Biuro Sekretarza **Wieliczka, 28.07.2026 r.**

Znak: BSE.530.2.2026

Sz. P. Paweł Woźniak
p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00 - 874 Warszawa

Dotyczy: Przedłożenia formularza opinii dotyczącego kryteriów i podkryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 w województwie małopolskim, zawierającego stanowisko Miasta i Gminy Wieliczka o całkowitym wyłączeniu obszaru Gminy z dalszych prac projektowych.

Szanowni Państwo,

Działając w imieniu Miasta i Gminy Wieliczka, w związku z przekazanymi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad formularzami opinii dotyczącymi kryteriów głównych oraz podkryteriów w grupach społecznych, środowiskowych, ekonomicznych i funkcjonalno-technicznych dla wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego, niniejszym informujemy, że Miasto i Gmina Wieliczka nie będzie uczestniczyć w procedurze ich wypełniania i przedkłada pismo zawierające opinię.

Decyzja ta ma charakter w pełni przemyślany, merytoryczny i odpowiedzialny. Wynika ona nie z odmowy dialogu, lecz z konieczności ochrony interesu publicznego wspólnoty samorządowej Miasta i Gminy Wieliczka, ochrony jej ładu przestrzennego, bezpieczeństwa mieszkańców, zasobów środowiskowych, dziedzictwa kulturowego i górniczego oraz z potrzeby zachowania elementarnych standardów rzetelności, przejrzystości i ekwiwalentności proceduralnej w tak doniosłym procesie inwestycyjnym.

Miasto i Gmina Wieliczka od początku postępowania zajmuje stanowisko jednoznaczne i konsekwentne: obszar Miasta i Gminy Wieliczka powinien zostać całkowicie wyłączony z jakichkolwiek prac projektowych dotyczących nowego przebiegu drogi ekspresowej S7. Stanowisko to było wielokrotnie przedstawiane w kierowanej korespondencji, podczas spotkań, w materiałach przekazywanych inwestorowi oraz w wypowiedziach przedstawicieli Gminy w toku prac Zespołu.

W tej sytuacji, udział Miasta i Gminy Wieliczka w wypełnianiu formularzy prowadziłby do powstania nieuprawnionego wrażenia, że Gmina akceptuje samą zasadę dalszego procedowania wariantów przebiegu S7 przez jej teren i wnosi jedynie o odpowiednie uwzględnienie określonych kryteriów oceny. Taki wniosek byłby niezgodny z rzeczywistym stanowiskiem Gminy, a zarazem mógłby zostać wykorzystany jako argument proceduralny na rzecz dalszego legitymizowania analiz prowadzonych dla wariantów ingerujących w obszar Miasta i Gminy Wieliczka.

1. Formularze nie odpowiadają rzeczywistemu przedmiotowi stanowiska Miasta i Gminy Wieliczka

Formularze przedstawione przez GDDKiA nie służą odpowiedzi na pytanie zasadnicze, tj. czy obszar Miasta i Gminy Wieliczka powinien być w ogóle objęty dalszymi pracami projektowymi. Zgodnie z wyjaśnieniami przedstawicieli GDDKiA formularze mają służyć zebraniu opinii co do doboru kryteriów i przypisania im wag, a następnie przygotowaniu raportu i rekomendacji dla Generalnego Dyrektora.

Podczas posiedzeń Zespołu wprost wskazano, że Zespół ma charakter opiniodawczy, decyzje należą do GDDKiA, a formularze nie przesądzają o wyniku procesu, lecz jedynie stanowią materiał do dalszego opracowania rekomendacji metodologicznych.

Tymczasem stanowisko Miasta i Gminy Wieliczka nie dotyczy relatywnej wagi podkryteriów ani ich porządkowania w ramach poszczególnych grup. Stanowisko Gminy dotyczy kwestii pierwotnej i nadrzędnej, a mianowicie braku dopuszczalności prowadzenia jakichkolwiek dalszych prac projektowych przez jej teren. Formularze nie zawierają mechanizmu pozwalającego wyrazić takie stanowisko w sposób pełny, jednoznaczny i prawnie niebudzący wątpliwości.

W konsekwencji ich wypełnienie oznaczałoby w praktyce wejście przez Gminę w rolę współtwórcy metodologii selekcji wariantów, których zasadność sama Gmina kwestionuje co do zasady. Na taki skutek Miasto i Gmina Wieliczka zgodzić się nie może.

2. Formularze nie dają gwarancji uwzględnienia zgłoszonych przez Gminę uwag i postulatów

Z przebiegu prac Zespołu wynika, że propozycje kryteriów i podkryteriów zgłaszane przez uczestników podlegają selekcji przez GDDKiA według kryterium mierzalności, obiektywnej weryfikowalności oraz przydatności do analizy matematycznej. W praktyce oznacza to, że ostateczny zakres tego, co znajdzie się w formularzu i później w analizie, pozostaje zależny od jednostronnej oceny inwestora.

Jednocześnie podczas posiedzeń wielokrotnie wskazywano, że nie wszystkie postulaty strony społecznej mogą zostać uwzględnione, część z nich jest uznawana za niemierzalne, część za powielające inne kryteria, a część ma być rozważana dopiero na dalszych etapach. Oznacza to, że samorząd uczestniczący w procedurze formularzowej nie ma pewności ani co do pełnego zakresu analizowanych kryteriów, ani co do sposobu uwzględnienia swoich uwag, ani co do znaczenia końcowego przekazanej opinii.

Z punktu widzenia Miasta i Gminy Wieliczka jest to wada fundamentalna. Skoro od miesięcy przekazywane są GDDKiA szczegółowe uwagi dotyczące obszarów do bezwzględnego wyłączenia, uwarunkowań geologicznych, górniczych, dziedzictwa kulturowego, zabudowy mieszkaniowej oraz skutków społecznych i przestrzennych, to obecnie oczekiwanie, aby Gmina wyrażała swoje stanowisko wyłącznie poprzez rozproszone punktowanie podkryteriów, nie może być uznane za procedurę równoważną wobec rzeczywistego przedstawienia i rozpatrzenia jej zasadniczego stanowiska.

3. Formularze stwarzają ryzyko instrumentalnego wykorzystania stanowiska Gminy

Szczególnie istotne jest to, że przedstawiony mechanizm opiniowania prowadzi do rozbicia całościowego stanowiska Gminy na szereg cząstkowych odpowiedzi odnoszących się do poszczególnych podkryteriów. W takiej formule łatwo doprowadzić do sytuacji, w której finalny wynik analizy zostanie ukształtowany nie przez rzeczywisty ciężar argumentów publicznych, lecz przez technikę agregacji punktów, normalizacji wag, doboru podkryteriów oraz relacje między grupami kryteriów.

W materiałach GDDKiA oraz w trakcie posiedzeń wskazywano, że analiza ma mieć charakter wielokryterialny i opierać się na przypisaniu wag zarówno kryteriom głównym, jak i podkryteriom. Jednocześnie sami uczestnicy posiedzeń podnosili, że rozdrobnienie kryteriów społecznych przy niewielkiej liczbie kryteriów ekonomicznych lub technicznych może prowadzić do relatywnego osłabienia wagi argumentów społecznych, nawet przy deklaratywnie wysokiej wadze całej grupy społecznej.

Obawy te nie mają charakteru hipotetycznego, lecz wynikają wprost z dyskusji prowadzonych podczas posiedzeń Zespołu. Wielokrotnie zwracano uwagę, że zwiększanie liczby podkryteriów w jednej grupie może osłabiać siłę każdego z nich, zaś konstrukcja metodologii może w praktyce sprzyjać rozwiązaniom ekonomicznie lub technicznie korzystniejszym, mimo ich głębokiej nieakceptowalności społecznej i przestrzennej.

Dla Miasta i Gminy Wieliczka ryzyko to ma znaczenie szczególne. W przypadku obszaru o tak wysokim stopniu wrażliwości przestrzennej, historycznej, górniczej i społecznej nie może dojść do sytuacji, w której zasadniczy postulat całkowitego wyłączenia gminy zostanie rozproszony w systemie punktowym, a następnie przedstawiony jako jeden z wielu elementów składowych zbiorczej oceny.

4. Nadal brak jest stanu pewności co do pełnego zakresu obszarów wyłączonych i danych wejściowych

W toku posiedzeń wielokrotnie potwierdzano, że mapy obszarów wyłączonych są aktualizowane, dane są uzupełniane, klasyfikacja obiektów podlega korektom, a kolejne elementy zgłaszane przez samorządy i mieszkańców są dopiero weryfikowane. Przedstawiciele GDDKiA wskazywali również, że proces ten ma charakter ciągły, a część podkryteriów lub danych będzie doprecyzowywana na dalszych etapach.

Nie można zaakceptować sytuacji, w której oczekuje się od Gminy zajęcia stanowiska w ramach sformalizowanego formularza, podczas gdy materiał wyjściowy do analizy pozostaje nadal otwarty, zmienny i nieostateczny. Ocena kryteriów i podkryteriów bez uprzedniego definitywnego przesądzenia, jakie tereny są bezwzględnie wyłączone z projektowania, jest obarczona wadą metodologiczną i proceduralną.

Sama GDDKiA wskazywała, że znaczna część zmian w mapach nastąpiła pod wpływem uwag zgłaszanych przez stronę społeczną i samorządową, w tym w odniesieniu do terenów Wieliczki, stref uzdrowiskowych, obszarów górniczych oraz innych terenów wrażliwych. Oznacza to, że materiały wejściowe nie były kompletne w chwili inicjowania prac nad formularzami, a zatem udział Gminy w ich wypełnianiu prowadziłby do opiniowania procesu opartego na danych nieustabilizowanych.

5. Konstrukcja kryteriów ekonomicznych może w sposób nieproporcjonalny wpływać na wynik końcowy analizy

Miasto i Gmina Wieliczka zwraca uwagę, że proponowany układ kryteriów i podkryteriów nie zachowuje rzeczywistej równowagi pomiędzy poszczególnymi grupami ocen. Kryteria społeczne, środowiskowe oraz funkcjonalno-techniczne są rozbijane na liczne szczegółowe podkryteria, natomiast kryteria ekonomiczne mają charakter bardziej skondensowany i syntetyczny.

Taka konstrukcja rodzi istotne ryzyko metodologiczne. W sytuacji, gdy jedna grupa kryteriów obejmuje wiele rozdrobnionych elementów cząstkowych, a inna grupa pozostaje ujęta w sposób bardziej ogólny, zbiorczy i kosztowo-korzyściowy, może dojść do nieproporcjonalnego wzmocnienia znaczenia kryteriów ekonomicznych w końcowym wyniku analizy.

W praktyce oznacza to, że mimo licznych i poważnych zastrzeżeń społecznych, środowiskowych oraz przestrzennych, ostateczny rezultat może zostać przesądzony przez syntetycznie ujmowane wskaźniki ekonomiczne, w szczególności w formule koszt–korzyść, która z natury rzeczy jest najbliższa interesowi inwestora. Taki model może prowadzić do sytuacji, w której rozproszone negatywne skutki dla mieszkańców,

dziedzictwa, ładu przestrzennego i środowiska nie będą miały porównywalnej siły oddziaływania jak jeden ogólny, korzystny dla GDDKiA wynik ekonomiczny.

W ocenie Miasta i Gminy Wieliczka właśnie w tym tkwi zasadnicza wada przedstawionego podejścia. Im większe rozdrobnienie kryteriów społecznych i środowiskowych, tym łatwiej osłabić wagę każdego z nich z osobna. Jednocześnie bardziej zwarte ujęcie kryteriów ekonomicznych może sprawić, że w ogólnym rozrachunku będą one miały charakter decydujący, zwłaszcza jeśli analiza będzie prowadzona w taki sposób, aby wykazać przewagę wariantu korzystniejszego z perspektywy kosztów realizacji, efektywności ekonomicznej lub bilansu korzyści po stronie inwestora.

Miasto i Gmina Wieliczka nie może zaakceptować udziału w procedurze, w której konstrukcja formularzy i sposób grupowania kryteriów już na poziomie metodologicznym stwarzają możliwość uprzywilejowania kryteriów ekonomicznych względem rzeczywistych kosztów społecznych, środowiskowych i przestrzennych ponoszonych przez wspólnotę samorządową. W tak wrażliwej sprawie układ kryteriów powinien eliminować, a nie pogłębiać ryzyko, że końcowy wynik zostanie zdeterminowany przez rachunek korzystny przede wszystkim dla GDDKiA.

6. Szczególne uwarunkowania Miasta i Gminy Wieliczka uzasadniają pełne wyłączenie jej z dalszych analiz

Materiały przekazane przez Gminę oraz inne dokumenty zgromadzone w sprawie wskazują na wyjątkowy, wielowarstwowy charakter ograniczeń występujących na terenie Miasta i Gminy Wieliczka. Obejmują one w szczególności dziedzictwo związane z Kopalnią Soli Wieliczka, obszary historyczne i górnicze, zagrożenia geologiczne i hydrogeologiczne, rozległą zabudowę mieszkaniową, obiekty użyteczności publicznej, cenne krajobrazy oraz zaawansowane procesy urbanizacyjne.

W materiałach z posiedzeń potwierdzano już, że z analiz wyłączane były i powinny być m.in. obszary związane z dawnymi wyrobiskami górniczymi Kopalni Wieliczka, a także dalsze obszary wskazywane przez samorządy jako bezwzględnie wymagające ochrony. Skoro zatem sam inwestor uznaje istnienie tak istotnych ograniczeń na tym terenie, to logiczną konsekwencją powinno być nie dalsze rozdrabnianie oceny na formularze, lecz pełne przyjęcie wniosku o wyłączenie Miasta i Gminy Wieliczka z prac projektowych.

Należy podkreślić, że w przypadku Miasta i Gminy Wieliczka nie chodzi o zwykłą kolizję inwestycji drogowej z pojedynczymi obiektami. Chodzi o kolizję z całym złożonym układem funkcjonalnym, społecznym, górniczym, kulturowym i przestrzennym, którego nie sposób rzetelnie zredukować do szeregu cząstkowych punktacji. Obszar Miasta i Gminy Wieliczka zawiera zagrożenia niepoddające się modelowaniu projektowemu i należy w tym przypadku bezwzględnie zastosować zasadę przezorności.

7. Wypełnienie formularzy mogłoby zostać odczytane jako zgoda na procedowanie wariantów przez teren Gminy

Miasto i Gmina Wieliczka musi działać w sposób jednoznaczny i nienarażający jej na późniejsze zarzuty, że uczestniczyła w procedurze, której skutkiem było współtworzenie podstaw do dalszej analizy wariantów przebiegających przez jej teren. Z przebiegu posiedzeń wynika, że wyniki formularzy mają zostać ujęte w raporcie z prac Zespołu oraz służyć przygotowaniu rekomendacji dla Generalnego Dyrektora.

W tej sytuacji samo przystąpienie do wypełnienia formularzy mogłoby zostać w przyszłości przedstawione jako dowód, że Gmina nie kwestionowała co do zasady dalszego prowadzenia prac projektowych przez jej obszar, lecz jedynie zabiegała o odpowiedni dobór kryteriów. Taka interpretacja byłaby dla Miasta i Gminy Wieliczka nie do przyjęcia, ponieważ pozostawałaby w sprzeczności z konsekwentnie podnoszonym postulatem całkowitego wyłączenia gminy z analizowanych przebiegów.

8. Oczekiwane działania po stronie GDDKiA

W związku z powyższym Miasto i Gmina Wieliczka wnosi o:

1. przyjęcie do wiadomości, że Miasto i Gmina Wieliczka nie wypełni formularzy opinii dotyczących kryteriów i podkryteriów wyboru wariantu S7;
2. potraktowanie niniejszego pisma jako formalnego i kompletnego stanowiska Miasta i Gminy Wieliczka w sprawie dalszego procedowania inwestycji;
3. jednoznaczne potwierdzenie, że brak wypełnienia formularzy przez Miasto i Gminę Wieliczka nie będzie interpretowany jako brak stanowiska, rezygnacja z udziału w sprawie ani zgoda dorozumiana na dalsze prowadzenie prac projektowych przez teren gminy;
4. ujęcie w całości stanowiska Miasta i Gminy Wieliczka w raporcie z prac Zespołu oraz we wszystkich materiałach przedkładanych Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;
5. przedstawienie pisemnej informacji, w jaki sposób dotychczas przekazane przez Miasto i Gminę Wieliczka uwagi, mapy, wykazy obiektów i postulaty zostały uwzględnione albo z jakich przyczyn nie zostały uwzględnione;
6. potwierdzenie całkowitego wyłączenia Miasta i Gminy Wieliczka z wszelkich dalszych prac projektowych dotyczących wyznaczania wariantów nowego przebiegu drogi ekspresowej S7;

7. w przypadku odmowy uwzględnienia powyższego postulatu, przedstawienie pełnego, szczegółowego i udokumentowanego uzasadnienia obejmującego aspekty społeczne, środowiskowe, ekonomiczne, techniczne, geologiczne, górnicze, konserwatorskie i planistyczne oraz potraktowanie niniejszego pisma jako wyrażenie opinii na temat obecnego procesu i pracy Zespołu.

9. Końcowe stanowisko Miasta i Gminy Wieliczka

Miasto i Gmina Wieliczka nie uchyla się od dialogu i nie odmawia udziału w sprawach publicznych. Przeciwnie, od początku aktywnie i merytorycznie uczestniczy w procesie, przekazując inwestorowi szczegółowe materiały, uwagi i argumenty. Granicą dalszego udziału samorządu jest jednak moment, w którym proponowane narzędzie partycypacji nie pozwala już wyrazić stanowiska rzeczywistego, a zamiast tego może zostać użyte do osłabienia lub relatywizacji zasadniczego sprzeciwu Gminy.

Wypełnienie formularzy w obecnym kształcie nie daje Miastu i Gminie Wieliczka żadnej pewności, że jej postulaty zostaną uwzględnione. Co więcej, stwarza realne ryzyko, że stanowisko Gminy zostanie rozproszone na szereg fragmentarycznych odpowiedzi, a następnie przetworzone w sposób prowadzący do wyników sprzecznych z interesem mieszkańców i z konsekwentnie podtrzymywanym żądaniem całkowitego wyłączenia Miasta i Gminy Wieliczka z dalszych prac projektowych.

Z tych przyczyn Miasto i Gmina Wieliczka podtrzymuje stanowisko, że jedynym rozwiązaniem odpowiadającym zasadzie rzetelności, proporcjonalności, poszanowania interesu wspólnoty samorządowej oraz rzeczywistego uwzględnienia zgłoszonych uwag jest całkowite wyłączenie obszaru Miasta i Gminy Wieliczka z jakichkolwiek dalszych prac projektowych dotyczących nowego przebiegu drogi ekspresowej S7.

Z wyrazami szacunku

Lucjan Rówiński
Zastępca Burmistrza ds. Społecznych
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a

Do wiadomości:

1. Sz. P. Maciej Ostrowski

   Dyrektor GDDKiA Oddziału w Krakowie

2. Sz. P. Dariusz Klimczak

   Minister Infrastruktury

3. Sz. P. Krzysztof Jan Klęczar

   Wojewoda Małopolski

4. Sz. P. Piotr Chmielarczyk

   Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

5. Sz. P. Bożena Żelazowska

   Sekretarz Stanu Generalny Konserwator Zabytków

IF.7211.1.2025 Świątniki Górne, 31.07.2026 r.

Pan
Paweł Woźniak
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00 - 874 Warszawa

Dotyczy: stanowiska Gminy Świątniki Górne w sprawie formularza opinii dotyczącego kryteriów i wag oceny wariantów drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków - Myślenice oraz zastrzeżeń do założeń Wielokryterialnej Analizy Porównawczej (WAP).

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na przekazany Gminie Świątniki Górne „Formularz opinii w zakresie kryteriów i wag" dotyczący przygotowania wielokryterialnej analizy porównawczej wariantów drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków - Myślenice, a także w nawiązaniu do prac Zespołu S7 na obszarze województwa małopolskiego, Gmina Świątniki Górne przekazuje wypełniony formularz wraz z niniejszym stanowiskiem i zastrzeżeniami.

Formularz został wypełniony wyłącznie w celu ochrony interesu wspólnoty samorządowej oraz zachowania możliwości oddziaływania na proces przygotowania inwestycji. Gmina podtrzymuje zasadnicze zastrzeżenia do zamkniętej konstrukcji formularza, kompletności katalogu kryteriów, sposobu ustalania wag oraz proponowanej metody agregacji ocen.

Złożenie formularza nie może być interpretowane jako akceptacja potrzeby realizacji inwestycji w przedstawionym modelu, przyjętej metodyki WAP, kompletności lub aktualności danych, katalogu obszarów przeznaczonych do bezwarunkowego ominięcia ani jakiegokolwiek obecnego lub przyszłego wariantu przebiegu S7. Formularz należy rozpatrywać wyłącznie łącznie z niniejszym pismem, stanowiącym

jego integralne uzupełnienie. Gmina zastrzega prawo do kwestionowania metodologii, danych, wyników analiz i dalszych rozstrzygnięć na wszystkich właściwych etapach.

Niniejsze stanowisko jest składane w ramach wykonywania zadań własnych gminy dotyczących w szczególności ładu przestrzennego, ochrony środowiska i przyrody, gospodarki wodnej, dróg gminnych, ochrony zdrowia, edukacji, pomocy społecznej, kultury, ochrony zabytków, terenów rekreacyjnych, bezpieczeństwa mieszkańców oraz utrzymania obiektów użyteczności publicznej (art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym). Gminę reprezentuje Burmistrz na podstawie art. 31 tej ustawy.

Prace Zespołu i obecny formularz mają charakter przeddecyzyjny i opiniodawczy. Nie stanowią one postępowania wymagającego udziału społeczeństwa w rozumieniu art. 29-37 ustawy ooś i nie mogą zastąpić formalnego udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ocenie Gminy formularz nie zapewnia pełnego i swobodnego przedstawienia stanowiska przez samorządy oraz stronę społeczną. Ogranicza odpowiedzi do zamkniętego katalogu wag i kryteriów, nie pozwala na równorzędne uzasadnienie ocen, nie wskazuje sposobu rozstrzygania sprzeczności między kryteriami oraz nie zawiera pełnej informacji o źródłach, aktualności i niepewności danych, które zostaną wykorzystane do obliczeń.

Ponadto nie przedstawiono przejrzystej macierzy wszystkich zgłoszonych propozycji wraz z jednolitymi przesłankami ich przyjęcia albo odrzucenia. Uzasadnienia typu „uwzględniono w kryteriach" nie są równoważne objęciu danego obszaru warunkiem wykluczającym, ponieważ proponowana metoda sumy ważonej pozwala skompensować bardzo poważną kolizję społeczną lub środowiskową korzystniejszym wynikiem kosztowym, technicznym albo ruchowym.

Gmina opowiada się za kontynuowaniem dialogu, pod warunkiem że będzie on prowadzony na etapie, na którym wszystkie racjonalne opcje pozostają otwarte, a zgłoszone uwagi będą rozpatrywane w sposób możliwy do zweryfikowania. Taki sposób postępowania odpowiada standardowi wczesnego i skutecznego udziału społeczeństwa wynikającemu z art. 6 ust. 4 i 8 Konwencji z Aarhus.

Dalsze procedowanie według niezmienionych zasad, bez udostępnienia pełnych danych i bez merytorycznego odniesienia się do zgłaszanych uwag, będzie pogłębiało brak zaufania społecznego i zwiększało ryzyko konfliktu na późniejszych etapach. Sprzeciw mieszkańców nie wynika z negowania potrzeby rozwoju infrastruktury drogowej, lecz z uzasadnionej obawy, że rozstrzygnięcia wywołujące nieodwracalne

skutki społeczne, przestrzenne i środowiskowe mogą zostać oparte na niepełnym katalogu alternatyw oraz na modelu obliczeniowym, który dopuszcza kompensowanie nieakceptowalnych strat.

Dotychczasowe warianty A-F utraciły rekomendację, a GDDKiA powróciła do analizy całego obszaru o powierzchni przekraczającej 500 km². Okoliczność ta potwierdza potrzebę rzeczywistego „nowego otwarcia", a nie jedynie modyfikowania wcześniejszych korytarzy. Nowe trasowanie powinno rozpocząć się od ponownego określenia warunków brzegowych i możliwie szerokiego katalogu racjonalnych alternatyw.

W ocenie Gminy przebiegu drogi ekspresowej S7 należy poszukiwać poza obszarami zwartej i funkcjonalnie powiązanej zabudowy mieszkaniowej, zarówno po zachodniej, jak i po wschodniej stronie dotychczasowego obszaru. Pozytywnie należy ocenić rozszerzenie analiz w kierunku Morawicy. Analogicznej, rzeczywistej weryfikacji wymagają jednak kierunki wschodnie, w tym możliwe powiązania w rejonie Niepołomic i Targowiska, oraz rozwiązania wykorzystujące w możliwie największym stopniu istniejące korytarze transportowe.

Gmina Świątniki Górne charakteryzuje się wysoką intensywnością zabudowy mieszkaniowej, rozwiniętej liniowo wzdłuż lokalnych dróg, lecz tworzącej funkcjonalnie powiązaną strukturę osadniczą. Ukształtowanie terenu, gęsta sieć dróg lokalnych, doliny cieków i stoki o złożonych warunkach geologicznych powodują, że przebieg drogi ekspresowej przez Gminę oznaczałby nie tylko wyburzenia, lecz także rozcięcie miejscowości, ograniczenie dostępności usług, przebudowę układu komunikacyjnego i trwały efekt bariery.

Analiza materiałów dostarczonych przez gminę Świątniki Górne do opracowania przez Zespół, wskazuje liczne obiekty wymagające ominięcia lub szczególnej ochrony, w tym szkoły, żłobki, przychodnie zdrowia, Centrum Kultury czy budynki instytucji publicznych. Koncentracja tych funkcji wraz z zabudową mieszkaniową oznacza, że ocena nie może ograniczać się do sumy pojedynczych kolizji; konieczna jest analiza skumulowanej utraty spójności miejscowości.

Należy zdecydowanie podkreślić, że ochrona jednego obszaru nie uzasadnia przeniesienia porównywalnych lub większych kosztów społecznych i hydrogeologicznych na sąsiednią wspólnotę. W obszarze prowadzonych analiz występują liczne tereny osuwiskowe. Elementy te nie powinny być traktowane wyłącznie jako kryteria punktowe. Warianty wymagające wykopów, tuneli, trwałego odwodnienia albo głębokiej ingerencji w górotwór powinny przejść odrębny test dopuszczalności hydrogeologicznej i geotechnicznej przed włączeniem do WAP.

Proces wyboru wariantu powinien być prowadzony z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju i obowiązku ochrony środowiska, wynikających z art. 5 i art. 74 Konstytucji RP, a także zasady proporcjonalności oraz ochrony prawa własności wynikających z art. 31 ust. 3 i art. 64 Konstytucji RP. Wymaga to wykazania, że ingerencja w prawa mieszkańców, zabudowę i środowisko jest konieczna, przydatna do osiągnięcia celu publicznego oraz nie wykracza poza zakres niezbędny.

Na późniejszym etapie postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestor będzie obowiązany przedstawić racjonalny wariant alternatywny i wariant najkorzystniejszy dla środowiska oraz porównać oddziaływania wariantów na ludzi, zdrowie i warunki życia, wodę, powierzchnię ziemi, krajobraz, dobra materialne, zabytki i wzajemne oddziaływania tych elementów (art. 62 ust. 1 oraz art. 66 ust. 1 pkt 4-8 ustawy ooś). Już obecny etap selekcji korytarzy powinien być prowadzony w sposób, który nie eliminuje przedwcześnie racjonalnych alternatyw i nie przenosi na dalsze etapy wariantów oczywiście nadmiernie konfliktowych.

Gmina nie kwestionuje samej zasady określania preferencji i wag przed poznaniem końcowego rankingu, ponieważ może to ograniczać ryzyko strategicznego dopasowania wag do pożądanego wyniku. Nie jest jednak dopuszczalne oczekiwanie wiążącego stanowiska bez wcześniejszego przedstawienia pełnych definicji kryteriów, jednostek miary, sposobu pozyskania danych, daty ich aktualności, zasad postępowania z brakami danych, zakresów niepewności oraz przykładowych obliczeń pokazujących rzeczywisty wpływ wag na wynik. Ostateczne zastosowanie wag powinno zostać zweryfikowane analizą wrażliwości, a nie dostosowane po fakcie do oczekiwanego wariantu.

Zastrzeżenia budzi również proponowane przeskalowanie liniowe. Normalizacja typu min-max uzależnia ocenę każdego wariantu od wartości skrajnych oraz od zbioru wariantów objętych porównaniem; dodanie albo usunięcie wariantu może zmienić wyniki pozostałych wariantów. Sprowadzenie wszystkich kryteriów do przedziału 0-1 może ponadto nadawać podobną rozpiętość punktową kryteriom o zupełnie różnej skali skutków oraz ukrywać znaczenie wartości bezwzględnych, np. rzeczywistej liczby wyburzeń lub mieszkańców narażonych na oddziaływanie.

Wyniki WAP będą wiarygodne wyłącznie przy zapewnieniu porównywalności i aktualności danych oraz unikaniu podwójnego liczenia tych samych skutków. Kolizja z budynkiem mieszkalnym i równoczesne ujęcie tego samego budynku w kilku nakładających się buforach nie mogą prowadzić do niekontrolowanego zwielokrotnienia wpływu jednego zdarzenia. Z drugiej strony sama liczba budynków

nie może zastępować informacji o liczbie mieszkańców, gospodarstw domowych, szczególnej wrażliwości użytkowników oraz funkcjonalnym znaczeniu obiektu.

GDDKiA powinna określić i opublikować datę aktualności warstw BDOT10k, zakres ich weryfikacji danymi gminnymi, aktualną ortofotomapą, pozwoleniami i zgłoszeniami budowlanymi oraz inwentaryzacją terenową. Na obszarach szybko rozwijającej się zabudowy sama baza BDOT10k nie stanowi wystarczającej podstawy do wiarygodnego oszacowania wyburzeń i liczby budynków w strefach oddziaływania.

Gmina wnosi o zastosowanie modelu dwuetapowego. W pierwszym etapie powinien zostać przeprowadzony test dopuszczalności obejmujący obszary bezwarunkowo omijane, prawne i techniczne ograniczenia lokalizacyjne oraz wartości progowe lub mechanizm weta dla nieakceptowalnych skutków społecznych, hydrogeologicznych i środowiskowych. Dopiero warianty, które przejdą ten test, mogą być porównywane metodą wielokryterialną. Sama WAP może mieć charakter kompensacyjny wyłącznie w odniesieniu do wariantów uprzednio uznanych za dopuszczalne.

Żaden nowy wariant powodujący większą liczbę wyburzeń, większą liczbę osób narażonych, silniejszą fragmentację miejscowości albo większą ingerencję w obiekty użyteczności publicznej niż warianty A-F nie powinien być kierowany do dalszych prac bez szczegółowego wykazania, że nie istnieje racjonalna alternatywa o porównywalnej funkcjonalności i mniejszych kosztach społecznych oraz że dodatkowa ingerencja jest konieczna i proporcjonalna.

Gmina nie zgadza się również z narzuconymi przez GDDKiA ograniczeniami dotyczącymi maksymalnych wag poszczególnych kryteriów, w szczególności limitem wynoszącym 35%. Takie ograniczenie w sposób sztuczny uniemożliwia właściwe odzwierciedlenie znaczenia kosztów społecznych inwestycji.

Uwzględniając wyjątkową skalę protestów społecznych, liczbę zgłoszonych uwag oraz szczególną wrażliwość analizowanego obszaru, Gmina Świątniki Górne stoi na stanowisku, że kryteria społeczne powinny mieć znaczenie dominujące w całym procesie oceny wariantów.

Dlatego Gmina wnosi o przyjęcie następujących wag głównych kategorii:

- **Kryteria społeczne – 60%;**
- **Kryteria funkcjonalno-techniczne – 20%;**
- **Kryteria ekonomiczne – 10%;**
- **Kryteria przyrodnicze – 10%.**

Takie proporcje odpowiadają rzeczywistej skali oddziaływania inwestycji na mieszkańców oraz odzwierciedlają wyjątkowy charakter planowanej inwestycji, przebiegającej przez obszar jednej z największych aglomeracji miejskich w Polsce.

Gmina wnosi o przyjęcie co najmniej 300-metrowego bufora ostrożnościowego dla obiektów szczególnie wrażliwych społecznie, przy czym bufor ten powinien stanowić minimalny obszar wykluczenia bezpośredniej lokalizacji pasa drogowego i obiektów towarzyszących, a nie granicę całego możliwego oddziaływania. Postulat dotyczy w szczególności:

- żłobków, przedszkoli, szkół, placówek ochrony zdrowia, pomocy społecznej, opieki nad seniorami, instytucji kultury i innych obiektów użyteczności publicznej;
- zabytków, historycznych zespołów przestrzennych, parków i ich otoczenia oraz miejsc istotnych dla tożsamości lokalnej;
- cmentarzy, miejsc kultu oraz zwartych skupisk zabudowy mieszkaniowej i lokalnych centrów funkcjonalnych.

Wskazany bufor nie jest przedstawiany jako ustawowa odległość ochronna, lecz jako uzasadniony planistycznie próg ostrożności na etapie trasowania. Ostateczny zasięg analiz powinien wynikać także z modelowania hałasu, zanieczyszczeń powietrza, drgań, oddziaływania na wody, efektu bariery oraz skutków budowy i eksploatacji. Dla zabudowy mieszkaniowej należy analizować co najmniej bufor 500 m, z zachowaniem rozłącznego sposobu zliczania obiektów.

Katalog kryteriów społecznych powinien zostać uzupełniony co najmniej o liczbę mieszkańców i gospodarstw domowych objętych oddziaływaniem, fragmentację miejscowości i więzi funkcjonalnych, zmianę dostępności szkół, ochrony zdrowia i usług publicznych, wpływ na lokalny układ drogowy, hałas, jakość powietrza, drgania, skutki etapu budowy oraz oddziaływania skumulowane.

Kryteria przyrodnicze i wodne powinny obejmować nie tylko długość przecięcia GZWP, lecz również podatność poziomów wodonośnych, obszary zasilania i spływu wód, złoża wód leczniczych, lokalne ujęcia, wpływ tuneli, wykopów i odwodnienia, doliny cieków, retencję, ryzyko zanieczyszczeń awaryjnych oraz osuwiska aktywne, okresowo aktywne, nieaktywne i potencjalnie reaktywowane.

Kryteria ekonomiczne nie mogą ograniczać się do wskaźnikowych kosztów robót i nabycia nieruchomości. Powinny obejmować pełny koszt cyklu życia, przebudowę sieci i dróg lokalnych, obiekty inżynierskie, zabezpieczenia hydrogeologiczne i osuwiskowe, działania minimalizujące i kompensacyjne, odtworzenia infrastruktury, ryzyka realizacyjne, utrzymanie i eksploatację. Kryteria funkcjonalno-techniczne powinny dodatkowo uwzględniać odporność rozwiązania, skutki dla sieci lokalnej, dostęp służb ratowniczych oraz ryzyko budowy tuneli i głębokich wykopów.

Obecne prace Zespołu nie mogą zastąpić formalnego udziału społeczeństwa przewidzianego w art. 29-37 ustawy ooś. Po opracowaniu nowych wariantów, lecz przed ustaleniem rankingu i wskazaniem wariantów do STEŚ właściwego, należy przeprowadzić kolejną rundę konsultacji z udostępnieniem map, danych wejściowych, wyników cząstkowych, założeń technicznych oraz analizy wrażliwości.

Burmistrz i Mieszkańcy Gminy Świątniki Górne nie sprzeciwiają się rozwojowi infrastruktury drogowej jako takiemu. Sprzeciw dotyczy prowadzenia drogi ekspresowej przez obszary zwartej lub funkcjonalnie powiązanej zabudowy mieszkaniowej oraz wyboru wariantu w sposób, który nie zapewnia pełnej analizy wszystkich racjonalnych alternatyw, proporcjonalności ingerencji i wiarygodności danych.

Podstawy prawne i standardy odniesienia

- art. 5, art. 31 ust. 3, art. 64 i art. 74 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej - zrównoważony rozwój, proporcjonalność, ochrona własności i bezpieczeństwo ekologiczne;
- art. 7 ust. 1 i art. 31 ustawy o samorządzie gminnym - zadania własne Gminy i umocowanie Burmistrza do jej reprezentowania;
- art. 29-37, art. 62 ust. 1 oraz art. 66 ust. 1 pkt 4-8 ustawy ooś - udział społeczeństwa, zakres oceny oddziaływania i obowiązek analizy racjonalnych wariantów;
- art. 6, art. 71 i art. 125 ustawy - Prawo ochrony środowiska - zasady prewencji i przezorności, ochrona środowiska w planowaniu oraz ochrona złóż kopalin;
- art. 5, art. 10 ust. 2 i art. 95 ustawy - Prawo geologiczne i górnicze - status wód leczniczych, własność górnicza i ochrona udokumentowanych złóż oraz wód podziemnych w planowaniu;
- art. 59 oraz art. 394 ust. 1 pkt 5-8 ustawy - Prawo wodne - cele środowiskowe dla wód podziemnych oraz wymagania dotyczące odwadniania wykopów i robót mogących zmienić stan wód podziemnych;
- art. 1 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz art. 6 ust. 4 i 8 Konwencji z Aarhus - ład przestrzenny, ochrona środowiska i standard wczesnego, skutecznego udziału społeczeństwa.

Wytyczne WR-D-22-1 mogą stanowić techniczny punkt odniesienia, lecz mają charakter rekomendacyjny i nie zastępują wymogów ustawowych, pełnego uzasadnienia wyboru metody ani kontroli jej adekwatności do specyfiki obszaru.

Mając na uwadze powyższe, Gmina Świątniki Górne wnosi o:

1. potraktowanie niniejszego pisma jako integralnej części formularza, włączenie go w pełnym brzmieniu do protokołu i raportu z prac Zespołu oraz opublikowanie wraz z wynikami formularzy;
2. pisemne potwierdzenie, że złożenie formularza nie stanowi akceptacji metodologii, wariantów ani przyszłych rozstrzygnięć oraz że udział Gminy nie będzie przedstawiany jako poparcie dla wyniku prac GDDKiA;
3. odstąpienie od narzuconych limitów wag poszczególnych kryteriów oraz umożliwienie ich ustalenia po przedstawieniu kompletnych danych dla wszystkich analizowanych wariantów;
4. udostępnienie przed rozpoczęciem obliczeń kompletnej specyfikacji metodycznej, w tym definicji kryteriów, miar, źródeł i dat aktualności danych, reguł normalizacji, agregacji, postępowania z brakami danych i niepewnością oraz pełnych arkuszy obliczeniowych;
5. aktualizację i audyt danych przestrzennych na podstawie BDOT10k z podaniem daty aktualności, baz JST, ewidencji pozwoleń i zgłoszeń budowlanych, aktualnej ortofotomapy oraz inwentaryzacji terenowej, a także wyeliminowanie podwójnego liczenia skutków i uzupełnienie liczby budynków o liczbę mieszkańców i użytkowników;
6. przyjęcie jako nadrzędnej zasady planistycznej maksymalnego ograniczenia przebiegu S7 przez Gminę Świątniki Górne; jeżeli GDDKiA uzna wejście w obszar Gminy za konieczne, powinna przedstawić dowód braku racjonalnej alternatywy o porównywalnej funkcjonalności i mniejszych oddziaływaniach;
7. rozszerzenie i rzeczywiste przeanalizowanie obszaru trasowania zarówno na zachód, jak i na wschód, w tym kierunków Morawicy i Skawiny oraz Niepołomic i Targowiska, a także rozwiązań wykorzystujących istniejące korytarze transportowe;
8. objęcie obiektów szczególnie wrażliwych minimalnym 300-metrowym buforem ostrożnościowym oraz analizę zabudowy mieszkaniowej w zasięgu co najmniej 500 m, z uwzględnieniem rzeczywistych izofon, emisji, drgań, efektu bariery i etapu budowy;
9. przeprowadzenie przed WAP odrębnego testu dopuszczalności hydrogeologicznej i geotechnicznej dla złoża wód leczniczych „Lusina", obszarów zasilania wód leczniczych, GZWP nr 451, lokalnych ujęć i terenów osuwiskowych, obejmującego wpływ tuneli, wykopów, odwodnienia i eksploatacji drogi;

10. uzupełnienie katalogu kryteriów społecznych, przyrodniczych, ekonomicznych i funkcjonalno-technicznych o elementy wskazane w niniejszym stanowisku, w szczególności fragmentację miejscowości, liczbę osób narażonych, oddziaływania skumulowane i pełne koszty cyklu życia;
11. przeprowadzenie kolejnej rundy konsultacji po opracowaniu nowych wariantów i pełnych danych, lecz przed ustaleniem rankingu oraz wyborem wariantów do dalszych prac;
12. udzielenie Gminie pisemnej, punktowej odpowiedzi na wszystkie postulaty zawarte w niniejszym stanowisku, wraz z tabelą sposobu ich rozpatrzenia i uzasadnieniem przyjęcia albo odrzucenia.

