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

Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Raport z prac Zespołu

Warszawa, 21 października 2026 r.

Opracował Zespół w składzie:

Grzegorz Bednarczyk, Agnieszka Dahlman, Paweł Duciak, Elżbieta Falkiewicz, Anna Gołębiowska, Łukasz Kacała, Paweł Karpowicz, Anna Mróz, Adam Sakowski, Karolina Rak, Bartłomiej Sieńkowski, Tomasz Skowera, Tomasz Stańczak, Michał Woźniak

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa

Spis treści

1. Status i skład Zespołu 4
2. Opis działań podjętych przez GDDKiA 5
3. Posiedzenia Zespołu – podsumowanie informacji 7
3.1. I posiedzenie Zespołu 7
3.2. II posiedzenie Zespołu 8
3.3. III posiedzenie Zespołu 9
3.4. IV posiedzenie Zespołu 10
3.5. V posiedzenie Zespołu 11
3.6. VI posiedzenie Zespołu 13
4. Mapa obszarów wyłączonych 17
5. Wielokryterialna analiza porównawcza 18
6. Formularz opinii 18
6.1. Opis formularzy opinii 18
6.2. Zestawienie zebranych formularzy opinii 18
6.3. Wyniki z zebranych formularzy opinii 20
7. Wnioski 41
8. Załączniki: 43

1. Status i skład Zespołu

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

Zgodnie z § 4 Statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 5 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 9 lutego 2017 r. *w sprawie nadania statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad* powołany został Zespół do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego. Został on powołany na podstawie Zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 25 marca 2026 r. *w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego.* Zarządzenie nr 5 z 2026 r. zostało zmienione Zarządzeniem nr 13 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 14 maja 2026 r. *zmieniającym zarządzenie w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego.*

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

W skład Zespołu wchodzą:

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

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

- dr inż. Marcin Budzyński - Politechnika Gdańska,
- dr hab. inż. Janusz Bohatkiewicz - Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- dr hab. Dariusz Tłoczyński - Politechnika Gdańska,
- dr Edyta Majer - Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy.

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

2. Opis działań podjętych przez GDDKiA

W ramach podjętych działań GDDKiA dokonano przeglądu kierunków dalszego przygotowania inwestycji, czego rezultatem było:

- wycofanie rekomendacji GDDKiA dla sześciu wstępnych wariantów S7 zaprezentowanych publicznie 3 listopada 2025 r.;
- przejęcie koordynacji przygotowania przebiegu trasy S7 na obszarze województwa małopolskiego przez Centralę GDDKiA w Warszawie;
- wdrożenie bezpośredniego nadzoru Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- szerokie włączenie strony społecznej i samorządowej na wczesnym etapie prac przygotowawczych;
- powołanie Zespołu;
- zapewnienie transparentności prac Zespołu (posiedzenia organizowane w Krakowie i transmitowane online);
- zaangażowanie strony społecznej i samorządowej w określenie obszarów i kwestii ważnych dla oceny wariantów przebiegów drogi;
- zaangażowanie środowiska naukowego w prace Zespołu.

Powyższe zostało zaprezentowane stronie samorządowej i społecznej na spotkaniu, które odbyło się 12 marca 2026 r. w siedzibie Centrali GDDKiA w Warszawie[1)].

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

- istotne zwiększenie wagi kryteriów społecznych (nawet do 35 %) w stosunku do przyjętej pierwotnie przez wykonawcę STEŚ;
- omówienie wspólnie ze stroną społeczną i samorządową kryteriów oceny wariantów trasy S7 - część zaproponowanych kryteriów uległa modyfikacjom, a część wskazana przez stronę społeczną została ujęta w formularzach opinii;
- zebranie uwag i wniosków w zakresie kryteriów i podkryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego uwzględniających potrzeby społeczne, aspekty środowiskowe i ekonomiczne oraz wymogi techniczne;
- dokładna analiza i weryfikacja danych zebranych w oficjalnych rejestrach, usuwanie nieścisłości z ewidencyjnych baz danych;
- rozszerzenie obszaru analiz o tereny na zachód od Krakowa (Morawica), a w konsekwencji rozszerzenie zakresu map (m.in. z obszarami wyłączeń) o całą gminę Liszki;

[1)] https://www.gov.pl/web/gddkia/nowe-otwarcie-dla-s7-krakow--myslenice

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

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

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

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

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

3. Posiedzenia Zespołu – podsumowanie informacji

Dotychczas odbyło się sześć posiedzeń Zespołu. Spotkania odbyły się stacjonarnie w budynku Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie przy ul. Basztowej 22. Ponadto posiedzenia były transmitowane online na kanale GDDKiA w serwisie youtube. Siódme posiedzenie zaplanowane na 21 października 2026 r. również odbędzie się w ww. lokalizacji.

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

Harmonogram prac Zespołu (po zmianach) przedstawia się następująco:

27 marca 2026 r. - przekazanie materiałów do prac Zespołu
10 kwietnia 2026 r. - I posiedzenie
24 kwietnia 2026 r. - II posiedzenie
15 maja 2026 r. - III posiedzenie
29 maja 2026 r. - IV posiedzenie
12 czerwca 2026 r. - V posiedzenie
30 czerwca 2026 r. - przekazanie częściowego raportu z dotychczasowych prac Zespołu
6 lipca 2026 r. - uruchomienie formularzy opinii wraz z przekazaniem materiałów niezbędnych do wypełnienia formularzy opinii
10 lipca 2026 r. - VI posiedzenie
31 lipca 2026 r. - zakończenie zbierania formularzy opinii
21 października 2026 r. - publikacja wyników z zebranych formularzy opinii oraz Raportu z prac Zespołu
21 października 2026 r. – VII posiedzenie

3.1. I posiedzenie Zespołu

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

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

- wątpliwości co do roli Zespołu i legalności procedury,
- jakości i kompletności danych (np. map geodezyjnych, opracowań firmy IVIA),
- wyłączania niektórych obszarów z analiz,

- braku pełnej transparentności i dostępu do materiałów,
- obaw o wpływ inwestycji na mieszkańców, środowisko i gospodarkę lokalną.

Przewodniczący Zespołu wskazał, że:

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

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

Na skutek wniosków i zastrzeżeń zgłoszonych podczas I posiedzenia Zespołu zostało zmienione Zarządzenie nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 25 marca 2026 r.

3.2. II posiedzenie Zespołu

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

Wskazano cztery główne kryteria oceny wariantów:

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

oraz wagi głównych kryteriów:

- bazowo: 25 % każde kryterium,
- dopuszczalny zakres zmian: ±10 punktów procentowych (przedział od 15 do 35 %).

Strona społeczna zakomunikowała potrzebę zwiększenie wagi społecznej (nawet do 60 %), natomiast eksperci i GDDKiA poinformowali, że wymagana jest pewna równowaga między kryteriami głównymi. Mając na uwadze zrównoważony rozwój, musi być uwzględniony wpływ wszystkich kryteriów, co oznacza, że nie powinno się w sposób znaczący preferować

tylko wybranej grupy kryteriów. Propozycja 60 % dla jednego kryterium przekładałaby się na marginalizację wpływu pozostałych kryteriów.

Omówiono grupę kryteria Społeczne.

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

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

Kluczowe wnioski z II posiedzenia Zespołu:

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

3.3. III posiedzenie Zespołu

Najważniejsze zagadnienia:

- Zespół ma charakter opiniodawczy, a decyzje w zakresie wyboru wariantu należą do GDDKiA. Opinie przedstawicieli samorządów i strony społecznej będą przekazywane za pośrednictwem formularzy. Na ich podstawie zostanie opracowany raport z prac Zespołu wraz z rekomendacjami dla Generalnego Dyrektora w zakresie sposobu prowadzenia analizy wielokryterialnej, w tym wskazania kryteriów, które powinny zostać uwzględnione, oraz przypisanych im wag.
- W wyniku analizy wniosków zgłaszanych przez uczestników, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozszerzyła zakres analiz o cały obszar gminy Liszki, w tym rozważenie wariantu połączenia S7 z autostradą A4 – od rejonu Morawicy po okolice Niepołomic.
- Zaprezentowano sposób zbierania opinii za pomocą formularzy oraz omówiono formularze dotyczące podkryterium w grupie Społecznej. Struktura formularzy ma na celu ułatwienie ich wypełniania.
- Zaprezentowano kryteria w grupie Ekonomiczne i omówiono propozycje podkryteriów zgłoszonych przez komitet społeczny.

- Zaprezentowano proponowane podkryteria w grupie Funkcjonalno-Techniczne oraz omówiono propozycje podkryteriów zgłoszonych przez komitety społeczne.
- Trwa aktualizacja map obszarów wyłączonych, obejmujących m.in. tereny objęte szkodami górniczymi, uzdrowiska. Na mapach pojawiają się również obszary zabudowy, które w bazie danych obiektów topograficznych (BDOT) zostały sklasyfikowane jako zabudowa jednorodzinna, jednak w rzeczywistości w części przypadków stanowią zabudowę wielorodzinną. Obszary te są weryfikowane i analizowane pod kątem konieczności ich wykluczenia z przebiegów wariantów.
- Część przedstawicieli strony społecznej poinformowała o wstrzymaniu udziału w kolejnych spotkaniach Zespołu ze względu na liczne uwagi dotyczące:

    - braku pełnego dialogu,
    - niedostatecznych danych,
    - ryzyk środowiskowych i geologicznych.

  Jednocześnie strona społeczna zadeklarowała gotowość do wznowienia rozmów podczas spotkania zaplanowanego na dzień 11 września 2026 r. Uzależniła dalszy udział w posiedzeniach Zespołu od spełnienia określonych warunków.

3.4. IV posiedzenie Zespołu

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

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

Przedmiotowe pismo zostało skierowane do Ministra Infrastruktury.

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

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

Jednocześnie część komitetów nadal aktywnie współpracuje w ramach Zespołu.

Podczas spotkania poruszono temat uwzględnienia w analizie wielokryterialnej zgodności planowanej inwestycji z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wyjaśniono, że zgodnie ze specustawą drogową uzyskanie decyzji ZRID dla inwestycji drogowej nie jest uzależnione od zapisów miejscowych planów zagospodarowania

przestrzennego. Planowana droga nie jest ujęta w obowiązujących planach miejscowych żadnej z gmin, wykorzystanie tego kryterium na obecnym etapie nie miałoby charakteru różnicującego dla analizowanych wariantów.

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

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

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

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

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

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

Poruszono również kwestię udostepnienia danych z Generalnego Pomiaru Ruchu. Na początku lipca 2026 r. powinien być kompletny raport, który zostanie przekazany do wszystkich zainteresowanych instytucji.

3.5. V posiedzenie Zespołu

Omówiono skorygowany harmonogram działań:

- 30 czerwca 2026 r.: publikacja map obszarów wyłączonych, raport ze spotkań informacyjnych,
- 10 lipca: spotkanie Zespołu,

- 1-31 lipca: wypełnianie formularzy opinii przez uczestników,
- 21 października: publikacja wyników formularzy opinii i Raportu z prac Zespołu,
- 6 listopada: prezentacja wyników analizy wielokryterialnej i wariantów wybranych do STEŚ właściwego.

Uczestnicy spotkania zgłaszali wnioski i zarzuty:

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

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

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

Przeprowadzono dyskusję m.in. w zakresie:

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

Omówione zostały zmiany wprowadzone do map. Wskazano, że liczba obszarów do ominięcia znacząco wzrosła na skutek wniosków zgłaszanych podczas spotkań, szczególnie w odniesieniu do zabudowy w centrum miast. Rozpatrywane są również wnioski pisemne. W przypadku odrzucenia wniosku zostanie przedstawione szczegółowe uzasadnienie wraz z kryteriami oceny w zestawieniu planowanym do prezentacji do 30 czerwca 2026 r.

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

i weryfikowane. Podstawowym wskaźnikiem jest średniodobowy ruch roczny, uwzględniający zmienność dobową, tygodniową i sezonową oraz strukturę pojazdów.

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

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

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

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

Wnioski końcowe:

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

Informacje organizacyjne:

- publikacja materiałów: do 30 czerwca 2026 r.,
- kolejne spotkanie: 10 lipca 2026 r. w Krakowie,
- dalsze analizy w okresie wakacyjnym i jesienią.

3.6. VI posiedzenie Zespołu

Przedstawiono plan spotkania obejmujący m.in. omówienie aktualnego stanu prac, prezentację raportu ze spotkań informacyjnych, informację o formularzach opinii, omówienie map obszarów wyłączonych, analizę zgłoszeń mieszkańców i samorządów dotyczących wyłączeń oraz wolne wnioski. Ponadto przypomniano harmonogram dalszych prac.

