

Kraków, 10 lipca 2026 r.

PROTOKÓŁ

VI posiedzenie

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

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

Załącznikami do protokołu są:

- prezentacja GDDKiA,
- lista obecności

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Powitała stronę społeczną, przedstawicieli gmin zainteresowanych przebiegiem trasy S7 oraz przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Poinformowała, że jest to szóste spotkanie dotyczące trasy S7 na terenie województwa małopolskiego, po czym udzieliła głosu Tomaszowi Kwiecińskiemu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Powitał uczestników szóstego posiedzenia Zespołu ds. S7 oraz sprostował wcześniejszą informację, wskazując, że nie jest to ostatnie spotkanie zespołu w Krakowie. Następnie przedstawił porządek obrad.

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

11:15 – 11:45 – Wolne wnioski

11:45 – 13:00 – Omówienie raportu ze spotkań informacyjnych

13:00 – 13:30 – Przerwa

13:30 – 14:00 – Bieżąca informacja z formularzy opinii

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

14:30 – 15:00 – Wolne wnioski

Poinformował, że na początku spotkania zostanie omówiony aktualny stan prac. Następnie przewidziano część poświęconą wolnym wnioskom, zgodnie z ustaleniami podjętymi podczas jednego z wcześniejszych spotkań. Wskazał, że została już sporządzona lista osób zgłoszonych do zabrania głosu. Kolejnym punktem będzie omówienie opublikowanego raportu ze spotkań informacyjnych. Podkreślił, że raport został udostępniony zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami, a jego publikacja spotkała się z dużym odzewem oraz uwagami ze strony zainteresowanych. Zaznaczył, że uczestnicy będą mieli możliwość przedstawienia swoich opinii w tym zakresie, po czym nastąpi przerwa.

Po przerwie zapowiedział przedstawienie bieżącej informacji dotyczącej formularzy opinii, które zostały uruchomione zgodnie z ustaleniem. Następnie punkt na temat omówienia map obszarów wyłączonych. Zapowiedział również odniesienie się do dokumentów przekazanych przez uczestników oraz przedstawicieli samorządów dotyczących obszarów proponowanych do wyłączenia. Poinformował, że zostaną przedstawione informacje dotyczące klasyfikacji zgłoszonych obszarów, wskazując, które z nich zostały wyłączone, a które nie oraz z jakich powodów. Na zakończenie przewidziano możliwość zgłoszenia dodatkowych wolnych wniosków.

W dalszej części przedstawił harmonogram prac.

30 czerwca 2026 r.

- zakończenie aktualizacji map obszarów wyłączonych - informacja o kryteriach kwalifikacji obszarów wyłączonych
- upublicznienie raportu ze spotkań informacyjnych
- przekazanie częściowego raportu z dotychczasowych prac Zespołu

6 lipca 2026 r.

- uruchomienie formularzy opinii wraz z informacją o kryteriach

31 lipca 2026 r.

- zakończenie zbierania formularzy opinii

21 października 2026 r.

- publikacja wyników z zebranych formularzy opinii
- publikacja raportu z prac Zespołu

06 listopada 2026 r.

- prezentacja wyników i wniosków z analizy wielokryterialnej
- wybór wariantów do STEŚ "właściwego"

Rozpoczął od działań, które już zostały podjęte. Poinformował, że 30 czerwca zakończono aktualizację mapy obszarów wyłączonych i przekazano zainteresowanym zaktualizowane mapy wraz z informacją o zastosowanych kryteriach. Tego samego dnia upubliczniono raport ze spotkań informacyjnych. Wyjaśnił, że publikacja, pierwotnie planowana na początek czerwca, została przesunięta z uwagi na zgłoszone uwagi do dokumentu, które wykonawca w znacznym stopniu uwzględnił i skorygował. Podkreślił, że raport jest publicznie dostępny.

Poinformował również, że 30 czerwca przekazano częściowy raport podsumowujący dotychczasowe prace zespołu. Następnie wskazał, że 6 lipca uruchomiono formularze opinii wraz z informacją o obowiązujących kryteriach. Wyjaśnił, że pełna dokumentacja została udostępniona wcześniej, tj. 30 czerwca, natomiast oficjalne uruchomienie formularzy nastąpiło 6 lipca. Zapowiedział, że szczegółowe informacje dotyczące aktualnego stanu zbierania opinii zostaną przedstawione w dalszej części spotkania.

Następnie przeszedł do kolejnych etapów prac, które wydarzą się w najbliższej przyszłości. Poinformował, że do 31 lipca przewidziano termin na wypełnianie formularzy opinii. Wskazał, że stanowiło to korektę względem wcześniej podanej informacji. Następnie poinformował, że na 21 października zaplanowano publikację wyników zebranych w formularzach opinii oraz raportu z prac zespołów, natomiast na 6 listopada prezentację wyników, wniosków oraz wybór wariantu właściwego. Wyraził przekonanie, że spotkania planowane na 21 października i 6 listopada zostaną poświęcone prezentacji wyników formularzy opinii, omówieniu płynących z nich wniosków oraz przedstawieniu rezultatów analizy wielokryterialnej. Zaznaczył, że miejsce organizacji tych spotkań pozostaje jeszcze do ostatecznego ustalenia, jednak odnotowano zgłaszane przez uczestników wnioski, aby odbyły się one w dotychczasowej lokalizacji. Poinformował, że szczegóły zostaną przekazane w terminie bliższym planowanym spotkaniom.

Następnie, zgodnie z ustaleniami przyjętymi podczas wcześniejszych posiedzeń, poprosił o udzielanie głosu osobom zgłoszonym do wystąpienia według przygotowanej listy.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Poinformowała, że na liście znajdowało się pięć osób, następnie udzieliła głosu pierwszej osobie z listy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poinformował, że lista mówców na tę część spotkania zostaje zamknięta. Jednocześnie zaznaczył, że osoby chcące zabrać głos będą mogły uczynić to w części przeznaczony na wolne wnioski pod koniec spotkania.

Justyna Piechnik, Komitet Gmina Mogilany przeciw S7 i S52

Tytułem wstępu poinformowała, że zamierza zaprezentować krótki film będący kompilacją wydarzeń z listopada i grudnia poprzedniego roku.

Justyna Piechnik poinformowała, że reprezentanci gmin znajdujących się w korytarzu południowym wycofali się z prac zespołu już jakiś czas wcześniej. Podkreśliła, że nadal śledzą przebieg spotkań za pośrednictwem transmisji internetowych.

Wskazała, że doszło do istotnego nieporozumienia dotyczącego przyczyn protestów społecznych. Wyjaśniła, że uczestnicy protestów przystępowali do prac zespołu z przekonaniem, iż w marcu lub kwietniu bieżącego roku możliwe będzie wprowadzenie zmian. Dodata, że wielomiesięczne zaangażowanie mieszkańców sprawiło, iż byli przekonani, że wszystkie okoliczności sprawy są powszechnie znane. Wyraziła jednak opinię, że zasadniczy problem i przyczyny protestów nie zostały właściwie zrozumiane, w szczególności przez osoby spoza regionu. Wskazała, że niezrozumiane pozostają zarówno powody protestów, jak i skala społecznego sprzeciwu oraz przyczyny powołania zespołu. W związku z tym zwróciła się z prośbą o obejrzenie przygotowanego materiału filmowego, który miał zobrazować sytuację.

Nagranie pochodziło z 3 listopada 2025 roku, z konferencji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, podczas której przedstawiono sześć wariantów przebiegu drogi S7.

W odtworzonym materiale przywołano wcześniejsze wypowiedzi przedstawicieli GDDKiA dotyczące spotkań z samorządami i stowarzyszeniami społecznymi oraz możliwości zmiany orientacji przebiegu trasy w kierunku Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, której proces realizacji już trwa.

W dalszej części prezentacji przedstawiono pytania i wątpliwości dotyczące procesu przygotowania wariantów przebiegu drogi S7. Wskazano, że w okresie od lutego do listopada poprzedniego roku GDDKiA miała przedstawiać rozbieżne informacje dotyczące liczby wariantów oraz terminów ich publikacji, a przekazanie wyników studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego miało zostać opóźnione o ponad pół roku. Podniesiono również, że w tym okresie nie prowadzono konsultacji społecznych, a warianty oraz opracowanie STEŚ nie były publicznie dostępne. Zwrócono także uwagę na brak oficjalnego stanowiska w sprawie informacji o wycieku map, które pojawiły się w maju poprzedniego roku.

W materiale przytoczono także wypowiedzi przedstawicieli GDDKiA wskazujące, że na etapie prezentacji wariantów nie rekomendowano jeszcze żadnego rozwiązania, ponieważ dokumentacja znajdowała się na wstępnym etapie opracowania. Jednocześnie przywołano wypowiedź, w której jeden z wariantów został oceniony jako najkorzystniejszy z punktu widzenia określonych kryteriów.

Następnie przedstawiono zarzut, że już w dniu publikacji wariantów, przed przeprowadzeniem konsultacji społecznych, dyrektor GDDKiA miał wskazywać wariant E jako rozwiązanie preferowane oraz wymieniać gminy, które odniosłyby korzyść w przypadku jego wyboru.

W prezentowanym materiale wskazano również, że podczas konferencji sugerowano, iż pierwotnie opracowano trzy warianty przebiegu trasy oznaczone jako A, B i C, natomiast kolejne trzy warianty zostały przygotowane dodatkowo w celu zwiększenia możliwości wyboru. Omówiono założenia tych wariantów oraz ich przebieg.

Zwrócono uwagę, że podczas konferencji najwięcej czasu poświęcono wariantowi E, eksponując przede wszystkim jego zalety. Wskazano również, że po konferencji przedstawiciel GDDKiA miał konsekwentnie promować ten wariant w wypowiedziach medialnych oraz w mediach społecznościowych.

Na zakończenie tej części prezentacji wskazano, że krótko po konferencji powstała strona internetowa promująca wariant E. Podniesiono, że nie ujawniono autora strony ani podmiotu odpowiedzialnego za jej prowadzenie. W związku z tym postawiono pytanie o zgodność promowania jednego z wariantów przed przeprowadzeniem konsultacji społecznych z zasadą bezstronności.

W dalszej części prezentowanego materiału postawiono pytanie dotyczące zgodności promowania jednego z wariantów przebiegu trasy z zasadą bezstronności administracji publicznej. Wskazano również okoliczności, które zdaniem prezentujących mogły świadczyć o wpływie tego przekazu na stanowiska część samorządowców.

W materiale przytoczono wypowiedź burmistrza Sułkowic, który wskazał wariant E jako rozwiązanie najbardziej racjonalne. Uzasadniał on swoje stanowisko względami ekonomicznymi, mniejszą ingerencją w istniejącą zabudowę oraz natężeniem ruchu samochodowego występującym przede wszystkim od strony zachodniej. W prezentacji wskazano, że podobne stanowisko prezentowali również wójt Sieprawia, burmistrz Świątnik Górnych oraz starosta powiatu myślenickiego, czyli przedstawiciele samorządów gmin wymienianych wcześniej jako potencjalnie korzystające na realizacji wariantu E.

Następnie przywołano pismo burmistrza Sułkowic z 31 grudnia 2025 r., w którym wyjaśniał, że swoje stanowisko oparł na informacjach przekazanych przez dyrektora GDDKiA podczas konferencji.

W dalszej części zapowiedziano prezentację fragmentów nagrań z konsultacji społecznych, które odbyły się w gminie Mogilany 10 grudnia 2025 r. Wskazano, że pierwszy z materiałów miał obrazować zmianę narracji dotyczącej podmiotu odpowiedzialnego za zlecenie opracowania dodatkowych wariantów przebiegu trasy. Według przedstawionego nagrania zastępca dyrektora GDDKiA wskazywał, że opracowanie nowych wariantów nastąpiło na wniosek Ministerstwa Infrastruktury. Wyjaśniał, że ministerstwo zwróciło się o przeanalizowanie możliwości zaproponowania alternatywnych rozwiązań dla odcinka pomiędzy Krakowem a Głogoczowem.

Następnie przedstawiono informację, że po ponad dwóch miesiącach oczekiwania uzyskano odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury datowaną na 9 lutego 2026 r. Z treści

pisma, według prezentującej, wynikało, że ministerstwo nie zlecało wykonania analiz trzech dodatkowych wariantów. Wskazano również, że resort miał podkreślić, iż wszelkie działania w procesie inwestycyjnym pozostają w kompetencjach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Poinformowano ponadto, że wykonawca dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego potwierdził, iż trzy dodatkowe warianty nie wynikały z pierwotnej analizy projektowej i były opracowywane od czerwca 2025 r. jako prace dodatkowe. W związku z tym zwrócono się o potwierdzenie, że warianty te zostały przygotowane po czerwcu 2025 r. W przywołanym fragmencie wypowiedzi projektant potwierdził tę informację.

W dalszej części przedstawiono stanowisko projektanta, zgodnie z którym dodatkowe warianty nie były poddane tak szczegółowej analizie porównawczej jak wcześniej opracowane rozwiązania. Wskazano, że zostały one przygotowane w celu umożliwienia przeanalizowania różnych parametrów projektowych, w tym wariantów zakładających różne prędkości projektowe. Podkreślono jednocześnie, że dodatkowe warianty nie zostały objęte pełną analizą wielokryterialną przeprowadzoną wcześniej dla wariantów podstawowych.

W prezentacji podniesiono, że pomimo braku pełnej analizy wielokryterialnej dodatkowe warianty zostały skierowane do konsultacji społecznych oraz były przedstawiane jako rozwiązania najlepsze.

Następnie przywołano dyskusję dotyczącą zastosowanych parametrów projektowych, w szczególności wpływu obniżenia prędkości projektowej na wyniki analiz oraz liczbę wyburzeń budynków mieszkalnych.

W dalszej części wskazano, że projektanci nie potrafili wyjaśnić istotnych różnic pomiędzy liczbą wyburzeń budynków mieszkalnych wykazaną w dokumentacji STEŚ a danymi prezentowanymi przez dyrektora GDDKiA podczas konferencji. Według przedstawionych informacji, dokumentacja STEŚ wskazywała, że wariant E nie był wariantem o najmniejszej liczbie wyburzeń spośród sześciu prezentowanych rozwiązań.

Na zakończenie tej części wystąpienia zwrócono uwagę na dokumentację zawierającą osiem wariantów przebiegu trasy, wskazując, że była to najnowsza wersja opracowania przygotowana przez projektantów.

W dalszej części prezentowanego materiału przytoczono dyskusję dotyczącą liczby wyburzeń budynków mieszkalnych wskazywanej w dokumentacji projektowej. W wypowiedziach podnoszono, że w dostępnych opracowaniach nie odnaleziono informacji potwierdzających wskazywaną liczbę 250 budynków mieszkalnych. Zwrócono uwagę, że zestawienie budynków przedstawione w dokumentacji, uznawanej za najbardziej aktualną i szczegółową wersję opracowania, nie zawierało danych pozwalających na potwierdzenie tej wartości. W trakcie dyskusji przedstawiciele

projektanta wskazywali, że nie istnieje dodatkowy dokument zawierający inne dane w tym zakresie.

Po zakończeniu projekcji materiałów Justyna Piechnik stwierdziła, że uczestnicy spotkania obejrzeliby jedynie fragment posiadanych przez nią materiałów. Podkreśliła, że celem ich prezentacji nie było dyskredytowanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, lecz wskazanie problemów, które zdaniem mieszkańców wymagały wyjaśnienia. Dodała, że strona społeczna oczekiwała dialogu, wysłuchania zgłaszanych uwag oraz odpowiedzi na zadawane pytania.

Wskazała, że pomimo udziału w pracach zespołu wiele pytań pozostawało bez odpowiedzi. Zaznaczyła również, że podczas pierwszych posiedzeń zespołu przedstawiano informacje sugerujące, że nie występowały istotne problemy, także w odniesieniu do map inwentaryzacji, które następnie przez kolejne miesiące były przedmiotem dalszych prac i korekt.

Następnie odniosła się do informacji o realizacji programu naprawczego przez firmę IVII. Poinformowała, że zwracała się o udostępnienie dokumentacji określającej zakres prac naprawczych zleconych temu podmiotowi, również w trybie dostępu do informacji publicznej. Wyjaśniła, że wniosek wynikał z braku zaufania do dotychczas przedstawianych informacji. Dodała, że po wielotygodniowym oczekiwaniu otrzymała odpowiedź odmowną i nie uzyskała dostępu do wnioskowanych dokumentów.

W jej ocenie transmitowanie posiedzeń zespołu nie stanowi samo w sobie przejawu transparentności procesu. Podkreśliła, że transparentność powinna polegać przede wszystkim na udzielaniu odpowiedzi na kluczowe pytania i wyjaśnianiu wcześniejszych wątpliwości. Zaznaczyła, że bez wyjaśnienia wcześniejszych zdarzeń dalsze procedowanie jest utrudnione, ponieważ zaufanie społeczne zostało w znacznym stopniu osłabione.

Prezentując mapę gęstości zaludnienia, wskazała gminy oznaczone na niej kolorem czarnym i czerwonym jako jednostki samorządowe, których mieszkańcy od listopada uczestniczyli w protestach przeciwko przedstawionym wariantom przebiegu drogi S7. Wyjaśniła, że przez te gminy przebiegało sześć wariantów poddanych konsultacjom społecznym. Wymieniła Kraków, gminę Mogilany, gminę Świątniki Górne, gminę Myślenice, gminę Siepraw oraz zachodnią część gminy Wieliczka. Zwróciła jednocześnie uwagę na błąd znajdujący się na prezentowanej mapie.

Następnie wskazała, że po przeprowadzonych konsultacjach mieszkańcy wielokrotnie organizowali protesty uliczne. Poinformowała, że odbyło się czternaście protestów, każdorazowo gromadzących setki uczestników. Zaznaczyła, że demonstracje odbywały się również w trudnych warunkach atmosferycznych.

Prezentując fotografie z protestów, podkreśliła, że przedstawiają one mieszkańców przekonanych o występowaniu nieprawidłowości w procesie przygotowania inwestycji

oraz dążących do wyjaśnienia sytuacji, osiągnięcia porozumienia i ustalenia stanu faktycznego.

W dalszej części wypowiedzi odniosła się do sytuacji panującej w przestrzeni internetowej. Wskazała, że część mieszkańców angażowała się również w działania prowadzone pod hasłem „Stop populizmowi”. Wyraziła opinię, że wszyscy uczestnicy debaty publicznej, w tym również ona sama, powinni stosować te same standardy wobec własnych działań i wypowiedzi.

Negatywnie oceniła zjawiska występujące w mediach społecznościowych i internecie, wskazując na selektywne prezentowanie informacji, hejt, oczernianie oraz zniestrzanie uczestników dyskusji. Zaapelowała do mieszkańców gminy Mogilany o powstrzymanie się od tego rodzaju działań, argumentując, że nie przyczyniają się one do rozwiązania problemu.

Na zakończenie odniosła się do raportu z konsultacji społecznych. Wskazała, że wyniki konsultacji mogły sprawiać wrażenie jednoznacznych, ponieważ w większości gmin ponad 90% uczestników wyraziło sprzeciw wobec wszystkich przedstawionych wariantów przebiegu drogi.

Odniosła się do wyników konsultacji społecznych, wskazując, że jedna z gmin opowiedziała się za wariantem E. Zaznaczyła, że nie zamierza oceniać, czy stanowisko to było efektem działań promujących ten wariant, czy też wynikało z rzeczywistych preferencji mieszkańców.

Podniosła jednak, że na podstawie wyników uzyskanych w jednej gminie, przez którą wariant E nie przebiega, w raporcie sformułowano wnioski, iż był to wariant najbardziej preferowany. Wyraziła zdziwienie, że pomimo prowadzonej, w jej ocenie, promocji wariantu E, wyniki konsultacji społecznych nie wskazywały na jego jednoznaczne poparcie. Oceniała to jako dowód samodzielności mieszkańców w podejmowaniu decyzji.

Następnie odniosła się do sytuacji związanej z budową tunelu w Libertowie. Wskazała, że obszar ten charakteryzuje się szczególnymi uwarunkowaniami geologicznymi, w tym występowaniem osuwisk. Poinformowała, że według posiadanych przez nią informacji Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zapewniała wcześniej, iż prace będą prowadzone przy zachowaniu dotychczasowej przepustowości ruchu. Zaznaczyła jednak, że przeprowadzone szczegółowe badania geologiczne wykazały większy zasięg i głębokość osuwiska, niż pierwotnie zakładano. W konsekwencji, jak wskazała, wprowadzono zwężenie Zakopianki do jednego pasa ruchu, które ma obowiązywać do grudnia.

W dalszej części wypowiedzi skrytykowała publikowane w internecie materiały przedstawiające proponowane objazdy związane z utrudnieniami komunikacyjnymi. Jej zdaniem nieuprawnione było wyciąganie na tej podstawie wniosku, że w sposób naturalny wyznaczono przebieg przyszłej trasy S7.

Następnie odniosła się do krytyki kierowanej wobec osób publicznie zabierających głos w sprawie przebiegu trasy. Wymieniła profesora Szaratę, profesora Bohatkiewicza, doktora Krzysztofa Ostrowskiego oraz Radosława z serwisu Autostrady Polska, wskazując, że osoby te były przedmiotem ataków i kwestionowania ich wiarygodności. W ocenie mówczyni każdy ma prawo spotykać się z przedstawicielami środowiska naukowego i korzystać z ich wiedzy eksperckiej.

W trakcie wypowiedzi zwróciła się do obecnego na sali profesora Bohatkiewicza, odnosząc się do informacji rozpowszechnianych w przestrzeni publicznej na temat pełnionych przez niego funkcji. W wyniku krótkiej wymiany zdań ustalono, że informacje przedstawiające go jako kierownika katedry były nieprawdziwe.

Następnie podkreśliła, że osoby posiadające autorytet naukowy nie powinny być bezpodstawnie dyskredytowane. Wskazała, że podobnie jak nie kwestionuje się bezstronności pracowników podmiotów realizujących dokumentację projektową wyłącznie z uwagi na ich miejsce zamieszkania czy powiązania rodzinne, tak samo nie należy podważać wiarygodności ekspertów naukowych bez konkretnych podstaw. Dodata, że nie można przypisywać odpowiedzialności całej Politechnice Krakowskiej wyłącznie z powodu współpracy uczelni z Miastem Kraków.

Następnie odniosła się do osoby doktora Krzysztofa Ostrowskiego. Wyjaśniła, że cztery lata wcześniej zwróciła się do niego o pomoc merytoryczną przy opracowywanej analizie. Poinformowała, że wykorzystała w niej, za jego zgodą, fragmenty jego opinii. Podkreśliła, że nie zlecała przygotowania ekspertyzy odpłatnie, lecz konsultowała się z wieloma naukowcami i ekspertami, a w analizie zamieściła cytaty z uzyskanych wypowiedzi.

Wskazała, że doktor Ostrowski wypowiadał się wyłącznie w zakresie zagadnień dotyczących węzłów zespolonych, w których się specjalizuje. Wyraziła sprzeciw wobec sugestii części mieszkańców, jakoby miało to świadczyć o jego stronniczości.

Podkreśliła ponadto, że przedstawiane przez doktora Ostrowskiego argumenty znajdowały potwierdzenie w wynikach wcześniejszego studium korytarzowego, które również wskazywało korzystniejsze parametry węzła Biechanów w porównaniu z innymi analizowanymi rozwiązaniami.

Odwołując się do aktualnego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porównała węzeł Tuchowska z węzłem Biechanów. Wskazała, że w dokumentacji jedyną zaletą węzła Tuchowska miała być rezerwa terenowa umożliwiająca jego rozbudowę, natomiast pozostałe cechy klasyfikowano jako wady. Z kolei dla węzła Biechanów dokumentacja wskazywała szereg zalet, w tym również istnienie rezerwy terenowej umożliwiającej jego przebudowę.

Stwierdziła, że działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przyczyniają się do pojawiania się zarzutów dotyczących niegospodarności oraz sposobu przygotowania inwestycji. Odniosła się do publikowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych

i Autostrad materiałów dotyczących prostowania nieprawdziwych informacji. Wskazała, że w publikacjach tych podkreślano zalety węzła Tuchowska, zwracając uwagę między innymi na istniejącą rezerwę terenową pochodzącą z wcześniejszych opracowań planistycznych. Jednocześnie zauważyła, że nie wskazywano, iż węzeł ten został, jej zdaniem, oceniony niekorzystnie w dokumentacji projektowej.

Następnie odniosła się do osoby Marcina Budzyńskiego, członka zespołu. Przywołała fragment jego prezentacji, który, jak wskazała, zawierał stanowisko mówiące o tym, że zespolone rozwiązania węzłowe nie powinny stanowić standardowego rozwiązania przy projektowaniu nowych dróg, a ich stosowanie może być uznawane za nieprawidłowe z punktu widzenia projektowego.

W dalszej części wypowiedzi zwróciła uwagę, że wielu uczestników zaangażowało się w proces dopiero po zaprezentowaniu wariantów w listopadzie. Wskazała również, że część osób zaczęła aktywnie uczestniczyć w dyskusji dopiero później, gdy uznała, iż może zostać objęta oddziaływaniem inwestycji. Jej zdaniem ocena obecnej sytuacji wymaga uwzględnienia wcześniejszego przebiegu prac, począwszy od roku 2022.

Przypomniała, że wtedy opracowano studium korytarzowe, i już na tym etapie obszar analiz został sztucznie ograniczony poprzez wyłączenie wariantów zachodnich. Zaznaczyła, że nie zamierza szczegółowo wracać do tej kwestii, jednak uznała ją za istotny element całego procesu.

Następnie odniosła się do działalności parlamentarnego zespołu zajmującego się przebiegiem trasy S7, działającego pod przewodnictwem ówczesnego posła Aleksandra Miszałskiego. Zaprezentowała materiały dokumentujące jedno z posiedzeń zespołu oraz zwróciła uwagę, że osoby obecnie kwestionujące udział ekspertów z Politechniki Krakowskiej wcześniej współpracowały z przedstawicielami tej uczelni i nie zgłaszały wobec nich zastrzeżeń.

Wskazała, że ostatnie z posiedzeń parlamentarnego zespołu odbyło się w Mogilanach. Jej zdaniem podczas tego spotkania przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wobec argumentów prezentowanych przez ekspertów, nie byli w stanie obronić założeń studium korytarzowego. Wskazała, że w efekcie uczestnikom procesu zadeklarowano przeprowadzenie nowego etapu analiz w ramach Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego na szerokim obszarze, obejmującym ponowną ocenę możliwych przebiegów trasy.

Odnosząc się do stanowisk prezentowanych przez część mieszkańców Wieliczki, że warianty przebiegające przez ten obszar były wielokrotnie odrzucane, jednak, w jej ocenie, nie zostały wcześniej poddane pełnej i rzetelnej analizie. Dodała, że kwestie te były przedmiotem wcześniejszych dyskusji i prezentacji.