Gmina Świątniki Górne deklaruje gotowość do dalszej współpracy z GDDKiA przy wypracowaniu rozwiązania godzącego potrzeby krajowej infrastruktury drogowej z ochroną mieszkańców, środowiska, dziedzictwa kulturowego i ładu przestrzennego. Nadrzędnym postulatem Gminy pozostaje maksymalne ograniczenie przebiegu S7 przez jej obszar.

Gmina oczekuje transparentnego, proporcjonalnego i możliwego do zweryfikowania procesu oraz zastrzega wszystkie uprawnienia do zgłaszania uwag, udziału w postępowaniach administracyjnych i kwestionowania rozstrzygnięć na dalszych etapach przygotowania inwestycji. Tylko rzetelne wariantowanie, kompletne dane i rzeczywiste uwzględnienie stanowisk wspólnot lokalnych mogą prowadzić do rozwiązania zgodnego z interesem publicznym.

Załączniki:
1). Wypełniony elektronicznie „Formularz opinii w zakresie kryteriów i wag”

Małgorzata Duży
Burmistrza Miasta i Gminy Świątniki Górne
Podpis jest prawidłowy
Dokument podpisany przez Małgorzata Duży;
UMiG Świątniki Górne
Data: 2026.07.31 12:51:51 CEST
podpis elektroniczny

Otrzymują:

1) Pan Paweł Woźniak, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00 - 874 Warszawa,
2) Aa.

Do wiadomości:

1) Pan Dariusz Klimczak, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa,
2) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków,
3) IVIA Sp. z o.o. al. W. Roździeńskiego 91, 40-203 Katowice (e-mail: s7krakowmyslenice@ivia.pl).

Mogilany, 31.07.2026 r.

TD. 70226.10.26.2025

Generalna Dyrekcja

Dróg Krajowych i Autostrad

Sekretariat Zespołu do spraw

kryteriów wyboru optymalnego

wariantu drogi ekspresowej S7

ul. Wronia 53,

00-874 Warszawa

Dotyczy: Zaproszenia do wypełnienia formularza opinii dotyczącego kryteriów wag i oceny wariantów drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice

Poniżej przedstawiam szczegółową analizę zaproponowanych kryteriów i ich wag w przesłanym do wypełnienia formularzu.

1. **Część 1/6**

Narzucono sztywne ramy procentowe: Formularz pozwala na przydzielenie głównym grupom kryteriów (Społeczne, Ekonomiczne, Funkcjonalno-techniczne, Przyrodnicze) wag w zamkniętym przedziale od 15% do maksymalnie 35%. W przypadku gminy Mogilany o bardzo dużym zagęszczeniu ludności i wyjątkowych walorach środowiskowych, narzucony limit 35% jest poważną wadą. Uniemożliwia to nadanie kryteriom społecznym lub przyrodniczym wagi decydującej (np. 50-60% lub rangi weta). W efekcie, interesy mieszkańców i środowiska mogą zostać "przegłosowane" przez sumę kryteriów technicznych i ekonomicznych.

2. **Kryteria Społeczne (SP) a gęstość zaludnienia i kumulacja inwestycji**

Rozmycie odpowiedzialności za wyburzenia: Formularz rozbija kwestię kolizji z zabudową mieszkalną na szereg drobnych podkryteriów: bezpośrednie kolizje (SP-1) oraz oddziaływanie w buforach do 100 m (SP-9), 101-200 m (SP-7), 201-300 m (SP-8) i do 500 m (SP-9. W bardzo gęsto zaludnionej gminie takie rozdrobnienie zniekształca obraz skali zniszczeń. Niewielkie przesunięcie trasy

32-031 Mogilany, Rynek 2
tel. 12 270 10 13

na mapie może "uratować" jedne budynki przed wyburzeniem, przerzucając je do bufora 100 m, ale natychmiast uderzy w inne. Punktowa ocena poszczególnych buforów w skali 1-10 może zbagatelizować fakt, że niezależnie od wariantu, całościowa uciążliwość dla lokalnej społeczności pozostaje katastrofalna.

Skumulowane oddziaływanie: Proponowane kryterium SP-16, które mierzy "Oddziaływanie skumulowane inwestycji infrastrukturalnych" jako sumę długości inwestycji przypadającą na powierzchnię gminy (km/ha). W kryterium SP-17 miarą jest liczba przerwanych połączeń drogowych. Nie ocenia się: utrudnienia dojścia pieszo, pogorszenia dostępności szkół, podziału więzi społecznych, wpływu na komunikację lokalną. Liczba przeciętych dróg nie odzwierciedla rzeczywistych skutków społecznych. Biorąc pod uwagę już istniejącą drogę krajową i planowaną kolej Kraków-Myślenice na terenie Gminy Mogilany, ocena wpływu nowej "eski" jedynie poprzez wskaźnik kilometrów na hektar (SP-16) nie oddaje dramatycznego efektu "odcięcia" i całkowitej fragmentacji gminy. Narzucenie kolejnej bariery liniowej może fizycznie zniszczyć spójność układu osadniczego, czego zwykła skala 1-10 dla jednego podkryterium nie jest w stanie odpowiednio zabezpieczyć.

3. **Kryteria Funkcjonalno-Techniczne (FT) a osuwiska**

Marginalizacja ryzyka katastrofy: W dokumencie przewidziano kryterium FT-12, definiowane jako długość trasy prowadzonej w terenie osuwiskowym (w kilometrach). Umiejscowienie osuwisk wyłącznie w kategorii funkcjonalno-technicznej spłyca ten niezwykle poważny problem. Osuwiska to nie tylko przeszkoda inżynieryjna, ale przede wszystkim gigantyczne ryzyko społeczne (bezpieczeństwo mieszkańców i ich dobytku w przypadku uaktywnienia osuwiska) oraz ekonomiczne (nieprzewidywalne koszty wieloletniej stabilizacji gruntu). Sprowadzenie tego do jednej miary ocenianej w skali 1-10 wśród piętnastu innych kryteriów technicznych powoduje, że waga tego kluczowego dla gminy zagrożenia "rozpływa się" w ostatecznej punktacji.

4. **Kryteria Ekonomiczne (EK)**

Brak powiązania z trudnością terenu: Kryteria EK-1 (koszt robót) i EK-2 (koszty nabycia nieruchomości) mierzone są po prostu w milionach złotych. W obszarze gęsto zaludnionym koszty wywłaszczeń (EK-2), a w obszarze osuwiskowym koszty zaawansowanych obiektów inżynieryjnych (EK-1), będą astronomiczne. Jeśli w części 1/6 przypisze się grupie ekonomicznej zbyt niską wagę, a grupie technicznej wyższą, algorytm może wypromować wariant technicznie atrakcyjny, ale nierealny finansowo. To z kolei rodzi ryzyko, że na etapie wykonawczym inwestor będzie próbował ciąć koszty na zabezpieczeniach akustycznych czy środowiskowych, co uderzy w mieszkańców.

5**. Kryteria Przyrodnicze (PR)**

Ilościowe, a nie jakościowe podejście: Lista kryteriów przyrodniczych (PR-1 do PR-13) jest rozbudowana i obejmuje m.in. wycinkę lasów (PR-7, mierzoną w hektarach) czy kolizje ze strefami ochrony wód (PR-13). Dokument przyjmuje podejście silnie inwentaryzacyjne (powierzchnie, liczby kolizji). W gminie o wybitnych walorach środowiskowych takie podejście jest wadliwe. Samo podliczenie "wyciętych hektarów" (PR-7) nie oddaje bezpowrotnej utraty unikalnego mikroklimatu czy degradacji potencjału rekreacyjno-turystycznego. Ponadto, wycinka lasu w tak obciążonym terenie (droga krajowa, planowana kolej Kraków-Myślenice) eliminuje naturalny i często jedyny bufor chroniący mieszkańców przed spalinami i hałasem, co z perspektywy formularza zostanie ocenione jedynie jako utrata kolejnego skrawka zieleni.

6. **Nadmierne uprzywilejowanie kryteriów związanych z przepustowością układu drogowego**

Przedstawiony zestaw kryteriów funkcjonalnych koncentruje się przede wszystkim na parametrach związanych z obsługą ruchu drogowego, takich jak natężenie ruchu, poprawa przepustowości, skrócenie czasu przejazdu czy odległości pomiędzy węzłami komunikacyjnymi. Kryteria te odnoszą się głównie do korzyści osiąganych przez użytkowników infrastruktury drogowej, w tym ruchu tranzytowego. Jednocześnie niewystarczająco uwzględniono oddziaływania ponoszone przez mieszkańców terenów przyległych, obejmujące w szczególności wzrost poziomu hałasu, pogorszenie jakości powietrza, fragmentację przestrzeni osadniczej, ograniczenie spójności miejscowości oraz utratę terenów zieleni i walorów krajobrazowych. W konsekwencji istnieje ryzyko, że proces oceny wariantów będzie w nadmiernym stopniu preferował interes związany z usprawnieniem ruchu tranzytowego, kosztem ochrony jakości życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju gminy.

7. **Brak kryteriów oceny zgodności z kierunkami rozwoju przestrzennego gminy**

Przedstawiony katalog kryteriów nie obejmuje oceny zgodności analizowanych wariantów z dokumentami planistycznymi oraz długofalowymi kierunkami rozwoju jednostki samorządu terytorialnego. W szczególności nie uwzględniono wpływu inwestycji na ustalenia dokumentów planowania przestrzennego, możliwości dalszego rozwoju zabudowy, zachowanie rezerw terenowych przeznaczonych pod przyszłe inwestycje oraz potencjalnych ograniczeń dla realizacji zamierzeń rozwojowych gminy. Z uwagi na dynamiczny rozwój Gminy Mogilany, uwzględnienie powyższych aspektów powinno stanowić jeden z istotnych elementów oceny porównawczej wariantów inwestycyjnych.

8. **Niewystarczająca ochrona dóbr o charakterze nieodtwarzalnym**

Niektóre elementy środowiska przyrodniczego i zasobów naturalnych, w szczególności złoża wód leczniczych oraz obszary o najwyższych walorach przyrodniczych, posiadają charakter nieodwracalny i nieodtwarzalny. Z tego względu ich ochrona nie powinna ograniczać się wyłącznie do uwzględnienia w systemie punktowej oceny wariantów. Zasadne jest rozważenie wprowadzenia kryteriów eliminacyjnych, wykluczających prowadzenie inwestycji przez obszary, których naruszenie mogłoby skutkować nieodwracalną utratą cennych zasobów środowiskowych lub uniemożliwić ich dalsze wykorzystanie. Samo obniżenie oceny punktowej wariantu nie stanowi wystarczającego mechanizmu ochrony w przypadku ryzyka wystąpienia trwałych i nieodwracalnych szkód.

Mając powyższe na uwadze stwierdzam, że nie mogę wypełnić przesłanego formularza, w którym nie mogę wyrazić rzeczywistej oceny przedstawionych wariantów ani wskazać, że w obecnym kształcie żaden z nich nie spełnia podstawowych wymagań w zakresie ochrony mieszkańców i środowiska. Konstrukcja formularza narzuca z góry określony sposób ważenia kryteriów, ogranicza możliwość nadania decydującego znaczenia czynnikom społecznym i przyrodniczym oraz nie pozwala uwzględnić sytuacji, w której określone zagrożenia lub nieodwracalne szkody powinny stanowić przesłankę do odrzucenia wariantu, a nie jedynie obniżenia jego punktacji. Wypełnienie formularza oznaczałoby akceptację przyjętej metodologii oceny, z którą się nie zgadzam. Uważam, że w przypadku Gminy Mogilany, ze względu na wyjątkowo wysoką gęstość zaludnienia, istniejącą kumulację inwestycji infrastrukturalnych, występowanie terenów osuwiskowych oraz cenne zasoby przyrodnicze i wodne, zastosowany model oceny nie zapewnia rzetelnej i proporcjonalnej analizy rzeczywistych skutków planowanej inwestycji.

W związku z powyższym wnoszę o uwzględnienie przedstawionych uwag jako mojego stanowiska do konsultowanej metodologii oraz o przeprowadzenie ponownej analizy kryteriów i sposobu ich ważenia, w szczególności poprzez dopuszczenie możliwości nadania kryteriom społecznym i środowiskowym wagi odpowiadającej ich rzeczywistemu znaczeniu, a także wprowadzenie kryteriów wykluczających dla obszarów i zasobów, których zniszczenie miałoby charakter nieodwracalny.

Elektronicznie
podpisany przez
Jerzy Przeworski
Data: 2026.07.31
11:13:36 +02'00'

Otrzymują:

1) Adresat
2) zespolS7@gddkia.gov.pl
3) a/a

32-031 Mogilany, Rynek 2
tel. 12 270 10 13

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Kraków, 03 sierpnia 2026 r.

GK-08.720.19.2026

Pan
Paweł Woźniak
p. o. Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00-874 Warszawa
AE:PL-28532-60979-UCBAH-29

Szanowny Panie Dyrektorze,

Odnosząc się do przekazanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA) formularzy na potrzeby przekazania przez Gminę Miejską Kraków opinii dotyczących kryteriów i podkryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 w województwie małopolskim, uprzejmie informuję.

Gmina Miejska Kraków dostrzega potrzebę realizacji brakującego w Małopolsce odcinka drogi ekspresowej S7 oraz docenia działania podejmowane przez GDDKiA w tym zakresie. Niemniej jednak obszar, na którym Inwestor rozważa prowadzenie przedmiotowej trasy jest z góra odmienny od terenów, na których dotychczas budowane były przez Państwa drogi szybkiego ruchu. Dotychczas przedstawiane warianty przebiegu inwestycji drogowej przebiegają bowiem przez jeden z najbardziej złożonych obszarów kraju, na którym współwystępują: gęsta zabudowa mieszkaniowa, obszary cenne przyrodniczo, ujęcia wody pitnej, tereny górnicze oraz obszary o skomplikowanych warunkach geologicznych i hydrologicznych.

Oczekuję, że przekazane dotychczas przez Miasto stanowiska sprzeciwu wobec zaproponowanych przez GDDKiA sześciu wariantów przebiegu trasy S7, także obszary do bezwzględnego wykluczenia na ternie Krakowa, zostaną uwzględnione w dalszych pracach, a południowe obszary Krakowa, czyli te, w których realizowane były warianty wskazane przez GDDKiA w ub. roku, zostaną definitywnie wykluczone z dalszych analiz/prac w zakresie nowego przebiegu trasy S7. Miasto Kraków wskazywało już w maju i czerwcu 2026 r. za pismem znak: GK-08.720.14.2026 oraz GK-08.720.17.2026 strefy do bezwzględnego ominięcia na terenie Gminy Miejskiej Kraków. Niemniej jednak nie zostały one (poza obszarem ochrony uzdrowiskowej uzdrowiska Swoszowice oraz obszarem oddziaływania byłej Kopalni Otworowej Barycz) uwzględnione na przekazanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad planszy pn.: „2403-STES-VP-DRO-Mapa terenu-podzial dodatkowe arkusze_Nowe-Kraków” przed ostatnim VI posiedzeniem Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 w województwie małopolskim, które odbyło się 10 lipca 2026 roku.

Odnosząc się do przyjętej przez Inwestora procedury ustalania kryteriów i podkryteriów oceny wariantów przebiegu trasy S7, podkreślam że mogą być one zastosowane wyłącznie do propozycji uwzględniających ww. zastrzeżenia.

Jednocześnie, Gmina Miejska Kraków nie zdecydowała się na wypełnienie udostępnionych na stronach GDDKiA ankiet/formularzy pozwalających na przekazanie opinii dotyczących kryteriów i podkryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 w województwie małopolskim. Wynika to z faktu, iż możliwości wyrażania opinii zostały mocno ograniczone, a także Miasto nie dysponuje żadnymi oficjalnymi informacjami o sposobie wykorzystania tych formularzy, m.in. czy będą one wiążące dla GDDKiA, czy będą stanowiły jedynie wskazówkę dla dalszych prac dyrekcji, w jaki sposób zostaną potraktowane rozbieżne opinie itd. Zastosowana do trasowania przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego metodyka powinna być specjalnie dedykowana do tego celu i stopnia skomplikowania tematu. Niezależnie nie od powyższych zastrzeżeń zwracam się z prośbą o uwzględnienie w dalszych pracach poniższych uwag.

Zaproponowane dotychczas przez Państwa grupy kryteriów głównych, tj. kryteria społeczne, kryteria ekonomiczne, kryteria funkcjonalno-ruchowe oraz kryterium przyrodnicze są słuszne. Niemniej jednak biorąc pod uwagę gęstość zaludnienia rozważanego obszaru pod trasowaną drogę ekspresową S7, należałoby przyznać grupie kryteriów społecznych zdecydowanie wyższą wagę niż ostatecznie zostało to zaproponowane maks. na poziomie 35%.

Poniżej wymieniam podkryteria, które z punktu widzenia Miasta Krakowa, powinny być uwzględnione w poszczególnych grupach kryteriów głównych, tj.:

- w grupie kryteriów społecznych:
  - SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi;
  - SP-2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi;
  - SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m;
  - SP-3. Kolizje z terenami rekreacyjnymi i sportowymi;
  - SP-10. Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze 300 m;
  - SP-11. Zabytki w buforze 300 m;
  - SP-12. Cmentarze w buforze 300 m;
  - SP-13. Kolizje ze złożami - wody lecznicze;
- w grupie kryteriów ekonomicznych:
  - EK-2. Szacowane koszty nabycia nieruchomości;
- w grupie kryteriów funkcjonalno-technicznych:
  - FT-3. Natężenie ruchu na drodze ekspresowej S7;
  - FT-4. Wpływ włączenia drogi ekspresowej S7 na „ring Krakowa”;
  - FT-10. Długość tuneli;
  - FT-11. Długość estakad;
  - FT-15. Odległość między węzłami na A4;
- w grupie kryteriów przyrodniczych:
  - PR-1. Kolizje z obszarami Natura 2000;
  - PR-2. Kolizje z rezerwatami przyrody;
  - PR-3. Kolizje z parkami krajobrazowymi;
  - PR-10. Przebieg przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) i Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych (LZWP).

Pozostałe zaproponowane w formularzu przez Państwa kryteria i podkryteria powinny mieć znikomą wagę lub powinny zostać pominięte w analizach.

Co więcej, w zakresie metody wyboru wariantów do STEŚ właściwego, powinna być dopuszczona opcja dopisania proponowanej, nie wymienionej w opcji od 1 do 3, kombinacji wariantów.

Z poważaniem,

Stanisław Kracik
Pełniący funkcję Prezydenta Miasta Krakowa
$Informacja o podpisie

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:
4672568.12647789.13712836

Otrzymują:
1. Adresat
2. GK-08

Siepraw, 29 lipca 2026 r.

Pan Paweł Woźniak
p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00-874 Warszawa

Wnioskodawca:
Adres do korespondencji:
E-mail: niedlas7gminasiepraw@gmail.com
Działająca: we własnym imieniu oraz jako przedstawicielka Komitetu Nie dla S7 gmina Siepraw

ZAWIADOMIENIE O RYZYKU WADLIWOŚCI METODOLOGII WYZNACZANIA I SELEKCJI WARIANTÓW DROGI EKSPRESOWEJ S7 KRAKÓW-MYŚLENICE ORAZ WNIOSEK O PODJĘCIE PILNYCH DZIAŁAŃ KORYGUJĄCYCH

dotyczący obowiązkowego uwzględnienia ustanowionych form ochrony przyrody i innych rozpoznanych wartości przyrodniczych przed przeprowadzeniem wielokryterialnej analizy porównawczej, zabezpieczenia rzeczywistych wariantów alternatywnych oraz wyeliminowania możliwości matematycznego kompensowania kolizji objętych szczególnymi reżimami ochronnymi

CHARAKTER PRAWNY I ODRĘBNA REJESTRACJA TRYBÓW

- część dotycząca działań korygujących stanowi wniosek w trybie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 241-247 KPA;
- część dotycząca dokumentów i danych środowiskowych stanowi wniosek w trybie art. 8-20 ustawy OOŚ;
- część dotycząca organizacji procesu, autorów, zatwierdzeń, wersji dokumentów i wykonywania zadania publicznego stanowi wniosek w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Wnoszę o odrębne zarejestrowanie każdej części, nadanie jej odrębnego numeru sprawy oraz zastosowanie właściwego terminu i formy rozstrzygnięcia.

Podstawa zarzutów: art. 3 i art. 4 ustawy o ochronie przyrody, art. 6 i art. 74 Prawa ochrony środowiska, art. 15, art. 33-35, art. 44-45 i art. 56 ustawy o ochronie przyrody oraz przyszłe wymagania art. 66 ustawy OOŚ. Wnioskodawca nie jest zobowiązany do wykazywania interesu prawnego lub faktycznego w zakresie dostępu do informacji o środowisku ani informacji publicznej.

I. Przedmiot wystąpienia i jego pilny charakter

Niniejsze wystąpienie dotyczy sposobu przygotowania planowanej drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice, w szczególności zasad generowania i eliminowania wariantów, katalogu obszarów przeznaczonych do bezwzględnego ominięcia, formularzy opinii oraz wielokryterialnej analizy porównawczej, dalej określanej jako WAP.

Obecny etap ma charakter rozstrzygający. Dokument „Wielokryterialna analiza porównawcza - założenia" przewiduje wybór trzech wariantów do STEŚ właściwego. Dopiero w tej kolejnej fazie mają zostać przeprowadzone pełna inwentaryzacja przyrodnicza, dalsza wielokryterialna analiza porównawcza oraz prace nad raportem OOŚ i materiałami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zasadnicze zawężenie przestrzeni alternatyw lokalizacyjnych ma więc nastąpić przed pełną inwentaryzacją przyrodniczą i szczegółową oceną oddziaływań, mimo że część danych rejestrowych, kartograficznych, fotograficznych i terenowych jest pozyskiwana już obecnie. Wynika to wprost z dokumentów GDDKiA i jednostki projektowej (założenia WAP, s. 2 i 13-14; metodyka IVIA, s. 6-8).

GDDKiA nie może dopuścić, aby warianty omijające ustanowione formy ochrony, obszary objęte szczególnymi zakazami lub miejsca, których naruszenie może wymagać odstępstwa gatunkowego, zostały odrzucone na podstawie rankingu kosztowego, technicznego lub ruchowego przed prawidłową kwalifikacją prawną i przyrodniczą. W odniesieniu do pozostałych obszarów o wysokiej wartości przyrodniczej konieczne jest ich obowiązkowe rozpoznanie, ekspercka kwalifikacja i udokumentowana zasada pierwszeństwa unikania kolizji. Późniejsze badania nie usuną skutku wcześniejszej eliminacji wariantów, jeżeli proces nie przewidzi ich zachowania, odtwarzalności i możliwości przywrócenia.

Brak rozwiązań alternatywnych musi wynikać z rzeczywistego i udokumentowanego rozpoznania możliwych przebiegów. Nie może zostać wytworzony przez wcześniejszą selekcję przeprowadzoną z pominięciem obowiązujących reżimów ochronnych albo przy zastosowaniu modelu pozwalającego na pełną kompensację straty przyrodniczej wynikami innych grup.

Do niniejszego pisma dołączono kopie wystąpień skierowanych do Ministra Infrastruktury, Minister Klimatu i Środowiska oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie. Przekazanie ich GDDKiA stanowi formalne uprzedzenie inwestora o konkretnych ryzykach prawnych, przyrodniczych i metodologicznych oraz daje możliwość ich usunięcia przed wykonaniem WAP.

II. Stan faktyczny wynikający z dokumentów GDDKiA

1. Obszary do bezwzględnego ominięcia i kryteria punktowe pełnią odmienne funkcje

Dokument „Wielokryterialna analiza porównawcza - założenia" wyraźnie wskazuje, że liczba możliwych do wyznaczenia wariantów zależy między innymi od „obszarów do bezwzględnego ominięcia" (s. 2). Obszary te wpływają na geometrię wariantów przed rankingiem. Kryteria punktowe służą natomiast porównaniu przebiegów, które zostały już wygenerowane i dopuszczone do WAP.

Rozdzielenie tych etapów ma zasadnicze znaczenie. Zakwalifikowanie obiektu jako obszaru do bezwzględnego ominięcia powinno wyłączyć kolizyjną geometrię przed rankingiem. Jeżeli GDDKiA dopuszcza odstępstwo od takiej kwalifikacji, dokumentacja musi określać przesłanki, właściwy podmiot, tryb zatwierdzenia i sposób udokumentowania odstępstwa. Ujęcie obiektu wyłącznie jako podkryterium powoduje, że wariant kolizyjny może pozostać w rankingu, a strata punktowa może zostać zrównoważona wynikiem ekonomicznym, społecznym lub funkcjonalno-technicznym.

2. Formularz pozwala wybierać, odrzucać i ważyć formalne formy ochrony

Formularz opinii nie ogranicza się do rozpoznania preferencji społecznych. Dla każdego podkryterium przewiduje odpowiedzi „TAK", „NIE" i „Nie mam zdania", a następnie ocenę ważności od 1 do 10. Uczestnicy wskazują również wagę każdej grupy głównej, w tym grupy przyrodniczej, w przedziale od 15% do 35% (formularz, s. 1 i 8).

W części przyrodniczej poddano takiemu wyborowi między innymi kolizje z obszarami Natura 2000, rezerwatami przyrody, parkami krajobrazowymi, pomnikami przyrody nieożywionej, stanowiskami dokumentacyjnymi i użytkami ekologicznymi. Oznacza to, że samo włączenie formalnych form ochrony do katalogu kryteriów, ich znaczenie oraz siła wpływu na wynik mają być współkształtowane przez formularze wypełniane przez osoby, od których nie wymaga się kwalifikacji z zakresu prawa ochrony przyrody, ekologii, botaniki, zoologii, hydrologii ani analizy wielokryterialnej.

Szczególnie rażący jest sposób ujęcia pomników przyrody. Kryterium PR-4 obejmuje wyłącznie pomniki przyrody nieożywionej, a dokument założeń WAP opisuje je jako obiekty możliwe do translokacji, na przykład głazy (s. 10). Pomniki przyrody ożywionej, w tym drzewa, grupy drzew i aleje, nie zostały ujęte w PR-4 ani wskazane w ujawnionych materiałach jako odrębna obowiązkowa warstwa eliminacyjna. Jeżeli są uwzględniane w innym mechanizmie, GDDKiA powinna wskazać właściwy dokument, warstwę danych, jej zakres i skutek dla generowania oraz eliminowania wariantów.

3. WAP ma charakter kompensacyjny

Założenia WAP przewidują normalizację wartości, obliczenie sum ważonych w czterech grupach oraz końcową sumę ważoną grup społecznej, ekonomicznej, funkcjonalno-technicznej i przyrodniczej (s. 11-13, wzory 1-6). Model pozwala kompensować bardzo słaby wynik jednej grupy wynikami pozostałych grup.

Przy maksymalnej dopuszczonej wadze przyrodniczej 35% wariant uzyskujący wynik 0 w grupie przyrodniczej i wynik 1 w pozostałych grupach otrzyma ocenę 0,65. Wariant uzyskujący wynik 1 w grupie przyrodniczej i 0 w pozostałych grupach otrzyma 0,35. Pierwszy wariant zostanie sklasyfikowany wyżej mimo najgorszego możliwego wyniku przyrodniczego. Przykład ma charakter graniczny i pokazuje matematyczną zdolność modelu do kompensowania całkowicie niekorzystnego wyniku jednej grupy. Nie przesądza wyniku konkretnego wariantu, lecz dowodzi konieczności przeprowadzenia kontroli dopuszczalności prawnej i zastosowania warunków brzegowych przed agregacją.

Taki mechanizm może być stosowany do porównywania skutków dopuszczalnych do ważenia. Nie może zastępować ustawowego zakazu, kwalifikacji prawnej ani testu braku rozwiązań alternatywnych. Lepszy wynik ekonomiczny, społeczny lub ruchowy nie stanowi dowodu, że brak jest racjonalnego przebiegu omijającego rezerwat, lokalną formę ochrony objętą konkretnym zakazem, obszar Natura 2000 narażony na znacząco negatywne oddziaływanie albo miejsce, którego naruszenie wymaga odstępstwa od zakazów gatunkowych.

4. W ujawnionych dokumentach brak kompletnego katalogu progów eliminacyjnych

W dokumentach udostępnionych członkom Zespołu, obejmujących metodykę ze stycznia 2026 r., założenia WAP z czerwca 2026 r. oraz formularz opinii, nie zidentyfikowano kompletnego katalogu progów eliminacyjnych i reguł niekompensacyjnych dotyczących kolizji objętych szczególnymi reżimami ochronnymi. Nie przedstawiono również ogólnej reguły uniemożliwiającej kompensowanie takiej kolizji punktami ekonomicznymi lub funkcjonalno-technicznymi. Jeżeli reguły te wynikają z innego obowiązującego dokumentu, GDDKiA powinna wskazać jego nazwę, wersję, datę zatwierdzenia, autora oraz pełną treść.

Dokument ze stycznia 2026 r. przewiduje rekomendowanie ośmiu kombinacji wariantów do dalszych prac, natomiast założenia z czerwca 2026 r. przewidują wybór trzech wariantów do STEŚ właściwego. GDDKiA powinna jednoznacznie wyjaśnić relację pomiędzy tymi dokumentami: czy dokument czerwcowy zastąpił wcześniejszą metodykę, czy opisuje kolejny etap selekcji, kto i kiedy zatwierdził zmianę oraz które postanowienia każdego dokumentu pozostają obowiązujące.

III. Formularze opinii nie mogą zastępować kwalifikacji prawnej i naukowej

GDDKiA ponosi odpowiedzialność za zgodność metodologii z prawem, kompletność danych wejściowych, racjonalność selekcji oraz możliwość późniejszego odtworzenia procesu.

Odpowiedzialności tej nie można przenieść na Zespół opiniodawczy ani rozproszyć pomiędzy wyniki formularzy.

Wynik opiniowania nie może rozstrzygać:

- czy ustanowiona forma ochrony zostanie w ogóle uwzględniona w procesie trasowania;
- czy konkretny zakaz ochronny albo wymóg badania rozwiązań alternatywnych zostanie zastosowany;
- czy stanowisko gatunku, miejsce rozrodu lub odpoczynku, ostoja albo korytarz ekologiczny zostaną objęte analizą;
- czy obiekt chroniony otrzyma wagę wystarczającą do wpłynięcia na ranking;
- czy przewidywana kompensacja może być traktowana jako argument za pozostawieniem kolizji przed zbadaniem możliwości jej uniknięcia.

Są to ustalenia prawne, przyrodnicze i projektowe. Powinny zostać dokonane przez interdyscyplinarny zespół posiadający odpowiednie kwalifikacje, na podstawie aktów ustanawiających ochronę, rejestrów, planów ochrony, planów zadań ochronnych, danych gatunkowych, hydrologicznych i terenowych. Formularz może służyć do zebrania opinii, lecz nie może decydować o istnieniu normy prawnej ani o tym, czy norma zostanie zastosowana.

IV. Obowiązki prawne obowiązują już podczas przygotowania inwestycji

1. Ustawa o ochronie przyrody

Art. 3 pkt 1 ustawy o ochronie przyrody nakazuje realizować cele ochrony przyrody przez uwzględnianie jej wymagań w działalności gospodarczej i inwestycyjnej. Art. 4 nakłada obowiązek dbałości o przyrodę między innymi na organy administracji publicznej, osoby prawne i inne jednostki organizacyjne. Przepisy nie narzucają jednej techniki WAP ani jednej formy mapy, wymagają jednak, aby dostępne dane i obowiązujące reżimy ochronne realnie wpływały na przygotowanie inwestycji, a nie zostały odłożone do etapu po selekcji wariantów.

2. Prawo ochrony środowiska

Art. 6 Prawa ochrony środowiska ustanawia zasady prewencji i przezorności. Podmiot podejmujący działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko ma obowiązek zapobiegać temu oddziaływaniu, a niepełne rozpoznanie skutków wymaga zastosowania możliwych środków zapobiegawczych. Na etapie bardzo szerokiej puli przebiegów podstawowym środkiem jest unikanie znanych konfliktów, uzupełnione o odpowiednie warstwy ograniczeń, kontrolę dopuszczalności, progi eliminacyjne lub inne reguły skutecznie wyłączające niedopuszczalną kompensację.

Art. 74 Prawa ochrony środowiska wprost odnosi wymóg oszczędnego korzystania z terenu do przygotowywania i realizacji inwestycji. W zestawieniu z art. 3 ustawy o ochronie przyrody oraz art. 6 Prawa ochrony środowiska przepis uzasadnia obowiązek rzetelnego badania przebiegów ograniczających zajęcie i przekształcenie terenów, szczególnie gdy istnieją rozwiązania mniej szkodliwe.

3. Ustawa OOŚ i rzeczywiste warianty alternatywne

Art. 66 ustawy OOŚ będzie bezpośrednio stosowany przy sporządzaniu raportu OOŚ. Raport ma przedstawiać wariant proponowany przez inwestora, racjonalny wariant alternatywny oraz racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska, a także porównanie ich oddziaływań. Przepis nie zakazuje wcześniejszej eliminacji wariantów, wymaga jednak, aby późniejszy wybór racjonalnych alternatyw był oparty na rzeczywistym i udokumentowanym wariantowaniu. Rzetelność przyszłego wykonania art. 66 zależy więc od zachowania pełnego śladu sposobu generowania, porównywania i eliminowania przebiegów na obecnym etapie.

Brak alternatyw nie może być skutkiem algorytmu, któremu nie przekazano kompletnych dostępnych danych o formalnych formach ochrony, obowiązujących zakazach i szczególnych reżimach prawnych. Warianty omijające mogą zostać odrzucone z racjonalnych powodów, lecz przyczyny te muszą być konkretne, weryfikowalne i zachowane w dokumentacji.

V. Reżimy prawne wymagające badania rozwiązań alternatywnych

1. Rezerwaty przyrody

Art. 15 ustawy o ochronie przyrody ustanawia zakazy obowiązujące w rezerwatach. Odstępstwo dla inwestycji liniowej celu publicznego wymaga braku rozwiązań alternatywnych i zagwarantowania kompensacji przyrodniczej. Na etapie projektowym kolizja z rezerwatem uzasadnia domniemanie ominięcia. Nie może funkcjonować wyłącznie jako ujemna wartość w sumie ważonej.

2. Obszary Natura 2000

Art. 33 i art. 34 ustawy o ochronie przyrody ustanawiają szczególny reżim ochronny. Jeżeli przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony lub integralność obszaru Natura 2000, jego dopuszczenie wymaga łącznego spełnienia przesłanek, w tym braku rozwiązań alternatywnych, nadrzędnego interesu publicznego i odpowiedniej kompensacji. Warianty omijające nie powinny zostać wyeliminowane bez udokumentowanej analizy umożliwiającej późniejszą rzetelną ocenę istnienia alternatyw.

3. Pomniki przyrody, użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Art. 44 ust. 4 uzależnia zniesienie tych form ochrony z powodu realizacji inwestycji celu publicznego od braku rozwiązań alternatywnych. Art. 45 ust. 2 pkt 2 uzależnia niestosowanie zakazów ustanowionych dla konkretnej formy od braku rozwiązań alternatywnych i uzgodnienia z organem ustanawiającym ochronę. Konieczne jest zatem każdorazowe zbadanie aktu ustanawiającego daną formę i katalogu obowiązujących zakazów. Wynik formularza ani suma punktów nie zastępują tego badania.

Art. 45 ust. 3 ustawy o ochronie przyrody wyłącza stosowanie art. 45 ust. 1 i 2 do inwestycji strategicznych wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów wydanym na podstawie art. 103a ust. 2 ustawy OOŚ. W toku weryfikacji nie zidentyfikowano rozporządzenia obejmującego inwestycję S7 Kraków-Myślenice. Wnoszę o jednoznaczne wskazanie, czy GDDKiA uważa tę inwestycję za objętą takim aktem, a jeżeli tak, o podanie pełnego oznaczenia rozporządzenia, daty wejścia w życie i pozycji Dziennika Ustaw.

4. Ochrona gatunkowa

Art. 56 ustawy o ochronie przyrody przewiduje odstępstwa od zakazów gatunkowych, jeżeli konkretne działanie narusza zakaz wynikający z przepisów ochrony gatunkowej. Zasadniczo wymagane jest łączne wykazanie braku rozwiązań alternatywnych, braku szkody dla zachowania populacji we właściwym stanie ochrony oraz wystąpienia jednej z ustawowych przesłanek celu działania. Sama obecność gatunku nie przesądza konieczności zezwolenia, lecz znane stanowiska, ostoje, miejsca rozrodu i odpoczynku muszą zostać rozpoznane przed eliminacją wariantów, aby możliwe było ustalenie, czy konkretny przebieg narusza zakaz.

VI. Odłożenie pełnego rozpoznania przyrodniczego do późniejszego etapu nie usuwa obowiązków obecnej fazy

Podczas VI posiedzenia Zespołu ds. S7 w dniu 10 lipca 2026 r. przedstawicielka GDDKiA odpowiedzialna za prezentację map obszarów wyłączonych stwierdziła, zgodnie z załączoną transkrypcją i oznaczeniem czasu nagrania:

> *„Jeśli chodzi o środowiskowe aspekty, to tak jak powiedziałam, to wszystko będzie zbadane na etapie inwentaryzacji i oceny oddziaływania na środowisko.”*

W tej samej części dyskusji wskazano, że GDDKiA nie uważa, aby posiadała „stuprocentową podstawę formalną” do wykluczenia użytku ekologicznego na obecnym etapie.

Wypowiedzi te potwierdzają, że zasadnicze pogłębione rozpoznanie ma zostać wykonane po pierwszej selekcji. Pełna inwentaryzacja może nastąpić później, lecz ustanowione formy ochrony, akty prawne, rejestry, pomniki przyrody, użytki ekologiczne, dostępne dane gatunkowe, lasy ochronne, mokradła i korytarze istnieją już obecnie. Nie wolno traktować obszaru jako wolnego od ograniczeń tylko dlatego, że nie ukończono całorocznego cyklu badań terenowych.

Wypowiedź dotycząca kompensacji dodatkowo potwierdziła, że GDDKiA uwzględnia koszty kompensowania terenów zajętych pod drogę, mimo jednoczesnego przyznania, że części z nich nie da się odtworzyć jeden do jednego. W reżimach wymagających braku alternatyw kolejność jest jednoznaczna: najpierw unikanie, następnie ograniczanie oddziaływania, a dopiero po wykazaniu braku racjonalnej alternatywy rozważanie odstępstwa i kompensacji. Wycena kompensacji nie stanowi podstawy do pozostawienia kolizji w puli na równi z przebiegami omijającymi.