Na spotkaniu przedstawiciel Komitetu Gmina Mogilany przeciw S7 i S52 zaprezentował materiał filmowy dotyczący procesu przygotowania wariantów S7. W swojej wypowiedzi wskazywał m.in. na utratę zaufania społecznego do procesu, zarzucał brak wyjaśnienia

wielu kwestii związanych z przygotowaniem wariantów, kwestionował sposób opracowania i prezentowania dodatkowych wariantów trasy, podnosił rozbieżności dotyczące liczby wyburzeń i kosztów poszczególnych wariantów, sposób prowadzenia konsultacji społecznych oraz komunikacji GDDKiA, znaczenie planowania strategicznego dla całej aglomeracji krakowskiej, sceptycyzm wobec formularzy opinii i przyjętych kryteriów oceny, inwestycja w korytarzu południowym może napotkać istotne bariery społeczne, środowiskowe i proceduralne.

Przedstawiciel Grupy inicjatywy mieszkańców osiedli: Barycz, Kosocice, Rajsko i Soboniowice zwrócił uwagę na znaczenie długofalowego planowania przestrzennego i utrzymywania rezerw terenowych pod inwestycje. Wskazywał również, że obecne konflikty są konsekwencją wieloletnich zmian koncepcji przebiegu S7, podnosił problem zabudowania terenów wcześniej przewidzianych pod inwestycje, a także apelował o większą rolę wiedzy eksperckiej w procesach decyzyjnych, wyraził przekonanie, że mieszkańcy będą nadal bronić swoich interesów wobec proponowanych rozwiązań.

Kolejno zabrał głos przedstawiciel Komitetu Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne, skupiając się na metodologii oceny wariantów. Skrytykował analizę wielokryterialną (MCA), argumentując, że zgodnie z interpretowanymi przez niego dokumentami Komisji Europejskiej podstawowym narzędziem oceny powinny być analizy kosztów i korzyści. Wskazywał, że analiza wielokryterialna może zniekształcać rzeczywistą skalę skutków społecznych, podnosił problem wpływu doboru wag na końcowy wynik oceny, a także wyraził obawy, że metoda może prowadzić do wyboru wariantów mniej korzystnych społecznie. Zaapelował do GDDKiA o zmianę metody oceny oraz do uczestników procesu o wstrzymanie się z wypełnianiem formularzy do czasu przedstawienia bardziej przejrzystego podejścia.

Przewodniczący Zespołu odniósł się do przedstawionych zastrzeżeń, wskazując, że kwestie dotyczące wag kryteriów oraz sposobu prowadzenia obliczeń były szczegółowo omawiane podczas poprzedniego spotkania z udziałem dr Budzyńskiego. Wskazał, że analiza wielokryterialna jest od lat stosowana przez GDDKiA przy przygotowaniu inwestycji drogowych, a wiele projektów realizowanych z jej wykorzystaniem uzyskało dofinansowanie unijne. Natomiast analiza kosztów i korzyści nie zastępuje analizy wielokryterialnej. Jest ona wykonywana dopiero na dalszym etapie, gdy do oceny pozostaje kilka wariantów, i koncentruje się głównie na aspektach ekonomicznych oraz ruchowych. Analiza kosztów i korzyści nie uwzględnia wielu zagadnień społecznych, takich jak liczba budynków położonych w sąsiedztwie trasy, dlatego na obecnym etapie konieczne jest stosowanie szerszego zestawu kryteriów. Zdaniem GDDKiA analiza wielokryterialna jest obecnie najbardziej odpowiednim i obiektywnym narzędziem do wyboru najlepszego wariantu przebiegu drogi. W odniesieniu do przedstawionego przez stronę społeczną przykładu Przewodniczący Zespołu nie kwestionował samych obliczeń, ale wskazał, że kluczowe znaczenie ma sposób przypisywania wag poszczególnym kryteriom. Podkreślił, że przy ustalaniu wag należy brać pod uwagę również skalę i liczbę ocenianych obiektów. Zaznaczył, że metodologia była analizowana w ramach Programu Rozwoju Innowacji Drogowych, a jej stosowanie zostało zarekomendowane przez środowisko naukowe. W jego ocenie podważanie tej metody jest trudne, ponieważ opiera się ona zarówno na

rekomendacjach ekspertów naukowych, jak i na wieloletnich doświadczeniach z realizacji inwestycji drogowych w całej Polsce.

W dalszej części spotkania prowadzono dyskusję w zakresie formularzy opinii, liczby kryteriów społecznych, map obszarów wyłączonych, podkryteriów odrzuconych lub nieuwzględnionych.

Kolejno przedstawiciel Komitetu Nie dla S7 i kolei w centrum Krzyszkowic zwrócił uwagę na sytuację gminy Myślenice - wszystkie analizowane rozwiązania kończą się w rejonie Myślenic, zapytał o możliwość analizowania alternatywy związanej z węzłem Lubień, podniósł problem skumulowania oddziaływań S7 i planowanej linii kolejowej, przypomniał analizy społeczne dotyczące szkół i przedszkoli znajdujących się w pobliżu wariantów D, E i F, apelował o uwzględnianie interesów gmin najbardziej obciążonych inwestycją.

GDDKiA podtrzymała stanowisko, wskazując, że południowe dowiązanie powinno wykorzystywać istniejący ciąg S7 w Myślenicach, pełna odpowiedzialność za wybór kryteriów pozostanie po stronie GDDKiA, formularze mają charakter opiniodawczy, a nie decyzyjny, wyniki ankiet zostaną opublikowane po zakończeniu procesu zbierania formularzy.

Kolejno GDDKiA dokonała podsumowania raportu ze spotkań informacyjnych:

- wpłynęło 11 368 formularzy konsultacyjnych,
- 89% uczestników wyraziło sprzeciw wobec wszystkich prezentowanych wariantów i wobec budowy S7 na południe od Krakowa,
- 11% wskazało preferowany wariant spośród prezentowanych rozwiązań.

Najczęściej zgłaszane kwestie dotyczyły wyburzeń, własności nieruchomości, hałasu i drgań, oddziaływań środowiskowych, wód i odwodnienia, osuwisk, lokalizacji węzłów, organizacji ruchu lokalnego, wiarygodności procesu konsultacyjnego.

Przewodniczący Zespołu wskazał na najważniejsze efekty prac Zespołu:

1. Wycofanie wcześniejszych rekomendacji dotyczących wariantów A-F.
2. Rozpoczęcie procesu analitycznego od nowa.
3. Zweryfikowanie danych przestrzennych oraz błędów w bazach danych.
4. Rozszerzenie obszaru analiz na zachód od Krakowa (w tym okolic Morawicy).
5. Włączenie przedstawicieli społeczności lokalnych do prac nad kryteriami.
6. Zaangażowanie środowiska naukowego do wsparcia metodologii.

Potwierdził także występowanie błędów obliczeniowych w części wcześniejszych opracowań firmy IVIA. Wskazał również, że ponowne przeliczanie starych wyników nie ma już praktycznego znaczenia, ponieważ analiza rozpoczynana jest od nowa przy nowych założeniach i nowym obszarze analiz.

Za najważniejszą zmianę uznano możliwość zwiększenia udziału kryteriów społecznych - z około 15% w poprzednich analizach do 30-35% w obecnie projektowanym modelu oceny.

Kolejno GDDKiA przedstawiła informacje o formularzach opinii. Wskazała na stan prac nad formularzami:

- przekazano uczestnikom szczegółową metodykę,
- przygotowano uproszczoną wersję formularza,
- udostępniono zestawienie wszystkich zgłoszonych kryteriów wraz z uzasadnieniami przyjęcia lub odrzucenia,
- doprecyzowano część kryteriów społecznych, funkcjonalno-technicznych i środowiskowych.

Poinformowano również, że na dzień spotkania wpłynęły: 3 formularze (2 kompletne i 1 częściowo uzupełniony).

Następnie zawiązała się dyskusja, która przesunęła się z kwestii przebiegu konkretnych wariantów na spór o metodologię wyboru przyszłych wariantów. Strona społeczna koncentrowała się głównie na krytyce analizy wielokryterialnej, konstrukcji kryteriów i formularzy opinii, natomiast GDDKiA podkreślała, że poprzedni etap został zamknięty, wcześniejsze warianty nie są rekomendowane, a proces wybierania nowych rozwiązań rozpoczyna się praktycznie od początku przy poszerzonym obszarze analiz, wypełnione formularze stanowić będą jeden z elementów wykorzystywanych przy przygotowywaniu rekomendacji dotyczących dalszego przebiegu procesu projektowego.

W dalszej części spotkania poruszono kwestie map i związanych z nimi obszarów wyłączonych. Dodatkowo GDDKiA zadeklarowała publikację map obszarów wyłączonych na stronie internetowej Zespołu.

Przedstawiciel Grupy inicjatywy mieszkańców osiedli: Barycz, Kosocice, Rajsko, Soboniowice przedstawił prezentację o zagrożeniach hydrogeologicznych związanych z terenami eksploatacji soli. Celem prezentacji było wykazanie, że tereny związane z eksploatacją soli mogą pozostawać niestabilne przez dziesięciolecia i wymagają szczególnej ostrożności przy planowaniu dużych inwestycji.

W końcówce spotkania:

- przedstawiciel Stowarzyszenia „RatujMY Dolinę Wilgi” wskazał na potrzebę uwzględniania problemów komunikacyjnych mieszkańców, zwracał uwagę, że część samorządowców nie zawsze prezentuje stanowiska identyczne ze stanowiskiem wszystkich mieszkańców, apelował o bardziej obiektywne spojrzenie na potrzeby transportowe regionu.
- Przedstawiciel Komitetu społecznego „NIE DLA S7 PRZEZ SYGNECZÓW” argumentował, że skoro wcześniej analizowano już sześć wariantów w południowym korytarzu, trudno będzie znaleźć tam rozwiązanie istotnie lepsze społecznie.
- Przedstawiciel Komitetu „Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki” przypominał, że sprzeciw społeczny występował również na terenach wschodnich, a nie tylko w obszarze wariantów A-F.
- Przewodniczący Zespołu podkreślał, że celem jest ponowna, obiektywna analiza całego obszaru bez z góry przyjętych preferencji.

4. Mapa obszarów wyłączonych

W trakcie prac Zespołu jednym z kluczowych zagadnień była aktualizacja map obszarów wyłączonych, tj. obszarów do bezwzględnego ominięcia przy trasowaniu możliwych wariantów drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice. Proces ten miał charakter ciągły i był prowadzony zarówno w oparciu o dane przestrzenne oraz analizy eksperckie, jak i o uwagi zgłaszane przez przedstawicieli strony społecznej i samorządowej. Przyjęto zasadę, że z dalszych analiz wyłączane są obszary, na których realizacja inwestycji mogłaby powodować szczególnie istotne konflikty społeczne, środowiskowe lub techniczne.

Zespół prowadził również działania zmierzające do weryfikacji obszarów zabudowy. Potrzeba ich podjęcia wynikała m.in. z faktu, że na mapach wskazywane były tereny sklasyfikowane w Bazie Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) jako zabudowa jednorodzinna, podczas gdy w rzeczywistości część z nich stanowiła zabudowę wielorodzinną. Kwestia obszarów wyłączonych była także przedmiotem rozmów prowadzonych podczas spotkań przedstawicieli GDDKiA z włodarzami gmin, które stanowiły dodatkowe źródło informacji o lokalnych uwarunkowaniach przestrzennych i społecznych. Obszary będące przedmiotem analiz stanowiły także uzdrowiska, tereny objęte szkodami górniczymi, cmentarze, szkoły, obiekty kultu religijnego, zwarte tereny zabudowy mieszkaniowej oraz inne obszary wymagające szczególnej ochrony. Każde zgłoszenie podlegało indywidualnej weryfikacji pod kątem zasadności objęcia danego terenu bezwzględnym wyłączeniem z analiz.

W kolejnych miesiącach prowadzono systematyczną weryfikację i korektę map, uzupełnianie danych wyjściowych oraz analizę zgłoszeń dotyczących nowych obszarów proponowanych do wyłączenia. Efektem tych prac było istotne zwiększenie liczby obszarów wyłączonych względem stanu początkowego, w szczególności w odniesieniu do terenów zabudowanych. Jednocześnie rozszerzono obszar analiz o gminę Liszki i rejon Morawicy.

Systematycznie publikowano aktualizacje map obszarów wyłączonych. Rozpatrywane były wszystkie zgłoszone wnioski wraz z przedstawieniem uzasadnienia dla przypadków nieuwzględnienia postulowanych wyłączeń. Dzięki temu mapy obszarów wyłączonych stały się jednym z głównych narzędzi uwzględniania uwarunkowań lokalnych i postulatów zgłaszanych w procesie dalszych analiz.

Ostatnia publikacja zaktualizowanych map obszarów wyłączonych została udostępniona 14 października 2026 r. Jednocześnie mapy nie mają charakteru ostatecznego i będą podlegały dalszej weryfikacji oraz aktualizacji w toku prowadzonych prac. Dalsze analizy będą koncentrowały się w szczególności na weryfikacji, czy wytrasowane warianty przebiegu drogi ekspresowej S7 nie będą ingerować w obszary, które zgodnie z przyjętymi założeniami i kryteriami powinny zostać objęte wyłączeniem.