Następnie omówiła zapisy specyfikacji warunków zamówienia opracowanej dla wcześniejszego postępowania przetargowego dotyczącego dokumentacji STEŚ. Według

przedstawionych informacji wykonawca miał przygotować około 50 wariantów przebiegu trasy, spośród których należało wybrać osiem najlepszych. W dokumentacji przewidziano jeden wariant oparty na istniejącej DK7, pięć wariantów w obszarze pomiędzy Myślenicami a węzłami Kraków Południe i Kraków Bieżanów oraz dwa warianty skrajne zapewniające przebieg trasy odpowiednio po stronie wschodniej i zachodniej. Zaznaczyła, że podczas konsultacji społecznych zwróciła uwagę na ten zapis, po czym ustalono, iż znajdował się on wyłącznie w pierwotnym postępowaniu przetargowym, które zostało unieważnione. Po ogłoszeniu nowego przetargu, wygranego przez firmę IVIA, zapis ten nie został już uwzględniony.

W konsekwencji stwierdziła, że wykonawca wywiązał się z warunków obowiązującego zamówienia poprzez przygotowanie ośmiu wariantów, jednak warianty skrajne nie zostały przedstawione w zakresie, którego spodziewali się mieszkańcy. Według niej analiza została ograniczona głównie do wąskiego korytarza południowego.

Następnie odniosła się do materiałów opracowanych przez firmę IVIA w czerwcu poprzedniego roku. Wskazała, że wykonawca przedstawił osiem wariantów przebiegu trasy, natomiast Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie skierowała wszystkich tych wariantów do konsultacji społecznych. Jak stwierdziła podjęto arbitralną decyzję o odrzuceniu pięciu z nich i opracowaniu trzech nowych wariantów. Dodała, że nowe warianty różniły się parametrami projektowymi od rozwiązań analizowanych wcześniej. Wskazała między innymi na obniżenie prędkości projektowej oraz zmianę podejścia do zagadnień związanych z mieszaniem się ruchu lokalnego i tranzytowego na odcinku pomiędzy Głogoczowem a Myślenicami.

Na zakończenie tej części wypowiedzi stwierdziła, że analizy dotyczące nowych wariantów zostały wykonane poza wcześniej prowadzoną analizą podstawową. Wskazała, że opracowano je jako dodatkowe uzupełnienie dokumentacji, a analiza wielokryterialna dla tych wariantów została przeprowadzona odrębnie, bez bezpośredniego odniesienia do wcześniej analizowanych rozwiązań. Stwierdziła, że nowe warianty były analizowane niezależnie od wcześniejszych opracowań obejmujących liczne kombinacje przebiegów trasy.

Następnie odniosła się do materiałów zaprezentowanych podczas konferencji oraz do dokumentacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego. Wskazała, że przedstawione na konferencji dane dotyczące liczby wyburzeń budynków nie były zgodne z informacjami zawartymi w dokumentacji STEŚ dla części wariantów. Podkreśliła, że rozbieżności te wpływały na ranking wariantów i powodowały, że wariant E, który był szeroko promowany, nie był w rzeczywistości wariantem o najmniejszej liczbie wyburzeń.

Poinformowała, że do dnia posiedzenia nie uzyskała odpowiedzi wyjaśniającej przyczyny tych rozbieżności. Wskazała, że kwestia ta była poruszana podczas konsultacji społecznych, jednak nie przedstawiono satysfakcjonującego wyjaśnienia. Odniosła się też do klasyfikowania wariantu E jako rozwiązania najtańszego. Wyjaśniła, że po

zestawieniu przebiegu tego wariantu z mapami osuwisk ustaliła, iż około 28% jego długości przebiega przez tereny niestabilne geologicznie. Zwróciła uwagę, że budowa infrastruktury drogowej na takich obszarach generuje istotne dodatkowe koszty.

Jednocześnie wskazała, że na etapie opracowania STEŚ koszty stabilizacji gruntów nie były uwzględniane w kalkulacjach kosztowych, co wynikało z braku szczegółowych badań geologicznych. W jej ocenie przedstawianie wariantu przebiegającego w znacznym stopniu przez tereny osuwiskowe jako najtańszego było nieuzasadnione. Stwierdziła, że warianty pierwotnie opracowane przez firmę IVIA były kosztorysowane według innych założeń cenowych niż trzy dodatkowe warianty przygotowane później. W jej opinii uniemożliwiało to rzetelne porównanie wszystkich analizowanych rozwiązań.

Następnie odniosła się do materiałów publikowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na stronach internetowych administracji publicznej. Wskazała, że mieszkańcy nie dysponują porównywalnymi możliwościami prezentowania własnych argumentów w mediach i przestrzeni publicznej. Wyraziła przekonanie, że instytucje publiczne powinny prezentować informacje w sposób obiektywny.

Dodała, że w jej ocenie zarówno studium korytarzowe, jak i dokumentacja STEŚ opierały się głównie na wcześniejszych koncepcjach przebiegu trasy S7, natomiast w niewystarczającym stopniu uwzględniały aktualne założenia planu zagospodarowania województwa. Prezentując fragment planu zagospodarowania województwa z 2018 r., wskazała, że już w tym dokumencie zwracano uwagę na przewidywane przeciążenie istniejącej autostrady przebiegającej przez Kraków ruchem lokalnym oraz międzypodzielnicowym. Podkreśliła, że dokument ten przewidywał konieczność planowania po roku 2030 tzw. wielkiego obejścia Krakowa. W związku z tym wyraziła opinię, że planowanie dalszego rozwoju układu drogowego powinno uwzględniać perspektywę wieloletnią oraz przyszłe potrzeby komunikacyjne aglomeracji krakowskiej. Wskazała, że celem powinno być zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu transportowego również w perspektywie kolejnych kilkudziesięciu lat.

Zaznaczyła, że obszar objęty analizami charakteryzuje się bardzo trudnymi uwarunkowaniami terenowymi i ograniczonymi możliwościami rezerwowania nowych korytarzy transportowych. Wyraziła obawę, że koncentracja wyłącznie na domknięciu ciągu drogi ekspresowej S7, bez uwzględnienia szerszych uwarunkowań rozwoju aglomeracji, może w przyszłości prowadzić do dodatkowych problemów komunikacyjnych.

Na zakończenie tej części wystąpienia odniosła się do formularzy opinii udostępnionych uczestnikom procesu konsultacyjnego. Poinformowała, że jako przedstawicielka strony społecznej swojej gminy nie zamierza ich wypełniać. Uzasadniając swoje stanowisko wskazała, że liczba proponowanych kryteriów oceny jest bardzo duża. Wyraziła opinię, że nadmiar kryteriów może prowadzić do rozmycia znaczenia najważniejszych zagadnień, nawet w przypadku nadania im wysokiej wagi. Zwróciła również uwagę, że część kryteriów

została, jej zdaniem, powielona, mimo że nowa metodologia miała eliminować tego rodzaju problemy. Podniosła również kwestię zasadności wprowadzenia kryterium zakładającego premiowanie określonych wariantów, wskazując, że budzi ono jej wątpliwości.

Odniosła się do kryterium zakładającego premiowanie wariantów obsługujących określony poziom natężenia ruchu. Wskazała, że nie jest dla niej jasne źródło przyjęcia wartości 50 000 pojazdów. Zwróciła uwagę, że eksperci dysponują metodami umożliwiającymi obliczanie przepustowości dróg, dlatego zapytała, czy wskazana wartość została podparta odpowiednimi analizami. Powołując się na wyniki pomiarów ruchu z poprzedniego roku, stwierdziła, że na Zakopiance odnotowano ruch na poziomie około 56 000 pojazdów. Wskazała jednocześnie, że planowana jest realizacja inwestycji obejmującej budowę dróg zbiorczych, która ma przejąć część ruchu lokalnego i zwiększyć przepustowość istniejącego układu drogowego. W związku z tym wyraziła wątpliwość co do zasadności przyjętego progu 50 000 pojazdów. Zwróciła również uwagę, że utrudnienia na Zakopiance występują obecnie głównie w miejscach prowadzonych remontów.

Następnie poruszyła temat oceny węzłów drogowych. Wskazała, że zarówno w studium korytarzowym, jak i w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym istniały odrębne części poświęcone analizie optymalnego punktu włączenia nowej trasy do istniejącego układu drogowego. Wyraziła opinię, że zagadnienie to powinno stanowić jeden z najważniejszych elementów analiz z uwagi na funkcjonowanie całej aglomeracji krakowskiej oraz autostrady A4. Jej zdaniem w aktualnych pracach kwestia ta została ograniczona wyłącznie do kryterium odnoszącego się do natężenia ruchu na autostradzie A4. Odniosła się też do wcześniejszej dyskusji dotyczącej natężenia ruchu na drogach w Warszawie. Przywołała wypowiedź jednego z uczestników, który wskazywał, że w stolicy występuje ruch rzędu 200 000 pojazdów na dobę. Zwróciła uwagę, że dla właściwego porównania należy uwzględniać również liczbę pasów ruchu oraz rzeczywistą przepustowość analizowanych odcinków. Wskazała, że natężenie ruchu na autostradzie A4 wynosi około 80 000 pojazdów i jej zdaniem porównania powinny uwzględniać parametry techniczne poszczególnych dróg.

Przypomniała także, że podczas wcześniejszej dyskusji wskazano, iż w Warszawie prowadzone są działania związane z budową dużej obwodnicy aglomeracyjnej. Wyraziła opinię, że podobne rozwiązania powinny być rozważane również w przypadku aglomeracji krakowskiej.

Następnie odniosła się do opracowanych kryteriów oceny wariantów. Wskazała, że współpracuje z wieloma ekspertami i dysponuje propozycjami kryteriów, które mogłyby być korzystne z punktu widzenia gminy Mogilany. Jednocześnie stwierdziła, że obecna formuła procesu powoduje, iż prezentowanie takich kryteriów mogłoby prowadzić do głosowania motywowanego interesami poszczególnych gmin. Podkreśliła, że gminy położone na południe od Krakowa, przez które przebiegają analizowane korytarze,

stanowią mniejszość pod względem liczby głosów w procesie konsultacyjnym. W jej ocenie mogłoby to prowadzić do sytuacji, w której propozycje korzystne dla tych gmin byłyby odrzucane przez pozostałych uczestników procesu.

W związku z tym oświadczyła, że swój głos chciałaby powierzyć niezależnym ekspertom. Podkreśliła, że nie ma znaczenia miejsce zamieszkania eksperta ani jego ewentualne związki rodzinne z regionem, o ile wykonuje on swoją pracę rzetelnie i niezależnie. Dodała, że oczekuje od ekspertów stosowania zasady zrównoważonego rozwoju. Wskazała, że zasada ta jest przywoływana w dokumentacji STEŚ, jednak jej zdaniem nie znajduje odzwierciedlenia w praktycznych rozwiązaniach przedstawianych w ramach inwestycji.

Następnie wyjaśniła powody wycofania się części przedstawicieli strony społecznej z prac zespołu. Stwierdziła, że zespół nie spełniał ich oczekiwań w zakresie dialogu, a jego uczestnicy nie czuli się wysłuchani. Wskazała również, że w procesie brakowało, jej zdaniem, odpowiednio szerokiego udziału niezależnych ekspertów oraz przedstawicieli instytucji zarządzających drogami wojewódzkimi i powiatowymi.

Odnosząc się do zmian wprowadzanych w toku prac zespołu, podważyła przedstawianą przez GDDKiA narrację, zgodnie z którą zmiany te były efektem otwarcia na postulaty społeczne. Wyraziła opinię, że wiele z nich zostało wprowadzonych dopiero po wielokrotnym zgłaszaniu problemów przez mieszkańców. Jako przykład podała kwestie związane z inwentaryzacją zabudowy. Wskazała, że podczas dwóch pierwszych spotkań przedstawiciele GDDKiA utrzymywali, iż inwentaryzacja została wykonana prawidłowo na podstawie aktualnych rejestrów. Następnie odwołała się do przykładu Skawiny, który określiła jako najbardziej wyrazisty. Poinformowała, że na początku prac zespołu obszar Skawiny był w całości oznaczony na mapach jako teren objęty oddziaływaniem wariantów. W jej ocenie dopiero po dwóch kolejnych spotkaniach udało się przekonać uczestników procesu, że występują tam nieprawidłowości wymagające korekty.

Kontynuowała wypowiedź, odnosząc się do zmian wprowadzanych na mapach obszarów wyłączonych. Jej zdaniem po przeprowadzeniu dodatkowej weryfikacji potwierdzono, że wcześniejsze oznaczenia były nieprawidłowe. Dodała, że następnie dokonano również zmian w kryteriach stosowanych przez firmę IVIA, a także wprowadzono nowe przesłanki wyłączania określonych obszarów.

Następnie odniosła się do zmian dotyczących zasad funkcjonowania zespołu. Wskazała, że mieszkańcy wielokrotnie podnosili, iż ich rola ma charakter opiniodawczy, a nie decyzyjny. Jej zdaniem dopiero po zgłaszanych uwagach dokonano odpowiednich zmian w tym zakresie, podczas gdy w przestrzeni publicznej pojawiał się przekaz sugerujący, że mieszkańcy uzyskali rzeczywisty wpływ na podejmowanie decyzji. Jako przykład podała moment, w którym pozwolono mieszkańcom samodzielnie trzymać mikrofon, dodając że stało się to już po wyjściu ich reprezentacji z prac zespołu.

Odnosząc się do kwestii uwzględnienia Morawicy w analizach, wyraziła nadzieję, że zostanie ona przeprowadzona rzetelnie. Skomentowała także decyzję o wydłużeniu harmonogramu prac. Wskazała, że zgodnie z pierwotnym harmonogramem spotkania odbywały się co dwa tygodnie, co wymagało od uczestników znacznego zaangażowania organizacyjnego i zawodowego. Zwróciła uwagę, że po zakończeniu zbierania formularzy opinii pierwotnie przewidziano jedynie dwa tygodnie na opracowanie raportu podsumowującego ich wyniki.

W ocenie mówczyni obecne wydłużenie harmonogramu o około dwa i pół miesiąca skutkowało przede wszystkim zwiększeniem czasu przeznaczanego na sporządzenie raportu. Stwierdziła, że z punktu widzenia uczestników społecznych dodatkowy czas nie był już potrzebny. W dalszej części wypowiedzi odniosła się do procedowania inwestycji w oparciu o przepisy specustawy drogowej. Wyraziła opinię, że celem działań jest doprowadzenie do realizacji pełnego ciągu drogi ekspresowej S7 w standardzie drogi sześciopasmowej. Jednocześnie wskazała, że inwestycja ta wiązałaby się, w jej ocenie, z bardzo dużą skalą wyburzeń oraz przebiegałaby przez obszary o trudnych warunkach geologicznych, przyrodniczych i historycznych. Stwierdziła, że realizacja inwestycji w analizowanym korytarzu może ograniczyć możliwości rozwoju rozwiązań komunikacyjnych służących całej aglomeracji krakowskiej.

Następnie przedstawiła alternatywne działania, które jej zdaniem mogłyby zostać przeanalizowane. Wskazała możliwość zmiany przekroju projektowanej drogi oraz dostosowania jej klasy technicznej do rzeczywistych potrzeb ruchowych. Zwróciła uwagę, że modyfikacja parametrów technicznych mogłaby umożliwić lepsze dostosowanie inwestycji do potrzeb aglomeracyjnych, między innymi poprzez gęstsze rozmieszczenie węzłów drogowych lub zmianę standardu trasy.

Dodała również, że możliwe byłoby wykorzystanie istniejących, lecz niezrealizowanych koncepcji dróg wojewódzkich. Jej zdaniem wymagałoby to współpracy z samorządem województwa oraz ponownej analizy planów rozwojowych. Wskazała także na możliwość szerszego wykorzystania założeń zawartych w planie zagospodarowania województwa i dostosowania inwestycji do przyjętej koncepcji rozwoju regionu.

Podsumowując swoje wystąpienie stwierdziła, że podczas prac zespołu przedstawiono wiele argumentów przemawiających za zmianą podejścia do analizowanego przedsięwzięcia. Wyraziła zdziwienie, że argumenty te, w jej ocenie, nie zostały uwzględnione. Dodała, że przypuszcza, iż wynika to z przekonania inwestora o możliwości skutecznego przeprowadzenia procedury inwestycyjnej w oparciu o obowiązujące przepisy (ZRID), podobnie jak w przypadku innych inwestycji drogowych realizowanych wcześniej. Jednocześnie wyraziła opinię, że w analizowanym przypadku świadomość społeczna mieszkańców jest znacznie większa niż w przeszłości, co może utrudnić dalsze procedowanie inwestycji w korytarzu południowym.

Na zakończenie stwierdziła, że w przypadku dalszego forsowania tego rozwiązania uzyskanie decyzji środowiskowej może być bardzo trudne z uwagi na uwarunkowania terenu oraz skalę społecznych protestów. Poinformowała, że z powodu obowiązków zawodowych nie będzie mogła pozostać na spotkaniu i wysłuchać odpowiedzi na swoje wystąpienie. Zadeklarowała jednak, że zapozna się z jego dalszym przebiegiem poprzez transmisję.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za wypowiedź i poinformował, że część poruszonych zagadnień zostanie omówiona w dalszej części prezentacji przewidzianej podczas posiedzenia, dlatego nie chciał powielać tych samych informacji. Podkreślił, że przedstawiona wcześniej historia doprowadziła do sytuacji, w której strony spotykają się obecnie w ramach prac zespołu i prowadzą rozmowy. Stwierdził, że dialog prowadzony jest w sposób otwarty i transparentny, a wszystkie działania, zmiany oraz decyzje podejmowane w toku prac zespołu są na bieżąco prezentowane uczestnikom podczas spotkań.

Odnosząc się do programu naprawczego realizowanego przez firmę IVIA, potwierdził, że pomiędzy inwestorem a wykonawcą istnieją rozbieżności dotyczące jego zakresu. Poinformował, że prowadzone są szczegółowe uzgodnienia mające na celu określenie ostatecznego kształtu programu naprawczego. Wyjaśnił, że dopiero po uzgodnieniu dokumentu będzie możliwe przeanalizowanie, czy może on zostać udostępniony publicznie, przy czym należy uwzględnić również postanowienia umowne. Wskazał, że z tego powodu na wcześniejsze pytania udzielano właśnie takich odpowiedzi.

Następnie odniósł się do apelu dotyczącego ograniczenia emocji oraz bardziej wyważonego prowadzenia dyskusji publicznej. Poinformował, że w pełni popiera postulat uspokojenia debaty oraz odejścia od selektywnego doboru informacji. Podkreślił, że publikowane przez GDDKiA komunikaty mają przedstawiać fakty i dokumenty w sposób maksymalnie obiektywny.

Odnosił się do zarzutu dotyczącego raportu z konsultacji społecznych oraz mapy prezentującej wariant najczęściej wskazywany przez uczestników konsultacji. Przypomniał, że na dzień posiedzenia Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie rekomenduje żadnego wariantu przebiegu trasy i nie wskazuje wariantu preferowanego. Wyjaśnił, że na wniosek GDDKiA w raporcie umieszczono dodatkowe oznaczenie informujące, iż prezentowana mapa odzwierciedla wyłącznie odpowiedzi osób, które wskazały konkretny wariant przebiegu trasy. Doprecyzował, że stanowiło to 11% wszystkich oddanych głosów. Podkreślił, że w raporcie wcześniej zamieszczono również informację, iż 89% uczestników konsultacji opowiedziało się przeciwko wszystkim przedstawionym wariantom. Zaznaczył, że dane te również zostaną zaprezentowane w dalszej części spotkania. W jego ocenie świadczy to o dążeniu do prowadzenia procesu w sposób otwarty, uczciwy i transparentny oraz do ograniczenia możliwości dowolnej interpretacji prezentowanych informacji.

Następnie odniósł się do kwestii osuwisk oraz organizacji ruchu na Zakopiance. Wyjaśnił, że obecnie funkcjonujący przekrój 2+1 nie został wprowadzony w związku z osuwiskiem, lecz stanowi efekt kolejnego etapu robót realizowanych przez wykonawcę inwestycji. Potwierdził jednocześnie występowanie osuwiska na tym odcinku i poinformował, że zostaną tam zastosowane odpowiednie rozwiązania techniczne służące zabezpieczeniu terenu.

Odnosząc się do uwag dotyczących zbyt dużej liczby kryteriów zawartych w formularzach opinii, przypomniał, że pierwszym elementem oceny każdego kryterium jest odpowiedź uczestnika na pytanie, czy dane kryterium w ogóle powinno być uwzględnione w analizie. W przypadku odpowiedzi negatywnej uczestnik przechodzi do kolejnego pytania. Wskazał, że uczestnicy mają zatem wpływ na to, które kryteria zostaną wzięte pod uwagę czy nie. Dodał, że kryteria zostały opracowane na podstawie propozycji zgłaszanych podczas spotkań zespołu. Zaznaczył, że wybierano wyłącznie te kryteria, które można obiektywnie ocenić i zmierzyć. Jednocześnie przypomniał, że wielokrotnie podkreślano konieczność zachowania umiaru w ich liczbie. Wskazał również, że uwagę tę potwierdzał dr Marcin Budzyński, który zwracał uwagę, że zbyt duża liczba kryteriów może prowadzić do osłabienia znaczenia poszczególnych ocen, ponieważ każdemu kryterium należy przypisać odpowiednią wagę, a suma wag musi wynosić jeden.

Odnosząc się do pytania dotyczącego kryterium natężenia ruchu na poziomie 50 000 pojazdów, wyjaśnił, że wartość ta wynika z wytycznych WRD. Poinformował, że przy natężeniu ruchu przekraczającym 50 000 pojazdów na dobę na drodze o przekroju 2x2 należy rozpocząć analizę potrzeby rozbudowy przekroju o trzeci pas ruchu. Dodał, że przedział od 50 000 do 60 000 pojazdów stanowi poziom, przy którym powinny być podejmowane działania przygotowujące taką rozbudowę.

Odnosił się do przykładu drogi ekspresowej S8 w Warszawie. Przyznał, że na przebiegu tej trasy przez Warszawę występują dwa newralgiczne odcinki o szczególnie wysokim natężeniu ruchu. Wyjaśnił, że pomiędzy węzłem Prymasa Tysiąclecia a węzłem Powązkowska występują dwa pasy ruchu, co stanowi wąskie gardło układu drogowego. Wskazał również na drugie wąskie gardło zlokalizowane na odcinku w rejonie ulicy Gdańskiej, gdzie dostępne są tylko trzy pasy ruchu. Podkreślił, że to właśnie te uwarunkowania są przyczyną obecnych sytuacji ruchowych.

Stwierdził, że prowadzony proces był w pełni jasny, czytelny i transparentny. Wyjaśniono, że żaden z wariantów wskazywanych wcześniej przez Generalną Dyрекcję nie jest obecnie rekomendowany. Zapowiedziano zakończenie bieżącego etapu prac poprzez uzupełnienie formularzy, po czym miał rozpocząć się wewnętrzny proces poszukiwania nowych przebiegów tras. Zadeklarowano, że propozycje te zostaną przedstawione uczestnikom jesienią bieżącego roku.

Odnosząc się do Strategii Rozwoju, wskazano, że dokument ten obejmuje zarówno Dużą Obwodnicę Krakowa, jak i budowę drogi ekspresowej S7. Zaapelowano o przedstawianie

pełnych informacji zamiast wybiórczego przytaczania faktów uznawanych za bardziej wygodne dla określonych stron. Podkreślono znaczenie rzetelnego informowania oraz wyrażono poparcie dla tego apelu.

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

Przedstawiła się jako architekt oraz osoba posiadająca również wykształcenie w zakresie budownictwa drogowego, obejmujące pięć semestrów studiów. Zapowiedziała podzielenie swojej wypowiedzi na dwie części, z których pierwsza stanowiła odniesienie do wcześniejszego wystąpienia.

W pierwszej części wypowiedzi zwróciła uwagę na funkcjonujący w przeszłości system planowania przestrzennego. Wyjaśniła, że istniał plan krajowy, a następnie plany wojewódzkie, które wyznaczały kierunki działań na niższych szczeblach administracji. Podkreśliła, że ustalone wówczas rezerwy terenowe były traktowane jako nienaruszalne. Jako przykład podała przypadek wykupu gruntu pod przyszłą inwestycję drogową, dokonany wiele lat przed realizacją drogi. Zaapelowała, aby przyszłe pokolenia osób uczestniczących w procesach planistycznych pamiętały o konieczności zabezpieczania takich rezerw. Wskazała również, że pojawiają się propozycje powrotu do podobnych rozwiązań.

Następnie stwierdziła, że obecna sytuacja jest konsekwencją braku ciągłości prowadzonej polityki przestrzennej i inwestycyjnej. Wskazała, że kolejne władze zmieniały wcześniej przyjęte kierunki działań, przez co obecnie występują poważne trudności planistyczne. Przypomniała, że pierwotnie trasa S7 miała przebiegać po zachodniej stronie, a na jej potrzeby przewidziano odpowiednie rezerwy terenowe. Następnie zdecydowano o zmianie przebiegu trasy, w wyniku czego wcześniejsze rezerwy zostały uwolnione, co umożliwiło rozwój zabudowy mieszkaniowej. Zaznaczyła, że wiele osób nabyło nieruchomości lub wybudowało domy właśnie dlatego, że tereny te zostały przeznaczone pod zabudowę.

W ocenie mówczyni późniejsze decyzje doprowadziły do skierowania planowanych inwestycji na wschód, do węzła Bieżanów. Wskazała, że przez kolejne lata dokumenty planistyczne konsekwentnie potwierdzały taki przebieg. Jednocześnie zwróciła uwagę, że w międzyczasie tereny zostały sprzedane i zabudowane, co obecnie znacząco ogranicza możliwość realizacji inwestycji w tych korytarzach. Podkreśliła również, że zarówno po stronie wschodniej, jak i zachodniej powstały nowe osiedla mieszkaniowe. Wyraziła sprzeciw wobec rozwiązań, które jej zdaniem mogłyby powodować negatywne skutki dla mieszkańców, w tym zagrożenia dla ich życia oraz majątku. Zadeklarowała brak zgody na takie działania oraz zapowiedziała dalsze zaangażowanie mieszkańców w obronę swoich interesów.

Na zakończenie odniosła się do aktywności jednego z postów, wskazując, że konsekwentnie zabiegał on w mediach o jak najszybszą realizację inwestycji S7 oraz krytykował opóźnienia w jej przygotowaniu. Wyraziła opinię, że obecne problemy są w znacznym stopniu konsekwencją wcześniej podejmowanych decyzji dotyczących przebiegu planowanej trasy. Wyraziła przekonanie, że realizacja omawianych zamierzeń nie będzie możliwa, ponieważ mieszkańcy podejmą działania mające na celu ich powstrzymanie.

Następnie zwróciła się zarówno do młodszych jak i starszych uczestników spotkania, ale co do zasady do osób decyzyjnych, w tym przedstawicieli Generalnej Dyrekcji. Wskazała, że we współczesnym systemie osoby zajmujące stanowiska kierownicze i polityczne nie zawsze posiadają odpowiednie kompetencje merytoryczne związane z obszarem, którym zarządzają. Podkreśliła, że osoby posiadające specjalistyczną wiedzę i doświadczenie zawodowe nie powinny bezkrytycznie podporządkowywać się decyzjom przełożonych, jeżeli ich ocena merytoryczna wskazuje na błędność podejmowanych działań i nie opiera się na kierunkowym wykształceniu.

