. Podkreśliła, że ani wariant wschodni, ani wariant zachodni nie zgłaszały takich żądań.

Wskazała, że mieszkańcy tych obszarów uznali, iż skoro proces został rozpoczęty i oba warianty odpadły, to inwestor przejdzie do dalszych prac. Dodała, że – w jej ocenie – błędy wykonawcy stały się podstawą do ponownego otwarcia procesu, co doprowadziło do powrotu wariantu wschodniego, mimo że wcześniej dwukrotnie został odrzucony. Ponadto jak można było usłyszeć chwilę wcześniej wariant wschodni nadal jest brany pod uwagę, ponieważ w niewielkim stopniu, ale jednak przenosi ruch.

Stwierdziła, że takie działania nie wyglądają dobrze i nie świadczą o gospodarności instytucji rządowej, jaką jest GDDKiA. Wyraziła obawę, że nawet jeśli droga zostałaby wybudowana w wariantcie wschodnim, zakopianka nadal będzie zakorkowana, co doprowadzi do konieczności budowy kolejnej drogi ekspresowej. Podkreśliła, że rozumie rozgoryczenie mieszkańców południa Krakowa, jeżeli jednak droga zostanie wybudowana gdziekolwiek indziej, zakopianka i tak się zatka, a Kraków będzie stał w korkach. Zakończyła stwierdzeniem, że mieszkańcy wariantu wschodniego stracą swoje domy, a mimo to problem komunikacyjny nie zostanie rozwiązany, co określiła jako przejaw niegospodarności.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że właśnie dlatego jednym z kryteriów decydujących o wyborze wariantów będzie kryterium określające, jaki ruch dana droga będzie przenosiła, a drugim – jaki zakres ruchu zostanie zdjęty z istniejącej drogi krajowej nr 7. Podkreślił, że z tego względu byłby daleki od formułowania stwierdzeń, iż proces ten prowadzi do niegospodarności.

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

Stwierdziła, że rozumie emocje wyrażone przez poprzednią uczestniczkę, jednak – w jej ocenie – celem obecnego procesu jest zapewnienie sprawiedliwego traktowania wszystkich obszarów. Wskazała, że nie zabiegała o warianty południowe, lecz w 2022 r. działania innych stron doprowadziły do tego, że wszystkie sześć wariantów znalazło się na terenie gminy Myślenice, w wielu jej miejscowościach.

Wyraziła wdzięczność za to, że głos strony społecznej został uszanowany, podkreślając, że nie była to jedna trzecia strony społecznej, lecz znacznie większa grupa obejmująca gminę Myślenice oraz inne gminy położone na południe. Zwróciła uwagę, że poprzednia wypowiedź odnosiła się wyłącznie do początku planowanej drogi, pomijając jej dalszy przebieg i koniec.

Następnie wyjaśniła, że jako strona społeczna nie wnioskuje o to, aby warianty przebiegały wyłącznie przez wschód. Wskazała, że jej oczekiwaniem było przedstawienie przez inwestora przeanalizowanych wariantów skrajnych, a nie ich wykluczenie na podstawie lakonicznego komunikatu, iż „nie przenoszą ruchu”, bez przedstawienia danych liczbowych. Podkreśliła, że oczekuje oceny każdego z wariantów – zachodniego, wschodniego i południowego – zgodnie z kryteriami w czterech grupach.

Dodała, że również strona społeczna z jej obszaru złożyła petycję dotyczącą niewpływu lobbystów politycznych i biznesowych na proces decyzyjny, ponieważ do takich sytuacji w jej opinii dochodziło. Wskazała, że obecny proces ma na celu wyeliminowanie niedomówień i zapewnienie maksymalnej transparentności, tak aby nikt nie był premiiowany z powodu posiadania gruntów w określonym miejscu. Podkreśliła, że zamiast spekulacji politycznych należy trzymać się mierzalnych danych, takich jak liczba wyburzeń, koszty oraz skala przeniesienia ruchu.

Odnosząc się do kwestii pomiarów ruchu, zgłosiła zastrzeżenie dotyczące GPR. Poinformowała, że jadąc tego dnia z Myślenic do Krakowa nie stała w korku na zakopiance, lecz dopiero od Libertowa. Jej zdaniem problemem jest odcinek autostrady A4. Zaapelowała, aby – podobnie jak inne strony proszą o nieodwoływanie się do Wieliczki – nie odwoływać się nieustannie do odcinka między Myślenicami a Krakowem, ponieważ ruch na tym fragmencie jest obecnie upłynniony. Wskazała, że powstało siedem kładek o wartości kilku milionów złotych każda oraz tunel w Krzyszkowicach o wartości 90 milionów złotych, co – jak podkreśliła – znacząco poprawiło płynność ruchu. Dodła, że planowana inwestycja w Opatkowicach, polegająca na budowie węzła i likwidacji sygnalizacji świetlnej, również poprawi sytuację.

Zakończyła stwierdzeniem, że przedstawianie zakopianki jako permanentnie zakorkowanej jest – w jej ocenie – zakrzywianiem rzeczywistości, ponieważ regularnie dojeżdża do Krakowa i nie doświadcza takich problemów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie jest to zakrzywianie rzeczywistości, lecz odniesienie do ruchu występującego obecnie. Przypomniał, że w prezentacji przedstawiono, jak ruch zmienia się w okresach szczytowych, takich jak weekendy i wakacje, i że wówczas sytuacja wygląda inaczej. Podkreślił, że rozmowa dotyczy perspektywy ponad dwudziestu lat, w której to, co dziś jest pikiem, stanie się standardem. Zaznaczył, że dlatego konieczne jest rozwiązanie problemu, który pojawi się w przyszłości.

Dodał, że inwestycje już zrealizowane lub planowane na drodze krajowej nr 7 zostaną uwzględnione w kryterium dotyczącym zdejmowania ruchu z istniejącej trasy. Wyjaśnił, że warianty, które zdejmą większy ruch, otrzymają więcej punktów, jednak wprowadzono ograniczenie, zgodnie z którym zdjęcie ruchu poniżej 50 000 pojazdów nie będzie premiowane dodatkowymi punktami, ponieważ ruch na poziomie 50 000 pojazdów powinien zapewniać poziom swobody ruchu „D” na całym odcinku drogi krajowej nr 7, co jednak nie oznacza komfortowej jazdy.