VII. Konieczność zabezpieczenia dokumentacji i odtwarzalności procesu

Każdy etap generowania i eliminowania wariantów powinien pozostawić kompletny ślad audytowy. Konieczne jest zabezpieczenie wszystkich wersji map, warstw GIS, wariantów i kombinacji, danych wejściowych, macierzy ocen, wyników normalizacji, wag, rankingów, protokołów oraz uzasadnień odrzucenia. Bez tych materiałów nie będzie możliwe późniejsze sprawdzenie, czy wariant omijający został rzeczywiście przeanalizowany i z jakiej przyczyny odpadł.

Dokumentacja musi umożliwiać niezależne odtworzenie wyniku WAP. Publikacja samego końcowego rankingu nie wystarczy. Należy zachować wartości surowe, sposób agregacji formularzy, kryteria przyjęcia lub odrzucenia podkryterium, wagi, wyniki pośrednie, analizę wrażliwości, wpływ zmiany zbioru wariantów na normalizację min-max oraz wszystkie wersje narzędzi obliczeniowych.

VIII. Wniosek o podjęcie działań korygujących w trybie art. 241-247 KPA

Wnoszę o podjęcie następujących działań przed zatwierdzeniem ostatecznego katalogu kryteriów, wag i wyników WAP:

1. Wstrzymanie zatwierdzenia i wykorzystania WAP w obecnym kształcie do czasu zbadania przedstawionych zarzutów, jednoznacznego określenia obszarów do ominięcia, uzupełnienia danych przyrodniczych oraz wprowadzenia warunków brzegowych wyłączających kompensowanie kolizji objętych szczególnymi reżimami ochronnymi.
2. Włączenie niniejszego pisma i wszystkich załączników do dokumentacji prac przygotowawczych S7 Kraków-Myślenice, dokumentacji Zespołu oraz materiałów stanowiących podstawę generowania wariantów i WAP.
3. Sporządzenie pełnego wykazu obszarów uznanych za przeznaczone do bezwzględnego ominięcia, wraz z podstawą prawną, źródłem danych, datą aktualności, zastosowanym buforem i uzasadnieniem kwalifikacji każdego obiektu.
4. Naniesienie na mapy wszystkich ustanowionych form ochrony przyrody, w tym pomników przyrody ożywionej i nieożywionej, użytków ekologicznych, stanowisk dokumentacyjnych, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, rezerwatów, obszarów Natura 2000 oraz obowiązujących stref i zakazów wynikających z aktów ustanawiających ochronę.
5. Odrębna kwalifikacja znanych stanowisk i ostoi gatunków chronionych, miejsc rozrodu i odpoczynku, siedlisk chronionych, korytarzy ekologicznych, mokradeł, torfowisk, źródlisk, starodrzewów, lasów ochronnych i obszarów istotnych dla stosunków wodnych, ze wskazaniem, które z nich podlegają konkretnym zakazom lub testowi braku alternatyw, a które wymagają eksperckiej zasady pierwszeństwa unikania kolizji.
6. Jednoznaczne wskazanie kryteriów eliminacyjnych, progów i ograniczeń kompensacji stosowanych przed obliczeniem sumy ważonej. Jeżeli takie mechanizmy nie istnieją, należy je wprowadzić przed WAP.
7. Wyłączenie z formularzy kwestii podlegających kwalifikacji prawnej, w szczególności samego obowiązku uwzględnienia ustanowionych form ochrony, obowiązujących zakazów i konieczności badania rozwiązań alternatywnych.
8. Uzupełnienie kryterium dotyczącego pomników przyrody tak, aby obejmowało wszystkie pomniki ożywione i nieożywione, a nie wyłącznie obiekty nieożywione możliwe do translokacji.
9. Zachowanie i udokumentowanie wariantów omijających obszary objęte zakazami albo reżimem wymagającym wykazania braku rozwiązań alternatywnych. Odrzucenie takiego wariantu powinno zostać poparte odrębnym, pisemnym uzasadnieniem prawnym, przyrodniczym, technicznym, funkcjonalnym i ekonomicznym.
10. Zabezpieczenie pełnej dokumentacji procesu, obejmującej wszystkie analizowane warianty i kombinacje, wersje map, wartości surowe, wagi, wyniki cząstkowe, wyniki normalizacji, rankingi, analizy wrażliwości oraz przyczyny eliminacji.
11. Wyjaśnienie relacji pomiędzy metodyką ze stycznia 2026 r. a założeniami WAP z czerwca 2026 r., wraz ze wskazaniem dokumentu obowiązującego, daty i podstawy zatwierdzenia zmiany oraz zakresu obowiązywania każdej wersji.
12. Przeprowadzenie niezależnego audytu prawnego, przyrodniczego i metodologicznego przed ostatecznym wyborem wariantów, z udziałem ekspertów niezwiązanych z autorami obecnej metodyki.
13. Udzielenie odpowiedzi punkt po punkcie, ze wskazaniem konkretnych działań, terminów, komórek odpowiedzialnych i dokumentów potwierdzających wykonanie każdego przyjętego działania.

IX. Wniosek o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie

Na podstawie art. 8-20 ustawy OOŚ wnoszę o udostępnienie w postaci elektronicznej, na wskazany adres e-mail, następujących informacji i dokumentów istniejących oraz znajdujących się w posiadaniu GDDKiA albo podmiotu działającego na jej zlecenie:

- aktualnej mapy obszarów do bezwzględnego ominięcia wraz z legendą, metadanymi, źródłami danych, datą aktualności i informacją o skutku każdej warstwy dla generowania wariantów;
- istniejącego wykazu ustanowionych form ochrony przyrody znajdujących się w obszarze analiz, wraz z informacją o sposobie uwzględnienia każdej z nich;
- wszystkich warstw GIS wykorzystanych, przeznaczonych do wykorzystania albo wyraźnie wyłączonych z wykorzystania przy generowaniu wariantów, kwalifikowaniu obszarów do ominięcia lub wykonywaniu WAP, w ich istniejącym formacie elektronicznym, wraz z metadanymi, źródłem, skalą, datą aktualności i informacją o zakresie wykorzystania;
- istniejącego katalogu kryteriów eliminacyjnych, progów i reguł niekompensacyjnych;
- dokumentów, protokołów, opinii, notatek i uzgodnień dotyczących kwalifikacji obszarów do ominięcia oraz zastosowanych buforów;
- wartości surowych, macierzy znormalizowanych, wag, wyników grupowych i końcowych, analiz wrażliwości oraz informacji o wpływie zmiany zbioru wariantów na normalizację, w zakresie wyników już obliczonych;
- arkuszy kalkulacyjnych, skryptów lub innych narzędzi użytych do obliczeń WAP, w istniejącej postaci elektronicznej.

Jeżeli którakolwiek z wymienionych informacji nie istnieje, wnoszę o jednoznaczne potwierdzenie tego faktu. Jeżeli dokument jest w trakcie opracowywania, wnoszę o wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za jego sporządzenie oraz przewidywanego terminu ukończenia, zgodnie z art. 19 ustawy OOŚ. Odmowa udostępnienia informacji powinna nastąpić w formie i trybie przewidzianym ustawą, z podaniem dokładnej podstawy prawnej i zakresu odmowy.

Jeżeli ujawnienie dokładnej lokalizacji stanowiska, ostoi lub siedliska gatunku chronionego mogłoby stworzyć ryzyko dla przedmiotu ochrony, wnoszę o udostępnienie pozostałej części zbioru, metadanych i danych przestrzennych po zastosowaniu niezbędnej generalizacji, zamiast odmowy udostępnienia całej warstwy.

X. Wniosek o udostępnienie informacji publicznej

Na podstawie ustawy z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej wnoszę o udostępnienie w postaci elektronicznej:

- dokumentów określających skład, role, funkcje i zakres odpowiedzialności osób uczestniczących w opracowaniu, weryfikacji i zatwierdzeniu metodyki WAP, w zakresie związanym z wykonywaniem zadania publicznego;
- imion, nazwisk, funkcji służbowych lub zawodowych, roli w procesie oraz wykazanych kwalifikacji osób dokonujących kwalifikacji prawnej i przyrodniczej obszarów do ominięcia;
- dokumentów zatwierdzających poszczególne wersje metodyki, formularza, katalogu kryteriów i map, wraz z datami, numerami wersji, autorami, sprawdzającymi i osobami zatwierdzającymi;
- dokumentu lub polecenia określającego relację pomiędzy metodyką ze stycznia 2026 r. a założeniami WAP z czerwca 2026 r.;
- instrukcji lub zasad agregowania formularzy opinii, przyjmowania albo odrzucania kryteriów, wyznaczania wag oraz dokumentowania rozbieżności;
- instrukcji archiwizacji, wersjonowania i zabezpieczenia map, danych, wariantów, obliczeń i wyników WAP.

Jeżeli GDDKiA uzna, że określony dokument nie podlega udostępnieniu, wnoszę o wydanie decyzji w zakresie wymaganym ustawą, ze wskazaniem konkretnej przesłanki ograniczenia. Wniosek dotyczy dokumentów istniejących i informacji znajdujących się w posiadaniu GDDKiA lub podmiotu wykonującego zadanie na jej zlecenie; nie wymaga tworzenia nowej analizy.

XI. Skutki braku korekty

Kontynuowanie procesu bez zbadania przedstawionych zarzutów, bez ujawnienia obowiązujących reguł eliminacyjnych oraz bez zapewnienia odtwarzalności selekcji może stanowić istotny zarzut i materiał dowodowy w późniejszym postępowaniu dotyczącym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w postępowaniu odwoławczym, kontroli sądowo administracyjnej, postępowaniach dotyczących odstępstw od zakazów ochronnych oraz w postępowaniach nadzorczych.

GDDKiA została przed wykonaniem WAP jednoznacznie poinformowana o konkretnych ryzykach prawnych, przyrodniczych i metodologicznych oraz otrzymała możliwość ich zweryfikowania i usunięcia. Dalsze prowadzenie selekcji bez udokumentowanego zbadania tych ryzyk oznaczałoby świadome pozostawienie w procesie wad możliwych do skorygowania na etapie, na którym koszt i zakres korekty są najmniejsze. Późniejsze powołanie się na zaawansowanie dokumentacji, harmonogram lub poniesione nakłady nie usunie faktu, że problem został zgłoszony przed wykonaniem WAP.

Wnoszę o przekazanie: odrębnych numerów spraw, informacji o komórkach prowadzących oraz odpowiedzi w terminach właściwych dla każdego trybu. Część wnioskowa podlega terminom KPA, informacja o środowisku terminom ustawy OOŚ, a informacja publiczna terminowi wynikającemu z ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Z poważaniem

XII. Wykaz podstaw prawnych i dokumentów

1. Ustawa z 2 kwietnia 1997 r. - Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, Dz.U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm., w szczególności art. 5, art. 63 i art. 74.

2. Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, t.j. Dz.U. z 2026 r. poz. 13, z późn. zm., stan prawny na 29 lipca 2026 r., w szczególności art. 2-4, art. 15, art. 33-35, art. 44-45 i art. 56.

3. Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm., w szczególności art. 6 i art. 74.

4. Ustawa z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, t.j. Dz.U. z 2026 r. poz. 670, z późn. zm., w szczególności art. 8-20, art. 66 i art. 103a.

5. Ustawa z 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego, t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 1691, w szczególności art. 241-247.

6. Ustawa z 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej, t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 902, z późn. zm.

7. Rozporządzenie Rady Ministrów z 8 stycznia 2002 r. w sprawie organizacji przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków, Dz.U. Nr 5, poz. 46.

8. „Formularz opinii w zakresie kryteriów i wag”, Zespół S7 na obszarze województwa małopolskiego, GDDKiA, 2026 r., w szczególności s. 1 i 8.

9. „Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice. Wielokryterialna analiza porównawcza - założenia”, GDDKiA, Warszawa, czerwiec 2026 r., w szczególności s. 2-3 i 10-14.

10. „Metodyka oraz hierarchia kryteriów wyboru wariantów trasy - Uzupełnienie”, Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla S7 Kraków-Myślenice, IVIA Sp. z o.o. na zlecenie GDDKiA, styczeń 2026 r., w szczególności s. 6-8.

11. Janusz Bohatkiewicz, red., „Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych”, EKKOM, opracowanie na zlecenie GDDKiA, Kraków 2008 r., jako historyczny materiał metodyczny, a nie samodzielne źródło prawa.

12. „Studium korytarzowe dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice”, opracowane w latach 2020-2021 i opublikowane przez GDDKiA w 2022 r.

13. Nagranie i transkrypcja VI posiedzenia Zespołu ds. S7 z 10 lipca 2026 r., z oznaczeniem czasu i kontekstu fragmentów przytoczonych w piśmie.

Załączniki

1. Wniosek do Ministra Infrastruktury w sprawie procesu wyznaczania wariantów S7 Kraków-Myślenice.

2. Wniosek do Minister Klimatu i Środowiska w sprawie ochrony przyrody na etapie wyznaczania wariantów S7 Kraków-Myślenice.

3. Wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie.

Kraków, 30 czerwca 2026 r.

Stowarzyszenie Ratujmy Dolinę Wilgi

reprezentant przedstawicieli strony społecznej gminy Wieliczka

Do:

Sz. P. **Paweł Woźniak**

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Wronia 53

00 - 874 Warszawa

Do wiadomości:

Sz. P. **Maciej Ostrowski**
Dyrektor GDDKiA Oddziału w Krakowie

Sz. P. **Krzysztof Jan Klęczar**
Wojewoda Małopolski

Sz. P. **Dariusz Klimczak**
Minister Infrastruktury

Sz. P. **Piotr Chmielarczyk**
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Formularz opinii

Zgodnie z:

- Zarządzeniem Nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 25 marca 2026 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego,

- oraz § 5a ust. 4 Zarządzenia Nr 13 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 14 maja 2026 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego,

i mając na uwadze cel działania Zespołu:

§ 1 ust. 2 Celem działania Zespołu jest zebranie wniosków i uwag w zakresie kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego uwzględniających potrzeby społeczne, aspekty środowiskowe i ekonomiczne oraz wymogi techniczne, a także wag tych kryteriów oraz przygotowanie raportu podsumowującego prace Zespołu.

przesyłam formularz opinii, o którym mowa w ww. zarządzeniu.

Jednocześnie chcę wyrazić swoje niezadowolenie, iż formularze opinii przygotowane przez GDDKiA i udostępnione reprezentantom strony społecznej i samorządom poprzez platformę internetową, nie dają możliwości swobodnego wyrażenia opinii, a przecież to miało być głównym celem prac Zespołu. Formularze nie odzwierciedlają ani zakresu uwag zgłaszanych na posiedzeniach Zespołu, ani nie obejmują propozycji zgłaszanych Zespołowi przez jego uczestników. Propozycje społeczne w nich zawarte zostały wybrane przez GDDKiA uznaniowo i niezgodnie ze zgłoszeniami, a uzasadnienie wyboru podane przez GDDKiA można uznać za nieprofesjonalne, a w niektórych przypadkach niezgodne z prawdą (co wykazałem na posiedzeniu Zespołu).

Jako reprezentant przedstawicieli strony społecznej składam opisane poniżej opinie dotyczące prac Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego, do uwzględnienia w raporcie podsumowującym prace Zespołu, o którym mowa w § 1 ust. 2 ww. zarządzenia.

I. Opinie dotyczące założeń wytyczenia wariantów korytarzy drogi S7

I.1. Wykluczenie z analiz południowych dzielnic Krakowa oraz miejscowości leżących na południe od Krakowa

Spotkania informacyjne dotyczące rekomendowanych przez GDDKiA wariantów drogi S7, które zostały zorganizowane w listopadzie i grudniu 2025 r., wyraźnie wskazały, że nie ma akceptacji spłecznej żadnego z tych wariantów (89 % złożonych opinii). To jednoznacznie pokazuje, że budowa drogi S7 przez południe Krakowa i tereny na południe od miasta, nie jest akceptowana przez społeczeństwo. Świadczą też o tym protesty przeciwko tej inwestycji w tym obszarze, które mają niespotykaną siłę jak na tego typu inwestycję.

Lokalizacja drogi S7 w południowej części Krakowa oprotestowały również władze miasta, a w gminach po południowej jego stronie także samorządy innych gmin.

To jednoznacznie świadczy o tym, że w obszarze rekomendowanych wariantów brak jest akceptacji dla tej inwestycji i budzi ona stanowczy sprzeciw zarówno samorządów jak i społeczeństwa.

Dlatego południowe dzielnice Krakowa określone w rezolucjach Urzędu Miasta Kraków, oraz gminy na południe od Krakowa, powinny zostać wyłączone z obszaru analiz dla poszukiwania wariantu przebiegu drogi S7

I.2. Błędne plany mieszania ruchu lokalnego z tranzytowym na projektowanym odcinku drogi S7

Na obecnym etapie projektowania drogi S7 planuje się realizację dwóch celów:

1. obniżenie natężenia ruchu i poprawa bezpieczeństwa na istniejącej drodze DK7,
2. budowę nowej drogi tranzytowej stanowiącej uzupełnienie drogi S7.

Myślenie takie zawiera podstawowy błąd w projektowaniu drogowym: mieszanie ruchu lokalnego z ruchem tranzytowym, oraz pozostaje w sprzeczności z polityką transportową aglomeracji krakowskiej.

Uważam, że nowa droga S7 powinna służyć przede wszystkim dla ruchu tranzytowego i powinna zostać zaplanowana przede wszystkim pod tym kątem. W związku z tym absolutnie nie powinna być projektowana w silnie zurbanizowanych obszarach (w tym przez miasto Kraków), zgodnie z zasadami sztuki planowania drogowego.

Budowa nowej drogi klasy S w pobliżu istniejącej drogi DK7 o klasie GP, spowoduje znaczny wzrost ruchu lokalnego na obu drogach. Skutkiem tego będzie zablokowanie ruchu przy wjeździe do Krakowa na obu drogach, oraz kolosalny wzrost natężenia ruchu na drogach lokalnych w mieście. Nie tylko nie poprawi to obecnej sytuacji, ale również stoi w sprzeczności z wieloletnią już polityką władz miasta, które dążą do ograniczenia ruchu w mieście i starają się w tym celu rozwijać komunikację zbiorową. Rozwiązaniem problemu natężenia ruchu i bezpieczeństwa na istniejącej DK7 powinna być modernizacja (oraz ewentualna przebudowa) tej drogi na bezkolizyjną (co jest i tak planowane), oraz rozwój komunikacji zbiorowej w relacji Kraków – Myślenice.

I.3. Powiększenie obszaru analiz dla przebiegu drogi S7

Obszar analiz dla wyznaczenia wariantów drogi S7 na odcinku Kraków – Myślenice został wyznaczony w sposób niewłaściwy. Wyznaczone przebiegi we wstępnej analizie w ramach STEŚ poprowadzone zostały przez tereny miast (Kraków, Myślenice, Wieliczka, Skawina, Świątniki Górne) i miejscowości mocno zurbanizowanych. Doprowadziło to do stanowczego protestu społeczeństwa mieszkającego na tym obszarze i sprzeciwu wobec zarekomendowanych przez GDDKiA wszystkich 6 wariantów (A – F) w listopadzie 2025 r. Stało się tak, gdyż droga klasy ekspresowej nie powinna być tyczona przez obszary o gęstej lub zwartej zabudowie. Drogi tej klasy powinny przebiegać poza granicami dużych aglomeracji miejskich, a należy mieć na uwadze, iż Kraków jest drugim co do wielkości miastem w Polsce i ma silnie rozwiniętą i zainwestowaną strefę metropolitalną.

Uważam, że przebiegu drogi S7 należy poszukiwać poza obszarami silnie zurbanizowanymi, czyli dalej na zachód albo dalej na wschód od Krakowa.

Bardzo pozytywnie odbieram fakt, iż w trakcie prac Zespołu postanowił on rozszerzyć obszar analiz w kierunku zachodnim do miejscowości Morawica. Stanowczo należy rozszerzyć ten obszar również w kierunku wschodnim co najmniej do miejscowości Targowisko, aby szukać lokalizacji wariantu drogi S7 poza obszarami zurbanizowanymi na wschód od Krakowa. Jest to szczególnie istotne ze względu na fakt, iż istniejący już odcinek drogi S7 zlokalizowany jest we wschodniej części miasta.

Rozszerzenie obszaru analiz jest również zgodne z propozycjami „wielkiego obejścia Krakowa" opisanymi w części transportowej Planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego" przyjętego w 2018 r. Uważam, iż szeroki ring komunikacyjny powinien obejmować całą aglomerację krakowską:

– po stronie zachodniej: połączenie Beskidzkiej Drogi Integracyjnej z autostradą A4 z obejściem gęsto zabudowanych obszarów gminy Skawina;
– po stronie południowej: szerokie obejście zabudowanych terenów gminy Myślenice – na południe od miasta Myślenice;
– po stronie południowo-wschodniej: obejście od południa rejonu (włącznie ze Zbiornikiem Dobczyckim) gęsto zabudowanych terenów m.in. gminy Dobczyce, z uwzględnieniem stref ochrony bezpośredniej i pośredniej Zbiornika Dobczyckiego;
– po stronie wschodniej: szerokie obejście omijające gęsto zabudowane tereny gminy Wieliczka, z uwzględnieniem zabytkowej oraz niezabytkowej części Kopalni Soli w Wieliczce.

I.4. Analizy ruchu dla wariantów drogi S7 powinny być oparte o najnowsze dane z Generalnego pomiaru ruchu (GPR)

Ze względu na ciągle zmieniające się natężenia ruchu na drogach oraz coraz lepszą jakość ich badań (dane z Automatycznego pomiaru ruchu, Generalnego pomiaru ruchu) na pewno należy opierać przyszłe analizy wariantów drogi S7 na danych z 2025 r. Zwłaszcza, że dane te znacznie różnią się od przewidywanych prognoz ruchu wykonywanych na podstawie wcześniejszych badań.

Dodatkowym powodem oparcia się o najnowsze GPR i APR jest fakt, iż w dużym stopniu zmieniają się także dane demograficzne na analizowanym terenie.

Niezwykle ważne w aspekcie prognoz ruchu w analizowanym obszarze, jak też wpływu na „ring krakowski", będzie oddanie całego przebiegu tego ringu. Wpływ drogi S7 na obwodnicę Krakowa, zarówno od strony północnej jak i południowej, będzie ogromny, i należy dołożyć wszelkich starań, aby ocenić go jak najdokładniej. Ze względu na fakt, iż oddanie do użytkowania całego „ringu krakowskiego" planowane jest jeszcze w 2026 r., uważam, iż prognozy ruchu w analizach wariantów drogi S7 Kraków – Myślenice powinny być oparte na pomiarach ruchu wykonanych po zakończeniu całej obwodnicy Krakowa. Problem ogromnych

różnic w prognozach ruchu na ringu krakowskim ze względu na włączenie do niego drogi S7 widać na przykładach opracowań: Studium korytarzowego oraz STEŚ, wykonanych dla tej inwestycji. Prognozy ruchu na odcinkach Skawina – Bieżanów w tych opracowaniach są całkowicie różne, a to świadczy o dużej skali błędów w wykonywanych prognozach.

II. Opinie dotyczące kryteriów i podkryteriów do uwzględnienia w wielokryterialnej analizie porównawczej (WAP)

II.1. Niekompensacyjność analizy porównawczej

Ze względu na wyjątkowy charakter planowanej inwestycji w obszarze wyjątkowo wrażliwym społecznie i środowiskowo, wielokryterialna analiza porównawcza nie powinna być wykonana jako kompensacyjna, ale jako niekompensacyjna. Oznacza to, że podkategorie powinny posiadać ograniczenia wartości, których przekroczenie eliminować będzie dany wariant z analizy porównawczej. Nieakceptowalne wartości w danej podkategorii nie powinny być kompensowane dobrymi wynikami innych podkategorii.

Takie rozwiązanie zgłosiliśmy do Zespołu, ale nie zostało uwzględnione. Jest to szczególnie niezrozumiałe, bowiem podkategorie FT-1 oraz FT-2 mają wprowadzoną graniczną wartość 50 000 poj./dobę, poniżej którego warianty otrzymują maksymalną liczbę punktów.

Dlatego stanowczo domagam się wprowadzenia wartości granicznych dla poniższych podkategorii, których przekroczenie będzie skutkować eliminacją waritantów.

Poniżej podaję proponowane wartości graniczne dla poszczególnych podkategorii, które wg mnie tego wymagają.

PODKATEGORIA	MIARA	GRANICA DOLNA	GRANICA GÓRNA
Kolizje z budynkami mieszkalnymi	szt.	brak	100
Budynki mieszkalne w buforze do 500 m	szt.	brak	500
Wpływ na zdrowie mieszkańców (ilość mieszkańców w buforze 1000 m)	szt.	brak	2500
Odległość między węzłami projektowanymi i istniejącymi	km	5,0	brak

II.2. Utrata proporcji wskutek normalizacji liniowej

Dla poszczególnych podkategorii powinno się stosować różne funkcje normalizacyjne. Nie każda podkategoria powinna być normalizowana funkcją liniową, gdyż nie odzwierciedla to prawdziwego jej wpływu na wynik WAP.

Podobna sytuacja dotyczy relacji między poszczególnymi podkategoriami, która również się zmienia wraz z danymi.

Obie powyższe ułomności stosowane przez GDDKiA w analizie porównawczej zgłoszone zostały przez stronę społeczną, ale niestety nieuwzględnione. Wart podkreślenia jest fakt, iż w innych krajach europejskich stosowane są inne skale normalizacyjne, i są one zalecane przez Komisję Europejską (program Sokrates).

II.3. Eliminacja obszarów chronionych przyrodniczo w przypadku wariantów alternatywnych

Zgodnie z prawem ochrony przyrody (t. j. Dz. U. 2026 poz. 13 z późn. zmianami) przechodzenie przez obszary chronione przyrodniczo (rezerwaty, obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, użytki ekologiczne) mogą być przecinane inwestycjami celu publicznego wyłącznie w przypadku braku rozwiązań alternatywnych.

Wyniki wstępnego STEŚ z listopada 2025 r. pokazują, iż istnieją setki wariantów alternatywnych w stosunku do przebiegów kolidujących z obszarami chronionymi przyrodniczo.

Dlatego w przypadku istnienia wariantów niekolidujących z obszarami chronionymi, warianty kolidujące z takimi obszarami powinny automatycznie eliminowane.

II.4. Wagowanie podkategorii po ustaleniu danych wejściowych

W związku w ww. wymienionymi wadami WAP zaproponowanej przed GDDKiA, strona społeczna zgłaszała, iż rzetelne przydzielenie wag poszczególnym podkategoriom, oraz sposób ich normalizacji, powinien zostać ustalony dopiero po ustaleniu wszystkich danych wejściowych dla wszystkich podkategorii. Nieznajomość tych danych uniemożliwia ocenę ich wpływu i zakresu oddziaływania na inwestycję.

Nadal podtrzymuję tą opinię i nie zgadzam się ze stanowiskiem GDDKiA.

II.5. Wagi kategorii

Jak wynika z Raportu ze spotkań informacyjno – konsultacyjnych, oraz jak widać z protestów społeczeństwa i sprzeciwu samorządów, analizowany teren jest wyjątkowo i niezwykle wrażliwy społecznie na inwestycje drogowe, zwłaszcza takiej rangi jak droga ekspresowa. Skala protestów i udziału społeczeństwa jest niespotykana. Dlatego też kategoriom społecznym powinno się przydzielić wyjątkowo dużą wagę, nawet, jeśli będzie ona wyższa niż w przypadku innych inwestycji drogowych. Również kategorie środowiskowe (przyrodnicze) powinny mieć ponad przeciętną wagę.

Uważam, że kategoriom głównym w WAP powinny być przydzielone następujące wagi:

Kryteria Społeczne (SP)	☐ 15 % ☐ 20 % ☐ 25 % ☐ 30 % ☐ 35 %	**60 %**
Kryteria Ekonomiczne (EK)	☐ 15 % ☐ 20 % ☐ 25 % ☐ 30 % ☐ 35 %	**10 %**
Kryteria Funkcjonalno-techniczne (FT)	☐ 15 % ☐ 20 % ☐ 25 % ☐ 30 % ☐ 35 %	**10 %**
Kryteria Przyrodnicze (PR)	☐ 15 % ☐ 20 % ☐ 25 % ☐ 30 % ☐ 35 %	**20 %**
SUMA	100 %	100 %

II.6. Podkategorie do uwzględnienia w analizie porównawczej

Uważam, że w WAP dla drogi S7 powinny zostać uwzględnione niżej wymienione podkategorie. W tej sprawie złożyłem już wniosek do Zespołu, jednak nie wszystkie moje propozycje zostały uwzględnione. Nie zgadzam się z wyjaśnieniami ze strony GDDKiA dlaczego moje propozycje zostały odrzucone, które dotyczyły głównie przesunięcia analizy zgłoszonych podkategorii na dalszy etap STEŚ, a niektóre były wręcz niezgodne z prawdą (podkategoria „Zgodność inwestycji z planami zagospodarowania przestrzennego"). Podkategorie przeze mnie zgłoszone były już wcześniej analizowane na etapie Studium korytarzowego, lub wynikają z wytycznych WR-D-22-1, co oznacza, iż jest możliwość ich analizy na obecnym etapie, oraz że mają one istotny wpływ na wyniki WAP.

Do kategorii społecznej należy dodać następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	MIARA	RODZAJ	POWÓD	STAN
Budynki mieszkalne w buforze do 500 m	szt.	destymulanta	Zgodnie z WR-D-22-1	uwzględniona
Wpływ na zdrowie mieszkańców (ilość mieszkańców w buforze 1000 m)	ilość	destymulanta	Propozycja komitetów	nieuwzględniona
Zgodność inwestycji z planami zagospodarowania przestrzennego	ha	stymulanta	Zgodnie z: WR-D-22-1 Studium Korytarzowe	nieuwzględniona

Do kategorii ekonomicznej należy dodać następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	MIARA	RODZAJ	POWÓD	STAN
Wskaźnik kosztowy na 1km	zł	destymulanta	Zgodnie ze Studium Korytarzowym	nieuwzględniona
Aktywizacja terenów niezabudowanych przeznaczonych w planach zagospodarowania na obszary (strefy) przemysłowe w buforze do 1000 m	ha	stymulanta	Propozycja komitetów	nieuwzględniona
Koszty bieżącego utrzymania w ciągu roku	zł	destymulanta	Zgodnie z WR-D-22-1	nieuwzględniona
Koszty kompensacji przyrodniczej	zł	destymulanta	Zgodnie z WR-D-22-1	nieuwzględniona
Kolizje ze złożami – złoża gazu	ha	destymulanta	Przeniesienie z kategorii społecznej	nieuwzględniona
Trwałość projektu (cykl życia projektu)(konieczność remontów w horyzoncie czasowym 20 lat od oddania drogi)	zł	destymulanta	Propozycja komitetów	nieuwzględniona

Do kategorii środowiskowej należy dodać następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	MIARA	RODZAJ	POWÓD	STAN
Emisja CO_2	t	destymulanta	Zgodnie z: WR-D-22-1 Studium Korytarzowe	nieuwzględniona
Emisja pyłów	t	destymulanta	Zgodnie z: WR-D-22-1	nieuwzględniona

			Studium Korytarzowe	
Ryzyko wystąpienia poważnej awarii mającej wpływ na obszary chronione	%	destymulanta	Zgodnie z WR-D-22-1	nieuwzględniona
Powierzchnie lasów do wycięcia	ha	destymulanta	Propozycja komitetów	uwzględniona w niepełnym zakresie
Obszar przebiegu nad GZWP i innymi obszarami wód	ha	destymulanta	Propozycja komitetów	uwzględniona w niepełnym zakresie

Do kategorii techniczno - funkcjonalnej należy dodać następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	MIARA	RODZAJ	POWÓD	STAN
Prognozy ruchu na nowej drodze wyrażone w pojazdach na dobę	SDR	stymulanta	Zgodnie z: WR-D-22-1 Studium Korytarzowe	nieuwzględniona
Ocena węzłów początkowych na autostradzie A4	pkt	destymulanta	Zgodnie ze STEŚ	nieuwzględniona
Wzrost ruchu na drogach miejskich w granicach miast (suma najwyższych wzrostów)	SDR	destymulanta	Propozycja komitetów	nieuwzględniona
Ilość przecięć (węzłów) z drogami krajowymi i wojewódzkimi	szt.	stymulanta	Zgodnie ze STEŚ	nieuwzględniona
Przewidywana ilość wypadków drogowych (BRD)	szt.	destymulanta	Zgodnie z WR-D-22-1	nieuwzględniona
Dostępność logistyczna (dostępność centrów logistycznych, magazynowych i obiektów wielkoprzestrzennych do nowej drogi)	szt.	stymulanta	Propozycja komitetów	uwzględniona
Dostępność demograficzna (ilość gmin w buforze 30 km)	szt.	stymulanta	Zgodnie z: WR-D-22-1 Studium Korytarzowe	nieuwzględniona
Rozbudowa sieci dróg samorządowych na potrzeby obsługi węzłów		destymulanta	Zgodnie ze Studium Korytarzowym	nieuwzględniona
Długość przebiegu w granicach administracyjnych miast	km	destymulanta	Propozycja komitetów	nieuwzględniona
Odległość między węzłami projektowanymi i istniejącymi	km	stymulanta	Propozycja komitetów	uwzględniona

II.7. Podkategorie do usunięcia w analizie porównawczej

Na posiedzeniach Zespołu wskazywałem na fakt, iż nadmierna ilość podkategorii obniża ich wpływ na wyniki WAP. Z tym stanowiskiem zgodził się również dr. Marcin Budzyński.

Uważam, że należy usunąć z analizy porównawczej następujące podkategorie:

Z kategorii społecznej należy usunąć następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	POWÓD
Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi	Obiekty wielkopowierzchniowe zostały uwzględnione w obszarach do bezwzględnego ominięcia. Pozostałe obiekty są nieistotne.
Kolizje z terenami rekreacyjnymi	Uważamy, że podkategoria ta jest nieistotna w porównaniu z podkategoriami wyburzeń. Dodanie tej podkategorii będzie możliwe na dalszym etapie STEŚ.
Kolizja z terenami sportowymi	Uwzględnione w obszarach do bezwzględnego ominięcia.
Kolizja z terenami wypoczynkowymi	Uważamy, że podkategoria ta jest nieistotna w porównaniu z podkategoriami wyburzeń. Dodanie tej podkategorii będzie możliwe na dalszym etapie STEŚ.
Budynki mieszkalne w buforze do 100 m	Podkategoria ta jest uwzględniona w podkategorii „Budynki mieszkalne w buforze do 500 m”
Budynki mieszkalne w buforze 101 m do 200 m	Podkategoria ta jest uwzględniona w podkategorii „Budynki mieszkalne w buforze do 500 m”
Budynki mieszkalne w buforze 201 m do 300 m	Podkategoria ta jest uwzględniona w podkategorii „Budynki mieszkalne w buforze do 500 m”
Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze do 300 m	Bufor 300 m powinien być uwzględniony w obszarach do bezwzględnego ominięcia.
Kolizje ze złożami – wody lecznicze	Należy przenieść do kategorii ekonomicznej: złoża kopalin nie powinny należeć do kategorii społecznej.
Kolizje z obszarami ochrony uzdrowiskowej – strefa B	Obszar uwzględniony do bezwzględnego ominięcia
Kolizje z obszarami ochrony uzdrowiskowej – strefa C	Obszar uwzględniony do bezwzględnego ominięcia
Zabytki w buforze do 300 m	Bufor 300 m powinien być uwzględniony w obszarach do bezwzględnego ominięcia.
Cmentarze w buforze do 300 m	Bufor 300 m powinien być uwzględniony w obszarach do bezwzględnego ominięcia.

Z kategorii środowiskowej należy usunąć następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	POWÓD
Długość przebiegu nad GZWP i innymi obszarami wód	Podkategoria ujęta w propozycji dodania podkategorii jako obszar, a nie jako długość.

Powierzchnia wycinki lasów RDLP	Należy uwzględnić lasy bez względu na własność (państwowe, gminne i prywatne) .

Z kategorii techniczno - funkcjonalnej należy usunąć następujące podkategorie:

PODKATEGORIA	POWÓD
Dostępność otaczającego obszaru do trasy głównej	Podkategoria zastąpiona podkategorią: „Ilość przecięć (węzłów) z drogami krajowymi i wojewódzkimi”
Kolizje z sieciami głównymi	Brak we wcześniejszych analizach. Podkategoria jest zdefiniowana zbyt ogólnikowo.

II.8. Prezentacja pełnych list podkategorii oraz dyskusja na ten temat

Po zakończeniu kompletacji list podkategorii (po opracowaniu wyników opinii członków Zespołu) koniecznie powinny one być zaprezentowane członkom zespołu, a następnie na kolejnym posiedzeniu jeszcze raz poddane dyskusji, lub jeszcze raz poddane opiniowaniu.

Dopiero pełne listy podkategorii pozwolą się zorientować w ilości i w wagach dopuszczonych podkategorii. Może się okazać, że po przedstawieniu tych list samorządy bądź strony społeczne postanowią wycofać swoje propozycje, aby nie doprowadzić do nadmiernego rozdrobnienia wpływu podkategorii na wyniki analizy.

Finalne wersje list podkategorii powinny zostać ustalone po takiej dyskusji (opinii).

II.9. Normalizacja danych

Normalizacja danych powinna być oparta na wzorach zawartych w wytycznych ministerialnych WR-D-22-1 wyrażające się wzorami:

- dla destymulantów (dla podkategorii, w których wartość najniższa ma ocenę najlepszą):

$$x_{ij}^{*} = \frac{x_{ij}}{x_j^{+}}$$

x^{*}_{ij} – wartość znormalizowana i w wariancie j

x^{+}_{j} – wartość maksymalna dla podkategorii i w wariancie j

- dla stymulantów (dla podkategorii, w których wartość najwyższa ma ocenę najlepszą):

$$x_{ij}^{*} = \frac{x_j^{-}}{x_{ij}}$$

x^{-}_{j} – wartość minimalna dla podkategorii i w wariancie j

Wzór dla stymulantów nie daje się zastosować dla stymulantów, których wartość może wynosić 0 (zero). W takim przypadku należy użyć zaprzeczenia logicznego dla podkategorii, aby zmienić jego rodzaj na destymulant.

Po pierwsze: wzory te powinny zostać zastosowane, gdyż tak podają wytyczne ministrerialne. Wytyczne te (m.in. serie WR-D i WR-M) stanowią aktualną wiedzę techniczną i są powszechnie stosowane w procesie projektowym.

Po drugie: podane wzory dają wartości znormalizowane, które lepiej odpowiadają ocenie danego wariantu. Zakładają one wartość najlepszą (0) dla idealnej wartości (np. dla zera wyburzeń domu). Pozostałe wartości są normalizowane w odniesieniu do wartości idealnej. Wzory zastosowane przez firmę Ivia w opracowaniu STEŚ i obecnie zaproponowane przez GDDKiA, przypisują wartość (0) dla wartości najlepszej (np. dla 80 wyburzonych domów) w danej podkategorii, ale nie dla wartości idealnej. Pozostałe wartości są normalizowane nie w stosunku do wartości idealnej, ale do wartości najkorzystniejszej. Ma to wpływ na wyniki WAP.

Po trzecie: takie właśnie wzory będą używane dla podkategorii ekonomicznych. Niezrozumiałym jest więc fakt, że dla innych podkategorii będą używane inne wzory.

II.10. Ujęcie w analizie porównawczej wariantu przebudowy drogi DK7

Niezależnie od stanowiska GDDKiA jak też wykonawcy STEŚ – firmy Ivia, domagamy się ujęcia w analizie porównawczej wariantu przebudowy drogi DK7 do klasy drogi ekspresowej S7. Wiele aspektów, które będą oceniane w WAP, wskazują, iż wariant przebudowy drogi DK7 może uzyskać bardzo dobrą ocenę i może być bardzo korzystny w porównaniu do innych wariantów.