Jednocześnie należy wskazać, że fakt istnienia obszaru do bezwzględnego ominięcia nie oznacza automatycznie zakazu przestrzennego przebiegu osi drogi pod danym terenem. Wariant tunelowy, który nie narusza powierzchni obszaru, jego przedmiotu lub celu ochrony ani funkcji stanowiącej podstawę kwalifikacji, może zostać uznany za spełniający warunek

bezwzględnego ominięcia. Jego dopuszczenie do WAP nie stanowi wówczas odstępstwa od tego warunku.

Proces aktualizacji map pozostaje więc otwarty, a jego celem jest zapewnienie możliwie pełnego uwzględnienia uwarunkowań przestrzennych, środowiskowych, społecznych i technicznych na etapie wyznaczania potencjalnych korytarzy przebiegu trasy.

Wykaz rodzajów obszarów wyłączonych stanowił załącznik nr 9.

5. Wielokryterialna analiza porównawcza

Założenia metody wielokryterialnej analizy porównawczej, w tym proponowane kryteria wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 wraz z definicjami kryteriów, ich miarami i charakterystyką, opisano w załączniku nr 10 do Raportu. Ostateczny katalog kryteriów stanowi rezultat prac Zespołu i jest połączeniem propozycji kryteriów zgłoszonych przez GDDKiA oraz stronę społeczną i samorządową. W trakcie kolejnych posiedzeń Zespołu przedstawiano zasadność poszczególnych kryteriów. W efekcie, uwzględniając zgłoszone wnioski i uwagi, część kryteriów zawartych w pierwotnej propozycji GDDKiA (materiały do prac Zespołu z 27 marca 2026 r.) została zmodyfikowana, część usunięto jako nieadekwatne lub niedające możliwości obiektywnej oceny na obecnym etapie prac, a także wprowadzono nowe kryteria zgłoszone przez członków Zespołu. Dzięki temu opracowany zestaw kryteriów odzwierciedla zarówno cele inwestycji, jak i najważniejsze kwestie społeczne, środowiskowe, ekonomiczne oraz funkcjonalno-techniczne.

6. Formularz opinii

6.1. Opis formularzy opinii

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

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

6.2. Zestawienie zebranych formularzy opinii

Formularze opinii zostały udostępnione online do wypełniania 6 lipca 2026 r., natomiast zakończenie ich przyjmowania nastąpiło 31 lipca 2026 r. W tym czasie wypełniono 19 formularzy opinii. Do GDDKiA wpłynęły również opinie w formie pism. Część z nich zawierała stanowiska odpowiadające zakresowi formularzy opinii, obejmujące propozycje dotyczące kryteriów, podkryteriów oraz ich wag, jednak zostały przekazane w formie pism,

a nie poprzez formularz elektroniczny. Natomiast część stanowiła wyraz sprzeciwu wobec wypełniania formularzy opinii. Autorzy tych stanowisk wskazywali przede wszystkim na ograniczone możliwości wyrażenia za pomocą formularzy swoich zasadniczych postulatów, obawy dotyczące sposobu wykorzystania wyników ankiety w dalszym procesie decyzyjnym oraz brak akceptacji dla przyjętej metodologii analizy wielokryterialnej, w związku z czym odstąpili od ich wypełniania. Wykaz jednostek, które przekazały opinię poprzez wypełnienie formularza online bądź w formie pisma w formie możliwej do uwzględnienia w wynikach, przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 1. Wykaz uzyskanych odpowiedzi

Lp.	Obszar	Jednostka	Formularz online*)	Pismo*)
1	Województwo Małopolskie	Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie	N	
2		Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie	N	
3	Województwo Małopolskie	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	T	
4	Powiat krakowski	Starostwo Powiatowe w Krakowie	N	
5		Starostwo Powiatowe w Krakowie	N	
6	Powiat myślenicki	Starostwo Powiatowe w Myślenicach	T	
7		Komitet „Nie dla S7 przez Myślenice”	T	
8	Powiat wielicki	Starostwo Powiatowe w Wieliczce	T	
9		Komitet „Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki”	T	
10	Miasto Kraków	Urząd Miasta Krakowa	N	T
11		Urząd Miasta Krakowa	N	
12	Gmina Biskupice	Urząd Gminy Biskupice	T	
13		Komitet Nie dla S7 przez Biskupice	T	
14	Gmina Dobczyce	Urząd Gminy Dobczyce	T	
15		Przedstawiciel Stowarzyszenia Rozwoju Gminy Dobczyce	T	
16	Gmina Gdów	Urząd Gminy Gdów	N	
17		Urząd Gminy Gdów	N	
18	Gmina Kłaj	Urząd Gminy Kłaj	T	
19	Gmina Liszki	Urząd Gminy Liszki	T	
20		Prezes stowarzyszenia - Mieszkańcy dla ochrony dziedzictwa i środowiska	T	
21	Gmina Mogilany	Urząd Gminy Mogilany	N	
22		Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”	N	
23	Gmina Myślenice	Urząd Miasta i Gminy Myślenice	N	
24		Komitet przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie	N	
25	Gmina Niepołomice	Urząd Miasta i Gminy w Niepołomicach	T	
26	Gmina Pcim	Urząd Gminy Pcim	N	
27	Gmina Siepraw	Urząd Gminy Siepraw	T	
28		Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Siepraw Nie Dla S7 i Łącznika BDI	N	T
29	Gmina Skawina	Urząd Miasta i Gminy w Skawinie	T	
30		Społeczny	T	
31	Gmina Sułkowice	Urząd Miejski w Sułkowicach	T	
32		Stowarzyszenie „Nie dla S7 w Gminie Sułkowice"	T	
33	Gmina Świątniki Górne	Urząd Miasta i Gminy Świątniki Górne	T	T

Lp.	Obszar	Jednostka	Formularz online*)	Pismo*)
34		Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne	N	T
35	Gmina Wieliczka	Urząd Miasta i Gminy w Wieliczce	N	
36		Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”	N	T

*) T – tak, N – nie

Szczegółowe odpowiedzi udzielone za pośrednictwem formularzy opinii zostały przedstawione w załączniku nr 11 do Raportu. Natomiast pisma stanowią załącznik nr 12.

6.3. Wyniki z zebranych formularzy opinii

Wyniki opracowano na postawie formularzy opinii wypełnionych online oraz pism zawierających stanowiska/opinie interesariuszy. Jeśli jednostka samorządu terytorialnego (jst) nie wskazała w toku prac Zespołu przedstawiciela społecznego, przedłożoną opinię uwzględniano w analizach podwójnie. Opinie przekazane w formie pisemnej w różnym stopniu odzwierciedlały zakres informacji zbieranych za pomocą formularza online.

6.3.1. Wagi kryteriów głównych

Wyniki w zakresie wag kryteriów głównych opracowano na podstawie:

- 19 formularzy opinii wypełnionych online, z czego trzy formularze złożone przez jst, z uwagi na niewskazanie przedstawicieli społecznych, zostały uwzględnione podwójnie;
- jednego formularza opinii przesłanego w formie pisemnej.

Łącznie analiza wag kryteriów głównych opiera się na 23 opiniach.

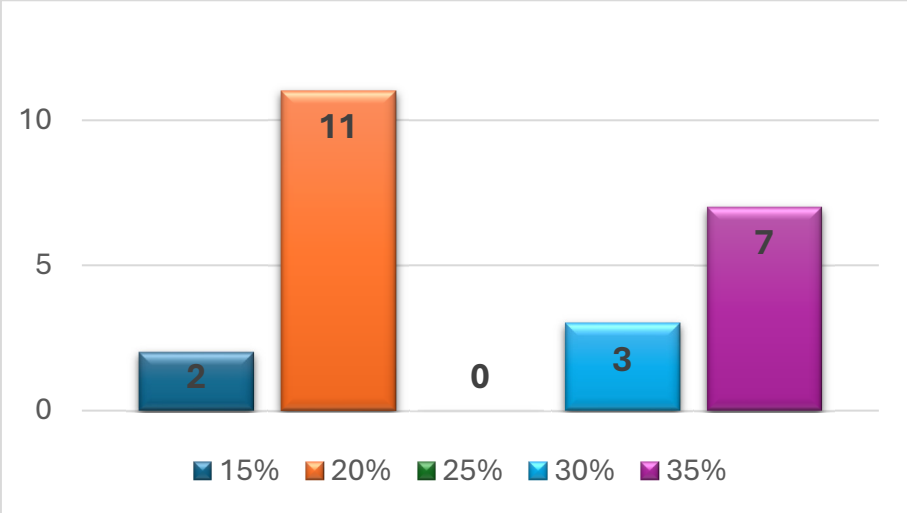
Ponadto wpłynęły trzy pisma zawierające propozycje przyjęcia wag kryteriów głównych wykraczających poza zakres określony w formularzu opinii, zgodnie z którym możliwe było wskazanie wag z przedziału od 15 do 35%. W przedmiotowych pismach zaproponowano znaczące zwiększenie wagi kryteriów społecznych odpowiednio do 60 lub 70%, przy jednoczesnym obniżeniu znaczenia pozostałych grup kryteriów. W jednym przypadku zaproponowany w piśmie podział wag kryteriów głównych miałby zastąpić podział wskazany wcześniej w formularzu online.

Otrzymane odpowiedzi przedstawiono w Tabela 2.

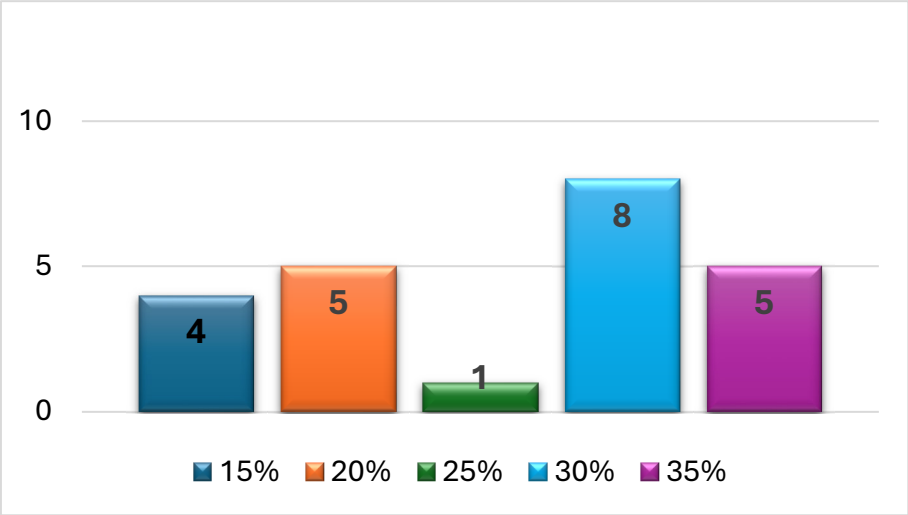
Tabela 2. Wagi kryteriów głównych

Lp.	Kryterium			
	SP	EK	FT	PR
1.	35%	15%	25%	25%
2.	20%	35%	30%	15%
3.	20%	30%	30%	20%
4.	20%	30%	30%	20%
5.	20%	30%	35%	15%
6.	15%	35%	35%	15%

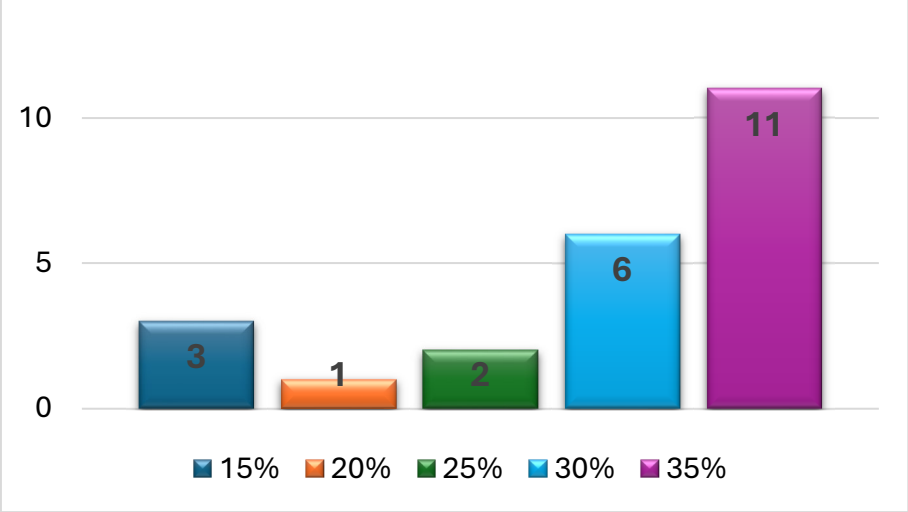
Lp.	Kryterium			
	SP	EK	FT	PR
7.	15%	35%	35%	15%
8.	20%	30%	35%	15%
9.	20%	30%	35%	15%
10.	20%	30%	35%	15%
11.	20%	30%	35%	15%
12.	20%	30%	35%	15%
13.	20%	35%	30%	15%
14.	20%	35%	30%	15%
15.	35%	20%	30%	15%
16.	30%	15%	35%	20%
17.	30%	15%	35%	20%
18.	35%	25%	15%	25%
19.	35%	15%	35%	15%
20.	35%	20%	20%	25%
21.	35%	20%	15%	30%
22.	35%	20%	15%	30%
23.	30%	20%	25%	25%
24.	60%	10%	20%	10%
25.	70%	10%	10%	10%
26.	60%	10%	10%	20%