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

Wskazała, że w jej ocenie istnieją dwa istotne elementy wymagające doprecyzowania. Zaznaczyła, że występowanie pików ruchu w okresach wakacyjnych i weekendowych jest zjawiskiem ogólnopolskim i nie powinno stanowić podstawy do projektowania drogi wyłącznie pod kątem ich rozładowania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przeprósł za wejście w słowo, aby doprecyzować, że prognozy ruchu nie są oparte na pikach. Wyjaśnił, że przywołał je jedynie jako przykład obrazujący skalę obciążenia drogi, ponieważ obecnie w okresach szczytowych natężenie ruchu sięga około 70 000 pojazdów

na dobę, co prowadzi do znacznych utrudnień. Podkreślił, że w perspektywie 20 lat wartości te staną się średniodobowym ruchem, a nie jedynie ruchem szczytowym.

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

Uczestniczka zapytała, skąd miałby się wziąć tak duży wzrost liczby pojazdów.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Wyjaśnił, że wynika to z rozwoju obszarów aglomeracyjnych, co jest zjawiskiem obserwowanym w całej Polsce. Dodał, że jest jedna prognoza ruchu, która ma także zastosowanie w modelu GDDKiA. Wskazał, że zgodnie z prognozami demograficznymi obszary wokół dużych miast – takich jak Kraków, Poznań, Wrocław, Warszawa czy Gdańsk – rozwijają się, podczas gdy inne regiony kraju się wyludniają. Podkreślił, że w aglomeracjach koncentrują się miejsca pracy, szkoły i uczelnie, co generuje stały wzrost ruchu.

Wyjaśnił, że zjawisko to określane jest jako „rozlewanie się miast”. Wskazał, że brak odpowiedniej infrastruktury doprowadzi w przyszłości do poważnych problemów komunikacyjnych, a obecnie funkcjonujący jeden wlot do Krakowa od południa jest niewystarczający. Przywołał przykład Warszawy, gdzie podobny problem w rejonie Janek, gdzie łączą się trasy S7 i S8, został rozwiązany poprzez rozłożenie ruchu na kilka wlotów ekspresowych, a wcześniej tworzyły się kilometrowe korki.

Podkreślił, że kontynuowanie ruchu wyłącznie jednym wlotem doprowadzi do sytuacji, w której w ciągu kilku lat mieszkańcy nie będą w stanie dowozić dzieci do szkół, a w ciągu dekady – dojeżdżać do pracy.

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

Wskazała, że dlatego zaproponowano budowę drugiego ringu drogowego, który ma odciążać istniejący układ, BDI do A4.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Zauważył, że ring nie rozwiązuje tego problemu, poza tym też będzie przebiegał w tym obszarze i trzeba go będzie najpierw wyznaczyć.

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

Podkreśliła, że na odcinku między Rabką a Nowym Targiem obowiązują ograniczenia prędkości do 70 lub 90 km/h, ponieważ droga ta nie ma parametrów drogi ekspresowej. Zapytała w jaki sposób budowa drogi o większej liczbie pasów doprowadzi do powstania „wąskiego gardła” na południu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że ruch na południe do Myślenic będzie częściowo przejmowany przez planowaną Beskidzką Drogę Integracyjną (BDI). Dodał, że same Myślenice są istotnym generatorem ruchu, co wpływa na obciążenie drogi. Podkreślił, że prognozy ruchu nie wskazują na konieczność rozbudowy odcinka na południe od Myślenic, ponieważ jego przepustowość nie zostanie wyczerpana nawet w najdalszym horyzoncie czasowym.

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

Dopytała, czy w przypadku wariantów przebiegających bliżej istniejącej DK7 zwiększenie liczby pasów i warunków do prędkości 120 km/h, nie doprowadzi do powstania wąskiego gardła na odcinku o niższych parametrach od Stróży.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Odpowiedział, że na południu nie ma potrzeby zwiększania przekroju drogi, ponieważ obecny przekrój jest dostosowany do prognozowanego wzrostu ruchu z obecnych 30 tys. pojazdów do ok. 45-48 tys. w perspektywie 30 lat.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Uzupełnił, że nawet w takim przypadku przekrój dwie jezdnie po 2 pasy w każdym kierunku, będzie wystarczający. Przypomniał również, że wcześniejsze dane dotyczące wzrostu ruchu na południe od Myślenic wynikały z porównania z GPR 2020, kiedy na tym odcinku występowały utrudnienia związane z prowadzonymi robotami. Wskazał, że z tego samego powodu w GPR 2025 odnotowano minimalny spadek ruchu na DK7.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Podziękowała za to, że podczas spotkania padły dwie ważne odpowiedzi prostujące nieprawdziwe informacje funkcjonujące od czterech lat.

Wskazała, że pierwszym z takich nieprawdziwych twierdzeń było stwierdzenie, iż droga S7 mogłaby pełnić funkcję obwodnicy miasta wielkości Wieliczki. Podkreśliła, że zgodnie z informacjami przedstawionymi podczas spotkania drogi klasy S mogą pełnić funkcje obwodnic, ale wyłącznie dla dużych miast, a nie w warunkach występujących w omawianym rejonie. Dodała, że gmina Wieliczka, co wielokrotnie podkreślano na spotkaniach z mieszkańcami, nie planuje żadnej wschodniej obwodnicy. Oficjalnym stanowiskiem gminy jest potrzeba budowy obwodnicy zachodniej oraz łącznika między autostradą A4 a drogą krajową nr 94.