Założenie z góry, że wariant przebudowy drogi DK7 jest niekorzystny i nieopłacalny bez poparcia tej tezy szczegółowymi i dogłębnymi analizami, jest objawem manipulacji, oraz naraża społeczeństwo na inwestycję gorszą finansowo, społecznie i środowiskowo.

III. Opinie dotyczące map z obszarami do bezwzględnego ominięcia

III.1. Definicje dla obszarów do bezwzględnego ominięcia.

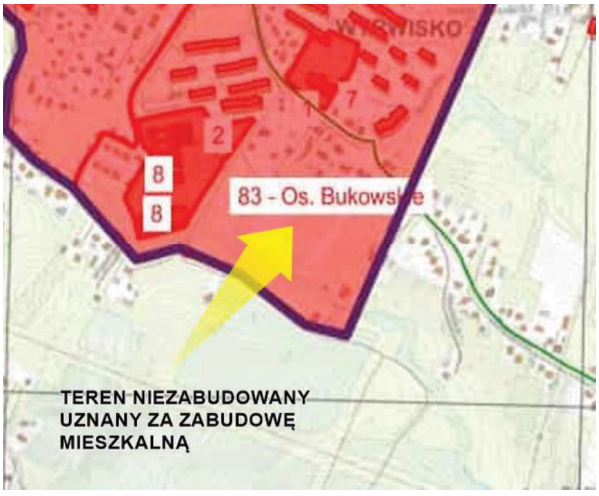
Wszystkie obszary do bezwzględnego ominięcia powinny być wyznaczone wg jasnych i klarownych reguł. Do zdefiniowania nazw obszarów powinno się stosować sformalizowane określenia (zdefiniowane prawnie), a tylko jeśli jest to niemożliwe, powinna być podana ich nowa definicja. Tymczasem definicje takich obszarów jak:

- osiedla mieszkaniowe,
- centra miast,
- obszary zabudowy mieszkaniowej podlegających analizie,

zostały utworzone na nowo i odnoszą się do zupełnie niezrozumiałych założeń ze strony GDDKiA.

Przykładem mogą być obszary osiedli, które zostały uwzględnione na mapach, nawet, jeśli duże powierzchnie tych osiedli są niezabudowane, albo stanowią teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, i nie spełniającą żadnych z ww. definicji. Poniżej przykłady takich obszarów:





Największe zastrzeżenia budzi niekonsekwencja w stosowaniu przyjętych przez GDDKiA definicji podczas wyznaczania poszczególnych obszarów. Wszystkie tereny zabudowy mieszkaniowej na mapach muszą być zgodne z tymi pojęciami. Obecnie tak nie jest.

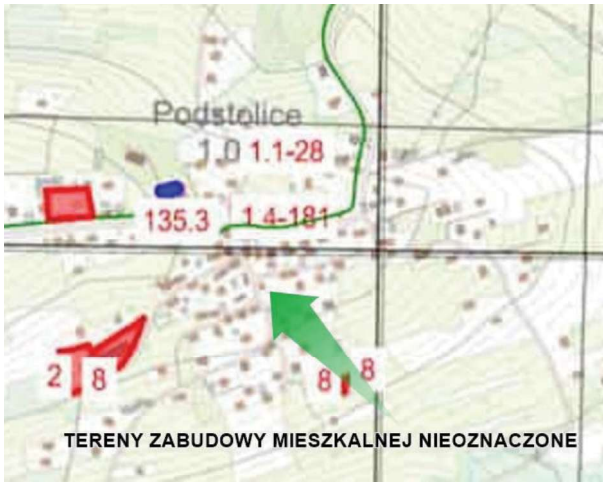
Taki sposób przygotowania map jest niedopuszczalny i nieakceptowalny.

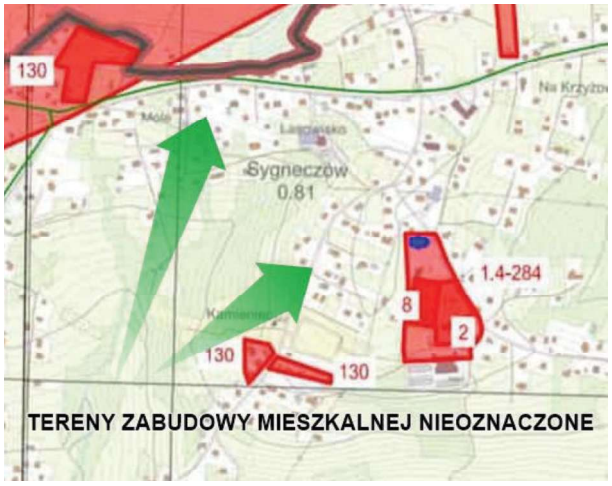
Przykład 1

Poniższy przykład pokazuje nierówne traktowanie zabudowy mieszkaniowej. W ramach osiedla oznaczono tereny zabudowy jednorodzinnej niespełniające kryteriów obszaru 130 (powyżej 5 lokali w zabudowie bliźniaczej lub szeregowej z jednym ciągiem komunikacyjnym). Obszary o analogicznym charakterze w innych częściach mapy zostały pominięte.













Przykład 2

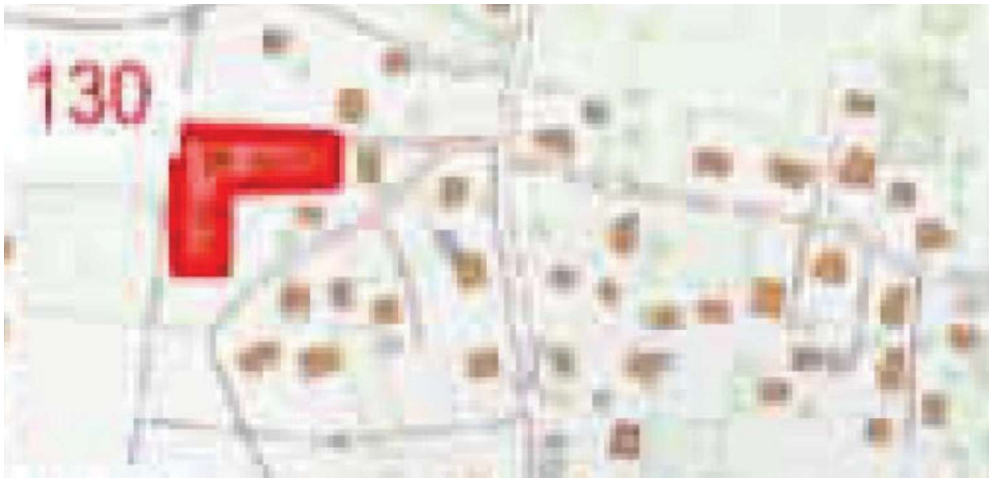
Poniższy przykład pokazuje osiedle zabudowy jednorodzinnej, które nie spełnia definicji zabudowy mieszkaniowej pkt 130.



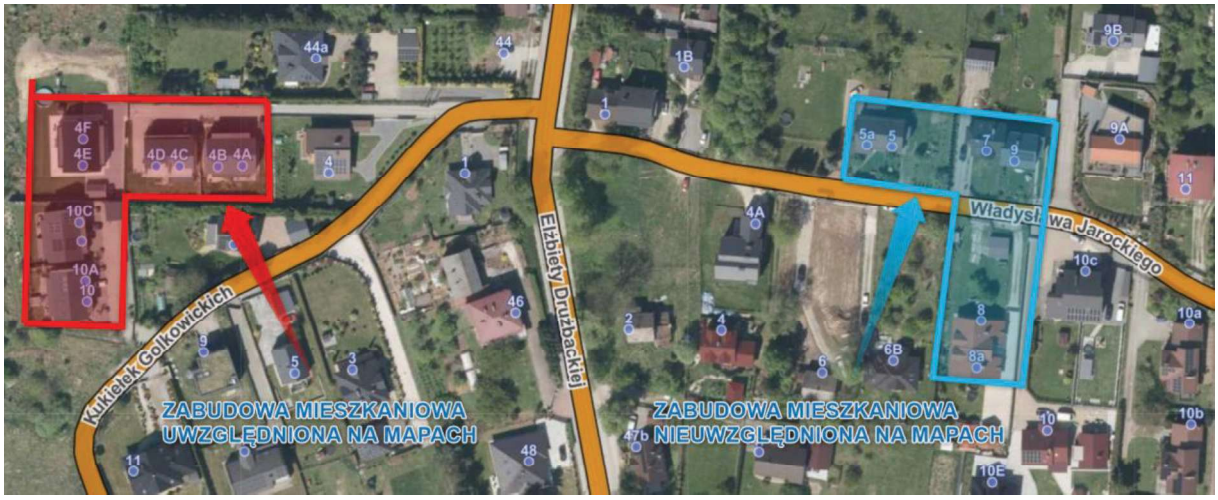


Przykład 3

Kolejny przykład pokazuje uwzględnioną na mapach zabudowę jednorodzinną spełniającą definicję punktu 130, oraz inne obszary zabudowy o takim samym charakterze, które nie zostały uwzględnione.



Fragment mapy dla gminy Kraków (ul. Drużbackiej)



Przykład 4

Brak uwzględnienia zabudowy mieszkaniowej spełniającej definicję pkt 130.

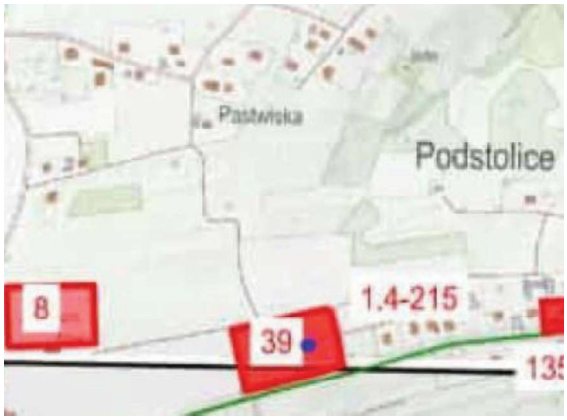


Fragment mapy dla gminy Kraków (ul. Żelazowskiego)



Przykład 5

Brak uwzględnienia zabudowy mieszkaniowej spełniającej definicję pkt 130.

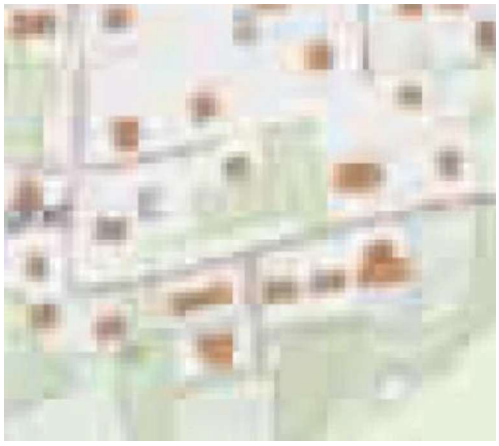


Fragment mapy dla gminy Wieliczka (Podstolice)



Przykład 6

Brak uwzględnienia zabudowy mieszkaniowej spełniającej definicję pkt 130.



Fragment mapy dla gminy Wieliczka (Sygneczów)



III.2. Strefy buforowe dla obiektów o dużym znaczeniu społecznym należy uwzględnić w obszarach do bezwzględnego ominięcia.

W podkategoriach, które będą analizowane w WAP, zawarto bufory wokół obiektów wrażliwych społecznie.

Uważam, że wszystkie obiekty wrażliwe społecznie powinny mieć uwzględniony bufor 300 m na mapach do bezwzględnego ominięcia:

- obiekty o dużym znaczeniu społecznym,
- zabytki,
- cmentarze.

III.3. Opinia i żądanie uwzględnienia obszarów przyrodniczych podlegających ochronie prawnej

Jednocześnie zgłaszam stanowczo negatywną opinię co do rażącej dysproporcji w traktowaniu wag obszarów, polegającej na bezwzględnym chronieniu obiektów przemysłowych i wielkopowierzchniowych (np. w punkcie 139), przy jednoczesnym pominięciu form ochrony przyrody o wysokiej randze środowiskowej i społecznej.

W obecnej dokumentacji (w tym w pkt 139) status „obszarów do bezwzględnego ominięcia” nadano obiektom komercyjnym, przemysłowym oraz wielkopowierzchniowym. Obiekty te, jako struktury antropogeniczne, mają charakter odtwarzalny. Przeniesienie lub odszkodowanie za halę przemysłową jest procesem czysto ekonomicznym. W przeciwieństwie do nich, ekosystemy przyrodnicze (np. Dolina Wilgi) jest dobrem nieodtwarzalnym. Straty w środowisku naturalnym oraz usługach ekosystemowych, jakie świadczy ta dolina dla mieszkańców całego regionu, są nieodwracalne.

Sytuacja, w której infrastruktura komercyjna otrzymuje wyższy priorytet ochrony przed inwestycją drogową niż prawnie chronione zasoby przyrodnicze, stanowi jawną wadę analizy wielokryterialnej. Stoi to w sprzeczności z art. 5 Konstytucji RP (zasada zrównoważonego rozwoju) oraz art. 6 Ustawy – Prawo ochrony środowiska (zasada zapobiegania i przezorności).

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez GDDKiA na mapach uwzględniono 2348 ha terenów (stan na dzień 10.07.2026 r.). Wśród tak dużej powierzchni nie znalazły się żadne tereny podlegające prawnej ochronie, mimo, iż ich powierzchnie są niewielkie w porównaniu do areału już wykluczonych obszarów. Poniżej podaję powierzchnie użytków ekologicznych w obszarze analiz:

- Dolina Wilgi: 56,39 ha
- Las Krzyszkowicki: 34 ha
- Las i stawy na Grabówkach: 13,16 ha
- Staw w Rajsku: 0,39 ha
- Panorama raciborska: 14,75 ha

Łącznie daje to powierzchnię 118,69 ha, czyli 5% w stosunku do obszarów uwzględnionych na mapach przez GDDKiA.

Tereny chronione przyrodniczo muszą zostać bezwzględnie wykluczone z planowanych tras i jednoznacznie oznaczone na mapach jako obszary do bezwzględnego ominięcia. Swoje stanowisko w tej sprawie zgłaszałem wielokrotnie i oficjalnie Zespołowi. Również burmistrz gminy Wieliczka składał kilka razy taki postulat.

IV. Stanowisko końcowe

Uważam, że GDDKiA nadal powinna prowadzić konsultacje społeczne. Konieczne jest uwzględnienie postulatów społecznych i samorządowych, czego brakuje w dotychczasowych pracach, a na pewno jest niewystarczające.

Dalsze procedowanie według niezmienionych zasad, bez rzeczywistego dialogu i reakcji na wskazane problemy, może jedynie pogłębiać brak zaufania oraz prowadzić do dalszej eskalacji konfliktu po przedstawieniu kolejnych wariantów. Protest społeczny nie wynika z braku zrozumienia potrzeby rozwoju infrastruktury, lecz z obawy, że decyzje o nieodwracalnych skutkach są podejmowane bez odpowiednio szerokiej analizy i bez wykorzystania dostępnych alternatyw.

Przytaczam również stanowisko końcowe Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka z pisma odnoszącego się do wypełnienia formularzy opinii w ramach prac Zespołu, z którym całkowicie się zgadzam:

Z tych przyczyn Gmina Wieliczka podtrzymuje stanowisko, że jedynym rozwiązaniem odpowiadającym zasadzie rzetelności, proporcjonalności, poszanowania interesu wspólnoty samorządowej oraz rzeczywistego uwzględnienia zgłoszonych uwag jest całkowite wyłączenie obszaru Gminy Wieliczka z jakichkolwiek dalszych prac projektowych dotyczących nowego przebiegu drogi ekspresowej S7.

Podpisano:

30.07.2026 r.

(Stowarzyszenie „Ratujmy Dolinę Wilgi”)
reprezentant przedstawicieli strony społecznej zgłoszony przez gminę Wieliczka

Otrzymują:

1. **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad**, ul. Wronia 53, 00 - 874 Warszawa, e-doręczenia: AE:PL-28532-60979-UCBAH-29 , e-mail: kontakt@gddkia.gov.pl
2. **Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie,** ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków, e-doręczenia: AE:PL-71976-52360-TIARA-28, e-mail: sekretariatkrakow@gddkia.gov.pl
3. **Urząd Wojewódzki w Krakowie**, Sekretariat Wojewody, ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków, e-doręczenia: AE:PL-63706-53716-FRDUR-17, e-mail: urzad@malopolska.uw.gov.pl
4. **Ministerstwo Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa,** e-doręczenia: AE:PL-99756-74876-WBAEG-25 , e-mail: kancelaria@mi.gov.pl
5. **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska**, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków, e-doręczenia: AE:PL-76945-10230-FTBJV-35 , e-mail: sekretariat@krakow.rdos.gov.pl

Kraków, 30 lipca 2026 r

Komitet Gmina Mogilany Przeciw S7 i S52
przedstawiciel strony społecznej gminy Mogilany

Do:

Sz. P. **Paweł Woźniak**

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział Warszawa

ul. Wronia 53
00 - 874 Warszawa

Do wiadomości:

Sz. P. **Maciej Ostrowski**

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział Kraków

ul. Mogilska 25
31-542 Kraków

Stanowisko przedstawiciela strony społecznej gminy Mogilany

dotyczące oceny prac Zespołu, metodologii oraz formularza opinii GDDKiA dotyczącego kryteriów i wag oceny wariantów drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice

Jako przedstawiciel strony społecznej gminy Mogilany odstępuję od wypełnienia formularza opinii dotyczącego kryteriów i wag analizy wielokryterialnej, ponieważ przyjęty sposób prowadzenia prac nie daje podstaw do uznania, że uzyskane w ten sposób wyniki będą miały charakter obiektywny, ekspercki i rzeczywiście przyczynią się do wyboru najlepszego wariantu planowanej inwestycji.

Strona społeczna aktywnie uczestniczyła pracach zespołu, analizowała przedstawiane materiały, zgłaszała lokalne uwarunkowania oraz przedstawiała zastrzeżenia dotyczące metodologii i organizacji procesu. Uwagi te nie zostały jednak poddane rzeczywistej analizie ani nie doprowadziły do istotnej zmiany przyjętego sposobu postępowania. Nie mamy również poczucia, że protokoły z posiedzeń Zespołu w pełni odzwierciedlają zakres i znaczenie problemów zgłaszanych przez stronę społeczną.

Niniejsze stanowisko zostało podzielone na trzy zasadnicze części. W pierwszej przedstawiono podstawowe zastrzeżenia dotyczące przyjętej metodologii oraz sposobu prowadzenia prac Zespołu, które stanowią główne uzasadnienie odstąpienia od wypełnienia formularza. W drugiej wskazano fundamentalne założenia i kierunki, które - w ocenie strony społecznej - powinny zostać uwzględnione przez projektantów podczas dalszych prac nad wyznaczeniem nowych wariantów. Natomiast szczegółowe uwagi do formularza kryteriów i wag zostały omówione w części trzeciej. Ich przedstawienie nie oznacza akceptacji przyjętej metodologii, lecz wynika z faktu, że pomimo zgłaszanych zastrzeżeń GDDKiA kontynuuje procedurę opartą na tych formularzach.

Oczekuję, że zarówno niniejsze stanowisko, jak i uwagi zawarte w Części III zostaną w całości uwzględnione w raporcie końcowym z prac Zespołu jako stanowisko przedstawiciela strony społecznej gminy Mogilany.

CZĘŚĆ I
Uwagi dotyczące metodologii i sposobu prowadzenia procesu projektowego

I.1. Brak rzetelnego rozpatrzenia zastrzeżeń dotyczących przyjętej metodologii

Strona społeczna wielokrotnie wskazywała, że zasadniczy problem nie dotyczy wyłącznie doboru kryteriów i ich wag, lecz samej adekwatności przyjętej analizy wielokryterialnej do oceny inwestycji o tak dużej skali oddziaływania społecznego, środowiskowego i przestrzennego.

Argumentacja ta została oparta między innymi na dokumentach Komisji Europejskiej: *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects - Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014-2020* oraz *Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 - General Principles and Sector Applications*. Dokumenty te przypisują szczególne znaczenie analizie kosztów i korzyści, pozwalającej zestawić rzeczywiste społeczne koszty i korzyści inwestycji oraz ocenić jej wartość z punktu widzenia interesu publicznego. Analiza wielokryterialna może pełnić funkcję pomocniczą, jednak jej zastosowanie jako podstawowego mechanizmu wyboru wariantu wymaga wykazania adekwatności do konkretnego przedsięwzięcia i zabezpieczenia procesu przed utratą proporcji pomiędzy ocenianymi zjawiskami.

W toku prac Zespołu zwracano uwagę przede wszystkim na następujące problemy:

- **zniekształcenie rzeczywistej skali oddziaływań** - sprowadzenie wartości o skrajnie różnej wielkości do wspólnej skali punktowej może spłaszczyć różnice pomiędzy wariantami i osłabić znaczenie masowych, nieodwracalnych strat;
- **błędną normalizację danych** - przyjęty sposób przeliczania odnosi wynik do najlepszego spośród analizowanych wariantów, a nie do wartości idealnej, na przykład braku wyburzeń. W efekcie wariant najlepszy w danej grupie może otrzymać wynik maksymalny nawet wtedy, gdy nadal powoduje bardzo poważne szkody;
- **niespójność zasad normalizacji** - dla kryteriów ekonomicznych przewidziano odmienny sposób przeliczania, zachowujący relację do rzeczywistych wartości i nieprzypisujący najgorszemu wariantowi automatycznie wartości zerowej. Skoro rozwiązanie to uznano za właściwe dla kosztów, brak jest przekonującego uzasadnienia dla stosowania mniej miarodajnego sposobu normalizacji w kryteriach społecznych, przyrodniczych i funkcjonalnych;
- **kompensacyjny charakter modelu** - bardzo zły wynik społeczny lub środowiskowy może zostać zrównoważony korzystnym wynikiem ekonomicznym albo technicznym. Oznacza to, że wariant powodujący nieakceptowalną liczbę wyburzeń, fragmentację miejscowości, zagrożenie dla zasobów wodnych lub zniszczenie cennych siedlisk może nadal uzyskać wysoką ocenę końcową;
- **brak progów eliminacyjnych** - metodologia nie określa wartości granicznych, po których przekroczeniu wariant powinien zostać wyłączony z dalszej analizy. Przy inwestycji realizowanej w obszarze tak wrażliwym społecznie i środowiskowo model powinien mieć charakter co najmniej częściowo niekompensacyjny, tak aby

skrajnie niekorzystnych skutków nie można było „odrobić” dobrymi wynikami w innych kategoriach;
- **nietransparentność wyniku i podatność na przyjęte założenia** - połączenie licznych kryteriów, wag i przekształceń matematycznych w jeden wskaźnik utrudnia ustalenie, jakie zjawiska rzeczywiście przesądziły o wyborze wariantu.

Wskazywano również, że wytyczne techniczne stosowane w projektowaniu drogowym przewidują sposoby normalizacji lepiej zachowujące relację do wartości idealnej. Tymczasem GDDKiA nie wyjaśniła, dlaczego w części kategorii odstępuje od tych rozwiązań ani dlaczego przyjęto prosty model sumy ważonej zamiast metod ograniczających możliwość kompensowania szkód o charakterze skrajnym lub nieodwracalnym.

Przedstawiciele strony społecznej prezentowali przykłady analityczne pokazujące, że wskazane problemy nie mają charakteru wyłącznie teoretycznego. Zwracano również uwagę, że nauka o analizie wielokryterialnej obejmuje wiele modeli, w tym metody niekompensacyjne i metody przewyższania, dlatego prosta suma ważona nie może być traktowana jako rozwiązanie automatycznie najlepsze i uniwersalne.

Pomimo wagi zgłoszonych zastrzeżeń GDDKiA nie przedstawiła porównania możliwych metod, nie wykazała, dlaczego wybrany model jest najbardziej adekwatny dla tej konkretnej inwestycji, ani nie odniosła się wyczerpująco do problemów normalizacji, kompensacji i braku progów eliminacyjnych. Uczestnikom zakomunikowano natomiast, że metodologia nie zostanie zmieniona, a dalsze prace mają ograniczyć się do ustalania kryteriów i wag w ramach wcześniej narzuconego mechanizmu.

Wypełnienie formularza mogłoby w tej sytuacji zostać potraktowane jako akceptacja lub społeczna legitymizacja metody, której wiarygodność została zasadnie zakwestionowana, lecz nie została rzetelnie zweryfikowana przez inwestora. Brak rzeczywistego rozpatrzenia zgłoszonego problemu metodologicznego stanowi zatem samodzielny powód odstąpienia od wypełnienia formularza.

I.2. Podstawowy błąd założeniowy całego procesu

Podstawowym błędem całego procesu jest próba zastąpienia wiedzy i doświadczenia projektantów systemem kryteriów i wag tworzonych przez uczestników reprezentujących odmienne, często sprzeczne interesy lokalne.

Metodologia oceny wariantów powinna wspierać proces projektowania, a nie zastępować go. W obecnym modelu role te zostały odwrócone: to nie projektant wykorzystuje analizę wielokryterialną jako jedno z narzędzi pomocniczych, lecz analiza ma w praktyce przejąć odpowiedzialność za poszukiwanie najlepszego rozwiązania projektowego.

Rolą mieszkańców, samorządów i organizacji społecznych powinno być wskazanie:

- lokalnych uwarunkowań;
- miejsc szczególnie cennych;
- problemów komunikacyjnych;
- wartości wymagających ochrony;
- możliwych społecznych konsekwencji inwestycji.

Natomiast zadaniem niezależnych ekspertów i doświadczonych projektantów powinno być przełożenie tej wiedzy na rozwiązania projektowe oraz opracowanie wariantów możliwie najlepiej realizujących cele inwestycji przy ograniczeniu szkód społecznych, środowiskowych i przestrzennych.

Doświadczony projektant potrafi pogodzić wiele sprzecznych celów: bezpieczeństwo ruchu, ochronę mieszkańców, racjonalność ekonomiczną, ochronę środowiska i potrzeby rozwojowe regionu. Tego procesu nie da się zastąpić tabelą, algorytmem ani zestawem wag, zwłaszcza na wczesnym etapie prac, kiedy wiedza o rzeczywistym przebiegu nowych wariantów i ich oddziaływaniu pozostaje ograniczona.

Do wypracowania wspólnej metodologii zaproszono przedstawicieli gmin, których interesy są naturalnie odmienne. Każda gmina reprezentuje przede wszystkim własnych mieszkańców, chroni swój teren i proponuje takie rozwiązania, które zmniejszają ryzyko przebiegu drogi przez jej obszar. W takich warunkach wynik nie będzie obiektywną oceną ekspercką, lecz kompromisem pomiędzy sprzecznymi interesami.

Podstawowym postulatem strony społecznej od początku był rzeczywisty udział niezależnych, interdyscyplinarnych ekspertów z zakresu projektowania dróg, transportu, planowania przestrzennego, geologii, hydrologii, ochrony środowiska i zagadnień społecznych. Postulat ten nie został zrealizowany.

I.3. Brak aktualnego i jednoznacznie określonego celu opracowania uniemożliwia stworzenie obiektywnych kryteriów oceny wariantów

Kolejnym zasadniczym problemem jest brak aktualnego i jednoznacznego określenia celu, jaki ma realizować planowana inwestycja.

Punktem wyjścia dla obecnego procesu planistycznego są założenia przyjęte na etapie opracowania Studium Korytarzowego w 2021 r. Od tego czasu uwarunkowania transportowe aglomeracji krakowskiej uległy jednak istotnym zmianom. W szczególności znacząco zmieniły się założenia dotyczące funkcjonowania istniejącego ciągu DK7, a równocześnie pogłębiły się problemy komunikacyjne całego obszaru metropolitalnego, w tym przeciążenie południowej obwodnicy Krakowa oraz rosnące potrzeby obsługi dynamicznie rozwijających się gmin tzw. obwarzanka krakowskiego.

W konsekwencji pierwotny cel opracowania, koncentrujący się przede wszystkim na poszukiwaniu nowego przebiegu drogi ekspresowej S7 jako alternatywy dla obecnej DK7, przestał odpowiadać aktualnym realiom transportowym. Planowane i realizowane działania modernizacyjne na istniejącym ciągu DK7 w istotny sposób zmieniają jego przyszły standard, bezpieczeństwo oraz funkcję w układzie komunikacyjnym regionu. Jednocześnie coraz większego znaczenia nabierają cele związane z funkcjonowaniem całej aglomeracji krakowskiej, a nie wyłącznie relacji Kraków-Myślenice.

Inne kryteria będą właściwe, jeżeli celem inwestycji jest przede wszystkim stworzenie możliwie krótkiego i szybkiego alternatywnego przebiegu dla obecnej DK7. Zupełnie inne kryteria należałoby zastosować, jeżeli droga ma jednocześnie:

- stać się elementem przyszłego zewnętrznego ringu aglomeracji krakowskiej;
- odciążyć autostradę A4 oraz południową obwodnicę Krakowa;
- rozdzielić ruch lokalny od tranzytowego;
- obsłużyć strefy gospodarcze;
- poprawić komunikację Skawiny, Myślenic, Wieliczki i innych ośrodków;
- wspierać długofalowy rozwój obszaru funkcjonalnego Krakowa.

Nie jest możliwe opracowanie jednego, obiektywnego zestawu kryteriów i wag służących porównaniu wariantów realizujących tak odmienne cele transportowe i rozwojowe.

W warunkach bardzo ograniczonych rezerw terenowych, gęstej zabudowy oraz wyjątkowo trudnych uwarunkowań geologicznych, hydrologicznych i środowiskowych decyzje podejmowane obecnie będą determinowały możliwości rozwoju układu komunikacyjnego Małopolski na kolejne dziesięciolecia.

Dlatego przed przystąpieniem do szczegółowej oceny i porównywania wariantów niezbędna jest rewizja celu opracowania oraz jednoznaczne określenie funkcji, jaką ma pełnić planowana droga w docelowym układzie transportowym aglomeracji krakowskiej. Dopiero po zdefiniowaniu tego celu możliwe będzie opracowanie obiektywnych, merytorycznie uzasadnionych kryteriów oceny poszczególnych wariantów.

I.4. Brak transparentnych i konsekwentnych zasad wyznaczania obszarów wyłączonych z dalszych analiz

Istotnym elementem obecnego procesu stało się wyznaczenie obszarów wymagających bezwzględnego ominięcia, które w praktyce determinują możliwości wyznaczania nowych korytarzy drogowych. W toku prac Zespołu GDDKiA wprowadziła nowe kategorie obszarów wyłączonych z projektowania, nie przedstawiając jednoznacznego uzasadnienia ich doboru ani zasad, według których zostały one wyznaczone. Dodatkowo przyjęte definicje nie są stosowane w sposób konsekwentny - podobne obszary zostały na mapach potraktowane odmiennie, co podważa wiarygodność całego opracowania.

Strona społeczna wielokrotnie wskazywała przykłady takich niekonsekwencji. Jeżeli dostępne bazy danych nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację poszczególnych obszarów, obowiązkiem wykonawcy jest ich weryfikacja z wykorzystaniem dostępnych narzędzi terenowych, w tym aktualnych zobrazowań lotniczych lub wizji lokalnych.

Obszary wyłączone z dalszych analiz stanowią de facto pierwszy etap selekcji wariantów. Dlatego oczekujemy, że GDDKiA przed rozpoczęciem kolejnego etapu prac przedstawi jednoznaczne zasady ich wyznaczania oraz potwierdzi, że zostały one zastosowane w sposób spójny i jednakowy dla całego analizowanego obszaru.

CZĘŚĆ II
Podstawowe założenia wymagające uwzględnienia w procesie projektowym

Poniższe postulaty nie stanowią propozycji samodzielnego zaprojektowania przebiegu trasy przez stronę społeczną. Są to strategiczne zagadnienia, które powinny zostać przeanalizowane przez niezależny zespół ekspertów przed wyznaczeniem nowych wariantów.

II.1. Projektowanie ostatniego odcinka S7 jako elementu przyszłego zewnętrznego ringu aglomeracji krakowskiej

Poszukiwanie nowych wariantów drogi ekspresowej S7 nie powinno ograniczać się wyłącznie do domknięcia ciągu drogi ekspresowej i stworzenia szybkiego zamiennika dla istniejącej DK7. Planowana trasa będzie oddziaływać na funkcjonowanie całego układu transportowego Małopolski przez kolejne dziesięciolecia, dlatego powinna być projektowana jako element przyszłego zewnętrznego, piątego ringu aglomeracji krakowskiej.

Takie podejście pozwoliłoby połączyć realizację inwestycji o znaczeniu krajowym z długofalowymi potrzebami całego obszaru funkcjonalnego Krakowa. Nowa trasa powinna nie tylko przejmować część ruchu z Zakopianki, lecz także:

- tworzyć alternatywę dla coraz bardziej obciążonej autostrady A4;
- ograniczać ruch tranzytowy i międzygminny na istniejących drogach wojewódzkich, powiatowych i lokalnych;
- zapewniać efektywną obsługę komunikacyjną Skawiny, Myślenic, Wieliczki oraz innych dynamicznie rozwijających się ośrodków obszaru funkcjonalnego Krakowa, sprzyjając ich integracji z rdzeniem aglomeracji, a nie powstawaniu nowych barier przestrzennych w obrębie aglomeracji;
- obejmować Zbiornik Dobczycki od strony południowo-wschodniej, zapewniając możliwie najwyższy poziom ochrony terenów stanowiących strategiczne źródło zaopatrzenia w wodę pitną,
- poprawiać dostępność stref gospodarczych i głównych generatorów ruchu;
- uwzględniać rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice;
- pozostawiać możliwość dalszej rozbudowy zewnętrznego układu obwodnicowego po wschodniej oraz zachodniej stronie aglomeracji.

Potrzeba tworzenia „wielkiego obejścia Krakowa” została wskazana już w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego z 2018 r., w którym zwrócono uwagę na przyszłe przeciążenie autostrady A4 ruchem lokalnym i międzydzielnicowym oraz konieczność podejmowania kolejnych inwestycji transportowych po 2030 r.

Wobec gęstej zabudowy, postępującej urbanizacji i wyjątkowo trudnych uwarunkowań przestrzennych obecny proces może być jedną z ostatnich realnych możliwości zabezpieczenia korytarza dla przyszłego zewnętrznego układu obwodnicowego. Dlatego rola nowej S7 w docelowym systemie transportowym aglomeracji powinna zostać określona

przed rozpoczęciem szczegółowego trasowania wariantów i stanowić podstawowe założenie projektowe, a nie jedno z wielu kryteriów punktowych.

II.2. Uwzględnienie zasady zrównoważonego rozwoju oraz zmieniających się uwarunkowań transportowych

Jednym z podstawowych obowiązków projektanta jest tworzenie rozwiązań zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju. Nowa infrastruktura powinna uzupełniać istniejący i planowany system transportowy, a nie powielać jego funkcje kosztem kolejnych konfliktów społecznych, przestrzennych i środowiskowych.

Dotychczasowe warianty koncentrowały się przede wszystkim na maksymalnym przejęciu ruchu z obecnej DK7, co doprowadziło do ich skupienia w bezpośrednim sąsiedztwie Zakopianki. Tymczasem od czasu rozpoczęcia prac nad Studium Korytarzowym istotnie zmieniły się uwarunkowania transportowe.

Przygotowywana jest budowa linii kolejowej Kraków-Myślenice, która zapewni alternatywę dla części podróży pasażerskich. Równocześnie planowana jest kompleksowa modernizacja DK7 obejmująca budowę ciągłych dróg zbiorczych, likwidację skrzyżowań kolizyjnych, realizację bezkolizyjnych węzłów i przejść dla pieszych oraz ograniczenie bezpośredniej dostępności do drogi głównej.

Realizowane i planowane inwestycje znacząco zwiększą przepustowość DK7 w miejscach stanowiących obecnie „wąskie gardła”. Poprawa warunków ruchu na DK7 może przenieść główne problemy na węzeł Opatkowice i autostradę A4, co dodatkowo uzasadnia potrzebę planowania kolejnego zewnętrznego obejścia Krakowa.

Promowanie wariantów w bliskiej odległości od obecnej DK7 (za pomocą kryteriów premiujących warianty przejmujące największy ruch z Zakopianki) pozostaje zatem w sprzeczności z aktualnymi kierunkami rozwoju infrastruktury transportowej. Południowy korytarz komunikacyjny będzie bowiem w najbliższych latach dodatkowo wzmacniany poprzez kompleksową modernizację DK7, budowę dróg zbiorczych rozdzielających ruch lokalny od tranzytowego oraz rozwój połączenia kolejowego Kraków-Myślenice. Koncentrowanie w tym samym korytarzu kolejnego strategicznego wyjazdu z Krakowa nie tworzy alternatywy dla istniejącego układu, lecz prowadzi do dalszej kumulacji ruchu w jednym obszarze, ograniczając odporność całej sieci transportowej oraz możliwości jej zrównoważonego rozwoju.

II.3. Poszukiwanie rozwiązań zgodnych z dobrymi praktykami projektowymi oraz ochroną wartości nadrzędnych

Na etapie wyznaczania nowych wariantów należy dążyć do rozwiązań zgodnych z zasadami współczesnego projektowania infrastruktury drogowej. Analiza nie powinna polegać na porównywaniu kilku wariantów obarczonych tymi samymi istotnymi wadami, jeżeli możliwe jest poszukiwanie przebiegów eliminujących lub ograniczających te problemy.

Dotyczy to w szczególności rozwiązań, które zgodnie z wiedzą techniczną, przepisami lub dobrymi praktykami powinny być stosowane wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych.

Przykładem są warianty wymagające włączenia nowej drogi do autostrady A4 pomiędzy węzłami Kraków Bieżanów i Kraków Południe. Rozwiązania takie mogłyby prowadzić do powstania węzłów zespolonych, które są przeznaczone dla szczególnie trudnych przypadków i nie powinny stanowić standardu przy projektowaniu nowych dróg.

Węzły zespolone mogą powodować:

- powstawanie kolejek na krótkich łącznicach;
- trudne i niebezpieczne odcinki przeplatania;
- zbyt krótkie odległości pomiędzy punktami rozdziału ruchu;
- nadmierną liczbę informacji przekazywanych kierowcom;
- spadek przepustowości i bezpieczeństwa;
- wyższe koszty budowy i utrzymania.

Na etapie Studium Korytarzowego i STEŚ należy tak wyznaczać korytarze, aby umożliwić zastosowanie standardowych i czytelnych geometrycznie form węzłów. Przyjęcie od początku rozwiązania poniżej standardu, mimo możliwości poszukiwania innych lokalizacji, nie powinno być akceptowane.

Analogiczna zasada dotyczy kolizji z obszarami chronionymi przyrodniczo. Jeżeli możliwe jest wyznaczenie wariantu omijającego dobra nieodtwarzalne, wariant taki powinien zostać przeanalizowany przed rozwiązaniami zakładającymi trwałą ingerencję. W procesie projektowym priorytet ochrony powinien wynikać nie tylko z obowiązujących form ochrony prawnej, ale również z możliwości odtworzenia utraconych wartości. Obiekty przemysłowe, magazynowe czy komercyjne, mimo często znacznej wartości ekonomicznej, mają charakter odtwarzalny - mogą zostać przebudowane, przeniesione lub zrekompensowane finansowo. Odmienny charakter mają natomiast cenne ekosystemy, siedliska przyrodnicze, ujęcia wód, złoża wód leczniczych czy inne dobra środowiskowe, których utrata ma charakter trwały i w praktyce nieodwracalny.

W ocenie strony społecznej przyjęta metodologia odwraca tę hierarchię. Części obiektów o charakterze komercyjnym nadano status obszarów wymagających bezwzględnego ominięcia, podczas gdy wiele terenów objętych ochroną przyrodniczą potraktowano jedynie jako kolejne kryteria punktowe podlegające późniejszej kompensacji.