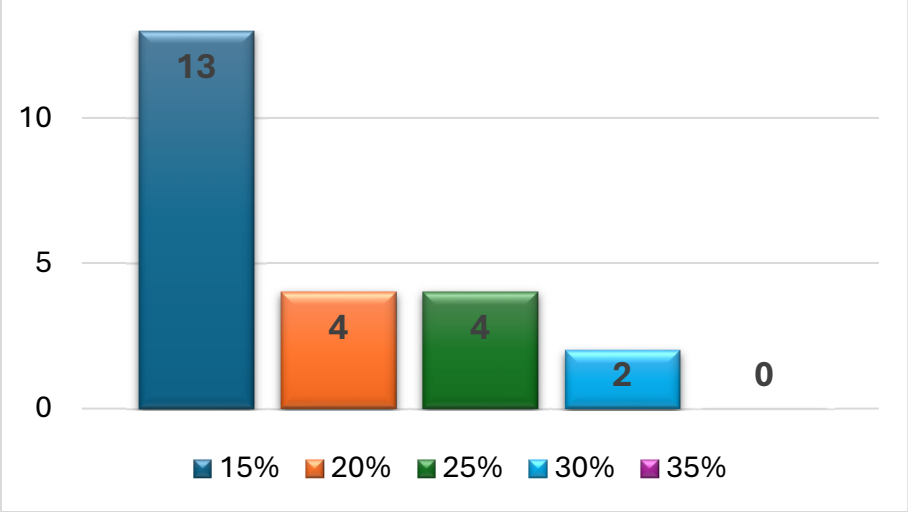
Wykres 1. Kryteria Społeczne (SP)



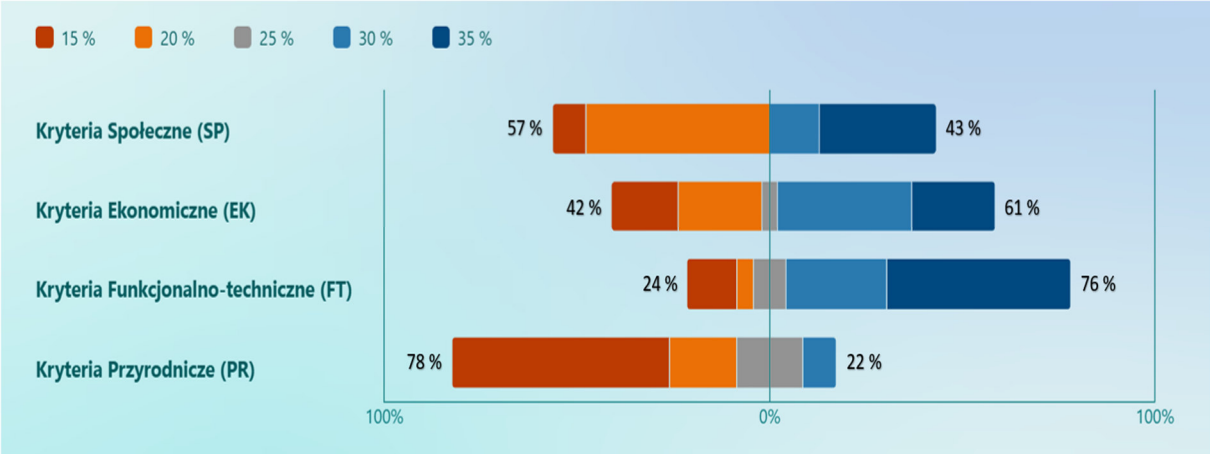
Wykres 2. Kryteria Ekonomiczne (EK)



Wykres 3. Kryteria Funkcjonalno-techniczne (FT)



Wykres 4. Kryteria Przyrodnicze (PR)



Wykres 5. Rozkład wag kryteriów głównych

Analiza odpowiedzi wykazała, że najczęściej powtarzającym się podziałem wag kryteriów głównych był poniższy układ, wskazany w sześciu opiniach, a więc przez 26% respondentów:

- SP = 20%
- EK = 30%
- FT = 35%
- PR = 15%

Tabela 3. Wagi kryteriów głównych - średnia i mediana z wyników

Kryterium	Waga [%]	
	średnia	mediana
Kryterium Społeczne	25,4	20
Kryterium Ekonomiczne	26,1	30
Kryterium Funkcjonalno-techniczne	29,6	30
Kryterium Przyrodnicze	18,9	15

Najwyższą wagę uzyskało Kryterium Funkcjonalno-techniczne (29,6%; mediana 30%), które było postrzegane jako najważniejsze w procesie wyboru wariantu. Wynik ten wskazuje, że respondenci w pierwszej kolejności oczekują zapewnienia odpowiednich parametrów technicznych, sprawności funkcjonowania układu drogowego oraz efektywności transportowej planowanej inwestycji.

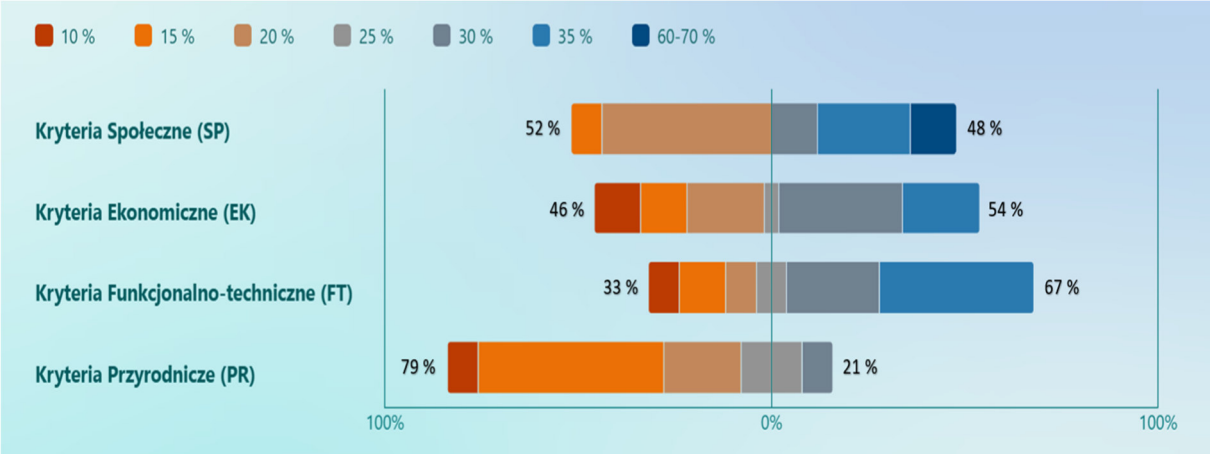
Niewiele niższą wagę uzyskało Kryterium Ekonomiczne (26,1%; mediana 30%). Oznacza to, że koszty realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia są oceniane niemal równie wysoko jak jego parametry techniczne. Jednocześnie wysoka mediana świadczy o stosunkowo dużej zgodności respondentów co do znaczenia aspektów ekonomicznych.

Na tym tle Kryterium Społeczne (25,4%; mediana 20%) uzyskało wynik jedynie nieznacznie niższy od kryterium ekonomicznego. Różnica wynosi zaledwie 0,7 punktu procentowego, co potwierdza, że kwestie społeczne są postrzegane jako niemal równie

istotne jak zagadnienia ekonomiczne. Jednocześnie niższa mediana może wskazywać na większe zróżnicowanie opinii respondentów w zakresie przypisywanej im wagi.

Najmniejsze znaczenie przypisano Kryterium Przyrodniczemu (18,9%; mediana 15%). Jego udział w ogólnej ocenie był wyraźnie niższy niż pozostałych trzech grup kryteriów. W porównaniu do Kryterium Społecznego różnica wynosi 6,5 punktu procentowego, co wskazuje, że respondenci zdecydowanie większą wagę przykładają do wpływu inwestycji na mieszkańców i otoczenie społeczne niż do aspektów środowiskowych.

Uwzględnienie odpowiedzi z propozycjami wykraczającymi poza zakres określony w formularzu opinii.



Wykres 6. Rozkład wag kryteriów głównych z uwzględnieniem wag wykraczających poza zakres od 15 do 35%

Tabela 4. Wagi kryteriów głównych - średnia i mediana z wyników z uwzględnieniem wag wykraczających poza zakres od 15 do 35%

Kryterium	Waga [%]	
	średnia	mediana
Kryterium Społeczne	29,6	20
Kryterium Ekonomiczne	24,6	30
Kryterium Funkcjonalno-techniczne	27,4	30
Kryterium Przyrodnicze	18,4	15

Włączenie opinii z propozycjami wykraczającymi poza zakres określony w formularzu opinii do zestawienia wyników spowodowało wzrost średniej wagi Kryterium Społecznego z 25,4% do 29,6%, tj. o 4,2 punktu procentowego. Jednocześnie średnie wagi pozostałych grup kryteriów uległy obniżeniu.

Pomimo wzrostu średniej wartości dla Kryterium Społecznego, mediany dla wszystkich grup kryteriów pozostały niezmienione. Oznacza to, że dodatkowe opinie wpłynęły na wartości średnie, jednak nie zmieniły ogólnego obrazu preferencji większości respondentów.

Pomimo, że opinie te nie spełniały założeń przyjętych w formularzu opinii i nie mogły zostać bezpośrednio uwzględnione w obliczeniach statystycznych wyników ankiety, uznano je za istotny głos części interesariuszy, wskazujący na postrzeganie kryteriów społecznych jako dominujących w procesie oceny wariantów. W związku z tym przedstawiono dodatkowo wyniki uwzględniające również te opinie, zachowując analogiczny sposób prezentacji jak dla podstawowego zestawienia wyników.

6.3.2. Kryteria Społeczne (SP)

Wyniki w zakresie Kryteriów Społecznych opracowano na podstawie:

- 19 formularzy opinii wypełnionych online, z czego trzy formularze złożone przez jst, z uwagi na niewskazanie przedstawicieli społecznych, zostały uwzględnione podwójnie;
- trzech formularzy opinii przesłanych w formie pisemnej, przy czym jedna z opinii zawierała wyłącznie wskazanie kryteriów, które powinny być uwzględnione w analizie wielokryterialnej, bez określania ich ważności.

Łącznie analiza wag Kryteriów Społecznych opiera się na 25 opiniach[2)].

Tabela 5. Kryteria Społeczne (SP)

Kryterium	TAK	NIE	Brak zdania	Za [%]	Ważność			
					min	max	śr.	med.
SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi	25	0	0	100	2	10	8,75	10
SP-2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi	21	4	0	84	1	10	5,15	5,5
SP-3. Kolizje z terenami rekreacyjnymi	20	5	0	80	1	10	4,40	4
SP-4. Kolizje z terenami sportowymi	16	9	0	64	1	10	4,56	3
SP-5. Kolizje z terenami wypoczynkowymi	14	11	0	56	1	10	4,57	5
SP-6. Budynki mieszkalne w buforze 100 m	15	10	0	60	1	10	8,27	10
SP-7. Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m	13	12	0	52	1	10	6,54	7
SP-8. Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m	13	12	0	52	1	10	5,38	5
SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m	20	5	0	80	2	10	7,26	8
SP-10. Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze 300 m	23	2	0	92	1	10	5,59	6
SP-11. Zabytki w buforze 300 m	18	7	0	72	1	10	5,18	6
SP-12. Cmentarze w buforze 300 m	17	8	0	68	1	10	4,75	4
SP-13. Kolizje ze złożami - wody lecznicze	6	18	0	25	5	10	7,40	7
SP-14. Kolizje ze złożami - złoża kopalin	9	15	0	38	1	10	4,22	2
SP-15. Kolizje ze złożami – złoża gazu	13	11	0	54	1	10	4,08	1
SP-16. Oddziaływanie skumulowane inwestycji infrastrukturalnych	13	12	0	52	5	10	8,69	9
SP-17. Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję	21	4	0	84	3	10	7,00	8
SP-18. Przecięcie stref aktywności gospodarczej	9	16	0	36	2	10	8,00	10

[2)] Analizę ważność przeprowadzono na podstawie 24 opinii, z uwagi na nieokreślenie ważności w opinii pisemnej.