Zwróciła uwagę na długotrwały proces zdobywania kwalifikacji zawodowych w branży projektowej i budowlanej, obejmujący wieloletnie studia oraz uzyskiwanie uprawnień zawodowych. Wyraziła krytyczną opinię wobec sytuacji, w których osoby bez odpowiedniego przygotowania merytorycznego obejmują stanowiska kierownicze i podejmują decyzje dotyczące specjalistycznych zagadnień. W jej ocenie brak sprzeciwu ze strony ekspertów wobec niewłaściwych decyzji doprowadził do obecnej sytuacji. Podkreśliła, że mieszkańcy nie zaakceptują rozwiązań, które mogłyby skutkować utratą wartości ich nieruchomości lub negatywnie oddziaływać na ich sytuację życiową.

Stwierdziła także, że wiele osób dopiero obecnie zaczyna interesować się omawianą problematyką i nie zna przyczyn obecnego stanu rzeczy. Ponownie wskazała na brak właściwego wykorzystania wiedzy eksperckiej w procesach decyzyjnych jako jedno ze źródeł obecnych problemów.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Zapowiedział przedstawienie krótkiej prezentacji stanowiącej kontynuację zagadnień omawianych wcześniej podczas spotkania w Warszawie oraz rozwijanych na poprzednim posiedzeniu zespołu.

Wskazał, że jego wystąpienie będzie dotyczyło analizy wielokryterialnej, stanowiącej podstawę procesu wyboru optymalnego wariantu inwestycji. Zapowiedział odniesienie się do dokumentów Komisji Europejskiej, które jego zdaniem zawierają istotne wskazówki dotyczące metod oceny wariantów inwestycyjnych.

Odnosząc się do stanowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, przywołał fragment dokumentu opublikowanego na początku lipca, zgodnie z którym „analiza

wielokryterialna jest uznana za najlepszą metodę wspomagania procesu decyzyjnego przy wyborze wariantu optymalnego na podstawie różnorodnych kryteriów”.

Następnie przedstawił swoje stanowisko oparte na dwóch dokumentach Komisji Europejskiej dotyczących oceny projektów inwestycyjnych, obejmujących perspektywę finansową 2021-2027 oraz wcześniejsze wytyczne z 2014 roku dotyczące analizy kosztów i korzyści (cost benefit analysis). Podkreślił, że dokumenty te stanowią oficjalne materiały Komisji Europejskiej.

W swojej ocenie dokumenty Komisji Europejskiej nie wskazują analizy wielokryterialnej (ang. MCA) jako standardowej metody oceny projektów kluczowej infrastruktury drogowej. Stwierdził, że wytyczne unijne nie potwierdzają tezy, zgodnie z którą analiza wielokryterialna byłaby optymalnym narzędziem oceny strategicznych inwestycji, takich jak droga ekspresowa S7. Jednocześnie wskazał, że Komisja Europejska rekomenduje stosowanie rzetelnej analizy kosztów i korzyści jako podstawowej metody oceny oraz porównywania wariantów inwestycyjnych.

Zapowiedział omówienie kluczowych wad analizy wielokryterialnej, które jego zdaniem zostały wskazane w wytycznych Komisji Europejskiej, a które dyskredytują tę metodę. Odniósł się do zagadnienia zniekształcania skali oddziaływania poszczególnych kryteriów w analizie wielokryterialnej poprzez proces normalizacji. Przypomniat, że zwracał na ten problem uwagę już podczas wcześniejszego spotkania w Warszawie, a następnie zagadnienie to zostało również zgłoszone jako jeden z postulatów podczas spotkania organizowanego przez Wojewodę.

Wyjaśnił, że zastosowanie wczesnej normalizacji w metodzie wielokryterialnej prowadzi do sprowadzenia dużych, mierzalnych wartości do uproszczonej skali punktowej, na przykład od 1 do 10. W jego ocenie procedura ta powoduje sztuczne spłaszczenie rzeczywistego wpływu inwestycji. Wskazał, że podczas poprzednich spotkań przedstawiał przykłady analityczne mające zobrazować istotę tego problemu.

Jak zaznaczył ograniczenia te są wpisane w samą metodę. Wyjaśnił, że w analizowanym przypadku występują kryteria bardzo liczne, obejmujące przykładowo tysiące budynków znajdujących się w strefach oddziaływania inwestycji, oraz kryteria mniej liczne, odnoszące się do pojedynczych lub rzadziej występujących elementów. W jego ocenie sposób agregowania wyników może prowadzić do sytuacji, w której nieliczne kryteria wywrą nieproporcjonalny wpływ na wynik końcowy kosztem zjawisk o znacznie większej skali.

Następnie przedstawił kolejny argument, określony jako deprecjacja masowych strat społecznych. Wskazał, że zgodnie z przywoływanymi przez niego wytycznymi Komisji Europejskiej metodologia analizy wielokryterialnej może prowadzić do utraty właściwych proporcji pomiędzy zjawiskami różnej skali. Podkreślił, że znaczące straty społeczne lub istotne korzyści mogą być w zestawieniach tabelarycznych traktowane na równi

z lokalnymi problemami o incydentalnym znaczeniu. W jego ocenie skutkuje to zmniejszeniem znaczenia zjawisk masowych w końcowej ocenie wariantów.

Zwrócił uwagę, że przedmiotem prowadzonych analiz są warianty, które mogłyby oddziaływać na bardzo dużą liczbę mieszkańców. Stwierdził, że właśnie taki masowy charakter skutków powinien być w odpowiedni sposób uwzględniany w procesie oceny wariantów. Zapowiedział również przedstawienie alternatywnych rozwiązań metodycznych.

Podkreślił, że prezentowane przez niego argumenty nie stanowią jego osobistych opinii, lecz są, w jego ocenie, wnioskami wynikającymi bezpośrednio z obowiązujących dokumentów Komisji Europejskiej.

Jako kolejną wadę wskazał nietransparentność oraz marginalizację interesu publicznego. Stwierdził, że sprowadzenie wielowymiarowych skutków inwestycji do jednego zagregowanego wskaźnika punktowego prowadzi do powstania mechanizmu o wysokim stopniu subiektywności i ograniczonej przejrzystości. Według mówcy analiza wielokryterialna jest podatna na wpływ doboru wag poszczególnych kryteriów, co może skutkować preferowaniem określonych wariantów i służyć uzasadnianiu podjętych wcześniej decyzji.

Dodał, że takie podejście, w jego ocenie, pozostaje w sprzeczności z zasadą ochrony interesu publicznego, która wymaga porównywania kosztów i korzyści wyrażonych w wartościach ekonomicznych w celu maksymalizacji dobrobytu społecznego. Wskazał, że eliminowanie wariantów wyłącznie na podstawie punktowej oceny może prowadzić do pomijania rzeczywistych skutków społecznych i ekonomicznych. Poinformował również o zamieszczeniu bibliografii umożliwiającej zainteresowanym zapoznanie się ze źródłami, na których oparł swoje stanowisko.

Następnie odniósł się do odpowiedzi udzielonych na jego prezentację przedstawioną podczas poprzedniego posiedzenia zespołu. Przypomniał, że zaprezentował wówczas analizę obejmującą trzy warianty inwestycyjne. Wyjaśnił, że celem tej analizy było wykazanie ograniczeń metody wielokryterialnej w ocenie rozpatrywanych wariantów. Poinformował, że dla uproszczenia zastosował wówczas jednakowe wagi dla wszystkich kryteriów. Podkreślił, że było to działanie celowe, mające wykazać, że źródłem problemu nie są same wagi, lecz metodologia analizy. Odnosząc się do wcześniejszych uwag uczestników spotkania, wskazał, że nie zgadza się z zarzutem, iż dane zostały dobrane w sposób mający potwierdzić z góry założoną tezę o wadliwości metody.

Następnie zapowiedział przedstawienie nowego przykładu porównującego trzy warianty inwestycyjne. Wyjaśnił, że analiza obejmuje cztery kategorie kryteriów: budynki mieszkalne, tereny rekreacyjne, zabytki znajdujące się w buforze 300 metrów oraz cmentarze położone w buforze 300 metrów. Wskazał, że kategorie budynków

mieszkalnych przypisano wysoką wagę ze względu na masowy charakter oddziaływania, natomiast pozostałym kryteriom nadano odpowiednio niższe wagi.

Poinformował, że nie będzie prezentował szczegółowych obliczeń, aby nie przedłużać wystąpienia, zaznaczając jednocześnie, że są one dostępne do wglądu. Następnie wskazał, że jego zdaniem proponowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad metoda analizy wielokryterialnej prowadzi do wyboru wariantu, który z perspektywy społecznej mógłby zostać uznany za najbardziej niekorzystny. Jako przykład przedstawił wariant zakładający wyburzenie 200 budynków mieszkalnych przy jednoczesnej kolizji z jednym terenem rekreacyjnym, jednym zabytkiem i jednym cmentarzem. Wskazał również sytuację, w której wyburzenie 150 budynków miałyby służyć ochronie dwóch terenów rekreacyjnych, dwóch zabytków oraz dwóch cmentarzy.

Zaprezentował wnioski płynące z własnych analiz: proponowana metodyka oceny wariantów nie daje wystarczającej pewności wyboru obiektywnie najkorzystniejszego przebiegu trasy. W jego ocenie wykorzystanie analizy wielokryterialnej przy ocenie projektu S7 budzi uzasadnione wątpliwości ze względu na istnienie metod alternatywnych, które uznał za bardziej adekwatne i zgodne z rekomendacjami zawartymi w dokumentach Komisji Europejskiej.

Wyraził również opinię, że uczestnictwo w procesie poprzez akceptację kryteriów oraz ustalanie wag w formularzach opinii może zostać odebrane jako legitymizacja samej metody oceny. Wskazał, że zastosowanie tej metody może prowadzić do podejmowania decyzji, które w jego ocenie nie będą wystarczająco uzasadnione racjonalnymi kryteriami oraz mogą naruszać interesy lokalnych społeczności.

W ramach podsumowania sformułował dwa apele. Pierwszy skierował do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podkreślił, że nie występuje jako przeciwnik rozbudowy infrastruktury drogowej, lecz jako osoba posiadająca doświadczenie w prowadzeniu zaawansowanych analiz. Wyraził przekonanie, że obecnie stosowana metoda jest niewłaściwa oraz niewystarczająco sprawiedliwa, i zaapelował o jej zastąpienie rozwiązaniem rekomendowanym przez Komisję Europejską.

Drugi apel skierował do przedstawicieli strony społecznej, wójtów i burmistrzów, którzy zostali poproszeni o wypełnienie formularzy opinii. Poinformował, że również otrzymał taką prośbę, jednak kierując się odpowiedzialnością za interes mieszkańców, nie zamierza wypełniać formularza. Zaapelował do pozostałych uczestników o powstrzymanie się od wypełniania formularzy do czasu przedstawienia, w jego ocenie, bardziej sprawiedliwej metody oceny wariantów.

Podkreślił, że nawet przy starannym określeniu kryteriów i wag uczestnicy procesu nie mają gwarancji uzyskania sprawiedliwego wyniku. Stwierdził, że dalszy udział w procedurze będzie możliwy dopiero po wykazaniu, że zastosowana metoda daje realną szansę na uzyskanie obiektywnego i sprawiedliwego rezultatu. Dodał, że obecna forma

formularzy nie pozwala na osiągnięcie tego celu, a system oparty wyłącznie na wagach powinien zostać zastąpiony rozwiązaniem wykorzystującym względne wyceny poszczególnych kryteriów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odniósł się do przedstawionych zastrzeżeń. Poinformował, że kwestie dotyczące wag i sposobu prowadzenia obliczeń były już szczegółowo omawiane podczas poprzedniego spotkania, a w dyskusji na ten temat uczestniczył również dr Budzyński.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego stosowania metody nieakceptowanej przez Unię Europejską, wskazał, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zrealizowała w ostatnich latach ponad 5500 km dróg ekspresowych i autostrad z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej. Podkreślił, że znaczna część tych inwestycji otrzymała dofinansowanie ze środków unijnych, co w jego ocenie potwierdza prawidłowość stosowanego podejścia oraz jego akceptację na poziomie europejskim.

Dodatkowo wyjaśnił, że analiza kosztów i korzyści, na którą powoływał się wcześniejszy mówca, stanowi jeden z elementów procesu analizy wielokryterialnej. Wskazał, że jest ona wykonywana na etapie, gdy pozostają już trzy warianty inwestycyjne, a jej celem jest szczegółowa ocena wskaźników ekonomicznych. Dodał, że wytyczne i podręczniki dotyczące analiz kosztów i korzyści koncentrują się przede wszystkim na zagadnieniach takich jak bezpieczeństwo ruchu, zmiany pracy przewozowej oraz korzyści ekonomiczne. Zaznaczył, że wiele kwestii podnoszonych w trakcie prowadzonych konsultacji nie jest w tych analizach ujmowanych wprost. Wskazał, że elementy związane z zaburzeniami są uwzględniane jedynie w kosztach inwestycyjnych, natomiast analizy te nie obejmują między innymi liczby budynków znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy. Podkreślił, że z tego względu na obecnym etapie procesu inwestycyjnego zasadne jest stosowanie szerszego zestawu kryteriów oceny wariantów.

Stwierdził, że na obecnym etapie procesu inwestycyjnego, w oparciu o wieloletnie doświadczenia związane z realizacją inwestycji drogowych w kraju, analiza wielokryterialna stanowi rozwiązanie najbardziej odpowiednie i pozwala w możliwie najbardziej obiektywny sposób wybrać wariant najkorzystniejszy.

Następnie odniósł się do zaprezentowanego przykładu, przypominając, że podobna kwestia była omawiana podczas poprzedniego spotkania. Wskazał, że dr Budzyński szczegółowo przedstawiał wówczas zasady stosowania metody oraz sposób interpretacji uzyskiwanych wyników. Zaznaczył, że nie zamierza oceniać poprawności zaprezentowanych wyliczeń, przyjmując deklarację autora o ich prawidłowym wykonaniu. Podkreślił jednak, że kluczowe znaczenie ma sposób doboru wag dla poszczególnych kryteriów, uwzględniający również liczbę ocenianych obiektów.

Wyjaśnił, że kwestie te były analizowane podczas prac prowadzonych w ramach programu dotyczącego rozwoju innowacji w drogownictwie. Dodał, że była to również

odpowiedź na postulaty uczestników procesu, którzy oczekiwali stanowiska środowiska naukowego. Według jego relacji środowisko naukowe zarekomendowało stosowanie omawianego podejścia, dlatego podważanie tej rekomendacji uznał za trudne.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Zwrócił uwagę, że istota problemu nie sprowadza się do samych wag. W jego ocenie organizatorzy procesu próbują za pomocą wag kompensować ograniczenia samej metody. Podkreślił, że zasadniczy problem wynika z normalizacji danych, która prowadzi do spłaszczania różnic pomiędzy zjawiskami występującymi w skali pojedynczych elementów a zjawiskami obejmującymi tysiące obiektów. Wskazał, że niezależnie od stosowanych wag proces normalizacji powoduje utratę rzeczywistych proporcji pomiędzy analizowanymi skutkami. Dodał, że analiza wielokryterialna może być użyteczna przy innych rodzajach inwestycji, jednak w przypadku rozpatrywanej inwestycji uznał ją za metodę niesprawiedliwą. Ponownie zaapelował o odniesienie się do przedstawionego przez niego przykładu, który miał ilustrować ten problem.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że już odniósł się do tej kwestii i nie widzi potrzeby powtarzania wyjaśnień przedstawionych wcześniej przez dr Budzyńskiego. Ponownie podkreślił, że metoda była przedmiotem analiz prowadzonych przez środowisko naukowe, które rekomendowało jej zastosowanie. Zaznaczył, że w razie potrzeby temat może zostać ponownie szczegółowo wyjaśniony przez eksperta. Dodał również, że istotną rolę odgrywa odpowiednie przypisanie wag poszczególnym kryteriom i wskazał, że nie analizował wpływu ewentualnej zmiany wag, na przykład przypisania budynkom mieszkalnym najwyższej wartości. Podkreślił, że zastosowanie rekomendowanego przez środowisko naukowe podejścia stanowi realizację jednego z postulatów zgłaszanych przez uczestników procesu konsultacyjnego.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Stwierdził, że nie należy przeciwstawiać opinii faktom. Wskazał, że przedstawione obliczenia opierają się na prostym zestawie danych, a ich wyniki powinny pozwalać na jednoznaczną ocenę wariantów. Wyraził stanowisko, że jeżeli metoda wskazuje jako najkorzystniejszy wariant, który w ocenie uczestników jest najgorszy, świadczy to o wadliwości samej metody. Dodał również, że argument odwołujący się wyłącznie do autorytetu środowiska naukowego nie powinien przesądzać o słuszności przyjętych rozwiązań, wskazując, że również środowiska naukowe mogą popełniać błędy. Zaapelował o ponowne przeanalizowanie problemu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że podstawą stosowanego podejścia nie są wyłącznie rekomendacje środowiska naukowego. Wskazał, że aktualne opracowanie przygotowane zostało

w ramach programu rozwoju innowacji w drogownictwie, ale istotne znaczenie mają również doświadczenia praktyczne. Zaznaczył, że dziesiątki inwestycji drogowych zostały zrealizowane z wykorzystaniem tej metody, a wiele z nich uzyskało finansowanie ze środków Unii Europejskiej. W jego ocenie jest to dowód zarówno akceptacji metody przez środowisko eksperckie, jak i jej skuteczności w praktyce.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Poinformował, że chciałby odnieść się do materiałów udostępnionych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wskazał, że liczba pytań do przedstawionych dokumentów jest bardzo duża i prawdopodobnie zostaną one przekazane w formie pisemnej. Na spotkaniu postanowił ograniczyć się do kilku wybranych kwestii.

W pierwszej kolejności odniósł się do formularzy opinii. Zwrócił uwagę, że formularze dopuszczają możliwość niewyrażenia stanowiska wobec wszystkich kategorii oceny, w tym również kategorii środowiskowych. Wskazał, że w jego ocenie może to prowadzić do błędnego przekonania, iż określone kategorie, w szczególności dotyczące rezerwatów i obszarów chronionych, nie zostaną uwzględnione w dalszych analizach, jeśli uczestnicy nie wskażą ich w formularzach. Podkreślił, że niektóre elementy środowiskowe muszą zostać uwzględnione niezależnie od opinii wyrażanych przez uczestników procesu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że konstrukcja formularzy była odpowiedzią na wcześniejsze postulaty uczestników, którzy oczekiwali możliwości swobodnego wyrażania opinii. Podkreślił, że formularze stanowią narzędzie zbierania stanowisk i sugestii, które będą wykorzystane przez zespół przygotowujący rekomendacje dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczące dalszego przebiegu procesu oraz zakresu uwzględnianych kryteriów.

Wyjaśnił również, że uczestnicy mają pełną swobodę w zakresie udzielanych odpowiedzi, w tym możliwość zaznaczenia odpowiedzi negatywnych dla wszystkich kategorii lub jedynie dla części z nich. Zaznaczył, że wszystkie odpowiedzi zostaną przedstawione w formie zbiorczego raportu zawierającego matematyczne zestawienie oddanych głosów, co ma zapewnić przejrzystość i transparentność procesu.

Dodał, że wcześniejsze postulaty uczestników obejmowały również zapewnienie możliwości niewypełniania części formularza lub wyrażenia braku poparcia dla określonych kategorii, dlatego obecne uwagi uznał za częściowo sprzeczne z wcześniejszymi oczekiwaniami.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Doprecyzował, że nie domaga się ograniczenia możliwości udzielania odpowiedzi, lecz postulował umieszczenie w formularzu informacji wskazującej, że niektóre kategorie, zwłaszcza środowiskowe, będą uwzględniane niezależnie od wyników ankiety. Podkreślił,

że kwestie te są obowiązkowym elementem procedury środowiskowej i muszą zostać przeanalizowane w celu uzyskania decyzji środowiskowej.

Następnie skierował uwagę do wszystkich uczestników spotkania oraz osób planujących wypełnienie formularzy. Przypomniat, że podczas wcześniejszego wystąpienia prezentował wpływ nadmiernej liczby kategorii oceny na wyniki analizy wielokryterialnej. Wskazał, że apelował wówczas o ostrożność przy zgłaszaniu nowych kryteriów, szczególnie w grupie społecznej. Zwrócił uwagę, że obecnie grupa społeczna obejmuje największą liczbę podkategorii spośród wszystkich grup kryteriów, tj. 19 podkategorii. Wyraził przypuszczenie, że nie było to wynikiem inicjatywy Generalnej Dyrekcji, lecz efektem licznych propozycji zgłaszanych przez uczestników procesu społecznego, które następnie zostały uwzględnione.

W jego ocenie tak duża liczba podkategorii prowadzi do rozproszenia znaczenia poszczególnych kryteriów społecznych. Wskazał, że nawet przy przypisaniu grupie społecznej najwyższego udziału procentowego w ocenie, wynoszącego 35%, każda z 19 podkategorii miałaby stosunkowo niewielki wpływ na końcowy wynik analizy. Przy założeniu równomiernego rozkładu wag udział pojedynczej podkategorii wynosiłby około 1,8% wyniku końcowego. Zdaniem mówcy oznacza to ograniczenie realnego znaczenia poszczególnych kryteriów społecznych w procesie oceny wariantów.

Następnie zaapelował do wszystkich osób planujących wypełnienie formularzy opinii o rozważne podejście do procesu oceny kryteriów. Zwrócił uwagę, że przy określaniu podkategorii należy mieć świadomość ich wpływu na końcowy wynik analizy wielokryterialnej.

Następnie skierował do przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad serię pytań dotyczących udostępnionych materiałów, prosząc o możliwie zwięzłe odpowiedzi. W pierwszej kolejności odniósł się do map przedstawionych w materiałach.

Wskazał, że na mapach uwzględniono dodatkowe obszary, które wcześniej nie były analizowane, między innymi strefy ekonomiczne. Podkreślił, że wiele z tych terenów pozostaje obecnie niezabudowanych albo posiada znaczne rezerwy terenowe, a ponadto ich funkcje mogą być odtworzone w innych lokalizacjach. Jednocześnie zwrócił uwagę, że nie uwzględniono postulowanych przez stronę społeczną obszarów ochrony przyrodniczej wskazanych w aktach prawnych, w szczególności rezerwatów przyrody i użytków ekologicznych. W jego ocenie są to obszary nieodtwarzalne, które w przypadku zniszczenia nie mogą zostać przywrócone do stanu pierwotnego. Poprosił o wyjaśnienie przyczyn uwzględnienia na mapach obszarów odtwarzalnych i w dużej mierze niezagospodarowanych, przy jednoczesnym nieuwzględnieniu terenów o charakterze nieodtwarzalnym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że zagadnienia związane z mapami miały zostać szczegółowo omówione w dalszej części spotkania. Wyjaśnił, że uwzględnienie nowych obszarów na mapach było odpowiedzią na postulaty zgłaszane zarówno przez stronę społeczną, jak i przedstawiciele samorządów. W odniesieniu do rezerwatów przyrody i użytków ekologicznych wskazał, że kwestie te były szczegółowo omawiane podczas wcześniejszych spotkań, a przyczyny ich nieuwzględnienia zostały już wyjaśnione. Zapowiedział również, że temat zostanie szerzej przedstawiony podczas części poświęconej analizie map.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Dopytał czy przedstawiona przez niego zasada będzie zaakceptowana i uzyskał zapewnienie, że skoro została przedstawiona na mapach to tak. Następnie przeszedł do kolejnego zagadnienia dotyczącego map, odnoszącego się do obszarów zabudowanych oznaczonych numerem 130. Zaznaczył, że pomimo przyjęcia określonej definicji tych obszarów, na mapach występują tereny, które jego zdaniem nie odpowiadają przyjętej definicji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zaproponował przeniesienie tej dyskusji do części spotkania poświęconej mapom, tak aby uniknąć powtarzania tych samych wyjaśnień.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Następnie przeszedł do kwestii związanych z formularzami zgłoszeń podkategorii oraz całym procesem analizy wielokryterialnej. Wskazał, że Generalna Dyrekcja rozpatrzyła 24 propozycje podkategorii zgłoszone przez stowarzyszenie. Jednocześnie podkreślił, że łącznie zgłoszono 35 propozycji dotyczących kategorii oraz dodatkowo 10 propozycji odnoszących się do metodologii WAP. Zapytał, czy można oczekiwać formalnego odniesienia się do pozostałych propozycji, które dotychczas nie zostały uwzględnione ani odrzucone, oraz czy informacje te zostaną zamieszczone w raporcie końcowym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że odpowiednie informacje zostaną zawarte w raporcie końcowym. Wyjaśnił, że uzasadnienia dotyczące nieuwzględnienia poszczególnych propozycji były również przedstawiane na bieżąco podczas wcześniejszych spotkań i znajdują odzwierciedlenie w protokołach. Wskazał, że część zgłaszanych propozycji dotyczyła kryteriów niemierzalnych lub nieweryfikowalnych na obecnym etapie prac, co stanowiło podstawę do ich odrzucenia.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Doprecyzował, że rozumie argumentację odnoszącą się do propozycji, które zostały formalnie rozpatrzone. Zaznaczył jednak, że jego pytanie dotyczyło tych zgłoszeń, które

nie otrzymały dotychczas jednoznacznej odpowiedzi ani w formie akceptacji, ani odrzucenia.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował ponowną weryfikację zgłoszonych uwag. Wskazał, że zgodnie z jego wiedzą wszystkie przedstawione propozycje zostały wcześniej przeanalizowane i uwzględnione w procesie opiniowania, jednak zobowiązał się do ponownego sprawdzenia tej kwestii.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Następnie przedstawiciel stowarzyszenia powrócił do zagadnienia zgodności inwestycji z dokumentami planistycznymi. Odwołując się do otrzymanego zestawienia odpowiedzi, wskazał, że znalazła się w nim informacja o braku rezerw terenowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla drogi klasy S. Poprosił o potwierdzenie tego stanowiska i uzyskał je.

W dalszej części przytoczył zapisy zawarte w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego. Wskazał, że w załączniku nr 3, dotyczącym transportu zaznaczono przebieg drogi w śladzie obecnej drogi krajowej nr 7, określając ją w legendzie jako projektowaną drogę ekspresową klasy S. Podkreślił, że miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin powinny pozostawać zgodne z ustaleniami planu wojewódzkiego.

Przywołał również zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących obszarów Kraków Opatkowice - Wschód oraz Myślenice - Jawornik. Według jego interpretacji dokumenty te przewidywały rozwój drogi krajowej nr 7 jako przyszłej drogi ekspresowej S7 relacji Gdańsk – Warszawa – Kraków – Rabka – Chyżne, prowadzonej zasadniczo w śladzie istniejącej trasy. Stwierdził, że podobne zapisy występują w planach miejscowych na całej długości zakopianki. Przypomniał także, że wcześniejsze warianty oznaczone jako D, E i F zakładały w znacznym stopniu wykorzystanie korytarza istniejącej drogi krajowej nr 7.

