



Zespół ds. S7 Kraków – Myślenice II posiedzenie

Kraków, 24 kwietnia 2026 r.



Agenda

- 11:00 – 11:15 Informacja w zakresie statusu zespołu i aktualnego harmonogramu
- 11:15 – 12:00 Kryteria główne (prezentacja i dyskusja)
- 12:00 – 12:30 Zasady określania wag podryteriów (prezentacja i dyskusja)
- 12:30 – 13:00 Podkryteria w grupie Społeczne (prezentacja)
- 13:00 – 13:15 Przerwa
- 13:15 – 13:45 Podkryteria w grupie Społeczne (dyskusja)
- 13:45 – 14:45 Mapa obszarów wyłączonych (aktualizacja)
- 14:45 – 15:00 Informacja w zakresie wyników GPR 2025

Harmonogram ogólny

27 marca 2026 r. - przekazanie materiałów do prac Zespołu

10 kwietnia 2026 r. - I posiedzenie (Kraków)

24 kwietnia 2026 r. - II posiedzenie (Kraków)

15 maja 2026 r. - III posiedzenie (Kraków)

29 maja 2026 r. - IV posiedzenie (Kraków)

12 czerwca 2026 r. - V posiedzenie (Kraków)

24 czerwca 2026 r. - VI posiedzenie (Kraków)

11 września 2026 r. - Warszawa

Zapowiedź III posiedzenia Zespołu

15 maja 2026 r. - III posiedzenie

- Prezentacja formularza opinii w zakresie wag kryteriów głównych
- Prezentacja formularza opinii podkryteriów w grupie Społeczne
- Podkryteria w grupie Ekonomiczne (prezentacja i dyskusja)
- Podkryteria w grupie Techniczne (prezentacja i dyskusja)
- Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonych

Zapowiedź IV posiedzenia Zespołu

29 maja 2026 r. - IV posiedzenie

- Prezentacja formularza opinii podkryteriów w grupie Ekonomiczne
- Prezentacja formularza opinii podkryteriów w grupie Techniczne
- Podkryteria w grupie Środowiskowe (prezentacja i dyskusja)
- Metody wyboru wariantów do STEŚ właściwego (prezentacja i dyskusja)
- Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonych

Zapowiedź V posiedzenia Zespołu

12 czerwca 2026 r. - V posiedzenie

- Prezentacja wszystkich formularzy opinii
- Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonych

Czas na uzupełnienie formularzy opinii

Zapowiedź VI posiedzenia Zespołu

24 czerwca 2026 r. - VI posiedzenie

- Prezentacja wyników z zebranych formularzy opinii
- Omówienie wyników z zebranych formularzy opinii
- Podsumowanie w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonej

Publikacja "Raportu z prac Zespołu" - lipiec 2026 r.

Zapowiedź spotkania 11 września 2026 r.

11 września 2026 r. - Warszawa

- Informacja w zakresie uwzględnienia "Raportu z prac Zespołu"
- Prezentacja wyników analizy wielokryterialnej
- Wybór wariantów do STEŚ "właściwego"

Doprecyzowanie zarządzenia GDDKiA powołującego Zespół

- jednoznaczne wskazanie **opiniodawczego** charakteru Zespołu
- cel prac Zespołu – **zebranie wniosków i uwag w zakresie kryteriów i wag które mają postłużyć do wyboru** optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego
- **zmiana z głosowań na formularze opinii** wypełniane przez stronę społeczną, samorządową i przedstawicieli wojewody po omówieniu wszystkich obszarów
- podsumowanie prac zespołu w formie raportu przedstawiającego wyniki zebranych formularzy

Zasady dyskusji w trakcie posiedzenia Zespołu

- Dyskusja z podziałem na tematy/obszary/zagadnienia
- Pozostajemy w obszarze działania Zespołu
- Listy osób chętnych do zabrania głosu (Sprawy organizacyjne, Kryteria główne, Podkryteria, Wolne wnioski)
- Szanujemy głos i zdanie innych
- Szanujemy swój czas

KRYTERIA GŁÓWNE

Kryteria główne

Do oceny wariantów proponuje się przyjąć cztery grupy kryteriów:

- Społeczne (SP)
- Ekonomiczne (EK)
- Funkcjonalno-techniczne (FT)
- Przyrodnicze (PR)

Grupy te pozwalają na ocenę wariantów inwestycji drogowej z różnych perspektyw, z uwzględnieniem społecznego, ekonomicznego, funkcjonalnego, technicznego i środowiskowego punktu widzenia. Dla każdej grupy dobiera się szczegółowe kryteria oceny (podkryteria) oraz ich wagi, zależne od specyfiki inwestycji i warunków lokalnych, jak również uwzględniające doświadczenie inwestora.

Kryteria główne

- **Społeczne (SP)**

Charakteryzują wpływ inwestycji na ludzi, relacje przestrzenne (np. kolizje z budynkami, kolizje z zasobami naturalnymi, kolizje z zabytkami)

Istota: minimalizacja negatywnych skutków społecznych

- **Ekonomiczne (EK)**

Dotyczą kosztów i korzyści finansowych związanych z inwestycją (np. szacowane koszty budowy)

Istota: wybór wariantu racjonalnego ekonomicznie

Kryteria główne

- **Funkcjonalno-techniczne (FT)**

Opisują sprawności techniczną, funkcjonalność, bezpieczeństwo, wykonalność (np. dostępność otaczającego obszaru do trasy, kolizje z sieciami, długość tuneli)

Istota: zapewnienie funkcjonalnej, bezpiecznej, trwałej trasy

- **Przyrodnicze (PR)**

Charakteryzują wpływ inwestycji na przyrodę (np. kolizje z obszarami Natura 2000, wycinka lasów)

Istota: ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko

Wagi grup kryteriów głównych

Podstawowy podział wag dla czterech głównych kryteriów jest równy, tj. po 25%.

Zespół ma możliwość modyfikacji tego podziału w przedziale od 15 do 35% na każde kryterium.

Ustalone wagi muszą sumować się do 100%. Przyjmujemy interwał na poziomie 5%.

