

Kraków, 15 maja 2026 r.

PROTOKÓŁ

III posiedzenie

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

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

Załącznikami do protokołu są:

- prezentacja GDDKiA,
- listy obecności.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przywitał wszystkich uczestników Zespołu i otworzył spotkanie.

Przedstawił agendę:

- 11:00 – 11:15 Informacja w zakresie aktualnego statusu prac
- 11:15 – 11:30 Formularz opinii w zakresie Kryteriów głównych
- 11:30 – 11:45 Formularz opinii w zakresie podkryteriów w grupie Społeczne
- 11:45 – 12:30 Podkryteria w grupie Ekonomiczne (prezentacja i dyskusja)
- 12:30 – 13:00 Przerwa
- 13:00 – 14:00 Podkryteria w grupie Funkcjonalno-techniczne (prezentacja i dyskusja)
- 14:00 – 14:30 Mapa obszarów wyłączonej (aktualizacja)
- 14:30 – 15:00 Wolne wnioski

Wskazał, że przewidujemy modyfikację agendy i dostosowanie jej do przebiegu dyskusji i aktualnej sytuacji. Przypomniał również, że w porządku obrad przewidziano możliwość zgłaszania wolnych wniosków na zakończenie spotkania, aby mogły one uwzględniać informacje przedstawione w jego trakcie. Zgodnie z prośbą uczestników zapowiedział udzielenie im głosu po wprowadzeniu, z jednoczesną prośbą o zachowanie ram czasowych wypowiedzi (ok. 15–20 minut na tę część), tak aby zapewnić sprawny przebieg dalszych obrad.

Następnie przedstawił aktualny harmonogram prac Zespołu, wskazując, że bieżące spotkanie jest trzecim posiedzeniem:

- 15 maja 2026 r. - III posiedzenie

- 29 maja 2026 r. - IV posiedzenie (Kraków)
- 12 czerwca 2026 r. - V posiedzenie (Kraków)
- 24 czerwca 2026 r. - VI posiedzenie (Kraków)
- 11 września 2026 r. - Warszawa

Poinformował również o aktualizacji statutu zespołu w drodze zarządzenia Generalnego Dyrektora oraz o jego publikacji.

Omówił również plan kolejnego, IV posiedzenia:

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

Podkreślił, że zespół nie przenosi odpowiedzialności na uczestników – decyzje w zakresie wyboru wariantu należą do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zgodnie z jej ustawowymi kompetencjami. Wskazał, że Zespół ma charakter opiniodawczy, a opinie będą przekazywane za pośrednictwem formularzy. Przedstawiciele uzupełniający formularze wypowiedzą się co i w jakim zakresie jest dla nich istotne, a także co powinno być uwzględnione w analizach. Na ich podstawie zostanie opracowany raport z prac zespołu wraz z rekomendacjami dla Generalnego Dyrektora.

Zwrócił uwagę, że celem prowadzonych prac nie jest wybranie żadnych wariantów czy przebiegów drogi. Ich celem jest określenie istotnych czynników, które powinny zostać uwzględnione w analizach, w kontekście potrzeb mieszkańców, uwarunkowań środowiskowych oraz obszarów zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej drogi ekspresowej S7.

Wskazał, że na każdym posiedzeniu omawiana będzie aktualizacja mapy obszarów wyłączonej. Podkreślił, że uczestnicy nie są zobowiązani do jej aktualizacji – mogą jedynie dobrowolnie wskazywać obszary, które uznają za istotne i wymagające analizy pod kątem ich ewentualnego wyłączenia z przebiegu inwestycji.

Odniósł się do dotychczasowych spotkań z przedstawicielami samorządów, podczas których prowadzono merytoryczne dyskusje dotyczące tych obszarów. Przekazane przez gminy obszary w dużej mierze pokrywają się z aktualnie opracowaną mapą obszarów wyłączonej.

Poprosił, aby w trakcie dyskusji przestrzegać ram czasowych i szanować czas wszystkich uczestników.

Ryszard Śmiątek, Wicewojewoda Małopolski

Wskazał na konieczność modyfikacji porządku obrad na kolejnych posiedzeniach poprzez wprowadzenie na ich początku (ok. 15 minut) czasu na krótkie wypowiedzi uczestników odnoszące się do poprzedniego spotkania. Podkreślił potrzebę zachowania porządku dyskusji oraz prowadzenia jej w sposób kulturalny. Wskazał, że rozwiązanie to ma umożliwić uczestnikom zgłoszenie uwag po poprzednich posiedzeniach oraz usprawnić przebieg spotkań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyraził gotowość do uwzględnienia tego postulatu, podkreślając, że celem zespołu jest dialog z uczestnikami. Zadeklarował, że po części wprowadzającej zostanie zapewniona przestrzeń na wypowiedzi mieszkańców dotyczące poprzedniego spotkania.

Poinformował, że w wyniku analizy wniosków zgłaszanych przez uczestników, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozszerzyła zakres analiz o obszar gminy Liszki, w tym rozważenie wariantu połączenia drogi S7 z autostradą A4 na zachód od węzła Balice (rejon Morawicy).

Wskazał, że nowe warianty zostaną poddane analizie na takich samych zasadach i według tych samych kryteriów jak dotychczas rozpatrywane przebiegi. Podkreślił, że rozszerzenie obszaru analiz stanowi realizację jednego z kluczowych postulatów zgłaszanych przez uczestników. Doprecyzował, że analizą objęty zostanie obszar potencjalnych powiązań z autostradą A4 w szerokim zakresie – od rejonu Morawicy po okolice Niepołomic.

Przedstawił informację dotyczącą planowanej rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu. Wskazał, że na odcinku Katowice–Kraków (odcinek koncesyjny) koncesja wygasa w połowie marca 2027 r., po czym zarządzanie przejmie GDDKiA.

Odcinek Katowice (w. Brzęczkowice) – Kraków (w. Balice):

- Przetarg na dokumentację (PB wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych) – 03.2026
- Podpisanie umowy – II poł. 2026
- Złożenie wniosku o uzyskanie DŚU – II poł. 2027
- Planowane uzyskanie DŚU – I poł. 2028

Odcinek w. Balice – ul. Kąpielowa:

- Podpisanie umowy na STEŚ – 10.2022
- Złożenie wniosku o uzyskanie DŚU – II poł. 2026
- Planowane uzyskanie DŚU – I poł. 2028

Podkreślił, że wszystkie realizowane projekty są ze sobą skoordynowane i nie będą wzajemnie się blokować. Zaznaczył również, że z uwagi na planowane rozważenie wariantów połączenia S7 z A4 na zachód od węzła Balice wykonana zostanie analiza

wpływu tego rozwiązania na funkcjonowanie samego węzła, w szczególności w zakresie układu i rozkładu ruchu.

Magdalena Adamska, Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Siepraw „Nie dla S7 i łącznika z BDI”

Podziękowała za rozszerzenie obszaru analiz, wskazując, że było to dla strony społecznej niezwykle istotne i stanowi ułkon w stronę społeczności. Podkreśliła, że dotychczas zakres analiz obejmował głównie korytarz południowy, a po wyłączeniu części obszarów pozostawał bardzo ograniczony teren, na którym można przeprowadzić drogę. Poprosiła o przekazanie tej decyzji na piśmie. Wskazała, że dotychczasowy dialog – w ocenie strony społecznej – nie miał w pełni charakteru rzeczywistego dialogu, a zgłaszane postulaty często spotykały się z odmową lub odpowiedziami niewyczerpującymi. Podkreśliła jednak nadzieję na zmianę w tym zakresie oraz poprawę współpracy.

Wskazała, że dotychczas strona społeczna postulowała o rozszerzenie obszaru analiz o m.in. wariant skrajny zachodni (rejon węzła Morawica). Wskazała, że dla korytarza południowego i wschodniego, analizowanych w STEŚ z 2022 r., dostępne są szczegółowe dane m.in. dotyczące liczby wyburzeń, długości trasy, kosztów oraz przebiegu wariantów, natomiast dla korytarza zachodniego brak jest żadnych informacji. Wskazała, że w dokumentacji STEŚ brak jest szczegółowej analizy tego korytarza, a jego wyłączenie uzasadniono jedynie ogólnym zapisem dotyczącym niespełnienia optymalnych warunków oraz dublowania przebiegu S7 z autostradą A4, bez przedstawienia szerszego uzasadnienia. Podkreśliła, że brak danych uniemożliwia rzetelną ocenę wariantu zachodniego oraz porównanie go z innymi wariantami. W związku z tym zwróciła się z pytaniem o możliwość przygotowania pełnych danych dla tego wariantu na potrzeby kolejnych posiedzeń oraz o wyjaśnienie, czy był on wcześniej szczegółowo analizowany.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że warianty zachodnie, w tym rejon Morawicy były analizowane na etapie Studium Korytarzowego z 2022 r., a nie w ramach STEŚ. Wskazał, że analiza ta miała charakter ogólny i warianty były analizowane pod kątem trzech kryteriów.

Podkreślił, że szczegółowe analizy wariantów, w tym wschodnich, prowadzone są dopiero na obecnym etapie opracowania STEŚ. Jednocześnie zadeklarował, że – wychodząc naprzeciw zgłaszanym postulatom – przeprowadzimy analizę wariantów dla obszaru gminy Liszki w takim samym zakresie i według tych samych zasad jak dla pozostałych rozpatrywanych obszarów, aby zapewnić ich porównywalność. Podkreślił, że wytyczenie przebiegów przez gminę Liszki także nie będzie łatwe, ponieważ jest to teren zabudowany, pojawiają się usługi oraz innego rodzaju obiekty, które trzeba omijać. Wskazał, że w tym celu konieczne jest zgromadzenie odpowiednich materiałów i danych, analogicznych do przygotowywanych dla innych gmin (map obszarów wyłączonych). Zadeklarował, że

przygotowanie tych materiałów oraz przeprowadzenie analizy jest możliwe w terminie trzech tygodni.

Magdalena Adamska, Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Siepraw „Nie dla S7 i łącznika z BDI”

Poprosiła o potwierdzenie, że dane pod kątem analizy wielokryterialnej dla wariantów z węzła Morawica zostaną przygotowane w trzy tygodnie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że zostaną przygotowane analogiczne dane jak dla pozostałych gmin.

Magdalena Adamska, Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Siepraw „Nie dla S7 i łącznika z BDI”

Doprecyzowała, że w Studium Korytarzowym z 2022 r. warianty z węzła Morawica zostały wykluczone na podstawie trzech kryteriów: długości trasy, nakładania się przebiegów oraz natężenia ruchu. Zgłosiła postulat, aby dalsze prace były poprzedzone przygotowaniem pełnych danych, w tym map wyłączeń i metodologii. Podkreśliła, że na obecnym etapie brak jest pełnych danych dla tego obszaru, co uniemożliwia dalsze prace, w szczególności w zakresie ustalania wag i kryteriów. Zaapelowała o rzeczywisty dialog, oparty na słuchaniu i szukaniu kompromisu, a nie na jednostronnej narracji. Podkreśliła również determinację strony społecznej w dążeniu do rzetelnego i uczciwego przebiegu procesu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że wielokrotnie pokazaliśmy otwarcie na dialog, m.in. poprzez zmodyfikowanie pewnych działań w stosunku do założeń prezentowanych na pierwszym spotkaniu. Podkreślił, że działania są dostosowywane do tego, co strona społeczna wskazuje jako istotne. Zaznaczył, że praca nad formularzami, wagami i kryteriami jest niezależna od tego, o jakich wariantach mówimy. Jej celem jest to, aby wszystkie te przebiegi zweryfikować w oparciu o te same wagi i kryteria. Podkreślił, że możliwe i zasadne jest prowadzenie tych prac równolegle, bez konieczności posiadania pełnych danych dla wszystkich wariantów. Wskazał, że celem prac zespołu jest określenie, jakie elementy są istotne dla wszystkich zainteresowanych stron, niezależnie od lokalizacji, oraz wypracowanie przejrzystej metodyki oceny wariantów. Odnosząc się do poprzedniego spotkania przypomniał o potrzebie ograniczenia liczby kryteriów do najważniejszych, aby zapewnić ich realne znaczenie w analizie. Podkreślił, że bieżące prace zespołu nad metodyką są konieczne, aby w dalszym etapie możliwe było przeprowadzenie obiektywnej analizy wielokryterialnej dla wszystkich wariantów, w tym również dla rozszerzonego obszaru obejmującego gminę Liszki i rejon Morawicy.

Justyna Piechnik, Komitet Gmina Mogilany przeciw S7 i S52

Odniosła się do poniedziałkowego spotkania w gminie. Poinformowała, że podczas rozmowy od przedstawiciela GDDKiA usłyszała informację, że nie ma szans na rozszerzenie obszaru analizy o węzeł Morawica, a szczegółowe uzasadnienie tej decyzji zostanie przedstawione w piątek. Podkreśliła, że na wcześniejszych spotkaniach strona społeczna zgłaszała liczne uwagi dotyczące m.in. uzdrowiska Swoszowice i kopalni soli w Wieliczce, które początkowo były odrzucane, a następnie pojawiła się możliwość ich uwzględnienia. Powiedziała o braku rzeczywistego dialogu oraz podniosła zarzut wprowadzenia w błąd w zakresie wcześniejszych deklaracji dotyczących wariantu w rejonie Morawicy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Doprecyzował, że w oparciu o wcześniej wykonane analizy warianty zachodnie i dalekie wschodnie nie były korzystne. Podkreślił, że nie przedstawiał innego stanowiska niż to wynikające z wcześniejszych analiz. Następnie wskazał, że z uwagi na zgłaszane postulaty strony społecznej oraz aktualne wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu wariant zachodni ma potencjał ruchowy. Informację o rozszerzeniu obszaru analizy podaje do publicznej wiadomości w najbliższym możliwym terminie tj. w trakcie dzisiejszego spotkania.