Podstawową zasadą powinno być najpierw unikanie szkód, następnie ich minimalizacja, a dopiero w ostateczności kompensacja. Zadaniem projektanta jest przede wszystkim poszukiwanie rozwiązań eliminujących zasadnicze konflikty, a nie optymalizowanie wariantów, które już na etapie koncepcyjnym naruszają podstawowe zasady bezpieczeństwa, ochrony środowiska lub dobrej praktyki inżynierskiej.

II.4. Uwzględnienie wymogów odporności infrastruktury i bezpieczeństwa państwa

Projektowanie nowego układu drogowego powinno uwzględniać nie tylko obecne potrzeby transportowe, lecz również wymagania związane z odpornością infrastruktury krytycznej oraz bezpieczeństwem państwa. W ostatnich latach zarówno prawo Unii Europejskiej, jak i krajowe dokumenty strategiczne wyraźnie wskazują na konieczność budowy sieci transportowej zapewniającej redundancję połączeń, eliminację pojedynczych punktów awarii oraz możliwość utrzymania ciągłości ruchu w sytuacjach kryzysowych. Zasady te znajdują

odzwierciedlenie m.in. w Action Plan on Military Mobility 2.0 (JOIN(2022)48 final), rozporządzeniu (UE) 2024/1679 dotyczącym sieci TEN-T, rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/1328 oraz w ustawie z dnia 5 grudnia 2024 r. o ochronie ludności i obronie cywilnej.

Na tym tle szczególne wątpliwości budzi dalsze koncentrowanie głównych korytarzy transportowych (DK7, projektowanej S7, powstającej S52 oraz planowanego łącznika BDI) w jednym, wąskim obszarze Głogoczowa. Takie rozwiązanie zwiększa podatność całego systemu na zakłócenia wywołane zarówno awariami technicznymi, zjawiskami naturalnymi (osuwiska, powodzie), jak i sytuacjami nadzwyczajnymi, jednocześnie ograniczając możliwość wyznaczenia skutecznych tras alternatywnych.

Analiza wariantów powinna obejmować również ocenę odporności projektowanego układu transportowego na sytuacje kryzysowe oraz stopnia dywersyfikacji głównych korytarzy komunikacyjnych. Paradoksalnie rozwiązanie polegające na maksymalnym skupieniu równoległych tras o znaczeniu krajowym w jednym korytarzu pozostaje w sprzeczności z kierunkiem współczesnego planowania infrastruktury, które coraz większy nacisk kładzie nie na minimalizację długości przebiegu, lecz na odporność całego systemu transportowego.

II.5. Uzasadnienie dalszego prowadzenia prac w korytarzu południowym

Korytarz południowy jest obecnie najlepiej rozpoznanym spośród wszystkich analizowanych obszarów. To właśnie dla niego wykonano Studium Korytarzowe oraz opracowano sześć wariantów przedstawionych podczas konsultacji społecznych w 2025 r. W toku tych prac potwierdzono występowanie wyjątkowo dużej kumulacji ograniczeń przestrzennych, środowiskowych i społecznych, obejmujących między innymi bardzo gęstą zabudowę, trudne warunki geologiczne, liczne osuwiska, kolizje z obszarami chronionymi oraz problemy związane z włączeniem nowej drogi do autostrady A4. Jednocześnie przeprowadzone konsultacje społeczne zakończyły się jednoznacznym odrzuceniem wszystkich przedstawionych wariantów przez mieszkańców gmin południowego korytarza, a w trakcie prac Zespołu dodatkowo rozszerzono katalog obszarów wymagających bezwzględnego ominięcia w obrębie tego korytarza, co jeszcze bardziej ograniczyło możliwości projektowe tego obszaru.

W tej sytuacji nie kwestionujemy zasadności objęcia korytarza południowego dalszymi analizami porównawczymi. Uważamy jednak, że przed rozpoczęciem kolejnego etapu projektowania **GDDKiA powinna wykazać, jakie nowe okoliczności, dane lub możliwości projektowe pojawiły się od czasu opracowania poprzednich wariantów i w jaki sposób mają one zwiększyć prawdopodobieństwo wyznaczenia rozwiązania istotnie lepszego od wariantów już przeanalizowanych i jednoznacznie odrzuconych w toku konsultacji społecznych.**

Takie uzasadnienie jest niezbędne zarówno z punktu widzenia racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi, jak i zachowania zaufania społecznego do prowadzonego procesu. W przeciwnym razie mieszkańcy mogą odnieść uzasadnione wrażenie, że kolejne analizy prowadzone są w celu ponownego poszukiwania rozwiązania w obszarze, którego ograniczenia zostały już rozpoznane, zamiast skoncentrowania głównego wysiłku projektowego na rzeczywistym zbadaniu nowych alternatyw.

CZĘŚĆ III
Uwagi do formularzy opinii

Pomimo zgłoszonych zastrzeżeń GDDKiA kontynuuje procedurę opartą na przyjętej metodologii. W tej sytuacji czuję się zobowiązana wskazać także najważniejsze błędy występujące w samych formularzach. Nie oznacza to akceptacji przyjętej metody. Uwagi te przedstawiam wyłącznie dlatego, że procedura jest kontynuowana pomimo nierozstrzygniętych zastrzeżeń. Jednocześnie uważam, że doświadczony projektant jest w stanie przełożyć przedstawione w Części II postulaty, na odpowiedni zestaw kryteriów odzwierciedlających cele inwestycji.

III.1. Ustalanie wag bez znajomości wariantów

Nie można odpowiedzialnie określić relacji pomiędzy kryteriami przed poznaniem przebiegu wariantów i rzeczywistej skali ich oddziaływania.

W wariancie przebiegającym przez teren słabiej zabudowany dominującym problemem mogą być szkody przyrodnicze. W wariancie przebiegającym przez zwartą zabudowę najważniejsze mogą być wyburzenia i trwała degradacja lokalnych społeczności. Wagi powinny odpowiadać rzeczywistej skali zjawisk, a nie być ustalane abstrakcyjnie przed poznaniem danych.

III.2. Nadmierne rozdrobnienie i niespójność kryteriów społecznych

Kryteria społeczne podzielono między innymi na kolizje z budynkami mieszkalnymi, innymi obiektami kubaturowymi oraz terenami rekreacyjnymi, sportowymi i wypoczynkowymi. Takie rozdrobnienie może osłabiać łączny wpływ skutków społecznych na wynik analizy. Jednocześnie w ramach pojedynczych kryteriów zestawiono obiekty o całkowicie odmiennej wartości i możliwości odtworzenia.

Przykładowo w jednym kryterium dotyczącym obiektów sportowych uwzględnia się zarówno boiska, które można odtworzyć w innej lokalizacji, jak i stoki narciarskie, których funkcja jest ściśle związana z ukształtowaniem terenu i które mogą być niemożliwe do przeniesienia. Proste zliczanie takich kolizji w sztukach nie odzwierciedla rzeczywistego kosztu społecznego.

Podobnie nadmiernie rozbudowano kryteria dotyczące buforów od budynków mieszkalnych, obiektów społecznych, zabytków i cmentarzy. W odniesieniu do mieszkańców zasadne jest analizowanie rzeczywistej strefy długotrwałego oddziaływania drogi. Natomiast ochrona zabytków, cmentarzy i obiektów pełniących szczególne funkcje powinna wynikać z podstawowych zasad projektowania i odpowiedni bufor uwzględniony już na mapach.

W mojej ocenie wszystkie kolizje wymagające wyburzenia obiektów budowlanych powinny zostać ujęte w ramach jednego kryterium, przy czym **ich ocena powinna uwzględniać zarówno rzeczywistą wartość danego obiektu, jak i możliwość jego odtworzenia**. Oczywiste jest bowiem, że skutki wyburzenia budynku mieszkalnego, obiektu użyteczności publicznej czy unikatowego obiektu o szczególnym znaczeniu społecznym nie mogą być

oceniane w taki sam sposób jak kolizja z obiektem, którego funkcję można stosunkowo łatwo odtworzyć w innej lokalizacji.

Ze względu na wyjątkowo wysoką gęstość zabudowy oraz skalę potencjalnych skutków społecznych właśnie to kryterium powinno mieć możliwość uzyskania najwyższej wagi, adekwatnej do rzeczywistego znaczenia dla mieszkańców. Niezrozumiałe jest zatem arbitralne ograniczenie przez GDDKiA maksymalnej wagi każdej z głównych grup kryteriów do 35%, niezależnie od specyfiki analizowanego obszaru.

Jeżeli inwestor zdecydował się prowadzić proces w warunkach bezprecedensowego konfliktu społecznego i jednocześnie deklaruje szeroki udział strony społecznej w wypracowaniu zasad oceny wariantów, to właśnie w kwestii znaczenia kosztów społecznych należało pozostawić uczestnikom możliwość rzeczywistego określenia ich priorytetu. Tymczasem również w tym zakresie granice dopuszczalnych ocen zostały z góry narzucone przez GDDKiA, co w praktyce ograniczyło wpływ strony społecznej na zagadnienie mające dla mieszkańców fundamentalne znaczenie.

III.3. Niewłaściwe traktowanie dóbr nieodtwarzalnych

Niektóre dobra, takie jak złoża wód leczniczych, strategiczne ujęcia wody, najcenniejsze obszary przyrodnicze czy wyjątkowe obiekty kulturowe, nie powinny być traktowane wyłącznie jako kolejne kryteria punktowe.

Jeżeli ingerencja może prowadzić do trwałej utraty zasobu, należy najpierw rozważyć zakwalifikowanie obszaru do bezwarunkowego ominięcia lub zapewnić wyłonienie w każdym rozpatrywanym korytarzu, wariantów zapewniających przebieg bezkolizyjny. Samo przyznanie wariantowi ujemnych punktów nie jest wystarczającą ochroną w przypadku szkód nieodwracalnych.

III.4. Niespójne podejście do rozwoju gospodarczego

Formularze negatywnie punktują kolizje ze strefami aktywności gospodarczej, mimo że są one jednocześnie głównymi generatorami ruchu, zwłaszcza ciężarowego, i powinny należeć do podstawowych celów obsługi nową drogą.

Należy rozróżnić zniszczenie funkcjonującego zakładu od przebiegu w sąsiedztwie strefy oraz zapewnienia jej dobrego połączenia z węzłem.

Podobne zjawiska zostały rozproszone pomiędzy kilka kryteriów społecznych i funkcjonalno-technicznych, a dodatkowo wprowadzono arbitralną granicę 1000 metrów od węzła. O rzeczywistej dostępności strefy nie decyduje wyłącznie odległość, lecz czas przejazdu, jakość drogi dojazdowej, bezpieczeństwo oraz możliwość obsługi transportu ciężkiego.

III.5. Niespójności i podwójne naliczanie w kryteriach ekonomicznych

Grupa ekonomiczna obejmuje zasadniczo koszty robót oraz koszty nabycia nieruchomości. Nie jest jednak jasne, czy koszty robót zawierają pełne skutki budowy tuneli, estakad, stabilizacji osuwisk, przebudowy infrastruktury i skomplikowanych robót geotechnicznych.

Jeżeli koszty te zostały już uwzględnione w kryterium ekonomicznym, nie powinny ponownie obniżać oceny wariantu jako osobne destymulanty funkcjonalno-techniczne bez wykazania odrębnego negatywnego skutku.

Samo istnienie tunelu lub estakady nie jest automatycznie wadą. Obiekty te mogą ograniczać liczbę wyburzeń, zachować ciągłość zabudowy, zmniejszać ingerencję w krajobraz i umożliwiać ominięcie terenów cennych.

III.6. Powielanie tych samych efektów transportowych

W grupie funkcjonalno-technicznej te same lub bardzo podobne zjawiska oceniane są kilkukrotnie.

Dotyczy to między innymi:

- odciążenia DK7 osobno na dwóch odcinkach;
- natężenia ruchu na nowej S7;
- obsługi stref gospodarczych;
- dostępności centrów logistycznych.

Rozdzielenie danych może być uzasadnione dla potrzeb modelowania ruchu, ale nie powinno automatycznie oznaczać wielokrotnego premiowania tego samego efektu.

7. Arbitralne założenia dotyczące natężenia ruchu

Formularz zakłada maksymalną punktację dla wariantów obniżających ruch na DK7 poniżej 50 tysięcy pojazdów na dobę.

Przed przyjęciem takiego progu należy uwzględnić docelowy przekrój Zakopianki, drogi zbiorcze, bezkolizyjne węzły, ograniczenia prędkości, geometrię drogi, udział ruchu ciężkiego oraz rzeczywistą przepustowość po zakończeniu planowanych modernizacji.

Zbyt niski próg może nadmiernie preferować warianty położone najbliżej DK7 i dyskryminować rozwiązania obwodnicowe, które przejmą mniej ruchu w pierwszym okresie, lecz będą realizować inne strategiczne cele aglomeracji.

III.8. Marginalizacja zagadnień strategicznych związanych z A4

Miejsce i sposób włączenia S7 do układu Krakowa oraz autostrady A4 należą do najważniejszych zagadnień całej inwestycji.

Niektóre rozwiązania mogą prowadzić do pogorszenia bezpieczeństwa, przeciążenia południowej obwodnicy Krakowa, powstawania niebezpiecznych odcinków przeplatania oraz utrudnienia przyszłej rozbudowy A4.

Zagadnienie tej rangi nie powinno być jednym z kilkunastu równorzędnych kryteriów. Rozwiązania prowadzące do niedopuszczalnego pogorszenia bezpieczeństwa lub przepustowości powinny stanowić warunek eliminujący.

III.9. Nieprawidłowa ocena dostępności

Dostępność drogi nie może być mierzona wyłącznie liczbą węzłów. Większa liczba węzłów nie zawsze oznacza lepszy wariant i może prowadzić do wzrostu kosztów, większej ingerencji w teren oraz pogorszenia bezpieczeństwa.

Kryterium powinno oceniać przede wszystkim prawidłowe rozmieszczenie węzłów i ich powiązanie z drogami wojewódzkimi, powiatowymi, gminnymi, ośrodkami osadniczymi i strefami gospodarczymi.

Niezrozumiałe jest również pominięcie dróg wojewódzkich w kryterium dotyczącym zmiany natężenia ruchu na drogach lokalnych. To właśnie drogi wojewódzkie często przenoszą ruch pomiędzy głównymi ośrodkami i obsługują strefy gospodarcze.

III.10. Nieproporcjonalna konstrukcja kryteriów przyrodniczych

Odrębna inwentaryzacja form ochrony przyrody jest konieczna, ale nie każda forma ochrony musi automatycznie stanowić osobne kryterium punktowe.

Nadmierne rozdrobnienie może prowadzić do sytuacji, w której o wyniku decyduje liczba formalnych kategorii ochrony, a nie rzeczywista wartość ekosystemu i nieodwracalność szkody.

Szczególnej ochrony wymagają strategiczne ujęcia wody, stosunki wodne, dojrzałe ekosystemy, korytarze ekologiczne oraz obszary trudne lub niemożliwe do odtworzenia.

Jednocześnie ochrona gruntów rolnych klas I-III nie może prowadzić do kierowania wariantów przez zwartą zabudowę, najcenniejsze obszary przyrodnicze lub zabytki. Kryteria muszą zachowywać racjonalną hierarchię chronionych wartości.

III.11. Błędne przyporządkowanie kryteriów do poszczególnych grup

Część kryteriów została zakwalifikowana do grup, które nie odpowiadają rzeczywistemu charakterowi ocenianych zjawisk. Powoduje to zniekształcenie znaczenia poszczególnych kategorii, ryzyko podwójnego naliczania tych samych skutków oraz sztuczne wzmacnianie grupy ekonomicznej, w której pozostawiono jedynie dwa bardzo silne kryteria: koszty robót i koszty nabycia nieruchomości.

Najbardziej widoczne przykłady to:

- **długość tuneli, estakad oraz trasy prowadzonej przez osuwiska i obszary zagrożone powodzią** - elementy te są negatywne przede wszystkim z uwagi na zwiększone koszty budowy, zabezpieczeń i utrzymania. Jeżeli są już uwzględniane w szacowanych kosztach robót, nie powinny ponownie obniżać oceny wariantu w grupie funkcjonalno-technicznej. Jeżeli kryterium EK-1 nie obejmuje tych kosztów, powinny one zostać ujęte właśnie w grupie ekonomicznej jako odrębne destymulanty;
- **FT8 i FT9 - długość tras S7 i S52** - sama długość nie jest wadą funkcjonalną. Dłuższy wariant może obsługiwać większy obszar, realizować więcej celów transportowych i stanowić element przyszłego układu obwodnicowego. Jego ewentualne negatywne znaczenie powinno być oceniane poprzez koszty, czas przejazdu i rzeczywistą skuteczność transportową, a nie przez automatyczne uznanie długości za destymulantę.

III.12. Formularz premiuje interes lokalny zamiast interesu publicznego

a) Szczególnie jaskrawym przykładem jest kryterium **SP16 dotyczące skumulowanego oddziaływania planowanych inwestycji infrastrukturalnych**. Unikanie koncentracji kilku dużych przedsięwzięć na tym samym obszarze powinno wynikać bezpośrednio z zasady zrównoważonego rozwoju i stanowić jedno z podstawowych założeń projektowania, a nie jedno z wielu kryteriów społecznych poddawanych uznaniowemu ważeniu.Problem potencjalnej kumulacji nowej S7 z planowaną linią kolejową Kraków-Myślenice dotyczy przede wszystkim gminy Mogilany oraz miasta i gminy Myślenice. Pozostałe gminy nie mają zatem naturalnego interesu w nadawaniu temu kryterium wysokiej wagi, choć z punktu widzenia prawidłowego projektowania oraz oceny łącznego oddziaływania inwestycji jego znaczenie nie powinno zależeć od lokalizacji przedstawiciela wypełniającego formularz. Pokazuje to, że zagadnienia stanowiące obiektywne zasady projektowe nie mogą być rozstrzygane w drodze głosowania podmiotów reprezentujących sprzeczne interesy terytorialne.

b) Przedstawiciele części społeczności z gmin wschodnich wielokrotnie wskazywali na konieczność ochrony gęstej zabudowy, Kopalni Soli w Wieliczce oraz związanych z nią obszarów ochrony UNESCO. Można byłoby zatem oczekiwać, że szczególnie wysokie znaczenie nadadzą kryteriom społecznym i środowiskowym. Tymczasem w kierowanych do GDDKiA stanowiskach sprzeciwiają się ograniczaniu znaczenia grupy ekonomicznej i funkcjonalno-technicznej. Nie musi to oznaczać rzeczywistego uznania kosztów inwestycji lub parametrów technicznych za ważniejsze od ochrony domów i dziedzictwa. Jest raczej przewidywalną konsekwencją konstrukcji procesu: **uczestnicy próbują tak dobierać kryteria i wagi, aby zwiększyć szanse wariantów przebiegających poza reprezentowanym przez nich obszarem. Nie jest to zarzut wobec mieszkańców, którzy w sposób naturalny bronią własnych społeczności. Jest to zarzut wobec metodologii, która powierza podmiotom o sprzecznych interesach zadanie stworzenia rzekomo obiektywnego mechanizmu oceny inwestycji o znaczeniu regionalnym i krajowym.**
Wyniki formularzy będą więc odzwierciedlały przede wszystkim układ interesów terytorialnych, a nie ekspercką ocenę potrzeb transportowych, hierarchię

chronionych wartości ani rzeczywisty bilans skutków inwestycji. Oparcie dalszych prac na tak uzyskanym rezultacie nie tylko nie rozwiąże istniejącego konfliktu, lecz może doprowadzić do jego ponownej eskalacji po przedstawieniu kolejnych wariantów.

Podsumowanie i wnioski

Przedstawione stanowisko nie jest wyrazem odmowy współpracy ani próbą przejęcia przez mieszkańców roli projektantów. Przeciwnie, od początku prac Zespołu podstawowym postulatem strony społecznej było zapewnienie udziału niezależnych ekspertów, którzy potrafiliby przełożyć wiedzę mieszkańców i samorządów na profesjonalne założenia projektowe oraz kompleksowo rozpatrzyć potrzeby transportowe całej aglomeracji krakowskiej.

Postulat ten nie został zrealizowany. Strona społeczna nie otrzymała oczekiwanego wsparcia interdyscyplinarnego zespołu ekspertów, zgłaszane problemy metodologiczne nie zostały poddane otwartej i udokumentowanej analizie, a liczne zastrzeżenia dotyczące kryteriów, wag i organizacji procesu nie doprowadziły do istotnej zmiany przyjętego sposobu postępowania.

Z tego względu oczekujemy, że niniejsze stanowisko zostanie w całości uwzględnione w raporcie końcowym z prac Zespołu, w szczególności jako uzasadnienie zakwestionowania przyjętej metodologii oraz odstąpienia od wypełnienia formularza kryteriów i wag. Przedstawione szczegółowe uwagi do formularzy nie oznaczają ich akceptacji, lecz wynikają z poczucia odpowiedzialności za skutki procesu, który pomimo zgłoszonych zastrzeżeń, jest nadal kontynuowany.

Jako przedstawiciel strony społecznej gminy Mogilany czuję się zobowiązana do rzetelnego analizowania przedstawianej dokumentacji i wskazywania konsekwencji proponowanych rozwiązań. Strona społeczna poświęciła znaczną ilość czasu na analizę dokumentacji, materiałów naukowych oraz dokumentów strategicznych, korzystając również ze wsparcia osób posiadających specjalistyczną wiedzę.

Nie oczekujemy, że mieszkańcy zastąpią projektantów. Oczekujemy natomiast, że inwestor i wykonawcy dokumentacji wykażą równie wysoki poziom staranności oraz odniosą się merytorycznie do przedstawionych argumentów.

Dalsze procedowanie według niezmienionych zasad, bez rzeczywistego dialogu i reakcji na wskazane problemy, może jedynie pogłębiać brak zaufania oraz prowadzić do dalszej eskalacji konfliktu po przedstawieniu kolejnych wariantów. **Protest społeczny nie wynika z braku zrozumienia potrzeby rozwoju infrastruktury, lecz z obawy, że decyzje o nieodwracalnych skutkach są podejmowane bez odpowiednio szerokiej analizy i bez wykorzystania dostępnych alternatyw.**

Świadomość i wiedza na temat procesu inwestycyjnego mieszkańców południowego korytarza jest obecnie bardzo wysoka. Dotyczy to mieszkańców **gminy Mogilany, Krakowa, Świątnik Górnych, Myślenic, Sieprawia i Wieliczki.** Lokalne społeczności korzystają ze

wsparcia ekspertów, samorządów oraz przedstawicieli różnych środowisk publicznych i będą nadal szczegółowo analizować kolejne etapy postępowania oraz przedstawiane dokumenty.

Oczekujemy zatem od GDDKiA otwarcia procesu na pełny wachlarz rozwiązań, w tym warianty wykraczające poza dotychczas analizowany, wąski korytarz. Szczególne uprawnienia przysługujące inwestorowi przy realizacji dróg publicznych powinny być wykorzystywane odpowiedzialnie i proporcjonalnie - do tworzenia infrastruktury przynoszącej możliwie szerokie korzyści publiczne przy jednoczesnym ograniczaniu wyburzeń, degradacji środowiska oraz trwałego naruszania funkcjonowania lokalnych społeczności.

Podstawą dalszych prac powinno być:

- zapewnienie rzeczywistego udziału niezależnego, interdyscyplinarnego zespołu ekspertów;
- ponowne określenie strategicznego celu inwestycji w kontekście całej aglomeracji krakowskiej;
- analiza alternatywnych metod oceny wariantów oraz usunięcie wskazanych wad metodologicznych;
- poszukiwanie rozwiązań zgodnych z zasadą unikania szkód, a dopiero następnie ich minimalizacji i kompensacji;
- przeprowadzenie rzeczywistego dialogu ze stroną społeczną i udokumentowane odniesienie się do zgłaszanych uwag.

Jedynie takie podejście może doprowadzić do wypracowania rozwiązania możliwego do obrony pod względem transportowym, społecznym, środowiskowym i ekonomicznym. Kontynuowanie obecnego procesu bez zasadniczej refleksji nad jego założeniami grozi natomiast utrwaleniem konfliktu oraz podjęciem decyzji, których skutków nie będzie można w przyszłości odwrócić.

Przedstawiciel strony społecznej gminy Mogilany
Komitet Gmina Mogilany przeciw S7 i S52

1. Przedstawiciel Społeczny Gminy Myślenice
[redacted]

2. Komitet przeciw S7 i łącznikowi BDI
w Głogoczowie

[redacted]

Głogoczów, 31.07.2026 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie ,
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, Centrala,
ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa

Minister Klimatu i Środowiska,
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska,
Al. Jerozolimskie 136, 02-305 Warszawa

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie,
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

Wojewoda Małopolski,
ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków

PROTEST oraz wniosek o bezwarunkowe wyłączenie miejscowości Głogoczów z obszaru analizy wariantów drogi ekspresowej S7 i łącznika BDI[1], wraz z odmową wypełnienia „Formularza opinii w zakresie kryteriów i wag" Zespołu S7 (tj. Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego) w jego obecnym kształcie.

Działając jako Przedstawiciel Społeczny Gminy Myślenice oraz w imieniu Komitetu przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie (dalej: „Komitet") reprezentującego mieszkańców Głogoczowa w związku z prowadzonymi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz powoływanym do tego Zespole S7, pracami nad wyborem wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice i łącznika Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (BDI/S52). Niniejszym składamy formalny protest, wnosimy o bezwarunkowe wyłączenie miejscowości Głogoczów z obszaru dalszej analizy wariantów oraz zgłaszamy odmowę wypełnienia „Formularza opinii w zakresie kryteriów i wag" w jego obecnym kształcie. Traktujemy tę odmowę jako wyraz sprzeciwu wobec samej metody, a nie jako brak stanowiska. Wypełnienie formularza oznaczałoby formalne zalegitymizowanie metodologii

[1] Łącznik BDI- w rozumieniu węzła i trasy łączącej trasę S7 z drogą ekspresową S52 (Beskidzką Drogą Integracyjną)

ocenionej w niniejszym dokumencie jako nierzetelną. Wnosimy o wyraźne odnotowanie tego zastrzeżenia oraz o niewliczanie braku wypełnionego formularza do jakiejkolwiek statystyki sugerującej brak sprzeciwu społecznego.

Pragniemy podkreślić jednocześnie, że Komitet od początku prac Zespołu S7 wyraża wolę merytorycznego, konstruktywnego udziału w procesie wyboru optymalnego przebiegu drogi ekspresowej S7. Komitet aktywnie uczestniczył w pracach Zespołu oraz w całym procesie konsultacji społecznych. Złożono m.in. następujące dokumenty:

1. Petycja mieszkańców Głogoczowa z dnia 23.12.2025 Do Prezesa Rady Ministrów, Ministra Infrastruktury, GDDKIA wraz z 1156 podpisami mieszkańców Głogoczowa
2. Formularz opinii dla zadania „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice" wysłane do Firmy IVIA 14.01.2026r w ramach spotkań informacyjno–konsultacyjnych Studium Techniczno-Ekonomiczno- Środowiskowych.
3. Pismo złożone w Centrali GDDKiA dnia 12.03.2026r
4. Pismo złożone do Wojewody Małopolskiego 19.03.2026r
5. Pism dnia 12.05.2026r do GDDKiA w ramach pracy Zespołu S7 zawierające listę powierzchni/obiektów do wykluczenia i załączniki.
6. Pismo z dnia 11.06.2026r do GDDKiA w ramach pracy Zespołu S7 zawierające listę powierzchni/obiektów do wykluczenia i załączniki.
7. Pismo złożone dnia 05.07.2026r do GDDKiA w ramach pracy Zespołu S7 zawierające listę powierzchni/obiektów do wykluczenia i załączniki,
8. Pismo z dnia 17.07.2026r do Ministra Klimatu i Środowiska, Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie,
9. Pismo z dnia 17.07.2026r do Wiceprezesa Rady Ministrów – Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego, Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, Wojewody Małopolskiego,

Sam sposób zastosowania analizy wielokryterialnej (WKO) w „Formularzu opinii w zakresie kryteriów i wag" jest metodologicznie nieadekwatny do etapu, na którym znajduje się obecnie postępowanie, i z tego względu nie może stanowić podstawy do dalszych, wiążących ustaleń co do wyboru wariantu przebiegu S7 i łącznika BDI.

Przedstawiony formularz opinii w zakresie kryteriów i wag służy do wyboru spośród już przedstawionych korytarzy, a nie do rozstrzygania, czy dany korytarz w ogóle wolno wyznaczyć. Pierwszy etap weryfikacji/eliminacji, powinien bezwzględnie polegać na analizie i sprawdzeniu który z korytarzy jest możliwy do analizy pod kątem zgodności z twardymi ograniczeniami prawnymi, środowiskowymi i geotechnicznymi, społecznymi lub wynikające z bezpieczeństwa. Konsekwencja tego kategorycznego błędu jest ryzyko, że matematyczne uśrednienie wyników w formularzach doprowadzi do wyboru wariantu, który w rzeczywistości powinien zostać całkowicie odrzucony z licznych, bezwzględnych powodów społecznych, technicznych, środowiskowych lub innych i w rzeczywistości w ogóle nie powinien być brany pod uwagę. Wielokrotnie wykazywaliśmy niepodważalne powody, dlaczego teren Głogoczowa powinien być obszarem wykluczonym z analizy przebiegu tras S7 oraz łącznika BDI. Niezależnie od zastrzeżeń do samego formularza, Komitet wnosi o bezwarunkowe wyłączenie miejscowości Głogoczów — obejmujące zarówno przebieg drogi ekspresowej S7, jak i łącznika BDI (Beskidzka Droga Integracyjna) — z dalszego obszaru analizy wariantów, z następujących, łącznie występujących powodów:

1. **Koncentracja dróg DK52 (S52 w budowie), DK7, S7 i/lub łącznika BDI w jednym wąskim korytarzu w Głogoczowie stoi w sprzeczności z prawem krajowym, prawem UE, wytycznymi technicznymi oraz celami GDDKiA zawartymi w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) a także generuje zagrożenie militarne**

Kumulacja dróg DK52 (S52 w budowie) i S7, DK7 i/lub łącznika BDI w jednym wąskim korytarzu w Głogoczowie stoi w sprzeczności z unijnym **„Action Plan on Military Mobility 2.0" (JOIN(2022) 48 final oraz COM(2022) 60 final),** który obliguje państwa członkowskie do zapewnienia odporności infrastruktury (resilience), redundancji (rozproszenia) sieci transportowej oraz unikania „wąskich gardeł". Jest to kluczowe w sytuacjach strategii obronnej i logistyczno-gospodarczej, ze względu na zapobieganie kumulacji kluczowej infrastruktury transportowej w jednym, wąskim korytarzu przy braku alternatywnej drogi. Z tak skrajnym i niebezpiecznym przypadkiem naruszenia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa mamy do czynienia właśnie w proponowanych przebiegach trasy S7 w Głogoczowie. Potwierdza to **Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/1328** w sprawie wymogów dotyczących mobilności wojskowej, nakazujące identyfikację i eliminację operacyjnych pojedynczych punktów awarii (SPOF), oraz **Rozporządzenie (UE) 2024/1679 w sprawie sieci TEN-T**, wprost nakładające obowiązek zapewnienia odporności dróg na sytuacje kryzysowe. Przedstawione propozycje przebiegu tras S7 w Głogoczowie kumulują drogi DK52 (S52 w budowie), S7, DK7 i/lub łącznik BDI w strefie poniżej 3 km (zamiast bezpiecznych 15–30 km) tworząc pojedynczy tzw. „punkt krytyczny", którego eliminacja lub uszkodzenie paraliżuje ruch wojskowy, transportowy ewakuacyjny i logistyczny na skalę krajową i europejską utrudniając ruch wojsk NATO! Jeden atak rakietowy lub dronowy zniszczy obie arterie naraz, odcinając Kraków od południa kraju. Lokalizacja wariantów przebiegu trasy S7 w Głogoczowie i/lub łącznika BDI tworzy skrajnie niebezpieczny punkt krytyczny sieci którego ewentualne zablokowanie, poprzez zdarzenie kryzysowe, sparaliżuje ruch tranzytowy o znaczeniu obronnym, jednocześnie całkowicie odcinając drogi ewakuacyjne dla społeczności lokalnej plasując inwestycję w strefie najwyższego ryzyka wojskowego. Ponadto generuje krytyczną podatność całego regionu na zagrożenia kaskadowe i paraliż logistyczno-gospodarczy. Stałe ryzyko paraliżu komunikacyjnego wynika z braku drogi alternatywnej i duplikacji natężeń ruchu. Upieranie się przy wariantach skumulowanych w centrum miejscowości rażąco ignoruje czynnik ludzki oraz fundamentalne zasady odporności systemu transportowego, na które oficjalnie powołuje się administracja rządowa.

Na gruncie prawa krajowego zastosowanie znajduje **ustawa z dnia 5 grudnia 2024 r. o ochronie ludności i obronie cywilnej,** której nadrzędnym celem — zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Obrony Narodowej— jest zapewnienie bezpiecznego i odpornego środowiska cywilnego, z priorytetem ochrony ludności nad infrastrukturą transportową. Doktryny obronne wskazują, że bezpieczny, operacyjnie niezależny dystans między dwiema równoległymi drogami ekspresowymi/autostradami powinien wynosić 15–30 km — obecne warianty przebiegające przez Głogoczów pozostają w rażącej sprzeczności z tym standardem. Projektowane węzły S7 w Głogoczowie, zlokalizowane w odległości poniżej 5 km od siebie, tworzą dodatkowo tzw. węzeł zespolony — rozwiązanie nietypowe i trudne w oznakowaniu opisane w wytycznych kształtowania sieci dróg, wymagania podstawowe WR-D na stronie Ministerstwa Infrastruktury https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wrd-30-skrzyzowania-i-wezly.

Niezgodność wariantów S7 i łącznika BDI w Głogoczowie z celami **Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych (RPBDK):**

- **Brak realizacji kluczowego celu tj. poprawy przepustowości sieci drogowej**: Brak drogi alternatywnej i poprowadzenie ruchu choćby częściowo po starym śladzie DK7 stworzy trwałe „wąskie gardło" i zablokuje płynność ruchu.

- **Naruszenie celu wspierania zrównoważonego rozwoju regionów:** Droga w centrum zabudowy degraduje jakość życia, niszczy lokalne firmy i obniża atrakcyjność inwestycyjną, co hamuje rozwój regionu.
- **Brak realizacji celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego:** Trasa ekspresowa w gęsto zabudowanym terenie wymusza zbyt bliskie węzły i zjazdy. Zwiększa to liczbę konfliktów ruchowych i ryzyko wypadków.
- **Sprzeczność z celem minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie ludzi:** Przebieg przez teren górzysto-dolinny kumuluje hałas oraz smog, uderzając w zdrowie mieszkańców i jakość ich życia.
- **Ryzyko wykluczeń społecznych i degradacji struktury osadniczej**: Kolejne rozcięcie struktury przestrzennej w już mocno podzielonym Głogoczowie, powoduje ograniczenia dostępności usług publicznych oraz powstawania barier komunikacyjnych prowadząc do wykluczeń społecznych.

Forsowanie budowy S7 po starym śladzie lub w niedalekiej odległości z założeniem dobudowy dróg zbiorczych i serwisowych nie rozwiązuje problemów komunikacyjnych, lecz generuje szereg krytycznych sprzeczności z celami Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych. Inwestycja zwielokrotni masowe wyburzenia, spowoduje zagrożenie powodziowe, degradacje środowiska poprzez kumulacyjny negatywny wpływ konflikty zanieczyszczeń i hałasu, spowoduje wieloletni paraliż Małopolski, doprowadzi do niewydolności sieci poprzez potęgowanie „wąskiego gardła" oraz będzie stanowiła całkowity absurd ekonomiczny.

Dodatkowo wskazać należy na całkowitą sprzeczność projektowanych wariantów w Głogoczowie z najnowszymi, oficjalnymi kierunkami polityki transportowej państwa w zakresie obronności i odporności kryzysowej, sformułowanymi przez Transportowe Obserwatorium Badawcze działające w CUPT (państwowa jednostka budżetowa podległa Ministerstwu Infrastruktury) w dniu 26.02.2026r. link :https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc/transportowe-obserwatorium-badawcze/transport-odporny-na-kryzysy-jak-infrastruktura-podwojnego-zastosowania-zmienia-myslenie-o-bezpieczenstwie/. W oficjalnych wnioskach z debaty nad infrastrukturą CUPT wprost obliguje do takiego planowania korytarzy transportowych, aby zapewniały one redundancję (rozproszenie ruchu) w krytycznych punktach sieci oraz alternatywne trasy, gwarantujące sprawną ewakuację i logistykę w sytuacjach nadzwyczajnych.

Wybudowanie trasy S7 w Głogoczowie, znajdującej się na terenach podmokłych z cyklicznymi stanami powodziowymi oraz powodziami błyskawicznymi, stanowi bezpośrednie zagrożenie dla życia i mienia mieszkańców oraz rażąco narusza elementarne zasady bezpieczeństwa publicznego. Budowa estakad nie rozwiązuje problemu powodziowego w Głogoczowie z powodu ukształtowania terenu w miejscowości i trudnej budowy geologicznej fliszu karpackiego. Obecna DK7 przebiega w dolinie, która jest wąska i głęboka. Wzniesienia okalające drogę powodują brak przewietrzania, nie ma możliwości wyprowadzenia hałasu a w centrum znajduje się szkoła, żłobek i ośrodek zdrowia. Ponadto Głogoczów ma naturalną tendencję do kumulowania spalin. Emisje komunikacyjne nie rozpraszają się i pozostają w dolinie. Każda inwestycja zwiększająca ruch samochodowy — zwłaszcza ciężki — pogarsza jakość powietrza w sposób ponadprzeciętnie dotkliwy. **Prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego wsi Głogoczów w jej granicach administracyjnych** (aktualizacja 2022 r.) zawiera jedno z najważniejszych potwierdzeń środowiskowych: „zidentyfikowano obszary z predyspozycjami do zastoisk smogowych.", „w dnach dolin osłonięcie wzniesieniami terenu sprzyja powstawaniu niskich inwersji, które utrudniają odpływ zanieczyszczeń emitowanych przez silniki spalinowe pojazdów."

Lokalizowanie drogi ekspresowej w tak skrajnie niekorzystnym miejscu jak Głogoczów stanowi rażący błąd planistyczny, który stoi w bezpośredniej sprzeczności z **konstytucyjnym obowiązkiem ochrony życia i zdrowia obywateli (art. 38 i art. 68 Konstytucji RP),** zasadą zrównoważonego

kształtowania środowiska w celu ochrony zdrowia ludzkiego (**art. 5 Ustawy – Prawo ochrony środowiska**) oraz **ustawowym nakazem zapobiegania chorobom środowiskowym (art. 4 Ustawy o zdrowiu publicznym),** w sposób bezprawny i nieakceptowalny narażając na utratę zdrowia i życia mieszkańców oraz dzieci uczęszczających do pobliskiej szkoły, żłobka i przedszkola.