Przykładowe podziały wag:

Kategoria (Q)	Propozycje podziału wag między główne kryteria					
	I	II	III	IV	V	VI
Społeczne (SP)	25%	30%	35%	35%	35%	...
Ekonomiczne (EK)	25%	20%	15%	15%	20%	...
Funkcjonalno-techniczne (FT)	25%	20%	15%	25%	15%	...
Przyrodnicze (PR)	25%	30%	35%	25%	30%	...

CZAS NA DYSKUSJĘ

(kolejność zgodna z zapisami
na liście)

Kryteria szczegółowe (podkryteria)

Jako źródło informacji do kryteriów szczegółowych wykorzystane zostaną dane pozyskane podczas inwentaryzacji obszaru objętego zamówieniem i uzupełnione o informacje uzyskane na etapie spotkań informacyjno-konsultacyjnych prowadzonych przez małopolski Oddział GDDKiA w listopadzie i grudniu 2025 r.

Propozycje innych podkryteriów powinny mieć oparcie w ogólnodostępnych źródłach danych.

Wyróżniamy dwa typy kryteriów:

- Stymulanta (ST) – oznacza kryterium, dla którego najkorzystniejszą jest największa wartość tego kryterium (im więcej, tym lepiej),
- Destymulanta (DE) – oznacza kryterium, dla którego najkorzystniejszą jest najmniejsza wartość tego kryterium (im mniej, tym lepiej).

Wagi podkryteriów

Procedura wagowania kryteriów szczegółowych (przypisania wag)

1. W analizie uwzględniamy tylko kryteria istotne

- poziom 1 – duża istotność
- poziom 2 – bardzo duża istotność
- poziom 3 – największa istotność

2. Wagowanie z wykorzystaniem skali punktowej

- skala 10-cio punktowa ważności podkryteriów
 - poziom 1 – ważność 1 do 3
 - poziom 2 – ważność 4 do 7
 - poziom 3 – ważność 8 do 10

Wagi podkryteriów

Procedura wagowania kryteriów szczegółowych (przypisania wag)

3. Normalizacja wag przez sumę do jedności

- wynikiem są wartość wag poszczególnych kryteriów szczegółowych,
- wagi kryteriów szczegółowych w obrębie danej grypy głównej sumują się do jedności (100 %).

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP):

1. Wyburzenia/rozbiórki budynków

1.1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi

Kryterium określa kolizję planowanej drogi z budynki mieszkalnymi, w tym domami jednorodzinnymi, domami w zabudowie bliźniaczej i szeregowej, oraz innymi obiektami mieszkalnymi.

Miara: Liczba kolizji – wyburzenie lub naruszenie obiektu [szt.]

Charakter: **DE**

1.2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi

Kryterium określa kolizję planowanej drogi z innymi budynkami jak budynki handlowo-usługowe (sklepy, centra handlowe, restauracje, inne obiekty związane z handlem i usługami), budynki użyteczności publicznej, budynki gospodarcze, garaże, zbiorniki, silosy, magazyny, stodoły.

Miara: Liczba kolizji – wyburzenie lub naruszenie obiektu [szt.]

Charakter: **DE**

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP):

2. Kolizje z obszarami rekreacyjnymi

2.1. Kolizja z terenami rekreacyjnymi

Kryterium określa kolizję planowanej drogi z terenami placów gier i zabaw, urządzonych parków, skwerów, zieleńców.

Miara: Liczba kolizji – wyburzenie lub naruszenie obiektu [szt.]

Charakter: **DE**

2.2. Kolizja z terenami sportowymi

Kryterium określa kolizję planowanej drogi z terenami sportowymi takimi jak stadiony i boiska sportowe, stoki narciarskie, korty tenisowe, baseny, kąpieliska.

Miara: Liczba kolizji – wyburzenie lub naruszenie obiektu [szt.]

Charakter: **DE**

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP):

2.3. Kolizja z terenami wypoczynkowymi

Kryterium określa kolizję planowanej drogi z terenami ośrodków wypoczynkowych, zespołami domów letniskowych.

Miara: Liczba kolizji – wyburzenie lub naruszenie obiektu [szt.]

Charakter: **DE**

3. Zakres oddziaływania inwestycji w buforze

3.1. Budynki mieszkalne w buforze do 100 m

Kryterium określa liczbę budynków mieszkalnych, w tym domów jednorodzinnych, domów w zabudowie bliźniaczej i szeregowej, oraz innych obiektów mieszkalnych, znajdujących się w odległości do 100 m od osi drogi.

Miara: Liczba budynków [szt.]

Charakter: **DE**

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP)

3.2. Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m

Kryterium określa liczbę budynków mieszkalnych, w tym domów jednorodzinnych, domów w zabudowie bliźniaczej i szeregowej, oraz innych obiektów mieszkalnych, znajdujących się w odległości od 101 m do 200 m od osi drogi.

Miara: Liczba budynków [szt.]

Charakter: **DE**

3.3. Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m

Kryterium określa liczbę budynków mieszkalnych, w tym domów jednorodzinnych, domów w zabudowie bliźniaczej i szeregowej, oraz innych obiektów mieszkalnych, znajdujących się w odległości od 201 m do 300 m od osi drogi.

Miara: Liczba budynków [szt.]

Charakter: **DE**

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP):

3.4. Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze do 300 m

Kryterium określa liczbę budynków o dużym znaczeniu społecznym w odległości do 300 m od osi drogi, w tym budynków oświatowych jak szkoły, przedszkola, żłobki, domy kultury, budynków użyteczności publicznej, szpitali, ośrodków zdrowia, ośrodków rehabilitacyjnych, zespołów sakralnych, klasztorów, miejsc wyznaniowych.

Miara: Liczba budynków [szt.]

Charakter: **DE**

4. Zasoby naturalne

4.1. Kolizje ze złożami – wody lecznicze

Kryterium określa kolizje planowanej drogi ze złożami objętymi eksploatacją wód leczniczych dostarczającymi surowce do przemysłu farmaceutycznego i uzdrowisk.