Drugim często powtarzaniem nieprawdziwym twierdzeniem jest to, że sytuacja na zakopiance poprawia się, ponieważ ruch miał tam spaść o około 2%. Wyjaśniła, że zgodnie z informacjami przedstawionymi podczas spotkania spadek ten nie wynika z poprawy warunków ruchu, lecz z faktu, że droga osiągnęła maksymalną przepustowość i nie jest w stanie przyjąć większej liczby pojazdów, co powoduje ucieczkę kierowców na

drogi alternatywne. Podaje przykład własnych doświadczeń, wskazując, że od dłuższego czasu wracając z rejonu jeziora Mucharskiego nie korzysta z zakopianki, ponieważ nawigacja regularnie kieruje ją na trasy boczne np. przez Skawinę, czego jeszcze kilka lat temu nie było.

Następnie zwróciła się do Dyrektora T. Kwiecińskiego z prośbą o konsekwentne prostowanie nieprawdziwych informacji, zwłaszcza tych dotyczących rzekomej „propozycji”, aby droga przebiegała od węzła Biezanów przez Wieliczkę, co jest często wykorzystywane w debacie publicznej.

Odniosła się także do wypowiedzi krakowskiego radnego dzielnicowego ze Swoszowic (red. Artura Markiewicza) zauważając, że w zależności od sytuacji ów radny raz przedstawia infrastrukturę drogową w swojej dzielnicy jako złą, innym zaś razem jako bez zarzutu. Określiła to mianem hipokryzji.

Wskazała, że podobnie należy reagować na pojawiające się już od kilku lat manipulacje dotyczące rzekomej rezerwy terenowej pod drogą S7 w Wieliczce. Podkreśliła, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wielokrotnie wyjaśniała, iż w Wieliczce nie było i nie ma rezerwy pod drogą S7, a jedynie rezerwa pod łącznik A4–94.

Odnosząc się do przykładu podanego wcześniej wskazała, że obecna rezerwa terenowa o szerokości 20 metrów, choć wcześniej mogła mieć około 33 metrów, i tak nie może być traktowana jako rezerwa pod drogę ekspresową. Dla drogi klasy S wymagane są szerokości rzędu 80–100 metrów. Dodaje, że mówienie o rezerwie obejmującej zaledwie około 2 km przy drodze o długości około 30 km jest kolejną manipulacją. Podkreśliła, że operowanie takimi nieprawdziwymi informacjami podważa sens pracy zespołu.

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

Doprecyzował, że jego wcześniejsza wypowiedź dotycząca „zastępowania inwestycji” nie odnosiła się do żadnej konkretnej obwodnicy, w tym obwodnicy Wieliczki. Wyjaśnił, że miał na myśli ogólną zasadę, zgodnie z którą droga ekspresowa mogłaby zastąpić jedynie inwestycję samorządową o znacznej długości, liczącej kilkanaście kilometrów, a nie krótkie odcinki o długości kilku kilometrów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poprosił, aby nie dopowiadać i nie nadinterpretować do swoich tez słów, które padają na spotkaniu, ponieważ celem zespołu było obiektywne ocenienie wszystkich przebiegów.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Podziękował za prostowanie nieprawdziwych informacji. Wskazał, że w jego ocenie podczas spotkania padły również wypowiedzi, które uznał za dezinformujące, w wypowiedź burmistrza Wieliczki dotycząca rzekomego braku samorządowców na sali.

Podkreślił, że spotkanie było przewidziane do godziny 15:00, a wypowiedź burmistrza padła po tej godzinie, co czyniło ją nieprawdziwą. Wskazał również, że w jego ocenie celem spotkania powinno być uspokojenie mieszkańców i przedstawienie logicznych argumentów, a nie „bicie piany”. Życzył więcej spokoju i mniej polityki członkom zespołu.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Skierował pytanie dotyczące terminu udostępnienia danych do CUPT-u⁵, wskazując, że CUPT oczekuje danych zarówno od GDDKiA, jak i od GUS-u⁶, a brak pełnych danych opóźnia prace. Zapytał również, kiedy w modelach ruchu zostanie uwzględniona nowa S7 w Krakowie, która jest już prawie ukończona (red. S7 Widoma-Kraków).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Powtórzył, że wszystkie prognozy ruchu zakładają docelowy układ sieci drogowej, w tym połączenie S7 w Mistrzejowicach. Podkreślił także, że GPR jest badaniem stanu faktycznego, a nie prognozą.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Wyjaśnił, że dane ruchowe dla dróg krajowych zostały przekazane do CUPT, natomiast dane dla dróg wojewódzkich nie zostały jeszcze przekazane, ponieważ nadal podlegały weryfikacji przez zarządy dróg wojewódzkich. Wskazał, że termin przekazania danych zależy od zakończenia tej weryfikacji, a nie od GDDKiA.

Dodał, że GDDKiA opiniuje dane, ale nie finansuje ich przygotowania. Wyjaśnił, że weryfikacja jest konieczna, ponieważ zdarzają się przypadki, w których dwa punkty pomiarowe na tej samej drodze, lecz w różnych województwach, wykazują rozbieżności. Podkreślił, że celem jest zapewnienie wiarygodności i spójności danych. Wskazał, że do sprawdzenia pozostały jeszcze trzy lub cztery województwa, w których konieczne jest zweryfikowanie dostownie kilku punktów pomiarowych. Dodał, że pozostałe dane zostały już zweryfikowane przez województwa oraz firmę koordynującą opracowanie. Zapowiedział, że pod koniec roku zostanie opublikowana jednolita mapa zawierająca wyniki ruchu zarówno na drogach krajowych, jak i wojewódzkich, uzupełniona o brakujące dane z odcinków oddanych do użytku w drugiej połowie roku np. droga S6.

Marcin Bergchauen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zaznaczył, że zależało mu przede wszystkim na tym, aby Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie wpływała negatywnie na to, co ma zostać przekazane przez zarządy dróg wojewódzkich, poprzez opóźnianie swoich opinii.