Kryterium	TAK	NIE	Brak zdania	Za [%]	Ważność			
					min	max	śr.	med.
SP-19. Aktywizacja terenów niezabudowanych przeznaczonych na strefy przemysłowe	11	13	0	46	1	10	8,36	10

Tabela 6. Charakter kryterium SP-9

Charakter kryterium SP-9	Uzupełniać	Zastępować	Brak zdania
Czy kryterium SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m powinno zastępować czy uzupełniać poniższe kryteria? • Budynki mieszkalne w buforze 100 m • Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m • Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m	10	10	0

SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi

Kryterium dotyczące kolizji inwestycji z budynkami mieszkalnymi uzyskało pełną akceptację respondentów. Wszyscy uczestnicy badania (25 formularzy opinii) uznali je za zasadne do uwzględnienia w analizie wariantów, co przełożyło się na 100% głosów „za". Jednocześnie kryterium zostało ocenione jako bardzo istotne. Średnia ważność wyniosła 8,75 pkt, a mediana osiągnęła wartość 10 pkt. Wyniki jednoznacznie wskazują, że wpływ inwestycji na istniejącą zabudowę mieszkaniową jest postrzegany jako jedno z najważniejszych społecznych kryteriów oceny wariantów.

SP-2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi

Kryterium odnoszące się do kolizji z innymi obiektami kubaturowymi zostało pozytywnie ocenione przez 84% respondentów, natomiast 16% nie uznało go za niezbędne do uwzględnienia. Średnia ważność wyniosła 5,15 pkt, a mediana 5,5 pkt. Wyniki wskazują na wysoką akceptację kryterium przy umiarkowanej ocenie jego znaczenia dla całokształtu procesu oceny wariantów.

SP-3. Kolizje z terenami rekreacyjnymi

Kryterium dotyczące kolizji z terenami rekreacyjnymi uzyskało wysokie poparcie respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 80% uczestników badania, natomiast 20% było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 4,4 pkt, a mediana 4 pkt. Oznacza to, że mimo wysokiej akceptacji samego kryterium jego znaczenie oceniane jest jako umiarkowane.

SP-4. Kolizje z terenami sportowymi

Kryterium odnoszące się do kolizji z terenami sportowymi uzyskało 64% głosów popierających oraz 36% głosów przeciwnych. Średnia ważność wyniosła 4,56 pkt, natomiast mediana 3 pkt. Wyniki wskazują, że choć większość respondentów uznaje zasadność uwzględniania tego zagadnienia, przypisywane mu znaczenie pozostaje stosunkowo niewielkie.

SP-5. Kolizje z terenami wypoczynkowymi

Kryterium związane z kolizjami z terenami wypoczynkowymi uzyskało niewielką przewagę głosów pozytywnych. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 56% respondentów, podczas gdy 44% nie uznało go za zasadne. Średnia ważność wyniosła 4,57 pkt, a mediana 5 pkt. Wyniki wskazują na umiarkowane znaczenie przypisywane temu kryterium oraz stosunkowo duże zróżnicowanie opinii.

SP-6. Budynki mieszkalne w buforze 100 m

Kryterium dotyczące liczby budynków mieszkalnych zlokalizowanych w odległości do 100 m od inwestycji uzyskało poparcie 60% respondentów, natomiast 40% było przeciw jego uwzględnieniu. Pomimo umiarkowanego poziomu akceptacji kryterium zostało ocenione jako bardzo istotne. Średnia ważność wyniosła 8,27 pkt, a mediana osiągnęła wartość 10 pkt. Wyniki wskazują, że osoby uznające zasadność tego kryterium przypisują mu bardzo wysokie znaczenie.

SP-7. Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m

Kryterium odnoszące się do występowania budynków mieszkalnych w odległości od 101 do 200 m od inwestycji uzyskało 52% głosów „za" i 48% głosów „przeciw". Średnia ważność wyniosła 6,54 pkt, a mediana 7 pkt. Wyniki wskazują na niewielką przewagę zwolenników kryterium przy jednoczesnym stosunkowo wysokim znaczeniu przypisywanym temu zagadnieniu.

SP-8. Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m

Kryterium dotyczące budynków mieszkalnych położonych w odległości od 201 do 300 m od inwestycji uzyskało identyczny poziom akceptacji jak poprzednie kryterium. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 52% respondentów, natomiast 48% było przeciw. Średnia ważność wyniosła 5,38 pkt, a mediana 5 pkt. Wyniki wskazują na umiarkowane znaczenie kryterium oraz brak jednoznacznego konsensusu wśród respondentów.

SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m

Kryterium dotyczące oddziaływania inwestycji na budynki mieszkalne zlokalizowane w odległości do 500 m uzyskało wysokie poparcie respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 80% uczestników badania, zaś przeciw było 20% respondentów. Średnia ważność wyniosła 7,26 pkt, a mediana 8 pkt. Wyniki wskazują na wysoką akceptację oraz znaczące postrzeganie wpływu inwestycji na zabudowę mieszkaniową w szerszym obszarze oddziaływania. Jednocześnie w odniesieniu do charakteru kryterium SP-9 nie ma jednoznacznego stanowiska. Respondenci w równym stopniu opowiedzieli się za jego wykorzystaniem jako kryterium uzupełniającego istniejące kryteria dotyczące budynków mieszkalnych w poszczególnych strefach odległości oraz za jego zastosowaniem jako kryterium zastępującego te kryteria.

SP-10. Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze 300 m

Kryterium odnoszące się do oddziaływania inwestycji na budynki o dużym znaczeniu społecznym uzyskało bardzo wysokie poparcie respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 92% oceniających, natomiast jedynie 8% było przeciw. Średnia ważność wyniosła 5,59 pkt, a mediana 6 pkt. Wyniki wskazują na powszechną akceptację tego kryterium przy umiarkowanie wysokiej ocenie jego znaczenia.

SP-11. Zabytki w buforze 300 m

Kryterium dotyczące oddziaływania inwestycji na obiekty zabytkowe zostało pozytywnie ocenione przez 72% respondentów, podczas gdy 28% nie uznało go za zasadne. Średnia ważność wyniosła 5,18 pkt, a mediana 6 pkt. Powyższe wskazuje na umiarkowanie wysokie znaczenie ochrony dziedzictwa kulturowego w procesie oceny wariantów.

SP-12. Cmentarze w buforze 300 m

Kryterium odnoszące się do oddziaływania inwestycji na cmentarze uzyskało poparcie 68 % respondentów. Przeciw uwzględnieniu kryterium opowiedziało się 32% respondentów. Średnia ważność wyniosła 4,75 pkt, a mediana 4 pkt. Wyniki wskazują na stosunkowo wysoką akceptację kryterium przy umiarkowanej ocenie jego znaczenia.

SP-13. Kolizje ze złożami wód leczniczych

Kryterium dotyczące kolizji inwestycji ze złożami wód leczniczych uzyskało najniższy poziom akceptacji spośród analizowanych kryteriów związanych z zasobami geologicznymi. Jedynie 25% respondentów uznało je za zasadne do uwzględnienia, podczas gdy 75% było przeciwnego zdania. Jednocześnie respondenci dostrzegający znaczenie tego zagadnienia nadali mu stosunkowo wysoką wagę. Średnia ważność wyniosła 7,40 pkt, a mediana 7 pkt, przy relatywnie małym zróżnicowaniu ocen ważności.

SP-14. Kolizje ze złożami kopalin

Kryterium odnoszące się do kolizji ze złożami kopalin zostało pozytywnie ocenione przez 38% respondentów, natomiast 62 % nie uznało go za niezbędne do uwzględnienia. Średnia ważność wyniosła 4,22 pkt, przy medianie 2 pkt. Niska wartość mediany wskazuje, że większość ocen koncentrowała się na niskim poziomie ważności.

SP-15. Kolizje ze złożami gazu

Kryterium związane z kolizjami inwestycji ze złożami gazu uzyskało umiarkowany poziom akceptacji. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 54% respondentów, natomiast 46% było przeciwnego zdania. Pomimo przewagi głosów „za", kryterium zostało ocenione jako mało istotne pod względem wagi. Średnia ważność wyniosła 4,08 pkt, a mediana jedynie 1 pkt, co jest najniższą wartością spośród wszystkich analizowanych kryteriów.

SP-16. Oddziaływanie skumulowane inwestycji infrastrukturalnych

Kryterium dotyczące oddziaływań skumulowanych inwestycji infrastrukturalnych uzyskało 52% głosów pozytywnych oraz 48% głosów negatywnych. Pomimo niewielkiej przewagi głosów „za", kryterium zostało ocenione jako jedno z najważniejszych spośród analizowanych zagadnień społecznych. Średnia ważność wyniosła 8,69 pkt, a mediana 9 pkt. Wyniki świadczą o dużym znaczeniu przypisywanym kumulowaniu się oddziaływań różnych inwestycji infrastrukturalnych, mimo braku pełnej zgodności respondentów w zakresie uwzględnienia w analizie wariantów.

SP-17. Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję

Kryterium odnoszące się do stopnia fragmentacji miejscowości przez inwestycję uzyskało wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 84% respondentów, natomiast 16% było przeciw. Średnia ważność wyniosła 7 pkt, a mediana 8 pkt. Wyniki wskazują, że ograniczanie negatywnego wpływu inwestycji na spójność przestrzenną miejscowości jest postrzegane jako istotny aspekt społeczny.

SP-18. Przecięcie stref aktywności gospodarczej

Kryterium dotyczące przecinania stref aktywności gospodarczej uzyskało poparcie jedynie 36% respondentów, podczas gdy 64% było przeciw jego uwzględnieniu. Jednocześnie osoby opowiadające się za jego zastosowaniem nadawały mu bardzo wysoką wagę. Średnia ważność wyniosła 8 pkt, a mediana osiągnęła wartość 10 pkt. Wyniki wskazują na wyraźny podział opinii i postrzeganie tego kryterium jako ważnego głównie w określonych uwarunkowaniach lokalnych.

SP-19. Aktywizacja terenów niezabudowanych przeznaczonych na strefy przemysłowe

Kryterium dotyczące potencjalnej aktywizacji terenów niezabudowanych przeznaczonych pod funkcje przemysłowe uzyskało 46% głosów „za" i 54% głosów „przeciw". Pomimo braku większości popierającej jego uwzględnienie, kryterium otrzymało bardzo wysokie oceny ważności. Średnia ważność wyniosła 8,36 pkt, a mediana osiągnęła maksymalną wartość 10 pkt. Wyniki wskazują, że respondenci uznający to kryterium za zasadne przypisują mu bardzo istotną rolę, jednak nie ma zgody co do jego uniwersalnego stosowania w procesie oceny wariantów.

Analiza odpowiedzi wskazuje, że największe poparcie respondentów uzyskały kryteria związane z oddziaływaniem inwestycji na zabudowę mieszkaniową, obiekty o znaczeniu społecznym oraz spójność przestrzenną miejscowości. Szczególnie wysoką akceptację uzyskało kryterium SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi, które zostało zaakceptowane przez wszystkie osoby (100% wskazań) i jednocześnie otrzymało najwyższą średnią ocenę ważności (8,75 w skali 1-10). Wysoką akceptację uzyskały również kryteria SP-10. Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze 300 m (92% wskazań), SP-2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi oraz SP-17. Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję (po 84% wskazań).

Spośród Kryteriów Społecznych za najistotniejsze respondenci uznali:

- *SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi* (średnia 8,75 pkt),
- *SP-16. Oddziaływanie skumulowane inwestycji infrastrukturalnych* (średnia 8,69 pkt),
- *SP-19. Aktywizacja terenów niezabudowanych przeznaczonych na strefy przemysłowe* (średnia 8,36 pkt),
- *SP-6. Budynki mieszkalne w buforze 100 m* (średnia 8,27 pkt),
- *SP-18. Przecięcie stref aktywności gospodarczej* (średnia 8 pkt).

Zwraca uwagę, że część kryteriów, mimo relatywnie niskiego poziomu poparcia, uzyskała wysokie oceny ważności wśród respondentów opowiadających się za ich uwzględnieniem. Dotyczy to w szczególności kryteriów SP-16, SP-18 oraz SP-19, co świadczy o istotnym znaczeniu tych zagadnień dla części interesariuszy.

Z kolei najmniejsze poparcie odnotowano dla kryteriów związanych z zasobami geologicznymi, tj. SP-13. Kolizje ze złożami wód leczniczych (25% wskazań), SP-14. Kolizje ze złożami kopalin (38% wskazań) oraz SP-19. Aktywizacja terenów niezabudowanych przeznaczonych na strefy przemysłowe (46% wskazań). Jednocześnie w przypadku kryterium SP-13 respondenci dostrzegający jego znaczenie oceniali je jako relatywnie ważne (średnia 7,40 pkt).

Ogół wyników wskazuje, że z perspektywy społecznej kluczowe znaczenie mają zagadnienia związane z ochroną zabudowy mieszkaniowej, ograniczaniem oddziaływań skumulowanych infrastruktury oraz zachowaniem spójności przestrzennej miejscowości, a więc aspekty bezpośrednio wpływające na warunki życia mieszkańców i funkcjonowanie lokalnych społeczności. Mniejsze znaczenie przypisywane jest natomiast kryteriom odnoszącym się do terenów rekreacyjnych, sportowych i wypoczynkowych oraz części uwarunkowań geologicznych.