Miara: Powierzchnia kolizji – bezpośrednie zajęcie terenu [ha]

Charakter: **DE**

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP):

5. Zabytki w buforze 300 m

5.1. Zabytki w buforze do 300 m

Kryterium określa liczbę zabytków znajdujących się w buforze 300 m od osi drogi.

Zabytek to nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową (art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Miara: Liczba zabytków [szt.]

Charakter: **DE**

6. Cmentarze w buforze 300 m

6.1. Cmentarze w buforze do 300 m

Kryterium określa liczba cmentarzy znajdujących się w buforze 300 m od osi drogi.

Miara: Liczba cmentarzy [szt.]

Charakter: **DE**

PRZERWA DO 13:30

Podkryteria w grupie Społeczne

Proponowane kryteria w grupie Społeczne (SP):

8. Inne

8.1.

PROPOZYCJE PODKRYTERIÓW STRONY SAMORZĄDOWEJ i SPOŁECZNEJ

Informacja o zgłoszonych propozycjach w grupie Społeczne

Komitet Społeczny "Zawada Bez S7"

Propozycje kryteriów w grupie Społeczne (inne niż zaproponowane przez GDDKiA):

- Kolizje z zabudową wielopokoleniową
- Kolizje z przestrzeniami integracji społecznej (place, świetlice, miejsca spotkań)
- Udział mieszkańców miejscowości objętych oddziaływaniem (%)
- Kolizje z lokalną infrastrukturą techniczną (woda, kanalizacja, prąd)
- Jakość życia mieszkańców
- Wpływ na dziedzictwo kulturowe i lokalną tożsamość
- Dostępność do cmentarzy i miejsc kultu religijnego
- Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję
- Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców
- Bezpieczeństwo pieszych

Informacja o zgłoszonych propozycjach w grupie Społeczne

Komitety "S7 dla mieszkańców"

Propozycje kryteriów w grupie Społeczne (inne niż zaproponowane przez GDDKiA):

- Liczba osób wysiedlonych
- Budynki w strefie hałasu > 55 dB (dzień)
- Budynki w strefie hałasu > 45 dB (dzień)
- Kolizje ze strefą ochrony pośredniej Zbiornika Dobczyckiego
- Fragmentacja miejscowości - liczba sołectw/osiedli przeciętych przez korytarz
- Utrudnienia dostępu do infrastruktury społecznej - szkoły, szpitale, obiekty użyteczności publicznej po "złej" stronie trasy (bez bezpośredniego przejazdu)

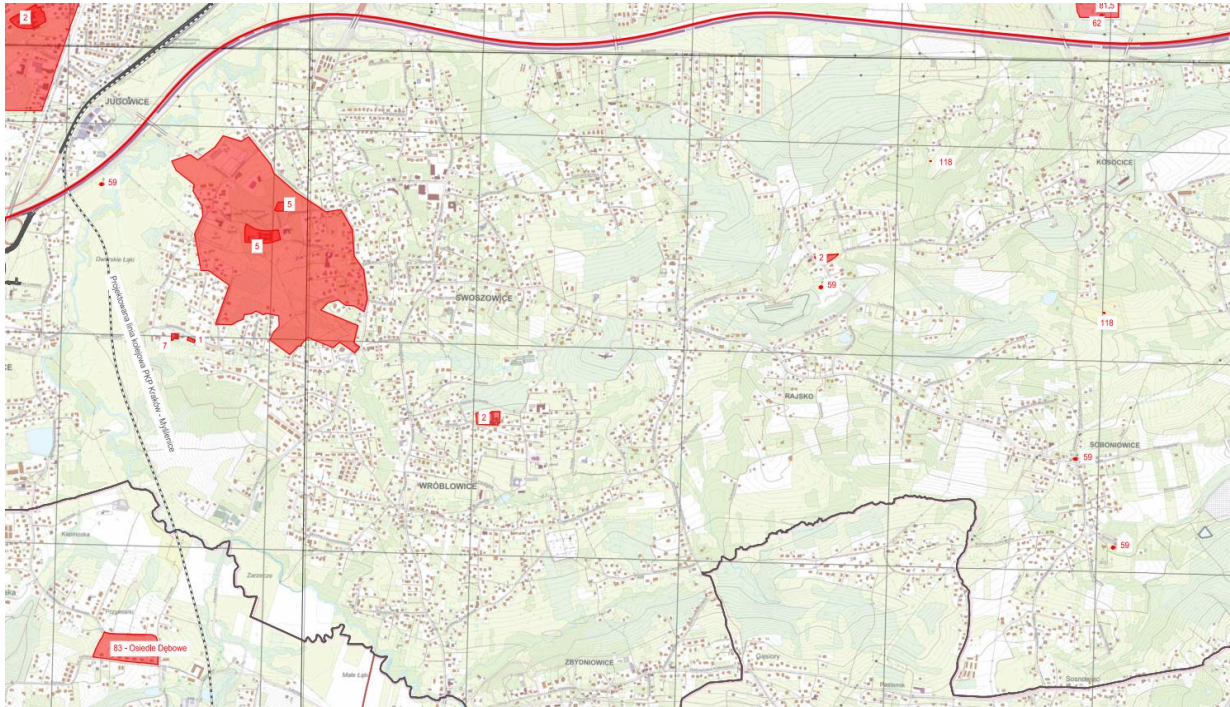
CZAS NA DYSKUSJĘ

(kolejność zgodna z zapisami
na liście)