⁵ Centrum Unijnych Projektów Transportowych

⁶ Główny Urząd Statystyczny

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stanowczo zaprzeczył, żeby GDDKiA przyczyniała się do opóźnień. Podkreślił, że przekazywane informacje są kompletne i zgodne ze stanem faktycznym, a wszystkie działania realizowano w najkrótszym możliwym terminie. Wskazał, że nawet dane dotyczące Krakowa, mimo iż były to jeszcze dane nieoficjalne, zostały zaprezentowane, ponieważ było już formalne potwierdzenie ich weryfikacji.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zapytał o pomiar ruchu w Mistrzejowicach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że ten odcinek nie zostanie objęty bieżącym pomiarem, ponieważ zostanie oddany do użytkowania dopiero pod koniec roku. W związku z tym nie znajdzie się ani w pomiarach podstawowych, ani w pomiarach uzupełniających prowadzonych w tym cyklu. Zostanie natomiast uwzględniony w kolejnej edycji pomiarów.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zwrócił uwagę, że jest to problematyczne, ponieważ oddanie tego odcinka spowoduje znaczącą zmianę w układzie ruchu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przedstawiciel inwestora potwierdził, że zmiana ta została już uwzględniona w prognozach ruchu, które zakładają docelowy układ sieci drogowej. Podkreślił, że każda prognoza obarczona jest pewnym błędem. Wyjaśnił również, że na wschodzie Krakowa funkcjonują automatyczne punkty pomiarowe, które zostaną uruchomione po otwarciu nowego odcinka.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Zapewnił, że w następnej edycji GPR ta nowa droga na pewno będzie już uwzględniona.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaznaczył, że na etapie STEŚ właściwego oraz późniejszych etapów analizy trzech wariantów, w tym koncepcji programowej i projektu budowlanego, prognozy ruchu będą aktualizowane, aby zapewnić jak najbardziej wiarygodne dane do analiz. Dodał, że jest to proces ciągły, powtarzany kilkakrotnie, a jednym z powodów jest potrzeba stałej aktualizacji analiz akustycznych i rozwiązań dotyczących np. ekranów.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Powrócił do wcześniejszej propozycji dotyczącej wpływu ruchu z eski przez obwodnicę Krakowa. Wskazał, że przedstawiony wcześniej duży obszar analizy nie odzwierciedlał rzeczywistej sytuacji komunikacyjnej miasta. Podkreślił, że niestety droga o znaczeniu

krajowym pełni funkcję obwodnicy Krakowa, a problemy komunikacyjne występują m.in. w rejonie Skawiny i Wieliczki. W jego ocenie proponowane rozwiązania nie rozwiązują problemów obwodnicy Krakowa, szczególnie w sytuacji, gdy ruch z S7 od wschodu zostałby skierowany na ograniczoną liczbę węzłów np. od strony Skawiny, co spowoduje przeciążenie infrastruktury na odcinku ok. 1/3 obwodnicy Krakowa, z wyjściem na DK7.

Wskazał również, że na całej długości DK7 istnieją rezerwy terenowe umożliwiające jej modernizację, co też powinno być brane pod uwagę przy analizie wariantów. Wyraził żal, że gmina Wieliczka nie planuje budowy obwodnicy, mimo że również boryka się z poważnymi problemami komunikacyjnymi.

Dalej stwierdził, że wykonanie obwodnicy zachodniej Wieliczki nie jest możliwe z uwagi na kopalnię soli aż do granicy Krakowa. Ocenił ten argument jako absurdalny.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapytał, czy w związku z tym pojawia się jakakolwiek inna propozycja rozwiązania.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Wyjaśnił, że jego zdaniem należałoby powiązać ocenę wariantów z długością przebiegu po autostradzie, wyrażoną w kilometrach. Zazaczył, że nie jest jeszcze przesądzone, w jaki sposób należałoby to ująć, i wyraził nadzieję, że eksperci pomogą w wypracowaniu odpowiedniego rozwiązania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował, że zanim zostaną udostępnione formularze, (których publikacja została chwilowo wstrzymana w związku z wnioskiem dotyczącym zakończenia prac nad mapami), GDDKiA spróbuje przedstawić propozycję dodatkowego sposobu uwzględnienia tego kryterium już na gotowych formularzach.

Wyjaśnił, że formularze mają służyć zebraniu opinii strony społecznej, dlatego zgłoszona sugestia jak najbardziej zostanie przeanalizowana. Zapowiedział, że być może będą przygotowane trzy warianty oceny tego kryterium: pierwszy – zgodny z dotychczasową propozycją, drugi – oparty na średniej ważonej dla całego odcinka od węzła Rudno do węzła Targowisko, oraz trzeci – obejmujący jedynie odcinek od węzła Bielany do węzła Bieżanów. Uczestnicy zespołu będą mogli wyrazić opinię, który sposób oceny uważają za właściwy.

Grzegorz Kostecki, Stowarzyszenie Mieszkańcy dla ochrony dziedzictwa i środowiska, gmina Liszki

Przedstawił pytanie techniczne dotyczące GPR. Zapytał, czy technologia stosowana w pomiarach umożliwia analizę źródła i celu ruchu, tj. określenie, z których węzłów pojazdy wjeżdżają na zakopiankę i gdzie z niej zjeżdżają. Wskazał, że chodzi o możliwość

identyfikacji kierunków ruchu, co mogłoby pomóc w określeniu, po której stronie Wisły należałoby skanalizować ruch.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Wyjaśnił, że tego typu analiza jest elementem badań mobilności ruchu. Poinformował, że takie badanie zostało wykonane w Krakowie i zostało uwzględnione w analizach prognozy ruchu. Podkreślił, że GPR nie obejmuje informacji o źródłach i celach podróży, ponieważ dotyczy wyłącznie liczby pojazdów w przekroju drogi. Dane dotyczące kierunków ruchu są natomiast zaszyte w modelu ruchu, który był prezentowany podczas wcześniejszego spotkania.

Wyjaśnił, że model ruchu umożliwia określenie kierunków przemieszczania się pojazdów na każdym odcinku sieci drogowej. Wskazał, że model opiera się na macierzach ruchu, które zawierają informacje o liczbie pojazdów poruszających się w ciągu dnia i nocy, o strukturze rodzajowej ruchu oraz o relacjach między poszczególnymi obszarami. Dodał, że macierze ruchu w wersji oryginalnej CUPT obejmują około 2500 konektorów (z każdej gminy), jednak na potrzeby prognozowania ruchu część danych jest agregowana, ponieważ szczegółowość na poziomie całego kraju byłaby nadmierna.