Justyna Piechnik, Komitet Gmina Mogilany przeciw S7 i S52

Wskazała na bardzo duży obszar analiz oraz kwestionowała zasadność rozpatrywania korytarzy przebiegających przez Skawinę i kopalnię soli w Wieliczce. Podniosła, że analizowane są tereny „zaspokojone infrastrukturą”. Wskazała na potrzebę skoncentrowania się na trasach realnych do wytyczenia. Zaapelowała o opracowanie nowego układu drogowego dla aglomeracji krakowskiej oraz o włączenie niezależnych ekspertów i środowiska naukowego. Podkreśliła brak dostępu do nowych danych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniosł się do zgłoszonego postulatu, wskazując na sprzeczność między wcześniejszym żądaniem rozszerzenia obszaru analiz a obecnym oczekiwaniem jego zawężenia. Podkreślił, że celem jest zapewnienie, aby wszyscy uczestnicy i wszystkie gminy miały równe szanse i były poddane równej analizie, co uzasadnia rozszerzenie obszaru m.in. o rejon Morawicy. Wskazał, że rozszerzenie jednego obszaru nie oznacza zawężenia innych, a analiza będzie prowadzona na równych zasadach i w oparciu o obiektywne kryteria dla całego obszaru. Zdementował informacje o przebiegach korytarzy przez kopalnię soli w Wieliczce, wyjaśniając, że uwzględniono strefę UNESCO oraz dodatkowo na wniosek samorządu poszerzono obszar wyłączonej. Zaznaczył, że analizowany teren – zarówno dotychczasowy, jak i nowo włączony – jest obszarem trudnym, obejmującym zabudowę, działalności gospodarcze oraz inne uwarunkowania, które utrudniają wyznaczanie przebiegu trasy. Podkreślił, że mimo zwiększenia obszaru analiz o około

70 km² (do około 600 km²), celem jest znalezienie możliwie najlepszego rozwiązania w ramach przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

Krystyna Krok, Grupa inicjatywy mieszkańców osiedli: Barycz, Kosocice, Rajsko, Soboniewice

Oddaje głos zaproszonemu gościowi – profesorowi hydrogeologii.

dr hab. inż. Tomasz Kotowski, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie „Dla Lusiny”

Zapowiedział krótką prezentację mającą na celu rzucenie więcej światła na problemy występujące na obszarze oraz decyzje podejmowane w ich kontekście. Rozpoczął pytaniem, dlaczego domy w Swoszowicach nie mają piwnic.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że na obecnym etapie nie analizowano zabudowy pod kątem posiadania piwnic. Podkreślił, że kwestie geologiczne są obecnie oceniane na podstawie danych ogólnych, natomiast na kolejnym etapie przewidziane są odwierty. Wskazał, że w fazie koncepcji programowej dla wybranego wariantu wykonywane będą liczne odwierty geologiczne, aby dokładnie określić warunki gruntowe i zapewnić bezpieczne prowadzenie trasy, co jest standardową procedurą przy inwestycjach drogowych.

dr hab. inż. Tomasz Kotowski, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie „Dla Lusiny”

Wskazał, że w Swoszowicach występują wody mineralne, które mają unikalny charakter, co potwierdzają opracowania naukowe. Podkreślił, że wody siarczkowe, lecznicze nie występują tylko w obrębie uzdrowiska, ale także na obszarach poza nim. Wyjaśnił, że wody te występują bardzo płytko, a ich poziom oddzielony jest od powierzchni izolacją o bardzo niewielkiej miąższości, co powoduje ich dużą wrażliwość na ingerencję. Wskazał, że naruszenie tej izolacji jest dla tych wód bardzo groźne, ponieważ znajdują się one pod ciśnieniem. Przywołał zapisy uchwał oraz operatu uzdrowskiego, które wskazują na ograniczenia w prowadzeniu prac ziemnych, w tym zakaz głębokiego posadowienia obiektów (poniżej ok. 1,2 m). Zaznaczył, że jest to m.in. powód, dla którego większość domów nie ma piwnic oraz nie realizuje się przydomowych oczyszczalni ścieków. W dalszej części odniósł się planowanej realizacji drogi S7, wskazując, że trasy komunikacyjne można budować na nasypach, estakadach bądź tunelach, przy czym swoją wypowiedź skoncentrował na estakadach. Odwołał się do przykładu estakady i węzła Mistrzejowice, wskazując na ich konstrukcję, w tym filary podtrzymujące tę budowlę. W związku z tym skierował pytanie dotyczące sposobu posadowienia takich filarów, doprecyzowując, że chodzi o pale konstrukcyjne oraz ich długość.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że sposób posadowienia obiektów zależy od warunków gruntowych. Wyjaśnił, że stosuje się zarówno posadowienie bezpośrednie, jak i pośrednie – w tym na palach. Podkreślił, że występują różne rodzaje pali (m.in. wiercone, wbijane), a ich długość uzależniona jest od głębokości zalegania gruntów nośnych lub warunków umożliwiających przeniesienie obciążeń.

dr hab. inż. Tomasz Kotowski, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie „Dla Lusiny”

Wskazał, że – na podstawie analogii do istniejących obiektów – pale konstrukcyjne stosowane przy estakadach mogą mieć długość rzędu 20, 30, a nawet więcej metrów, co należy zestawić z warunkami hydrogeologicznymi w Swoszowicach, gdzie ingerencja w grunt powyżej ok. 1,2 m może naruszać warstwę izolacyjną. Podkreślił, że przebicie izolacji może prowadzić do poważnych konsekwencji dla wód siarczkowych, w tym niekontrolowanych wypływów, spadku lub zaniku źródeł. Wskazał także na ryzyko zanieczyszczeń chemicznych i mikrobiologicznych oraz mieszania się wód, co może prowadzić do degradacji ekosystemów. Dodatkowo zaznaczył, że nie tylko estakady, ale również nasypy mogą wpływać na warunki krążenia i zasilania wód, powodując istotne zmiany środowiskowe. Podkreślił, że oddziaływania te mogą ujawnić się ze znaczącym opóźnieniem wynikającym z długiego czasu przepływu wód w systemie wodonośnym.

Wskazał, że wyznaczane obszary wyłączone, obejmują m.in. tereny i obszary górnicze związane z eksploatacją kopalni, w tym wód mineralnych siarczkowych. Zaznaczył, że wyznaczone granice (m.in. dla Swoszowic, Opatkowic i Lusiny) nie odzwierciedlają rzeczywistego zasięgu występowania tych wód. Podkreślił, że wody występują również poza tymi obszarami, a ich rzeczywisty zasięg nie jest znany. Zwrócił także uwagę na dodatkowe uwarunkowania geologiczne w analizowanym obszarze, wskazując na składowisko w Baryczy, kopalnię otworową Barycz oraz zbiornik Bogucice. Określił warunki gruntowe w tym rejonie jako „ultra skomplikowane”. Podkreślił, że błędne rozpoznanie warunków gruntowych prowadzi do bardzo daleko idących konsekwencji. Przynotował przykład ostatniego zdarzenia z udziałem Mostostalu, podkreślając, że warunki gruntowe okazały się tak skomplikowane, iż doprowadziło to do znaczącego wzrostu kosztów inwestycji i wycofania wykonawcy z placu budowy. Zaznaczył, że w jego ocenie na analizowanym obszarze brak jest dogłębnego rozpoznania warunków gruntowych, geologicznych i hydrogeologicznych. Podkreślił, że niewystarczające rozpoznanie tych warunków może prowadzić do poważnych konsekwencji. Wskazał, że procedowanie wariantów bez szczegółowej wiedzy geologicznej jest przedwczesne, wskazując na wysokie ryzyko problemów na etapie decyzji środowiskowej oraz dalszej realizacji inwestycji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że strefy A, B i C uzdrowiska Swoszowice zostały wyłączone z analiz, a wskazany obszar jest już uwzględniony jako wyłączony. Podkreślił, że na tym terenie istnieją już obiekty infrastrukturalne, takie jak autostrada A4 i droga krajowa nr 7, co potwierdza możliwość technicznego posadowienia obiektów. Wyjaśnił, że obszar Lusiny jest nadal analizowany, a według informacji od lokalnych władz nie planuje się tam ustanowienia strefy uzdrowiskowej. Zaznaczył, że szczegółowe badania geologiczne będą prowadzone na kolejnych etapach dokumentacji, natomiast obecnie wykorzystywane są dane mapowe Państwowego Instytutu Geologicznego. Wskazał, że obszary o bardzo skomplikowanych warunkach geologicznych, jak rejon Baryczy, zostały już wykluczone z analiz. Zdementował informacje o rzekomych zmianach warunków geologicznych przy kontrakcie S19 i zaapelował o niepowielanie niesprawdzonych danych.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Uczestniczka stwierdziła, że w jej ocenie prezentacja nie została właściwie zrozumiana, podkreślając, że wskazywane ryzyka mają charakter istotny i nie mogą być bagatelizowane.

Mieczysław Lackowski, Skawińska Koalicja Stowarzyszeń

Wyraził zaniepokojenie próbami ponownego włączenia miasta i gminy Skawina do analiz przebiegu S7, mimo że obszar ten był już dwukrotnie wykluczony. Przedstawił nagrania ruchu drogowego z sierpnia 2023 r., dołączone wcześniej do pisma skierowanego do GDDKiA i sejmowej komisji infrastruktury. Poinformował również o petycji z października 2023 r., podpisanej przez 3931 mieszkańców i przekazanej do GDDKiA. Zwrócił uwagę na znaczące — jego zdaniem ponad 50% — zmniejszenie obszarów wykluczonych w Skawinie, obejmujących m.in. strefy ekonomiczne i tereny przemysłowe, i poprosił o wyjaśnienie tej zmiany.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że zmiana zakresu obszarów wykluczonych w Skawinie wynikała z korekty klasyfikacji terenów, które wcześniej — zgodnie z bazą danych obiektów topograficznych — były błędnie oznaczone jako zabudowa mieszkaniowa. Podkreślił, że obecnie prowadzona jest szczegółowa, manualna weryfikacja poszczególnych osiedli i terenów usługowo-przemysłowych, a obszary spełniające kryteria zwartej zabudowy są ponownie kwalifikowane jako wykluczone. Zaznaczył, że aktualne mapy odzwierciedlają te zmiany.

Zapowiedział przejście do prezentacji dotyczącej formularzy służących zbieraniu opinii od mieszkańców. Zapowiedział omówienie kolejnych podkryteriów oraz ponowne udzielenie głosu uczestnikom po przerwie, na około 15–20 minut, w celu zachowania równowagi i poszanowania czasu wszystkich obecnych. Podkreślił, że przedstawienie tych informacji jest istotne dla dalszych prac.

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

Zaprezentował sposób zbierania opinii uczestników za pomocą formularzy opinii. Poinformował, że przewidziano pięć formularzy tematycznych: jeden dotyczący wag kryteriów głównych oraz cztery odnoszące się do grup: społecznej, ekonomicznej, funkcjonalno-technicznej i przyrodniczej. Wyjaśnił, że podział na formularze ma na celu ułatwienie ich wypełniania oraz ograniczenie ryzyka utraty danych.

Dostęp do formularzy opinii:

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

Poinformował, że formularze będą przeznaczone dla przedstawicieli strony samorządowej i społecznej, a kody dostępu zostaną przekazane na wskazane adresy mailowe.

W odniesieniu do formularza dotyczącego kryteriów głównych wskazał, że obejmuje on jedno pytanie dotyczące wag, przy założeniu bazowym 25% dla każdego kryterium z możliwością odchylenia w przedziale 15–35%, przy zachowaniu sumy 100%.

Omówił również formularze dotyczące podkryteriów w grupie społecznej. W analizie uwzględniamy tylko kryteria istotne.

Wagowanie z wykorzystaniem skali punktowej

- skala 10-cio punktowa ważności podkryteriów,
- normalizacja wag przez sumę do jedności - wagi podkryteriów w obrębie grupy sumują się do jedności (100 %).

Przypomniał, że wyróżniamy dwa typy kryteriów:

- Kryterium rosnące (pozytywne) – wzrost wartości zwiększa ocenę wariantu (im większa wartość, tym lepiej) – Stymulanta (ST),
- Kryterium malejące (negatywne) – wzrost wartości pogarsza ocenę wariantu (im mniejsza wartość, tym lepiej) – Destymulanta (DE).

Wyjaśnił, że formularz będzie zawierał pytania dotyczące poszczególnych kryteriów szczegółowych, wraz z ich nazwą, definicją, charakterem oraz miarą. Wskazał, że uczestnik będzie określał, czy dane kryterium powinno zostać uwzględnione w analizie – w przypadku odpowiedzi twierdzącej konieczne będzie wskazanie jego ważności w skali punktowej.

Podkreślił, że zaprezentowany formularz ma charakter przykładowy i nie zawiera jeszcze pełnego zestawu kryteriów, gdyż są one nadal przedmiotem prac.

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

Zadała pytanie dotyczące reprezentacji głosów w przypadku rezygnacji części przedstawicieli strony społecznej z udziału w pracach zespołu. Doprecyzowała, że chodzi o status głosów przypisanych do gminy Myślenice oraz o sposób ich uwzględnienia w sytuacji, gdy część uczestników wystąpi z konsultacji, a inne podmioty deklarują dalszy udział.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyraził nadzieję na zmianę decyzja o rezygnacji części przedstawicieli strony społecznej z uczestnictwie w spotkaniach zespołu oraz powrót do ich prac. Podkreślił wolę dalszego dialogu i aktywnego udziału mieszkańców. Wyjaśnił, że w przypadku rezygnacji danego przedstawiciela jego głos nie będzie uwzględniany, jednak strona społeczna nadal ma możliwość uczestnictwa zgodnie z wcześniejszym składem.

Anna Bernaś, Kierownik Referatu Inwestycji i Infrastruktury w Urzędzie Miasta i Gminy Świątniki Górne

Zapytała do jakiego terminu należy dosyłać propozycje podkryteriów i kryteriów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że propozycje kryteriów i podkryteriów można zgłaszać na bieżąco. Poinformował, że ostateczna wersja formularzy zostanie przedstawiona na spotkaniu zaplanowanym na 12 czerwca, które należy traktować jako termin docelowy. Jednocześnie zaznaczył, że im wcześniej będą zgłaszane uwagi, to możliwe będzie ich bieżące uwzględnianie i prezentowanie uczestnikom postępu nad formularzami.