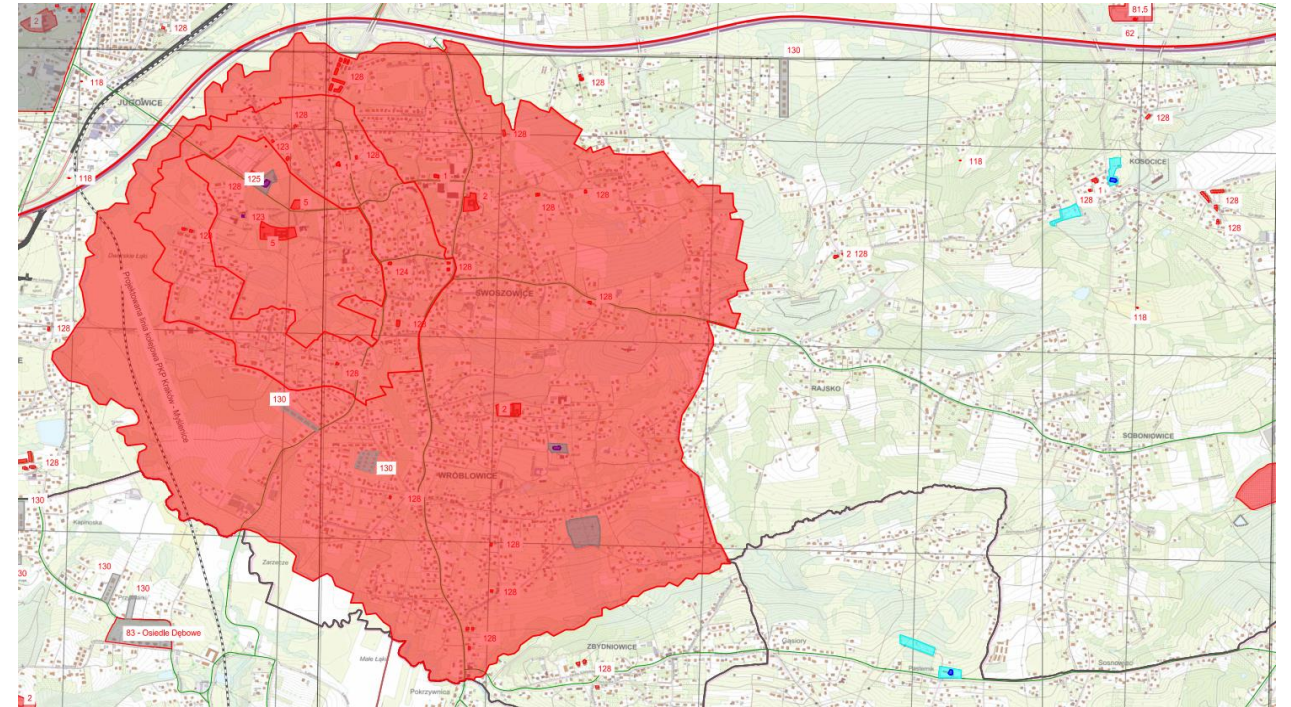
Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonych

Mapa obszarów wyłączonych

Było:

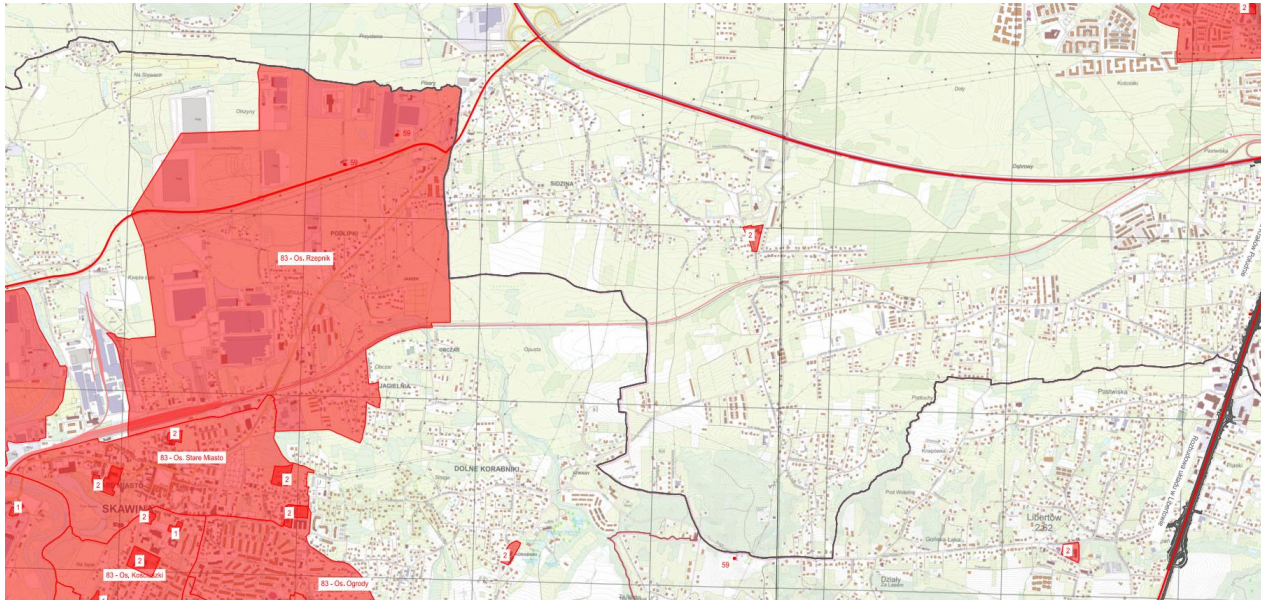


Jest:

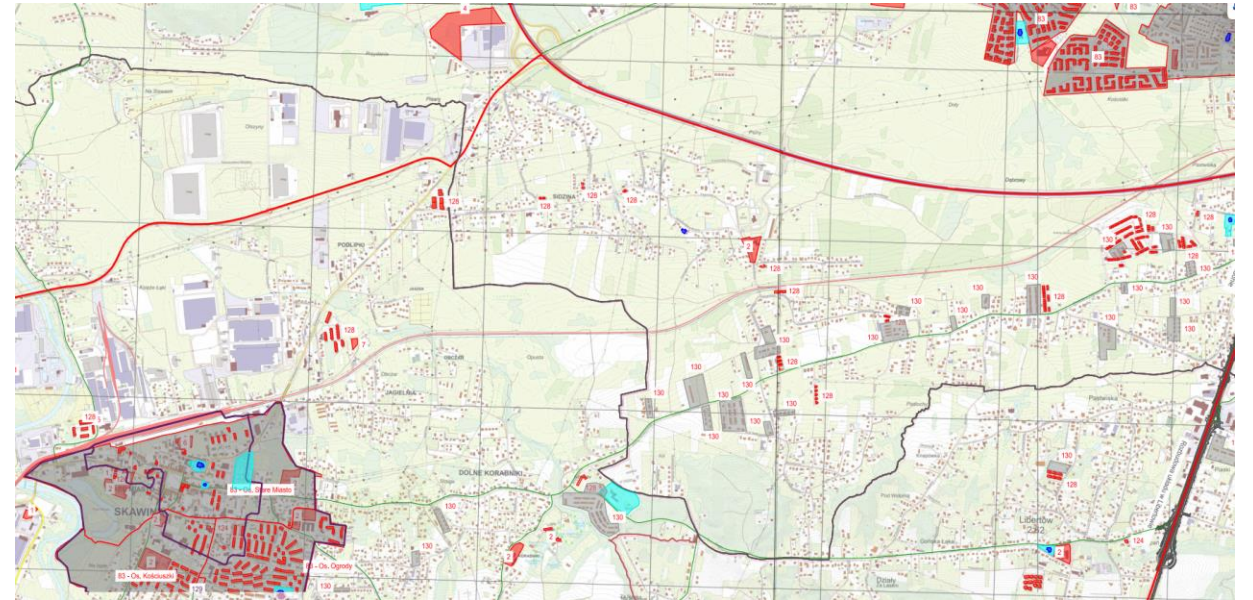


Mapa obszarów wyłączonych

Było:



Jest:



ZMR, GPR, AiPR, Flow Band - co to jest ?

ZMR – co to jest?



<https://zmr.cupt.gov.pl/publikacje/vademecum/>

Modelowanie zostało wykonane w Zintegrowanym Modelu Ruchu v 4. Bazuje on na prognozie demograficznej GUS z 2023 r., opracowanej na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2021.

Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) to zaawansowane narzędzie informatyczne opracowane przez [Centrum Unijnych Projektów Transportowych \(CUPT\)](#), służące do prognozowania ruchu pasażerskiego i towarowego w Polsce. ZMR wspiera planowanie inwestycji transportowych (drogi, kolej) na poziomie krajowym i lokalnym do 2050 roku. CUPT corocznie wydaje nową wersję ZMR uwzględniającą nowo oddane do ruchu drogi, koleje, nowe pomiary i badania, ludności, ruchu czy mobilności.



6.3.1 Prognoza ludności

Podstawa do prognoz ludności. W wyniku pojawienia się w 2023 r. nowych źródeł danych prognostycznych w postaci prognoz ludności na poziomie gminnym w Polsce (Prognoza ludności na lata 2023-2060, 2023, GUS) niniejsza aktualizacja prognoz (w odróżnieniu od wcześniejszych bazujących na autorskich szacunkach), odnosi się bezpośrednio do prognoz demograficznych GUS z 2023 r. w podziale na grupy ekonomiczne wieku, tj.:

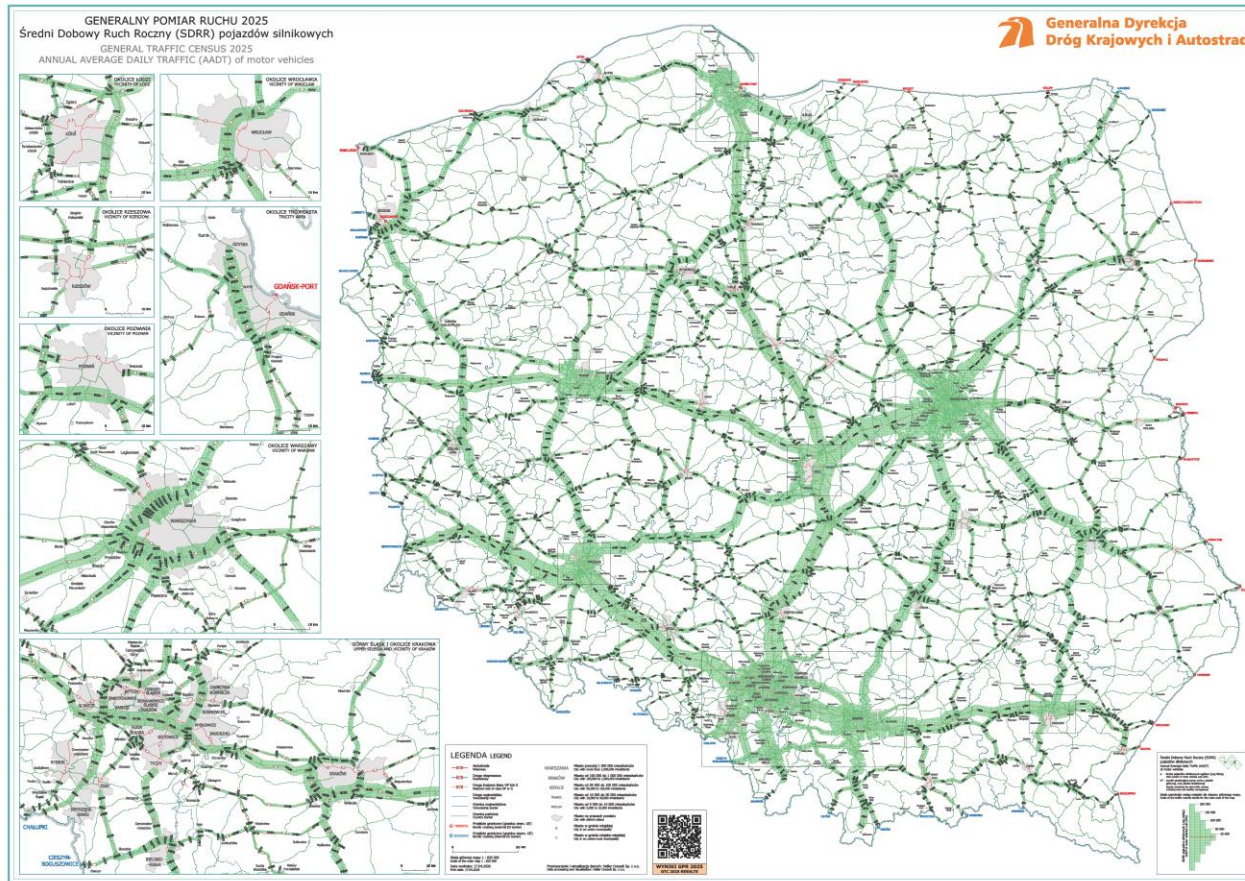
- Ludność ogółem
- Ludność w wieku przedprodukcyjnym
- Ludność w wieku produkcyjnym
- Ludność w wieku mobilnym
- Ludność w wieku niemobilnym
- Ludność w wieku poprodukcyjnym

ZMR – co to jest?