Wyjaśnił, że obszar Krakowa i gmin podkrakowskich został w modelu dogęszczony, i uwzględniono w nim zarówno istniejącą sieć drogową, jak i drogi projektowane, które zostaną oddane do użytku w różnych latach po uruchomieniu S7. Podkreślił, że model ruchu jest aktualizowany na podstawie informacji pozyskiwanych od gmin, powiatów i województw dotyczących planowanych inwestycji drogowych. Podkreślił, że samorządy mogą przekazywać dane, o ile dysponują pieniędzmi na nie, natomiast w przypadku ich braku nie jest możliwe ich uwzględnienie. Celem prowadzonych aktualizacji jest większa wiarygodność modelu.

Następnie wyjaśnił, że prognoza ruchu stanowi wynik określonych założeń. Wskazał, że jeśli założono wpięcie drogi w określony węzeł lub węzły, to ruch rozłoży się zgodnie z zasadą naczyń połączonych. Dodał, że jeżeli około 50% pojazdów kierowało się do Krakowa, to ruch ten nie byłby kierowany przez Targowisko, z wyjątkiem niewielkiej liczby pojazdów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Uzupełnił, że problem był rozwiązywany numerycznie, ponieważ ostateczna analiza ma być przeprowadzona w formie matematycznej. Zachęcił uczestników, zwłaszcza tych, którzy dołączyli do prac zespołu w późniejszym etapie, do zapoznania się z prezentacją przedstawioną 12 marca w Warszawie oraz z kolejnymi prezentacjami udostępnionymi podczas spotkań. Wyjaśnił, że zawierały one szczegółowe omówienie tzw. flowbandów, czyli danych dotyczących źródeł i celów podróży, które były oparte na macierzy ruchu zaszytej w modelu.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnicy X Swoszowice

Odnosił się do pomiarów ruchu. Wskazał, że w analizie zabrakło uwzględnienia remontu prowadzonego na odcinku od ulicy Zadziele w Gaju do Lusiny, który trwał około dwóch i pół roku. Wyjaśnił, że w tym czasie cały ruch z kierunku Myślenic był kierowany przez Świątniki, Siepraw oraz okolice Wieliczki, co mogło znacząco zaburzyć wyniki pomiarów, zwłaszcza na ulicach Myślenickiej i Krzyżanowskiego. Zaznaczył, że w jego ocenie dane z tych punktów nie są rzetelne. Wskazał także na miernik z ul. Pokrzywnicza, który może być zawyżony. Zadeklarował gotowość pozostania po spotkaniu w celu doprecyzowania szczegółów.

W dalszej części zwrócił uwagę, że znaczna część mieszkańców gminy Wieliczka protestowała wspólnie z mieszkańcami Krakowa. Podkreślił, że nie należy przypisywać stronie protestującej intencji obrony wyłącznie interesów jednej gminy, ponieważ część mieszkańców Wieliczki nie otrzymała odpowiedniego wsparcia ze strony własnych przedstawicieli.

Następnie zwrócił się do dyrektora (red. T. Kwiecińskiego) z postulatem dotyczącym organizacji ostatniego posiedzenia zespołu. Wskazał, że terminy spotkań zostały już zmienione i poprosił, aby finałowe posiedzenie odbyło się nie w Warszawie, lecz w Krakowie. Uzasadnił, że decyzje dotyczące inwestycji powinny zapadać na miejscu, a organizacja spotkania w Krakowie byłaby korzystniejsza dla mieszkańców wszystkich zainteresowanych gmin. Zaproponował, aby spotkanie odbyło się w urzędzie wojewódzkim, o ile pozwoli na to dostępna przestrzeń. Zaznaczył, że choć może to stanowić utrudnienie dla pracowników GDDKiA, byłoby rozwiązaniem bardziej odpowiednim dla lokalnej społeczności. Zasugerował podjęcie decyzji w tej sprawie do 30 czerwca.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za sugestię i zapewnił, że zostanie ona wzięta pod uwagę. Wyjaśnił, że po ustaleniu możliwości organizacyjnych informacja o miejscu ostatniego spotkania zostanie przekazana uczestnikom. Dodał, że zespół regularnie przyjeżdża do Krakowa w pełnym składzie co dwa tygodnie, co potwierdza otwartość na organizację spotkań w tym mieście.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Stwierdziła, że w poprzednim etapie konsultacji zebrano 8700 podpisów poparcia dla działań komitetów społecznych. Podkreśliła, że mieszkańcy obdarzyli zaufaniem komitety społeczne, a nie instytucje publiczne, ponieważ komitety te broniły interesów całej gminy. Zaznaczyła, że po listopadowej prezentacji wariantów część obszarów nie była już zagrożona, obecnie zagrożone jest całe terytorium gminy, co uznała za bardzo złą wiadomość. Zapowiedziała pilnowanie interesów mieszkańców gminy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosił się także do kwestii związanych z utrudnieniami na północnym odcinku drogi krajowej nr 7. Wyjaśnił, że dlatego właśnie wskazywano, iż wyniki GPR, które sugerowały niewielki spadek ruchu, nie były w pełni wiarygodne. Podkreślił, że liczne prace budowlane prowadzone w tym rejonie zaburzyły pomiary, dlatego twierdzenie o spadku ruchu na odcinku od Głogoczowa do Krakowa nie było zasadne. Zwrócił uwagę, że ogólna tendencja na sieci dróg krajowych jest wzrostowa, szczególnie na terenach aglomeracyjnych.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Wyjaśniła, że nie przedstawia formalnej prezentacji ani pisma, lecz chciała podzielić się refleksją wynikającą z przebiegu dotychczasowych spotkań. Zauważyła, że podczas kolejnych posiedzeń omawiane są liczne kryteria, wagi, analizy, metodologie i kalkulatory, a także kwestie wywłaszczeń i odszkodowań. W jej ocenie można odnieść wrażenie, że uczestnicy zostali postawieni przed faktem dokonanym, iż droga musi zostać poprowadzona przez ten obszar.