Anna Bernaś, Kierownik Referatu Inwestycji i Infrastruktury w Urzędzie Miasta i Gminy Świątniki Górne

Dopytała, czy przesyłane podkryteria są analizowane przez zespół i czy należy rozumieć, że nie wszystkie zostaną umieszczone na ostatecznej liście.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że część proponowanych przez stronę społeczną podkryteriów nie może zostać uwzględniona, ponieważ nie da się ich skwantyfikować ani zweryfikować w sposób obiektywny. Podkreślił, że do formularza trafią jedynie te podkryteria, które można matematycznie sprawdzić i policzyć. Dodał, że uczestnicy w formularzach będą mogli wskazać, które z nich są istotne oraz określić ich wagę.

Anna Bernaś, Kierownik Referatu Inwestycji i Infrastruktury w Urzędzie Miasta i Gminy Świątniki Górne

Zapytała, czy jest określona maksymalna ilość podkryteriów do danego kryterium.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że nie określono maksymalnej liczby podkryteriów przypadających na jedno kryterium. Podkreślił, że uczestnicy mają swobodę w ich wskazywaniu, a ostateczna liczba zostanie odzwierciedlona w raporcie podsumowującym. Wyjaśnił, że w formularzu najpierw ocenia się, czy dane podkryterium powinno zostać uwzględnione, a dopiero potem — jeśli zostanie zaakceptowane — określa się jego wagę. Na podstawie wyników formularzy przygotowany zostanie raport z rekomendacjami dla Generalnego Dyrektora.

Anna Bernaś, Kierownik Referatu Inwestycji i Infrastruktury w Urzędzie Miasta i Gminy Świątniki Górne

Zapytała, czy osoba wypełniająca formularz ma wpływ na liczbę kryteriów, tj. czy decyduje o ilości kryteriów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Jeśli wszyscy uczestnicy uznają wszystkie podkryteria za zasadne, zostanie to przeanalizowane, jednak nadmierna liczba podkryteriów może osłabić znaczenie tych najistotniejszych.

Anna Bernaś, Kierownik Referatu Inwestycji i Infrastruktury w Urzędzie Miasta i Gminy Świątniki Górne

Zapytała, czy należy rozumieć, że docelowo zostaną uwzględnione te kryteria, które uzyskają najwyższą liczbę punktów nadanych przez osoby wypełniające formularz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że rekomendacja przygotowywana dla Generalnego Dyrektora będzie opierać się na tych kryteriach, które uzyskają najwyższe wartości punktowe nadane przez osoby wypełniające formularz.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Zapytał, dlaczego formularz nie będzie miał możliwości częściowego zapisania.

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

Jest to ograniczenie narzędzia, którym dysponujemy.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Zauważył, że standardowy formularz Google umożliwia częściowe zapisywanie odpowiedzi i powrót do nich przed ostatecznym zamknięciem. Wyraził obawę, że obecne rozwiązanie zmusza do jednorazowego, ciągłego wypełnienia formularza, co utrudnia konsultowanie wątpliwości z innymi osobami. Zaproponował rozważenie wprowadzenia możliwości zapisywania formularza w trakcie pracy oraz późniejszej edycji odpowiedzi,

wskazując, że takie podejście jest zgodne z powszechnie stosowaną metodologią badań ankietowych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że zespół przeanalizuje możliwość wprowadzenia funkcji częściowego zapisywania formularza. Wyjaśnił, że aby ograniczyć trudności związane z jednorazowym wypełnianiem długiego dokumentu, formularze zostały podzielone na odrębne części dla każdego obszaru. Podkreślił, że do momentu wystania formularza można do niego wracać, natomiast po jego ostatecznym przesłaniu edycja nie jest już możliwa.

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

Dodał, że wraz z formularzami zostanie przekazane zestawienie wszystkich kryteriów, aby uczestnicy mogli wcześniej zapoznać się z ich zakresem i odpowiednio przygotować się do udzielania odpowiedzi.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Dopytał, czy przed udostępnieniem formularzy otrzyma wersję edytowalną lub możliwą do wydrukowania, aby móc wcześniej zapoznać się z kryteriami i przygotować odpowiedź.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Zapytał, w jaki sposób zostaną wykorzystane opinie przekazane w formularzach oraz jaka będzie metodologia ich opracowania. Podkreślił, że nie przystąpi do wypełniania formularza, dopóki nie pozna zasad analizy i wykorzystania zgłoszonych odpowiedzi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że opinie przekazane w formularzach zostaną wykorzystane przy opracowaniu raportu podsumowującego prace zespołu. Na podstawie wyników formularzy przygotowana zostanie rekomendacja dla Generalnego Dyrektora dotycząca sposobu prowadzenia analizy wielokryterialnej, w tym wskazania kryteriów, które powinny zostać uwzględnione, oraz przypisanych im wag.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zgłosił wniosek formalny o umożliwienie dołączenia do formularza protokołu z informacją, jak głosowali poszczególni członkowie reprezentujący daną gminę. Zaproponował wprowadzenie możliwości zamieszczania odrębnych opinii, aby osoby

mające odmienne stanowisko mogły je wyrazić i aby zostało to uwzględnione w dokumentacji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że uczestnicy zawsze mogą wyrazić swoje stanowisko podczas spotkań, ponieważ na bieżąco prezentowane są omawiane kwestie i każdy ma możliwość przedstawienia własnej opinii.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Doprecyzował, że chodzi mu o możliwość uwzględnienia w formularzu stanowisk wszystkich przedstawicieli danej gminy, również tych, którzy formalnie nie mają prawa głosu. Wyjaśnił, że z jego gminy uczestniczy kilka osób i chciałby, aby ich indywidualne opinie mogły zostać odnotowane w formularzu w odpowiedniej formie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że od początku prac zespołu obowiązuje zasada równego traktowania wszystkich uczestników. Wyjaśnił, że nie można dopuścić do sytuacji, w której liczba osób zgłaszających opinie z poszczególnych obszarów byłaby różna, ponieważ zniekształciłoby to wyniki formularzy. Podkreślił, że dlatego przyjęto zasadę, iż formularze wypełnia 40 wytypowanych przedstawicieli strony społecznej i samorządowej.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zwrócił uwagę, że formularz będzie wypełniany przez osobę wskazaną, co może ograniczyć możliwość uwzględnienia stanowisk innych członków zespołu z danej gminy. Zgłosił obawę, że w praktyce formularz może zostać wypełniony wyłącznie przez jedną osobę, bez udziału pozostałych przedstawicieli. W związku z tym zgłosił propozycję, aby w formularzu przewidzieć miejsce na dodatkowe uwagi lub komentarze, umożliwiające odnotowanie opinii innych uczestników oraz różnic zdań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że wybrani reprezentanci mają prezentować stanowisko swojej gminy, przy czym jest jasne, że nie zawsze będzie ono odzwierciedlało opinię wszystkich mieszkańców. Podkreślił, że zasada równego traktowania wymaga, aby każda gmina miała taką samą liczbę głosów, niezależnie od liczby osób faktycznie uczestniczących w pracach. Zaznaczył, że sposób uzgadniania stanowiska w ramach gminy pozostaje w gestii jej przedstawicieli i nie przewiduje się rozszerzania formularzy o dodatkowe elementy.

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

Zapytała, czy po zebraniu danych z formularzy zostanie przygotowany załącznik przedstawiający, jak rozłożyły się głosy w danej gminie — ile głosów oddano oraz w jaki sposób zostały ocenione poszczególne kryteria.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że celem zespołu jest pełna jawność działań. Zapowiedział, że w raporcie zostaną opublikowane kompletne wyniki wszystkich wypełnionych formularzy. Zaznaczył, że szczegółowa forma i sposób prezentacji zestawień zostanie opracowana na dalszym etapie prac.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu

Zwróciła uwagę, że proponowane rozwiązanie z wykorzystaniem formularzy jest eksperymentem, wskazując, że – według jej wiedzy – takich formularzy nigdy nikt w Polsce ze strony społecznej w budownictwie drogowym nie wypełniał.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że tak jak było to już wielokrotnie powiedziane, pierwszy raz jest powołany tego typu Zespół. Pokazujemy szeroką otwartość na współpracę ze stroną społeczną.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu

Podkreśliła, że strona społeczna do 15 stycznia przekazała dokumenty, zawierające stanowiska i uwagi, które – w jej ocenie – nie zostały należycie uwzględnione ani upublicznione w formie raportu. Zwróciła uwagę, że przekazano również ankiety, w których jest ponad 25 000 głosów przeciw budowie drogi. Wskazała na konieczność powrotu do podstaw, wyrażając obawę, że proponowany sposób zbierania opinii może prowadzić do konfliktów na poziomie lokalnym. Oceniała, że formularz opinii nie stanowi właściwej formy dialogu społecznego, określając go jako „zaprzeczenie dialogu”. Podkreśliła, że strona społeczna nie chce rozstrzygać kwestii wag i kryteriów, wskazując, że jej stanowisko w sprawie inwestycji jest jednoznaczne i niezmiennie. Zwróciła uwagę, że niezależnie od wyników formularzy, stanowisko mieszkańców pozostanie takie samo. Wskazała również, że obecny sposób procedowania może prowadzić do eskalacji konfliktów społecznych oraz powtórzenia sytuacji określanych przez nią jako „patokonsultacje”.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że zespół został powołany w celu wystuchania strony społecznej i uwzględnienia jej głosu, a formularze mają służyć właśnie zebraniu opinii przedstawicieli w zakresie omawianych zagadnień. Podkreślił, że nie jest to głosowanie dotyczące wyboru wariantów, lecz praca nad określeniem kryteriów, które powinny być uwzględnione w analizie wielokryterialnej.

Odnosząc się do wcześniejszych konsultacji społecznych, poinformował, że raport z ich przebiegu jest w trakcie opracowania (ok. 85% ukończenia) i zostanie opublikowany na początku czerwca. Podkreślił, że dokument ten będzie ogólnodostępny i będzie zawierał podsumowanie zgłoszonych wniosków.

Piotr Filipowicz, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar”

Zapytał czemu ma służyć ten formularz. Wskazał, że według niego reprezentanci poszczególnych gmin będą chcieli wypełnić formularz w taki sposób, aby przez ich gminę nie przebiegała droga S7. Stwierdził, że sposób wypełnienia formularzy może nie przelożyć się na oczekiwany efekt, a nawet może prowadzić do rozstrzygnięć niezgodnych z intencjami mieszkańców. Skierował do uczestników pytanie o gotowość do zaakceptowania przebiegu drogi S7 przez ich gminy.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Stwierdził, że jeśli wypracowane kryteria będą sprawiedliwe i na ich podstawie droga S7 będzie przebiegać przez jego gminę, to jest to ryzyko, które akceptuje.

Piotr Filipowicz, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar”

Wyraził wątpliwości co do sposobu wypełniania formularza, wskazując, że uczestnicy mogą wypełniać go nie wiedząc de facto, co wypełniają oraz że różne podejście do jego uzupełnienia przez poszczególne osoby może prowadzić do odmiennych rezultatów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Nie zgodził się z twierdzeniem, że uczestnicy nie wiedzą, co wypełniają, wskazując, że spotkania zespołu służą właśnie szczegółowemu wyjaśnieniu kryteriów, ich znaczenia oraz zakresu analiz. Podkreślił, że działania te odpowiadają na wcześniejsze postulaty strony społecznej dotyczące aktywnego udziału w procesie analizy wielokryterialnej. Zaznaczył, że kryteria mają mieć charakter obiektywny i policzalny, tak aby wszystkie warianty mogły być oceniane na tych samych zasadach. Wskazał również, że na obecnym etapie nie będzie wybierany jeden wariant, lecz co najmniej trzy, które na dalszym etapie zostaną poddane bardziej szczegółowym analizom, zgodnie z przyjętą metodyką. Na tej podstawie zostanie wskazany jeden wariant rekomendowany do decyzji środowiskowej.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że zarówno strona społeczna, jak i inni uczestnicy prowadzą intensywne prace merytoryczne, informując jednocześnie o podjęciu współpracy ze stroną naukową – dr Budzyńskim. Podkreślił, że prowadzone są regularne spotkania i dyskusje, które pozwalają na wypracowanie wspólnego porozumienia. Zapowiedział przedstawienie propozycji narzędzia służącego doborowi kryteriów i ich wag, nawiązując do wcześniejszych ustaleń i wystąpień, wskazując, że to właśnie wagi decydują o wynikach analizy. Zaznaczył przy tym, że analiza powinna mieć charakter uniwersalny i dotyczyć

całej Polski, a nie tylko lokalnych uwarunkowań. Zwrócił uwagę na potrzebę skupienia się na pracy merytorycznej oraz wypracowaniu sprawiedliwego algorytmu oceny wariantów. Wskazał, że kluczowe jest określenie zasad, które pozwolą w sposób obiektywny prowadzić analizę wielokryterialną.

Justyna Piechnik, Komitet Gmina Mogilany przeciw S7 i S52

Wyraziła wątpliwości co do zasadności wypełniania formularza bez elementarnej wiedzy, wskazując, że brak pełnej informacji o przebiegach i korytarzach powoduje, że proces nie jest sprawiedliwy. Podkreśliła, że tylko GDDKiA posiada pełną wiedzę o możliwych przebiegach tras i sposobach ich kształtowania. Wskazała, że nawet przy sprawiedliwym wypełnieniu formularza istnieje ryzyko, że wyniki analizy mogą zostać ukształtowane poprzez odpowiednie dopasowanie przebiegów do przyjętych kryteriów. Wyraziła obawę, że przekazanie wyników formularzy do GDDKiA może prowadzić do rozstrzygnięć niezgodnych z oczekiwaniami uczestników oraz zakwestionowała sprawiedliwość dotychczasowych działań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że celem formularzy jest zapewnienie ich obiektywnego charakteru – nie odnoszą się one do konkretnych wariantów ani przebiegów, lecz do określenia, które elementy są istotne dla uczestników i powinny być uwzględnione w analizie wielokryterialnej. Podkreślił, że rozwiązanie to ma umożliwić każdemu równą możliwość wskazania priorytetów. Wskazał również, że możliwości wyznaczania przebiegów będą ograniczone przez takie czynniki jak obszary wyłączone, uwarunkowania geometryczne oraz parametry techniczne drogi, co oznacza, że liczba możliwych wariantów jest ograniczona i będzie analizowana na dalszym etapie prac.