- Cel: ZMR umożliwia tworzenie scenariuszy prognostycznych, które pomagają podejmować lepsze decyzje dotyczące infrastruktury transportowej, zarządzania ruchem i polityki transportowej.
- Zakres: Model odwzorowuje macierze ruchu między wszystkimi gminami w Polsce, uwzględniając transport indywidualny oraz zbiorowy (kolej i autobusy).
- Zastosowanie: Wykorzystywany m.in. do analiz przepływów pasażerskich, analiz inwestycyjnych oraz badania wpływu różnych czynników na ruch.
- Aktualność: Obecna wersja ZMR obejmuje modele bazowe oraz prognozy na lata 2030, 2040 i 2050.

GPR – co to jest?

<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-2025>



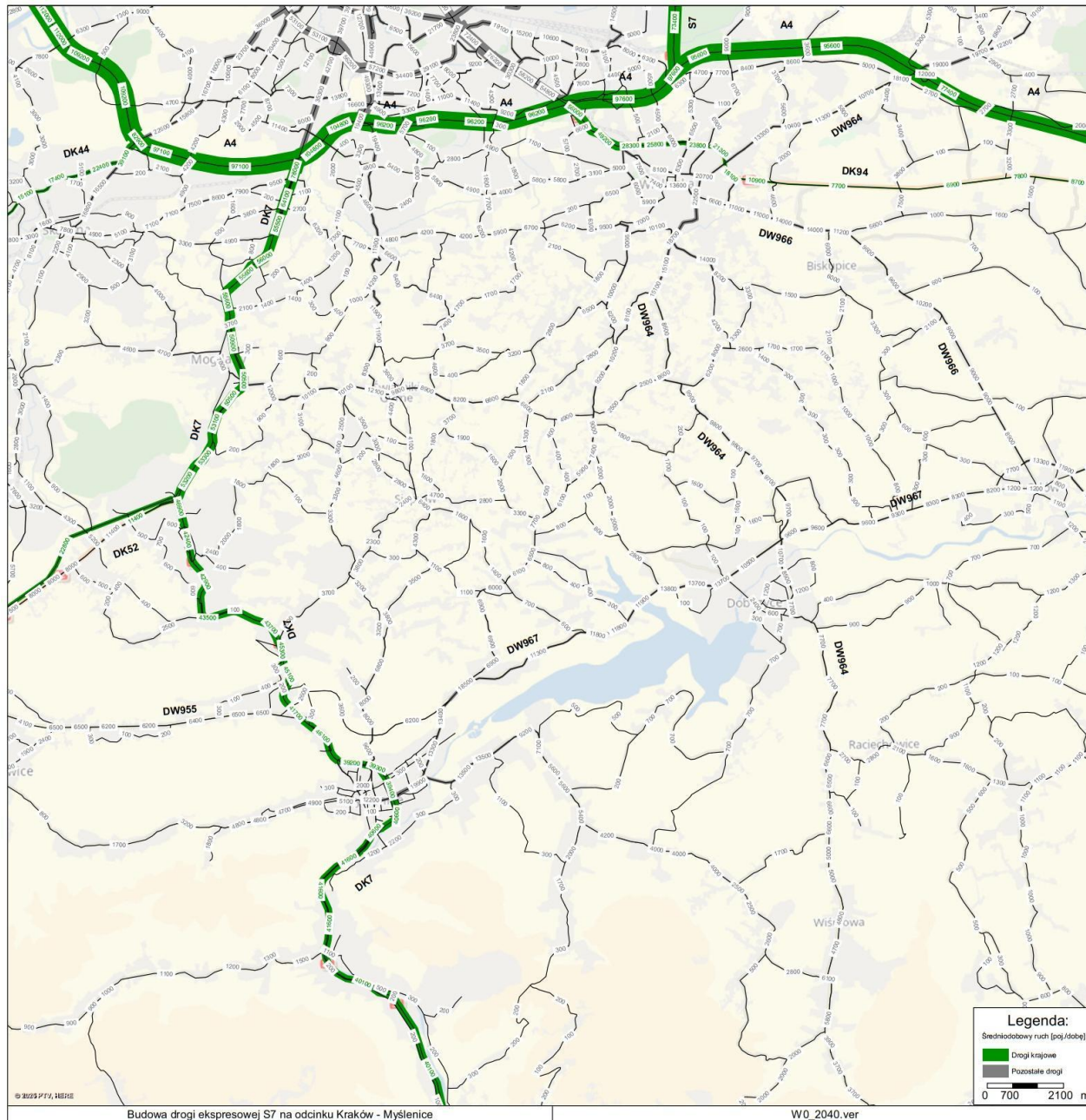
Generalny Pomiar Ruchu – cykliczne (co 5 lat) badanie natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w Polsce, realizowane przez GDDKiA.

AiPR – co to jest?

<https://www.gov.pl/web/gddkia/zalozenia-do-prognoz-ruchu>

AiPR to informacja o wielkości ruchu drogowego planowanego, niezbędna dla właściwego zarządzania infrastrukturą drogową, poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz optymalizacji przepływu pojazdów.

Wiedzę na temat zachowań użytkowników dróg dostarczają modele podróży (ZMR, PMT, IKMR). Modele ruchu/modele podróży są one matematycznym opisem zależności pomiędzy zagospodarowaniem przestrzennym, demografią i innymi parametrami socjoekonomicznymi a ofertą poszczególnych systemów transportu. Modele te, przy użyciu specjalistycznego oprogramowania, dają możliwość prognozowania ruchu drogowego na sieci transportowej, w tym określania liczby użytkowników transportu publicznego w przyszłości.