Wskazała, że teren na wschód od Zakopianki, pomiędzy Krakowem a Myślenicami, jest silnie zurbanizowany, posiada liczne zabytki i wysokie walory przyrodnicze. Podkreśliła, że dyskusja dotyczy tranzytu, a sama sytuacja, w której znalazły się gminy, jest – jak określiła – nienaturalna i trudna do zaakceptowania. Zwróciła uwagę, że BDI ma zostać ukończona około 2031 roku, podczas gdy proces dotyczący S7 jest dopiero na etapie debat, co jej zdaniem rodzi pytania o okres przejściowy między tymi inwestycjami.

Wskazała również, że obecna sytuacja prowadzi do konfliktów pomiędzy społecznościami lokalnymi, które „przerzucają” drogę z jednego obszaru na drugi. Określiła to jako niepokojące zjawisko, przypominające bratobójczą rywalizację. Podkreśliła, że mieszkańcy różnych miejscowości funkcjonują w jednej społeczności, często mają rodziny i znajomych w sąsiednich gminach, dlatego nikt nie życzy innym negatywnych konsekwencji inwestycji.

Zwróciła uwagę, że choć zastosowanie narzędzi analitycznych może pozwolić na minimalizację wyburzeń i ominięcie obiektów chronionych, to w praktyce prowadziłoby to do poprowadzenia drogi w sposób wijący się pomiędzy istniejącą zabudową i ingerujący w krajobraz, co skutkowałoby całkowitym zniszczeniem charakteru tego regionu.

Podkreśliła, że obszar ten charakteryzuje się dużym zagęszczeniem cennych obiektów przyrodniczych i kulturowych, a bliskość drogi ekspresowej, nawet jeśli formalnie nie będzie naruszała zabytków, pozbawi je wartości.

Zwróciła uwagę, że w statystykach takie rozwiązania mogłyby wyglądać poprawnie, ponieważ nie dochodziłoby do fizycznej likwidacji obiektów, jednak w rzeczywistości oznaczałoby to degradację znacznej części regionu. W związku z tym postawiła pytanie,

dlaczego uczestnicy znaleźli się w sytuacji, w której rozważają przebieg drogi przez tak wrażliwy teren.

Wskazała, że strona społeczna została wciągnięta w analizowanie statystyk, metodologii i kryteriów, podczas gdy w praktyce oznaczałoby to konieczność prowadzenia trasy przez obszary o wysokiej wartości przyrodniczej i kulturowej. Podkreśliła, że jako obserwator społeczny nie chce uczestniczyć w procesie, który sprowadza się do wybierania najmniej szkodliwego wariantu w miejscu, które jej zdaniem w ogóle nie powinno być brane pod uwagę.

Stwierdziła, że teren na wschód od Zakopianki, pomiędzy Krakowem a Myślenicami, nie jest odpowiednim miejscem dla tranzytu. Wskazała, że gmina Siepraw nie posiada problemów komunikacyjnych, które wymagałyby rozwiązania poprzez budowę drogi ekspresowej, a sama droga klasy S nie rozwiązuje problemów lokalnych. Podkreśliła, że mowa jest wyłącznie o tranzycie, który miałby zostać poprowadzony przez obszar intensywnie zabudowywany od dwóch dekad.

Zwróciła uwagę, że w gminie Siepraw mieszkają rodziny wielopokoleniowe, a ze względu na bliskość zbiornika Dobczyckiego występuje tam specyficzny ekosystem. W centrum gminy można spotkać gatunki chronione, takie jak żurawie czy błotniaki stawowe. W jej ocenie nie można ograniczać się do analizy map i statystyk, lecz należy uwzględnić wartość przyrodniczą i kulturową obszaru, który jest istotny nie tylko dla mieszkańców, lecz dla całego regionu. Podkreśliła, że realizacja inwestycji mogłaby doprowadzić do zaniku tych gatunków.

Zapelowała o uwzględnienie tych aspektów, zaznaczając, że choć kryteria środowiskowe formalnie istnieją, to jej zdaniem teren ten w ogóle nie powinien być rozpatrywany jako potencjalny korytarz dla drogi ekspresowej. Wskazała, że mieszkańcy budowali tam swoje domy, szukając spokojnego miejsca z dala od miasta, a obszar ten jest cenny zarówno przyrodniczo, jak i historycznie.

Podkreśliła, że w XXI wieku należy patrzeć szerzej na układ sieci drogowej. Przypomniała, że podczas wcześniejszych spotkań pojawiały się propozycje spojrzenia na problem w szerszym kontekście. Odniosła się również do stwierdzenia, że droga S7 „doszła do Bieżanowa”, wskazując, że jej zdaniem należało analizować cały układ ringu wokół Krakowa, a nie tylko jego fragmenty.

Wyjaśniła, że droga S7 dochodzi do północnej części Krakowa i stanowi element ringu, podobnie jak droga S52 na północnym zachodzie. Są więc eski i autostrada. Zapytała, czy wiadomo było jak pójdzie dalej wschodnia część ringu krakowskiego na południe, a skoro nie to, dlaczego ta droga została nazwana S7?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że wynikało to z zaprognozowanego układu sieci, zgodnie z którym na zachodzie była droga S52, a po wschodniej stronie droga S7.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Wskazała, że oznaczenia dróg nie przesądzają o ich dalszym przebiegu, a wcześniejsze prognozy sieci drogowej nie determinują obecnych decyzji. Zaapelowała, by nie mówić, że droga S7 doszła do Bieżanowa, ponieważ ona dochodzi tylko do północy Krakowa, a dalej jest ring. Podkreśliła, że problem wynika z zawężenia perspektywy analitycznej, a nie z faktycznego stanu sieci.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Włączył się ze stwierdzeniem, że wcześniejsza wypowiedź nie dotyczyła tego, skąd droga ekspresowa miałyby się obecnie rozpoczynać.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zaznaczyła, że chciała odnieść się do pojawiających się podczas spotkania stwierdzeń, ponieważ jej zdaniem wpływały one na sposób postrzegania całego procesu, który był zawężony. Podkreśliła, że w rzeczywistości problem jest znacznie szerszy, choć w dyskusji często przedstawia się go w sposób uproszczony.