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

Zaprezentował proponowane kryteria w grupie Ekonomiczne (EK):

1. Finanse

1.1. Szacowane wskaźnikowe koszty robót:

- Kryterium określa koszty poniesione na roboty budowlane ustalone na podstawie metody wskaźnikowej
- Miara: koszt robót – [mln PLN]
- Charakter: (DE)

1.2. Szacowane koszty nabycia nieruchomości:

- Kryterium określa koszty poniesione na nabycie nieruchomości zajętych pod planowaną drogą. Koszty ustalone na podstawie danych o transakcjach z danego obszaru, z uwzględnieniem zasady korzyści
- Miara: koszt nabycia nieruchomości – [mln PLN]
- Charakter: (DE)

Przedstawił propozycje podkryteriów zgłoszone przez komitet społeczny "Zawada Bez S7":

- Koszty społeczne wyburzeń i przesiedleń
miara: liczba nieruchomości przeznaczonych do wyburzenia - [szt.]; (DE)
- Utrata wartości nieruchomości w otoczeniu inwestycji
miara: liczba nieruchomości w strefie oddziaływania - [szt.]; (DE)
- Koszty dodatkowej infrastruktury towarzyszącej
miara: liczba/długość koniecznych dróg dojazdowych, przebudów - [szt./km]; (DE)
- Koszty utrzymania i eksploatacji infrastruktury
miara: liczba obiektów inżynierskich (mosty, estakady, tunele) - [szt.]; (DE)
- Koszty wynikające z wydłużenia dojazdów mieszkańców
miara: średnie wydłużenie tras lokalnych - [km/min]; (DE)
- Ryzyko opóźnień inwestycyjnych (protesty, odwołania)
miara: liczba potencjalnych konfliktów społecznych - [szt.]; (DE)
- Koszty środowiskowe (kompensacje przyrodnicze)
miara: powierzchnia terenów wymagających kompensacji - [ha]; (DE)
- Utrata potencjału inwestycyjnego terenów
miara: powierzchnia terenów wyłączonych z rozwoju - [ha]; (DE)

W trakcie prezentowania podkryteriów zwrócił uwagę, że część z nich nie ma charakteru ekonomicznego, wskazując, że jeśli coś liczymy w sztukach, to nie są to kryteria ekonomiczne. Podkreślił, że kryteria ekonomiczne powinny odnosić się do wartości wyrażonych w kwotach. Zwrócił również uwagę, że część zaproponowanych podkryteriów powiela elementy występujące w innych grupach, w szczególności społecznych oraz funkcjonalno-technicznych. Zwrócił się także z prośbą do uczestników zgłaszających propozycje kryteriów, aby – poza wskazaniem miary i charakteru danego kryterium – każdorazowo przedstawiać również jego definicję, tak aby było jasne, jak to kryterium liczyć. Podając przykład kosztów wynikających z wydłużenia dojazdów mieszkańców, zwrócił uwagę, że nie jest jednoznaczne czy takie kryterium powinno być wyrażone w kilometrach czy w czasie przejazdu, ani od jakiego punktu należałoby je liczyć (np. od środka miejscowości) i do jakiego punktu odniesienia.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że w jego ocenie część kryteriów zaproponowanych w grupie ekonomicznej jest już skonsumowana w kryteriach społecznych, w szczególności poprzez uwzględnienie takich elementów jak przecięcie ciągów komunikacyjnych, które pośrednio odzwierciedla wydłużenie tras dojazdowych. Podkreślił, że kryteria te mają charakter policzalny i możliwy do weryfikacji. Wskazał też, że kwestie związane z kosztami środowiskowymi powinny być rozpatrywane w ramach kryteriów środowiskowych, gdzie możliwe jest określenie niektórych parametrów (np. powierzchni w hektarach) na podstawie

dostępnych danych. Zaznaczył, że część proponowanych podkryteriów – takich jak utrata potencjału inwestycyjnego terenów – ma charakter niepoliczalny i nie może być w sposób jednoznaczny przeliczona na wartości finansowe.

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

Przedstawił propozycje podkryteriów zgłoszone przez komitet "S7 dla mieszkańców":

- Koszty robót inżynierskich (tunele, mosty, estakady)
miara: kosztorys wstępny - [mln PLN]; (DE)
- Szacowane koszty eksploatacyjne (30-letnie, LCC)
miara: koszty utrzymania - [mln PLN]; (DE)
- Koszty kompensaty środowiskowej, rekultywacji i przesadzenia drzew zabytkowych
miara: kosztorys - [mln PLN]; (DE)
- Szacowane korzyści - oszczędności czasu (BCR)
miara: [mln PLN/rok]; (ST)
- Redukcja kosztów wypadkowości
miara: [mln PLN/rok]; (ST)
- Wskaźnik BCR = korzyści/koszty
miara: suma zdyskontowana - [-]; (ST)
- Szacowane koszty robót budowlanych (z rozbiem na elementy)
miara: koszty wskaźnikowe - [mln PLN]; (DE)
- Szacowane koszty nabycia nieruchomości (zasada rynkowa)
miara: transakcje rynkowe - [mln PLN]; (DE)

Zwrócił uwagę, że na obecnym etapie część proponowanych podkryteriów ekonomicznych – takich jak szacowane koszty eksploatacyjne, koszty kompensacji środowiskowej czy oszczędności czasu – nie może zostać wiarygodnie określona ze względu na brak odpowiednich danych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Uzupełnił, że rozbijanie kosztów inwestycji na poszczególne elementy, takie jak obiekty inżynierskie (np. tunele, mosty, estakady), nie jest właściwym kierunkiem, ponieważ koszty te są już uwzględnione w całkowitym koszcie inwestycji. Wskazał, że różnicowanie wariantów odbywa się w ramach kosztu całkowitego, przy czym zastosowanie bardziej złożonych rozwiązań, takich jak tunele, wiąże się ze wzrostem kosztów. Zaznaczył również, że na obecnym etapie są to koszty przyjmowane w sposób ogólny, wskaźnikowy.

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

Odnosił się, że na obecnym etapie brak jest danych umożliwiających rozbić koszty robót budowlanych na poszczególne elementy, a kluczowe znaczenie ma całościowy koszt inwestycji. W zakresie kosztów nabycia nieruchomości wskazał, że przez GDDKiA

stosowane jest podejście oparte na „zasadzie korzyści”, podczas gdy przedstawiona propozycja opiera się na „zasadzie rynkowej”. Wyjaśnił, że w przypadku zasady korzyści możliwe jest przyjęcie wyższych wartości wyceny, jeśli jest to korzystniejsze dla strony objętej wyłączeniem.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że proponując dane kryterium zakłada, iż na etapie korytarzowym będzie miało wartość zero, co jest – w jego ocenie – akceptowalne. Podkreślił jednak, że przy założeniu prowadzenia analizy na każdym etapie, podkryterium to może znacznie zyskać w dalszych fazach prac, kiedy dostępne będą bardziej szczegółowe dane. Zaznaczył, że takie podejście wynika z patrzenia „na całość”, a nie jedynie na bieżący etap analiz, i powinno być uwzględnione przy ocenie proponowanych kryteriów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że na kolejnych etapach, wraz z uszczegółowieniem dokumentacji, pojawi się więcej wskaźników ekonomicznych. Zaznaczył, że rozpatrywany będzie m.in. wskaźnik „kosztów do korzyści”. Podkreślił, że już na obecnym etapie analizowana będzie również możliwość zastosowania uogólnionego wskaźnika ekonomicznego (IRR), który ma istotne znaczenie przy ocenie zasadności realizacji inwestycji.

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

Doprecyzował, że niektóre wskaźniki, takie jak redukcja kosztów wypadkowości czy analiza kosztów i korzyści są standardowo uwzględniane na późniejszych etapach prac. Podkreślił, że na obecnym etapie część kryteriów może nie być możliwa do policzenia, a w konsekwencji może przyjmować wartość zero z uwagi na brak danych. Zaznaczył, że celem jest wybór w formularzach takich kryteriów, które będą miały realne zastosowanie i wartości dla analizowanych wariantów,

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Odnosił się do omawianych kryteriów ekonomicznych, wskazując, że na obecnym etapie zasadne jest uwzględnienie wskaźników efektywności ekonomicznej. Zaznaczył, że ograniczenie analizy wyłącznie do kosztów inwestycyjnych może prowadzić do wyboru wariantów najtańszych, pomijając ich efektywność w całym cyklu życia. Podkreślił, że warianty droższe w realizacji mogą przynosić większe korzyści w dłuższej perspektywie, co powinno zostać uwzględnione w analizie. W związku z tym zaproponował rozważenie zastosowania wskaźnika kosztów i korzyści oraz uwzględnienie danych o natężeniu ruchu i czasie przejazdu, wskazując, że czas jest kluczowym parametrem wpływającym na efektywność ekonomiczną inwestycji.

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

Zwróciła się z pytaniem dotyczącym możliwości wyodrębnienia kosztów budowy tuneli w analizie, wskazując, że – w jej ocenie – koszty te mogą mieć również powiązanie z oddziaływaniami społecznymi i środowiskowymi (np. drganiami w trakcie budowy). Zasugerowała, aby rozważyć ich wydzielenie w analizie, tak aby możliwe było określenie, w których wariantach występują oraz jaki jest ich udział w kosztach całkowitych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że szczegółowe informacje dotyczące kosztów tuneli będą możliwe na etapie, gdy wyznaczone będą konkretne przebiegi, kiedy możliwe będzie określenie ich prognozowanych długości. Odnosił się do kwestii oddziaływań w postaci drgań i wskazał, że w przypadku analizowanego obszaru – o charakterze górzystym – tunele prawdopodobnie realizowane będą jako obiekty głębokie, a w takich sytuacjach wpływ drgań jest znikomy lub nie występuje. Dodanie odrębnego kryterium w tym zakresie mogłoby stanowić powielenie kryteriów ekonomicznych.

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

Wskazała, że kwestia tuneli powinna być traktowana jako odrębne kryterium analizowane w różnych aspektach. Na przykładzie realizacji podobnych inwestycji w innych częściach kraju obserwuje, że takie drgania mogą mieć wpływ na warunki życia. Zaznaczyła, że chodzi o przedstawienia kosztów budowy tuneli w poszczególnych wariantach, tak aby uczestnicy mieli pełną świadomość jaki on jest.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że dane dotyczące kosztów tuneli będą dostępne i zadeklarował, że będą one uwzględnione w opracowywanych analizach dla poszczególnych wariantów.

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

Dodał, że podkryteria dotyczące tuneli i mostów będą uwzględnione także w grupie kryteriów funkcjonalno-technicznych, podkreślając, że zagadnienia te nie będą pominięte w analizie.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Zaprosiła uczestników na 20-minutową przerwę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaprosił uczestników do zajęcia miejsc i udziału w posiedzeniu po przerwie. Zgodnie z ustaleniami przekazał głos stronie społecznej. Poprosił o trzymanie się ram czasowych (15-20 minut) tak aby możliwe było przejście do dalszej części prezentacji.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Poprosiła o wyświetlenie mapy, która została wystana przez Urząd Miasta do GDDKiA. Prezentując mapę, wskazała na obszary istotne dla południa Krakowa i Wieliczki, w tym m.in. GZWP 451, obszar uzdrowiska Swoszowice oraz rejon Baryczy. Zaznaczyła, że omawiany zbiornik jest pod ścisłą ochroną, z uwagi, że jest ujęciem wody pitnej, którego zasięg obejmuje rozległe tereny – od Rajska, przez Swoszowice, aż po dalsze obszary, z powiązaniem z innymi zbiornikami. Zasugerowała, że jeden z wariantów przebiegu drogi S7 będzie poprowadzony przez omawiany teren od węzła Tuchowska i zaznaczyła, że strona społeczna nie wyraża na niego zgody. Zwróciła uwagę na występowanie licznych pustek pokopalnianych w rejonie Baryczy, wypełnionych różnego rodzaju materiałami (w tym odpadami), przy jednoczesnym braku pełnego rozpoznania ich skali i rozmieszczenia. Podkreśliła, że struktury te pozostają aktywne i mogą stanowić istotne zagrożenie w przypadku ingerencji. Zwróciła uwagę na ryzyko przenikania zanieczyszczeń pomiędzy zbiornikami oraz ich wzajemne powiązania hydrologiczne, wskazując, że ewentualne naruszenie struktur geologicznych mogłoby doprowadzić do skażenia wód na dużą skalę, obejmując również inne ujęcia, w tym powiązane zbiorniki. Podkreśliła, że w jej ocenie nie istnieją skuteczne metody techniczne, które pozwalałyby w pełni zabezpieczyć ten obszar przed skutkami ingerencji (np. palowania czy drenażu). W dalszej części wypowiedzi podkreśliła, że istnieją liczne opracowania naukowe i analityczne (w tym opracowania AGH oraz dokumenty instytucji publicznych), które wskazują na wykluczenie tego obszaru z możliwości realizacji inwestycji liniowych. Wyraziła zdziwienie i wątpliwości, dlaczego dostępne opracowania i wieloletnie analizy nie są w wystarczającym stopniu uwzględniane w obecnym procesie planistycznym. Podkreśliła znaczenie zasady przezorności, wskazując na konieczność uwzględniania potencjalnych, najbardziej niekorzystnych scenariuszy oddziaływania inwestycji na środowisko. Zapytała o przyczyny nieuwzględniania dostępnej wiedzy i wcześniejszych analiz na wcześniejszych etapach prac oraz o zasadność dalszego procedowania wariantów w tym obszarze, wskazując, że teren ten nie nadaje się do jakichkolwiek prac inwestycyjnych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że występowanie zbiorników wód podziemnych nie stanowi samo w sobie przesłanki do wykluczenia obszaru z analiz. Wskazał, że tego typu obszary są uwzględniane w analizie wielokryterialnej jako element kryteriów środowiskowych lub przyrodniczych. Podkreślił, że w praktyce istnieje wiele inwestycji infrastrukturalnych zlokalizowanych na obszarach zbiorników wód podziemnych, które funkcjonują bez zakłóceń. Zaznaczył, że również na prezentowanym obszarze znajdują się już istniejące drogi, co potwierdza możliwość prowadzenia inwestycji. Wskazał, że współczesne rozwiązania techniczne stosowane przy budowie dróg zapewniają wysoki poziom zabezpieczeń, w tym szczelność konstrukcji oraz ochronę przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód podziemnych, nawet w przypadku awarii. Dodał, że tego rodzaju