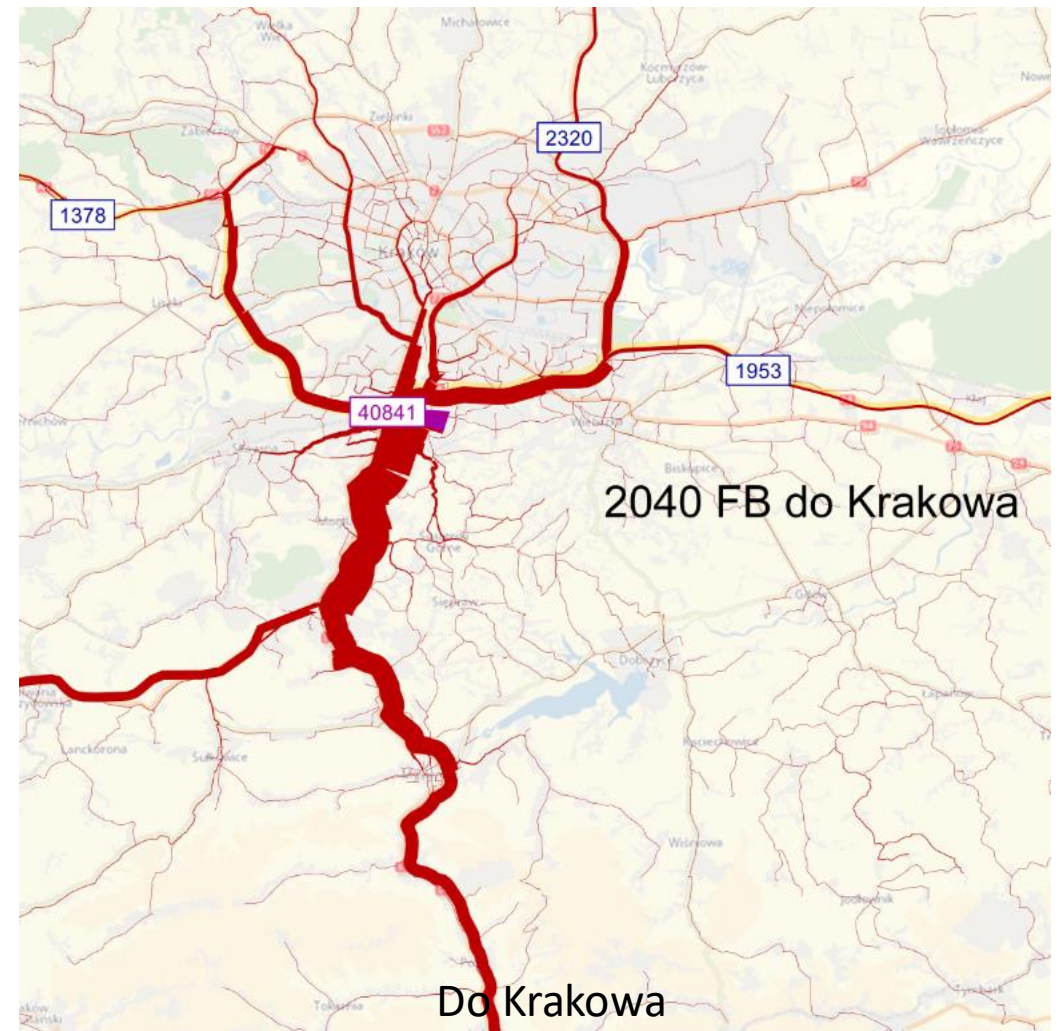
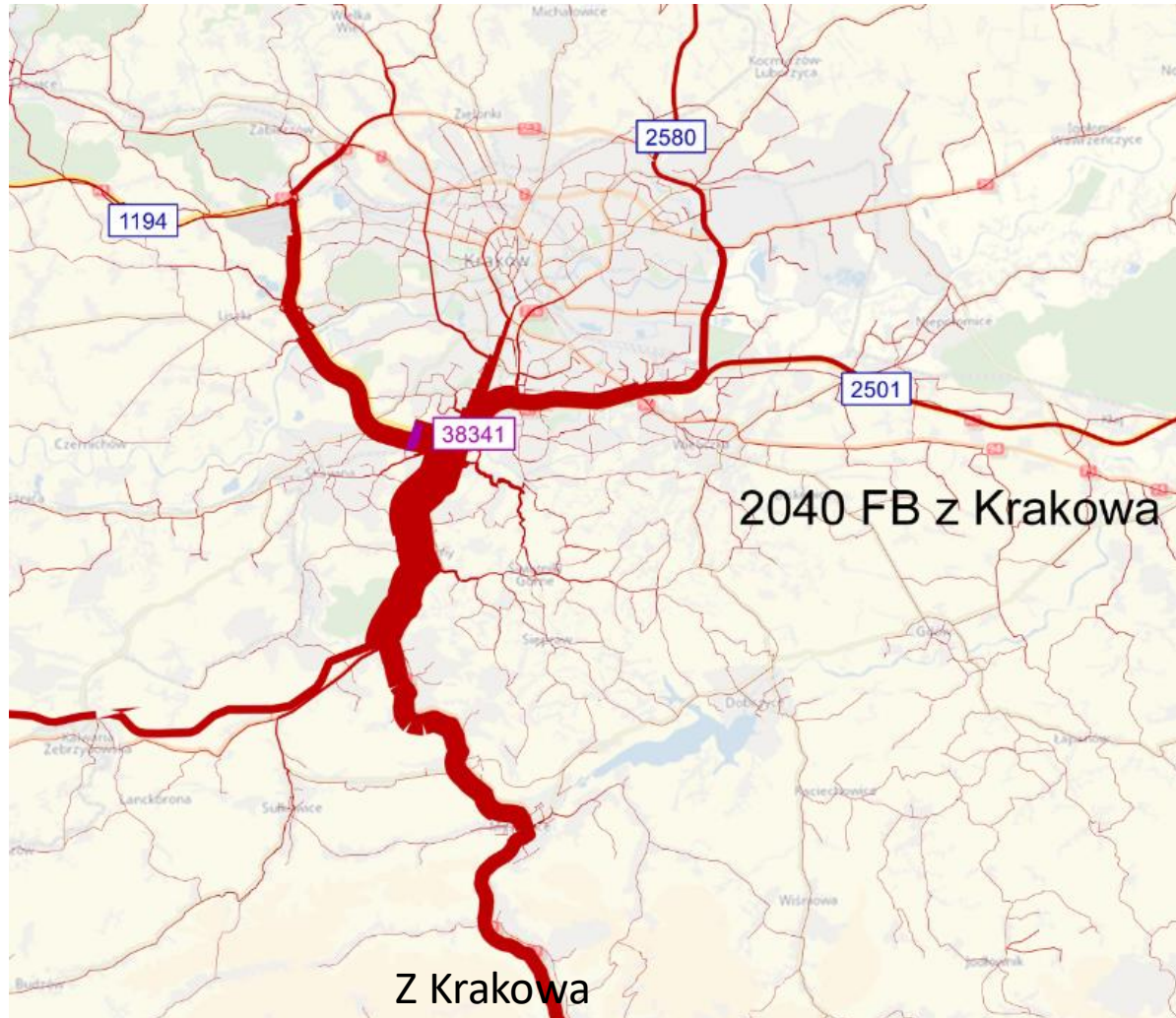


Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków - Mysłenice

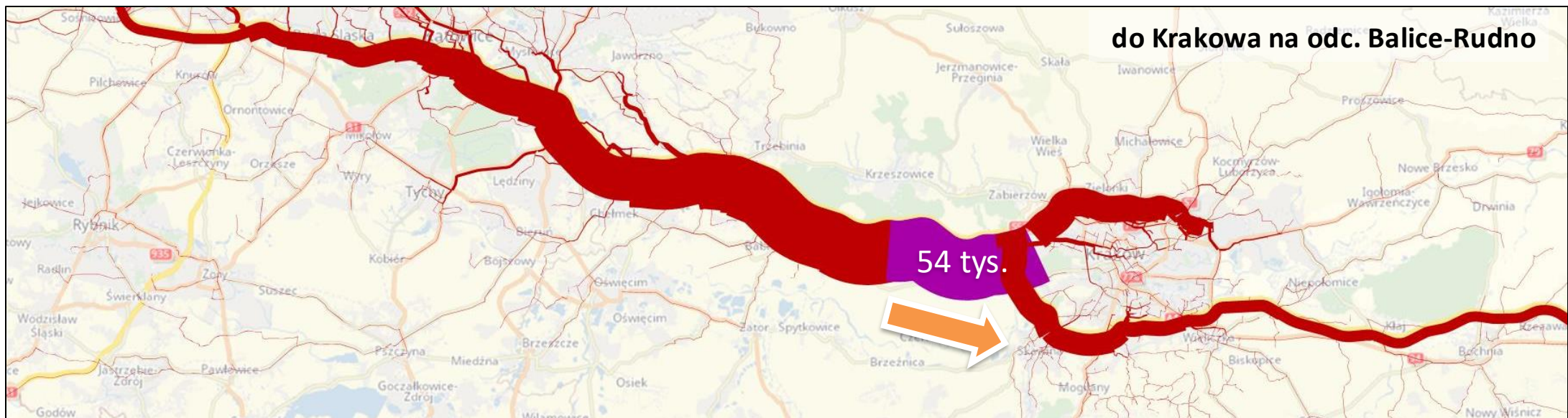
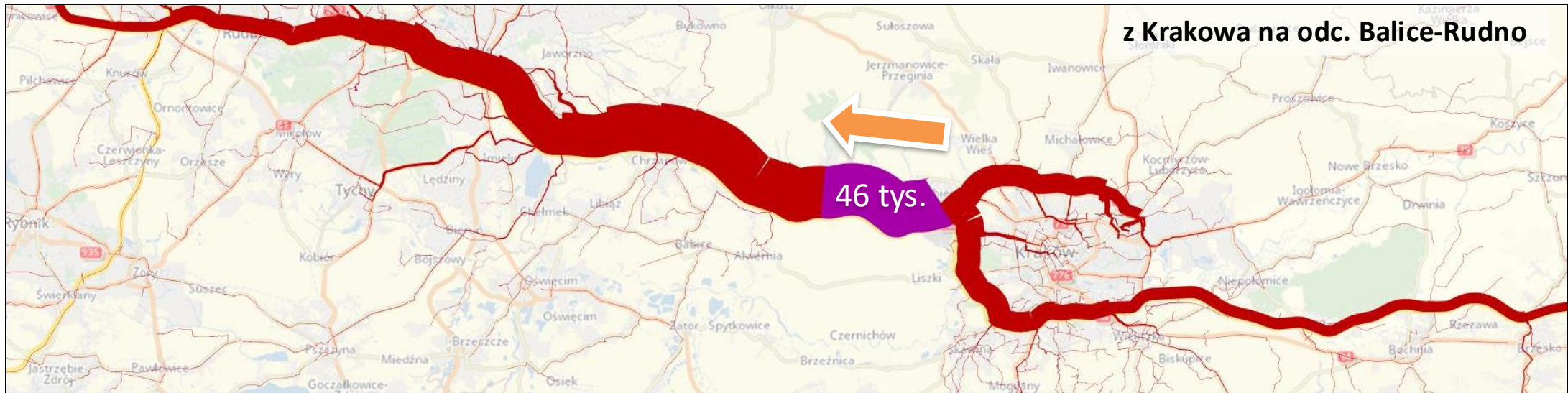
W0_2040.ver

FLOW BAND – co to jest?

Flow Bundle to narzędzie analityczne, które grupuje i wizualizuje wszystkie trasy (ścieżki ruchu) przechodzące przez wybrany punkt sieci w danym kierunku w danym roku prognozy. FB pozwala zobaczyć skąd i dokąd jadą użytkownicy, którzy korzystają z danego elementu sieci.



A4 od zachodu (Flow Bundle w 2040 r. W0)



A4 od wschodu (Flow Bundle w 2040 r. W0)





Dziękuję za uwagę