W piśmie z dnia 23.04.2026r o numerze: OKR.Z-3.439.3.9.2026.kz.1 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad podpisanym z up. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Agnieszkę Wachowską Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. zarzadzania drogami i mostami czytamy: **"Zarządca dróg krajowych stoi zatem na stanowisku że w pobliżu dróg klasy A i S nie powinny być planowane do zagospodarowania tereny o przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową, szpitale, domy pomocy społecznej, pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe na cele rekreacyjno-wypoczynkowe lub pod zabudowę mieszkaniowo-usługową (...) należałoby tworzyć strefy buforowe w odległości około 250 m od zewnętrznej krawędzi jezdni danej drogi na której nie powinna być planowany obiekty o wskazanych wyżej przeznaczeniach."** Zaznaczmy, że wzdłuż trasy DK7 w Głogoczowie poniżej 250m znajduje się gęsta zabudowa mieszkaniowa, szkoła, przedszkole żłobek, liczne miejsca rekreacyjno-wypoczynkowe, trzy całodobowe placówki opiekuńczo-rehabilitacyjne dla osób starszych, w tym jeden ok 150m od obecnego wiaduktu (miejsca planowanego łącznika BDI). W świetle powyższego dokumentu, działania Centrali GDDKiA, polegające na forsowaniu wariantów trasy S7 i łącznika BDI w rejonie Głogoczowa, stanowią rażący przejaw instytucjonalnej hipokryzji i świadomego sprowadzania zagrożenia na mieszkańców. W gęsto zabudowanym Głogoczowie fizycznie niemożliwe jest wyznaczenie wymaganej przez Dyrektor Agnieszkę Wachowską **250-metrowej strefy buforowej** wolnej od zabudowy mieszkaniowej, mieszkaniowo-usługowej, domów pomocy społecznej czy obszarów rekreacyjno-wypoczynkowych, bez konieczności dokonania całkowitych, masowych wyburzeń i likwidacji miejscowości.

2. Zagrożenie paraliżem ewakuacyjnym na południe kraju

Skumulowanie S7, S52/BDI i DK7 w jednym, wąskim korytarzu w Głogoczowie powoduje, że uszkodzenie pojedynczego punktu krytycznego (niezależnie od przyczyny: wypadek, katastrofa budowlana, osuwisko, atak, inna sytuacja kryzysowa) odcina południe Polski od Krakowa, a Kraków traci jedyną sprawną drogę ewakuacyjną w tym kierunku. W obszarze o trudnym ukształtowaniu terenu (wzniesienia, doliny potoków, tereny osuwiskowe i powodziowe) odtworzenie przejezdności po ewentualnym zniszczeniu skomplikowanych obiektów inżynieryjnych (estakad, murów oporowych, tuneli) byłoby długotrwałe, co w warunkach kryzysowych bezpośrednio zagraża życiu i zdrowiu mieszkańców uniemożliwiając sprawny dojazd służb ratunkowych.

3. Budowa po starym śladzie nie rozwiąże problemów transportowych i będzie zmarnowaniem środków publicznych

Poprowadzenie S7 nawet częściowo śladem DK7 lub w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej DK7 nie tworzy nowej, niezależnej osi transportowej — jedynie zagęszcza ruch w już obciążonym korytarzu, nie realizując celu poprawy przepustowości ani odporności sieci. Skoro — jak wynika z powyższych wymogów UE dotyczących redundancji — odpowiednio oddalona (15–30 km) droga alternatywna na południe kraju i tak docelowo będzie musiała powstać, budowa S7 w Głogoczowie stanowiłaby podwójny wydatek publiczny: raz na inwestycję niespełniającą wymogów odporności, drugi raz na budowę faktycznie potrzebnego, niezależnego korytarza. Nowa S7 w starym śledzie bez zwiększenia liczby pasów ruchu na każdej z jezdni nie poprawi przepustowości. Z kolei rozbudowa każdej jezdni o dodatkowe pasy ruchu skończy się wielkim zatorem na włączeniu do istniejącej S7 w miejscowości Stróża za Myślenicami, która posiada dwie jezdnie po 2 pasy ruchu jak obecna DK7 „zakopianka" od Krakowa do Myślenic.

4. **Zaawansowana modernizacja DK7 czyni budowę S7 po starym śladzie skrajną niegospodarnością**

DK7 w Głogoczowie jest obecnie w trakcie zaawansowanej, kosztownej modernizacji — wydano już setki milionów złotych na nowe węzły, kładki dla pieszych i tunele, ogłaszane są kolejne przetargi. Co więcej, podczas konsultacji z GDDKiA w grudniu 2022 r. mieszkańcy Głogoczowa, idąc na ustępstwa, zaakceptowali wariant modernizacji DK7 obejmujący drogi boczne i dwa węzły (w centrum Głogoczowa oraz na zjeździe Bęczarka- inwestycja w trakcie realizacji), a GDDKiA zapewniała wówczas, że w Głogoczowie nie powstanie droga klasy S, ponieważ potrzebna jest niezależna droga alternatywna na południe. Planowanie obecnie S7 nawet częściowo po tym samym śladzie — po poniesieniu tych nakładów i złożeniu tamtych zapewnień — świadczy o skrajnej niegospodarności i podważa zaufanie do dotychczasowych ustaleń konsultacyjnych.

5. **Wydłużenie czasu dojazdu służb ratunkowych i zagrożenie życia mieszkańców**

Trudne ukształtowanie terenu oraz konieczność budowy skomplikowanych obiektów inżynieryjnych (estakad, murów oporowych, tuneli) sprawiają, że w razie jakiejkolwiek blokady drogi — niezależnie od przyczyny — dojazd wozów strażackich, karetek i innych służb ratunkowych do Głogoczowa i miejscowości ościennych ulegnie istotnemu wydłużeniu, co stanowi bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców.

6. **Niedrożność korytarza w czasie budowy jako zagrożenie życia ludzi i bezpieczeństwa państwa**

Nawet częściowe prowadzenie robót budowlanych S7 śladem lub w sąsiedztwie DK7 spowoduje długotrwałe ograniczenie lub całkowite zamknięcie przejezdności jedynego obecnie sprawnego korytarza na południe kraju. W przypadku wystąpienia w tym czasie zagrożenia wojennego, ataku terrorystycznego lub innej sytuacji kryzysowej, przepustowość odcinka byłaby faktycznie zerowa, co uniemożliwiłoby zarówno ewakuację mieszkańców Głogoczowa i regionu, jak i przerzut wojsk polskich oraz sojuszniczych (NATO) w kierunku południowej granicy — z bezpośrednim zagrożeniem dla życia ludzkiego i bezpieczeństwa państwa.

7. **Kumulacja oddziaływań już obecnie sięgająca granic wytrzymałości miejscowości**

Głogoczów jest już dziś obciążony jednoczesnym sąsiedztwem dwóch dróg krajowych (DK7 „Zakopianki" i DK52/S52 w budowie) oraz planowanej linii kolejowej Kraków–Myślenice. Jak wykazano w naszym piśmie z 05.07.2026 r., skumulowane oddziaływanie tych elementów infrastruktury na dystansie poniżej 3 km ma charakter synergiczny, a nie tylko addytywny, i jest dodatkowo wzmacniane przez dolinno-górzyste ukształtowanie terenu (efekt kanionu emisyjnego, „pułapka akustyczna"). Twierdzenie to nie opiera się wyłącznie na ocenie własnej Komitetu — znajduje ono niezależne potwierdzenie w publikowanych badaniach naukowych nad skumulowanym hałasem i zanieczyszczeniem powietrza z wielu źródeł transportowych w dolinach górskich (m.in. badania ALPNAP i „Gesamtlärmbetrachtung Innsbruck" oraz badanie kohortowe nad zdrowiem układu oddechowego wzdłuż alpejskiego korytarza autostradowego), szczegółowo omówionych wraz z pełnymi odniesieniami bibliograficznymi. Dodanie kolejnej drogi klasy S (S7) oraz łącznika BDI przekracza obiektywną zdolność miejscowości do pełnienia funkcji mieszkaniowej i społecznej — zwłaszcza w sytuacji, gdy Głogoczów, po uchwaleniu w lutym 2024 r. nowego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego wsi Głogoczów, do którego GDDKiA wydała pozytywne uzgodnienie dla znacznego rozszerzenia terenów przeznaczonych pod nową zabudowę mieszkaniową i jednorodzinną, przeżywa wyraźny rozwój demograficzny i inwestycyjny (blisko 4 tys. zameldowanych mieszkańców, dodatni przyrost naturalny, liczne nowe domy i osiedla w budowie).

7.1. Jakość powietrza i zdrowie mieszkańców

Każda inwestycja zwiększająca ruch samochodowy — zwłaszcza ciężki — pogarsza jakość powietrza w sposób ponadprzeciętnie dotkliwy. Prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego wsi Głogoczów w jej granicach administracyjnych. (aktualizacja 2022 r.) zawiera jedno z najważniejszych potwierdzeń środowiskowych. Zidentyfikowano obszary z predyspozycjami do zastoisk smogowych w dnach dolin. Osłonięcie wzniesieniami terenu sprzyja powstawaniu niskich inwersji, które utrudniają odpływ zanieczyszczeń emitowanych przez silniki pojazdów.

7.1.1. Efekt doliny górskiej — badania naukowe

Zjawisko nasilonego oddziaływania spalin komunikacyjnych w dolinach górskich zostało bezpośrednio zbadane w opublikowanym w czasopiśmie Environmental Health przekrojowym badaniu kohortowym przeprowadzonym wzdłuż alpejskiego korytarza autostradowego w Szwajcarii (Hazenkamp-von Arx i in., 2011). W badaniu objętym próbą blisko 1900 dorosłych mieszkańców dolin alpejskich, w których spaliny z autostrady stanowiły dominujące źródło zanieczyszczenia powietrza, wykazano istotny statystycznie związek między zamieszkiwaniem w pobliżu autostrady a występowaniem świszczącego oddechu bez przeziębienia oraz przewlekłego kaszlu, przy czym poziom objawów wracał do wartości tła dopiero w odległości 400–500 m od autostrady — a więc na dystansie znacznie większym niż w typowych badaniach prowadzonych na terenach nizinnych czy miejskich. Autorzy podkreślają, że dotychczasowe badania nad zdrowotnymi skutkami spalin komunikacyjnych prowadzono głównie na terenach miejskich o złożonej mieszance źródeł zanieczyszczeń, podczas gdy doliny alpejskie/górskie stanowią odrębny, bardziej newralgiczny przypadek ze względu na ukształtowanie terenu sprzyjające zaleganiu zanieczyszczeń. Dolina rzeczna Głogoczowa, w której planowany jest analizowany przebieg trasy wraz z węzłem, ma analogiczny, zamknięty charakter terenowy do dolin objętych cytowanym badaniem.

7.1.2. Emisje szczytowe („hot-spoty") generowane przez ruch przyspieszający i hamujący na węzłach i rampach

Odrębny, udokumentowany naukowo problem dotyczy samej geometrii węzła — a nie tylko istnienia drogi jako takiej. Badanie emisji rzeczywistych z pojazdów przeprowadzone w Toronto z użyciem przenośnego systemu pomiaru emisji (PEMS), wykazało, że skokowe wzrosty piki emisji cząstek ultra drobnych występują najczęściej właśnie na rampach dróg ekspresowych oraz na drogach z dużą liczbą manewrów przyspieszania, przy czym silna korelacja zachodzi między tymi skokami emisji a wysokimi wartościami przyspieszenia i momentu obrotowego silnika. Zjawisko to potwierdzają również badania emisji cząstek ultra drobnych w rejonie skrzyżowań, wskazujące na gwałtowne wzrosty stężeń liczby cząstek bezpośrednio po ruszeniu pojazdów z miejsca. Oznacza to, że planowany węzeł łączący cztery jezdnie o dużym przekroju — z nieuniknioną liczbą ramp, spowolnień i przyspieszeń pojazdów, zwłaszcza ciężarowych — generuje nie tylko wyższy sumaryczny ruch, ale punktowo skoncentrowane, ponadprzeciętne emisje w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej Głogoczowa, co stanowi jakościowo odrębne zagrożenie od zwykłej emisji liniowej wzdłuż prostego odcinka drogi.

7.1.3. Cząstki ultradrobne (UFP) i zdrowie dzieci

Przegląd literatury dotyczącej cząstek ultradrobnych w otoczeniu dróg ekspresowych wskazuje, że ich stężenie maleje wraz z odległością od drogi, a populacja dzieci

mieszkających i uczących się w pobliżu takich źródeł jest szczególnie narażona ze względu usytuowaniu szkoły i domów lokalizowanych blisko infrastruktury drogowej. Australijskie badanie UPTECH (Ultrafine Particles from Traffic Emissions and Children's Health), obejmujące dwadzieścia pięć szkół w Brisbane, potwierdza zasadność oceny narażenia dzieci na cząstki ultradrobne jako odrębnego, istotnego zagadnienia zdrowia publicznego w sąsiedztwie infrastruktury drogowej o dużym natężeniu ruchu — analogicznie do sytuacji szkoły w Głogoczowie, położonej w bezpośrednim sąsiedztwie proponowanej trasy S7 i planowanego węzła.

7.2. Skumulowany hałas w dolinach

7.2.1. Efekt „pudła rezonansowego"

Wybudowanie masywnych konstrukcji inżynieryjnej jaką są estakady wywoła efekt skumulowanych uciążliwości. W wąskiej dolinie fale dźwiękowe generowane przez samochody będą odbijać się od zboczy wzgórz tworząc efekt „pudła rezonansowego", dźwięk ulegnie zwielokrotnieniu, ponieważ nie ma przestrzeni na wyprowadzenie hałasu. W centrum znajduje się szkoła, żłobek i ośrodek zdrowia oraz liczne budynki mieszkalne. Twierdzenie, że nałożenie się hałasu z dwóch lub więcej równoległych źródeł komunikacyjnych (S7, DK7, ogromnych węzłow drogowych, łącznika BDI, planowanej linia kolejowa Kraków–Myślenice) podnosi poziom tła akustycznego, nie jest jedynie stanowiskiem Komitetu, lecz wynika wprost z podstawowych praw akustyki technicznej, potwierdzonych w oficjalnych wytycznych projektowych stosowanych m.in. przez amerykańskie zarządy dróg (FHWA, CDOT Roadway Design Guide): poziomy hałasu wyrażone w decybelach sumują się logarytmicznie, a nie arytmetycznie, przy czym dodanie drugiego źródła o identycznym poziomie hałasu (np. podwojenie natężenia ruchu lub dodanie równoległej trasy o porównywalnym ruchu) podnosi łączny poziom hałasu o ok. 3 dB — co stanowi wartość zbieżną z szacunkiem przywołanym w piśmie Komitetu z 05.07.2026 r.

7.2.2. Zjawisko skumulowanego oddziaływania hałasu z wielu niezależnych źródeł transportowych w dolinach

Zostało ono bezpośrednio zbadane w ramach projektu badawczego ALPNAP oraz pilotażowego projektu „Gesamtlärmbetrachtung Innsbruck" (Całościowa Ocena Hałasu Innsbruck), obejmującego reprezentatywne badanie ankietowe 1031–1641 mieszkańców alpejskiego regionu Innsbrucka narażonych na różne kombinacje hałasu drogowego, kolejowego i (w części badania) lotniczego. Badania te wykazały, że odpowiedź w postaci uciążliwości (annoyance) na łączną ekspozycję na hałas z wielu źródeł ma charakter kumulacyjny względem każdego z uwzględnionych źródeł z osobna. Proponowany formularz analizy wielokryterialnej GDDKiA jest w naszej opinii wadliwy. Kryterium SP-16 nie przewiduje odrębnej, zintegrowanej oceny skumulowanego hałasu z S7, DK7, DK52/S52, ogromnych węzłow drogowych, łącznika BDI (którego położenie planuje się w dodatkowo pogłębionym wąwozie co będzie skutkowało zwielokrotnienie zjawisk akustycznych) i planowanej linii kolejowej.

8. Udokumentowana sytuacja powodziowa Głogoczowa

Obszar Głogoczowa charakteryzuje gęsta, meandrująca sieć rzeczna z licznymi dopływami (Głogoczówka i jej największe dopływy Sieprawka, Włosanka) o nieprzepuszczalnym, gliniastym i iłowym podłożu sprzyjającym gwałtownym, cyklicznym (wielokrotnie w ciągu roku) powodziom błyskawicznym — udokumentowanym m.in. katastrofalną powodzią z nocy 17/18 lipca 2021 r. (zalanie domów, szkoły i DK7 do głębokości 80 cm, konieczność ewakuacji mieszkańców). Dla ochrony przeciwpowodziowej zlewni Skawinki, obejmującej Głogoczów, zabezpieczono w MPZP

z lutego 2024 r. rezerwę terenową pod suchy zbiornik przeciwpowodziowy „Głogoczów" (poj. 1,31 mln m³), którego budowa jest przedmiotem starań PGW Wody Polskie o dofinansowanie z Banku Światowego. Projektowana droga S7 pozostaje w bezpośredniej, niekwestionowanej kolizji z siecią rzeczną (struga powyżej 5 m szerokości) oraz z konturami planowanego zbiornika retencyjnego.

8.1. Hydrologia i ryzyko powodziowe — efekt powierzchni nieprzepuszczalnej węzła

Węzeł łączący cztery jezdnie (trzy o przekroju 2×2 i jedną o przekroju 2×3) wraz z systemem ramp, pasów włączania/wyłączania oraz konstrukcji wielopoziomowych zajmuje nieproporcjonalnie większą powierzchnię całkowicie uszczelnioną (nawierzchnia asfaltowa/betonowa) w przeliczeniu na kilometr korytarza niż zwykły, dwujezdniowy odcinek drogi — jest to nieunikniona konsekwencja geometrii węzłów wielopoziomowych, wymagających estakad, łącznic i pasów do manewrów skrętnych na dużej powierzchni. Literatura hydrologiczna jednoznacznie wiąże wzrost udziału powierzchni nieprzepuszczalnej w zlewni ze wzrostem objętości i przyspieszeniem spływu powierzchniowego, co przekłada się na zwiększone ryzyko lokalnych podtopień i powodzi błyskawicznych — efekt ten jest tym silniejszy, im większy udział powierzchni nieprzepuszczalnej powstaje punktowo, w obrębie małej zlewni. Badania nad optymalizacją rozmieszczenia powierzchni nieprzepuszczalnych (m.in. z użyciem modeli SCS-CN) potwierdzają, że skoncentrowane, zwarte powierzchnie nieprzepuszczalne (jak węzeł drogowy) mają większy negatywny wpływ na odpływ szczytowy niż ta sama powierzchnia rozproszona liniowo. W przypadku doliny w Głogoczowie— zlewni o udokumentowanej w Załączniku nr 1 do niniejszego dokumentu bardzo wysokiej podatności na powodzie błyskawiczne — zlokalizowanie w niej punktowo tak dużej, skoncentrowanej powierzchni nieprzepuszczalnej jak analizowany węzeł stanowi obiektywnie zidentyfikowany w literaturze naukowej czynnik nasilający ryzyko powodziowe.

8.2. Zagrożenie powodziowe związane z infrastrukturą

Nasypy i ingerencja w układ cieku mogą to zagrożenie zwiększyć, prowadząc do zwiększenia ryzyka powodzi błyskawicznych w centrum miejscowości, ale również do ryzyka uaktywnienia się osuwisk i szkód dla nieruchomościach prywatnych położonych na ingerowanych terenach, jak również dla samej inwestycji drogowej. Zagrożenie to jest potęgowane faktem, iż zabudowa mieszkaniowa jest zwarta a domy stoją bezpośrednio wzdłuż DK7. Stwarza to realne zagrożenie dla życia mieszkańców w przypadku ekstremalnego zjawiska pogodowego i powodzi błyskawicznej w godzinach nocnych może skutkować ofiarami śmiertelnymi.

8.3. Niemożność rzeczywistego wydzielenia wód opadowych węzła od zlewni rzecznej w dolinie o szerokości ok. 300 m

8.3.1. Odwodnienie dróg w strefach ochrony pośredniej ochrony wód

Zgodnie z obowiązującą praktyką projektową (wytyczne odwodnienia dróg krajowych GDDKiA oraz rozporządzenie ws. warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi), wody opadowe z powierzchni drogi ekspresowej/autostrady, jako ścieki przemysłowe zawierające zawiesiny i substancje ropopochodne, nie mogą być odprowadzane bezpośrednio do odbiornika (Głogoczówki i jej dopływów) bez wcześniejszego podczyszczenia oraz retencjonowania/zredukowania odpływu szczytowego do wartości nieprzekraczającej stanu sprzed inwestycji. Dodatkowym uwarunkowaniem jest usytuowanie Głogoczowa w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej dla Skawiny. Wymusza to konstrukcję ogromnych zbiorników retencyjnych stosowania separatorów oddzielających i podczyszczających wody ze spływających dróg.

8.3.2. Trudności z umieszczeniem zbiorników retencyjnych

Zasadniczy problem, niezależny od samej wielkości wymaganych zbiorników, dotyczy fizycznej możliwości ich lokalizacji w sposób zapewniający rzeczywistą, trwałą hydrauliczną separację wód opadowych z powierzchni węzła od wód zlewni rzecznej Głogoczówki i Sieprawki. Sama konstrukcja węzła systemowego (rzędu 600–1500 m w wymiarze poprzecznym) nie mieści się w całości w dostępnej szerokości doliny wynoszącej ok. 300 m, co już samo w sobie wymusza wejście elementów węzła w koryto i teren zalewowy cieku. W tych warunkach zbiorniki retencyjne o oszacowanej pojemności (rzędu kilkudziesięciu tysięcy m^3, wymagające dodatkowo ogromnej powierzchni musiałyby zostać zlokalizowane bezpośrednio w obrębie tej samej, ciasnej doliny, w bliskim sąsiedztwie koryta Głogoczówki — co w praktyce oznacza wysokie ryzyko, że w przypadku przekroczenia pojemności zbiornika podczas zdarzenia ekstremalnego (a takie zdarzenia są w tej zlewni udokumentowane jako cykliczne,) wody opadowe z powierzchni drogi i tak zmieszają się bezpośrednio z wodami rzecznymi, wraz z niesionym ładunkiem zanieczyszczeń komunikacyjnych;

8.4. Ujęcia wody i ochrona wody pitnej

Cały obszar Głogoczowa znajduje się w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej dla Skawiny, ustanowionej Rozporządzeniem nr 2/2011 Dyrektora RZGW w Krakowie z dnia 6 lipca 2011 r. na podstawie art. 58 ustawy Prawo wodne. W strefie tej obowiązuje wprost wyrażony zakaz wykonywania robót zmniejszających przydatność ujmowanej wody lub wydajność ujęcia, projektowana infrastruktura musi zapewniać ujęcie i oczyszczenie wód opadowych do wymaganego poziomu.

8.4.1. Zbiorniki retencyjne

W przypadku węzłów drogowych w analizowanej skali wymagana pojemność zbiorników retencyjnych sięga rzędu kilkudziesięciu tysięcy m^3, a szerokość doliny może obiektywnie uniemożliwiać ich rzetelną, szczelną lokalizację. Oznacza to, że spełnienie warunku ustanowionego dla strefy ochrony pośredniej jest w analizowanym przypadku zagadnieniem realnie wątpliwym technicznie. W dolinie o szerokości ok. 300 m, w której sam węzeł nie mieści się w standardowych parametrach gabarytowych, nie istnieje przestrzeń pozwalająca na lokalizację zbiorników retencyjnych o wymaganej skali w sposób zapewniający ich rzeczywistą, niezawodną separację hydrauliczną od zlewni rzecznej. Twierdzenie, że wody opadowe z powierzchni węzła „nie będą mieszać się" z wodami Głogoczówki i jej dopływów, wymaga w tych warunkach szczególnie rygorystycznego dowodu ze strony inwestora — którego formularz opinii, nieprzewidujący nawet odrębnego kryterium dla gospodarki wodami opadowymi, w żaden sposób nie wymusza.

8.4.2. Ujęcia głębinowe

Dodatkowo na terenie Głogoczowa działa od 1957 r. rozlewnia wody mineralnej Fantic wraz z ujęciem głębinowym, o istotnym znaczeniu społecznym i gospodarczym dla lokalnej społeczności, której źródło zasobowe byłoby bezpośrednio narażone na zniszczenie lub zanieczyszczenie. Biorąc pod uwagę proponowane w Głogoczowie warianty drogi mogą one generować następujące przeszkody prawne i techniczne:

8.4.2.1. Ogromny węzeł drogowy wymagający ze względu na położenie w dolinie rzeki i w obszarze fliszu karpackiego głębokich robót stabilizujących grunt, może doprowadzić do zniszczenia ujęć wody. Sam węzeł ze względu na jego przewidywany rozmiar musiałby wejść w strefę ochrony bezpośredniej.

8.4.2.2. Rozcięcie sąsiedniego wzgórza (które przylega do ujęcia głębinowego) w ramach tworzenia łącznika BDI w obszarze istniejących tam źródeł wody może istotnie zaburzyć ciągłość warstw wodonośnych i zniszczyć ujęcie głębinowe a także spowodować wyschnięcie prywatnych studni.

W obliczu narastających zjawisk związanych z suszą w Polsce, utrata i niszczenie źródeł rzecznych i ujęć wody lub podejmowanie działań inwestycyjnych mogących zanieczyścić powyższe zasoby jest działaniem wysoce szkodliwym społecznie i środowiskowo. Ostrzeżenia przed suszą hydrologiczną i niskimi przepływami w rzekach obejmują około 50% powierzchni kraju. Z tego powodu wnioskujemy o odstąpienie projektowania infrastruktury drogowej w tym obszarze.

8.5. Fragmentacja obszaru Głogoczowa siecią drogową

Poprowadzenie tras S7 i/lub łącznika BDI w Głogoczowie doprowadzi do całkowitego rozcięcia struktury przestrzennej wsi, barier komunikacyjnych prowadząc do wykluczeń społecznych. Skumulowanie tak potężnej infrastruktury zamknie mieszkańców w pułapce między trasami szybkiego ruchu. Stworzy to barierę uniemożliwiającą sprawną ewakuację ludności w sytuacjach kryzysowych (skażenie chemiczne, akty terrorystyczne, konflikt zbrojny).

Głogoczów jest już skrajnie obciążony istniejącą DK7 („starą zakopianką"), drogą DK52 oraz planowaną linią kolejową Kraków–Myślenice. Kategorycznie sprzeciwiamy się kolejnym podziałom naszej miejscowości, budowie nowej S7, łącznika BDI oraz rozbudowie obecnej DK7 do parametrów drogi ekspresowej. Skala tych oddziaływań uniemożliwi pełnienie funkcji mieszkaniowych oraz gospodarczych, prowadząc do bezpowrotnego zniszczenia Głogoczowa. Skumulowanie w jednym rejonie drogi S7, łącznika BDI oraz linii kolejowej doprowadzi do drastycznej fragmentacji krajobrazu (*landscape fragmentation*). Wygrodzona siatkami infrastruktura stworzy barierę bezwzględną dla fauny. Zwierzęta zostaną uwięzione na odizolowanych „wyspach ekologicznych", co odetnie je od żerowisk i doprowadzi do chowu wsobnego. Bliskość tras uniemożliwi zaprojektowanie efektywnych, zielonych mostów. Budowa przejścia nad S7 traci celowość, jeśli kilkaset metrów dalej fauna napotka kolejną barierę. Taki stan bezpośrednio **narusza art. 6 ust. 1 Ustawy o ochronie przyrody oraz przepisy UE.**

9. Konflikt gabarytowy — rozpiętość węzła systemowego a szerokość doliny wynosząca ok. 300 m

Szczególnie poważne wątpliwości natury czysto inżynierskiej budzi zestawienie deklarowanej skali węzła z faktyczną szerokością doliny w miejscu jego planowanej lokalizacji w Głogoczowie, wynoszącą ok. 300 m między zboczami. Zgodnie ze standardową praktyką projektowania geometrycznego węzłów drogowych (m.in. wytyczne WR-D Ministerstwa Infrastruktury, do których odwołuje się samo GDDKiA, oraz analogiczne standardy AASHTO stosowane jako punkt odniesienia w inżynierii drogowej), węzeł systemowy łączący dwie drogi klasy ekspresowej/autostradowej — a więc wymagający ruchu swobodnego (bez skrzyżowań w jednym poziomie, bez sygnalizacji świetlnej) — musi zapewniać łącznice o promieniach łuku i długościach odpowiednich do prędkości projektowej dróg klasy S/A (rzędu 100–120 km/h na jezdniach głównych, zwykle 60–100 km/h na łącznicach bezpośrednich/półbezpośrednich). W praktyce projektowej oznacza to, że:

9.1. pojedyncza łącznica bezpośrednia lub półbezpośrednia (direct/semi-direct ramp) o promieniu łuku dostosowanym do prędkości projektowej rzędu 60–80 km/h wymaga promienia łuku rzędu 150–280 m, co samo w sobie oznacza średnicę pojedynczej pętli lub łuku porównywalną lub większą niż cała dostępna szerokość doliny;

9.2. pełny węzeł systemowy o czterech wlotach (a takim jest węzeł łączący cztery jezdnie — trzy 2×2 i jedną 2×3) w układzie kierunkowym/półkierunkowym (directional/stack interchange),

typowym dla węzłów łączących dwie drogi klasy autostradowej bez ograniczeń przepustowości, zajmuje w praktyce inżynierskiej obszar rzędu 800–1500 m w wymiarze poprzecznym, a często więcej — a więc kilkukrotnie więcej niż szerokość analizowanej gęsto zabudowanej doliny, ograniczonej dodatkowo licznymi zabytkami;

9.3. nawet rozwiązania bardziej kompaktowe, ale generujące istotne ograniczenia przepustowości i bezpieczeństwa ruchu ze względu na odcinki splatania (np. węzeł typu koniczyna/cloverleaf), wymagają typowo minimum 600–1000 m w wymiarze poprzecznym dla węzła o pełnych relacjach skrętnych między dwiema drogami dwujezdniowymi.

Zestawienie powyższych, standardowych parametrów geometrycznych z szerokością doliny wynoszącą ok. 300 m prowadzi do wniosku, że zaprojektowanie węzła o deklarowanej skali w tym miejscu jest możliwe wyłącznie poprzez jedno z poniższych rozwiązań, z których każde niesie dodatkowe, poważne ryzyko:

9.4. znaczące zawężenie promieni łuków łącznic poniżej wartości standardowych dla dróg klasy S/A, co wymusza obniżenie prędkości na łącznicach znacznie poniżej prędkości projektowej dróg głównych — z bezpośrednimi konsekwencjami dla bezpieczeństwa ruchu (nagłe redukcje prędkości w newralgicznym punkcie sieci) oraz dla przepustowości węzła, przecząc samemu celowi budowy drogi klasy ekspresowej;

9.5. piętrzenie konstrukcji węzła w kilku poziomach (rozwiązanie typu „stack" w pionie zamiast w poziomie) w celu zmieszczenia się w wąskiej dolinie — co oznacza konieczność budowy wyjątkowo wysokich, wieloprzęsłowych estakad w terenie o i tak już niekorzystnych warunkach geotechnicznych (fliszowe podłoże karpackie, udokumentowana aktywność osuwiskowa z podwyższonym ryzykiem konstrukcyjnym i wielokrotnie wyższym kosztem budowy i utrzymania;

9.6. wejście elementów węzła (nasypów, podpór estakad, łącznic) bezpośrednio w koryto i teren zalewowy w Głogoczowie oraz w zbocza doliny — co oznacza jednoczesną, nakładającą się kolizję z ryzykiem powodziowym ryzykiem osuwiskowym, potęgowaną przez fakt, że oba te zagrożenia występują na tym samym, bardzo ograniczonym obszarze, w którym miałby powstać węzeł.

Sama fizyczna rozpiętość węzła systemowego łączącego dwie drogi klasy ekspresowej/autostradowej — niezależnie od jakichkolwiek innych zastrzeżeń środowiskowych, zdrowotnych czy bezpieczeństwa państwa podniesionych w niniejszym dokumencie — pozostaje w oczywistym, dającym się zweryfikować w oparciu o ogólnodostępne standardy projektowe konflikcie z szerokością dostępnej doliny. Jego zaprojektowanie w deklarowanym kształcie budzi uzasadnione wątpliwości co do rzetelności przedstawionych społeczeństwu wariantów.

10. Konflikty techniczne dotyczące proponowanych korytarzy.

Po przeanalizowaniu propozycji GDDKiA dla usytuowania zaproponowanych korytarzy musimy stwierdzić, ze niektóre z nich są niewykonalne pod względem technicznym. Projektanci planując przebieg korytarzy ignorują różnice poziomów terenu. Przykładem jest wariant, w którym proponuje się przebieg S7 równolegle do obecnej Zakopianki w odległości od 1500 do 300 m do drogi DK7 i połączenie jej poprzez łącznik BDI z drogą DK7 co wymusza konstrukcje dwóch wielkogabarytowych węzłów w obrębie jednej miejscowości. Przyjmując ostrożnie, że od osi każdego węzła w kierunku drugiego węzła rozciąga się strefa prawie płaska o długości rzędu 300–500 m (a więc mniej niż połowa pełnej rozciągłości dużego węzła systemowego), rzeczywisty odcinek dostępny na pokonanie różnicy wysokości ok. 90 m skraca się z 1500 m do rzędu 700–900 m (1500 m pomniejszone o sumę stref płaskich obu węzłów, rzędu 600–800 m). Przy tak skróconym dystansie średnie pochylenie podłużne odcinka łączącego oba węzły wynosi:

- dla odcinka skróconego do ok. 900 m: 90/900 ≈ 10%;
- dla odcinka skróconego do ok. 700 m: 90/700 ≈ 12,8%.

znacząco przekraczające jakiekolwiek standardowo dopuszczalne pochylenia podłużne dla jezdni głównych dróg klasy ekspresowej/autostradowej, które — zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, oraz wytycznymi WR-D — nie przekraczają, nawet w terenie górskim i na ograniczonych odcinkach, wartości rzędu 6%. Pochylenie rzędu 10–12,8% odpowiada raczej parametrom stosowanym na drogach lokalnych lub zjazdach o niskiej prędkości projektowej niż na jezdniach głównych drogi klasy S/A.

Bezpośrednie, zgodne z powyższym oszacowaniem połączenie obu węzłów jest w praktyce niewykonalne dla jezdni głównych klasy ekspresowej/autostradowej bez rażącego naruszenia standardów geometrycznych — co oznacza, że sam scenariusz „dwóch węzłów w odległości 1500 m z różnicą wysokości 90 m" może być fizycznie niemożliwy do zrealizowania w deklarowanym kształcie bez dalszego, istotnego wydłużenia rzeczywistej trasy poza granice analizowanego odcinka;

wydłużenie trasy konieczne do sprowadzenia pochylenia do wartości akceptowalnej (np. do 5–6%) musiałoby — przy różnicy wysokości 90 m — wynosić rzędu 1700m samego odcinka łączącego, co oznacza konieczność przesunięcia całej trasy równolegle o ok 1000 m

Podsumowując, po uwzględnieniu faktu, że odległość 1500 m dotyczy osi węzłów, a nie ich granic, pokonanie różnicy wysokości ok. 90 m między węzłem dolinnym a węzłem na wzniesieniu okazuje się zagadnieniem nie tylko technicznie trudnym, lecz przy dosłownym odczytaniu deklarowanych parametrów — na granicy wykonalności zgodnej ze standardami projektowymi dróg klasy ekspresowej/autostradowej.

Trudno zrozumieć jak doświadczeni projektanci mogli nie zauważyć tego faktu. Projektowanie przebiegu korytarzy bez uwzględnienia faktycznych poziomów terenu powoduje, że proponowane korytarze mogą nie być możliwe do realizacji. Jak w związku z tym ludzie mogą głosować za wariantem, który nie jest możliwy do realizacji i w związku z wymogami technicznymi będzie przesunięty aż o 1000 m? Obniża to jeszcze bardziej nasze zaufanie do prowadzonego procesu decyzyjnego.

Lokalizowanie 2 ogromnych węzłów dróg klasy A/S o średnicach ok 1 km każdy w jednej miejscowości jaką jest Głogoczów o wymiarach ok 5,0 km x 3,6 km można nazwać „sadyzmem projektanckim". Takie działanie doprowadzi do podziału Głogoczowa na 6 części i spowoduje ogromną skalę wyburzeń. Czy projektanci rozumieją co robią?

Mając na uwadze powyższe, wzajemnie powiązane i kumulujące się okoliczności, Komitet stoi na stanowisku, że jedynym rozwiązaniem zgodnym z prawem, zasadami gospodarności oraz odpowiedzialnością za bezpieczeństwo i życie mieszkańców jest całkowite i bezwarunkowe wyłączenie miejscowości Głogoczów — w odniesieniu do przebiegu zarówno S7, jak i łącznika BDI — z dalszego obszaru analizy wariantów, a nie jedynie przyznanie tym okolicznościom niskiej lub wysokiej „ważności" w głosowaniu nad kryteriami.

Raport ze spotkań informacyjno – konsultacyjnych Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych na podstawie Formularz opinii dla zadania „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice"

Komitet chciałby również odnieść się do Raportu ze spotkań informacyjno – konsultacyjnych Studium Techniczno-Ekonomiczno- Środowiskowych. Opracowanie z czerwca 2026 r dokumentacji projektowej STEŚ wraz z uzyskaniem decyzji DŚU dla zadania pn.:" Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków Myślenice" jako do integralnej części całego procesu decyzyjnego i nieścisłości z tym związanych.

Ankieta towarzysząca prezentacji sześciu wariantów w listopadzie 2025 r. została skonstruowana w sposób umożliwiający wyłącznie głosowanie za jednym z sześciu wariantów, z przypisaniem mu preferencji w skali 1–6 — bez wbudowanej opcji odpowiadającej sprzeciwowi wobec wszystkich wariantów jednocześnie. Dodatkowo w materiałach konsultacyjnych nie przedstawiono rzeczywistej skali gabarytowej planowanych węzłów oraz rzeczywistego ich oddziaływania, pozbawiając mieszkańców informacji niezbędnej do świadomego wyrażenia opinii.

Znacząca liczba mieszkańców, nie znajdując w formularzu odpowiedniej opcji, samodzielnie dopisała **„żaden z powyższych"**. W interpretacji i zestawieniu wyników przeprowadzonych przez GDDKiA odpowiedzi te zostały zakwalifikowane jako **wartość 0 „jako techniczny kod braku wskazania oceny dla danego wariantu"** — nie jako świadomy sprzeciw. Nie rozdzielono w analizie grupy, która nie miała opinii, od grupy która nie zgodziła się na żaden wariant. Z grupy 11368 osób 89% opinii zostało zakwalifikowanych do kategorii „0". Analizę preferowanego wariantu oparto więc o opinie 11% respondentów. Pragniemy podkreślić, że 1242 ankiet zostało złożonych przez mieszkańców Głogoczowa z czego 1191 zostało złożonych osobiście przez Komitet i 100% z nich sprzeciwiało się wszystkim wariantom. Odsetek ten stanowi przeważającą, dominującą reakcję społeczności lokalnej na przedstawiony zestaw wariantów jako taki.

Za szczególnie poważne należy uznać zaklasyfikowanie przez GDDKiA odpowiedzi „żaden z powyższych", dopisywanych samodzielnie przez respondentów jako zakwalifikowane jako wartość 0 „jako techniczny kod braku wskazania oceny dla danego wariantu". Jest to nie tylko niedokładność statystyczna, lecz istotne zniekształcenie treści wyrażonego stanowiska: „brak wyboru" sugeruje bierność, obojętność lub niepodjęcie decyzji przez respondenta, podczas gdy w rzeczywistości respondent podjął aktywne działanie — wyjście poza strukturę formularza w celu zarejestrowania jednoznacznego sprzeciwu, którego formularz nie przewidywał. Zrównanie tych dwóch, zasadniczo odmiennych sytuacji w oficjalnym zestawieniu wyników konsultacji prowadzi do wniosków statystycznych nieodzwierciedlających rzeczywistego stanowiska społeczności.

Zgodnie z **art. 7 i art. 77 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego,** organ administracji publicznej obowiązany jest do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego i wyczerpującego rozpatrzenia materiału dowodowego, co obejmuje obowiązek rzetelnego, zgodnego z rzeczywistą treścią, zarejestrowania i zaraportowania wyników przeprowadzonych konsultacji. Zgodnie z art. 8 KPA organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej — zasada ta jest szczególnie trudna do pogodzenia z sytuacją, w której dominująca, jednoznacznie wyrażona reakcja społeczności lokalnej (sprzeciw wobec całego przedstawionego zestawu wariantów) zostaje w oficjalnym zestawieniu wyników sprowadzona do kategorii statystycznej sugerującej brak stanowiska. Jeżeli wyniki konsultacji w takiej, zniekształconej postaci miałyby zostać wykorzystane jako element uzasadnienia dalszych decyzji inwestora lub jako dowód braku sprzeciwu społecznego, stanowiłoby to naruszenie zasady prawdy obiektywnej stanowiącej fundament rzetelnego postępowania administracyjnego.