inwestycje podlegają szczegółowej weryfikacji przez właściwe organy, w tym Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska. Wskazał, że obszar nie został wykluczony z analiz, ponieważ istnieje techniczna możliwość bezpiecznego przeprowadzenia drogi przez ten teren.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Powołała się na opinie i decyzje instytucji, w tym Wód Polskich oraz dokumenty wydane przez administrację wojewódzką, które wykluczają możliwość prowadzenia inwestycji w rejonie zbiornika wód podziemnych. Wskazała na uwarunkowania geologiczne i hydrogeologiczne obszaru (m.in. pustki pokopalniane, składowisko Barycz, struktury pod ciśnieniem), podkreślając wysokie ryzyko skażenia ujęć wody pitnej oraz efektów „domina” w przypadku naruszenia ich struktury. Odniosła się również do przykładów wcześniejszych inwestycji, w których nie doszacowano wpływu prac na środowisko, co skutkowało negatywnymi konsekwencjami. Wskazała na konieczność stosowania zasady przezorności oraz podkreśliła obawy, że szczegółowe analizy wykonywane dopiero na dalszym etapie mogą być spóźnione. Zapowiedziała odczytanie oświadczenia i odniosła się do wcześniejszej deklaracji przedstawiciela GDDKiA, zgodnie z którą w ciągu trzech tygodni ma zostać podjęta próba analizy wariantu zachodniego.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Doprecyzował, że w terminie trzech tygodni planowane jest przygotowanie map dla całego obszaru gminy Liszki, natomiast żadne warianty w tamtym obszarze nie będą w tym czasie opracowywane ani analizowane

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Czyli przebadanie wszystkich możliwości, gdzie można poprowadzić drogę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że nie będziemy badać możliwości poprowadzenia drogi. Przygotowana zostanie mapa obszarów wyłączonych dla gminy Liszki, tak aby mogły one być w dalszym etapie analizowane na dokładnie takich samych zasadach co pozostałe obszary.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Zwróciła się z pytaniem o stosowane zasady analizy, wskazując, że od listopada obowiązywały odmienne podejścia dla różnych wariantów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaproponował uporządkowanie dyskusji poprzez zebranie wszystkich pytań i udzielenie na nie łącznej odpowiedzi, a następnie zamknięcie tej części dyskusji.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Przedstawiła wspólne oświadczenie strony społecznej, uczestniczącej w spotkaniach zespołu. Wyrażono w nim sprzeciw wobec dotychczasowej formuły działania, sposobu prowadzenia prac, narzuconego harmonogramu, a także agendy opierającej się na braku przestrzeni do dialogu. Po dwóch posiedzeniach nie zostały spełnione podstawowe założenia powołania zespołu, w szczególności dotyczące prowadzenia rzeczywistego dialogu ze stroną społeczną i samorządami. Zgłaszane postulaty, pytania i wnioski pozostają bez odpowiedzi, udział ekspertów ma charakter ograniczony, a obecna formuła prac nie daje uczestnikom realnego wpływu na proces analizy inwestycji. Stwierdziła, że stronie społecznej a także stronie naukowej narzucone zostały pewne warianty.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosił się do wypowiedzi i zdementował informację, jakoby jakiegokolwiek warianty zostały narzucone uczestnikom prac zespołu.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Poinformowała o wstrzymaniu udziału w kolejnych zaplanowanych spotkaniach z GDDKiA w ramach prac zespołu. Jednocześnie zadeklarowała gotowość do wznowienia rozmów podczas spotkania 11 września 2026 r. wskazując, aby miejscem spotkania był Urząd Wojewódzki w Krakowie, pod warunkiem spełnienia określonych oczekiwań. Wniesiono o poszerzenie obszaru analizy o teren do węzła Morawica - podziękowali o uwzględnienie tego postulatu co zostało ogłoszone na początku spotkania przez GDDKiA. Poproszono, aby informacja o poszerzeniu terenu analiz została przekazana także pisemnie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że tak jak ogłosił na początku spotkania, obszar analiz zostanie poszerzony. Zapewnił, że taka informacja zostanie opublikowana w formie oświadczenia na stronie internetowej zespołu, analogicznie do wcześniejszych komunikatów.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Przedstawiła kolejne oczekiwanie strony społecznej jakim jest przedstawienie poprawionych i rozszerzonych map inwentaryzacji z jasnym wyjaśnieniem ostatecznie dobranych kryteriów obszaru do bezwzględnego ominięcia.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że mapy są na bieżąco aktualizowane, a strona społeczna aktywnie uczestniczy w tym procesie, za co wyraził podziękowanie.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Zauważyła, że wysłała wniosek o uwzględnienie zbiornika Bogucice, który nie został uwzględniony.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że na każdym spotkaniu przewidziana jest część poświęcona omówieniu map. Zapewnił, że uczestnicy będą informowani, które obszary zostały włączone do analizy, które nie, oraz z jakich powodów. Wyjaśnił, że część terenów wymaga bezwzględnego ominięcia, natomiast są także obszary, o które strona społeczna wnioskuje, a na których można poprowadzić inwestycje. Podkreślił, że celem jest zapewnienie wszystkim uczestnikom możliwości zabrania głosu oraz obiektywnej analizy przyszłych wariantów. Zaapelował o niekontestowanie prac zespołu, wskazując, że dialog prowadzony z uczestnikami służy wspólnemu wypracowaniu kryteriów, ich wag oraz udziału procentowego w analizie. Przypomniał, że jednym z pierwszych postulatów strony społecznej było zwiększenie znaczenia kryterium społecznego, które pierwotnie miało wagę 15%. Poinformował, że obecnie możliwe jest zwiększenie tej wagi nawet do 35%, co oznacza realizację tego postulatu. Wskazał, że większość postulatów strony społecznej została spełniona.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Stwierdziła, że postulaty strony społecznej nie zostały spełnione. Jako kolejny przywołała brak udostępnienia raportów z dotychczasowych konsultacji oraz brak odpowiedzi na zgłaszane uwagi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że zgodnie z wcześniejszymi wypowiedziami raport zostanie przekazany w czerwcu.

Joanna Baumgartner, Stowarzyszenie „Rajska Dolina”

Następnie wskazała na brak przedstawienia założeń i wyników programu naprawczego. Wniosła również o udostępnienie nowych prognoz ruchu, uwzględniających najnowsze dane z Generalnego Pomiaru Ruchu oraz Zintegrowanego Modelu Ruchu. Ponadto zgłosiła postulat przeprowadzenia analizy szerokiego ringu komunikacyjnego dla całej aglomeracji krakowskiej. Zwróciła również uwagę na konieczność nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów z 24 września 2019 r., które wymusza sztywne połączenie drogi S7 z drogą S52 (Beskidzką Drogą Integracyjną). Podkreśliła, że bez przeprowadzenia rzetelnej analizy całego układu komunikacyjnego nie będzie możliwe wypracowanie wariantu inwestycji, który mógłby uzyskać akceptację społeczną i samorządową. Strona społeczna wskazała, że warunkiem jej dalszego uczestnictwa w pracach zespołu jest:

- równe i uczciwe przeanalizowanie wszystkich możliwych wariantów na poszerzonym obszarze,
- praca na pełnych, jasno zdefiniowanych i rzetelnych zbiorach danych,
- transparentnej metodologii,
- zapewnienie rzeczywistego wpływu uczestników,
- włączenie ekspertów do dalszych etapów analizy.

Poinformowała również, że międzynarodowa organizacja otrzymała odmowną odpowiedź na wniosek o udział w pracach zespołu. Podkreśliła, że w ocenie strony społecznej sposób prowadzenia prac nie zapewnia traktowania uczestników na zasadach równego partnerstwa. Zapowiedziała, że w związku z tym strona społeczna opuszcza spotkanie, ponieważ nie czuje się traktowana poważnie.

Wskazała również, że jeśli postulaty strony społecznej nie zostaną uwzględnione, a dialog nie zostanie prowadzony w sposób partnerski, protesty zostaną zaostrzone. Zapowiedziała, że 3 czerwca planowana jest blokada trzech dróg.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za wygłoszone oświadczenie i podkreślił, że każdy głos ze strony uczestników jest istotny. Wskazał, że większość elementów zawartych w oświadczeniu strony społecznej została zrealizowana, w tym m.in. rozszerzenie obszaru analizy o rejon węzła A4 w okolicach Morawicy, co było jednym z kluczowych postulatów strony społecznej. Wyraził nadzieję, że strona społeczna ponownie przemyśli swoją decyzję o wyjściu ze spotkania i powróci do prac zespołu, aby możliwe było dalsze prowadzenie merytorycznej dyskusji nad kryteriami i elementami analizy wielokryterialnej. Zwrócił uwagę, że część zgłaszanych postulatów została już uwzględniona, a jednocześnie strona społeczna kontestuje prace zespołu. Podkreślił, że rozumie emocje towarzyszące procesowi, jednak liczy na dalszą współpracę.

Zapowiedział przejście do prezentacji oraz poinformował, że czas na wolne wnioski jest także uwzględniony na koniec spotkania.

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

Podkreśliła, że z częścią postulatów zaprezentowanych wcześniej się zgadza, jednak zaznaczyła, że w pracach zespołu uczestniczą liczne komitety, a prezentowane wcześniej stanowisko nie odzwierciedla głosu całej strony społecznej. Wskazała, że komitety spoza Krakowa, w tym z gminy Mogilany, są aktywnie zaangażowane i deklarują chęć dalszej pracy w zespole. Podziękowała za włączenie węzła Morawica do obszaru analizy. Wyraziła nadzieję, że uczestnicy doceniają ten krok i liczy na partnerską współpracę w dalszych etapach prac.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za wypowiedź i podkreślił, że GDDKiA wielokrotnie deklarowała wolę prowadzenia rozmów na zasadach partnerskich. Wskazał, że wszystkie istotne elementy, które mogą zostać uwzględnione w analizie, są uwzględniane. Zwrócił się z prośbą o kontynuowanie spotkania i dokończenie prezentacji. Zapowiedział również, że po jej zakończeniu przewidziana jest część informacyjna dotycząca aktualizacji map oraz czas na wolne wnioski.

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

Przedstawił proponowane kryteria w grupie Funkcjonalno-Techniczne (FT):

1. Znaczenie trasy drogowej w obsłudze otoczenia społecznego i gospodarczego

1.1. Natężenie ruchu pozostającego na zastępowanym odcinku drogowym:

- Kryterium określa procentowo ruch pozostający na zastępowanym odcinku drogowym po otwarciu nowej trasy
- Miara: poziom pozostający – [%]
- Charakter: (DE)

1.2. Dostępność otaczającego obszaru do trasy głównej:

- Kryterium określa liczbę połączeń (węzły) projektowanej drogi z istniejącą siecią dróg
- Miara: liczba połączeń – [szt.]
- Charakter: (ST)

2. Odporność drogi na zagrożenia naturalne

2.1. Zagrożenia uszkodzeń projektowanej drogi na obszarach powodziowych:

- Kryterium określa ryzyka zagrożeń uszkodzeń infrastruktury projektowanej drogi w wyniku wystąpienia powodzi
- Miara: Długość trasy drogowej na obszarach zagrożenia powodziowego – [km]
- Charakter: (DE)

2.2. Zagrożenia uszkodzeń projektowanej drogi na obszarach występowania szkód górniczych:

- Kryterium określa ryzyko zagrożeń infrastruktury projektowanej drogi w wyniku wystąpienia szkody górniczej. Szkody górnicze występują na skutek przemieszczania elementów górotworu, powodując deformacje powierzchni lub wstrząsów, czyli drgań podłoża. Jedną z głównych przyczyn powstania szkody jest intensywna eksploatacja złóż.
- Miara: Długość trasy drogowej w strefie szkód górniczych – [km]
- Charakter: (DE)

3. Charakterystyka geometryczna trasy drogowej

3.1. Długość trasy drogowej S7

- Kryterium określa długość trasy drogowej S7 mierzoną od początku do końca analizowanego wariantu
- Miara: Długość trasy S7 – [km]
- Charakter: (DE)

3.2. Długość trasy drogowej S52

- Kryterium określa długość trasy drogowej S52 mierzoną od początku do końca analizowanego wariantu
- Miara: Długość trasy S52 – [km]
- Charakter: (DE)

3.3. Długość tuneli

- Kryterium określa sumaryczną długość tuneli w ciągu trasy
- Miara: Długość tuneli – [km]
- Charakter: (DE)

3.4. Długość estakad

- Kryterium określa sumaryczną długość estakad w ciągu trasy
- Miara: Długość estakad – [km]
- Charakter: (DE)

4. Charakterystyka geometryczna trasy drogowej

4.1. Kolizje z sieciami głównymi

- Kryterium określa kolizję planowanej drogi z sieciami głównymi. Do sieci głównych należą: sieci energetyczne (do oceny należy przyjąć kolizje z sieciami najwyższych napięć NN 400kV, wysokich napięć WN 220V, 110kV), sieci gazowe (do oceny należy przyjąć kolizje z gazociągami magistralnymi, zasilającymi i rozdzielczymi), główne sieci wodociągowe i sanitarne (technologiczne, tranzytowe, magistralne), ropociągi, główne sieci ciepłownicze (powyżej DN300)
- Miara: Liczba kolizji z sieciami – [szt.]
- Charakter: (DE)