Następnie poruszył kwestie związane z kategoriami przyrodniczymi. Wskazał, że dla propozycji uwzględnienia emisji CO₂ oraz emisji pyłów otrzymał odpowiedź, iż zagadnienia te będą analizowane na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zwrócił uwagę, że oba wskaźniki były analizowane już na etapie studium korytarzowego i zapytał, jakie są przyczyny rezygnacji z ich uwzględnienia na obecnym etapie prac.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że znaczenie ma liczba wariantów analizowanych na obecnym etapie postępowania.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Odnosił się do propozycji ekonomicznej dotyczącej wskaźnika kosztowego w przeliczeniu na jeden kilometr trasy. Przywołał otrzymaną odpowiedź, zgodnie z którą kryterium to nie różnicuje wariantów, a koszty inwestycji liniowych powinny być oceniane w ujęciu całkowitym. Wskazano również, że przeliczanie kosztów na kilometr nie odzwierciedla rzeczywistej skali kosztów inwestycji oraz że zagadnienia te są już objęte innym kryterium ekonomicznym (EK1). Zwrócił uwagę, że taki wskaźnik był wykorzystywany podczas opracowywania studium korytarzowego. W związku z tym zapytał, czy rozbieżności pomiędzy wcześniejszym podejściem a aktualnym stanowiskiem oznaczają błąd popełniony na etapie studium korytarzowego, czy też na obecnym etapie?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że przedstawione stanowiska nie są ze sobą sprzeczne. Wyjaśnił, że na różnych etapach procesu inwestycyjnego mogą być stosowane odmienne wskaźniki oceny. Wskazał, że obecnie preferowane jest posługiwanie się całkowitym kosztem inwestycji, podczas gdy wcześniej wykorzystywano również wskaźniki odnoszone do długości trasy.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Dodał, że koszty inwestycji były uwzględniane również na wcześniejszych etapach analiz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że celem zespołu jest unikanie powielania kryteriów odnoszących się do tych samych zagadnień. W jego ocenie zarówno koszt całkowity, jak i koszt w przeliczeniu na kilometr dotyczą tego samego obszaru oceny, dlatego zaproponowano pozostanie przy jednym kryterium odnoszącym się do całkowitych kosztów inwestycji, aby nie multiplikować kryteriów.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Poinformował, że nie będzie dalej rozwijał tego wątku, aby nie przedłużać dyskusji. Następnie przeszedł do kolejnej propozycji z grupy kryteriów funkcjonalno-technicznych, dotyczącej oceny węzłów początkowych na autostradzie A4. Wskazał, że otrzymana odpowiedź informowała o częściowym uwzględnieniu tego zagadnienia w procesie oceny. W ramach kryterium FT4 uwzględniono wpływ włączenia drogi ekspresowej S7 na ring Krakowa. Następnie odczytał definicję kategorii FT4, zgodnie z którą kryterium określa zmianę natężenia ruchu drogowego na drogach A4, S7 i S52 (ring Krakowa), liczoną jako średnia ważona prognozowanego natężenia ruchu na odcinkach, na których nastąpi wzrost ruchu drogowego w pierwszym roku eksploatacji S7. Zwrócił uwagę, że w definicji kryterium nie ma odniesienia do oceny węzłów początkowych A4, i zapytał, co w takim razie obejmuje kryterium FT4, jeżeli odpowiedź miałaby opierać się na przedstawionej przez niego propozycji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że kryterium to służy ocenie wpływu nowych węzłów na autostradzie A4 na ruch występujący na tej trasie. Wskazano, że zgodnie z wcześniej omawianymi propozycjami celem było określenie, w jaki sposób lokalizacja włączenia do autostrady A4 będzie oddziaływała na istniejący ruch. Podkreślono, że niektóre lokalizacje wiążą się z mniejszą ingerencją i generują mniej komplikacji, natomiast inne, poprzez wprowadzanie dodatkowych potoków ruchu do już obciążonych odcinków, mogą powodować większe utrudnienia. Taki zakres uznano za wypełnienie założeń tego kryterium.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Wskazał, że przy ocenie węzłów uwzględniano wiele zagadnień, które również podlegały analizie, dlatego odnoszenie oceny wyłącznie do wzrostu ruchu na autostradzie A4 uznał za niewystarczające.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że jest to subiektywna ocena na obecnym etapie. Jednocześnie wskazał, że szczegółowe rozwiązania węzłowe nie są obecnie analizowane. Zagadnienia takie jak układy węzłów, łącznic, odcinki przeplatania oraz odległości między węzłami mają być przedmiotem szczegółowych analiz na etapie właściwego STEŚ, kiedy opracowywane będą konkretne rozwiązania projektowe.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Poruszył kwestię kryterium dotyczącego przewidywanej liczby wypadków drogowych (BRD). Wskazał, że otrzymano informację o nieuwzględnieniu oceny BRD na obecnym etapie i zapytał o przyczyny takiej decyzji. Zaznaczył, że kategoria ta jest wymagana przepisami dotyczącymi postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej oraz była analizowana już na etapie studium korytarzowego.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśniono, że podobnie, jak dla pozostałych nieuwzględnionych kryteriów, wykonanie takich analiz wymaga bardzo rozbudowanych modeli obliczeniowych dla całej sieci drogowej. Podkreślił, że liczba analizowanych obecnie wariantów jest bardzo duża. Jednocześnie potwierdził, że na etapie opracowywania materiałów do decyzji środowiskowej m.in. ocena BRD zostanie wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, jednak będzie dotyczyć ograniczonej liczby wariantów, przewidzianych do dalszych analiz, maksymalnie trzech-czterech.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Omówił propozycję dotyczącą rozbudowy sieci dróg samorządowych na potrzeby obsługi węzłów. Wskazał, że odpowiedź o braku danych na obecnym etapie jest trudna do

zaakceptowania, ponieważ podobna kategoria była analizowana już w studium korytarzowym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podobnie jak w poprzednim przypadku wyjaśnił, że liczba analizowanych obecnie wariantów oraz możliwych sposobów włączenia do sieci samorządowej jest nieporównywalnie większa niż w przypadku sześciu korytarzy analizowanych podczas studium korytarzowego. Podkreślił również, że podczas dotychczasowych spotkań z przedstawicielami samorządów informowano, iż zagadnienie to będzie przedmiotem szczegółowych rozmów po wyborze wariantów przeznaczonych do dalszego opracowania w ramach STEŚ właściwego. Celem tych uzgodnień ma być wybór rozwiązań najkorzystniejszych z punktu widzenia także samych samorządów.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Następnie przedstawił propozycję uwzględnienia kryterium długości przebiegu trasy w granicach administracyjnych miast. Zwrócił uwagę na otrzymaną odpowiedź, zgodnie z którą kryterium nie zostanie uwzględnione, ponieważ mogłoby prowadzić do dyskryminowania miejscowości nieposiadających statusu miasta. Stwierdził, że przy takim podejściu analogicznie można uznać, iż kryterium dotyczące przebiegu przez obszary głównego użytkowego piętra wodonośnego również faworyzuje określone obszary. Wskazał, że jego zdaniem niespójne jest różnicowanie kryteriów poprzez uznawanie jednych obszarów za istotne ze względu na ich charakterystykę, a innych nie, z powołaniem się na argument dyskryminacji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że są to dwa całkowicie odmienne rodzaje zagadnień. Wskazał, że kryterium związane z głównym zbiornikiem lub piętrzem wodonośnym odnosi się do uwarunkowań środowiskowych i geologicznych. Natomiast proponowane kryterium dotyczące przebiegu w granicach administracyjnych miast różnicowałoby obszary wyłącznie ze względu na miejsce zamieszkania mieszkańców, tj. podział na tereny miejskie i wiejskie. Z tego względu podtrzymano stanowisko o niezasadności wprowadzania takiego kryterium. Wyjaśnił, że kryterium dotyczące długości przebiegu trasy w granicach administracyjnych miast nie zostało uwzględnione, ponieważ wprowadzałoby zróżnicowanie wynikające wyłącznie z charakteru zabudowy oraz statusu administracyjnego obszaru.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Nie zgodził się z tym stanowiskiem, po czym przeszedł do kolejnej propozycji dotyczącej oddziaływania skumulowanej inwestycji infrastrukturalnych. Wskazał, że propozycja została uwzględniona, a przyjęte kryterium określa nasycenie gminy minimum dwoma

inwestycjami infrastrukturalnymi, takimi jak droga ekspresowa S7 lub S52 oraz linia kolejowa. Zapytał, dlaczego w tym kryterium nie uwzględniono autostrady A4?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi wyjaśniono, że autostrada A4 jest infrastrukturą istniejącą, natomiast kryterium odnosi się do skumulowanego oddziaływania inwestycji planowanych. Przypomniał, że podczas wcześniejszych prac zespołu wielokrotnie omawiano uwzględnianie przebiegów zasadniczo równoległych, takich jak projektowane odcinki S7, połączenia kolejowe w kierunku Myślenic oraz postulowane przez przedstawicieli samorządów połączenia z Beskidzką Drogą Integracyjną. Wskazano, że przedmiotem analiz są przede wszystkim inwestycje planowane.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Stwierdził, że rozumie to jako analizę kumulacji kilku istotnych inwestycji zlokalizowanych względnie blisko siebie, w równoległych korytarzach transportowych. Następnie ponownie zwrócił uwagę, że nie rozumie przyczyn pominięcia autostrady A4,

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że w większości przypadków A4 przebiega prostopadle do S7.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Zapytał czy S52 i S7 również są względem siebie w pełni równoległe.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że S52 i S7 nie są w całości równoległe, jednak w zależności od analizowanego wariantu częściowo występują odcinki o takim charakterze.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Uznał dalszą dyskusję w tym zakresie za mało celową. Zapowiedział powrót do kwestii map w dalszej części spotkania. Jednocześnie zaznaczył, że przygotowane zostanie formalne pismo wyrażające brak zgody zarówno na przedstawione odpowiedzi, jak i na sposób uwzględnienia lub pominięcia poszczególnych propozycji.

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

Odniosła się do wcześniejszego, podsumowującego wystąpienia Justyny (red. Piechnik), dotyczącego historii projektu. Wskazała, że z perspektywy osób śledzących sprawę od listopada 2025 r. przedstawienie całego procesu od 2022 r. było bardzo wartościowe. Jednocześnie jako przedstawicielka gminy Myślenice, zwróciła uwagę na obserwowaną podczas dyskusji wymianę argumentów pomiędzy stroną krakowską, gminą Mogilany oraz Wieliczką. Zaznaczyła, że sytuacja ta jest odbierana negatywnie.

Przypomniała, że wcześniej zadała pytanie dyrektorowi (red. T. Kwiecińskiemu), dotyczące sposobu wyboru ostatecznych wariantów oraz lokalizacji początku i końca planowanej drogi S7. Wskazała, że w dyskusji rozważane są różne lokalizacje początku trasy, w tym rejon węzłów w części wschodniej oraz zachodniej, jednak wszystkie analizowane rozwiązania kończą się w Myślenicach. Podniosła kwestię nieuwzględniania wariantu z wykorzystaniem węzła Lubień, który mógłby stworzyć dodatkowe możliwości dla wariantów wschodnich. Przypomniała, że wcześniej wyjaśniano to koniecznością wykorzystania istniejącej infrastruktury w rejonie Myślenic. Jednocześnie zwróciła uwagę, że nie stosuje się analogicznego podejścia wobec infrastruktury S52 przebiegającej w rejonie Balic. Wyraziła rozczarowanie mieszkańców gminy Myślenice faktem, że wszystkie analizowane rozwiązania kończą się w tym samym obszarze, i zapytała, czy stanowisko w tej sprawie uległo zmianie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że stanowisko pozostaje niezmienione. Wyjaśniono, że droga ekspresowa S7 od strony południowej dochodzi obecnie do Myślenic i celem projektowym jest maksymalne wykorzystanie istniejącego przebiegu tej drogi i dowiązanie się do funkcjonującego przebiegu S7. Zaznaczono, że mogą wystąpić sytuacje wymagające korekt przebiegu lub rezygnacji z niektórych odcinków istniejącej infrastruktury, jednak dąży się do ograniczania takich zmian do niezbędnego minimum.

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

Zwróciła uwagę, że droga S7 zostanie doprowadzona do rejonu Mistrzejowic, a jej dalsza kontynuacja od węzła Biezanów nie jest przesądzona. Wskazała, że w odniesieniu do północnego odcinka rozważane są różne lokalizacje początku trasy, natomiast w przypadku Myślenic nie pozostawia się przestrzeni do analogicznej dyskusji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że od strony północnej planowana droga włącza się w rozbudowany układ dróg autostradowych i ekspresowych, obejmujący m.in. autostradę A4. Natomiast od strony południowej istnieje tylko jeden punkt zakończenia drogi ekspresowej S7, co determinuje sposób prowadzenia analiz.

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

Zwróciła uwagę, że nie jest to jedyny możliwy punkt, wskazując na rejon węzła Lubień-Stróża. Podkreśliła jednak, że parametry techniczne drogi w tym miejscu są odmienne, ponieważ odcinek jest węższy i bardziej kręty, co ogranicza możliwość osiągania parametrów charakterystycznych dla drogi ekspresowej, w szczególności w zakresie prędkości.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że analizowany odcinek posiada status drogi ekspresowej, a prognozy ruchu wskazują, że zastosowany przekrój oraz parametry techniczne będą wystarczające również w perspektywie wieloletniej.

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

Następnie odniosła się do wcześniej przedstawionych informacji dotyczących działalności firmy IVIA. Wyraziła zainteresowanie rozliczeniem wykonawcy oraz oceną procesu opracowania trzech wariantów, które jej zdaniem zostały przygotowane w pośpiechu i były niedostatecznie dopracowane. Dodała, że reprezentowane przez nią stowarzyszenie opracowało analizę dotyczącą liczby szkół znajdujących się w sąsiedztwie wszystkich sześciu wariantów. Wskazała, że wyniki analizy zostały przekazane dyrekcji oraz zasadniczo wszystkim osobom zaangażowanym w proces decyzyjny. Z analizy wynikało, że warianty D, E, F, w największym stopniu oddziaływały negatywnie na placówki szkolne i przedszkolne. Zaaapelowała o uwzględnienie tych ustaleń oraz wyraziła nadzieję, że przyjęte kryteria pozwolą ograniczyć lokalizowanie trasy w pobliżu miejsc koncentracji dzieci i młodzieży.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że propozycja wprowadzenia odpowiedniego podkryterium została uwzględniona w formularzach.

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

Następnie wyraziła własne obawy oraz nawiązała do wcześniej przedstawionych uwag innych uczestników spotkania (Grzegorza Miąsko). Wskazała na możliwość wystąpienia sytuacji, w której jedno kryterium mogłoby istotnie wpłynąć na wynik oceny. Zapytała, do kogo jako mieszkanka mogłaby kierować ewentualne reklamacje w przypadku niezagłosowania przez uczestników ankiety na określone kryterium: do władz gmin i strony społecznej czy do Tomasza Kwiecińskiego, jako przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Przedstawiła przykład dotyczący kryterium skumulowanego oddziaływania inwestycji, obejmującego kolej i drogę S7. Zwróciła uwagę, że linia kolejowa przebiega wyłącznie przez gminy Myślenice i Mogilany, które nie uczestniczą w wypełnianiu formularzy opinii, i zapytała, co stanie się w sytuacji, gdy kryterium to nie uzyska poparcia uczestników procesu opiniowania.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że uczestnikom zapewniono pełną swobodę wyrażania opinii. Podkreślił, że wnioski będą formułowane dopiero po analizie wszystkich formularzy. Następnie zostaną przedstawione wyniki oraz rekomendacja zespołu wraz ze stanowiskiem

Przewodniczącego zespołu (Tomasza Kwiecińskiego), które zostanie przekazane Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie wyboru kryteriów do dalszych analiz. Zaznaczył, że jest zbyt wcześnie, aby przesądzać o końcowych rozstrzygnięciach. Dodał, że po zebraniu i analizie formularzy zostaną przedstawione wyniki, a pełna odpowiedzialność za wybór kryteriów wykorzystywanych w analizie wielokryterialnej spoczywa na Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

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

Zadała pytanie w imieniu mieszkańców Krzyszkowic, przez które przebiegają wszystkie sześć analizowanych wariantów oraz planowana linia kolejowa, zwróciła uwagę, że miejscowość mogłaby zostać przecięta trzema głównymi korytarzami transportowymi. Wyraziła nadzieję, że nawet w przypadku braku poparcia dla kryterium skumulowanego oddziaływania inwestycji w formularzach opinii, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz projektanci uwzględnią ten czynnik na podstawie przesłanek merytorycznych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Powtórzył, że prowadzony proces nie ma charakteru głosowania, lecz zbierania opinii. Wyjaśnił, że zarówno przedstawiciele strony społecznej, jak i samorządowej mają możliwość wskazania, które elementy są dla nich szczególnie istotne. Ponownie zaznaczył, że na podstawie formularzy opinii, przebiegu spotkań oraz zgłoszonych uwag zespół przygotuje rekomendację dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, obejmującą propozycję kryteriów oraz ich wag w dalszych analizach. Wskazał, że przed zakończeniem procesu nie można określić, jakie kryteria i jakie wagi zostaną ostatecznie przyjęte. Podkreślił potrzebę przeprowadzenia procesu zgodnie z przyjętymi założeniami: najpierw poprzez zebranie formularzy, następnie ich analizę, ocenę zgłoszonych opinii oraz podjęcie decyzji na podstawie zgromadzonego materiału.

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

Zapytała, czy wyniki opiniowania będą jawne i publicznie przedstawione.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że wyniki formularzy zostaną zaprezentowane publicznie. Wskazał również, że pewne podstawowe informacje dotyczące sposobu prezentacji wyników będą przedstawione w dalszej części spotkania. Poinformował, że część formularzy opinii wpłynęła już do organizatorów procesu. Jednocześnie zaznaczył, że na tym etapie nie będą ujawniane żadne wyniki ani informacje dotyczące kształtowania się opinii. Wyjaśnił, że analiza zostanie przeprowadzona po zebraniu kompletu dokumentów w terminie składania formularzy, tj. do końca lipca. Następnie opracowany zostanie raport, który zostanie publicznie przedstawiony i omówiony z uczestnikami procesu.

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

Zwróciła uwagę, że o ile w rejonach węzłów Tuchowska, Biezanów oraz według jej wiedzy, na terenie gminy Mogilany istnieją jeszcze pewne rezerwy terenowe, o tyle w Myślenicach takie możliwości są bardzo ograniczone. Wskazała, że miejscowość posiada już dwa węzły drogowe: jeden zlokalizowany w centrum Myślenic, drugi niedawno oddany do użytkowania na wlocie do miasta. Podkreśliła, że mieszkańcy już obecnie odczuwają negatywne skutki funkcjonowania drogi ekspresowej, dlatego lokalizowanie kolejnego zakończenia trasy w tym miejscu, zwłaszcza poza śladem istniejącej DK7, byłoby dla społeczności lokalnej znaczącym obciążeniem.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przyjął to stanowisko do wiadomości.

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

Zaapelowała do strony społecznej, burmistrza Myślenic oraz przedstawicieli gmin Myślenice i Mogilany o podjęcie konsultacji z pozostałymi gminami uczestniczącymi w procesie. Wskazała, że zasadnym byłoby albo powszechne uczestnictwo wszystkich zainteresowanych gmin w wypełnianiu formularzy opinii, albo rezygnacja z takiego rozwiązania. Jej zdaniem brak jednolitego zaangażowania może prowadzić do decyzji krzywdzących dla części gmin oraz podważać sprawiedliwość całego procesu, na co wskazywał także przedmówca dr Wiśniowski.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował i przyłączył się do apelu, wyrażając poparcie dla działań zachęcających do aktywnego udziału w wypełnianiu formularzy. Podkreślił, że formularze stanowią możliwość wyrażenia opinii przez mieszkańców i samorządy, a ich wprowadzenie było odpowiedzią na wcześniejsze problemy związane z przygotowaniem inwestycji. Ponownie zaapelował o jak najszerszy udział w procesie opiniowania i wskazał, że formularze są już składane przez uczestników procesu.

Następnie poinformował, że ze względu na porę spotkania oraz wcześniej zaplanowany harmonogram konieczne jest wprowadzenie zmian w agendzie. Ogłoszono trzydziestominutową przerwę, po której rozpocznie się część prezentacyjna.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Po przerwie wznowiła obrady i zapowiedziała prezentację Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Na wstępie zapowiedział krótkie podsumowanie raportu ze spotkań informacyjnych. Wskazał, że dokument jest publicznie dostępny i cieszy się dużym zainteresowaniem,

o czym świadczy liczba komentarzy i reakcji. Podkreślił, że z raportu jednoznacznie wynika dominujący głos uczestników procesu, wyrażający sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej S7 na południe od Krakowa. Przedstawił podstawowe dane statystyczne dotyczące konsultacji. Poinformował, że wpłynęło 11 368 formularzy opinii. Wyjaśnił, że raport zawiera również zestawienie formularzy według gmin, a prezentowane materiały stanowią część publicznie dostępnego raportu.

Wskazał, że największa liczba formularzy pochodziła z gmin i miejscowości: Myślenice, Kraków, Świątniki Górne, Mogilany, Siepraw, Wieliczka oraz innych obszarów objętych konsultacjami. Podkreślił, że najistotniejszym wnioskiem z analizy formularzy jest fakt, iż 89% uczestników, którzy wyrazili swoje stanowisko, zadeklarowało zdecydowany sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej S7 w prezentowanych wariantach oraz wobec budowy tej drogi na południe od Krakowa w ogóle.

Jednocześnie wskazał, że 11% uczestników wyraziło opinię dotyczącą preferowanego wariantu spośród zaprezentowanych rozwiązań, wskazując warianty, które ich zdaniem mogłyby zostać rekomendowane do dalszych prac.

Wyjaśnił również, że raport nie ograniczał się wyłącznie do kwestii ogólnego poparcia lub sprzeciwu wobec inwestycji. Zawierał także zestawienie najczęściej poruszanych przez mieszkańców zagadnień oraz skalę ich występowania. Wśród najczęściej wskazywanych tematów wymieniono kwestie związane z ochroną akustyczną terenów przyległych do planowanych tras. Wskazał, że najczęściej zgłaszanym postulatem w raporcie był sprzeciw wobec samej budowy drogi ekspresowej S7. Oprócz tego mieszkańcy poruszali kwestie związane z dostępnością komunikacyjną terenu, wpływem inwestycji na jakość powietrza, odwodnieniem, ochroną przeciwpowodziową, lokalizacją węzłów oraz koniecznością ochrony środowiska naturalnego.

Wyjaśnił, że szczegółowe zestawienie tych zagadnień jest publicznie dostępne i nie będzie szczegółowo omawiane podczas spotkania. Podkreślił jednak, że wszystkie kwestie zgłaszane przez mieszkańców, poza ogólnym sprzeciwem wobec inwestycji, zostały ujęte w przygotowanym zestawieniu. Przedstawił również syntetyczne podsumowanie liczby wniosków napływających z poszczególnych gmin oraz ich udział procentowy w ogólnej liczbie zgłoszeń. Wskazano, że największa liczba wniosków pochodziła z gminy Siepraw, skąd wpłynęło ponad 6 800 zgłoszeń.

Omówił także najczęściej zgłaszane obawy mieszkańców. Oprócz globalnego sprzeciwu wobec budowy drogi ekspresowej S7 wskazywał przede wszystkim na kwestie wyburzeń, naruszenia prawa własności, hałasu i drgań, wpływu na środowisko i wody, podziału nieruchomości, utrudnień w ruchu lokalnym, zagrożenia osuwiskami, organizacji ruchu, lokalizacji węzłów oraz przebiegu procedury konsultacyjnej i poziomu zaufania do procesu. Dodał, że często podnoszonym zagadnieniem była również kwestia budowy połączenia pomiędzy drogą ekspresową S7 a Beskidzką Drogą Integracyjną.

Następnie wskazał, że działania podjęte po opracowaniu raportu stanowią odpowiedź na znaczną część postulatów zgłoszonych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych. Podkreślił przede wszystkim, że wycofano wszelkie rekomendacje dotyczące zaprezentowanych wcześniej sześciu wariantów. Jednoznacznie stwierdził, że żaden z tych wariantów nie jest obecnie rekomendowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad do realizacji.

Za drugi istotny element uznał powołanie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad specjalnego zespołu odpowiedzialnego za ponowne przeprowadzenie analizy wielokryterialnej. Wskazano, że prace te realizowane są przy udziale strony społecznej i samorządowej poprzez spotkania, konsultacje oraz dyskusje. Podkreślił, że szczególnie istotnym aspektem obecnego procesu jest szerokie włączenie mieszkańców i samorządów już na bardzo wczesnym etapie przygotowania inwestycji, co jest nietypową sytuacją. Zwrócił uwagę, że dotychczas społeczeństwo było zazwyczaj angażowane dopiero na dalszych etapach procesu inwestycyjnego, kiedy przygotowane były już konkretne warianty przeznaczone do procedury uzyskania decyzji środowiskowej. Wyjaśnił, że wyjątkowy charakter obecnych działań wynika z dużej skali społecznego sprzeciwu wobec inwestycji.

Podkreślił, że podstawowym założeniem prowadzonego procesu jest pełna transparentność. Zadeklarował, że wszystkie posiadane dane i informacje są udostępniane uczestnikom procesu. Jednocześnie podziękował mieszkańcom za przekazywane uwagi, informacje i opinie. Wskazał, że choć dyskusje bywają emocjonalne, dostarczają wielu cennych informacji, które będą brane pod uwagę przy formułowaniu rekomendacji dla Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad dotyczących dalszego procedowania inwestycji. Podkreślił znaczenie zaangażowania strony społecznej w określanie zagadnień i obszarów istotnych dla oceny przebiegu trasy. Wskazał, że temu celowi służyły dotychczasowe spotkania poświęcone dyskusji nad podkryteriami oceny wariantów. Zaznaczył również, że aktualnie oczekuje na wyniki formularzy opinii, które pozwolą określić znaczenie poszczególnych elementów z punktu widzenia uczestników procesu.

Poinformował także, że dzięki współpracy ze środowiskiem naukowym do prac udało się zaangażować ekspertów wspierających prowadzony proces. Wskazał, że odpowiada to jednemu z postulatów zgłaszanych podczas wcześniejszych konsultacji społecznych, zgodnie z którym przedstawiciele nauki powinni zostać włączeni do procesu oceny inwestycji. Podkreślił, że wykorzystywana jest wiedza i doświadczenie ekspertów naukowych. Zwrócił uwagę, że zbiegło się to z końcowym etapem prac związanych z rozwojem innowacji drogowych, w ramach, których opracowywano metodykę prowadzenia analiz wielokryterialnych. Wyjaśniono, że metodyka ta została przygotowana z myślą o kolejnym etapie prac w ramach właściwego STEŚ, jednak w znacznym zakresie może zostać wykorzystana już na obecnym etapie analiz.

W wyniku przeprowadzonych prac zespołu zidentyfikowano przede wszystkim błędy obliczeniowe w części dokumentacji przygotowanej wcześniej przez biuro projektowe Ivia. Potwierdzono występowanie błędów obliczeniowych, jednak ich ponowne korygowanie oraz prezentowanie przeliczonych wyników uznano za niecelowe. Obecnie proces znajduje się w odmiennych uwarunkowaniach, w szczególności ze względu na zmianę zakresu analizowanych obszarów oraz wyznaczenie terenów wyłączonych z trasowania drogi ekspresowej S7. Z tego względu korekta wcześniejszej analizy wielokryterialnej nie znajduje uzasadnienia. Proces wyznaczania i trasowania wariantów rozpoczyna się od nowa.