Wskazała, że podczas spotkania kilkakrotnie pojawiło się stwierdzenie, iż „S7 doszła do Bieżanowa”. Zaznaczyła, że chciała wyjaśnić, dlaczego takie sformułowanie jest mylące.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Wyjaśnił, że numeracja drogi jest elementem wtórnym i nie przesądza o jej dalszym przebiegu. Następnie przedstawił zarys historyczny. Wyjaśnił, że w pierwszej kolejności funkcjonowała autostrada A4, która stanowiła podstawowy element układu drogowego. Następnie projektowano drogi ekspresowe od północy, w tym drogę S7. Z uwagi na trudności związane z przejściem przez obszar Zielonek oraz północno-wschodnią część Krakowa w kierunku Balic i Modlniczki, trasę zaprojektowano po wschodniej stronie miasta. W pierwszej kolejności wybudowano odcinek od A4 do Huty, ponieważ istniała pilna potrzeba zapewnienia dojazdu do tego obszaru. Kolejne odcinki powstawały stopniowo, a obecnie Kraków posiada niemal pełną obwodnicę północną. W efekcie miasto zbliża się do posiadania pełnego ringu autostradowo-ekspresowego, co czyniłoby je jednym z nielicznych miast wojewódzkich z takim układem.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Odniosła się do argumentu, że droga ekspresowa ma stanowić impuls rozwojowy dla regionu. Wskazała, że obszar, o którym mówiła, nie potrzebuje takiego impulsu, ponieważ jest gęsto zabudowany, a w gminie brakuje już terenów pod inwestycje. Podkreśliła, że nie

jest to miejsce odpowiednie dla drogi tranzytowej. Przypomniała, że w poprzednich etapach konsultacji podkreślano, iż inwestycja ma być realizowana w porozumieniu z samorządami i odpowiadać na ich potrzeby. Zapytała, czy istnieje jakikolwiek wójt lub burmistrz, który popiera budowę tej drogi,

Wskazała, że sprzeciw społeczny jest powszechny. Podkreśliła, że od czasu ujawnienia pierwszych materiałów w listopadzie poprzedniego roku opór społeczny był bardzo silny. Wskazała, że mieszkańcy nie chcą tej inwestycji, a lokalne władze również jej nie popierają. Jej zdaniem droga nie przyniesie żadnych korzyści obszarowi, o którym mówiła, a jedynie doprowadzi do jego degradacji. Zwróciła uwagę, że w przestrzeni publicznej pojawiają się uproszczone wizualizacje i „łączenie kropek”, które nie odzwierciedlają realnych potrzeb.

Przedstawiła również dane dotyczące aktywności mieszkańców. Wskazała, że w gminie liczącej niespełna 10 tysięcy mieszkańców wysłano ponad 10 tysięcy pism do Generalnej Dyrekcji, zawierających merytoryczne argumenty. Dodała, że w ciągu tygodnia prawie 3 tysiące osób podpisało petycję, co stanowiło około 40% dorosłych mieszkańców gminy. Podkreśliła, że sprzeciw jest masowy i jednoznaczny.

W podsumowaniu uczestniczka stwierdziła, że nad gminą wisi widmo „zaorania” dużego obszaru poprzez budowę dwóch dróg ekspresowych: S7 oraz łącznika BDI, na terenie liczącym zaledwie 32 km². Wyraziła stanowczy sprzeciw wobec takiego rozwiązania, podkreślając, że reprezentuje głos wielu mieszkańców. Zwróciła uwagę, że nie chodzi o minimalizowanie wyburzeń, ponieważ zgodnie z wcześniejszymi wypowiedziami inwestora droga mogłaby zostać poprowadzona nawet kilka metrów od szkoły. Jej zdaniem cały proces odbywa się „w oparach absurdu”, a kluczowy jest czynnik ludzki, o którym nie wolno zapominać. Podkreśliła, że za analizami, mapami i modelami kryją się realne konsekwencje, jak wjazd ciężkiego sprzętu pomiędzy domy i zabytki mieszkańców. Zakończyła stwierdzeniem, że nie ma zgody społeczności na takie działania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że celem zespołu jest maksymalne uwzględnienie wszystkich elementów, o których mówiła uczestniczka, tak aby oddziaływanie przyszłej drogi było jak najmniejsze. Zapewnił, że będą poszukiwane rozwiązania techniczne minimalizujące ingerencję w zabudowę, krajobraz i inne wartości wskazane w wypowiedzi.

Przypomniał, że podczas wcześniejszych spotkań wiele osób wskazywało na potrzebę budowy nowego ciągu komunikacyjnego na omawianej relacji. Wyjaśnił, że istniejąca droga krajowa nr 7 w przyszłości utraci swoją przepustowość, co spowoduje przeniesienie ruchu na układ lokalny. Podkreślił, że w takim przypadku pojawiłyby się tam pojazdy, które nie powinny się na tych drogach pojawiać, co stanowiłoby realne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców.

Odnosząc się do kwestii tranzytu, wskazał, że jego udział w ruchu jest niewielki. Wyjaśnił, że dominującą część stanowi ruch generowany na linii południowej Małopolski do Krakowa, wynikający z lokalnych potrzeb mieszkańców regionu. Z tego powodu istnieje konieczność budowy nowego ciągu komunikacyjnego. Zapewnił, że zespół będzie poszukiwał takiego rozwiązania, które, uwzględniając wszystkie zgłaszane uwagi, zminimalizuje negatywne oddziaływanie inwestycji.