6.3.3. Kryteria Ekonomiczne (EK)

Wyniki w zakresie kryteriów Ekonomicznych opracowano na podstawie:

- 19 formularzy opinii wypełnionych online, z czego trzy formularze złożone przez jst, z uwagi na niewskazanie przedstawicieli społecznych, zostały uwzględnione podwójnie;
- trzech formularzy opinii przesłanych w formie pisemnej, przy czym jedna z opinii zawierała wyłącznie wskazanie kryteriów, które powinny być uwzględnione w analizie wielokryterialnej, bez określania ich ważności.

Łącznie analiza wag Kryteriów Ekonomicznych opiera się na 25 opiniach[3)].

[3)] Analizę ważność przeprowadzono na podstawie 24 opinii, z uwagi na nieokreślenie ważności w opinii pisemnej.

Tabela 7. Kryteria Ekonomiczne (EK)

Kryterium	TAK	NIE	Brak zdania	Za [%]	Ważność			
					min	max	śr.	med.
EK-1. Szacowane wskaźnikowe koszty robót	23	2	0	92	3	10	7,57	7
EK-2. Szacowane koszty nabycia nieruchomości	22	3	0	88	3	10	6,24	5

EK-1. Szacowane wskaźnikowe koszty robót

Kryterium dotyczące szacowanych wskaźnikowych kosztów robót uzyskało bardzo wysoki poziom akceptacji respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 92% osób, natomiast 8% było przeciwnego zdania. Kryterium zostało również ocenione jako jedno z najważniejszych spośród analizowanych Kryteriów Ekonomicznych. Średnia ważność wyniosła 7,57 pkt, a mediana 7 pkt. Wyniki wskazują, że kwestie związane z kosztami realizacji inwestycji są powszechnie uznawane za istotny element oceny wariantów.

EK-2. Szacowane koszty nabycia nieruchomości

Kryterium odnoszące się do szacowanych kosztów nabycia nieruchomości uzyskało wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 88% osób, natomiast 12% nie uznało go za zasadne. Średnia ważność wyniosła 6,24 pkt, a mediana 5 pkt. Wynik wskazuje na wysokie poparcie tego kryterium przy nieco niższej ocenie jego znaczenia niż w przypadku kosztów robót.

W grupie Kryteriów Ekonomicznych bardzo wysokie poparcie uzyskały oba analizowane wskaźniki. Wyniki wskazują, że aspekty kosztowe są postrzegane jako istotny element oceny wariantów inwestycyjnych, przy czym większe znaczenie przypisują kosztom realizacji robót budowlanych niż kosztom związanym z nabyciem nieruchomości.

6.3.4. Kryteria Funkcjonalno-techniczne (FT)

Wyniki w zakresie Kryteriów Funkcjonalno-technicznych opracowano na podstawie:

- 19 formularzy opinii wypełnionych online, z czego trzy formularze złożone przez jst, z uwagi na niewskazanie przedstawicieli społecznych, zostały uwzględnione podwójnie;
- trzech formularzy opinii przesłanych w formie pisemnej, przy czym jedna z opinii zawierała wyłącznie wskazanie kryteriów, które powinny być uwzględnione w analizie wielokryterialnej, bez określania ich ważności.

Łącznie analiza wag Kryteriów Funkcjonalno-technicznych opiera się na 25 opiniach[4)].

[4)] Analizę ważność przeprowadzono na podstawie 24 opinii, z uwagi na nieokreślenie ważności w opinii pisemnej.

Tabela 8. Kryteria Funkcjonalno-Techniczne (FT)

Kryterium	TAK	NIE	Brak zdania	Za [%]	Ważność			
					min	max	śr.	med.
FT-1. Natężenie ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 od A4 do S52	23	2	0	92	1	10	6,78	7
FT-2. Natężenie ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 od S52 do S7	24	1	0	96	1	10	5,63	5,5
FT-3. Natężenie ruchu na drodze ekspresowej S7	25	0	0	100	1	10	7,88	8
FT-4. Wpływ włączenia drogi ekspresowej S7 na „ring Krakowa”	12	12	1	50	5	10	8,55	10
FT-5. Zmiana natężenia ruchu na drogach lokalnych	21	4	0	84	1	10	4,81	5
FT-6. Dostępność otaczającego obszaru do trasy głównej	19	6	0	76	1	10	4,95	5
FT-7. Dostępność logistyczna do nowej drogi	10	15	0	40	1	10	6,60	7
FT-8. Długość trasy drogowej S7	21	4	0	84	1	10	7,10	7
FT-9. Długość trasy drogowej S52	19	5	1	79	1	10	6,37	5
FT-10. Długość tuneli	18	7	0	72	1	10	4,29	3
FT-11. Długość estakad	17	8	0	68	2	10	4,38	2
FT-12. Długość trasy prowadzonej w terenie osuwiskowym	19	6	0	76	1	10	4,84	5
FT-13. Zagrożenia uszkodzeń projektowanej drogi na obszarach powodziowych	10	15	0	40	3	10	6,60	7,5
FT-14. Kolizje z sieciami głównymi	18	7	0	72	1	10	4,72	4,5
FT-15. Odległość między węzłami na A4	9	12	4	43	5	10	8,00	8,5

W grupie Kryteriów Funkcjonalno-technicznych najwyższe poparcie uzyskały kryteria związane z prognozowanym natężeniem ruchu, w szczególności natężenie ruchu na projektowanej drodze ekspresowej S7 (100% wskazań „tak”) oraz na zastępowanych odcinkach drogi krajowej nr 7 (92-96% wskazań „tak”). Wysoko oceniono również długość trasy S7 oraz jej wpływ na obsługę ruchu w analizowanym obszarze. Jednocześnie najwyższą średnią ocenę ważności uzyskało kryterium dotyczące wpływu włączenia drogi ekspresowej S7 do układu komunikacyjnego tzw. „ringu Krakowa” (8,55 w skali 1-10), co świadczy o dużym znaczeniu tego zagadnienia, mimo podzielonych opinii co do zasadności jego stosowania. Wyniki wskazują, że respondenci przywiązują największą wagę do kryteriów opisujących efektywność funkcjonowania układu drogowego oraz jego wpływ na rozkład ruchu w sieci transportowej.

FT-1. Natężenie ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 od A4 do S52

Kryterium dotyczące natężenia ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 pomiędzy autostradą A4 a drogą ekspresową S52 uzyskało bardzo wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 92% uczestników, natomiast jedynie 8% respondentów nie uznało tego kryterium za zasadne. Średnia ocena ważności wyniosła 6,78 pkt, a mediana osiągnęła wartość 7 pkt. Wyniki potwierdzają, że efektywność przejęcia ruchu przez nową infrastrukturę jest postrzegana jako jedno z podstawowych zagadnień funkcjonalnych.

FT-2. Natężenie ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 od S52 do S7

Kryterium odnoszące się do natężenia ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 pomiędzy drogami ekspresowymi S52 i S7 uzyskało jeden z najwyższych poziomów akceptacji spośród wszystkich analizowanych kryteriów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 96% respondentów, natomiast jedynie jedna osoba była przeciwnego zdania. Średnia wartość ważności wyniosła 5,63 pkt, przy medianie 5,5 pkt. Wyniki wskazują, że choć kryterium nie zostało ocenione jako najważniejsze, istnieje niemal pełna zgodność co do potrzeby jego uwzględnienia w procesie oceny wariantów. Respondenci uznają wielkość ruchu przejmowanego z istniejącej sieci drogowej za istotny element oceny funkcjonalności projektowanego układu drogowego.

FT-3. Natężenie ruchu na drodze ekspresowej S7

Kryterium dotyczące prognozowanego natężenia ruchu na drodze ekspresowej S7 uzyskało najwyższy możliwy poziom akceptacji. Wszyscy respondenci uznali je za zasadne do uwzględnienia w analizie wariantów. Jednocześnie kryterium otrzymało bardzo wysoką ocenę ważności. Średnia ważność wyniosła 7,88 pkt, natomiast mediana 8 pkt. Uzyskane wyniki potwierdzają, że przewidywane obciążenie ruchem projektowanej trasy jest postrzegane jako jedno z najistotniejszych Kryteriów Funkcjonalno-technicznych. Tak wysoki poziom zgodności respondentów wskazuje, że kryterium powinno stanowić jeden z podstawowych elementów oceny wariantów.

FT-4. Wpływ włączenia drogi ekspresowej S7 na „ring Krakowa”

Kryterium dotyczące wpływu włączenia drogi ekspresowej S7 na funkcjonowanie układu drogowego określanego jako „ring Krakowa” charakteryzuje się największą rozbieżnością opinii spośród analizowanych Kryteriów Funkcjonalno-technicznych. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 50% respondentów, tyle samo osób nie poparło jego uwzględnienia. Jednocześnie kryterium uzyskało bardzo wysoką ocenę ważności, ze średnią na poziomie 8,55 pkt oraz medianą wynoszącą 10 pkt. Oznacza to, że osoby dostrzegające znaczenie tego zagadnienia uznają je za jeden z kluczowych elementów oceny wariantów. Wyniki mogą wskazywać, że znaczenie kryterium jest silnie uzależnione od przyjętej perspektywy analizy oraz oczekiwanej roli projektowanej trasy w regionalnym układzie komunikacyjnym.

FT-5. Zmiana natężenia ruchu na drogach lokalnych

Kryterium odnoszące się do zmian natężenia ruchu na drogach lokalnych uzyskało wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 84% uczestników badania, podczas gdy 16% respondentów było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 4,81 pkt, a mediana 5 pkt. Wyniki wskazują, że kryterium jest powszechnie postrzegane jako zasadne, jednak jego znaczenie jest oceniane jako umiarkowane. Oznacza to, że wpływ inwestycji na sieć dróg lokalnych jest uznawany za istotny element analizy, choć nie należy do grupy czynników decydujących o wyborze wariantu.

FT-6. Dostępność otaczającego obszaru do trasy głównej

Kryterium związane z dostępnością otaczającego obszaru do projektowanej trasy głównej uzyskało poparcie 76% respondentów. Przeciw jego uwzględnieniu opowiedziało się 24%. Średnia ważność wyniosła 4,95 pkt, a mediana 5 pkt. Wyniki wskazują na stosunkowo wysoką zgodność respondentów co do potrzeby uwzględniania dostępności komunikacyjnej obszarów przyległych do inwestycji. Jednocześnie poziom ocen ważności sugeruje, że kryterium traktowane jest raczej jako element uzupełniający niż podstawowy czynnik różnicujący warianty.

FT-7. Dostępność logistyczna do nowej drogi

Kryterium dotyczące dostępności logistycznej do nowej drogi uzyskało relatywnie niski poziom akceptacji respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 40% osób, natomiast 60% respondentów nie uznało go za zasadne. Jednocześnie osoby popierające włączenie tego kryterium przypisały mu stosunkowo wysoką rangę. Średnia ważność wyniosła 6,6 pkt, a mediana osiągnęła wartość 7 pkt. Wyniki sugerują, że kryterium jest postrzegane jako istotne przede wszystkim z perspektywy rozwoju funkcji gospodarczych i transportowych, jednak nie jest powszechnie uznawane za podstawowy element oceny wariantów.

FT-8. Długość trasy drogowej S7

Kryterium odnoszące się do długości projektowanej trasy drogowej S7 uzyskało wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 84% uczestników badania (21 formularzy opinii), natomiast 16% respondentów (4 formularze opinii) było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 7,1 pkt, a mediana 7 pkt. Oceny mieściły się w pełnym zakresie od 1 do 10 pkt. Wyniki wskazują, że długość projektowanej trasy jest postrzegana jako jeden z istotnych parametrów technicznych różnicujących warianty inwestycji. Wysoka akceptacja oraz relatywnie wysoka ocena ważności świadczą o dużej zgodności opinii respondentów.

FT-9. Długość trasy drogowej S52

Kryterium dotyczące długości trasy drogowej S52 zostało pozytywnie ocenione przez 79% respondentów, natomiast 21% nie poparło jego uwzględnienia. Średnia ważność wyniosła 6,37 pkt, a mediana 5 pkt. Wyniki potwierdzają jednak, że długość projektowanej trasy jest postrzegana jako istotny element oceny wariantów, wpływający na funkcjonalność projektowanego układu drogowego.

FT-10. Długość tuneli

Kryterium dotyczące długości tuneli uzyskało wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 72% osób, natomiast 28% uznało je za niezasadne. Pomimo stosunkowo szerokiego poparcia, znaczenie tego kryterium oceniono jako umiarkowane. Średnia ważność wyniosła 4,29 pkt, a mediana 3 pkt. Wyniki wskazują, że opiniujący dostrzegają zasadność uwzględniania długości tuneli podczas oceny wariantów, jednak nie traktują tego parametru jako jednego z głównych czynników

wpływających na wybór rozwiązania. Kryterium jest postrzegane przede wszystkim jako wskaźnik złożoności technicznej inwestycji i potencjalnych kosztów realizacyjnych.