4.2. Długość trasy prowadzonej w terenie osuwiskowym - osuwisko aktywne ciągle

- Kryterium określa długość projektowanej drogi prowadzonej po terenie osuwisk aktywnych ciągle. Osuwiska aktywne ciągle są to miejsca, gdzie grunty są w ciągłym ruchu, co powoduje znaczne trudności w zapewnieniu stabilności konstrukcji drogi
- Miara: Długość trasy na terenie osuwiskowym - osuwisko aktywne ciągle – [km]
- Charakter: (DE)

4.3. Długość trasy prowadzonej w terenie osuwiskowym - osuwisko aktywne okresowo

- Kryterium określa długość projektowanej drogi prowadzonej po terenie osuwisk aktywnych okresowo. Osuwiska aktywne okresowo są to miejsca, gdzie ruchy gruntu występują sporadycznie np. podczas intensywnych opadów lub w wyniku topnienia śniegu

- Miara: Długość trasy na terenie osuwiskowym - osuwisko aktywne okresowo – [km]
- Charakter: (DE)

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

- Długość przebiegu trasy przez tereny zabudowy mieszkaniowej
miara: długość trasy w obszarach zabudowy zwartej - [km]; (DE)
- Dostępność lokalna mieszkańców do infrastruktury drogowej
miara: liczba bezpiecznych połączeń lokalnych (drogi, przejścia, dojazdy) - [szt.]; (ST)
- Funkcjonalność trasy dla ruchu lokalnego
miara: liczba utrudnień w ruchu lokalnym (objazdy, bariery) - [szt.]; (~~ST~~) (DE)
- Odporność trasy na ukształtowanie terenu
miara: długość odcinków wymagających zabezpieczeń (nasypy, wykopy, ekrany) - [km]; (DE)
- Ryzyko nieskuteczności zabezpieczeń (np. ekranów akustycznych)
miara: długość odcinków zagrożonych nieskutecznością - [km]; (DE)
- Stopień ingerencji w tereny zabudowane
miara: długość trasy przebiegającej przez tereny zamieszkałe - [km]; (DE)
- Stopień skomplikowania technicznego inwestycji
miara: liczba obiektów inżynierskich (mosty, estakady, tunele) - [szt.]; (DE)
- Kolidy z infrastrukturą lokalną i dojazdami
miara: liczba kolidy z drogami lokalnymi i dojazdami do posesji - [szt.]; (DE)
- Wpływ na ciągłość układu komunikacyjnego wsi
miara: liczba przerwanych lub znacząco zmienionych powiązań drogowych - [szt.]; (DE)
- Kolidy z ciągami pieszymi i trasami codziennego ruchu
miara: liczba przeciętych tras pieszych (np. do szkoły, kościoła) - [szt.]; (DE)
- Dostępność do usług publicznych po realizacji inwestycji
miara: wydłużenie czasu/dojazdu do szkoły, OSP, kościoła, cmentarza - [min/km]; (DE)
- Wpływ na bezpieczeństwo ruchu lokalnego
miara: liczba kolidy z drogami lokalnymi / skrzyżowań - [szt.]; (DE)

Przy omawianiu podkryterium dotyczącego dostępności mieszkańców do infrastruktury drogowej zwrócił uwagę, że bez jednoznacznej definicji trudno jest określić sposób jego liczenia. W szczególności w odniesieniu do tego, czy chodzi o połączenia realizowane nad lub pod projektowaną trasą. W związku z tym poprosił stronę społeczną o dokładne

zdefiniowanie podkryterium, aby możliwe było jego jednoznaczne zastosowanie w analizie.

Przy podkryterium dotyczącym ryzyka nieskuteczności zabezpieczeń wyjaśnił, że projektowane rozwiązania są przygotowywane w taki sposób, aby zapewnić ich pełną skuteczność, a po realizacji inwestycji wykonywane są pomiary porealizacyjne, które weryfikują spełnienie norm. W związku z tym nie występuje ryzyko nieskuteczności tego typu zabezpieczeń.

Następnie odniósł się do podkryterium dotyczącego kolizji z ciągami pieszymi i wskazał, że jest ono trudne do jednoznacznego wyliczenia, ponieważ nie jest jasne, z którego punktu należy liczyć przeciętne trasy piesze. Analogicznie podkryterium dotyczące dostępności do usług publicznych odnosi się do codziennych tras mieszkańców, więc jest trudne do jednoznacznego skwantyfikowania, co utrudnia jego precyzyjne i obiektywne zastosowanie w analizie.

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

Odniosła się do omawianego podkryterium dostępności do usług publicznych, wskazując, że w jej ocenie jest ono mierzalne - oparte na wydłużeniu czasu dojazdu do kluczowych miejsc. Podaje przykład miejscowości Krzyszkowice, gdzie – przy wariacie przebiegu S7 przez centrum wsi – czas dojazdu do ośrodka zdrowia w Głogoczowie wydłużyłby się około dwukrotnie. Podkreśliła, że planowany wcześniej węzeł zlokalizowany w centrum miejscowości oznaczałby istotną ingerencję w tkankę miejską.

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

Doprecyzował, że jego wcześniejsza uwaga dotyczyła nie samej zasadności podkryterium, lecz trudności w jego jednoznacznym obliczeniu bez precyzyjnej definicji. Wyjaśnił, że aby móc prawidłowo ocenić wydłużenie czasu dojazdu do usług publicznych, konieczne jest wskazanie, od którego miejsca należy liczyć trasę oraz do którego punktu docelowego. W zależności od lokalizacji miejsca zamieszkania, dla części mieszkańców czas dojazdu może się wydłużyć, a dla innych skrócić, dlatego bez jednoznacznej definicji trudno będzie to kryterium skwantyfikować i porównać między wariantami.

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

Zaznaczyła, że takie podkryterium pozwoli na ochronę miejscowości w sytuacji, gdy zachodzi ingerencja w tkankę miejską. Odwołała się do zapowiedzi uwzględnienia w analizach kryterium kumulacji negatywnych oddziaływań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że podkryterium jest trudne do zastosowania w analizie, ponieważ czas będzie różny dla każdej osoby i zależny od indywidualnego miejsca zamieszkania. Wskazał,

że bardziej obiektywną i mierzalną miarą jest liczba przeciętych ciągów komunikacyjnych. Podkreślił, że na kolejnych etapach dokumentacji możliwe będzie uszczegółowienie, które ciągi komunikacyjne są na tyle istotne, że powinny zostać zachowane. Dodał, że im więcej takich ciągów zostanie przeciętych, tym niżej punktowany będzie dany wariant. Zwrócił również uwagę, że należy rozstrzygnąć, czy to podkryterium powinno zostać zakwalifikowane jako techniczne, czy jako społeczne, ponieważ pierwotnie znajdowało się w grupie kryteriów społecznych.

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

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

- Redukcja czasu przejazdu Kraków-Myślenice
miara: oszczędność czasu - [min]; (ST)
- Długość trasy w strefie ochrony Zbiornika Dobczyckiego
miara: długość - [km]; (DE)
- Profil prędkości - udział odcinków z pełną prędkością projektową
miara: procent - [%]; (ST)
- Bilans mas ziemnych - nadmiar do wywozu
miara: objętość - [m³]; (DE)
- Zgodność z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (MPZP)
miara: procent - [%]; (ST)
- Liczba węzłów drogowych (skrzyżowań bezkolizyjnych z drogami istniejącymi) umożliwiających obsługę lokalną
miara: liczba - [szt.]; (ST)
- Możliwość etapowania budowy - odsetek długości trasy umożliwiający niezależne uruchomienie odcinków
miara: procent - [%]; (ST)
- Długość tuneli
miara: długość - [km]; neutralne
- Długość estakad
miara: długość - [km]; neutralne

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że część podkryteriów może być stosowana, jednak na obecnym etapie prac nie mają one istotnego wpływu na różnicowanie wariantów. Podkreślił, że szczegółowe kwestie — takie jak podziały na odcinki realizacyjne, kolejność ich wykonywania czy lokalizacja węzłów — są analizowane na dalszych etapach dokumentacji. W odniesieniu do podkryterium zgodności z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wskazał, że plany te są zróżnicowane między gminami, a żaden z nich nie obejmuje

przebiegu planowanej drogi. Dodatkowo przypomniał, że zgodnie ze specustawą inwestycja nie wymaga dostosowania do obowiązujących planów.

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

Odniósł się do podkryteriów dotyczących długości tuneli i estakad i podkreślił, że każde kryterium musi mieć jednoznaczny wpływ — pozytywny lub negatywny — na ocenę wariantu, aby mogło zostać zastosowane w analizie.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Doprecyzował propozycję dotyczącą traktowania długości tuneli i długości estakad jako dwóch odrębnych kryteriów. Wyjaśnił, że rozdzielenie tych elementów umożliwia ich zestawienie z innymi kryteriami społecznymi i przyrodniczymi, ponieważ tunel i estakada mają zupełnie odmienne oddziaływania na mieszkańców oraz środowisko. Wskazał, że estakady generują m.in. hałas, drgania, oraz pył, a tunele znacząco ograniczają te oddziaływania lub eliminują je niemal całkowicie. Podkreślił, że rozdzielenie tych podkryteriów pozwala na porównywanie wariantów w sposób przejrzysty. Takie podejście umożliwia pokazanie mieszkańcom, że np. zastosowanie tunelu może zniwelować inne negatywne oddziaływania, szczególnie w perspektywie wieloletniej, a nie tylko w okresie budowy.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Wyjaśnił, że każde z tych kryteriów może mieć zarówno pozytywne, jak i negatywne oddziaływania. Z jednej strony większa długość tunelu lub estakady wpływa na stopień skomplikowania inwestycji, co wiąże się z potencjalnymi ryzykami opóźnień i dodatkowymi trudnościami technicznymi. Z drugiej strony tunel może ograniczać oddziaływania na środowisko i mieszkańców.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że trwają prace nad tym, aby już na obecnym etapie analizy uwzględnić elementy efektywności ekonomicznej inwestycji, w szczególności w odniesieniu do rozwiązań tunelowych. Wskazał, że jeśli w danym wariantcie zostanie zastosowany tunel, to wyburzenia z tego obszaru nie będą wliczane do kryterium kolizji z budynkami oraz budynki nie będą również uwzględniane w podkryteriach dotyczących liczby budynków w określonych buforach od osi drogi.

Paweł Kaczor, Inspektor Referatu Inwestycji i Infrastruktury - Urząd Gminy Liszki

Zwrócił uwagę, że został zaskoczony, ponieważ na poprzednim spotkaniu przedstawiciel GDDKiA deklarował, iż podczas bieżącego posiedzenia zostanie przedstawione uzasadnienie wyłączenia gminy Liszki, tymczasem na początku obrad podana została informacja o włączeniu gminy do analiz. W związku z tym poprosił o doprecyzowanie czy

mapa obszaru analiz będzie obejmować całą gminę Liszki czy jedynie obszary wskazywane przez stronę społeczną, w szczególności węzeł Morawica oraz powiązane z nim połączenia drogowe.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że analizowana będzie cała gmina Liszki, czyli około 70km².

Paweł Kaczor, Inspektor Referatu Inwestycji i Infrastruktury - Urząd Gminy Liszki

Zauważył, że rozważany był także obszar gminy Kłaj i zapytał czemu obszar analizy nie jest rozszerzony w tamtą stronę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że podczas poprzedniego spotkania analizowany był jedynie obszar bezpośrednio przylegający do autostrady A4, ze względu na możliwy wpływ rozwiązań węzłowych na gminy sąsiednie. Podkreślił, że obecnie — w związku z planowaną próbą wytyczenia przebiegu drogi omijającego Skawinę od strony zachodniej — konieczne stało się włączenie całego obszaru gminy Liszki do zakresu analiz.

Paweł Kaczor, Inspektor Referatu Inwestycji i Infrastruktury - Urząd Gminy Liszki

Zawnioskował, aby w ramach dalszych analiz pozostać wyłącznie przy wariantcie obejmującym węzeł Morawica oraz rozpatrywać jedynie ten wcześniej proponowany przebieg.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że w przypadku gminy Liszki determinantą dalszych analiz jest możliwość włączenia do autostrady A4. Podkreślił, że, na tym etapie nie można zadeklarować, że lokalizacja węzła Morawica zostanie przyjęta. Zaznaczył, że wszystkie warianty będą dopiero analizowane, a obecnie nie są wytyczane żadne konkretne przebiegi.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Odniosła się do poruszanej już kwestii kopalni soli w Wieliczce. Poinformowała, że wśród mieszkańców pojawia się jeszcze postulat uwzględnienia bezpiecznego buforu. Zauważyła, że strefa buforowa wyznaczona przez UNESCO nie jest strefą ochrony tego zabytku. W związku z tym zapytała, kiedy GDDKiA kontaktowała się lub planuje skontaktować się z Kopalnią Soli, aby pozyskać aktualne i szczegółowe mapy oraz ustalić rzeczywisty, bezpieczny bufor ochronny, wykraczający poza strefy zabytkowe i niezabytkowe.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że w dokumentacji została uwzględniona strefa zabytkowa i niezabytkowa Kopalni Soli Wieliczka, zgodnie z przekazanymi granicami. Potwierdził, że kontakt

z przedstawicielami kopalni już miał miejsce i jest kontynuowany. W odpowiedzi na pytanie o możliwość wyznaczenia szerszego buforu ochronnego, wskazał, że obszar wykluczony został określony na podstawie aktualnie obowiązujących granic, i na tym etapie nie planuje się jego poszerzenia.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zapytała, jakie oficjalne działania może podjąć w tej kwestii, ponieważ uważa, że obecnie wyznaczony obszar jest niewystarczający.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, aby taki wniosek zgłosić na oficjalny adres korespondencyjny zespołu.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zapytała, czy będzie możliwość otrzymania informacji o efektach rozmów GDDKiA z Kopalnią Soli Wieliczka.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Jeśli w rozmowach z Kopalnią Soli Wieliczka pojawią się konkretne ustalenia, to zostaną one przekazane zespołowi w ramach dalszych prac.