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

Zwróciła się z pytaniem dotyczącym wariantu zerowego. Wyjaśniła, że rozumie jego rolę jako wariantu porównawczego i poprosiła o doprecyzowanie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że wariant zero oznacza wariant bezinwestycyjny i jest niezbędny do przeprowadzenia analiz ruchowych oraz odniesienia wyników do stanu istniejącego.

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

Kontynuowała, podkreślając, że żadna z gmin nie wyraża chęci realizacji tej inwestycji. Wyraziła obawę, że budowa drogi mogłaby służyć przede wszystkim szybkiemu dojazdowi z innych części kraju do Zakopanego kosztem zniszczenia lokalnych terenów. Przypomniała, że podczas wcześniejszych spotkań z ust dr. Budzyńskiego padła deklaracja, iż jeśli analiza wykaże brak potrzeby budowy drogi, inwestor odstąpi od realizacji odcinka S7. Wskazała, że jej zdaniem istnieje duże prawdopodobieństwo, że właśnie taki będzie wynik analiz, ponieważ, jak przypomniała, dojazd z Myślenic do Krakowa odbywa się obecnie bez większych problemów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że obecna sytuacja nie odzwierciedla przyszłych warunków ruchowych. Wyjaśnił, że średni dobowy ruch na Zakopiance wynosi około 50 tysięcy pojazdów, a gdyby codziennie występowały natężenia charakterystyczne dla piątkowych popołudni lub niedzielnych wieczorów, sytuacja byłaby znacznie trudniejsza. Podkreślił, że większość kierowców korzysta z nawigacji, która skieruje ich na lokalne drogi, jeśli algorytm wskaże krótszy czas przejazdu, nawet o minutę czy dwie. Wskazał, że zespół obserwuje te zjawiska podczas częstych wizyt w regionie.

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

Zapelowała, aby nie przyspieszać procesu analiz ruchowych i poczekać na pomiary w Mistrzejowicach, które mają zostać wykonane w październiku. Podkreśliła, że jej zdaniem nie ma potrzeby podejmowania decyzji w pośpiechu, skoro obecnie ruch odbywa się płynnie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że ruch, który dołączy od północy od Mistrzejowic, w około 10% będzie kierował się na południe, natomiast pozostała część będzie ruchem generowanym przez aglomerację krakowską i południową część regionu.

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

Uczestniczka zwróciła uwagę, że ogłoszono decyzję ZRID dla obwodnicy Wadowic, a także że istnieją inne inwestycje, które mogą wpłynąć na upłynnienie ruchu, w tym planowane drogi boczne względem Zakopianki. Wskazała, że należy brać pod uwagę cały system drogowy, zaproponowała m. in. aby wpuścić BDI do A4.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że te elementy są analizowane. Odniósł się również do wcześniejszego głosu dotyczącego Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, wskazując, że jej wcześniejsze ukończenie będzie odpowiedzią na potrzeby komunikacyjne w okresie poprzedzającym ewentualną budowę S7.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Spytana czy modernizacja zakopianki i inwestycje, które jeszcze nie są zrealizowane, będą uwzględnione.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że te działania będą uwzględnione w analizach jako element wariantu zerowego, czyli wariantu bezinwestycyjnego.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, czy rozważano możliwość zastosowania większej liczby tuneli. Wskazała, że skoro na powierzchni występuje duże zagęszczenie zabudowy i obiektów chronionych, to być może należałoby rozważyć poprowadzenie większej części trasy w tunelach, nie tylko tam, gdzie jest to absolutnie konieczne, lecz również w innych miejscach, tak aby droga mogła przebiegać „na poziomie minus jeden”.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że na obecnym etapie zespół nie skupia się na trasowaniu ani analizowaniu konkretnych wariantów przebiegu. Podkreślił, że celem spotkań jest dialog ze stroną społeczną. Jednocześnie zaznaczył, że z uwagi na rosnącą liczbę obszarów wyłączonych z możliwości zabudowy, rozwiązania tunelowe są dostrzegane jako potencjalnie korzystne. Wskazał, że ze względu na ukształtowanie terenu istnieją warunki sprzyjające zastosowaniu tuneli, co mogłoby pozwolić na ograniczenie ingerencji w przestrzeń oraz zmniejszenie liczby wyburzeń. Dodał, że możliwe jest rozważenie wariantu, w którym większa część trasy zostałaaby poprowadzona w tunelu.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zaapelował, aby osoby zainteresowane tematem zapoznały się z komentarzami pojawiającymi się po protestach. Wskazał, że widać tam wiele głosów popierających budowę drogi, a także osób, które mają odmienne zdanie niż protestujący. Podkreślił, że liczba uczestników protestów maleje w czasie, a obecnie pojawia się coraz więcej osób, które opowiadają się za realizacją inwestycji i chcą, aby proces został zakończony w możliwie najbliższej przyszłości. Zaznaczył, że każdy powinien samodzielnie zweryfikować te informacje.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przedstawiciel inwestora podziękował za wypowiedź i przekazał informacje organizacyjne. Poinformował, że kolejnego spotkania, zaplanowanego w czerwcu nie będzie. Zaś do 30 czerwca zostaną opublikowane mapy oraz raport z poprzednich konsultacji, a także częściowy raport z dotychczasowych spotkań zespołu. Do tego czasu wstrzymane zostanie uruchomienie formularzy opinii. Po 30 czerwca, po udostępnieniu pełnego zestawu materiałów, formularze zostaną aktywowane.

Zapowiedział, że najbliższe spotkanie zespołu ds. S7 odbędzie się 10 lipca w Krakowie. Wyjaśnił, że okres wakacyjny oraz miesiące wrzesień i październik zostaną przeznaczone na przygotowanie analizy i podsumowanie dotychczasowych prac. Kolejne spotkania planowane są na październik.

Na zakończenie podziękował wszystkim uczestnikom za zaangażowanie, zgłaszane uwagi oraz obecność, zarówno na sali, jak i online, i poinformował, że zespół spotka się ponownie 10 lipca.

Spotkanie zakończyło się o 17:10.

Protokół sporządził: Kacper Michna, GDDKiA O/Kraków