Przeprowadzono szczegółową analizę i weryfikację danych zgromadzonych w oficjalnych rejestrach. Istotną część wykonanych prac stanowiło usunięcie nieścisłości geodezyjnych z baz danych. Analiza ogólnodostępnych baz danych dla tak rozległego obszaru wykazała liczne nieścisłości i nieprawidłowości. Nadal identyfikowane są kolejne przypadki wymagające korekty dzięki informacjom przekazywanym przez mieszkańców. Każdy zgłoszony wniosek podlega analizie, a potwierdzone nieścisłości są uwzględniane. Dotyczy to między innymi przypadków błędnej kwalifikacji zabudowy jednorodzinnej jako zabudowy luźnej, podczas gdy w rzeczywistości miała ona charakter zwarty, a także nieprawidłowego określenia parametrów budynków wielorodzinnych. Odnotowano sytuacje, w których budynki oznaczone jako jednokondygnacyjne lub dwukondygnacyjne w rzeczywistości posiadały trzy kondygnacje.

Za istotny element dotychczasowych działań uznano spełnienie jednego z głównych postulatów strony społecznej poprzez rozszerzenie obszaru analiz o tereny położone na zachód od Krakowa. W celu zapewnienia przejrzystości i transparentności procesu ponownie włączono do analiz przebiegi, które na etapie wstępnego studium korytarzowego zostały odrzucone jako nierekomendowane. Analiza obejmuje również warianty zachodnie sięgające rejonu miejscowości Morawica, położonej na zachód od Balic.

Kontynuowane są wspólne prace nad kryteriami oceny wariantów trasy S7. Część kryteriów zaproponowanych wcześniej została zmodyfikowana na podstawie prowadzonego dialogu i zgłaszanych oczekiwań. Do katalogu kryteriów włączono również wybrane propozycje strony społecznej, dla których możliwe było pozyskanie odpowiednich danych. Przedstawione rozwiązania poddano ocenie uczestników procesu konsultacyjnego, którzy mają możliwość wskazania zasadności zaproponowanych zmian.

Największą modyfikację względem pierwotnej analizy wielokryterialnej stanowi dopuszczenie zwiększenia wagi czynnika społecznego do poziomu 30-35%,

w porównaniu z wcześniej zakładanym poziomem 15%. Kwestia ta została uwzględniona w formularzach opinii, a jej ostateczny kształt zależy będzie od stanowisk przedstawionych przez uczestników procesu.

Ze względu na wydłużenie czasu posiedzenia odstąpiono od przeprowadzenia zaplanowanej w tym miejscu dyskusji i przeniesiono ją do części poświęconej wolnym wnioskom.

W trakcie dyskusji uczestnik spotkania wyraził uznanie dla przedstawionego materiału, wskazując na właściwe opisanie nieprawdziwych informacji i przekłamań. Jednocześnie zwrócił uwagę, że opinie przedstawione w odniesieniu do wcześniejszych konsultacji i spotkań informacyjnych pochodziły głównie od mieszkańców obszarów związanych z wariantami A-F, natomiast nie obejmowały mieszkańców terenów położonych na wschodzie i zachodzie analizowanego obszaru.

Prowadzący potwierdził tę uwagę, wskazując, że w konsultacjach uczestniczyły przede wszystkim osoby zamieszkujące obszary znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie wcześniej proponowanych wariantów. Zachodnia część analizowanego terenu w znacznym stopniu nie uczestniczyła w konsultacjach, ponieważ w tamtym czasie nie proponowano ani nie rekomendowano przebiegów na tym obszarze. Podkreślono jednocześnie, że obecnie nie istnieje żadna rekomendacja dla któregośkolwiek z wariantów, a cały proces znajduje się na etapie wyjściowym.

Odnosząc się do efektów prac zespołu wskazał przede wszystkim na stwierdzenie błędów obliczeniowych w części dokumentacji przygotowanej wcześniej przez biuro projektowe IVIA. Wyjaśnił, że błędy te faktycznie występowały i zostały zidentyfikowane. Jednocześnie zaznaczył, że ich ponowne korygowanie oraz prezentowanie zaktualizowanych wyników nie jest obecnie zasadne, ponieważ proces znajduje się już na innym etapie, a warunki wyjściowe uległy zmianie. W szczególności zwrócił uwagę na wyznaczenie obszarów wyłączonych z możliwości trasowania drogi ekspresowej S7. W związku z tym uznał, że korekta poprzedniej analizy wielokryterialnej nie miałaby obecnie praktycznego znaczenia, ponieważ proces projektowy rozpoczynany jest od nowa i ponownie prowadzone będzie wyznaczanie oraz analizowanie wariantów przebiegu trasy.

Ponadto wskazał również na przeprowadzenie szczegółowej analizy i weryfikacji danych pochodzących z oficjalnych rejestrów oraz na działania związane z usuwaniem nieścisłości geodezyjnych z baz danych. Podkreślił, że była to istotna część wykonanych prac. Przyznał, że ogólnodostępne bazy danych dla tak rozległego obszaru zawierały liczne nieścisłości i błędne informacje. Zaznaczył, że proces ich identyfikacji nadal trwa, również dzięki informacjom przekazywanym przez mieszkańców. Każdy zgłoszony wniosek jest analizowany, a w przypadku potwierdzenia nieprawidłowości dane są korygowane. Jako przykłady wskazał błędną klasyfikację zabudowy jednorodzinnej jako rozproszonej, podczas gdy w rzeczywistości miała ona charakter zabudowy zwartej. Wspomniał również o przypadkach nieprawidłowej kwalifikacji budynków

wielorodzinnych, których liczba kondygnacji w bazach danych nie odpowiadała stanowi faktycznemu.

Następnie podkreślił, że jednym z najważniejszych efektów prac zespołu było spełnienie postulatu strony społecznej dotyczącego rozszerzenia obszaru analiz o tereny położone na zachód od Krakowa. Wskazał, że decyzja ta została podjęta w celu zapewnienia przejrzystości i transparentności procesu. Wyjaśnił, że ponownie objęto analizą obszary, które na etapie studium korytarzowego zostały odrzucone jako nierekomendowane. Zaznaczono, że rozważane są również przebiegi położone na zachód od Krakowa, sięgające rejonu Morawicy i terenów położonych na zachód od Balic.

Przypomniał również, że podczas dotychczasowych spotkań wspólnie ze stroną społeczną omawiano kryteria oceny wariantów przebiegu S7. Wskazał, że część wcześniej proponowanych kryteriów została zmodyfikowana w wyniku prowadzonych konsultacji tak, aby lepiej odpowiadać zgłaszanym oczekiwaniom. Zaznaczył także, że do projektu włączono nowe kryteria proponowane przez uczestników procesu, o ile istniała możliwość pozyskania dla nich odpowiednich danych. Poinformował, że ostateczna ocena zasadności tych propozycji będzie zależała również od opinii wyrażonych w formularzach.

Jako najistotniejszą zmianę względem pierwotnej analizy wielokryterialnej wskazał możliwość zwiększenia udziału czynnika społecznego w ocenie wariantów do poziomu 30–35%, podczas gdy wcześniej zakładano wagę wynoszącą 15%. Podkreślił, że kwestia ta została uwzględniona w formularzach opinii, a ostateczne rozstrzygnięcia będą zależne od wyników procesu konsultacyjnego.

Ze względu na przedłużający się czas spotkania poinformował o rezygnacji z planowanej w tym miejscu dyskusji i zdecydował o jej przeniesieniu do części poświęconej wolnym wnioskom.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Podziękowała Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad za przedstawienie materiału odnoszącego się do wcześniejszych nieścisłości i błędnych informacji. Pozytywnie oceniła zaprezentowane opracowanie.

Jednocześnie zwróciła uwagę, że raport ze spotkań informacyjnych i konsultacji odnosi się przede wszystkim do opinii mieszkańców zamieszkujących obszary objęte wcześniejszymi wariantami A–F. Wskazała, że nie uwzględnia on głosów mieszkańców terenów położonych po stronie wschodniej i zachodniej, które obecnie również są przedmiotem analiz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził. Wyjaśnił, że w poprzednich konsultacjach uczestniczyły przede wszystkim osoby zamieszkujące obszary znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie wcześniej

proponowanych wariantów. Z tego względu zachodnia część analizowanego obszaru w dużej mierze nie brała udziału w procesie konsultacyjnym, ponieważ na tamtym etapie nie rozważano tam żadnych rekomendowanych przebiegów. Podkreślił, że obecnie nie istnieje żadna rekomendacja dotycząca któregośkolwiek z wariantów przebiegu trasy. Wskazał, że proces znajduje się ponownie na etapie wyjściowym i wszystkie możliwe rozwiązania podlegają dalszym analizom. Podkreślił, że cały proces został rozpoczęty od początku, a pierwszym etapem były rozmowy ze stroną społeczną mające na celu poznanie obaw, uwarunkowań lokalnych oraz specyfiki analizowanego terenu. Wskazał, że dopiero na podstawie zgromadzonych informacji przygotowywane będą propozycje przebiegu tras, które następnie zostaną poddane analizie wielokryterialnej.

Następnie zapowiedział przedstawienie informacji dotyczących formularzy opinii.

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

Na wstępie odniósł się do wcześniejszej prezentacji dotyczącej stosowanej metodyki analiz (dr Wiśniowski). Wyjaśnił, że proponowana metodyka wynika z realizowanego projektu badawczego oraz jest zgodna ze standardami rekomendowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury, jako właściwe narzędzie wspierające proces podejmowania decyzji.

Przechodząc do formularzy opinii, przypomniał, że wraz z ich uruchomieniem uczestnikom przekazano materiały opisujące proponowaną metodykę analizy porównawczej. Przekazał również uproszczoną, tekstową wersję formularza opinii, umożliwiającą wcześniejsze przygotowanie stanowisk przed wypełnieniem wersji właściwej. Dodatkowo udostępniono zestawienie tabelaryczne wszystkich proponowanych kryteriów, obejmujące zarówno propozycje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jak i strony społecznej, wraz z informacją wyjaśniającą przyczyny uwzględnienia lub nieuwzględnienia danego kryterium w ostatecznej wersji formularza.

Przypomniał, że szczegółowe omówienie kryteriów odbyło się podczas wcześniejszego spotkania 12 czerwca. Poinformował, że w grupie kryteriów społecznych znajduje się łącznie 19 kryteriów. Wskazał jedynie trzy, które po ostatnim spotkaniu uległy zmianom. Wyjaśnił, że jako nowe dodano kryterium dotyczące złóż kopalin, które nie było prezentowane podczas poprzedniego spotkania. Poinformował również, że dwa kolejne kryteria zostały doprecyzowane. Jedno z nich otrzymało nową nazwę lepiej odzwierciedlającą zakres analizowanego oddziaływania skumulowanego. W przypadku kryterium oznaczonego numerem 18 doprecyzowano definicję, co również skutkowało zmianą nazwy.

Następnie odniósł się do zgłoszonej wcześniej uwagi dotyczącej nieścisłości w materiałach. Wyjaśnił, że błąd dotyczył tabelarycznej prezentacji formularza opinii, gdzie jedno z kryteriów zostało omyłkowo oznaczone jako kryterium negatywne.

Podkreślił, że we wszystkich pozostałych dokumentach oraz w samym formularzu było ono prawidłowo oznaczone jako kryterium pozytywne.

Przedstawiając grupę kryteriów funkcjonalno-technicznych, poinformował, że obejmuje ona łącznie 15 propozycji kryteriów. Wskazał, że wyróżnione kryteria zostały zmodyfikowane po spotkaniu z 12 czerwca poprzez doprecyzowanie definicji oraz podział niektórych zagadnień na odrębne kryteria, co wiązało się również ze zmianą nazw. Wyjaśnił, że po spotkaniu doprecyzowano także kryterium dotyczące wpływu włączenia drogi ekspresowej S7 do autostrady A4. Wskazał, że jego zakres rozszerzono tak, aby odnosił się nie tylko do autostrady A4, lecz szerzej do funkcjonowania całego ringu Krakowa. Poinformował również o doprecyzowaniu definicji kolejnych dwóch kryteriów, co skutkowało zmianą ich nazw. Dodatkowo wprowadzono nowe kryterium, którego potrzebę zgłaszano podczas wcześniejszego spotkania. Wyjaśnił, że chociaż kryterium to nie znalazło się w materiałach przekazanych uczestnikom 30 czerwca, zostało ostatecznie uwzględnione w interaktywnej wersji formularza opinii.

Następnie omówił grupę kryteriów przyrodniczych, obejmującą 13 propozycji. Wskazał, że w tej grupie dokonano korekty definicji jednego z kryteriów. Zmiana ta była odpowiedzią na pytania i uwagi zgłoszone po 30 czerwca oraz miała na celu doprecyzowanie zakresu oceny. Wyjaśnił, że w grupie kryteriów przyrodniczych doprecyzowano definicję kryterium dotyczącego pomników przyrody. Wskazał, że wcześniej odnosiło się ono ogólnie do pomników przyrody, natomiast w ostatecznej wersji ograniczono je do pomników przyrody nieożywionej. Podkreślił, że kolizje z pomnikami przyrody ożywionej zostały wyeliminowane na etapie wyznaczania obszarów wyłączonej z możliwości prowadzenia trasy.

Poinformował również, że w przypadku dwóch pozostałych kryteriów dokonano jedynie korekt nazw. W jednym przypadku usunięto odniesienie do „pozostałych korytarzy”, ponieważ analizowane jest wyłącznie jedno kryterium dotyczące korytarzy migracyjnych. W drugim przypadku, odnoszącym się do kolizji z glebami chronionymi, usunięto doprecyzowanie zawarte wcześniej w nawiasie, gdyż zostało ono uwzględnione bezpośrednio w definicji kryterium.

Następnie przedstawił informację o stanie wypełnienia formularzy opinii. Poinformował, że według stanu na poranek w dniu spotkania wpłynęły trzy formularze. Dwa z nich zostały uzupełnione w całości, natomiast jeden został wypełniony częściowo (uzupełnione 5/6 części).

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko, zgodnie z którym nie rekomendował wypełniania formularzy opinii, uznając, że przy zastosowanej metodologii może to przynieść niekorzystne skutki. Jednocześnie zadał pytanie dotyczące zasad nadawania wag poszczególnym kryteriom.

Poprosił o powrót do slajdu przedstawiającego kryteria społeczne i zapytał, czy osoba przypisująca wagę dla kryterium dotyczącego kolizji z budynkami mieszkalnymi powinna uwzględniać skalę zjawiska, tj. liczbę potencjalnie dotkniętych budynków, czy też wartość wagi powinna odzwierciedlać znaczenie pojedynczego budynku mieszkalnego. Doprecyzował, że chodzi o ustalenie czy waga odnosi się do jednego budynku, czy do całego zjawiska.

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

Wyjaśnił, że samo kryterium odnosi się do liczby budynków mieszkalnych objętych kolizją.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Wskazał, że osoba przypisująca wagę powinna wiedzieć, czy ocenia pojedynczy przypadek wyburzenia budynku, czy wszystkie potencjalne wyburzenia w ramach analizowanego zjawiska.

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

Zwrócił uwagę, że kryterium obejmuje wszystkie budynki, które mogłyby zostać objęte kolizją.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Zapytał, czy dostępne są dane dotyczące liczby kolizji z innymi obiektami kubaturowymi oraz czy takie informacje posiadają przedstawiciele samorządów lub strony społecznej. W jego ocenie dane te byłyby niezbędne do prawidłowego przypisania wag.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że nie są to informacje konieczne do określenia wag. Podkreślił, że formularze służą wyrażeniu opinii na temat względnej istotności poszczególnych zagadnień. Wskazał, że uczestnicy procesu mają określić, które kryteria są dla nich ważniejsze, przykładowo czy większe znaczenie mają budynki mieszkalne, czy tereny rekreacyjne. Zaznaczył, że przypisywana waga ma odzwierciedlać subiektywną ocenę ważności danego zagadnienia.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Zwrócił uwagę, że taka interpretacja pozostaje, jego zdaniem, w sprzeczności z wcześniejszym wyjaśnieniem, zgodnie z którym oceniane jest całe zjawisko. Wskazał, że przypisując wysoką wagę kryterium dotyczącemu budynków mieszkalnych, naturalnie bierze pod uwagę potencjalnie dużą liczbę takich obiektów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że ostateczna liczba budynków będzie ustalana dopiero na etapie analiz konkretnych przebiegów tras. Podkreślono jednocześnie, że na obecnym etapie celem jest ustalenie, które kryteria uczestnicy procesu uznają za ważniejsze od innych. Zaakcentował znaczenie liczby obiektów przy ocenie wag. W odpowiedzi wskazano, że obecnie nie są znane wielkości ilościowe, ponieważ nie istnieją jeszcze konkretne warianty przebiegu tras. Zaznaczono, że celem konsultacji i formularzy opinii jest uzyskanie informacji zwrotnej od mieszkańców dotyczącej znaczenia poszczególnych kryteriów.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Podsumował rozumienie przedstawionych wyjaśnień i zapytał, czy oznacza to, że przypisywana waga odzwierciedla znaczenie pojedynczego budynku mieszkalnego w relacji do pojedynczego obiektu innej kategorii.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stanowczo się nie zgodził. Wyjaśnił, że waga nie odnosi się do pojedynczych obiektów, lecz do rodzaju analizowanego zagadnienia, np. kolizji z budynkami mieszkalnymi lub terenami sportowymi, oraz do znaczenia, jakie społeczność przypisuje tym kategoriom.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Ponownie zapytał, czy przy określaniu wagi należy brać pod uwagę liczbę obiektów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że ostatecznie liczba obiektów będzie miała znaczenie dopiero na etapie właściwych analiz wariantów.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Dążąc do jednoznacznego rozstrzygnięcia, ponowił pytanie, czy waga przypisywana w formularzu uwzględnia liczbę obiektów danej kategorii.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi jednoznacznie stwierdził, że nie. Wyjaśnił, że na obecnym etapie liczby te nie są znane, ponieważ nie określono jeszcze przebiegów tras. W związku z tym osoby wypełniające formularze nie powinny uwzględniać liczby obiektów przy przypisywaniu wag poszczególnym kryteriom.

Dodał także, że przedstawiciele samorządów oraz mieszkańcy posiadają wiedzę o charakterze swoich miejscowości, w tym o liczbie terenów rekreacyjnych, budynków mieszkalnych oraz o prawdopodobieństwie występowania kolizji z poszczególnymi rodzajami obiektów. Wskazał, że osoby wypełniające formularze mogą uwzględniać takie

okoliczności przy przypisywaniu wag poszczególnym kryteriom, jeżeli uznają aspekt ilościowy za istotny.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Zwrócił uwagę, że właśnie ta kwestia stanowi zasadniczy problem metodologiczny. Wskazał, że w przypadku uwzględniania wyłącznie pojedynczych obiektów następuje utrata informacji dotyczącej liczebności poszczególnych kategorii już na etapie normalizacji danych. Podkreślił, że z jego wcześniejszych rozmów z dr Budzyńskim wynikało, iż rozważane było uwzględnienie skali występowania określonych obiektów poprzez odpowiednie nadawanie wag kryteriom. Zaznaczył, że właśnie dlatego pyta o znaczenie czynnika ilościowego przy określaniu wag.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że kwestia sposobu przeprowadzania normalizacji będzie jeszcze analizowana przy opracowywaniu ostatecznej rekomendacji. Jednocześnie podkreślił, że zagadnienie to nie powinno wpływać na możliwość wyrażenia opinii przez uczestników procesu za pomocą formularzy. Wskazał, że celem formularzy jest pozyskanie informacji o tym, które kryteria uczestnicy uznają za ważniejsze. Podał przykład wyboru pomiędzy ochroną terenów wypoczynkowych a ochroną budynków mieszkalnych. Zaznaczył, że sposób przeprowadzenia normalizacji pozostaje przedmiotem dalszych prac i dyskusji. Dodatkowo wyjaśnił, że zgłaszane uwagi dotyczące metodologii są analizowane i będą przedmiotem dalszych konsultacji ze środowiskiem eksperckim. Wskazał również, że ocena tego zagadnienia będzie zależała od przyszłych danych ilościowych, które będzie można określić dopiero po wyznaczeniu konkretnych wariantów przebiegu trasy.

Marcin Wiśniowski, Komitet Obrony Dziedzictwa Świątniki Górne

Podsumował, że jeśli liczebność obiektów nie jest uwzględniana na etapie definiowania kryteriów i wag, wówczas teoretycznie możliwe byłoby uwzględnienie jej na dalszych etapach poprzez zastosowanie innego sposobu normalizacji danych. Zwrócił jednak uwagę, że przedstawiona dokumentacja nie przewiduje takiego rozwiązania. Wskazał, że zaprezentowany wzór normalizacji jednoznacznie pokazuje określony sposób postępowania, który nie uwzględnia liczby obiektów w poszczególnych kategoriach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że obecnie obowiązujące założenia opierają się na metodologii wynikającej z opracowanych wytycznych w ramach RIDu¹. Jednocześnie zadeklarował gotowość do dalszej analizy zgłaszanych uwag oraz możliwość rozważenia innych rozwiązań, jeżeli okażą się uzasadnione. Zaznaczył jednak, że szczegółowe rozstrzygnięcia w tym zakresie będą prezentowane na dalszych etapach procesu, planowanych na okres jesienny.

¹ Program Rozwoju Innowacji w Drogownictwie

Teresa Kuc, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary

Poinformowała, że warianty A, B i C przebiegały przez miejscowość Rzeszotary. Odnosząc się do wcześniejszej dyskusji na temat kryteriów oceny, wskazała, że w analizowanych wariantach przewidywano wyburzenie około 670 budynków mieszkalnych. Zwróciła uwagę, że oprócz budynków mieszkalnych na tym obszarze znajdują się również przedsiębiorstwa oraz inne istotne obiekty.

Podkreśliła, że nie zgadza się z przedstawianiem problemu jako wyboru pomiędzy ochroną budynków mieszkalnych a ochroną innych obiektów. Wskazała jako przykład przedsiębiorstwo Jania, zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie jej miejsca zamieszkania. Wyraziła przekonanie, że przy realizacji inwestycji nie byłyby projektowane rozwiązania omijające taki zakład, co skutkowałoby jego likwidacją wraz z wyburzeniem budynków mieszkalnych.

Przypomniała, że podczas wcześniejszych spotkań informacyjnych prezentowano założenia zakładające unikanie kolizji z obiektami szczególnie istotnymi, takimi jak budynki sakralne, cmentarze czy zakłady produkcyjne. W związku z tym wyraziła przekonanie, że osoby przygotowujące analizowane warianty powinny uwzględniać nie tylko zabudowę mieszkaniową, lecz również szkoły, kościoły, cmentarze oraz funkcjonujące przedsiębiorstwa. Wskazała, że poza przedsiębiorstwem Jania na analizowanych terenach znajdują się również inne firmy stanowiące ważne miejsca pracy dla mieszkańców. Następnie odniosła się do historii przedsiębiorstwa Jania. Podkreśliła, że jego założyciel stworzył firmę dzięki wieloletniej pracy i zaangażowaniu, rozwijając ją od podstaw. Zaznaczyła, że po jego śmierci przedsiębiorstwo zostało przejęte przez rodzinę i nadal funkcjonuje, zapewniając zatrudnienie około 200 osobom. Wyraziła obawę, że realizacja analizowanych wariantów mogłaby prowadzić do likwidacji tego zakładu oraz utraty miejsc pracy związanych z jego działalnością.

Wskazała, że w analizowanych wcześniej wariantach przewidywano wyburzenia nie tylko budynków mieszkalnych, lecz również przedsiębiorstw, w tym m.in. zakładu Stalmek oraz innych firm zlokalizowanych wzdłuż rozważanych przebiegów. Podkreśliła, że ze względu na sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej i działalności gospodarczej nie jest możliwe rozdzielanie skutków inwestycji wyłącznie do jednej kategorii obiektów. Zaznaczyła, że realizacja któregośkolwiek z analizowanych wariantów przebiegających przez ten obszar prowadziłaby nie tylko do wyburzeń domów, ale również do likwidacji przedsiębiorstw oraz innych obiektów znajdujących się na trasie inwestycji. W jej ocenie nie można zatem ograniczać dyskusji wyłącznie do ochrony budynków mieszkalnych.

Jako wieloletnia mieszkanka Rzeszotar, zaapelowała o zmianę planowanych rozwiązań. Podkreśliła swoje wielopokoleniowe związki z tym terenem i zwróciła uwagę na walory krajobrazowe oraz przyrodnicze okolicznych miejscowości, takich jak Rzeszotary, Siepraw i Myślenice.

Wskazała, że obszary te przez lata zachowały charakter terenów podgórskich i cechują się wysokimi walorami krajobrazowymi. Wyraziła opinię, że planowana inwestycja mogłaby doprowadzić do nieodwracalnych zmian w tym środowisku. Zaapelowała o rozważenie lokalizacji przebiegu trasy na terenach położonych bardziej na wschód lub zachód, które jej zdaniem są mniej zurbanizowane. Odnosząc się do terenów położonych na wschód od analizowanego obszaru, wskazała m.in. okolice Gdowa i Dobczyc. Stwierdziła, że według przekazywanych informacji lokalne władze wręcz wyrażały zainteresowanie realizacją drogi na tych terenach.

Wskazała, że realizacja inwestycji na takich obszarach mogłaby wiązać się przede wszystkim z zajęciem gruntów, natomiast liczba wyburzeń budynków mieszkalnych byłaby znacząco mniejsza niż na terenach intensywnie zabudowanych. Podkreśliła, że na obszarze Rzeszotar i okolic w ostatnich latach powstało wiele nowych domów, a mieszkańcy ponieśli znaczne nakłady finansowe związane z zakupem działek i budową nieruchomości. Zwróciła również uwagę na rozwój zabudowy mieszkaniowej realizowanej przez deweloperów oraz napływ nowych mieszkańców z innych części regionu. Wyraziła obawę, że realizacja drogi na tym obszarze mogłaby doprowadzić do utraty dorobku wielu rodzin i znaczącej liczby nieruchomości mieszkalnych. Podała liczbę 670 domów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi podkreślił po raz kolejny, że żaden z wcześniej prezentowanych wariantów A–F nie posiada obecnie rekomendacji do realizacji. Wskazano, że do czasu wyznaczenia nowych wariantów i przeprowadzenia ich oceny nie ma podstaw do określania rzeczywistej liczby wyburzeń.

Następnie odniósł się do wskazywanej liczby około 670 budynków, zwracając uwagę, że została ona uzyskana przez zsumowanie wyburzeń przewidywanych w kilku różnych wariantach. Wyjaśniono, że takie zestawienie może prowadzić do błędnych wniosków, ponieważ ostatecznie realizowany mógłby być wyłącznie jeden wariant, a nie wszystkie rozważane warianty jednocześnie.