FT-11. Długość estakad

Kryterium odnoszące się do długości estakad zostało pozytywnie ocenione przez 68% respondentów, natomiast 32% uznało je za nieistotne. Podobnie jak w przypadku długości tuneli, ocena ważności tego kryterium była stosunkowo niska. Średnia ważność wyniosła 4,38 pkt, przy medianie na poziomie 2 pkt. Otrzymane wyniki sugerują, że długość estakad jest postrzegana raczej jako konsekwencja uwarunkowań terenowych i przyjętych rozwiązań projektowych niż samodzielny czynnik decyzyjny przy wyborze wariantu.

FT-12. Długość trasy prowadzonej w terenie osuwiskowym

Kryterium dotyczące długości trasy prowadzonej przez tereny osuwiskowe uzyskało poziom akceptacji wynoszący 76%, natomiast przeciw było 24%. Średnia ważność wyniosła 4,84 pkt, a mediana 5 pkt. Wynik ten wskazuje, że przebieg trasy przez obszary osuwiskowe jest postrzegany jako istotne źródło ryzyka technicznego i eksploatacyjnego, mogące wpływać zarówno na proces realizacji inwestycji, jak i późniejsze utrzymanie infrastruktury.

FT-13. Zagrożenia uszkodzeń projektowanej drogi na obszarach powodziowych

Kryterium dotyczące zagrożenia uszkodzeń projektowanej drogi na obszarach powodziowych uzyskało poparcie jedynie 40% respondentów, podczas gdy 60% nie uznało go za zasadne. Jednocześnie osoby popierające uwzględnienie kryterium przypisały mu wysoką rangę. Średnia ważność wyniosła 6,6 pkt, a mediana 7,5 pkt. Wyniki wskazują na istotną rozbieżność pomiędzy oceną zasadności a oceną znaczenia. Może to świadczyć o tym, że zagadnienie jest postrzegane jako bardzo ważne jedynie w przypadku wariantów przebiegających przez tereny zagrożone powodzią, natomiast nie jest traktowane jako uniwersalne kryterium oceny wszystkich rozwiązań.

FT-14. Kolizje z sieciami głównymi

Kryterium dotyczące kolizji z sieciami głównymi uzyskało poparcie 72% respondentów, natomiast 28% ankietowanych nie uznało go za zasadne. Średnia ważność wyniosła 4,72 pkt, a mediana 4,5 pkt. Wyniki wskazują na stosunkowo wysoką akceptację kryterium przy umiarkowanej ocenie jego znaczenia. Oznacza to, że respondenci dostrzegają potrzebę uwzględniania potencjalnych konfliktów z istniejącą infrastrukturą techniczną, jednak nie postrzegają tego zagadnienia jako jednego z najważniejszych czynników decydujących o wyborze wariantu.

FT-15. Odległość między węzłami na A4

Kryterium odnoszące się do odległości pomiędzy węzłami na autostradzie A4 uzyskało poparcie 43% respondentów, a przeciw jego uwzględnieniu opowiedziało się 57%, natomiast cztery osoby nie zajęły stanowiska. Pomimo stosunkowo niskiego poziomu akceptacji kryterium uzyskało bardzo wysokie oceny ważności. Średnia ważność wyniosła 8 pkt, a mediana 8,5 pkt. Wyniki świadczą o wyraźnym podziale opinii. Osoby uznające

kryterium za zasadne oceniają je jako jedno z najistotniejszych zagadnień funkcjonalnych, jednak większość respondentów nie dostrzega potrzeby jego powszechnego stosowania w procesie oceny wariantów. Może to wskazywać na jego znaczenie przede wszystkim w kontekście wybranych rozwiązań projektowych i specyficznych uwarunkowań sieci drogowej.

6.3.5. Kryteria Przyrodnicze (PR)

Wyniki w zakresie Kryteriów Przyrodniczych opracowano na podstawie:

- 19 formularzy opinii wypełnionych online, z czego trzy formularze złożone przez jst, z uwagi na niewskazanie przedstawicieli społecznych, zostały uwzględnione podwójnie;
- trzech formularzy opinii przesłanych w formie pisemnej, przy czym jedna z opinii zawierała wyłącznie wskazanie kryteriów, które powinny być uwzględnione w analizie wielokryterialnej, bez określania ich ważności.

Łącznie analiza wag Kryteriów Przyrodniczych opiera się na 25 opiniach[5)].

Tabela 9. Kryteria Przyrodnicze (PR)

Kryterium	TAK	NIE	Brak zdania	Za [%]	Ważność			
					min	max	śr.	med.
PR-1. Kolizje z obszarami Natura 2000	15	10	0	60	1	10	7,86	9
PR-2. Kolizje z rezerwatami przyrody	14	11	0	56	1	10	8,15	9
PR-3. Kolizje z parkami krajobrazowymi	13	12	0	52	1	10	6,33	7
PR-4. Kolizje z pomnikami przyrody nieożywionej	11	14	0	44	5	10	7,73	7
PR-5. Kolizje ze stanowiskami dokumentacyjnymi	10	15	0	40	2	10	6,10	5
PR-6. Kolizja z użytkami ekologicznymi	18	7	0	72	1	10	5,89	7
PR-7. Powierzchnia wycinki lasów	23	2	0	92	2	10	5,26	5
PR-8. Kolizje z korytarzami migracji	17	8	0	68	1	10	4,29	4
PR-9. Kolizje z glebami chronionymi	18	6	1	75	3	10	5,56	4,5
PR-10. Przebieg przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) i Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych (LZWP)	15	10	0	60	4	10	6,29	4
PR-11. Przebieg przez obszar Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)	13	12	0	52	1	10	3,46	1
PR-12. Przebieg przez obszary nieizolowanego lub słabo izolowanego Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)	15	10	0	60	1	10	4,20	1
PR-13. Przecięcie stref ochrony pośredniej ujęć wód	18	7	0	72	3	10	7,11	8,5

W grupie Kryteriów Przyrodniczych najwyższe poparcie uzyskało kryterium dotyczące powierzchni wycinki lasów (92% wskazań), co wskazuje na powszechne przekonanie o znaczeniu minimalizacji oddziaływania inwestycji na zasoby leśne. Stosunkowo wysokie poparcie uzyskały również kryteria związane z ochroną zasobów wodnych, gleb chronionych, użytków ekologicznych oraz korytarzy migracyjnych zwierząt. Spośród

[5)] Analizę ważność przeprowadzono na podstawie 24 opinii, z uwagi na nieokreślenie ważności w opinii pisemnej.

wszystkich Kryteriów Przyrodniczych najwyżej oceniono znaczenie kolizji z rezerwatami przyrody (średnia ocena 8,15 w skali 1-10) oraz obszarami Natura 2000 (7,86). Wyniki wskazują, że respondenci przywiązują dużą wagę do ochrony najcenniejszych form ochrony przyrody, choć w przypadku części kryteriów nie osiągnięto jednoznacznego konsensusu co do potrzeby ich uwzględniania w procesie oceny wariantów.

Na uwagę zasługuje fakt, że część kryteriów związanych z ochroną przyrody uzyskała stosunkowo wysokie oceny ważności przy umiarkowanym lub niskim poparciu dla ich uwzględnienia. Dotyczy to w szczególności kryteriów PR-2 i PR-4, co wskazuje na rozbieżność poglądów respondentów odnośnie do zasadności ich stosowania, ale jednocześnie duże znaczenie przypisywane tym zagadnieniom przez osoby je popierające.

PR-1. Kolizje z obszarami Natura 2000

Kryterium dotyczące kolizji z obszarami Natura 2000 uzyskało poparcie 60% respondentów, natomiast 40% uczestników nie uznało go za zasadne do uwzględnienia w procesie oceny wariantów. Pomimo umiarkowanego poziomu akceptacji, kryterium otrzymało bardzo wysoką ocenę ważności. Średnia wartość ocen wyniosła 7,86 pkt, a mediana osiągnęła poziom 9 pkt. Wyniki wskazują, że potencjalny wpływ inwestycji na obszary objęte europejskim systemem ochrony przyrody jest postrzegany jako jeden z kluczowych aspektów środowiskowych, który może w istotny sposób wpływać na możliwość realizacji inwestycji oraz skalę wymaganych działań minimalizujących oddziaływania.

PR-2. Kolizje z rezerwatami przyrody

Kryterium odnoszące się do kolizji z rezerwatami przyrody uzyskało 56% głosów pozytywnych, przy 44% głosów negatywnych. Jednocześnie była to jedna z najwyżej ocenionych kategorii pod względem znaczenia. Średnia ważność osiągnęła poziom 8,15 pkt, natomiast mediana wyniosła 9 pkt. Tak wysokie wartości wskazują, że respondenci uznający to kryterium za zasadne przypisują ochronie rezerwatów szczególnie istotne znaczenie. Wysoka mediana świadczy o dużej zgodności opinii w zakresie oceny wpływu inwestycji na najcenniejsze obszary przyrodnicze objęte ochroną rezerwatową. Rozbieżności dotyczą głównie zasadności stosowania tego kryterium jako uniwersalnego elementu oceny wszystkich wariantów.

PR-3. Kolizje z parkami krajobrazowymi

Kryterium dotyczące kolizji z parkami krajobrazowymi uzyskało poparcie 52% respondentów, podczas gdy 48% uczestników było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 6,33 pkt, a mediana 7 pkt. Wyniki wskazują na niewielką przewagę zwolenników tego kryterium przy jednoczesnym stosunkowo wysokim poziomie przypisywanego mu znaczenia. Oznacza to, że ochrona walorów krajobrazowych i przyrodniczych terenów objętych tą formą ochrony jest postrzegana jako istotny element oceny środowiskowej wariantów, jednak nie wszyscy respondenci uznają konieczność jej wyodrębnienia jako odrębnego kryterium oceny.

PR-4. Kolizje z pomnikami przyrody nieożywionej

Kryterium dotyczące kolizji z pomnikami przyrody nieożywionej uzyskało poparcie jedynie 44% respondentów, natomiast większość uczestników nie uznała go za zasadne. Pomimo niskiego poziomu akceptacji kryterium otrzymało bardzo wysoką ocenę ważności. Średnia wartość ocen wyniosła 7,73 pkt, a mediana osiągnęła 7 pkt. Wyniki wskazują na wyraźny podział opinii. Respondenci dostrzegający znaczenie tego zagadnienia postrzegają ochronę obiektów przyrody nieożywionej jako aspekt o dużym znaczeniu środowiskowym, jednak większość uczestników badania nie uważa go za kryterium, które powinno być stosowane powszechnie na etapie porównywania wariantów.

PR-5. Kolizje ze stanowiskami dokumentacyjnymi

Kryterium odnoszące się do kolizji ze stanowiskami dokumentacyjnymi uzyskało poparcie 40% respondentów, natomiast 60% uczestników nie uznało go za zasadne. Średnia ważność wyniosła 6,1 pkt, przy medianie równej 5 pkt. Uzyskane wyniki wskazują, że kryterium nie cieszy się szerokim poparciem, choć część respondentów dostrzega jego znaczenie w kontekście ochrony cennych obiektów dokumentujących historię geologiczną i przyrodniczą regionu.

PR-6. Kolizja z użytkami ekologicznymi

Kryterium dotyczące kolizji z użytkami ekologicznymi uzyskało wysoką akceptację respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 72% osób, natomiast 28% było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 5,89 pkt, a mediana 7 pkt. Wyniki wskazują, że respondenci postrzegają ochronę niewielkich, lecz cennych przyrodniczo obszarów jako istotny element analizy środowiskowej. Oceny ważności wskazują jednak, że znaczenie tego kryterium jest nieco niższe niż w przypadku obszarów Natura 2000 czy rezerwatów przyrody.

PR-7. Powierzchnia wycinki lasów

Kryterium dotyczące powierzchni wycinki lasów uzyskało najwyższy poziom akceptacji spośród wszystkich analizowanych kryteriów środowiskowych. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się aż 92% respondentów, a jedynie 8% było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 5,26 pkt, natomiast mediana osiągnęła wartość 5 pkt. Wyniki wskazują na bardzo wysoką zgodność opinii co do konieczności uwzględniania skali wycinki lasów przy ocenie wariantów inwestycji, jednak bez przypisywania jej najwyższego znaczenia w analizie. Kryterium jest postrzegane jako uniwersalne, łatwe do interpretacji i bezpośrednio odzwierciedlające presję inwestycji na środowisko przyrodnicze.