Tomasz Suś, Burmistrz Gminy i Miasta Dobczyce

Odnosił się do map dotyczących jeziora Dobczyckiego, wskazując, że obszar wyłączony obejmuje jedynie obrys zbiornika, podczas gdy analizie powinna podlegać również szersza strefa ochronna. Zapytał czy planowane jest spotkanie przedstawicieli GDDKiA z władzami samorządowymi w gminie Dobczyce.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że spotkanie w gminie Dobczyce jest planowane. Wyjaśnił, że kalendarz spotkań jest ustalany w porozumieniu z władzami gmin oraz z uwzględnieniem dostępności przedstawicieli GDDKiA.

Dodał, że w ramach analiz wskazywane są obszary wymagające bezwzględnego ominięcia. Podkreślił, że doświadczenia z realizacji innych inwestycji drogowych pokazują, że decyzje środowiskowe dopuszczały przebieg drogi przez takie obszary, a drogi te funkcjonują bezpiecznie od wielu lat.

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

Odniosła się do ostatniego spotkania, na którym zgłosiła wniosek o włączenie podkryterium skumulowanego oddziaływania i zabudowy wielorodzinnej. Zapytała czy będą one uwzględnione w podkryteriach społecznych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że zostanie zaproponowane kryterium uwzględniające skumulowane oddziaływanie inwestycji. Wyjaśnił również, że w odniesieniu do zabudowy wielorodzinnej analizowane są obszary oznaczone na mapach w kolorze szarym jako obszar do bezwzględnego wykluczenia.

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

Wyjaśniła, że skumulowane oddziaływanie dotyczy sytuacji występującej w miejscowościach takich jak Krzyszkowice, Głogoczków i Mogilany, gdzie oprócz planowanej drogi ekspresowej S7, projektowany jest również nowy przebieg linii kolejowej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że projektowana linia kolejowa jest uwzględniana w analizach, w tym w modelach ruchowych. Zapowiedział, że zostanie zaproponowane kryterium oceniające bliskość lokalizacji inwestycji liniowych, tak aby warianty przebiegające w niewielkiej odległości od siebie (droga ekspresowa, linia kolejowa, istniejąca droga krajowa nr 7) były niżej punktowane niż warianty zapewniające większy dystans pomiędzy tymi inwestycjami.

Agnieszka Kołodziejczyk, Komitet "Rajskie Wzgórza"

Odniosła się do wcześniejszych wypowiedzi dotyczących możliwości prowadzenia inwestycji przez zbiorniki wód podziemnych. Wskazała, że choć GDDKiA deklaruje stosowanie technologii umożliwiających realizację inwestycji na takich terenach, to w przypadku rejonu zbiornika Bogucice oraz obszarów Baryczy i wysypiska odpadów występuje skumulowane ryzyko, obejmujące:

- bliskość kopalni i terenów pogórnich,
- sąsiedztwo wysypiska odpadów, którego rzeczywista szczelność i stan techniczny są niepewne,
- niezinventaryzowaną, nie do końca rozpoznaną budowę geologiczną i hydrologiczną,
- historyczne wydobywanie prowadzone metodą otworową bez zabezpieczenia stropów, co powoduje brak wiedzy o aktualnym stanie podziemnych pustek.

Podkreśliła, że obszar, przez który przebiegają trzy analizowane warianty (wychodzące z węzła Blacharska i Tuchowska), obejmuje teren tzw. pola centralnego zachodniego, położonego po zachodniej stronie wysypiska. Zwróciła uwagę, że teren ten nie został faktycznie zrekultywowany, a jedynie poddany powierzchniowym pracom o charakterze kosmetycznym, co nie zapewnia stabilności podłoża. Wskazała również, że w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się liczne domy jednorodzinne i osiedla, co zwiększa potencjalne ryzyko dla mieszkańców. Przywołała przykład obwodnicy Bolesławia, gdzie po oddaniu inwestycji do użytkowania na terenach pogórnich doszło

do zapadlisk, podkreślając, że w analizowanym obszarze podobne zjawiska mogłyby mieć znacznie poważniejsze konsekwencje. Zaznaczyła, że na obecnym etapie nie ma możliwości zapewnienia mieszkańcom pełnej gwarancji bezpieczeństwa co do zachowania się tych terenów po realizacji inwestycji, nawet po upływie kilku lat od jej oddania do użytkowania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformowała, że w oparciu o zgłaszane przez stronę społeczną uwagi zwiększono obszar wyłączony w rejonie Baryczy. Dodatkowo z analiz wyłączono obszary górnicze kategorii IV i V, ze względu na ich skomplikowaną budowę geologiczną oraz nie w pełni rozpoznane warunki terenowe. W odniesieniu do zbiorników wód podziemnych wskazała, że proponowane jest ujęcie ich jako jednego z podkryteriów środowiskowych, np. poprzez ocenę długości odcinka wariantu kolidującego z takim obszarem. Podkreślił, że kolizja z obszarem zbiornika nie musi automatycznie dyskwalifikować wariantu, jednak powinna być istotnym elementem oceny.

Krystyna Krok, Grupa inicjatywy mieszkańców osiedli: Barycz, Kosocice, Rajsko, Soboniewice

Przedstawiła szczegółowe informacje dotyczące zagrożeń geologicznych i hydrologicznych w rejonie Baryczy, terenów pogórnicych oraz obszarów związanych z dawną eksploatacją soli metodą otworową. Wskazała, że na analizowanym obszarze wykonano 1024 otwory górnicze, a w wyniku eksploatacji powstało ok. 10 milionów ton pustek, które w przeszłości były zasypywane odpadami, często bez odpowiednich zabezpieczeń. Zwróciła uwagę, że obszar dawnych wyrobisk nakłada się na strefy ochronne ujęć wód podziemnych, co tworzy szczególnie wrażliwy i niestabilny układ. Podkreśliła, że teren ten charakteryzuje się ciągłymi procesami geodynamicznymi, w tym osiadaniem i wypiętrzaniem, wynikającymi z ługowania soli oraz przemieszczania się wód podziemnych. Wskazała konkretne lokalizacje terenowe (m.in. okolice ulicy Koszutki, rejon stawów, obszary spacerowe), które ilustrują skalę zagrożeń. Podkreśliła, że w przeszłości dochodziło do zaników wód w studniach oraz zanieczyszczeń ujęć, co potwierdza podatność terenu na zmiany wywołane ingerencją w podłoże. Przywołała również przykład z budowy autostrady A4, gdzie – według relacji mieszkańców – doszło do zaniku wody w studniach w rejonie ul. Blacharskiej. Wskazała, że podobne zjawiska mogą wystąpić w rejonie Baryczy, gdzie procesy geologiczne są nadal aktywne. Zwróciła uwagę, że dodatkowe obciążenie terenu (np. nasypami, konstrukcjami drogowymi) może powodować przemieszczanie się wód i deformacje gruntu, co stanowi poważne ryzyko dla inwestycji oraz dla okolicznych mieszkańców. Podkreśliła, że teren ten jest wyjątkowo niebezpieczny i wymaga szczegółowych badań geologicznych oraz ostrożności przy planowaniu jakichkolwiek inwestycji liniowych. Zaznaczyła, że nieostrożne działania mogą prowadzić do dalszych szkód środowiskowych i infrastrukturalnych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że na mapach obszarów wyłączonych znacząco zwiększono zakres terenów oznaczonych kolorem czerwonym, w tym m.in. obszary górnicze kategorii IV i V. Wskazała również, że filar graniczny również jest traktowany jako obszar wyłączony. Wyjaśnił, że szare obszary na mapie są obecnie analizowane pod kątem konieczności ich wykluczenia. Podkreślił, że możliwości wytrasowania przebiegu drogi ekspresowej w tym rejonie są istotnie ograniczone. Zaznaczył, że wszystkie elementy, które spełniają kryteria bezwzględnego ominięcia, zostały ujęte na aktualnych mapach zaprezentowanych podczas spotkania.

Agnieszka Kołodziejczyk, Komitet "Rajskie Wzgórza"

Zaznaczyła, że czerwony obszar na mapie nie obejmuje całego terenu górniczego, a tylko $\frac{1}{3}$ powierzchni tego terenu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przekazał, że zostanie to ponownie poddane analizie, a informacje zostaną przekazane na kolejnym spotkaniu.

Dariusz Melerowicz, Zasępca Burmistrza Gminy Sułkowice

Zwrócił uwagę, że na terenie gminy Sułkowice planowana jest już inna inwestycja drogowa — BDI. W związku z tym zaapelował, aby w ramach projektowanego kryterium skumulowanego oddziaływania uwzględnić również wpływ tej inwestycji. Podkreślił, że istnieje ryzyko, że gmina mogłaby znaleźć się „w kleszczach” pomiędzy dwiema uciążliwymi drogami — z jednej strony S7, a z drugiej BDI.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że kryterium skumulowanego oddziaływania dotyczy sytuacji, w których inwestycje liniowe przebiegają równolegle. Wskazał, że w miejscach, gdzie inwestycje przecinają się pod kątem zbliżonym do prostego, oddziaływanie jest ograniczone do punktu przecięcia.

Dariusz Melerowicz, Zasępca Burmistrza Gminy Sułkowice

Zwrócił uwagę na sytuację miejscowości Krzywaczka, wskazując, że w przypadku realizacji zarówno drogi ekspresowej S7, jak i inwestycji BDI, miejscowość znalazłaby się w kleszczach dwóch dróg szybkiego ruchu. Wskazał, że w wariantach zachodnich przebieg S7 również przechodzi w pobliżu Krzywaczki, co w połączeniu z planowaną BDI powoduje, że miejscowość mogłaby być otoczona dwiema uciążliwymi inwestycjami liniowymi. Zaapelował, aby w ramach kryteriów oceny — zwłaszcza tych odnoszących się do sprawiedliwości społecznej — uwzględnić fakt, że niektóre miejscowości nie są obciążone żadnymi drogami ekspresowymi, podczas gdy Krzywaczka mogłaby zostać obciążona dwiema równocześnie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaproponował, aby uwzględnić w kryteriach społecznych lub środowiskowych podkryterium ilości dróg ekspresowych na terenie danej gminy w kilometrach, uwzględniając drogi projektowane i funkcjonujące.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Odnosił się do pierwszego i drugiego spotkania na których zwracał uwagę na konieczność precyzyjnego zdefiniowania kryteriów i podkryteriów. Podkreślił, że brak jednoznacznych definicji prowadzi do sytuacji, w której kryteria zaczynają się przenikać. Wskazał, że obecna rozmowa potwierdza te obawy. Poprosił o przekazanie informacji, z kim były prowadzone rozmowy w kopalni soli. Zapytał również czy GDDKiA podjęła działania dotyczące zaproszenia do udziału w pracach zespołu przedstawiciela UNESCO.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że nie zaproszono przedstawiciela UNESCO do udziału w pracach zespołu, ponieważ na obecnym etapie wszystkie analizowane warianty omijają obszar objęty ochroną UNESCO, a więc nie było potrzeby angażowania tej instytucji. W kwestii kontaktów z Kopalnią Soli Wieliczka poinformował, że prześlemy tę informację stronie samorządowej. Odnosząc się do uwag dotyczących definicji kryteriów i podkryteriów, podkreślił, że lista kryteriów nie jest zamknięta, a obecna dyskusja służy ich doprecyzowaniu. Wyjaśnił, że proces definiowania kryteriów jest elementem dialogu ze stroną społeczną. Ponadto część propozycji zgłaszanych przez mieszkańców pokrywa się z kryteriami już zaproponowanymi przez GDDKiA. Na końcowym etapie prac zespół przedstawi jasny i jednoznaczny opis kryteriów, wraz z przypisaniem poszczególnych podkryteriów do kategorii technicznych, ekonomicznych, środowiskowych lub społecznych.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Zwrócił uwagę na problem niedostatecznie precyzyjnych definicji kryteriów i podkryteriów. Podkreślił, że cztery główne kryteria są już określone i zrozumiałe, natomiast podkryteria zaczynają się wzajemnie przenikać, co prowadzi do niejasności i ryzyka wielokrotnego oceniania tych samych elementów w różnych kategoriach. Wskazał, że w obecnej dyskusji pojawiają się przykłady podkryteriów, które mogłyby zostać przypisane zarówno do kryterium społecznego, jak i do kryterium funkcjonalno-technicznego, co potwierdza wcześniejsze obawy dotyczące braku jednoznacznych definicji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że cztery kryteria główne są już jasno zdefiniowane. W trakcie dyskusji pojawiają się propozycje podkryteriów, które potencjalnie mogłyby zostać przypisane do różnych kryteriów głównych — na przykład kwestia zbiornika wód podziemnych, którą można

rozpatrywać zarówno w kontekście społecznym, jak i środowiskowym. Zaznaczył jednak, że żadne podkryterium nie będzie przypisane do dwóch kryteriów jednocześnie. Ostatecznie GDDKiA przedstawi stronie społecznej jednoznaczną propozycję, wskazując, w ramach którego kryterium głównego każde podkryterium zostanie umieszczone. Podkreślił, że dopuszczenie podwójnego przypisania byłoby nielogiczne.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Potwierdził, że nie powinno się zaliczać tego samego kryterium do dwóch grup.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że jesteśmy na etapie dyskusji nad poszczególnymi kryteriami. Odnosząc się do wcześniejszych uwag strony społecznej dotyczących zwiększenia wagi kryterium społecznego. Wskazał, że poziom 35% uznajemy za górną granicę, której nie możemy przekroczyć. Jednocześnie możliwe jest rozważenie przeniesienia niektórych podkryteriów z grupy społecznej do grupy środowiskowej, aby uniknąć sytuacji, w której duża liczba podkryteriów w jednym kryterium osłabiłaby wagę elementów szczególnie istotnych.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Doprecyzował kwestie dotyczące dublowania podkryteriów. Wyjaśnił, że zasadą jest, aby podkryteria nie powtarzały się w więcej niż jednym kryterium głównym, jednak istnieje jeden uzasadniony wyjątek — dotyczy on sytuacji, w których dany element ma zarówno wymiar techniczny, jak i kosztowy. Jako przykład podał tunele, które mogą być oceniane w kryterium funkcjonalno-technicznym — jako element wpływający na stopień skomplikowania inwestycji oraz w kryterium ekonomicznym — ponieważ tunele generują istotne koszty, które muszą zostać odrębnie uwzględnione. Podkreślił, że dublowanie nie może dotyczyć wartości liczbowych (np. długości, liczby obiektów), aby uniknąć wielokrotnego liczenia tych samych parametrów. Zwrócił również uwagę na konieczność ograniczania liczby podkryteriów, zwłaszcza w grupie funkcjonalno-technicznej, gdzie pojawiło się ich najwięcej. Wskazał, że nadmierne rozbudowanie listy podkryteriów prowadziłoby do sytuacji, w której każde z nich miałoby bardzo niską wagę

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że nie ma możliwości, aby ten sam element oceniany był tą samą jednostką miary w więcej niż jednym kryterium głównym, wyjątek dotyczy jedynie sytuacji, w których ten sam element ma różne aspekty oceny, np. tunele w kryterium funkcjonalno-technicznym mogą być oceniane w kilometrach a w kryterium ekonomicznym — w kosztach (zł).