Podkreślił, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie planuje realizacji kilku wariantów równocześnie, tylko jeden. W ramach walki z fake newsami, zaapelował o rozsądek przy argumentacji, aby nie wprowadzać w błąd. Zaznaczył jednak, że niezależnie od wybranego rozwiązania mogą występować kolizje zarówno z zabudową mieszkaniową, jak i innymi obiektami kubaturowymi oraz terenami rekreacyjnymi. Wyjaśnił, że przy projektowaniu tras dąży się do maksymalnego ograniczenia takich kolizji, choć całkowite ich wyeliminowanie w praktyce, w terenie nie zawsze jest możliwe. Wskazano, że właśnie dlatego opracowywany jest zestaw kryteriów oceny, które mają umożliwić obiektywną analizę poszczególnych rozwiązań.

Podkreślił, że wynik analizy wielokryterialnej będzie decydował o dalszych rekomendacjach i pozwoli ocenić zarówno warianty wschodnie, zachodnie, jak i przebiegi

w części centralnej. Zaznaczono również, że tereny bardziej zurbanizowane, ze względu na większą liczbę potencjalnych kolizji, będą uzyskiwały mniej korzystne oceny niż obszary o mniejszym stopniu zagospodarowania. Ocena ta ma być dokonywana na podstawie uzgodnionych kryteriów analizy.

Teresa Kuc, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary

Odniosła się ponownie do wcześniejszej dyskusji dotyczącej porównywania wpływu inwestycji na budynki mieszkalne, obiekty rekreacyjne, sportowe oraz przedsiębiorstwa. Wskazała, że w analizowanych wcześniej wariantach skutki inwestycji obejmowały jednocześnie wszystkie te kategorie obiektów, dlatego jej zdaniem nie powinny być one rozpatrywane w oderwaniu od siebie. Wskazała, że w analizowanych wcześniej wariantach przebiegu trasy nie było możliwe oddzielenie wpływu inwestycji na budynki mieszkalne od wpływu na przedsiębiorstwa i inne obiekty. Podkreśliła, że w wariantach C oraz B kolizje obejmowały zarówno domy mieszkalne, jak i firmy. Jej zdaniem pokazuje to, że skutki inwestycji dotyczą jednocześnie różnych kategorii obiektów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że obecnie żaden z wcześniej analizowanych wariantów nie jest wariantem rekomendowanym. Jednocześnie podkreślił, że podczas opracowywania nowych wariantów celem będzie minimalizacja kolizji z istniejącą zabudową oraz innymi obiektami. Zaznaczono jednak, że całkowite wyeliminowanie kolizji nie jest możliwe, dlatego stosowana jest analiza wielokryterialna, która ma umożliwić wskazanie wariantu powodującego najmniejszą liczbę konfliktów przestrzennych oraz największe oddalenie od istniejącej zabudowy.

Teresa Kuc, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary

Zapytała w jaki sposób powinna wypełnić formularz opinii, skoro z jej perspektywy równie istotne są budynki mieszkalne, tereny rekreacyjne oraz przedsiębiorstwa.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że jest to indywidualna ocena osoby wypełniającej formularz. Wskazano, że każdy uczestnik procesu sam określa, które z kryteriów uznaje za ważniejsze.

Teresa Kuc, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary

W odpowiedzi stwierdziła, że wszystkie wymienione elementy są dla niej równie ważne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że w takim przypadku może przypisać im identyczne wagi. Podkreślił, że nie istnieje obowiązek różnicowania wag pomiędzy poszczególnymi kryteriami i mogą one zostać określone według indywidualnej oceny uczestnika.

Teresa Kuc, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary

Zwróciła uwagę, że w praktyce wyburzenie budynków mieszkalnych często wiąże się jednocześnie z oddziaływaniem na przedsiębiorstwa, tereny rekreacyjne i inne obiekty znajdujące się w tym samym obszarze.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że są to odrębne kategorie analizowane niezależnie od siebie. Wskazano, że budynki mieszkalne, tereny rekreacyjne oraz inne obiekty kubaturowe stanowią osobne grupy kryteriów.

Teresa Kuc, Ruch Społeczny Forum Rzeszotary

Ponownie podkreśliła, że w przypadku realizacji konkretnego wariantu kolizje mogą jednocześnie obejmować wszystkie te rodzaje obiektów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że taki scenariusz jest możliwy. Wyjaśnił jednak, że właśnie dlatego prowadzona jest analiza wielokryterialna, której celem jest wskazanie wariantu generującego możliwie najmniej kolizji.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Stwierdził, że jego zdaniem konieczne jest doprecyzowanie informacji dotyczących formularzy opinii oraz sposobu interpretacji kryteriów i wag. Wskazał, że według jego rozumienia wcześniej prezentowane materiały mogły prowadzić do niejednoznacznej interpretacji pojęcia wag. Odniósł się do stosowanej metodologii, zwracając uwagę na różnice pomiędzy skalami wykorzystywanymi w dokumentacji metodologicznej oraz w formularzach opinii. Następnie podkreślił, że uczestnicy procesu powinni mieć świadomość, iż formularze opinii, w których przypisywane są wartości od 1 do 10, nie służą bezpośredniemu określaniu ostatecznych wag kryteriów stosowanych w analizie wielokryterialnej. Wyjaśnił, że jego zdaniem formularze służą przede wszystkim wyrażeniu opinii na temat znaczenia poszczególnych kryteriów oraz tego, czy powinny one zostać uwzględnione w dalszych analizach WAP. Wskazał jako przykład kryterium SP1, dotyczące kolizji z budynkami mieszkalnymi.

Wyraził także wątpliwość, czy strona społeczna ma rzeczywisty wpływ na ostateczne wartości wag stosowane w analizie. Zwrócił uwagę, że nawet bardzo wysoki lub bardzo niski poziom poparcia dla danego kryterium nie musi automatycznie przekładać się na jego końcową wagę przyjętą przez inwestora.

Nawiązując do wcześniejszej wypowiedzi Marcina Wiśniowskiego, ponownie poruszył kwestię normalizacji danych. Wskazał, że zgodnie z przedstawioną metodologią INROAD-WAP liczebność obiektów wchodzących w skład danego kryterium nie jest bezpośrednio uwzględniana w procesie normalizacji. Zwrócił uwagę, że może to prowadzić do sytuacji,

w której skala zjawiska, np. bardzo duża liczba budynków objętych kolizją, nie zostanie odpowiednio odzwierciedlona w końcowej ocenie wariantu. Jego zdaniem może to skutkować zaniżeniem znaczenia kryteriów odnoszących się do dużej liczby obiektów, a nawet przybierać odwrotne znaczenie niż pierwotnie, co w konsekwencji będzie wpływać na końcowe wyniki analizy wielokryterialnej.

Wskazał, że od ponad półtora miesiąca prezentuje w swoim narzędziu wpływ przyjętej metody normalizacji na wyniki analizy wielokryterialnej. Podkreślił, że wybór sposobu normalizacji ma istotne znaczenie dla wyników końcowych. Wyraził jednocześnie odmienne stanowisko od części uczestników dyskusji, którzy postulowali ograniczenie liczby kryteriów (m.in. p. Miąsko czy prof. Budzyński). Jego zdaniem redukcja liczby kryteriów może negatywnie wpłynąć na jakość oceny.

Wyjaśnił, że łączenie różnych kategorii, takich jak tereny rekreacyjne i sportowe czy budynki mieszkalne oraz gospodarcze, prowadzi do utraty możliwości rozróżniania poszczególnych zjawisk oraz osłabienia znaczenia kryteriów społecznych w procesie oceny wariantów.

Zwrócił się z pytaniem o wpływ formularzy opinii na ostateczny wybór kryteriów. Zapytał, czy głosy uczestników będą miały realny wpływ na decyzję o uwzględnieniu bądź nieuwzględnieniu poszczególnych kryteriów oraz czy możliwa jest sytuacja, w której spośród wszystkich proponowanych kryteriów do dalszych analiz zostanie wybrana jedynie część z nich.

Zaznaczył, że rozumie istnienie kryteriów wynikających bezpośrednio z przepisów prawa, które muszą zostać uwzględnione niezależnie od wyników opiniowania. Podkreślił jednak potrzebę jasnego określenia zasad, według których będą ustalane wagi poszczególnych kryteriów, w tym kryterium dotyczącego kolizji z budynkami mieszkalnymi. Zapytał, kto i na jakiej podstawie będzie decydował o poziomie wag przypisywanych poszczególnym kryteriom, w tym zadecyduje o tym czy kryterium SP1 będzie mieć przykładowo wagę 8, a nie 10.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że poszczególni uczestnicy procesu mogą odmiennie postrzegać znaczenie tych samych zagadnień. Wskazał, że celem formularzy jest umożliwienie wyrażenia opinii na temat ważności poszczególnych elementów oraz wskazanie, które kwestie powinny być bardziej eksponowane w procesie oceny wariantów.

Wyjaśnił, że ostateczna rekomendacja dotycząca doboru kryteriów, przypisanych im wag oraz sposobu przeprowadzenia normalizacji będzie należała do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz powołanego w tym celu zespołu. Dodał, że rekomendacja ma zostać opracowana na podstawie wyników formularzy opinii, przebiegu dotychczasowych spotkań, zgłoszonych uwag oraz doświadczeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynikających z realizacji podobnych inwestycji.

Podkreślił, że formularze stanowią źródło informacji o tym, jak uczestnicy procesu oceniają znaczenie poszczególnych kryteriów z punktu widzenia wyznaczania przebiegu nowej drogi.

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

Uzupełnił, że na tym etapie nie jest możliwe określenie ostatecznych wag poszczególnych kryteriów. Wyjaśnił, że ich wartość będzie zależać zarówno od oceny ważności danego kryterium, jak i od liczby kryteriów, które ostatecznie zostaną uwzględnione w poszczególnych grupach. Zaznaczono, że dopiero po zakończeniu tego procesu możliwe będzie określenie wag przypisanych konkretnym kryteriom. Doprecyzował również, że w każdej grupie kryteriów suma wag będzie wynosiła 100%.

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

Zwróciła uwagę, że im więcej osób wskaże dane kryterium jako szczególnie istotne, tym silniejszy będzie sygnał dla zespołu przygotowującego rekomendacje. Postępując się przykładem dotyczącym preferencji konsumenckich, wykazała, że większe zainteresowanie określonym zagadnieniem powinno przełożyć się na większe znaczenie przypisywane mu w dalszych analizach.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Podkreślił stanowisko, zgodnie z którym poszczególne kryteria nie są równoważne pod względem znaczenia. Jako przykład podał budynki mieszkalne, które jego zdaniem mają większe znaczenie społeczne niż obiekty sportowe lub rekreacyjne, ponieważ te ostatnie mogą być relatywnie łatwiej odtworzone lub przeniesione. Zwrócił uwagę, że przy ustalaniu wag nie powinno dochodzić do automatycznego przypisywania znaczenia wyłącznie na podstawie liczby wskazań uczestników procesu, bez uwzględnienia rzeczywistego charakteru i konsekwencji danego kryterium.

W odniesieniu do wcześniejszej dyskusji zgodził się z dr Marcinem Wiśniowskim, że przyjęta metoda normalizacji w metodzie INROAD-WAP, może prowadzić do sytuacji, w której pojedynczy teren wypoczynkowy uzyska porównywalny lub większy wpływ na wynik analizy niż znacznie większa liczba budynków mieszkalnych. Podkreślił, że, jego zdaniem, jest to konsekwencja błędnie przyjętego poziomu normalizacji. Zazaczył, że kwestia ta była wielokrotnie podnoszona i nadal będzie wskazywana jako istotny problem metodologiczny.

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

Wyjaśnił, że wybór kryteriów do ostatecznej analizy będzie opierał się między innymi na opiniach przekazanych przez uczestników procesu. Podkreślono, że zgodnie

z założeniami analiz wielokryterialnych powinny być uwzględniane przede wszystkim kryteria najistotniejsze, natomiast kryteria uznane za mniej istotne niekoniecznie muszą zostać włączone do końcowej oceny.

Wskazał, że obecna propozycja obejmuje 19 kryteriów społecznych, ponieważ taki zakres wynikał z dotychczasowych rozmów i zgłoszeń uczestników spotkań. Zaznaczył jednak, że nie oznacza to automatycznie uwzględnienia wszystkich tych kryteriów w finalnej analizie. Dodał, że uczestnicy mają możliwość wskazania, iż niektóre kryteria, np. dotyczące terenów wypoczynkowych lub sportowych, nie powinny być uwzględniane ze względu na ich ograniczone znaczenie.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

W trybie sprostowania, zwróciła uwagę na konieczność doprecyzowania informacji, które pojawiły się podczas dyskusji. Podkreśliła, że nie odnosi się do wcześniejszej wypowiedzi uczestniczki spotkania, lecz do informacji uzyskiwanych podczas spotkań poświęconych inwestycji S7.

Przypomniała, że istnieje wspólne stanowisko starosty wielickiego oraz władarzy wszystkich gmin powiatu wielickiego z dn. 14 kwietnia br., obejmujących Wieliczkę, Niepołomice, Biskupice i Gdów, wyrażające sprzeciw wobec przebiegu drogi S7 przez teren powiatu wielickiego oraz gminy Gdów. Wskazała, że jest to oficjalnie przyjęte stanowisko samorządów.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Odnosił się do wcześniejszej wypowiedzi Marcina Wiśniowskiego. Stwierdził, że podziela jego stanowisko w zakresie wpływu liczebności obiektów na wyniki analizy. Wskazał, że choć teoretycznie nie powinno to mieć miejsca, w praktyce liczba obiektów może oddziaływać na końcowy rezultat oceny. Podkreślił, że zgadza się z przedstawioną wcześniej argumentacją dotyczącą sposobu normalizacji.

Odnosząc się do kwestii konsultacji społecznych, sprostował również, że mieszkańcy całej gminy Wieliczka mieli możliwość uczestnictwa w spotkaniach informacyjnych i konsultacjach społecznych prowadzonych w grudniu, a osoby zainteresowane mogły aktywnie brać udział w tym procesie.

Następnie przeszedł do pytania dotyczącego kryterium FT-4, odnoszącego się do wpływu włączenia drogi ekspresowej S7 na ring Krakowa. Zwrócił uwagę, że zgodnie z definicją kryterium analizowany ma być wzrost natężenia ruchu na odcinkach autostrady A4 oraz pozostałych elementach ringu Krakowa, dla których odnotowano zwiększenie ruchu, a następnie wyliczana ma być średnia wartość tego wzrostu.

Ocenił, że ten sposób może prowadzić do błędnych wyników. Wskazał, że możliwa jest sytuacja, w której znaczny wzrost natężenia ruchu występujący jedynie na krótkim odcinku trasy, bardziej wpłynie na wartość wskaźnika, podczas gdy niewielkie, lecz

rozłożone na dużym obszarze zwiększenie ruchu, mogłoby zostać ocenione jako mniej istotnie.

W związku z tym wyraził opinię, że kryterium powinno uwzględniać wpływ inwestycji na cały ring Krakowa, a nie jedynie na wybrane odcinki, na których odnotowano wzrost ruchu. Jego zdaniem dopiero analiza obejmująca całość układu drogowego pozwoliłaby na uzyskanie porównywalnych wyników dla wszystkich wariantów. Podkreślił również, że obecna definicja nie uwzględnia sytuacji, w której wzrost ruchu na jednym odcinku byłby równoważony przez spadek ruchu na innych fragmentach układu drogowego. W jego ocenie pomijanie takich efektów prowadzi do niepełnego i nielogicznego obrazu rzeczywistego oddziaływania wariantów na funkcjonowanie ringu Krakowa.

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

Wyjaśnił, że kryterium FT-4 zostało celowo zdefiniowane w sposób uwzględniający miejsca pogorszenia warunków ruchu na ringu Krakowa. Podkreślił, że przedmiotem oceny nie jest wyłącznie autostrada A4, lecz cały ring Krakowa.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że kwestia ta była szczegółowo omawiana podczas wcześniejszych spotkań. Wyjaśnił, że przyjęto rozwiązanie polegające na analizie odcinków, na których nastąpi pogorszenie warunków ruchu, ponieważ ocena wpływu na całym ringu Krakowa mogłaby prowadzić do rozmycia wyników i ograniczenia możliwości identyfikacji najbardziej problematycznych lokalizacji.

Doprecyzował, że niezależnie od miejsca włączenia drogi ekspresowej S7 do układu drogowego Krakowa pojawią się dodatkowe potoki ruchu. Wyraził przekonanie, że analiza całego ringu jako jednego układu mogłaby powodować uśrednienie wyników, przez co różnice pomiędzy wariantami stałyby się mniej widoczne. W związku z tym przyjęto założenie, że ocena powinna koncentrować się przede wszystkim na odcinkach węzłowych i obszarach najbardziej narażonych na wzrost natężenia ruchu wynikający z włączenia S7 do A4, dlatego jest to rozpatrywane na tych odcinkach węzłowych.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zwróciła uwagę na możliwe nieporozumienie dotyczące wcześniejszych konsultacji społecznych. Wskazała, że mieszkańcy Wieliczki rozumieli wcześniejsze spotkania informacyjne jako przeznaczone przede wszystkim dla osób bezpośrednio objętych wariantami A–F, a więc dla mieszkańców terenów znajdujących się w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Zwróciła uwagę, że obecnie pojawiły się informacje sugerujące, iż wszyscy mieszkańcy Wieliczki mogli uczestniczyć w konsultacjach i wyrażać swoje opinie, jednak z tej możliwości nie skorzystali. Podkreśliła, że takie przedstawienie sprawy może prowadzić do błędnych wniosków.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że spotkania konsultacyjne miały charakter otwarty i były dostępne dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców. Jednocześnie wskazano, że w praktyce największą aktywność wykazywały osoby bezpośrednio związane z proponowanymi przebiegami tras. Podkreślono również, że w różnych gminach w spotkaniach uczestniczyły różne grupy mieszkańców.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zaznaczyła, że mieszkańcy reprezentowanego przez nią środowiska celowo powstrzymali się od aktywnego uczestnictwa w procesie wyboru wariantów. Wyjaśniła, że wynikało to z przekonania, iż wypowiadać powinny się przede wszystkim osoby objęte przebiegami A–F. Dodata, że działanie takie miało zapobiec sytuacji, w której mieszkańcy obszarów nieobjętych analizowanymi wariantami wpływaliby na wyniki poprzez wskazywanie wariantów korzystnych z własnej perspektywy (efekt Nimby). Wyraziła nadzieję, że konsultacje mają służyć rzeczywistej dyskusji nad rozwiązaniami, a nie wzajemnemu promowaniu poszczególnych wariantów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że kwestia wcześniejszych wariantów została już zamknięta. Podkreślił ponownie, że żaden z wariantów A–F nie posiada obecnie rekomendacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a cały proces został rozpoczęty od nowa, poczynawszy od rozmów ze stroną społeczną.

Marcin Berghauzen, obserwator społeczny - Siepraw, gmina Siepraw

W reakcji na wystąpienie p. Doroty Uliasz stwierdził, że gmina Wieliczka już dwukrotnie zapomniata o kilku swoich wioskach w rejonie Golkowic, i powinny one rozważyć przyłączenie się do innego gminy.

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

Powrócił do kwestii kryterium dotyczącego oddziaływania skumulowanego inwestycji. Wyjaśnił, że odnosi się ono wyłącznie do nowych inwestycji infrastrukturalnych, takich jak droga ekspresowa S7, droga ekspresowa S52 oraz planowane inwestycje kolejowe. Wskazano, że właśnie z tego względu kryterium zostało sformułowane w taki sposób.

Agnieszka Miąsko, Komitet społeczny „NIE DLA S7 PRZEZ SYGNECZÓW”

Stwierdziła, że nie dostrzega różnicy pomiędzy mieszkańcami zamieszkującymi tereny sąsiadujące z istniejącą infrastrukturą transportową a mieszkańcami, którzy mieliby znaleźć się w sąsiedztwie nowo realizowanych inwestycji. Zwróciła uwagę, że wiele istniejących dróg nie zostało odpowiednio zabezpieczonych przed oddziaływaniem hałasu, natomiast nowe inwestycje są być może realizowane przy zastosowaniu wyższych

standardów ochronnych. Wyraziła opinię, że w przypadku stosowania kryterium oddziaływań skumulowanych nie powinno dochodzić do różnicowania mieszkańców ze względu na to, czy dana infrastruktura już istnieje, czy dopiero jest planowana.

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

Wyjaśnił, że kryterium zostało ograniczone do nowych inwestycji, ponieważ jego celem jest analiza skutków kumulacji planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych.

Podkreślono, że istniejące drogi i inne elementy infrastruktury funkcjonują już w przestrzeni i stanowią zastane uwarunkowanie, natomiast analizowane kryterium ma służyć ocenie efektów wynikających z pojawienia się nowych inwestycji oraz ich wzajemnego oddziaływania. Wyjaśnił, że kryterium oddziaływań skumulowanych odnosi się wyłącznie do nowych inwestycji infrastrukturalnych, takich jak drogi ekspresowe S52 i S7 oraz planowana linia kolejowa, które dopiero mają zostać zrealizowane. Wskazał, że właśnie z tego względu kryterium zostało sformułowane w taki sposób.

Agnieszka Miąsko, Komitet społeczny „NIE DLA S7 PRZEZ SYGNECZÓW”

Zwróciła uwagę, że jeżeli kryterium oddziaływań skumulowanych ma być stosowane, powinno obejmować wszystkie inwestycje infrastrukturalne oddziałujące na mieszkańców, w tym również te już istniejące, które powodują przekroczenia norm hałasu oraz inne niekorzystne skutki środowiskowe.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przyjął uwagę do wiadomości i podziękował za przedstawione stanowisko.

Następnie podkreślił, że rozwój zabudowy mieszkaniowej często następuje również w sąsiedztwie istniejącej infrastruktury drogowej. Jako przykład wskazał tereny położone przy drodze ekspresowej S8 w rejonie Warszawy, gdzie pomimo funkcjonowania trasy od wielu lat nadal powstają nowe budynki mieszkalne. Dodał, że ludzie z własnego wyboru wybierają osiedlenie się przy drodze ekspresowej, która funkcjonuje od 13 lat. Zaznaczył jednak, że nie należy kontynuować dyskusji w tym kierunku. Ponownie wyjaśnił, że omawiane kryterium zostało przygotowane jako odpowiedź na postulaty zgłaszane podczas wcześniejszych spotkań i dotyczy wyłącznie planowanych inwestycji, w szczególności kolei oraz drogi S52.

Michał Ślusarczyk, obserwator społeczny z Dobczyc, gmina Dobczyce

Odnosząc się do wcześniejszej dyskusji dotyczącej porównywania znaczenia różnych kategorii obiektów, zaproponował zastosowanie mierzalnego wskaźnika pozwalającego na ich porównanie. Jako przykład wskazał sytuację, w której przebieg trasy powodowałby kolizję ze szkołą liczącą około 30 uczniów. Jego zdaniem można byłoby określić równoważną skalę oddziaływania poprzez porównanie liczby osób korzystających

z danego obiektu do liczby mieszkańców potencjalnie objętych wyburzeniami budynków mieszkalnych, licząc po ok. 3 osoby na budynek. W tym przypadku szkoła z liczbą osób 500 równoważyłaby się dopiero przy ok. 150 wyburzeniach. Wyjaśnił, że analogiczne podejście mogłoby zostać zastosowane do przedsiębiorstw poprzez uwzględnienie liczby zatrudnionych osób oraz znaczenia danego zakładu pracy. W jego ocenie pozwoliłoby to na bardziej obiektywne porównywanie skutków kolizji z różnymi kategoriami obiektów.

Dodał, że przy takim podejściu znaczenie dużych szkół czy dużych zakładów pracy byłoby odpowiednio odzwierciedlane w analizie, a ocena wariantów mogłaby opierać się na bardziej porównywalnych wartościach. Jednocześnie wyraził opinię, że kwestie związane z oddziaływaniem na niewielkie tereny rekreacyjne lub inne łatwo odtwarzalne obiekty prawdopodobnie nie będą dla większości uczestników procesu równie istotne jak oddziaływanie na obiekty o dużym znaczeniu społecznym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi wyjaśnił, że część poruszonych dylematów została już rozwiązana na wcześniejszym etapie prac. Wskazał, że na wniosek strony społecznej szkoły, przedszkola oraz związane z nimi obiekty zostały objęte obszarami wyłączonymi z trasowania drogi ekspresowej S7. Oznacza to, że nie przewiduje się prowadzenia analiz przebiegów trasy przez tego rodzaju obiekty.

Następnie zwrócił uwagę, że przy przyjęciu przedstawionego sposobu rozumowania można byłoby uznać, iż każdy obiekt może zostać zastąpiony nowym, w tym również budynek mieszkalny. Podkreślił jednak, że zgłoszona propozycja została odnotowana.

Wskazał, że na obecnym etapie obowiązują przedstawione wcześniej założenia i kryteria oceny. Jednocześnie zaznaczono, że zgłaszane uwagi są analizowane i nie można wykluczyć ich wykorzystania na dalszych etapach prac. Wyjaśniono, że po wyłonieniu kilku wariantów przeznaczonych do dalszego procedowania, kiedy dostępne będą bardziej szczegółowe mapy i dokładniejsze dane, możliwe będzie wykonywanie bardziej zaawansowanych analiz odnoszących się do konkretnych przebiegów tras. Następnie zapowiedział wystąpienie w temacie map opracowywanych w ramach prac zespołu.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Na wstępie poinformowała, że zamierza omówić rezultaty dotychczasowych prac zespołu oraz efekty uwzględniania uwag i opinii zgłaszanych przez uczestników procesu konsultacyjnego. Poinformowała, że zakończono aktualizację map, jednocześnie podkreślając, że prace nad nimi nadal trwają. Wyjaśniła, że do zespołu w dalszym ciągu wpływają wnioski, uwagi oraz pytania uczestników procesu. W związku z tym nadal istnieje możliwość zgłaszania błędów, nieprawidłowej klasyfikacji obiektów lub braków zauważonych w materiałach.

Przypomniała, że 30 czerwca udostępniono publicznie zaktualizowane mapy oraz zestawienia zawierające informacje o przyczynach nieuwzględnienia poszczególnych wniosków zgłaszanych przez uczestników procesu.

Przedstawiła podsumowanie zmian dotyczących powierzchni obszarów przeznaczonych do bezwzględnego omijania podczas projektowania przebiegu trasy. Wskazała, że we wcześniejszych materiałach przygotowanych przez biuro projektowe wyznaczono obszary o łącznej powierzchni 2348 ha. Wyjaśniła, że po pracach zespołu oraz zmianie klasyfikacji poszczególnych terenów zakres tych obszarów został zmodyfikowany. Podkreśliła, że część terenów była już wcześniej widoczna na mapach, jednak posiadała niższy poziom ochrony. W wyniku przeprowadzonych analiz niektóre z nich zostały przekwalifikowane do kategorii terenów przeznaczonych do bezwzględnego omijania, oznaczonych na mapach kolorem czerwonym.

Następnie omówiła zgłoszenia dotyczące aktualizacji map. Poinformowała o przeanalizowaniu 1713 pozycji zgłoszonych przez uczestników procesu. Wyjaśniła, że zestawienie tych zgłoszeń zostało udostępnione na serwerze wymiany plików. Wskazała, że spośród wszystkich zgłoszeń 798 zostało uwzględnionych lub dotyczyło elementów już wcześniej ujętych w opracowaniach, które mogły nie zostać zauważone przez zgłaszających albo były oznaczone w inny sposób. Natomiast 915 zgłoszeń nie zostało uwzględnionych z uwagi na przyjęte kryteria kwalifikacji.