PR-8. Kolizje z korytarzami migracji

Kryterium dotyczące kolizji z korytarzami migracji zwierząt uzyskało poparcie 68% respondentów, natomiast 32% było przeciwnego zdania. Średnia ważność wyniosła 4,29 pkt, przy medianie 4 pkt. Wyniki wskazują, że większość respondentów uznaje zasadność analizowania wpływu inwestycji na ciągłość szlaków migracyjnych zwierząt, jednak znaczenie tego zagadnienia oceniono umiarkowanie. Może to wynikać z przekonania,

że ewentualne oddziaływania mogą być skutecznie minimalizowane poprzez odpowiednie rozwiązania projektowe, takie jak przejścia dla zwierząt.

PR-9. Kolizje z glebami chronionymi

Kryterium odnoszące się do kolizji z glebami chronionymi uzyskało poparcie 75% respondentów, przeciw było 25%. Średnia ważność wyniosła 5,56 pkt, natomiast mediana 4,5 pkt. Wyniki wskazują, że ochrona gleb o wysokiej wartości produkcyjnej i przyrodniczej jest postrzegana jako istotny aspekt oceny środowiskowej. Jednocześnie oceny ważności sugerują, że zagadnienie to nie jest traktowane jako jeden z najważniejszych czynników wpływających na wybór wariantu.

PR-10. Przebieg przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) i Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych (LZWP)

Kryterium dotyczące przebiegu trasy przez obszary GZWP oraz LZWP uzyskało umiarkowany poziom akceptacji. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 60% respondentów, natomiast 40% było przeciwnego zdania. Średnia ważność kryterium wyniosła 6,29 pkt, przy medianie 4 pkt. Wyniki wskazują, że większość opiniujących dostrzega znaczenie ochrony strategicznych zasobów wód podziemnych, jednak ocena ważności tego kryterium była zróżnicowana. Kryterium można uznać za istotne z punktu widzenia ochrony zasobów środowiska oraz bezpieczeństwa zaopatrzenia w wodę.

PR-11. Przebieg przez obszar Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)

Kryterium odnoszące się do przebiegu trasy przez obszar GUPW uzyskało 52% odpowiedzi pozytywnych, przy 48% odpowiedzi negatywnych. Pomimo przekroczenia progu większości, kryterium otrzymało najniższą ocenę ważności spośród analizowanych Kryteriów Przyrodniczych. Średnia ważność wyniosła 3,46 pkt, a mediana 1 pkt. Oznacza to, że znaczna część respondentów przypisała temu zagadnieniu bardzo niewielkie znaczenie w procesie wyboru wariantu inwestycji.

PR-12. Przebieg przez obszary nieizolowanego lub słabo izolowanego Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)

Kryterium dotyczące przebiegu trasy przez obszary nieizolowanych lub słabo izolowanych GUPW uzyskało 60% odpowiedzi pozytywnych oraz 40% odpowiedzi negatywnych. Średnia ważność wyniosła 4,2 pkt, natomiast mediana jedynie 1 pkt. Wyniki wskazują na istotne zróżnicowanie opinii respondentów. Pomimo akceptacji większości opiniujących, kryterium nie zostało ocenione jako szczególnie istotne dla procesu oceny wariantów.

PR-13. Przecięcie stref ochrony pośredniej ujęć wód

Kryterium dotyczące przecięcia stref ochrony pośredniej ujęć wód uzyskało wysokie poparcie respondentów. Za jego uwzględnieniem opowiedziało się 72% opiniujących, natomiast przeciw było 28%. Średnia ważność wyniosła 7,11 pkt, a mediana 8,5 pkt. Otrzymane wyniki świadczą o wysokiej zgodności opinii respondentów w zakresie znaczenia ochrony ujęć wód wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności i gospodarki.

6.3.6. Metoda wyboru wariantów do STEŚ właściwego

Wyniki w zakresie metody wyboru wariantów do STEŚ właściwego opracowano na podstawie:

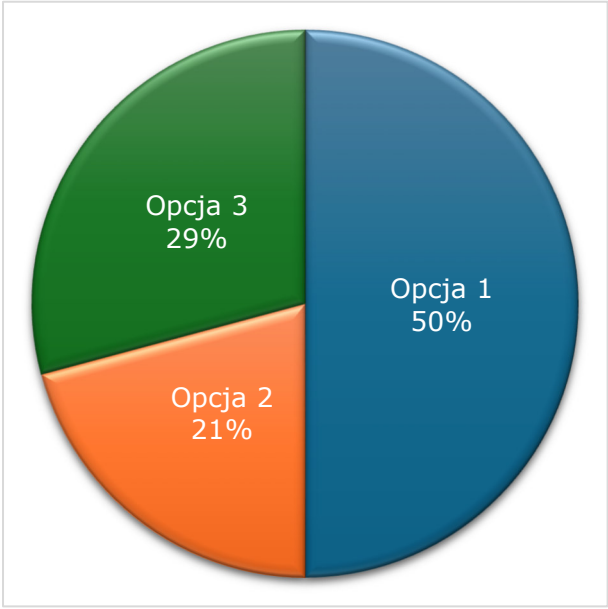
- 19 formularzy opinii wypełnionych online, z czego trzy formularze złożone przez jst, z uwagi na niewskazanie przedstawicieli społecznych, zostały uwzględnione podwójnie;
- dwóch formularzy opinii przesłanych w formie pisemnej.

Łącznie analiza wag Kryteriów Funkcjonalno-technicznych opiera się na 24 opiniach.

Tabela 10. Metoda wyboru wariantów do STEŚ właściwego

Metoda wyboru	TAK	NIE	Za [%]
Opcja 1 – trzy warianty z najwyższą oceną punktową, przy czym nie więcej jak dwa warianty mogą mieć ten sam punktu początkowy.	12	12	50
Opcja 2 – trzy warianty z najwyższą oceną punktową, przy czym każdy wariant musi mieć inny punkt początkowy.	5	19	21
Opcja 3 – dwa warianty z najwyższą oceną punktową oraz jeden wariant z najwyższą oceną punktową w grupie kryteria Społeczne, przy czym nie więcej jak dwa warianty mogą mieć ten sam punkt początkowy.	7	17	29

Największe poparcie uzyskała opcja 1 zakładająca wybór trzech wariantów z najwyższą oceną punktową, z zastrzeżeniem możliwości wskazania maksymalnie dwóch wariantów rozpoczynających się z tego samego punktu początkowego. Rozwiązanie to uzyskało 50% głosów poparcia. Pozostałe metody spotkały się z wyraźnie mniejszą akceptacją respondentów, uzyskując odpowiednio 29 i 21% głosów. Wyniki wskazują, że uczestnicy badania preferują podejście oparte przede wszystkim na wynikach oceny wielokryterialnej, przy jednoczesnym zachowaniu ograniczonej różnorodności wariantów pod względem punktów początkowych.



Wykres 7. Metoda wyboru wariantów do STEŚ właściwego

7. Wnioski

Analiza materiału przedstawionego w Raporcie z prac Zespołu ds. S7 wskazuje, że wartością prac Zespołu był przede wszystkim wielomiesięczny proces dyskusji, wymiany argumentów oraz konfrontowania różnych punktów widzenia reprezentowanych przez uczestników posiedzeń. Jego zwieńczeniem były formularze opinii, stanowiące podsumowanie stanowisk członków Zespołu. Nie stanowią one jednak jedynej podstawy do formułowania wniosków, gdyż nie odzwierciedlają w pełni argumentów poruszanych podczas posiedzeń. Kluczowe znaczenie mają wnioski płynące ze spotkań, podczas których analizowano społeczne, funkcjonalno-techniczne, środowiskowe i ekonomiczne aspekty przebiegu drogi. To właśnie w toku dyskusji rozszerzono obszar analiz w kierunku zachodnim oraz zidentyfikowano argumenty, które nie zawsze znalazły pełne odzwierciedlenie w końcowych ocenach zawartych w formularzach.

W trakcie prac Zespołu prezentowane były również stanowiska kwestionujące zasadność realizacji drogi ekspresowej S7 niezależnie od jej ostatecznego przebiegu. Wielokrotnie podnoszono argumenty wskazujące na wysokie koszty społeczne i środowiskowe inwestycji oraz ograniczone możliwości wypracowania rozwiązania akceptowalnego dla wszystkich zainteresowanych stron. Jednocześnie część uczestników wskazywała na konieczność realizacji inwestycji i potrzebę zapewnienia sprawnego układu transportowego dla Krakowa i regionu. Powyższe potwierdza, że jednym z kluczowych uwarunkowań dalszych prac pozostaje wysoki poziom kontrowersji społecznych związanych z planowaną inwestycją.

Z analizy przebiegu prac Zespołu wynika, że szczególnie dużo uwagi poświęcono zagadnieniom społecznym. W trakcie posiedzeń wielokrotnie podnoszono kwestie wpływu inwestycji na mieszkańców, dostępność komunikacyjną terenów przyległych, podział istniejących struktur osadniczych, jakość życia mieszkańców oraz akceptowalność społeczną dla przebiegu drogi S7. Tematyka społeczna była obecna na niemal każdym etapie prac, a liczba zgłaszanych uwag, pytań i wątpliwości w tym obszarze wyraźnie przewyższała zainteresowanie częścią pozostałych kryteriów. Zakres, szczegółowość oraz częstotliwość podejmowanych dyskusji wskazują, że aspekty społeczne stanowiły jeden z kluczowych obszarów zainteresowania strony społecznej. Tym samym analiza przebiegu prac Zespołu prowadzi do wniosku, że znaczenie Kryterium Społecznego wykracza poza jego pozycję wynikającą wyłącznie z ocen zawartych w formularzach opinii.

Jednocześnie podczas posiedzeń Zespołu konsekwentnie podkreślano znaczenie Kryteriów Funkcjonalno-technicznych, które decydują o realizacji podstawowego celu inwestycji, jakim jest zapewnienie sprawnego, bezpiecznego i efektywnego połączenia transportowego. Członkowie Zespołu zwracali uwagę, że wybór wariantu powinien gwarantować odpowiednie parametry eksploatacyjne drogi oraz możliwość jej efektywnego funkcjonowania w długiej perspektywie czasowej.

Z wypełnionych formularzy opinii wynika, że istotnym elementem wskazanym przez stronę społeczną i samorządową były kwestie ekonomiczne. Racjonalność wydatkowania środków publicznych stanowi jeden z podstawowych obowiązków inwestora, dlatego koszty realizacji, utrzymania oraz relacja kosztów do spodziewanych efektów inwestycyjnych powinny stanowić jeden z najważniejszych elementów procesu decyzyjnego. Fakt,

że Kryterium Ekonomiczne uzyskało wynik bardzo zbliżony do Kryterium Funkcjonalno-technicznego, potwierdza, że uczestnicy procesu dostrzegali ich porównywalne znaczenie.

Analiza przebiegu posiedzeń prowadzi do wniosku, że sam wynik formularzy opinii nie oddaje w pełni znaczenia poszczególnych kryteriów w prowadzonych dyskusjach. O ile najwyższą średnią wagę uzyskało Kryterium Funkcjonalno-techniczne, to zagadnienia społeczne były przedmiotem najbardziej rozbudowanej debaty i budziły największe zainteresowanie uczestników.

Posiedzenia Zespołu potwierdziły również, że nie istnieje rozwiązanie całkowicie pozbawione wad i oddziaływań. Każdy z wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 będzie generował określone korzyści oraz koszty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne. W związku z tym rolą Zespołu nie było wskazanie wariantu idealnego, lecz identyfikacja i hierarchizacja obszarów kluczowych do uwzględnienia w analizie wyboru wariantów do STEŚ właściwego.

W konsekwencji Raport należy postrzegać nie tylko jako podsumowanie wyników ocen zawartych w formularzach, lecz jako zapis procesu identyfikacji najistotniejszych obszarów wymagających uwzględnienia w dalszych analizach. Raport będzie stanowił podstawę do sformułowania rekomendacji dotyczących doboru kryteriów i przypisanych im wag w analizie wielokryterialnej, wykorzystywanej na etapie wyboru wariantów do STEŚ właściwego.

Przewodniczący Zespołu

GDDKiA

Tomasz Krzysztof Kwieciński
2026.10.21
10:32:05 +02'00'

8. Załączniki:

Załącznik nr 1 - Zarządzenie nr 5 Generalnego Dyrektora z dnia 25 marca 2026 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego

Załącznik nr 2 - Zarządzenie nr 13 Generalnego Dyrektora z dnia 14 maja 2026 r. zmieniające zarządzenie w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego

Załącznik nr 3 - Protokół z I posiedzenia Zespołu

Załącznik nr 4 - Protokół z II posiedzenia Zespołu

Załącznik nr 5 - Protokół z III posiedzenia Zespołu

Załącznik nr 6 - Protokół z IV posiedzenia Zespołu

Załącznik nr 7 - Protokół z V posiedzenia Zespołu

Załącznik nr 8 - Protokół z VI posiedzenia Zespołu

Załącznik nr 9 - Wykaz rodzajów obszarów wyłączonych

Załącznik nr 10 - Wielokryterialna analiza porównawcza – założenia

Załącznik nr 11 - Formularze opinii – odpowiedzi

Załącznik nr 12 - Pisma