Agnieszka Ujma, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Świątniki Górne

Wskazała, że na terenie gminy Świątniki Górne oprócz zagrożenia związanego z potencjalnym przebiegiem drogi ekspresowej S7 znajduje się również planowana linia kolejowa oraz dodatkowo z innej strony byłaby obciążona łącznikiem do drogi S52, co oznaczałoby przecięcie jej terenu przez infrastrukturę z trzech kierunków. Podkreśliła, że w takiej sytuacji trudno jest znaleźć rozwiązanie, które w sposób rzeczywisty zrównoważy sprzeczne interesy i zapewni ochronę kluczowych elementów przestrzeni lokalnej. Zaznaczyła, że każda gmina posiada obszary wymagające szczególnej ochrony — takie jak infrastruktura publiczna, szkoły czy tereny zabudowane. W przypadku jej gminy sytuacja jest szczególnie trudna ze względu na bardzo gęste zaludnienie, zwartą zabudowę oraz liczne osuwiska. Poinformowała, że gmina będzie nadal przekazywać mapy i wskazania dotyczące obszarów wymagających ominięcia.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że analizowany obszar jest wyjątkowo trudny i skomplikowany pod względem społecznym, środowiskowym oraz technicznym. Zaznaczył, że mimo tych uwarunkowań musimy poruszać się w tym obszarze i dążyć do wytyczenia przebiegu drogi. Wskazał, że nie da się pogodzić wszystkich interesów. Celem jednak jest zminimalizowanie negatywnego wpływu oraz znalezienie takiego wariantu, który naruszy najmniejszą liczbę tych interesów.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Przedstawił opracowane przez siebie narzędzie – „kalkulator scoringu”, służący do analizy wpływu metod agregacji danych oraz doboru kryteriów i ich wag na wynik analizy wielokryterialnej. Podkreślił, że kluczowe znaczenie ma właściwe grupowanie kryteriów oraz dobór ich wag, gdyż niewłaściwe zestawienie może prowadzić do zniekształcenia wyników (np. nadmiernego wpływu pojedynczych, mniej istotnych elementów). Wskazał na potrzebę porównywania „porównywalnych kategorii” w ramach tych samych podgrup. Zaznaczył, że liczba kryteriów nie stanowi problemu sama w sobie, o ile są one prawidłowo przypisane do odpowiednich grup i odpowiednio zważone. Podkreślił również, że część kryteriów może na danym etapie przyjmować wartość zero i nie wpływać na wynik analizy. Wskazał na konieczność elastycznego podejścia do wag kryteriów, uwzględniającego specyfikę różnych obszarów oraz potrzebę wypracowania zasad zapewniających obiektywność i spójność analizy wielokryterialnej.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Odnosił się do zaprezentowanego narzędzia, wskazując, że w stosowanej metodyce przyjęto trójpoziomowy układ analizy (grupy główne, podgrupy oraz kryteria szczegółowe), wraz z przypisaniem wag na każdym z tych poziomów. Zwrócił uwagę na konieczność stosowania normalizacji danych przed przypisaniem wag, szczególnie przy porównywaniu różnych typów kryteriów (np. liczby wyburzeń i kolizji). Wskazał, że przyjęto

dwa podejścia do normalizacji – jedno stosowane w kryteriach ekonomicznych, gdzie nie występują wartości zerowe, oraz drugie dla pozostałych grup, gdzie możliwe jest występowanie wartości zerowych dla części wariantów. Podkreślił, że prezentowana metodyka była opracowana głównie na etapie selekcji wariantów (STES), natomiast obecny etap ma charakter bardziej ogólny (studium korytarzowe), co wymaga dalszej dyskusji nad doбором metod analizy. Zaznaczył, że dostępne są różne podejścia i konieczne jest wypracowanie rozwiązania najlepiej dopasowanego do specyfiki obecnego etapu prac. Na zakończenie wskazał, że część kryteriów na tym etapie nie będzie mogła być uwzględniona z uwagi na brak danych.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Wskazał, że prezentowana metoda analizy wielokryterialnej (InRoad WAP) była pierwotnie opracowana dla etapu STES, natomiast obecnie prowadzone są prace nad jej rozwinięciem i dostosowaniem do wcześniejszych etapów analiz. Poinformował o wykorzystaniu alternatywnego podejścia zaproponowanego przez członka zespołu (dr Marcina Wiśniewskiego), uwzględniającego zmodyfikowany sposób normalizacji i agregacji danych. Podkreślił, że zastosowanie różnych metod (np. arytmetycznej, geometrycznej, harmonicznej) może prowadzić do odmiennych wyników oceny wariantów, co pozwala identyfikować wpływ poszczególnych kryteriów i wag na końcowy rezultat. Wskazał, że prowadzone są szerokie symulacje (ok. 400–500), mające na celu optymalny dobór wag i klasyfikacji kryteriów, tak aby ograniczyć możliwość ich dowolnego kształtowania oraz zapewnić obiektywność analizy. Zaznaczył, że celem jest stworzenie uniwersalnego narzędzia możliwego do zastosowania przy różnych inwestycjach drogowych. Dodał, że model może być rozszerzany o kolejne kryteria, przy czym na obecnym etapie część z nich może przyjmować wartości zerowe z uwagi na brak danych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za merytoryczne wystąpienie i wskazał, że prezentowane podejścia i ewentualne inne metody będą analizowane. Podkreślił jednak, że celem zespołu jest wypracowanie dużo prostszego modelu, który będzie zrozumiały dla szerszego grona uczestników. Zaznaczył, że nadmierne rozbudowywanie struktury (kolejne poziomy podkryteriów) może prowadzić do utraty czytelności analizy. Wskazał, że kluczowym wnioskiem jest konieczność rozsądnego doboru wag dla podkryteriów, tak aby odzwierciedlały one rzeczywiste znaczenie poszczególnych elementów. Podkreślił, że nadanie zbyt dużej wagi mniej istotnym elementom może zniekształcić obraz analizy, prowadząc do sytuacji, w której pojedynczy czynnik może mieć większy wpływ niż znacznie istotniejsze kwestie (np. liczba wyburzeń). Zaznaczył, że jest to aspekt wymagający szczególnej uwagi w dalszych pracach zespołu.

Krystyna Krok, Grupa inicjatywy mieszkańców osiedli: Barycz, Kosocice, Rajska, Soboniowice

Zaprezentowała szczegółową analizę obszaru dzielnicy X Swoszowice oraz rejonu Baryczy, wskazując na występowanie skumulowanych ryzyk, wynikających z nakładających się czynników: zbiornika wód podziemnych, składowiska odpadów Barycz, kopalni otworowej oraz powiązań z kopalnią soli w Wieliczce. Podkreśliła, że obszar ten charakteryzuje się obecnością licznych pustek pokopalnianych (ponad 1000 otworów, z czego niewielka część została zabezpieczona), a procesy geologiczne w tym rejonie mają charakter dynamiczny (teren pracuje, monitorowany jest na bieżąco). Wskazała na historyczne zdarzenia, w tym zapadliska oraz incydenty związane z napływem wód, które potwierdzają wysokie ryzyko geologiczne. Zwróciła uwagę na powiązania hydrogeologiczne obejmujące szeroki obszar (od Rajska po Niepołomice) oraz na możliwość migracji zanieczyszczeń, w tym z rejonu składowiska odpadów. Wskazała również na przypadki pogorszenia jakości wód podziemnych w tym obszarze. Podkreśliła szczególną rolę filara ochronnego pomiędzy obszarem Baryczy a kopalnią soli w Wieliczce oraz ryzyko jego naruszenia. Wskazała, że ingerencja w ten teren może prowadzić do poważnych konsekwencji środowiskowych, w tym skażenia wód i destabilizacji gruntu. W związku z powyższym zgłosiła postulat rozszerzenia obszarów wykluczonych o cały teren górniczy obejmujący Barycz i sąsiednie obszary, argumentując, że ich nieuwzględnienie wynikało z braku identyfikacji zamkniętej kopalni w dokumentacji archiwalnej na wcześniejszych etapach analiz. Podkreśliła znaczenie ochrony środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego oraz odwołała się do obowiązków władz publicznych w tym zakresie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę, aby nie powracać do wariantów zaprezentowanych w listopadzie, podkreślając, że utraciły one rekomendację. Wskazał, że w świetle obecnych ustaleń oraz wyznaczonych obszarów wykluczonych, przebiegi te wchodzą w kolizję z terenami wyłączonymi z analizy, w związku z czym nie będą rozpatrywane. Podkreślił, że niezasadne jest dalsze prezentowanie tych wariantów, ponieważ mogą one sugerować, że są nadal analizowane, co nie jest prawdą.

dr hab. inż. Tomasz Kotowski, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie „Dla Lusiny”

Wskazał, że mieszkańcom zależy na tym, aby z analiz wyłączyć cały teren górniczy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że wspomniany obszar zostanie ponownie przeanalizowany oraz że obecnie jest on oznaczony jako teren kopalni oraz tereny górnicze kategorii IV i V. Podkreślił, że obszary te zostały wykluczone z możliwości poprowadzenia drogi ekspresowej S7.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Poinformowała, że mapa obszarów wyłączonej jest stale aktualizowana i weryfikowana. Wyjaśniła, że wersja mapy udostępniona we wtorek została uzupełniona o kolejne obszary do bezwzględnego wykluczenia. Zwróciła uwagę, że na mapach pojawiają się również szare obszary zabudowy, które w bazie danych obiektów topograficznych (BDOT) były klasyfikowane jako zabudowa jednorodzinna, jednak w rzeczywistości w części przypadków stanowią zabudowę wielorodzinną. Obszary te są obecnie weryfikowane i analizowane pod kątem konieczności ich wykluczenia z przebiegów wariantów. Następnie podała przykłady obiektów z gminy Sułkowice oraz gminy Myślenice, które jeszcze nie są zaznaczone na mapie, ale zostały zakwalifikowane do obszarów wyłączonej. Podkreśliła, że wszystkie wnioski zgłaszane przez gminy oraz organizacje społeczne są analizowane i dziękujemy za ich przesyłanie. Zaznaczyła, że napływające informacje są na bieżąco weryfikowane i uwzględniane na mapach.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zabrał głos, zwracając się zarówno do uczestników spotkania, jak i osób śledzących transmisję online. Podkreślił, że strona społeczna uczestniczy w pracach zespołu, mimo że w spotkaniu bierze udział w mniejszym składzie. Przedstawił swoje osobiste zaangażowanie w protesty organizowane od listopada poprzedniego roku, wskazując, że brał udział we wszystkich demonstracjach związanych z przebiegiem S7. Wyjaśnił, że protesty wynikały z poczucia niesprawiedliwości po publikacji wariantów 3 listopada, braku wcześniejszej informacji dla mieszkańców oraz błędów w dokumentacji STEŚ. Wskazał, że mieszkańcy nie mieli wówczas możliwości uczestniczenia w procesie i dlatego domagali się jego otwarcia oraz dopuszczenia strony społecznej do rozmów. Podkreślił, że obecnie sytuacja uległa istotnej zmianie:

- strona społeczna uczestniczy w pracach zespołu,
- przywrócono analizę wariantu wschodniego i zachodniego,
- pojawił się wariant Morawica,
- wyłączono z analiz strefę uzdrowiskową Swoszowice (A, B, C) oraz zbiornik Dobczycki,
- zwiększono wagę kryterium społecznego z 15% do 35%,
- prowadzone są rozmowy z przedstawicielami GDDKiA i projektantami, a strona społeczna wnosi merytoryczne argumenty.

Wskazał, że choć nie wszystkie oczekiwania strony społecznej są spełniane, to dialog trwa, a dotychczas nie pojawiły się dowody, że proces jest fikcją. Zaapelował do mieszkańców, aby samodzielnie oceniali sytuację, zwłaszcza że komitety społeczne mogą zachęcać do dalszych protestów. Zwrócił uwagę, że prace zespołu mają zakończyć się we wrześniu, kiedy przedstawione zostaną rekomendowane warianty do dalszych etapów STEŚ. Podkreślił, że okres ten przypada na czas przedwyborczy, co – jego zdaniem

– może sprzyjać skuteczności dialogu i wypracowaniu rozwiązań korzystnych dla mieszkańców. Zaapelował o rozważenie czy bojkot procesu i jego przedłużanie leży w interesie społeczności lokalnej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że prace zespołu prowadzone są w sposób transparentny, jasny i przejrzysty. Zaznaczył, że GDDKiA nie ma nic do ukrycia i zależy jej na dalszym aktywnym, merytorycznym udziale strony społecznej w procesie. Podziękował osobom, które uczestniczyły w spotkaniu do końca, podkreślając, że ich zaangażowanie jest istotne dla wypracowania obiektywnego i równoważnego rozwiązania dotyczącego przebiegu drogi ekspresowej S7.

Podziękował za udział w spotkaniu i zakończył III posiedzenie Zespołu. Zaprosił na kolejne spotkanie.

Spotkanie zakończyło się o 15:30.

Protokół sporządziła: Barbara Mroziak, GDDKiA O/Kraków