Poinformowała, że przygotowano zestawienie najczęściej występujących przyczyn nieuwzględniania zgłoszeń. Wyjaśniła, że przykłady przedstawione w prezentacji mają jedynie charakter ilustracyjny, a ich celem było pokazanie powtarzalności stosowanych uzasadnień.

Odnosząc się do obszarów przyrodniczych i siedlisk przyrodniczych, wyjaśniła, że wszystkie takie elementy będą podlegały szczegółowej ocenie na etapie przygotowywania materiałów do decyzji środowiskowej. Wskazała, że dopiero przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza pozwoli jednoznacznie określić rzeczywisty zasięg i stan występowania poszczególnych siedlisk. Z tego względu nie wszystkie zgłoszenia tego typu mogły zostać uwzględnione na obecnym etapie.

Następnie omówiła zagadnienia związane z zabytkami. Wyjaśniła, że jako obszary objęte bezwzględną ochroną oznaczono zabytki wpisane do rejestru zabytków lub ewidencji zabytków i podlegające ochronie konserwatorskiej. W przypadkach, gdy zgłoszony obiekt nie figurował w odpowiednich rejestrach lub ewidencjach, wskazywano to jako przyczynę nieuwzględnienia wniosku.

Dodała, że podobne podejście zastosowano wobec stanowisk archeologicznych. Wyjaśniła, że ich obecność będzie szczegółowo analizowana na dalszych etapach inwestycji. Jednocześnie zaznaczyła, że samo występowanie stanowiska archeologicznego nie stanowi automatycznej podstawy do wykluczenia możliwości

prowadzenia trasy przez dany obszar, ponieważ ostateczne znaczenie takich obiektów można określić dopiero po przeprowadzeniu odpowiednich badań archeologicznych.

Wskazała również, że część zgłoszonych przez mieszkańców obszarów była już ujęta w innych wyznaczonych strefach ochronnych lub pokrywała się z istniejącymi obszarami przeznaczonymi do ominięcia. W takich przypadkach wniosek formalnie nie był uwzględniany jako nowy element, jednak w zestawieniu zamieszczano informację, że dany teren znajduje się już w istniejącym obszarze ochronnym.

Następnie odniosła się do zgłoszeń dotyczących zabudowy mieszkaniowej. Wyjaśniła, że w analizie wykorzystywano kilka kategorii zabudowy, obejmujących między innymi numery: 83 - osiedla mieszkaniowe, 84 - zwarta zabudowa wielorodzinna, 128 - zabudowa wielorodzinna powyżej dwóch kondygnacji oraz 130 - zwarta zabudowa jednorodzinna.

Przypomniała, że jedna z kategorii zabudowy była wcześniej oznaczana na mapach kolorem szarym, natomiast po przeprowadzonych analizach wszystkie takie obszary zostały przekwalifikowane do kategorii przeznaczonej do bezwzględnego omijania i oznaczone kolorem czerwonym.

Na zakończenie wyjaśniła, że każde zgłoszenie było indywidualnie analizowane pod kątem spełnienia przyjętych kryteriów. Jako przykład podała przypadek zabudowy, która nie spełniała wymogu minimalnej liczby pięciu budynków w zabudowie szeregowej lub bliźniaczej połączonych wspólnym układem komunikacyjnym, w związku z czym nie mogła zostać zakwalifikowana do odpowiedniej kategorii ochronnej.

Poinformowała, że część zgłoszeń dotyczyła obiektów, których potencjalne kolizje mogą zostać rozwiązane na etapie realizacji inwestycji poprzez zastosowanie odpowiednich środków technicznych. Jako przykład wskazała obszary związane z Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych Bogucice, gdzie możliwe jest zastosowanie rozwiązań technicznych ograniczających wpływ inwestycji. Z tego względu w takich przypadkach stosowano uzasadnienie wskazujące, że kolizja jest możliwa do usunięcia na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Wyjaśniła również, że część zgłoszonych obiektów, takich jak świetlice czy place zabaw, została przypisana do kryterium społecznego dotyczącego kolizji z obiektami rekreacyjnymi. W związku z tym nie były one ujmowane jako odrębne obszary przeznaczone do bezwzględnego omijania.

Wskazała także, że część zgłoszeń zawierała błędne dane lokalizacyjne, nieprawidłowe adresy lub błędnie wskazane numery działek. W takich przypadkach nie było możliwe jednoznaczne zidentyfikowanie wskazywanego obiektu. Podkreśliła jednak, że zgłoszenia te nie są pomijane i w razie potrzeby autorzy wniosków będą proszeni o doprecyzowanie lub skorygowanie przekazanych informacji.

Poinformowała, że po 30 czerwca, czyli po publikacji map i tabel z uzasadnieniami, wprowadzono kolejne korekty do materiałów kartograficznych. Wyjaśniła, że zaktualizowane mapy zostaną opublikowane po zakończeniu analizy wszystkich nowych wniosków, które wpłynęły po tym terminie.

Przedstawiła również zakres dodatkowych zmian już wprowadzonych do map. Wskazała, że uwzględniono kamieniołom Bysina oraz kopalnię kruszyw. Jednocześnie zaznaczyła, że zagadnienie kolizji ze złożami kopalin zostało uwzględnione również w zestawie kryteriów oceny wariantów.

Poinformowała ponadto, że uwzględniono zgłoszenie dotyczące osiedla Nad Fosą. Wyjaśniła, że wcześniejsze rozbieżności wynikały z błędnej klasyfikacji budynków w dostępnych bazach danych. W bazie obiektów topograficznych oraz ewidencji gruntów i budynków budynki te były oznaczone jako jednorodzinne, podczas gdy w rzeczywistości są to budynki wielorodzinne o trzech kondygnacjach. Po weryfikacji dokonano odpowiednich zmian na mapach.

Dodatkowo poinformowała o rozszerzeniu obszaru ochrony Zbiornika Dobczyckiego o strefę ochrony pośredniej pierwszego rzędu. Następnie przedstawiła informację odnośnie do nowych zgłoszeń, które wpłynęły po 30 czerwca i nadal podlegają analizie. Wskazała, że otrzymano między innymi 329 postulatów z Sułkowic, 7 z Krakowa, 2 z Mogilan, 14 ze Świątnik, 2 z Głogoczowa oraz 10 z Sieprawia. Wyjaśniła, że zgłoszenia te pochodzą zarówno od samorządów, jak i od strony społecznej. Zaznaczyła również, że proces przyjmowania i analizowania uwag nadal trwa. Po zakończeniu prezentacji zaprosiła uczestników do zadawania pytań.

Tadeusz Pitala, Wójt Gminy Siepraw

Podkreślił, że chciałby potwierdzić kwestie poruszane podczas wcześniejszych rozmów z dyrekcją. Wskazał, że jednym ze zgłoszonych postulatów było objęcie ochroną całego obszaru Zbiornika Dobczyckiego, w tym również części Zatoki Zakliczyńskiej położonej poza granicami gminy Dobczyce, która wcześniej nie była uwzględniona na mapach. Wyraził zadowolenie z informacji, że element ten ma zostać uwzględniony w aktualizacji materiałów.

Zwrócił również uwagę na obszary przemysłowe zlokalizowane na terenie gminy Siepraw. Wskazał, że część z nich została uwzględniona w opracowaniach, natomiast część nie, co zostało zgłoszone przez gminę do dalszej analizy.

Odwołał się także do obszarów chronionych przyrodniczo, wskazując, że Rada Gminy wyznaczyła ostatnio dwa nowe obszary o charakterze przyrodniczym. Zaaapelował o ich uwzględnienie w dalszych pracach.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Wyjaśniła, że obszary chronione zostały uwzględnione w systemie kryteriów oceny. Jednocześnie podkreślono, że ich szczegółowa ocena nastąpi na etapie opracowywania materiałów do decyzji środowiskowej oraz raportu oddziaływania na środowisko.

Tadeusz Pitala, Wójt Gminy Siepraw

Zaznaczył, że z punktu widzenia wszystkich uczestników procesu istotne jest stosowanie jednolitych zasad i kryteriów wobec wszystkich gmin objętych analizą.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Potwierdziła, że celem prowadzonych prac było właśnie zapewnienie jednolitego i rzetelnego stosowania przyjętych kryteriów na całym analizowanym obszarze. Podziękowała za zgłoszone uwagi.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Zwróciła się z pytaniem dotyczącym obszarów wyłączonych z dalszych analiz projektowych.

Wskazała, że w jej ocenie odrzucenie wariantów A-F powinno oznaczać również wyłączenie z dalszego projektowania korytarzy terenowych, przez które przebiegały te warianty. Wyraziła przekonanie, że skoro warianty te utraciły rekomendację Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z uwagi na silny sprzeciw społeczny, to projektowanie nowych przebiegów w tych samych obszarach nie powinno być dalej prowadzone.

Zapytała wprost, czy tereny zajmowane wcześniej przez warianty A-F zostały wyłączone z dalszych analiz. Podkreśliła, że w jej ocenie projektowanie nowych tras w tych samych korytarzach byłoby nieuzasadnione. Dodała, że jako przedstawicielka strony społecznej oczekuje analizowania wyłącznie takich korytarzy, które omijają obszary objęte wcześniej odrzuconymi wariantami. W jej opinii inne działanie byłoby naruszeniem ustawy o dyscyplinie finansów publicznych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

W odpowiedzi wyjaśnił, że utrata rekomendacji przez warianty A-F nie oznacza automatycznego wyłączenia z analiz całych korytarzy, przez które przebiegały. Poinformował, że z dalszych prac wyłączone zostały wyłącznie obszary oznaczone na mapach kolorem czerwonym, jako tereny przeznaczone do bezwzględnego omijania. Podkreślono, że zagadnienie to było przedmiotem szczegółowych dyskusji podczas wcześniejszych spotkań.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Stwierdziła, że odbiera taką interpretację jako rozczarowującą i uznała ją za kolejny przykład sytuacji, w której społeczeństwo mogło błędnie zinterpretować przekazywane informacje. Wskazała, że skoro warianty zostały uznane za nierekomendowane, to w jej opinii powinno to skutkować wyłączeniem całych obszarów, przez które przebiegały. Zwróciła uwagę, że takie rozumienie było powszechne również wśród wielu mieszkańców.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że wszystkie gminy i mieszkańcy potencjalnie objęci nowymi analizami muszą być traktowani na równych zasadach. Wskazano, że nie można automatycznie wyłączać z dalszych analiz obszarów tylko dlatego, że wcześniej były objęte wariantami A-F.

Wyjaśnił, że wyłączone zostały wyłącznie te obszary, które spełniły przyjęte kryteria ochronne i zostały oznaczone jako obszary do bezwzględnego omijania. Zaznaczył również, że część tych terenów faktycznie pokrywa się z przebiegami wcześniejszych wariantów, co było jedną z przyczyn utraty przez nie rekomendacji. Nie oznacza to jednak wyłączenia całych korytarzy przebiegu tych wariantów z dalszych analiz. W innym przypadku byłoby to niespójne i nierówne traktowanie mieszkańców poszczególnych gmin.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Ponownie wyraziła brak zgody na taką interpretację. Wskazała, że pamięta okoliczności, w których informowano o utracie rekomendacji przez warianty A-F, i podkreśliła, że wiele osób odbierało to jako definitywne wykluczenie tych obszarów z dalszego procedowania. Jej zdaniem takie rozumienie było powszechne wśród mieszkańców.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Raz jeszcze potwierdził, że przedstawiane stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pozostaje niezmiennie i spójne. Podkreślił, że od początku informowano wyłącznie o utracie rekomendacji dla wariantów A-F w przedstawionej wcześniej formie. Zaznaczono, że utożsamianie tego z automatycznym wyłączeniem całych obszarów z dalszych analiz stanowi interpretację wykraczającą poza przekazywane informacje. Wskazał, że od początku komunikowano, iż wyłączane będą wyłącznie obszary spełniające przyjęte kryteria ochronne i oznaczone jako tereny do bezwzględnego omijania. Podkreślił, że od początku informowano o rozpoczęciu procesu od nowa, poprzez wyznaczenie obszarów przeznaczonych do wyłączenia z analiz. Wskazał, że właśnie wokół identyfikacji tych obszarów koncentrowały się prace zespołu.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Stwierdziła, że rozumie przyjęte przez inwestora stanowisko i sposób prowadzenia procesu, jednak jej zdaniem wielu mieszkańców zostało wprowadzonych w błąd.

Wskazała, że powszechne było przekonanie, iż rezygnacja z rekomendowania wariantów A–F oznaczała uznanie, że przebieg drogi w tych obszarach jest niezasadny ze względów społecznych, środowiskowych i ekonomicznych. Zaznaczyła, że z przedstawionych wyjaśnień wynika, iż pomimo utraty rekomendacji przez wcześniejsze warianty projektanci nadal mogą analizować przebiegi zlokalizowane w tych samych korytarzach. W jej ocenie oznacza to, że droga nadal może pojawić się w obszarach objętych wcześniej wariantami A–F.

Ponownie wyraziła opinię, że przekaz kierowany wcześniej do społeczeństwa był odbierany w inny sposób. Podkreśliła, że osobiście interpretowała informację o utracie rekomendacji jako wyłączenie tych terenów z dalszych analiz i uznała, że została w tym zakresie wprowadzona w błąd. Zaapelowała o ponowne rozważenie tej kwestii.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że jeżeli doszło do nieporozumienia, mogło ono wynikać z odmiennej interpretacji przekazywanych informacji. Podkreślono, że podczas wszystkich spotkań konsekwentnie rozróżniano dwa odrębne procesy: utratę rekomendacji przez warianty A–F oraz wyznaczanie obszarów przeznaczonych do wyłączenia z analiz.

Wyjaśnił, że od początku informowano o ponownym rozpoczęciu procesu trasowania przy wykorzystaniu nowych map obszarów wyłączonych. Zaznaczył, że nigdy nie deklarowano całkowitego wyłączenia z analiz całych korytarzy, przez które przebiegały wcześniejsze warianty. Podkreślił jednocześnie, że wcześniejsze przebiegi w wielu miejscach kolidują obecnie z obszarami wyłączonymi, co powoduje, że nie mogą zostać powtórzone w niezmienionej formie.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Ponownie stwierdziła, że odbiera takie stanowisko jako sprzeczne z wcześniejszym przekazem kierowanym do mieszkańców. Wskazała, że informacja o utracie rekomendacji została przez wiele osób zinterpretowana jako uznanie argumentów strony społecznej i odejście od lokalizowania drogi w tym obszarze. Wyraziła opinię, że obecnie mieszkańcy ponownie znajdują się w sytuacji niepewności co do przyszłego przebiegu inwestycji. Dodała, że czuje się oszukana.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przyjął to stanowisko do wiadomości. Podkreślił, że proces prowadzony jest niezmiennie według tych samych zasad, z zachowaniem transparentności oraz równych reguł wobec wszystkich stron. Zaznaczył również, że wcześniej podobne zastrzeżenia nie były zgłaszane przez uczestników spotkań.

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

Zaznaczyła, że reprezentuje osoby nieobecne na spotkaniu oraz środowiska społeczne zaangażowane w proces konsultacyjny. Przypomniała, że w marcu przekazano inwestorowi sześć postulatów, wśród których znajdował się wniosek o całkowite wyłączenie korytarza południowego, obejmującego obszary wcześniejszych wariantów A–F, z dalszych prac projektowych. Zapytała, czy istnieje możliwość formalnego potwierdzenia tego stanowiska w formie pisemnej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że na obecnym etapie nie są wydawane decyzje administracyjne dotyczące wariantów przebiegu trasy. Podkreślił, że zarówno wcześniejsza rekomendacja wariantów, jak i późniejsza rezygnacja z tej rekomendacji nie miały charakteru decyzji administracyjnych. Uzupełnił, że potwierdzenie odstąpienia od rekomendowania wariantów A–F było wielokrotnie przedstawiane w pismach kierowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednocześnie zaznaczył, że brak rekomendacji dla tych wariantów nie oznacza całkowitego wyłączenia z analiz terenów położonych poza obszarami oznaczonymi jako wyłączone. Wskazano, że obszar objęty dalszymi analizami nadal obejmuje około 600 km².

Marcin Berghauzen, obserwator społeczny - Siepraw, gmina Siepraw

Poinformował, że na zakończenie spotkania zamierza przedstawić własną propozycję, jednak wcześniej chciał podzielić się pewną obserwacją. Zwrócił uwagę, że na obecnym spotkaniu wyraźnie zmniejszyła się liczba uczestników obecnych na sali.

Wyraził opinię, że uczestnicy, którzy pozostali to przede wszystkim osoby najbardziej zaangażowane w proces, zainteresowane merytoryczną dyskusją oraz aktywnym poszukiwaniem rozwiązań dotyczących planowanej inwestycji.

Wyraził opinię, że część osób pojawiała się jedynie okazjonalnie, dokumentując swoją obecność na potrzeby mediów społecznościowych lub działalności publicznej, natomiast nie uczestniczyła w dalszych pracach i dyskusjach. Wyraził dezaprobatę dla robienia szumu bez realnego działania.

Następnie przeszedł do zasadniczego apelu skierowanego do władarzy samorządów, komitetów społecznych oraz mieszkańców. Zachęcił do aktywnego udziału w procesie poprzez wypełnianie formularzy opinii. Wskazał, że niezależnie od oceny całej procedury jest to szansa na przedstawienie własnego stanowiska i wpływanie na dalszy przebieg prac.

Podkreślił, że problem związany z planowaniem przebiegu drogi istnieje od wielu lat i będzie nadal narastał, jeśli nie zostaną podjęte próby wypracowania rozwiązania. Wyraził opinię, że obecnie prowadzony proces ma charakter eksperymentalny, jednak

warto z niego skorzystać i uczestniczyć w nim aktywnie, ponieważ brak udziału może prowadzić do jeszcze mniej korzystnych konsekwencji.

Zwrócił uwagę, że jeżeli część gmin odmówi udziału w opiniowaniu i nie będzie wypełniać formularzy, wówczas ostateczny obraz preferencji społecznych zostanie ukształtowany przez opinie przedstawicieli innych gmin. Zaapelował do samorządowców i mieszkańców, aby zastanowili się, czy chcą pozostawić decyzje dotyczące własnych terenów wyłącznie innym uczestnikom procesu.

W jego ocenie całkowity bojkot procedury nie jest najlepszym rozwiązaniem. Wskazał, że późniejsze powoływanie się na brak zgody na proces może być mniej skuteczne niż aktywne przedstawianie własnego stanowiska i argumentów w ramach dostępnych narzędzi konsultacyjnych.

Następnie zaapelował również do mieszkańców, aby przy wypełnianiu formularzy uwzględniali nie tylko stanowiska najbardziej aktywnych grup protestacyjnych, lecz także interesy innych mieszkańców. Zwrócił uwagę, że podczas wcześniejszych konsultacji dominowały głosy środowisk sprzeciwiających się inwestycji, podczas gdy część mieszkańców może dostrzegać także potencjalne korzyści wynikające z realizacji drogi.

Podkreślił, że nawet na terenach objętych przebiegiem trasy mogą istnieć grupy mieszkańców, które widzą pozytywne efekty inwestycji i również powinny być reprezentowane w procesie opiniowania.

Na zakończenie swojej wypowiedzi, w żartobliwym tonie, nawiązał do licznych emocjonalnych i zaangażowanych wystąpień mających miejsce podczas dotychczasowych spotkań. Zaproponował symboliczne podsumowanie cyklu debat poprzez przyznanie humorystycznego wyróżnienia dla najbardziej ekspresyjnego wystąpienia, sugerując m.in. nagrodę w rodzaju „złotej cegły” lub „złotych ust”. Podkreślił, że jest to propozycja o charakterze nieformalnym i humorystycznym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Szczególnie pozytywnie odniósł się do apelu dotyczącego aktywnego udziału w procesie i wypełniania formularzy opinii. Podkreślił, że każdy głos ma znaczenie i stanowi istotne źródło informacji przy opracowywaniu rekomendacji dotyczących dalszych prac oraz zasad prowadzenia analizy wielokryterialnej. Następnie zapowiedział kolejną część spotkania.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zapytała, czy podczas obrad zostaną zaprezentowane szczegółowe mapy będące przedmiotem wcześniejszej prezentacji.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że mapy zostały udostępnione publicznie 30 czerwca i są dostępne dla wszystkich zainteresowanych. Jednocześnie wskazał, że bieżące spotkanie nie jest przeznaczone do szczegółowego omawiania każdego elementu kartograficznego. Z tego względu wcześniejsza prezentacja miała charakter syntetycznego podsumowania, przedstawiającego przede wszystkim zakres zmian oraz przyczyny uwzględnienia lub nieuwzględnienia poszczególnych zgłoszeń do map. Dodał, że szczegółowe materiały kartograficzne są publicznie dostępne, a proces ich aktualizacji nadal trwa. Podkreślono, że mimo formalnego zakończenia etapu opracowywania map nadal analizowane są nowe wnioski i uwagi wpływające od mieszkańców, samorządów oraz organizacji społecznych. W przypadkach wymagających dodatkowych wyjaśnień lub korekt deklarowano bezpośredni kontakt z autorami zgłoszeń.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Odnosząc się do wcześniejszego określenia procesu jako swego rodzaju eksperymentu, wskazała, że udział w takim procesie wymagałby jej zdaniem jednoznacznych podstaw prawnych. Zwróciła uwagę, że zgodnie z zarządzeniem powołany zespół posiada charakter opiniodawczy, natomiast uczestnicy procesu są jednocześnie zachęceni do wskazywania kryteriów i wyrażania opinii, które mogą wpływać na dalsze prace.

Podkreśliła również, że niezrozumiała pozostaje dla niej sytuacja, w której warianty określane są jako nierekomendowane, ale nadal analizowane są obszary, przez które przebiegały. Wyraziła obawę, że mieszkańcy proszeni są o wyrażanie opinii w sprawach wymagających specjalistycznej wiedzy, nie mając jednocześnie pewności, jaki wpływ te opinie będą miały na wynik końcowy. W związku z tym zadeklarowała, że rekomenduje niewypełnianie formularzy opinii.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że formularze nie stanowią głosowania, lecz narzędzie służące do wyrażania opinii przez mieszkańców i uczestników procesu. Podkreślono, że taka rola formularzy została jednoznacznie określona zarówno podczas spotkań, jak i w zarządzeniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Zwrócił uwagę, że określenie procesu mianem eksperymentu może być mylące. W ocenie prowadzących jest to raczej przykład szerokiego, otwartego i innowacyjnego podejścia do dialogu społecznego, które ma umożliwić możliwie szerokie uwzględnienie opinii mieszkańców już na bardzo wczesnym etapie przygotowania inwestycji.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zadała pytanie w imieniu mieszkańców, terenów dotychczas nieobjętych konsultacjami, o dostępności map. Wskazała, że część materiałów udostępnia samodzielnie za pośrednictwem mediów społecznościowych, jednak nie wszyscy mieszkańcy mają do

nich dostęp. Zapytała, czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad mogłaby opublikować mapy na oficjalnej stronie internetowej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że jest to możliwe. Zadeklarowano publikację map na stronie internetowej zespołu, tak aby wszyscy zainteresowani mieszkańcy mogli uzyskać do nich bezpośredni dostęp.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Ponownie zaapelowała o wyłączenie całych korytarzy dla wariantów A-F, zgodnie z wypowiedzią Ministra Infrastruktury.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że nigdy nie padła deklaracja mówiąca o całkowitym wyłączeniu z analiz obszarów zajmowanych wcześniej przez te warianty. Powtórzono stanowisko, że warianty utraciły rekomendację, natomiast proces został cofnięty do etapu wyznaczania obszarów wyłączonych i ponownego analizowania całego badanego obszaru. Wskazano, że właśnie temu służy praca zespołu mająca zapewnić równoprawne traktowanie wszystkich potencjalnych obszarów przebiegu drogi. Ponownie zaznaczył, że nigdzie w przestrzeni nie było informacji o wyłączaniu całych korytarzy przebiegów A-F.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnicy X Swoszowice

Ponowił zgłoszony wcześniej wniosek dotyczący organizacji kolejnych spotkań. Przypomniat, że podczas poprzedniego posiedzenia apelował o to, aby finałowe spotkanie całego procesu nie odbywało się w Warszawie, lecz w regionie objętym analizą. Wskazał, że pozwoliłoby to na łatwiejszy udział mieszkańców, samorządowców oraz strony społecznej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że wniosek został odnotowany i nie został pominięty. Poinformował, że decyzja dotycząca lokalizacji ostatniego spotkania nie została jeszcze podjęta, jednak organizatorzy biorą pod uwagę zgłaszane postulaty i będą starali się je uwzględnić. Jednocześnie zapowiedział, że kolejne spotkanie na pewno odbędzie się jeszcze na terenie objętym prowadzonymi analizami.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Poinformował, że początkowo planował przedstawić własną prezentację, jednak ostatecznie zdecydował się z niej zrezygnować. Wyjaśnił, że zrezygnował z prezentowania przygotowanego materiału, ponieważ link do niego został już wcześniej udostępniony publicznie i wszyscy zainteresowani mogą się z nim samodzielnie zapoznać.

Dodał, że w ostatnim miesiącu do grupy współpracujących ekspertów dołączyły kolejne osoby reprezentujące różne części analizowanego obszaru, w tym Wieliczkę, Dobczyce, okolice Gdowa oraz tereny położone na zachód od Krakowa. Wskazał, że wspólnie analizowano postulaty i kryteria zgłaszane podczas prac zespołu, a wyniki tych analiz zostały podsumowane w udostępnionych materiałach. Podkreślił, że przygotowano również zestawienia dotyczące zgłaszanych postulatów, stopnia ich uwzględnienia oraz przyczyn odrzucenia części wniosków. W jego ocenie pozwala to uczestnikom procesu skupić się na najważniejszych zagadnieniach wymagających dalszej pracy.

Następnie przedstawił obserwacje wynikające z rozmów prowadzonych z mieszkańcami i osobami zaangażowanymi w proces konsultacyjny. Zwrócił uwagę na występujące, jego zdaniem, rozbieżności pomiędzy stanowiskami części samorządowców a opiniami mieszkańców. Wyraził przekonanie, że niektórzy samorządowcy prezentują własne stanowiska jako stanowiska całych społeczności lokalnych, podczas gdy w praktyce część mieszkańców wyraża odmienne oczekiwania. Wskazywał, że z rozmów prowadzonych przez jego środowisko wynika między innymi potrzeba poprawy dostępności komunikacyjnej oraz usprawnienia dojazdów do Krakowa i innych miejsc pracy.

Podkreślił, że mieszkańcy wielu miejscowości zmagają się z problemami komunikacyjnymi związanymi z codziennymi dojazdami, szczególnie w relacjach przebiegających przez zakopiankę i inne przeciążone ciągi drogowe. W jego ocenie kwestie te również powinny być brane pod uwagę podczas analizowania przyszłych rozwiązań transportowych. Zaznaczył, że przedstawiana przez niego grupa stara się analizować zagadnienie w sposób możliwie obiektywny, uwzględniając zarówno aspekty społeczne, techniczne, jak i ekonomiczne. Wyraził opinię, że proces decyzyjny nie powinien być podporządkowany wyłącznie bieżącym interesom politycznym ani oczekiwaniom związanym z przyszłymi wyborami samorządowymi.