Zgodnie ze stanem faktycznym, w toku prac nad wyborem przebiegu drogi ekspresowej S7 i łącznika BDI Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poddała analizie 50 wcześniej wyłonionych możliwych przebiegów trasy. W ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w listopadzie 2025 r., GDDKiA przedstawiła mieszkańcom sześć wariantów (oznaczonych A, B, C, D, F) jako zawężony zestaw do dalszego procedowania. Z przekazanych Komitetowi informacji wynika, że spośród wyjściowych 50 przebiegów jedynie jeden nie przechodzi przez miejscowość Głogoczów — pozostałe 49 (98% wszystkich rozpatrywanych możliwości) prowadzi przez ten obszar, w tym warianty przechodzące bezpośrednio przez miejscowość, równolegle lub w osi obecnej DK7 lub warianty połączone łącznikiem BDI, dewastujące w każdym wariancie obszar Głogoczowa. W wyniku protestów

społecznych GDDKiA wycofała się z przedstawionego zestawu sześciu wariantów, zapowiadając powrót do analizy pełnej, wyjściowej grupy 50 przebiegów. Jeśli obecny proces decyzyjny będzie obejmować te same warianty analiza wielokryterialna wyłoni z 98% prawdopodobieństwem wariant przebiegający przez Głogoczów. Wypełnienie formularza traci w tym wypadku jakikolwiek sens.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2004 nr 128 poz. 1334), z późniejszą **nowelizacją z 24 września 2019 r. (Dz.U. 2019 poz. 1819)** sztywno powiązał planowaną Beskidzką Drogę Integracyjną (S52) z trasą S7 w rejonie Głogoczowa. Ten jeden zawężający zapis administracyjny spowodował, że narzucone zostały ekspertom tak wąskie ramy, że „zdominowały", czyli z góry przesądziły lub zniekształciły analizę dla 50 wygenerowanych wariantów korytarzowych. Pomimo licznych zapewnień m.in. od Pani Magdaleny Fitak- Grzybowskiej Zastępcy Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych (DDP) w Ministerstwie Infrastruktury w piśmie z dnia 21.04.2026r znak pisma: DDP-6.4510.8.2026, w którym poinformowała, że wskazana miejscowość-Głogoczów ma jedynie charakter kierunkowy i orientacyjny i może zostać zmieniona. To jednak trasy zostały wykonane wcześniej w oparciu o ten przepis prawny. Późniejsze odnoszenie się do tego problemu stanowi spóźnioną próbę zatuszowania błędu. Teoretyczna „elastyczność", o której wspomina m.in. resort, została całkowicie zaprzepaszczona w praktyce, ponieważ na mapach nieodwracalnie utrwalono warianty oparte na sztywnym i wadliwym terytorialnie przepisie. Dowodem na to jest fakt, że pomimo wszelkich deklaracji urzędowych, w oficjalnie zaprezentowanych publicznie trasach korytarzowych sam łącznik BDI został bezwzględnie zlokalizowany wyłącznie na terytorium Głogoczowa, co całkowicie wykluczyło z analiz alternatywne i bezpieczniejsze obszary dla tego węzła.

Kolejnym problemem jest to, że w materiałach informacyjnych i konsultacyjnych udostępnionych mieszkańcom Głogoczowa nie przedstawiono rzeczywistej skali projektowanych węzłów drogowych — w tym parametrów gabarytowych szczegółowo w rozciągłości węzła systemowego rzędu 800–1500 m, czy skali ingerencji wymaganej do zmieszczenia takiej infrastruktury w dolinie o szerokości ok. 300 m. Mieszkańcy, wypełniając ankiety i formularze konsultacyjne, nie dysponowali informacją o faktycznym rozmiarze i zasięgu destrukcji, jaką planowane węzły wprowadziłyby w strukturę przestrzenną wsi — dysponowali jedynie ogólnymi schematami lub oznaczeniami wariantów na mapie w skali nieumożliwiającej właściwej oceny skali ingerencji.

Konwencja z Aarhus (art. 6 ust. 6) oraz dyrektywa 2011/92/UE (zmieniona dyrektywą 2014/52/UE) wymagają, aby społeczeństwu udostępniono, przed podjęciem decyzji lub wyrażeniem opinii, wszystkie istotne informacje dotyczące planowanego przedsięwzięcia, w tym jego opis techniczny i skalę oddziaływania — jako warunek konieczny, aby udział społeczeństwa mógł zostać uznany za rzeczywisty, a nie pozorny. Prawo do informacji o środowisku, którego elementem jest prawo do informacji o skali i parametrach planowanej inwestycji, jest w polskim porządku prawnym chronione m.in. przez **ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,** udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Mieszkańcy Głogoczowa wyrażali swoje opinie i preferencje w ankietach konsultacyjnych bez wiedzy o rzeczywistej skali gabarytowej planowanych węzłów.

Opinia wyrażona w warunkach nieznajomości podstawowych, faktycznych parametrów przedsięwzięcia nie może zostać uznana za świadomą, poinformowaną zgodę ani za miarodajne wyrażenie stanowiska społeczności — a tym samym nie spełnia standardu rzeczywistego udziału społeczeństwa wymaganego przez przywołane przepisy.

Jak wykazano już w wcześniej analiza wielokryterialna jest metodą właściwą do wyboru optymalnego wariantu spośród korytarzy uprzednio wyznaczonych w drodze eliminacji opartej na twardych, obiektywnych ograniczeniach prawnych, środowiskowych i geotechnicznych — nie jest to metoda właściwa do samego generowania czy legalizowania korytarza. Fakt, że spośród 50 wyjściowo wyłonionych przebiegów aż 49 (98%) prowadzi przez Głogoczów, a jedynie 1 go omija, stanowi silną poszlakę, że na etapie generowania wariantów wyjściowych nie zastosowano prawidłowo dostępnych, twardych kryteriów eliminacyjnych, których istnienie i doniosłość prawną wykazujemy w tym dokumencie.

Mimo, że w trakcie konsultacji zapewniano, iż początkowo wyłonione korytarze omijają infrastrukturę krytyczna w tym zabytki, tereny osuwiskowe, tereny powodziowe, projektowane zbiorniki retencyjne itp. Okazało się nie być to prawdą. Sami mieszkańcy Głogoczowa i innych gmin byli zmuszeni zgłaszać miejsca do bezwzględnego ominięcia. Biorąc to pod uwagę podważa to zaufanie do instytucji oraz do całego procesu wyboru wariantów. Zagrożenia, które dostrzegają mieszkańcy nie są zupełnie brane pod uwagę przez projektantów co jest widoczne w toku prac Zespołu S7. W ramach prac Zespołu S7 Komitet zgłosił ponad 30 obiektów/powierzchni do ominięcia w Głogoczowie.

Pozorność wyboru przedstawionego mieszkańcom Głogoczowa ma charakter dwuwarstwowy i występuje na dwóch niezależnych, wzajemnie wzmacniających się poziomach:

- na poziomie strukturalnym (generowanie wariantów) — poprzez ukształtowanie zbioru wyjściowego w sposób, w którym 98% możliwości prowadzi przez tę samą miejscowość, co z góry przesądza wynik niezależnie od przebiegu dalszych konsultacji;
- na poziomie proceduralnym (konsultacje i ankieta) — poprzez pozbawienie mieszkańców informacji o rzeczywistej skali inwestycji, skonstruowanie narzędzia ankietowego uniemożliwiającego wyrażenie sprzeciwu wobec całości zestawu, oraz błędną klasyfikację samodzielnie wyrażonego przez respondentów sprzeciwu jako braku stanowiska.

Konwencja z Aarhus (art. 6) oraz dyrektywa 2011/92/UE wymagają rzeczywistego, a nie fasadowego udziału społeczeństwa — obejmującego zarówno dostęp do pełnej informacji, jak i możliwość wyrażenia stanowiska w sposób, który zostanie wiernie odnotowany i uwzględniony. W świetle wykazanych w niniejszym rozdziale wad na obu poziomach procesu, przeprowadzone konsultacje — w tym wycofany już zestaw sześciu wariantów z listopada 2025 r. — nie spełniają tego standardu i powinny zostać uznane za konsultację pozorną (sham consultation) w rozumieniu przyjętym w doktrynie i orzecznictwie dotyczącym udziału społeczeństwa w postępowaniach środowiskowych.

Ogromną wadą jest traktowanie odpowiedzi „żaden z powyższych" jako technicznego „braku oceny", a nie jako jednoznacznego sprzeciwu. Tym samym zaproponowana ankieta nie odzwierciedlała faktycznej opinii mieszkańców i nie może stanowić wiarygodnej podstawy do wyboru wariantu ani dalszych decyzji inwestycyjnych. Późniejsze skorygowanie formularza nie usuwa skutków wcześniejszego zafałszowania konsultacji.

Standardowa praktyka projektowa przy wyznaczaniu korytarzy nowych dróg klasy ekspresowej/autostradowej — odzwierciedlona zarówno w wytycznych GDDKiA (Wytyczne oceny wpływu dróg na środowisko, 2020), jak i w poradniku GDOŚ dotyczącym oceny skumulowanych skutków przedsięwzięć — zakłada, że unikanie obszarów zwartej zabudowy mieszkaniowej, stref ochronnych ujęć wody oraz terenów o udokumentowanym ryzyku geotechnicznym powinno być jednym z pierwszych kryteriów stosowanych już na etapie generowania możliwych korytarzy (tzw. etap sitowania), a nie dopiero na etapie porównywania gotowych wariantów w drodze głosowania nad wagami. Statystyczna struktura zbioru 50 wariantów (98% przez Głogoczów) wskazuje, że w analizowanym przypadku zasada ta nie została zastosowana z należytą konsekwencją — obszar Głogoczowa, mimo udokumentowanych ograniczeń prawnych i technicznych wykazanych w niniejszym dokumencie, funkcjonował w procesie generowania wariantów jako punkt niemal obligatoryjny, a nie jako obszar wymagający szczególnego unikania, jakim powinien być zgodnie ze standardową praktyką projektową.

Uwagi dotyczące Formularza do analizy wielokryterialnej.

Mimo formalnego umożliwienia Komitetowi zgłaszania uwag, uwagi te nie zostały w praktyce uwzględnione w procesie, co w naszej ocenie stanowi naruszenie zasady rzeczywistego udziału społeczeństwa w procesie decyzyjnym dotyczącym przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko oraz na bezpieczeństwo publiczne.

Analiza formularza ujawnia następujące błędy metodologiczne

1. Mieszanie kryteriów prawnie wiążących z kryteriami opiniotwórczymi. Obszary chronione, strefy ochrony ujęć wody, tereny osuwiskowe czynne czy kolizje z planowaną infrastrukturą przeciwpowodziową nie są okolicznościami, które można „przegłosować" niską wagą — są to twarde ograniczenia wynikające z ustawy o ochronie przyrody, Prawa wodnego oraz aktów wykonawczych. Formularz w obecnym kształcie traktuje je na równi z kryteriami rzeczywiście miękkimi (np. estetyka, dostępność), co jest błędem kategorialnym dyskwalifikującym metodologię jako podstawę decyzji o przebiegu inwestycji.

2. Formularz miesza dwa odrębne etapy: kryteria o charakterze eliminacyjnym są w nim poddawane takiemu samemu głosowaniu „ważności", jak kryteria czysto porównawcze (np. koszt robót, długość trasy).

3. Kryteria SP-6–SP-9 (bufory odległościowe od zabudowy: 0–100, 101–200, 201–300, do 500 m) opierają się na odległości, nie na modelowaniu akustycznym uwzględniającym rzeźbę terenu — w dolinach górskich realna strefa podwyższonej zachorowalności na choroby układu oddechowego sięga 400–500 m, a nie 100–300 m przyjęte w formularzu; dodatkowo pytanie o relację SP-9 do SP-6–SP-8 („zastępować" czy „uzupełniać") grozi podwójnym liczeniem tych samych budynków. Kryterium nie ma sensu w aspekcie pisma z dnia 23.04.2026r o numerze: OKR.Z-3.439.3.9.2026.kz.1 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad podpisanym z up. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Agnieszkę Wachowską Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. zarzadzania drogami i mostami.

4. Kryterium SP-16 (oddziaływanie skumulowane, miara: km inwestycji/ha gminy) nie realizuje w praktyce wymogu oceny oddziaływań skumulowanych z art. 66 ustawy OOŚ — nie różnicuje typu i intensywności poszczególnych inwestycji, nie uwzględnia ich przestrzennego skupienia, i sprowadza złożone zjawisko synergii do jednego, zagregowanego wskaźnika; Poprzez zastosowaną jednostkę km/ha rozmywa się rzeczywista kumulacja czynników negatywnych w związku z lokalizowaniem ogromnej infrastruktury w jednej miejscowości.

5. Kryterium PR-8 (korytarze migracji, miara: powierzchnia kolizji) nie uwzględnia efektu progowego fragmentacji w krajobrazie już pociętym przez BDI, DK7, S7 i linię kolejową, ani przepustowości biologicznej planowanych przejść dla zwierząt.

6. Kryterium FT-12 (tereny osuwiskowe, miara: długość trasy) nie różnicuje klas aktywności osuwiska (SOPO/PIG-PIB)

7. Kryterium FT-13 (zagrożenie powodziowe) określa ilość km drogi zagrożonej zalaniem i nie obejmują w pełni ryzyka powodzi błyskawicznych i zwiększenia ich ryzyka poprzez zwiększenie w dolinie objętości nasypów i innej infrastruktury drogowej, jak również zwiększenie powierzchni nieprzepuszczalnych związanych z samą inwestycją i nie ocenia wpływu samej inwestycji (nasypy, węzły) na warunki odpływu wód wezbraniowych; W ten sposób ignoruje zagrożenie życia mieszkańców w związku z powodziami błyskawicznymi.

8. Formularz nie zawiera żadnego kryterium odnoszącego się do gospodarki wodami opadowymi z powierzchni drogi. Jest to istotna luka z trzech niezależnych powodów. Po pierwsze, wody spływające z jezdni drogi ekspresowej niosą typowy ładunek zanieczyszczeń komunikacyjnych

(zawiesina, węglowodory ropopochodne, metale ciężkie pochodzące ze ścierania opon i okładzin hamulcowych, a w okresie zimowym chlorki ze środków do zimowego utrzymania dróg) zgodnie z przepisami (Prawo wodne, rozporządzenia wykonawcze dot. warunków wprowadzania ścieków do wód)

9. Rażące niedoreprezentowanie grupy ekonomicznej. Grupa ekonomiczna, mogąca uzyskać wagę do 35%, opiera się wyłącznie na dwóch kryteriach: koszcie robót budowlanych i koszcie nabycia nieruchomości. Dla porównania grupa społeczna liczy 19 kryteriów szczegółowych. Brak w tej grupie: kosztów utrzymania i eksploatacji infrastruktury w cyklu życia (tunele, wskazane w FT-10, generują koszty utrzymania rzędu kilkakrotności kosztu odcinka otwartego – brak sprzężenia EK z FT-10/FT-11), analizy kosztów i korzyści społecznych (CBA) uwzględniającej wartość czasu podróży, redukcję liczby wypadków, koszty zewnętrzne hałasu i emisji, a także utraty wartości nieruchomości pozostających w sąsiedztwie pasa drogowego, lecz nieobjętych wykupem. Ocena ekonomiczna ograniczona do CAPEX (nakładów inwestycyjnych) bez OPEX i kosztów zewnętrznych jest niezgodna ze standardową metodyką analiz kosztów i korzyści stosowaną w ocenach oddziaływania inwestycji drogowych finansowanych ze środków UE (wytyczne KE dot. dużych projektów, metodyka HEATCO/DG REGIO).

10. FT-8 – FT-9 (długość tras S7 i S52) Preferowanie najkrótszej trasy jako kryterium samoistnie „pozytywnego" (tu: malejące/negatywne dla długości) może stać w bezpośredniej sprzeczności z kryteriami społecznymi i przyrodniczymi – najkrótsza droga po linii prostej często oznacza większą kolizyjność z zabudową lub obszarami chronionymi.

11. Formularz nie zawiera żadnego kryterium odnoszącego się do konieczności ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania (art. 135 Prawa ochrony środowiska) ani do wynikających stąd roszczeń majątkowych mieszkańców;

12. Formularz nie zawiera żadnego kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego, żadnego kryterium mobilności wojskowej/dual-use, żadnego kryterium przeciwdziałającemu koncentracji infrastruktury krytycznej czy redundancji sieci, oraz — co szczególnie istotne — żadnego kryterium odnoszącego się wprost do zagrożenia życia i zdrowia mieszkańców jako kategorii odrębnej od strat majątkowych;

13. Żadne kryterium nie weryfikuje podstawowej wykonalności technicznej wariantu względem dostępnej szerokości terenu ani nie wymusza ujawnienia bilansu wodnego i pojemności zbiorników retencyjnych planowanych węzłów

14. Brak kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaskakującym brakiem w grupie funkcjonalno-technicznej jest nieobecność jakiegokolwiek kryterium prognozowanego bezpieczeństwa ruchu (np. prognozowana liczba zdarzeń drogowych, ocena wg metodyki EuroRAP/iRAP, liczba i typ skrzyżowań kolizyjnych) – jest to jedno z podstawowych kryteriów stosowanych przy projektowaniu i ocenie wariantów dróg ekspresowych w standardach GDDKiA i wytycznych projektowania dróg (WR-D).

15. Kryteria formularza wyrażone są w kompletnie niewspółmiernych jednostkach: sztuki kolizji, hektary, kilometry, procenty, miliony, PLN, pojazdy/dobę. W metodyce analizy wielokryterialnej warunkiem koniecznym agregacji jest normalizacja (np. min–max, standaryzacja z-score, funkcje użyteczności) sprowadzająca każde kryterium do zakresu porównywalnego (np. 0–1) przed zastosowaniem wag.

16. Niespójność logiczna pól „Czy uwzględnić" i „Ważność" Formularz każe respondentowi wypełnić pole „Ważność (1–10)" niezależnie od odpowiedzi w polu „Czy uwzględnić" – nie jest jasne, jak należy postąpić, jeśli respondent zaznaczy „NIE" (nie uwzględniać kryterium), a mimo to poda ważność, np. 7. Brak instrukcji, czy w takim przypadku ważność ma zostać zignorowana w agregacji, czy błędnie policzona jako głos za uwzględnieniem.

17. Mieszkańcy i Komitety są stawiani w roli decydentów co do zagadnień, które nie powinny w ogóle podlegać dyskusji na tym etapie (np. czy „uwzględniać" obszar chroniony), zamiast być proszeni wyłącznie o realną ocenę porównawczą wariantów, które już spełniają wymogi prawne i techniczne;

Kumulacja powyższych braków — przy jednoczesnym błędzie konstrukcyjnym samej metody prowadzi do wniosku, że formularz w obecnym kształcie nie jest w stanie dostarczyć wiarygodnej, porównywalnej oceny wariantów przebiegu S7/BDI w rejonie Głogoczowa.

Analiza krytyczna metodologii formularza, jego konstrukcja zawiera błędy o charakterze systemowym, a nie kosmetycznym — obejmujące m.in. brak ujawnionego algorytmu agregacji ocen, niewłaściwy zakres zastosowania metody analizy wielokryterialnej, mieszanie kryteriów o charakterze twardych ograniczeń prawnych z kryteriami miękkimi poddawanymi głosowaniu społecznemu, brak normalizacji niewspółmiernych miar oraz brak jakiegokolwiek kryterium odnoszącego się wprost do zagrożenia życia i zdrowia mieszkańców oraz do bezpieczeństwa państwa. W tych okolicznościach wypełnienie formularza w jego obecnej postaci oznaczałoby dla Komitetu formalne zalegitymizowanie metody, którą uważamy za nierzetelną. Z tego względu Komitet odmawia wypełnienia formularza w obecnym kształcie.

Mając na uwadze powyższe błędy proceduralne, metodologiczne i prawne, Komitet oraz mieszkańcy miejscowości Głogoczów żądają natychmiastowego zaniechania prac nad wariantami przebiegającymi przez naszą miejscowość.

Reasumując, Komitet stanowczo sprzeciwia się prowadzeniu przez Głogoczów wariantów drogi S7 oraz łącznika BDI. **Ponadto żądamy bezwarunkowego wyłączenia Głogoczowa z dalszych analiz wariantowych i odstąpienia od lokalizowania w miejscowości nowych tras oraz rozległych węzłów drogowych.** Przedmiotowe stanowisko uzasadniają szczególne uwarunkowania lokalne, takie jak koncentracja istniejącej i planowanej infrastruktury w wąskiej dolinie, zagrożenia powodziowe i osuwiskowe, ryzyko dla zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców, utrudnienia ewakuacji, zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa, obronności, zagrożenie dla ujęć wody oraz zabudowy. Wskazujemy również na poważne wątpliwości co do technicznej wykonalności inwestycji w dostępnej przestrzeni. Szczególnie istotną okolicznością są wady ankiety z listopada 2025 r. oraz formularza do analizy wielokryterialnej.

W związku z deklaracją GDDKiA, że w pracach Zespołu S7 biorą udział przedstawiciele świata nauki prosimy o odpowiedź kto z szanownego grona kadry naukowej potwierdzi swoim autorytetem merytoryczną i naukową wartość formularza przedstawioną stronie społecznej do wypełnienia.

Za Przedstawiciela Społecznego Gminy Myślenice
oraz w imieniu Komitetu przeciw S7 i łącznikowi BDI
w Głogoczowie

Załączniki:

1. **Załącznik nr 1** Charakterystyka cieków wodnych na obszarze miejscowości Głogoczów
2. **Załącznik nr 2** Skumulowany wpływ środowiskowy bliskości inwestycji liniowych (S7, BDI oraz linii kolejowej Kraków–Myślenice) w rejonie miejscowości Głogoczów
3. **Załącznik nr 3** Analiza zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa, obronności, ciągłości logistycznej oraz bezpieczeństwa ludności cywilnej i ochrony zdrowia mieszkańców, związanych z kumulacją strategicznej infrastruktury transportowej w Głogoczowie

Bibliografia:

1. Hazenkamp-von Arx M.E., Schindler C., Ragettli M.S., Künzli N., Braun-Fahrländer C., Liu L.-J.S. (2011). Impacts of highway traffic exhaust in alpine valleys on the respiratory health in adults: a cross-sectional study. Environmental Health, 10:13. DOI: 10.1186/1476-069X-10-13;
2. Health Effects Institute (2010). Traffic-Related Air Pollution: A Critical Review of the Literature on Emissions, Exposure, and Health Effects — oraz przegląd: Near-highway pollutants in motor vehicle exhaust: A review of epidemiologic evidence of cardiac and pulmonary health risks;
3. Urban Institute (2025). The Polluted Life Near the Highway — przegląd badań nad narażeniem populacji zamieszkującej w promieniu 300 m od arterii i autostrad;
4. Badanie emisji cząstek ultradrobnych z pojazdów z wtryskiem bezpośrednim (PEMS, Toronto) — Generation of spikes in ultrafine particle emissions from a gasoline direct injection vehicle during on-road emission tests, ScienceDirect;
5. Ezz W.N. i in. (2015). Ultrafine Particles from Traffic Emissions and Children's Health (UPTECH) in Brisbane, Queensland (Australia): Study Design and Implementation. International Journal of Environmental Research and Public Health, 12(2):1687. DOI: 10.3390/ijerph120201687;
6. Sources, concentrations, and transport models of ultrafine particles near highways: a Literature Review, ScienceDirect (2020);
7. Impervious Surfaces and Stormwater Impacts, Penn State Extension; How does increasing impervious surfaces affect urban flooding in response to climate variability?, ScienceDirect (2020); Optimization of Impervious Surface Space Layout for Prevention of Urban Rainstorm Waterlogging (model ACO-SCS, Guangzhou), PMC (2019);
8. Road Ecology: Reconnecting a Fragmented Landscape — przegląd nt. konfiguracji sieci drogowych i efektu „scalania" (bundling) dróg jako środka o wątpliwej skuteczności w ograniczaniu fragmentacji siedlisk;
9. Jaeger J.A.G. i in. — Effects of Roads and Traffic on Wildlife Populations and Landscape Function: Road Ecology is Moving toward Larger Scales — przegląd mechanizmów fragmentacji krajobrazu przez infrastrukturę liniową i progów krytycznych dla populacji zwierząt;
10. FHWA — Wildlife Populations and Road Corridor Intersections (rozdział 2) — przegląd wpływu natężenia i prędkości ruchu na skuteczność bariery drogowej dla przemieszczania się zwierząt;
11. FHWA — Highway Traffic Noise: Frequently Asked Questions oraz CDOT Roadway Design Guide, Chapter 16: Noise Guide (2023) — oficjalne wytyczne projektowe potwierdzające logarytmiczne (a nie arytmetyczne) sumowanie poziomów hałasu i wartość ok. 3 dB dla podwojenia porównywalnego źródła;

12. Lechner C. i in. — Combined Effects of Aircraft, Rail, and Road Traffic Noise on Total Noise Annoyance: A Cross-Sectional Study in Innsbruck (projekt „Gesamtlärmbetrachtung Innsbruck"). International Journal of Environmental Research and Public Health, 16(18):3504 (2019). DOI: 10.3390/ijerph16183504 — badanie skumulowanej uciążliwości hałasu drogowego, kolejowego i lotniczego w alpejskim regionie górskim;
13. Community Response to Multiple Sound Sources: Integrating Acoustic and Contextual Approaches in the Analysis (badanie ALPNAP). International Journal of Environmental Research and Public Health, 14(6):663 (2017). DOI: 10.3390/ijerph14060663 — badanie kohortowe skumulowanej ekspozycji na hałas autostradowy, kolejowy i drogowy w alpejskim regionie górskim;
14. Is the Whole More Than the Sum of Its Parts? Health Effects of Different Types of Traffic Noise Combined, PMC (2019) — przegląd dotyczący potencjalnie synergicznego (a nie tylko addytywnego) charakteru skutków zdrowotnych łączonej ekspozycji na różne typy hałasu transportowego;
15. Estimating the cumulative impact and zone of influence of anthropogenic features on biodiversity, bioRxiv (2022) oraz Cumulative Risk Assessment: An Overview of Methodological Approaches for Evaluating Combined Health Effects from Exposure to Multiple Environmental Stressors, PMC — metodyka naukowej oceny oddziaływań skumulowanych, przywołana w części II niniejszego dokumentu (rozdział 11.1).

ZAŁĄCZNIK NR 1
DO PUNKTÓW / OBSZARÓW ZGŁOSZONYCH
BEZWARUNKOWEGO OMIJANIA W GŁOGOCZOWIE
pkt. 2 i 3

CHARAKTERYSTYKA CIEKÓW WODNYCH NA OBSZARZE MIEJSCOWOŚCI GŁOGOCZÓW

Obszar Głogoczowa charakteryzuje gęsta sieć rzeczna (Ryc.1). Głównym ciekiem wodnym jest Głogoczówka będąca prawobrzeżnym dopływem rzeki Skawinki znajdującej się w zlewni Górnej Wisły. Cześć systemu rzecznego Głogoczówki uzupełnia Sieprawka stanowica największy dopływ. Powyższe dominujące cieki wodne są mierzone szerokością strugi powyżej 5 metrów na wielu odcinkach w stanach niskich oraz powyżej 8-10 metrów w wielu miejscach w stanach wysokich (Ryc.3).
Sieć rzeczna ma charakter meandrujący. Doliny rzeczne szerokie (do kilkuset metrów) z charakterystycznym terasami zalewowymi. **Obszary zagrożenia powodziowego występują na terenie obejmującym kilkaset hektarów w obrębie różnych użytków.** Do najważniejszych czynników stanowiących sieć rzeczną jest jej nieprzepuszczalne podłoże, głównie lessy i mułki pyłowate lessopodobne okresu plejstocenu. Głównie ze względu na podłoże wezbrania sieci rzecznej są gwałtowne doprowadzając do licznych powodzi błyskawicznych. **Powodzie mają charakter periodyczmy, a cykliczność wystąpień z koryta liczona jest wielokrotnie w ciągu 1 roku kalendarzowego.**

Niekorzystny wpływ na sytuację powodziową w miejscowości Głogoczów ma obecna infrastruktura drogowa. **DK7 oraz DK52 stanowią barierę hydrotechniczną.** DK7 w centralnej części Głogoczowa skonstruowano nasypem na obszarze zagrożenia powodziowego zabierając około 100 tys. m3 przestrzeni w obszarze cyklicznych powodzi i nie dostosowując parametrów przepustu do realnych warunków przepływu (Ryc.4).

I. ASKPEKT ZABEZPIECZENIA PRZECIWPOWODZIOWEGO

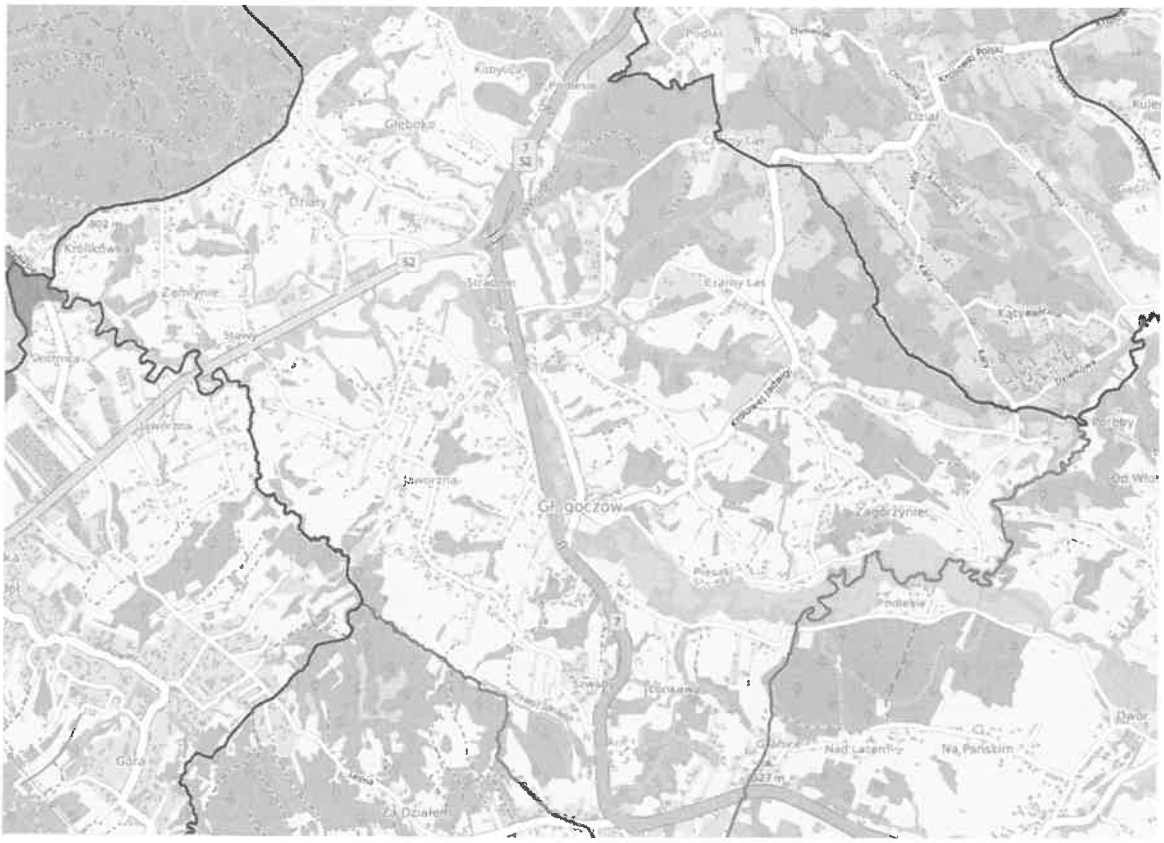
Wskazuję, iż kontynuowanie procedowania zaproponowanego przez GDDKiA we wszystkich wariantach może zostać uznane za rażąco sprzeczne z przepisami prawa. Wynika to z faktu, że w przedmiotowym stanie faktycznym, priorytetem społecznym i środowiskowym jest ochrona przeciwpowodziowa w dorzeczu Górnej Wisły i w tym celu m.in. dla wsi Głogoczów 12 lutego 2024 roku uchwalono plan zagospodarowania przestrzennego, na mocy którego wykonano **rezerwę terenową pod budowę suchego zbiornika przeciwpowodziowego „Głogoczów".**
Prognoza oddziaływania na środowisko dla tematu „Planowane działania techniczne i nietechniczne służące poprawie bezpieczeństwa powodziowego w zlewni rzeki Skawinki dla **programu ochrony przed powodzią w dorzeczu Górnej Wisły z 2013 r, którego realizacją zajmuje się wojewoda małopolski** wykazała następujące kierunki:
W ramach wariantu inwestycyjnego WIIA przewidziano budowę zbiornika suchego Głogoczów (Ryc.2)

o pojemności VMax PP = 1,31 mln m3 oraz budowę obwałowań i bulwarów w jednostce zadaniowej Z04 (Głogoczówka, Sieprawka), który będzie pełnił jedynie funkcję przeciwpowodziową.
W założeniach programu nieckę zbiornika będzie można wykorzystać dla celów rolniczych.
W rezultacie powyżej prowadzonych działań PGWWP (Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie) od początku swojego istnienia czyni intensywne starania o dofinansowanie zadań przeciwpowodziowych na zlewni rzeki Skawinki, m.in. budowy zbiornika na potoku Głogoczówka zlokalizowanego powyżej miejscowości Głogoczów. **Kontury zbiornika wraz z całą jego powierzchnią docelową zostały zabezpieczone na planszach map branżowych zgodnie z decyzjami administracyjnymi skutkującymi pozostawieniem rezerwy terenowej.** Informację o zabezpieczaniu finansowania z Banku Światowego oraz kontynuacji prac powyższych w komponencie ochrony przeciwpowodziowej Górnej Wisły w Projekcie Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły potwierdza dyrekcja RZGW w Krakowie.

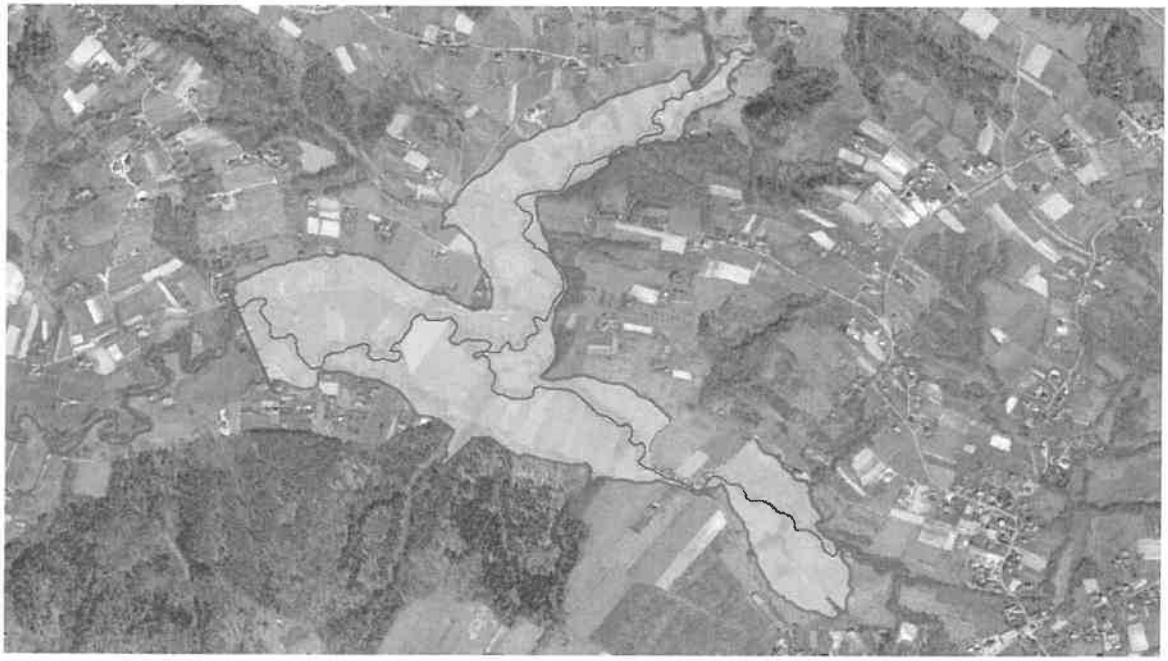
II. KOLIZJA PROJEKTOWANEJ DROGI S7 Z SIECIĄ RZECZNĄ ORAZ PROJEKTOWANYCH ZBIORNIKIEM RETENCYJNYM NA OBSZARZE GŁOGOCZOWA

Na całej rozciągłości miejscowości Głogoczów na kierunkach W-E istnieje niekwestionowana potencjalna **kolizja projektowanej drogi S7 z siecią rzeczną o szerokości strugi powyżej 5 metrów.** Priorytet projektowy na całym wymienionym obszarze ze względu na duże ryzyko powodziowe ma PGWWP. Każdorazowa próba projektowania drogi S7 na obszarze Głogoczowa bez szczegółowych analiz hydraulicznych oraz nadzoru PGWWP w jednostce zadaniowej Głogoczówka/Sieprawka powinna być wycofana z procedowania bez rozpatrywania. Projektowanie drogi S7 we wschodniej części Głogoczowa w kolizji z projektowanym zbiornikiem retencyjnym oraz w środkowej i zachodniej części podwyższając ryzyko powodziowe można uznać za rażące z prawem, a koszty przyszłych powodzi przeniesione na GDDKiA.
Głogoczów cyklicznie zmaga się z poważnymi powodziami. Co parę lat przybierając katastrofalne skutki. Powódź błyskawiczna w lipcu 2021 roku doprowadziła do wystąpienia rzek z brzegów, zalewając domy, szkołę i zakopiankę [DK7], spowodowała znaczne szkody materialne. Powódź błyskawiczna nastąpiła w nocy, zaskakując mieszkańców 18 lipca 2021 roku. Woda wdarła się do wielu domów, a w niektórych miejscach jej poziom wymusił ewakuację mieszkańców. Zalane zostały również lokalne drogi, w tym zakopianka (DK7), na której poziom wody sięgał 80 cm. Poważnie uszkodzone zostały budynki mieszkalne, sklep oraz szkoła.

Nieodpowiedzialne projektowanie drogi w obrębie Glogoczowa poprzez lokalizowanie w newralgicznym miejscu węzła drogowego łączącego dwie drogi krajowe o tak dużych przekrojach spowoduje powiększenie zagrożenia powodziami błyskawicznymi i może doprowadzić do śmierci ludzi oraz ogromnych zniszczeń w tym możliwość zawalenia się szkoły związane ze zmniejszeniem nośności gruntów.



Ryc. 1. Ortofotomapa uwzględniająca obszary zagrożenia powodziowego na obszarze miejscowości Głogoczów



Ryc. 2. Lokalizacja zbiornika Głogoczów wg. EKKOM Sp. z o.o.



Ryc. 3. Głogoczówka na pograniczu z Krzyszkowicami



Ryc.4. Zdjęcie przedstawiające powódź w Głogoczowie.

III. STREFA OCHRONY POŚREDNIEJ UJĘCIA WODY POWIERZCHNIOWEJ.

Cały obszar Głogoczowa znajduje się w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej dla Skawiny.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla obszaru wsi Głogoczów w z gminie Myślenice, przyjęty ostatecznie uchwałą Rady Miejskiej w lutym 2024 r. (z późniejszymi korektami), uwzględnia bardzo rygorystyczne ograniczenia wynikające lokalizacji w zlewni rzeki Skawinki.