Podkreślił również, że uczestnicy procesu posiadają kompetencje pozwalające na samodzielną ocenę przedstawianych informacji i dokumentów. Zaapelował, aby osoby występujące publicznie jako reprezentanci mieszkańców zastanowiły się, czy rzeczywiście odzwierciedlają stanowisko szerszej społeczności, czy jedynie własne interesy lub interesy określonych grup.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Na wstępie zaznaczył, że kwestia udziału w formularzach opinii powinna pozostać indywidualną decyzją każdego uczestnika procesu. Podkreślił, że każdy powinien samodzielnie ocenić, czy chce uczestniczyć w tym etapie konsultacji.

Jednocześnie zwrócił uwagę, że reprezentowane przez niego środowisko zgłosiło około dziesięciu propozycji podkategorii do grupy kryteriów ekonomicznych, jednak żadna z tych propozycji nie została uwzględniona. W jego ocenie budzi to wątpliwości co do

rzeczywistego zakresu uwzględniania postulatów strony społecznej i wpływa na ocenę transparentności procesu.

Następnie powrócił do kwestii aktualizowanych map i obszarów wyłączonych z analiz. Wskazał, że według jego wiedzy jedynym obszarem, który musi zostać wyłączony z analiz w sposób bezwzględny z przyczyn formalnoprawnych, jest strefa „A” uzdrowiska Swoszowice. Zaznaczył, że w przypadku pozostałych obszarów decyzja o ich wyłączeniu lub pozostawieniu w analizach należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dodał, że dodatkowymi obszarami objętymi szczególną ochroną mogą być tereny chronione na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody, takie jak rezerваты przyrody czy użytki ekologiczne. Jednocześnie zwrócił uwagę, że również w tych przypadkach obowiązujące przepisy nie zawsze oznaczają automatyczny i całkowity zakaz lokalizowania inwestycji infrastrukturalnych, dlatego sposób ich traktowania w analizie zależy od przyjętych założeń i decyzji inwestora.

Następnie odniósł się do kwestii obszarów wyłączonych z analiz. Wskazał, że zgodnie z jego interpretacją jedynie nieliczne obszary podlegają bezwzględnemu wyłączeniu z przyczyn formalnoprawnych. Zwrócił uwagę, że nawet na terenach objętych ochroną przyrodniczą realizacja inwestycji celu publicznego może być dopuszczalna w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych. W jego ocenie oznacza to, że o umieszczeniu danego obszaru na mapach terenów wyłączonych decydują przede wszystkim przyjęte założenia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Następnie ponowił pytanie dotyczące obszarów gospodarczych. Zwrócił uwagę, że część terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą pozostaje w znacznym stopniu niezabudowana i potencjalnie mogłaby zostać odtworzona w innych lokalizacjach. W związku z tym zapytał, dlaczego tego rodzaju obszary zostały objęte ochroną, podczas gdy niektóre obszary przyrodnicze, których odtworzenie jest niemożliwe, nie zostały wyłączone z analiz w takim samym stopniu. Podkreślił również, że ustawa o ochronie przyrody jednoznacznie wskazuje na potrzebę ochrony takich terenów.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Wyjaśniła, że decyzja o wyłączeniu poszczególnych obszarów wynika zarówno z analiz prowadzonych przez inwestora, jak i z licznych postulatów zgłaszanych przez stronę społeczną. Wskazano jako przykład szkoły, przedszkola i żłobki, które również teoretycznie mogłyby zostać odtworzone w innych lokalizacjach, jednak zostały objęte ochroną ze względu na swoje znaczenie społeczne. Przypomniano także, że w analizie uwzględniono kryteria odnoszące się do ważnych społecznie instytucji i budynków.

Odnosząc się do kwestii środowiskowych, ponownie podkreślono, że pełna ocena przyrodnicza zostanie przeprowadzona na etapie inwentaryzacji środowiskowej oraz przygotowywania materiałów do decyzji środowiskowej. W przypadku użytków

ekologicznych wyjaśniono, że obecne przepisy nie dają podstaw do automatycznego wyłączenia wszystkich takich terenów z analiz. Jednocześnie zaznaczono, że jeżeli będzie to możliwe, inwestor będzie dążył do ich omijania.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Ponownie wskazał, że potwierdza to jego wcześniejszą tezę, iż wyłączenie wielu obszarów nie wynika z obligatoryjnych wymogów prawnych, lecz z decyzji inwestora. Ponowił pytanie o zasadność obejmowania ochroną obszarów gospodarczych, które jego zdaniem można stosunkowo łatwo odtworzyć.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Wyjaśniła, że kwestia niezabudowanych terenów gospodarczych zostanie ponownie przeanalizowana. Podkreśliła jednak, że również takie obszary były przedmiotem licznych postulatów dotyczących ochrony miejsc pracy i funkcji gospodarczych. Zaznaczyła również, że ochrona użytków ekologicznych była wielokrotnie zgłaszana przez stronę społeczną i również została uwzględniona w analizach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Uzupełnił, że nawet w przypadku kolizji z obszarami przyrodniczymi inwestycje infrastrukturalne realizowane są przy zastosowaniu środków kompensacyjnych. Wyjaśniono, że podczas budowy dróg krajowych i autostrad przeznaczane są znaczne środki finansowe na działania kompensujące straty środowiskowe, a koszty tych działań są uwzględniane również w analizach ekonomicznych inwestycji.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Stwierdził, że jego zdaniem nie ma możliwości pełnego odtworzenia zniszczonych siedlisk przyrodniczych, dlatego nie zgadza się z przedstawioną argumentacją. Następnie przeszedł do kolejnych pytań dotyczących aktualizacji map.

Pierwsze pytanie dotyczyło nowo zdefiniowanej kategorii zabudowy oznaczonej numerem 130. Zwrócił uwagę, że według jego oceny na mapach nadal znajdują się obszary, które nie odpowiadają przyjętej definicji tej kategorii i poprosił o wyjaśnienie tej rozbieżności.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poprosił o wskazanie konkretnych lokalizacji, których dotyczy uwaga, aby możliwe było szczegółowe odniesienie się do zgłoszenia.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Wyjaśnił, że wszystkie te informacje zostały zawarte w piśmie przekazanym wcześniej do zespołu projektowego.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował analizę wskazanego pisma i przygotowanie odpowiedzi po jego szczegółowym przejrzeniu.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Zadał drugie pytanie dotyczące osiedli mieszkaniowych objętych ochroną na mapach. Zapytał, czy o ich wyłączeniu zdecydowała rzeczywista forma zabudowy, czy wyłącznie klasyfikacja wynikająca z nazwy funkcjonującej w bazach danych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że określenie „osiedle” pochodziło bezpośrednio z klasyfikacji zawartej w Bazie Danych Obiektów Topograficznych.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Uzupełniła, że były to jednostki zdefiniowane planistycznie jako osiedla mieszkaniowe, co stanowiło podstawę ich kwalifikacji w opracowaniu. Jednocześnie zaznaczyła, że kwestia ta była wcześniej przedmiotem uwag zgłaszanych przez uczestników procesu. Dodała, że część terenów oznaczonych wcześniej jako osiedla została zweryfikowana i ograniczona, między innymi na obszarze Skawiny. Jednocześnie zadeklarowała ponowną analizę wskazanych przypadków, jeśli istnieją wątpliwości co do zgodności oznaczeń z przyjętą definicją.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Wskazał, że nie na wszystkich mapach naniesiono poprawki.

Anna Gołębiowska, Zastępca Dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji

Dopytała o szczegóły, zaznaczając, że wnioski składane przez uczestników procesu są często wzajemnie sprzeczne. Część mieszkańców postuluje o rozszerzanie obszarów wyłączonych z trasowania, natomiast inni wnioskują o ograniczanie takich wyłączeń.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Podkreślił, że najważniejsze jest stosowanie jednolitych zasad we wszystkich gminach. Wskazał, że jeżeli określony typ zabudowy jest wyłączany z analiz w jednej miejscowości, to analogiczne obszary powinny być traktowane w ten sam sposób również w innych lokalizacjach.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Odnosząc się do kwestii ochrony uzdrowiska Swoszowice. Wyjaśniła, że wyłączenie stref B i C uzdrowiska nie wynika wyłącznie z uznaniowej decyzji inwestora, lecz posiada

podstawę prawną w ustawie uzdrowiskowej. Wskazała, że przepisy określają warunki, które muszą zostać spełnione dla realizacji drogi ekspresowej lub autostrady na terenach uzdrowiskowych. Jej zdaniem przesłanki te nie są spełnione, co w praktyce uniemożliwia realizację takiej inwestycji w tych strefach na etapie procedury środowiskowej. W związku z tym podkreśliła, że wyłączenie tych terenów nie jest przejawem dobrej woli inwestora, lecz konsekwencją obowiązujących przepisów.

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

Odniosła się do wcześniejszej dyskusji dotyczącej szkół i przedszkoli. Poinformowała, że jest autorką opracowania poświęconego tej problematyce. Podkreśliła, że choć ochrona środowiska jest bardzo istotna, równie ważna jest ochrona dzieci i przyszłych pokoleń. Wyraziła zadowolenie, że postulaty dotyczące ochrony szkół, przedszkoli i żłobków zostały uwzględnione przez inwestora. Jej zdaniem nie należy doprowadzać do sytuacji, w której ochrona pojedynczych elementów przyrodniczych skutkowałaby kierowaniem ruchu drogowego w pobliże największych skupisk zabudowy mieszkaniowej oraz placówek edukacyjnych.

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

Wyjaśnił kwestie związane z kryteriami ekonomicznymi zgłaszanymi przez stronę społeczną. Wskazano, że część proponowanych kryteriów nie została zakwalifikowana do grupy kryteriów ekonomicznych, ponieważ ich charakter uznano za społeczny lub funkcjonalny. Wyjaśniono, że kryteria ekonomiczne odnoszą się przede wszystkim do kosztów realizacji i wskaźników ekonomicznych inwestycji.

Podkreślono, że niektóre zgłaszane zagadnienia, choć ostatecznie wpływają na koszty przedsięwzięcia, dotyczą przede wszystkim ludzi, miejsc pracy czy funkcjonowania społeczności lokalnych i dlatego zostały zakwalifikowane do kategorii społecznych. Podał również przykład tuneli, które traktowane są jako kryterium funkcjonalno-techniczne, mimo że mają bezpośredni wpływ na koszty inwestycji. Wskazano, że każde kryterium można rozpatrywać z różnych perspektyw, jednak dla przejrzystości metodologii musi ono zostać przypisane do jednej głównej grupy.

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

Powróciła do postulatu zgłoszonego wcześniej przez stronę społeczną dotyczącego zapewnienia obiektywności procesu projektowego poprzez powołanie zespołu niezależnych ekspertów. Zwróciła uwagę, że w jej ocenie skład ekspertów uczestniczących w procesie koncentruje się głównie wokół specjalistów związanych z drogownictwem, geologią i geotechniką. Wskazała, że już w 2022 r. postulowała szersze spojrzenie na analizowany problem i powołanie zespołu obejmującego również ekspertów reprezentujących inne dziedziny, pozwalające na bardziej interdyscyplinarną

ocenę skutków planowanej inwestycji tj. urbanistów, planistów i architektów krajobrazu. Podała liczne przykłady, w jakich sytuacjach udział dodatkowych ekspertów miałby głęboki sens.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że nie ma planów rozszerzania zespołu ekspertów o inne branże.

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

Przedstawiła prezentację dotyczącą zagrożeń związanych z eksploatacją kopalń soli oraz wpływu wód podziemnych na stabilność górotworu. W trakcie wystąpienia przywołała historyczne przykłady awarii górniczych, które miały miejsce na terenach eksploatacji soli.

Omówiła przypadek awarii w Kopalni Soli „Wieliczka”, związanej z gwałtownym dopływem wód do wyrobisk górniczych. Wskazała, że pierwsze informacje o występowaniu wody w jednym z rejonów kopalni pojawiały się już wcześniej, jednak z czasem wielkość dopływu znacząco wzrosła. Przedstawiła przebieg zdarzeń, podczas których w krótkim czasie odnotowano wielokrotne zwiększenie ilości napływającej wody.

Wyjaśniła, że w wyniku tego zdarzenia wstrzymano ruch turystyczny w kopalni oraz rozpoczęto szeroko zakrojoną akcję zabezpieczającą. Zwróciła uwagę, że skutki awarii były obserwowane również na powierzchni terenu. Dochodziło do osiadania gruntu, szczególnie w rejonie klasztoru reformatów oraz infrastruktury kolejowej. Wskazała, że w pewnym momencie doszło do zapadnięcia torów kolejowych, co skutkowało zawieszeniem ruchu pociągów w kierunku Wieliczki.

Przedstawiła również dalszy rozwój sytuacji, obejmujący pojawianie się pęknięć na budynkach, uszkodzenia murów klasztornych oraz deformacje powierzchni terenu. Omówiła działania ratownicze prowadzone zarówno pod ziemią, jak i na powierzchni, których celem było opanowanie sytuacji oraz ograniczenie skutków napływu wody do wyrobisk.

Wyjaśniła, że jednym z podstawowych środków zabezpieczających było wykonanie specjalnej tamy izolującej zagrożony rejon kopalni. Podkreśliła, że proces uszczelniania i zabezpieczania wyrobisk był wieloletni i wymagał stosowania warstw materiałów uszczelniających, takich jak il, piasek i beton.

W dalszej części prezentacji wskazała, że kopalnie soli są szczególnie podatne na procesy ługowania, czyli rozpuszczania soli przez infiltrujące wody. Zwróciła uwagę, że zjawisko to stanowi jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla stabilności tego rodzaju obiektów górniczych.

Następnie omówiła drugi przykład, dotyczący katastrofy w kopalni soli w Wapnie. Wskazała, że awaria nastąpiła na skutek gwałtownego wtargnięcia słodkich wód do wyrobisk górniczych. Podkreśliła, że w przypadku złóż soli doptyw słodkiej wody stanowi szczególnie niebezpieczne zjawisko, prowadzące do intensywnego rozpuszczania górotworu solnego. Wyjaśniła, że bezpośrednią przyczyną katastrofy było powstanie połączeń hydraulicznych pomiędzy wyrobiskami a otaczającymi warstwami wodonośnymi. W efekcie doszło do szybkiego zalewania kopalni oraz wystąpienia licznych deformacji powierzchni terenu. Wskazała, że konsekwencją zdarzenia było pojawienie się zapadlisk oraz innych szkód geologicznych, które stały się symbolem zagrożeń związanych z eksploatacją złóż soli.

Prelegentka podkreśliła, że przypadek Wapna jest do dziś przywoływany jako jeden z najbardziej dramatycznych przykładów skutków utraty szczelności górotworu w kopalni soli. Cała prezentacja miała na celu zobrazowanie mechanizmów powstawania zagrożeń hydrogeologicznych na terenach związanych z eksploatacją soli oraz zwrócenie uwagi na potencjalne skutki ingerencji w obszary cechujące się skomplikowanymi warunkami geologicznymi.

W ramach prezentacji przedstawiła przykłady historycznych zagrożeń związanych z funkcjonowaniem kopalń soli oraz skutkami niekontrolowanych doptywów wód podziemnych do wyrobisk górniczych.

Prelegentka kontynuowała prezentację dotyczącą zagrożeń związanych z eksploatacją złóż soli i skutkami niekontrolowanego doptywu wód do wyrobisk górniczych.

Zwróciła uwagę, że skutki takich zdarzeń mogą ujawniać się jeszcze wiele lat po zakończeniu eksploatacji. Wskazała, że nawet kilkadziesiąt lat po zatopieniu kopalni w różnych miejscach mogą pojawiać się nowe deformacje terenu, aktywowane przez intensywne opady, roztopy lub zmiany warunków hydrogeologicznych. W jej ocenie świadczy to o długotrwałym i dynamicznym charakterze procesów zachodzących w górotworze po eksploatacji soli.

Następnie przeszła do omówienia sytuacji w rejonie Baryczy oraz Wieliczki. Wskazała na obszary związane z dawną eksploatacją soli oraz istniejącą infrastrukturą hydrotechniczną i monitoringową. Podkreśliła, że teren ten jest stale obserwowany z uwagi na możliwe przemieszczenia gruntu i zagrożenia hydrogeologiczne.

Odwołała się również do działań zabezpieczających prowadzonych w Kopalni Soli „Wieliczka” po wystąpieniu zagrożeń wodnych. Wyjaśniła, że część wyrobisk została celowo zatopiona i wyłączona z użytkowania, ponieważ dalsze utrzymywanie ich w bezpiecznym stanie nie było uzasadnione technicznie ani ekonomicznie. Wskazała, że wykonano liczne odwierty i systemy zabezpieczeń mające ograniczyć przenikanie wód oraz ustabilizować sytuację w górotworze.

Podkreśliła skalę przeprowadzonych prac zabezpieczających oraz złożoność warunków geologicznych występujących w obszarze dawnych wyrobisk solnych. Zwróciła uwagę, że dokładne rozpoznanie wszystkich pustek poeksploatacyjnych jest bardzo trudne ze względu na ich liczbę, rozmiary i skomplikowaną geometrię.

W dalszej części prezentacji przywołała przykład katastrofy w stanie Luizjana w Stanach Zjednoczonych. Wyjaśniła, że podczas poszukiwań ropy naftowej wykonano odwiert, który połączył się z pustkami w złożu soli. W rezultacie doszło do gwałtownego przepływu wód i powstania ogromnego wiru wodnego.

Według przedstawionego opisu do wnętrza powstałej pustki zostały wciągnięte platformy wiertnicze, barki oraz inne elementy infrastruktury znajdujące się na powierzchni. Wydarzenie to zostało przywołane jako przykład potencjalnie bardzo gwałtownych skutków naruszenia struktury złoża soli oraz połączenia go z systemem wód powierzchniowych.

Następnie przedstawiła wizualizacje i modele pustek poeksploatacyjnych znajdujących się w obrębie złóż soli. Wskazała, że wykonane przez naukowców modele przestrzenne pokazują rozmiary oraz złożoność tych struktur. Jej zdaniem porównanie rzeczywistych zdarzeń z modelami geologicznymi potwierdza skalę procesów zachodzących w górotworze solnym.

Podsumowując prezentację, podkreśliła, że eksploatacja soli pozostawia po sobie rozległe pustki i trwałe zmiany w strukturze geologicznej podłoża. W jej ocenie przykłady z Wieliczki, Wapna oraz Luizjany pokazują, że ingerencja w takie obszary wymaga szczególnej ostrożności oraz uwzględnienia długoterminowych zagrożeń hydrogeologicznych i geotechnicznych.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Odnosząc się do wcześniejszej dyskusji dotyczącej obszarów wyłączonych z analiz, wyjaśnił, że jego wcześniejsza wypowiedź nie miała na celu podważania znaczenia szkół, stref uzdrowiskowych ani innych obszarów objętych ochroną. Podkreślił, że uważa ich uwzględnienie na mapach za zasadne i potrzebne. Zaznaczył, że jego intencją było jedynie wskazanie, iż ostateczna decyzja dotycząca umieszczania określonych obszarów na mapach ochronnych należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W jego ocenie oznacza to, że inwestor posiada możliwość podejmowania decyzji o objęciu ochroną także innych terenów, w tym obszarów cennych przyrodniczo, jeśli uzna to za uzasadnione.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że rzeczywiście ostateczne decyzje dotyczące zawartości map podejmuje inwestor, jednak są one efektem wielomiesięcznych rozmów oraz postulatów zgłaszanych przez stronę społeczną. Zaznaczono, że uwagi dotyczące ochrony terenów

przyrodniczych są rozumiane i będą uwzględniane w dalszych analizach. Jednocześnie przypomniano, że szczegółowa ocena tych obszarów nastąpi na kolejnych etapach prac, w ramach analiz środowiskowych i procedur związanych z oceną oddziaływania na środowisko. Wskazano również, że obecnie brak jest przesłanek formalnych pozwalających na automatyczne wyłączenie wszystkich użytków ekologicznych czy innych obszarów przyrodniczych z analiz projektowych. Podkreślono, że w ramach innych inwestycji drogowych przejścia przez takie obszary bywają dopuszczane przy zastosowaniu odpowiednich środków ochronnych i kompensacyjnych.

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

Zadała pytanie o potencjalny 7 wariant S7, powołując się na wypowiedź jednego z ministrów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że część sformułowań używanych publicznie przez przedstawicieli administracji mogła mieć charakter skrótu myślowego. Podkreślono, że celem całego procesu pozostaje wyłonienie jednego wariantu rekomendowanego do dalszych prac, jednak na obecnym etapie trwa dopiero wybór wariantów, które zostaną poddane dalszym analizom w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego.

Przypomniał również harmonogram prac przewidujący przygotowanie kolejnych rekomendacji na przełomie października i listopada. Wskazał, że działania prowadzone są zgodnie z wcześniej przyjętym planem oraz uzgodnieniami z Ministerstwem Infrastruktury.

Wioletta Filar-Figłarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Ponownie przywołała publiczną wypowiedź wicepremiera dotyczącą wariantów A-F. Odtworzyła fragment wypowiedzi, w której stwierdzono, że żaden z sześciu przedstawionych wariantów nie zasługuje na akceptację oraz że głos protestujących mieszkańców powinien zostać wysłuchany.

W jej ocenie przywołana wypowiedź potwierdziła stanowisko mieszkańców, że ich sprzeciw wobec przebiegu trasy został uznany za zasadny. Podkreśliła, że jej zdaniem obecne działania przeczą temu przekazowi, ponieważ analizowane są nadal te same obszary.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Stwierdził, że przytoczona wypowiedź nie zawierała także deklaracji całkowitego wyłączenia terenów objętych wcześniejszymi wariantami z dalszych analiz. Podkreślił, że Generalna Dyrekcja realizuje podejście zgodne z komunikowanym wcześniej stanowiskiem, czyli odstąpieniem od rekomendowania wariantów A-F oraz rozpoczęciem nowego etapu prac przy współudziale strony społecznej.

Agnieszka Miąsko, Komitet społeczny „NIE DLA S7 PRZEZ SYGNECZÓW”

Przyznała, że również jest zaskoczona utrzymywaniem w analizach południowego korytarza przebiegu drogi. Podkreśliła, że choć nie mieszka bezpośrednio na obszarze wcześniejszych wariantów, aktywnie uczestniczyła w pracach zespołu. Następnie zwróciła uwagę na niewielką odległość pomiędzy uzdrowiskiem Swoszowice a Kopalnią Soli „Wieliczka”, która według wykonanych przez nią pomiarów wynosi około 8 km. Wskazała, że na tym obszarze wcześniej wyznaczono sześć wariantów przebiegu trasy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Skorygował sposób przedstawienia tych danych, wyjaśniając, że wcześniejsze warianty nie były rozmieszczone równomiernie na całej szerokości tego obszaru, lecz w znacznej części przebiegały przez zbliżone korytarze. W związku z tym uznano przedstawione porównanie za mogące prowadzić do błędnych wniosków.

Agnieszka Miąsko, Komitet społeczny „NIE DLA S7 PRZEZ SYGNECZÓW”

Kontynuowała swoją argumentację, wskazując, że skoro wcześniej opracowane warianty miały reprezentować najlepsze dostępne przebiegi na tym terenie, to oznacza, że analizowany obszar został już bardzo szczegółowo przetestowany pod kątem możliwości lokalizacji drogi. W jej ocenie trudno będzie obecnie wyznaczyć kolejne warianty, które jednocześnie zapewnią większą akceptację społeczną oraz będą powodować mniej wyburzeń i konfliktów przestrzennych. W ten sposób podważała zasadność ponownego koncentrowania prac projektowych w tym samym korytarzu przestrzennym.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przyznał, że zadanie jest bardzo trudne. Jednocześnie podkreślił, że celem prac zespołu jest równe traktowanie wszystkich analizowanych obszarów. Zaznaczył, że inwestor nie zamierza z góry preferować żadnego kierunku przebiegu trasy, lecz chce prowadzić analizy w sposób obiektywny, transparentny i oparty na jednolitych zasadach.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Odniosła się do kwestii społecznej akceptacji wcześniejszych wariantów A-F. Zwróciła uwagę, że protesty społeczne były naturalną konsekwencją braku akceptacji dla tych rozwiązań. Jednocześnie przypomniała, że część społeczności lokalnych nie uczestniczyła wcześniej bezpośrednio w konsultacjach dotyczących tych wariantów.

Wskazała, że mieszkańcy obszarów położonych na wschód od Krakowa również wyrażali sprzeciw wobec inwestycji. Przywołała informacje o akcjach społecznych, w ramach których zebrano tysiące podpisów (ok. 16 tys. głosów) pod petycjami przeciwko planowanym przebiegom drogi. Jej zdaniem świadczy to o tym, że sprzeciw społeczny występował nie tylko na terenach objętych wcześniejszymi wariantami po stronie zachodniej, lecz także w innych częściach analizowanego obszaru.

Odnosząc się do wcześniejszej wypowiedzi Violetty Filar-Figlarskiej, przyznała, że rozumie jej rozczarowanie związane z interpretacją decyzji o utracie rekomendacji przez warianty A-F. Wspomniała, że mieszkańcy terenów związanych z wariantem rozpoczynającym się od węzła Biezanów również odbierali wcześniejsze komunikaty jako sygnał odejścia od analizowania tego przebiegu. Przypomniała, że argumentowano wówczas między innymi dużą liczbą wyburzeń, wysokie koszty realizacji oraz ograniczoną skuteczność takiego rozwiązania w rozwiązywaniu problemów transportowych.

Podkreśliła, że pomimo tych odczuć uczestnicy reprezentowanego przez nią środowiska starają się aktywnie uczestniczyć w pracach zespołu oraz przedstawiać swoje argumenty w sposób merytoryczny, choć mają poczucie, że na tych spotkaniach w ogóle nie powinno ich być.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Po zakończeniu dyskusji prowadzący podziękował wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniu oraz za zgłoszone uwagi i opinie. Podziękowano również osobom uczestniczącym zdalnie za śledzenie prac zespołu.

Poinformował, że kolejne spotkanie zaplanowano na październik. Zapowiedział przekazanie szczegółowych informacji organizacyjnych przed terminem spotkania oraz przypomniano o możliwości bieżącego kontaktu z zespołem za pośrednictwem udostępnionego kanału komunikacji.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Po oficjalnym zakończeniu spotkania zadał jeszcze pytanie dotyczące planowanego na późniejszy termin wyboru wariantów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że podczas kolejnego etapu prac mają zostać przedstawione wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej. Podkreślił, że decyzje będą podejmowane między innymi na podstawie opinii przekazanych przez uczestników w formularzach.

Zaznaczył, że formularze umożliwiają wskazanie preferencji dotyczących liczby wariantów kierowanych do dalszych analiz oraz oceny poszczególnych rozwiązań. Wyjaśnił, że wyniki ankiet i formularzy będą jednym z elementów uwzględnianych przy formułowaniu rekomendacji dotyczących dalszego przebiegu procesu projektowego.

Na zakończenie ponownie podziękowano wszystkim uczestnikom za udział w spotkaniu i zakończono obrady o godzinie 15:40.