Strefę Ochrony Pośredniej (cała wieś Głogoczów) ze względu na zlewnię Skawinki (ujęcie wody w Skawinie), obowiązują następujące przepisy prawne:

- **ROZPORZĄDZENIE NR 2/2011 DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W KRAKOWIE z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej w km 5+500 rzeki Skawinki w miejscowości Skawina, gmina Skawina, powiat krakowski Na podstawie art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.1)) zarządza się, co następuje:**

  § 1. 1. Ustanawia się strefę ochronną dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Skawinki zlokalizowanego w miejscowości Skawina, gmina Skawina, powiat krakowski, zwaną dalej strefą ochronną.

  § 1. 2. Strefę ochronną dzieli się na:

  1) **teren ochrony bezpośredniej**, obejmujący ujęcie wraz z obszarem bezpośrednio przyległym o długości w linii brzegowej 280 m powyżej i 40 m poniżej ujęcia o szerokości 26 m od osi rzeki. Łącznie powierzchnia terenu ochrony bezpośredniej wynosi 1,59 ha;

  2) **teren ochrony pośredniej, obejmujący całą zlewnię rzeki Skawinki od źródeł rzeki** do przekroju ujęcia wody w Skawinie. § 2. 1. Teren ochrony bezpośredniej przedmiotowego ujęcia przedstawiono na mapie w skali 1:1000 w załączniku nr 1. 2. Teren ochrony pośredniej przedstawiono na mapie w skali 1:25 000 w załączniku nr 2 i opisano w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

- **Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001 nr 115 poz. 1229)**

  Strefy ochronne ujęć wody ustanawia się w celu:

  • zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej przeznaczonej do spożycia,

- zaopatrzenia zakładu uzdatniania wody w wodę wysokiej jakości,
- ochrony zasobów wodnych.

Art. 52. 1. Strefę ochronną ujęcia wody, zwaną dalej „strefą ochronną", stanowi obszar, na którym obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody.

Strefa ochrony pośredniej

Na tej strefie obowiązują zakazy lub ograniczenia, tj.:

wykonywanie robót oraz innych czynności powodujących zmniejszenie przydatności ujmowanej wody lub wydajności ujęcia, np.: – budowa autostrad, dróg oraz torów kolejowych;

W związku z narastającymi suszami na terenie Polski każde źródło wody powinno być szczególnie chronione. W związku z tym postulujemy o odstąpienie od projektowania drogi S7 i BDI w obrębie pośredniej strefy chronionej w Głogoczowie.

IV. WODY GŁĘBINOWE W OBRĘBIE GŁOGOCZOWA - OCHRONA

Środowisko geograficzne, a zwłaszcza rzeźba oraz budowa geologiczna, nie stwarza dogodnych warunków do infiltracji i retencji wód w podłożu co sprawia, że przy dużych opadach i znacznym odpływie zasoby wód podziemnych, a szczególnie na pogórzu w obrębie Głogoczowa , są niewielkie. Warunki te, wskutek działalności człowieka ulegają stałemu pogarszaniu, przejawiającemu się w pogłębianiu niżówek i zmniejszaniu przepływów minimalnych, co może doprowadzić do zubożenia zasobów wód podziemnych. Wody podziemne są zasilane głownie przez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także przez infiltrację wód powierzchniowych oraz dopływ z podłoża. Infiltracja zależy głównie od charakteru litologicznego zwietrzeliny i kąta nachylenia stoków, dlatego najdogodniejsze warunki do infiltracji istnieją w obrębie dolin rzecznych. Przepływ wód podziemnych jest skierowany głownie w kierunku dolin rzecznych, które stanowią podstawę drenażu. Zwierciadło wody reaguje dość wyraźnie na roztopy wiosenne i obfite opady atmosferyczne.

Należy podkreślić, że na obszarze Głogoczowa znajduję się działająca od 1957 roku **rozlewnia wody mineralnej Fantic wraz z ujęciem głębinowym**. Fantic jest firmą

o dużym znaczeniu społecznym i jest kluczowa dla społeczności lokalnej dając pracę wielu osobom.

Ze względu na warunki geologiczne i powodziowe sytuowanie drogi S7 wraz z łącznikiem BDI w obrębie Głogoczowa stwarza zagrożenie zniszczenia i zanieczyszczenia bezcennego źródła wody pitnej.

Skumulowany wpływ środowiskowy bliskości inwestycji liniowych (S7, BDI oraz linii kolejowej Kraków–Myślenice) w rejonie miejscowości Głogoczów

Analiza oddziaływania na środowisko nowo projektowanej drogi ekspresowej S7 (warianty bliskie, wykorzystujące ślad lub sąsiedztwo obecnej drogi krajowej DK7) w połączeniu z planowanym łącznikiem Beskidzkiej Drogi Integracyjnej (BDI/S52) oraz projektowaną linią kolejową Kraków–Myślenice w rejonie Głogoczowa ukazuje zjawisko tzw. oddziaływań skumulowanych (cumulative impacts). Zgodnie z metodologią ocen OOŚ, efekty te mogą mieć charakter addytywny (proste sumowanie emisji) lub synergiczny, w którym współwystępowanie kilku czynników potęguje stopień degradacji ekosystemu. ***Taka konfiguracja na dystansie poniżej 3 km generuje efekt nasilający negatywne skutki środowiskowe.***

Poniżej przedstawiono zredagowaną analizę kluczowych aspektów środowiskowych dla planowanego węzła i korytarza infrastrukturalnego.

1. Klimat akustyczny (Hałas i wibracje)

Stan istniejący i warianty drogowe: Obecny ruch na Zakopiance (DK7) stanowi stałe ***tło akustyczne słyszalne w promieniu do 1,5–2,5 km***. Wprowadzenie nowej trasy ekspresowej S7 (z prognozowanym potokiem tranzytowym rzędu 70–75 tys. pojazdów na dobę w horyzoncie roku 2052) oraz wpięcie łącznika BDI doprowadzi do logarytmicznego nałożenia się pól akustycznych. Proste dodanie dwóch równorzędnych strumieni ruchu podnosi poziom ciśnienia akustycznego o ok. 3 dB, generując zjawisko pułapki akustycznej dla mieszkańców pasa międzytrasowego.

Wpływ linii kolejowej: Projektowana linia kolejowa Kraków–Myślenice (warianty przebiegu m.in. przez Głogoczów i Krzyszkowice) wprowadzi dodatkowe, impulsowe źródło hałasu oraz niskoczęstotliwościowe wibracje. ***Skumulowany klimat akustyczny w Głogoczowie – na skutek addytywnego nałożenia się hałasu drogowego i kolejowego – obejmie niemal całą powierzchnię miejscowości.***

Skutki prawne i techniczne: Przekroczenie norm wynikających z art. 112 i 113 Prawa ochrony środowiska (POŚ) wymusi na inwestorach budowę ponadnormatywnych, ciągłych struktur ekranujących oraz zastosowanie tzw. nawierzchni cichych. Gęsta zabudowa mieszkaniowa w odległości mniejszej niż 3 km od osi projektowanych korytarzy zrodzi konieczność ustanowienia rozległego Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU) (art. 135 POŚ), co ogranicza prawo własności mieszkańców i będzie stanowiło podstawę do wystąpienia z roszczeniami majątkowymi w związku z przedmiotowym ograniczeniem.

2. Jakość powietrza i emisja liniowa

Efekt kanionu emisyjnego: Głogoczów charakteryzuje się specyficznym ukształtowaniem dolinnym. Koncentracja drogi S7 i DK7 na szerokości poniżej 1,5 km sprzyja nakładaniu się smug zanieczyszczeń (tlenków azotu NOx , tlenku węgla CO, węglowodorów oraz pyłów zawieszonych PM10 i PM2.5).

Wpływ węzła i łącznika BDI: Kompaktowy, wielopoziomowy węzeł drogowy wymusza manewry hamowania i przyspieszania pod górę, co skutkuje skokowym wzrostem emisji tzw. „gorącej" oraz

wtórnej (ścieranie tarcz hamulcowych i opon). Zanieczyszczenia te, zamiast ulegać dyspersji, stworzą lokalną, ***permanentną plamę smogu fotochemicznego (ozon troposferyczny O3). W raporcie OOŚ modelowanie matematyczne dla wariantów bliskich wykaże prawdopodobne ryzyko stałego przekraczania tych norm.***

Może to doprowadzić do ekstremalnego zapylenia powietrza w rejonie Głogoczowa, co może okresowo naruszać wymogi unijnej dyrektywy CAFE (2008/50/WE)

Długotrwałe narażenie na zanieczyszczenie powietrza pochodzące z ruchu drogowego wiąże się ze wzrostem ryzyka zachorowania na nowotwory złośliwe. Kluczowe w tym zakresie jest stanowisko **Międzynarodowej Agencji Badań nad Rakiem,** która w 2013 roku zaklasyfikowała zanieczyszczenie powietrza jako całość jak również pył zawieszony do grupy pierwszej czynników rakotwórczych dla ludzi. Oznacza to, że istnieją wystarczające dowody naukowe potwierdzające ich związek z zachorowaniem na nowotwory. Badania kohortowe jak i metaanalizy przeprowadzane w Europie, Ameryce Północnej potwierdzają te fakty. Najlepiej udokumentowanym nowotworem złośliwym związanym z ekspozycją na zanieczyszczenia powietrza jest rak płuca u osób dorosłych oraz białaczki u dzieci.

U dzieci ekspozycja komunikacyjna może zwiększać ryzyko białaczek szczególnie przy narażeniu w okresie prenatalnym i we wczesnym dzieciństwie. Rolę odgrywa w tym przypadku głownie benzen. Badania przeprowadzone w Denver wykazały, że **dzieci mieszkające w promieniu około 230 m od dróg o dużym natężeniu ruchu, powyżej 20000 pojazdów na dobę, mogą być nawet sześciokrotnie bardziej narażone na wystąpienie nowotworów w tym szczególnie białaczki**. Mechanizmy biologiczne obejmują przewlekły stan zapalny, stres oksydacyjny i uszkodzenie DNA wywoływane przez pyły pm 2,5; pm 10, tlenki azotu, metale ciężkie oraz nanocząsteczki. Zależność ta ma charakter dawka odpowiedź. Znaczy to ze, im większe długoterminowe narażenie i większe stężenia zanieczyszczeń tym większe ryzyko zachorowania na raka. Mamy tu do czynienia z kumulowaniem się efektów biologicznych wraz z kumulowaniem się substancji toksycznych w organizmie. **Nie istnieje więc bezpieczne stężenie substancji toksycznych.**

W związku z ogromnym wpływem zanieczyszczeń związanych ruchem drogowym na zdrowie populacji ludzkich, zespoły ekspertów do spraw zdrowia publicznego i onkologii:

Międzynarodowa Agencja Badań nad Rakiem (International Agency for Research on Cancer),

Europejski Kodeks Walki z Rakiem -European Code Against Cancer),

Amerykańskie towarzystwo onkologiczne (American Cancer Society)

stworzyli wytyczne, mające na celu podjęcie działań w celu ograniczenie ryzyka nowotworów i innych chorób w tym astmy i chorób krążenia, związanych z narażeniem na zanieczyszczenia.

Do tych wytycznych odnoszą się również przedstawiciele polskiej nauki **Pan Profesor Dr hab. n med. Paweł Koczkodaj** lider prewencji nowotworów i strateg zdrowia publicznego w Narodowym Instytucie Onkologii oraz **Dr hab. n med. i n o zdr. Barbara Piekarska**, Konsultant Krajowy w dziedzinie Zdrowie Środowiskowe, Specjalista w dziedzinie ochrony środowiska, gospodarki przestrzennej i zdrowia środowiskowego.

W 2025r podczas **piątej edycji Europejskiego Kodeksu Walki z Rakiem** autorzy kodeksu podkreślili, że realny wpływ na poziom narażenia populacji można osiągnąć przede wszystkim poprzez działania systemowe. Zaakcentowano rolę planowania przestrzennego oraz podejmowanie mądrych decyzji dotyczących lokalizacji infrastruktury transportowej w relacji do lokalizacji szkół, placówek opiekuńczych, jak również stref zamieszkania. Mają one bowiem długofalowe konsekwencje zdrowotne. Wskazuje się również na konieczność pełnego

dostosowania unijnych norm jakości powietrza do wytycznych WHO zwracając uwagę na znaczenie spójności polityki działania na rzecz poprawy jakości powietrza. **Planowanie przestrzenne odgrywa kluczową rolę w prewencji nowotworów poprzez kształtowanie środowiska życia.** Właściwa urbanistyka, projektowanie stref buforowych zalesionych pomiędzy drogami o dużym natężeniu ruchu a osiedlami ludzkimi. Zmniejsza to ekspozycje na czynniki rakotwórcze i promuje planowanie przestrzenne określa lokalizację infrastruktury drogowej.

W artkule opublikowanym 20.02.2026 w Kurierze Medycyny Praktycznej Pani Dr hab. n med. i n o zdr. Barbara Piekarska wskazuje, iż, osoby mieszkające w klinie lub pasie między 2 dużymi arteriami są narażone na kumulację zanieczyszczeń z obu stron co może utrudniać skuteczne wietrzenie i i sprzyjać zastosują smogu komunikacyjnego. **Nie powinno się projektować dróg przez gęsto zaludnione obszary, ponieważ powoduje to narażenie tysięcy osób na możliwość wystąpienia choroby nowotworowej,** co w długiej perspektywie generuje ogromne koszty finansowe i społeczne dla państwa, szczególnie dotkliwe w aspekcie chorób nowotworowych u dzieci. **Koszty leczenia onkologicznego są ogromne a efekty terapii nie zawsze są zadowalające.**

Nie pozwolimy na ignorowanie zdrowia publicznego poprzez nieodpowiedzialne planowanie infrastruktury drogowej. Projektanci powinni wziąć pod uwagę wpływ dróg na zdrowie i opierać swoje decyzje, dotyczące proponowanych korytarzy uwzględniając najnowsze badania i wytyczne Towarzystw Naukowych.

3. Ekologia, fragmentacja krajobrazu i korytarze migracyjne

System „potrójnego sita": Autostrady i drogi ekspresowe wygrodzone siatkami ochronnymi stanowią barierę bezwzględną dla fauny. Wybudowanie S7 w sąsiedztwie DK7 i BDI rodzi **efekt landscape fragmentation (szatkowania krajobrazu).** Dodanie do tego układu nowej linii kolejowej (która z racji wymogów bezpieczeństwa lub geometrii nasypów również podlega wygrodzeniu) tworzy barierę uniemożliwiającą migrację nawet ptakom i drobnym ssakom. **Zwierzęta zostaną zamknięte na odizolowanych „wyspach ekologicznych", co drastycznie zwiększa ryzyko chowu wsobnego i trwałego odcięcia od wodopojów i żerowisk.**

Destrukcja przejść ekologicznych: Skumulowana bliskość łącznika BDI i linii kolejowej drastycznie ogranicza przestrzeń na zaprojektowanie efektywnych, optymalnie nachylonych zielonych mostów (przejść górnych). Konstruowanie przejścia nad drogą S7 traci celowość, jeśli kilkaset metrów dalej fauna napotyka na nieprzejezdne torowisko kolejowe pozbawione koherentnego systemu przejść.

4. Hydrologia, hydrogeologia i geomorfologia

Zaburzenie stosunków wodnych i lej depresyjny: Obszar Głogoczowa cechuje fliszowa budowa geologiczna Karpat Zewnętrznych. Głębokie wykopy pod fundamenty estakad drogowych, konstrukcje tunelowe drogi S7 (warianty zakładają liczne tunele i estakady) oraz roboty ziemne pod torowisko kolejowe przetną płytkie warstwy wodonośne. Nastąpi trwałe obniżenie zwierciadła wód gruntowych (lej depresyjny), skutkujące osuszeniem lokalnych potoków, lasów łęgowych oraz prywatnych studni kopanych.

Ryzyko powodziowe i osuwiskowe: Drastyczne zwiększenie powierzchni całkowicie uszczelnionej (asfalt, beton pasów drogowych, perony, podbudowa torowisk) na małym obszarze doprowadzi do kumulacji wód opadowych kierowanych do wspólnego odbiornika – potoku Głogoczówka i jego dopływów. Skrócenie czasu koncentracji fali wezbraniowej wywoła

bezpośrednie ryzyko tzw. powodzi błyskawicznych (flash floods) i podtopień niżej położonych domostw. Dodatkowo podcięcie stoków fliszowych przez trzy niezależne inwestycje liniowe stwarza krytyczne zagrożenie aktywacją głębokich osuwisk strukturalnych.

Podsumowanie porównawczo-skumulowane

Czynnik degradacji: Wpływ skumulowany dróg (S7 + DK7 + łącznik BDI) Dodatkowy wpływ projektowanej linii kolejowej

Zbiorczy efekt środowiskowy (Synergia). Poziomy skumulowanego oddziaływania

- **Hałas i wibracje** Stałe podwyższenie tła akustycznego o ok. 3 dB, powstanie pułapek akustycznych. Hałas impulsowy, drgania podłoża przenoszone na konstrukcje budynków. **Krytyczny:** Konieczność budowy gigantycznych ekranów i objęcia Głogoczowa rozległą strefą OOU.
- **Powietrze** Trwała koncentracja NO i pyłów zawieszonych w dnie doliny Głogoczówki. Ekstremalna emisja pyłów. ***Wysoki:*** Ryzyko okresowego przekraczania norm dobowych dyrektywy CAFE. Ryzyko zdrowotne dla mieszkańców, rozwój chorób układu oddechowego, układu krążenia i nowotworów wskutek permanentnego zanieczyszczenia.
- **Ekologia / Fauna** Efekt podwójnej bariery, fragmentacja krajobrazu i odcięcie szlaków migracji. Powstanie trzeciej, fizycznej linii podziału ekosystemu (tzw. system potrójnego sita). ***Krytyczny:*** Trwałe unicestwienie regionalnej spójności przyrodniczej sieci korytarzy.
- **Hydrologia / Geologia** Gwałtowny spływ powierzchniowy, obniżenie poziomu wód gruntowych, drenaż. Dodatkowe uszczelnienie terenu, przecinanie warstw wodonośnych fliszu. ***Wysoki:*** Realne zagrożenie powodziami błyskawicznymi i osuszeniem studni gospodarskich.

Piśmiennictwo i bibliografia

Podręczniki i monografie naukowe

- Engel, J. (red.) (2014). Przejścia dla zwierząt i działania ochronne przy infrastrukturze liniowej. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Warszawa.
- Kompała, J. (2012). Zagadnienia klimatu akustycznego w sąsiedztwie dróg szybkiego ruchu. Główny Instytut Górnictwa, Katowice.
- Sadowski, J. (2009). Akustyka środowiskowa w planowaniu przestrzennym. Instytut Techniki Budowlanej, Warszawa.
- Infrastruktura transportowa a środowisko – Analizy landscape fragmentation. ScienceDirect / MDPI Sustainability (Artykuły przeglądowe z lat 2024–2026).

Wytyczne metodyczne i resortowe

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) (2020). Wytyczne oceny wpływu dróg na środowisko. Biuro Studiów i Projektów, Warszawa.
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ) (2019). Poradnik dotyczący oceny skumulowanych skutków przedsięwzięć dla środowiska w procedurze OOŚ. Warszawa.

Akty prawne (Polska i UE)

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) – ze szczególnym uwzględnieniem Art. 66 i Art. 81.
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (POŚ) (Dz.U. z 2024 r. poz. 116 ze zm.) – Art. 112, 113 (akustyka) oraz Art. 135 (OOU).
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne w korelacji z unijną Ramową Dyrektywą Wodną (RDW – 2000/60/WE).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (CAFE).
- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa).

Materiały planistyczne i bazy danych

- GDDKiA Oddział Kraków (2025). Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice wraz z połączeniem z BDI (S52).
- Dokumentacja projektowa i raporty z konsultacji społecznych linii kolejowej Kraków – Myślenice (Program Kolej Plus).
- Publiczne rejestry danych o środowisku: ekoportal.gov.pl (GDOŚ).

Bibliografia do części epidemiologicznej opracowana przez Dr n. med. Agnieszkę Kawczyńską – Dróżdż.

1. **Traffic-related Air Pollution and Lung Cancer Incidence: The California Multiethnic Cohort Study**. Iona Cheng, Juan Yang, Chiuchen Tseng, Jun Wu, Salma Shariff-Marco, Sung-shim Lani Park,Shannon M. Conroy, Pushkar P. Inamdar, Scott Fruin at all. ***American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine*** 206(8):p 1008-1018, October 15, 2022. | *DOI:* 10.1164/rccm.202107-1770
2. **Long-term ambient fine particulate matter air pollution and lung cancer in a large cohort of never-smokers.** Turner MC, Krewski D, Pope CA, III, Chen Y, Gapstur SM, Thun MJ. Long-term ambient fine particulate matter air pollution and lung cancer in a large cohort of never-smokers. **Am J Respir Crit Care Med** . 2011;184:1374–1381. doi: 10.1164/rccm.201106-1011OC.
3. **Long-term residential exposure to air pollution and lung cancer risk** Hystad P, Demers PA, Johnson KC, Carpiano RM, Brauer. ***Epidemiology***. 2013;24:762–772. doi: 10.1097/EDE.0b013e3182949ae7.
4. **Lung cancer and exposure to nitrogen dioxide and traffic: a systematic review and meta-analysis.** Hamra GB, Laden F, Cohen AJ, Raaschou-Nielsen O, Brauer M, Loomis D. ***Environ Health Perspect*** *. 2015;123:1107–1112. doi: 10.1289/ehp.1408882.*
5. **Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution.** . Pope CA, III, Burnett RT, Thun MJ, Calle EE, Krewski D, Ito K, et al. **JAMA** . 2002;287:1132–1141. doi: 10.1001/jama.287.9.1132

6. **Childhood cancer and traffic-related air pollution in Switzerland: A nationwide census-based cohort study.** Christian Kreis [a], Harris Héritier , Katrin Scheinemann, Heinz Hengartner, Kees de Hoogh , Martin Röösli [b], Ben D. Spycher [a] Environment International Volume 166, August 2022, 107380

7. **Association between outdoor air pollution and childhood leukemia: a systematic review and dose-response meta-analysis.** Filippini et al., 2019 T. Filippini, E.E. Hatch, K.J. Rothman, J.E. Heck, A.S. Park, A. Crippa, N. Orsini, M. Vinceti. ***Environ. Health Perspect.***, 127 (4) (2019), p. 046002, 10.1289/EHP4381

8. **Air pollution from traffic at the residence of children with cancer.** Raaschou-Nielsen et al., 2001 O. Raaschou Nielsen, O. Hertel, B.L. Thomsen, J.H. OlsenAm. ***J. Epidemiol.,*** 153 (5) (2001), pp. 433-443.
9. **Residential traffic exposure and lymphohematopoietic malignancies among children in the city of São Paulo, Brazil: an ecological study.** A.G. Ribeiro, R. Vermeulen, M.R.A. Cardoso, M.d.R.D.d.O. Latorre, P. Hystad, G.S. Downward, A.C. Nardocci. ***Cancer Epidemiol.***, 70 (2021),p. 101859, 10.1016/j.canep.2020.101859
10. **Air pollution exposure at the residence and risk of childhood cancers in Denmark: a nationwide register-based case-control study**
11. U.A. Hvidtfeldt, F. Erdmann, S.K. Urhøj, J. Brandt, C. Geels, M. Ketzel, L.M. Frohn, J.H. Christensen, M. Sørensen, O. Raaschou-Nielsen. ***EClinicalMedicine,*** 28 (2020), p. 100569, 10.1016/j.eclinm.2020.100569
12. **Maternal residential proximity to major roadways at delivery and childhood central nervous system tumors.** H.E. Danysh, K. Zhang, L.E. Mitchell, M.E. Scheurer, P.J. Lupo. ***Environ Res.***, 146 (2016), pp. 315-322, 10.1016/j.envres.2016.01.012
13. **Traffic-related air pollution and the incidence of childhood central nervous system tumors: Texas, 2001–2009** H.E. Danysh, L.E. Mitchell, K. Zhang, M.E. Scheurer, P.J. Lupo. ***Pediatr. Blood Cancer,*** 62 (9) (2015), pp. 1572-1578, 10.1002/pbc.25549
14. **Maternal exposure to ambient air pollution and risk of early childhood cancers: a population-based study in Ontario, Canada.**
15. É. Lavigne, M.-A. Bélair, M.T. Do, D.M. Stieb, P. Hystad, A. van Donkelaar, R.V. Martin, D.L. Crouse, E. Crighton, H. Chen, J.R. Brook, R.T. Burnett, S. Weichenthal, P.J. Villeneuve, T. To, S. Cakmak, M. Johnson, A.S. Yasseen, K.C. Johnson, M. Ofner, L. Xie, M. Walker. ***Environ. Int.,*** 100 (2017), pp. 139-147, 10.1016/j.envint.2017.01.004
16. **Ambient benzene at the residence and risk for subtypes of childhood leukemia, lymphoma and CNS tumor.** O. Raaschou-Nielsen, U.A. Hvidtfeldt, N. Roswall, O. Hertel, A.H. Poulsen, M. Sørensen. ***Int. J. Cancer,*** 143 (6) (2018), pp. 1367-1373, 10.1002/ijc.31421
17. **In utero and early-life exposure to ambient air toxics and childhood brain tumors: a population-based case-control study in California, USA.** O.S. von Ehrenstein, J.E. Heck, A.S. Park, M. Cockburn, L. Escobedo, B. Ritz. ***Environ. Health Perspect.,*** **124 (7) (2016), pp. 1093-1099, 10.1289/ehp.1408582**
18. **Prenatal exposure to traffic-related air pollution and risk of early childhood cancers.** J.K. Ghosh, J.E. Heck, M. Cockburn, J. Su, M. Jerrett, B. Ritz. ***Am. J. Epidemiol.***, 178 (8) (2013), pp. 1233-1239, 10.1093/aje/kwt129
19. **Childhood cancer and traffic-related air pollution exposure in pregnancy and early life.** J.E. Heck, J. Wu, C. Lombardi, J. Qiu, T.J. Meyers, M. Wilhelm, M. Cockburn, B.
20. ***Environ. Health Perspect.,*** 121 (11-12) (2013), pp. 1385-1391, 10.1289/ehp.1306761

21. **Childhood cancer and residential exposure to highways: a nationwide cohort study.** B.D. Spycher, M. Feller, M. Röösli, R.A. Ammann, M. Diezi, M. Egger, C.E. Kuehni. ***Eur. J. Epidemiol.***, 30 (12) (2015), pp. 1263-1275, 10.1007/s10654-015-0091-9
22. **Factors influencing the spatial extent of mobile source air pollution impacts: a meta-analysis.** Y. Zhou, J.I. Levy. ***Bmc Public Health.,*** 7 (2007), p. 89, 10.1186/1471-2458-7-89
23. **A meta-analysis of selected near-road air pollutants based on concentration decay rates.** S.V. Liu, F.-L. Chen, J. Xue ***Heliyon,*** 5 (8) (2019), p. e02236, 10.1016/j.heliyon.2019.e02236
24. **Cohort Profile: the Swiss National Cohort–a longitudinal study of 6.8 million people.** M. Bopp, A. Spoerri, M. Zwahlen, F. Gutzwiller, F. Paccaud, C. Braun-Fahrlander, A. Rougemont, M. Egger. ***Int. J. Epidemiol.***, 38 (2) (2009), pp. 379-384, 10.1093/ije/dyn042
25. **The Swiss National Cohort: a unique database for national and international researchers.** A. Spoerri, M. Zwahlen, M. Egger, M. Bopp. ***Int. J. Public Health***, 55 (4) (2010), pp. 239-242, 10.1007/s00038-010-0160-5
26. **International Classification of Childhood Cancer**
27. Schindler, M., Mitter, V., Bergstraesser, E., et al., 2015. ***Death certificate notifications in the Swiss Childhood Cancer Registry:*** assessing completeness and registration procedures. Swiss Med Wkly. 145 w14225. doi:10.4414/smw.2015.14225

Podsumowanie Porównawcze (Warianty bliskie vs Krótki Łącznik)

Czynnik degradacji [1, 2, 3]	Wariant <3 km od DK7 (ślad zbliżony)	Krótki łącznik BDI (S52)	Skumulowany Efekt Środowiskowy
Hałas	Stałe tło z Zakopianki + 3 dB z nowej trasy.	Skupienie fal dźwiękowych na węźle.	**Krytyczny:** Konieczność utworzenia rozległej strefy OOU i ekranów.
Powietrze	Trwały kanion zanieczyszczeń w dolinie.	Zwiększona emisja z hamowania/ruszania.	**Wysoki:** Ryzyko niespełnienia norm dobowych dyrektywy CAFE.
Ekologia	Efekt podwójnej bariery i pułapki dla fauny.	Brak miejsca na szerokie przejścia górne.	**Krytyczny:** Trwałe przerwanie lokalnej spójności przyrodniczej.
Hydrologia	Podwojenie spływu powierzchniowego do potoków.	Lokalne drenaże i ryzyko obsuwania mas ziemnych.	**Wysoki:** Zagrożenie powodziami błyskawicznymi i wysychaniem studni.

05.07.2026r.

Załącznik nr 3
Do tabeli: Obszary zgłoszone do bezwarunkowego omijania w Głogoczowie

W związku z trwającymi pracami GDDKIA nad inwestycją drogową S7 Kraków–Myślenice oraz planowanym przebiegiem łącznika BDI (Beskidzkiej Drogi Integracyjnej), przedstawiono kilka wariantów realizacji tych dróg. Niepokojące jest, że część wariantów i łącznik BDI przebiega przez miejscowość Głogoczów. Zwracamy uwagę na tragiczne skutki takiego wyboru z punktu widzenia obronności, zagrożeń wojennych, zagrożeń terrorystycznych, paraliżów komunikacyjnych, trudności w prowadzeniu działań ewakuacyjnych, ratunkowych oraz w innych sytuacjach kryzysowych.

Głogoczów to podkrakowska miejscowość usytuowana po obu stronach DK7 „Zakopianki" i DK52 (w trakcie przebudowy na S52). Ma blisko 4 tysiące mieszkańców (dane dot. tylko osób zameldowanych), stając się "sypialną" dla Krakowa i jako jedna z nielicznych miejscowości ma dodatni przyrost naturalny! Po uchwaleniu w lutym 2024 roku nowego planu zagospodarowania przestrzennego, który był również uzgodniony z Generalną Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w budowie jest wiele nowych domów i osiedli. Głogoczów bardzo silnie się rozwija a teraz stoi w obliczu realnego zagrożenia dla mieszkańców, ale i całej Polski!

Mając na względzie bezpieczeństwo własne oraz całego kraju zwracamy uwagę, że lokalizacja drogi ekspresowej S7 i/lub łącznika BDI w Głogoczowie lub jego najbliższej okolicy jest inwestycją wysoce ryzykowną. Poniżej szczegółowe uzasadnienie zagrożeń:

1. **Paraliż strategicznego węzła komunikacyjnego**

Przebieg trasy w bezpośrednim sąsiedztwie lub śladzie obecnej DK7 (Zakopianki), planowanej drogi ekspresowej S52 (Beskidzka Droga Integracyjna) i łącznika BDI w Głogoczowie:

Ryzyko odcięcia: W przypadku ataku terrorystycznego lub jakiejkolwiek innej sytuacji kryzysowej, uszkodzenie infrastruktury w tym konkretnym punkcie-**węzeł w Głogoczowie** powoduje, że południe Polski zostaje całkowicie odcięte od Krakowa. A Kraków traci drogę ewakuacyjną na południe. **Skumulowanie S7, S52 i DK7 w jednym miejscu tworzy tzw. „punkt krytyczny", którego eliminacja lub uszkodzenie paraliżuje ruch wojskowy, transportowy, ewakuacyjny i logistyczny na skalę krajową i europejską utrudniając ruch wojsk NATO!**

Kwestia właściwej odległości między drogami, ich rozproszenia geograficznego oraz unikania tzw. „wąskich gardeł" jest fundamentalnym pojęciem w logistyce wojskowej, teorii sieci transportowych, zarządzania ryzykiem oraz ochrony infrastruktury krytycznej. Koncentracja ruchu w jednym, wąskim korytarzu tworzy tzw. pojedynczy punkt awarii (Single Point of Failure) w razie zablokowania trasy np. przez wypadek, katastrofę budowlaną, osuwisko, atak wojenny lub przez inną sytuację kryzysową. Zgodnie z zasadami odporności sieci logistycznej dual-use, uderzenie w kluczowe punkty tej trasy paraliżuje cały region na skalę krajową bez możliwości natychmiastowego objazdu trasą równoległą.

Powyższe kwestie znajdują pełne oparcie w przepisach prawa, które zostaną przytoczone w dalszej części niniejszego pisma.

2. **Brak alternatywnej drogi:**

Lokalizacja wariantów przebiegu trasy S7 w bezpośrednim sąsiedztwie lub śladzie obecnej DK7 (Zakopianki) i łącznika BDI w Głogoczowie, **nie oferuje rozproszenia ruchu** (tzw. Redundancji), co jest kluczowe w sytuacjach strategii obronnej, ze względu na **kumulację kluczowej infrastruktury transportowej w jednym, wąskim korytarzu przy braku alternatywnej drogi.** Stoi to w sprzeczności z założeniami dokumentu UE **Action Plan on Military Mobility 2.0" (JOIN(2022) 48 final)** który obliguje Polskę do w działań na rzecz odporności infrastruktury (Resilience), wskazuje na potrzebę zapewnienia redundancji sieci (rozproszenie ruchu) i rozwoju alternatywnych szlaków transportowych oraz unikania "wąskich gardeł". Zamiast stworzyć nowy, niezależny korytarz odpowiednio oddalony, projekt „dokleja" nową trasę do starej. **W efekcie wojsko i cywile nadal dysponują tylko jedną osią transportową na południe kraju. Skrajnie bliska odległość w strefie uderzeniowej 0–3 km powoduje, że** taki dystans plasuje inwestycję w **strefie najwyższego ryzyka wojskowego. Atak rakietowy, masowy nalot dronów lub działania dywersyjne w tym pasie terenu mogą wyeliminować z użytku obie arterie jednocześnie.**

Projektowane węzły w Głogoczowie przebiegu drogi S7 są zlokalizowane w zbyt małej odległości (<5km) i w związku z tym tworzą tzw. węzeł zespolony, który jest rozwiązaniem nietypowym, trudnym do oznakowania. Na węzeł zespolony składają się dwa węzły blisko siebie położone które mają wspólne elementy i uzupełniają się funkcjonalnie w zakresie połączeń. Wytyczne kształtowania sieci dróg, wymagania podstawowe WR-D znajdują się na stronie Ministerstwa Infrastruktury https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wrd-30-skrzyzowania-i-wezly

3. **Trudności w prowadzeniu działań ratowniczych i obronnych**

Geografia i ukształtowanie terenu: Rejon Głogoczowa charakteryzuje się trudnym terenem (liczne wzniesienia, doliny potoków, tereny osuwiskowe, tereny powodziowe). Budowa skomplikowanych obiektów inżynieryjnych (estakad, murów oporowych) na terenie Głogoczowa sprawia, że w razie zniszczeń wojennych naprawa trasy byłaby długotrwała i niezwykle trudna. Oznacza to, że w warunkach kryzysowych brak dostatecznej przepustowości lub zablokowanie drogi przez pojazd uniemożliwia szybkie dotarcie wozów strażackich, karetek czy pojazdów wojskowych. Podnosi się drastycznie zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców. Przebieg trasy przez Głogoczów w razie ataku na konwój wojskowy lub cysterny z paliwem naraża ogromną liczbę cywilów na bezpośrednie niebezpieczeństwo. **Zgoda na kumulacje dróg w jednym wąskim korytarzu dodatkowo w tak bliskiej odległości od domów kłóci się z nadrzędnym celem ustawy o ochronie ludności i obronie cywilnej z 5 grudnia 2024 r.**, jakim jest zapewnienie bezpiecznego i odpornego środowiska dla obywateli. Zgodnie z informacjami opublikowanymi przez Ministerstwo Obrony Narodowej z dnia 17.12.2024: *„Zasadniczym celem ustawy o ochronie ludności i obronie cywilnej jest wypełnienie społecznego zapotrzebowania na bezpieczne i odporne środowisko cywilne w kontekście zagrożeń militarnych i pozamilitarnych. Ustawa koncentruje się na bezpieczeństwie obywateli."*

https://www.gov.pl/web/obrona-narodowa/ustawa-o-ochronie-ludnosci-i-obronie-cywilnej---fundament-systemu-ochrony-spoleczenstwa?utm_source=chatgpt.com. Ustawa wprost nakazuje uznanie priorytetu ochrony ludności nad infrastrukturą transportową. **Organy administracji publicznej są zobowiązane do identyfikacji zagrożeń dla infrastruktury krytycznej oraz planowania działań zapewniających ciągłość jej funkcjonowania.**

Poprowadzenie dróg przez Głogoczów (DK7 i S7, BDI) drastycznie ogranicza możliwości prowadzenia ewakuacji i akcji ratunkowych, kumuluje zagrożenia w gęsto zaludnionym terenie oraz uniemożliwia realizację kluczowych zadań z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa państwa. Trasa S7 jest częścią transeuropejskiego korytarza transportowego sieci TEN-T i ze względu na swój strategiczny przebieg w osi północ-południe pełni kluczową rolę w mobilności wojsk. Tworzenie nowego alternatywnego korytarza transportowego poza istniejącą trasą lepiej realizuje ten obowiązek niż prowadzenie inwestycji na funkcjonującym szlaku o strategicznym znaczeniu.

4. **Zagrożenie dla logistyki kryzysowej**

Brak przejezdności podczas budowy i modernizacji:

Wariant drogi S7 Kraków-Myślenice, który wykorzystuje nawet częściowo istniejący ślad DK7 lub znajduje się w jednym wąskim korytarzu drogowym oraz przy łączniku BDI zlokalizowanym w Głogoczowie powoduje, że w sytuacji nagłego zagrożenia wojennego podczas trwającej budowy, przepustowość tego odcinka byłaby zerowa, co uniemożliwiłoby szybki przerzut wojsk w kierunku południowej granicy. Problem bliskości inwestycji nabiera unikalnego charakteru gdy w wąskim korytarzu geograficznym będą przebiegać dwie kluczowe arterie transportowe południowej Polski. Zamiast stworzyć nowy, niezależny korytarz transportowy, warianty przechodzące przez Głogoczów lub w wąskim korytarzu ułatwiają potencjalnemu agresorowi zablokowanie obu tras jednocześnie jednym atakiem.

Szczególne znaczenie ma również kwestia mobilności wojskowej. **Komisja Europejska w „Action Plan on Military Mobility 2.0" (COM(2022) 60 final)** wskazuje, że państwa członkowskie powinny rozwijać infrastrukturę transportową w sposób zapewniający możliwość szybkiego i niezakłóconego przemieszczania sił zbrojnych, także podczas modernizacji istniejących sieci transportowych. Utrata przepustowości kluczowego połączenia w czasie inwestycji mogłaby ograniczyć zdolność do realizacji zadań obronnych państwa oraz zobowiązań wynikających z członkostwa w NATO i Unii Europejskiej. Rejon na południe od Krakowa to kluczowy korytarz łączący centralną Polskę ze Słowacją i Europą Południową. Zablokowanie w czasie wojny zarówno nowej S7, jak i starej DK7 całkowicie odetnie ten kierunek dla transportów militarnych (NATO) i ewakuacji ludności.

Rozporządzenie Wykonawcze **Komisji (UE) 2021/1328** (w sprawie wymogów dotyczących transportu wojskowego / mobilności wojskowej): Określa parametry infrastruktury transportowej (kolejowej, drogowej, lotniczej i morskiej) niezbędne do celów obronnych (dual-use — podwójnego zastosowania). W wytycznych technicznych nakazuje się badanie wąskich gardeł (*bottlenecks*) oraz elementów sieci transportowej, których zniszczenie uniemożliwi przerzut wojsk (czyli klasycznych operacyjnych SPOF).

Rozporządzenie **(UE) 2024/1679 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)**: Dokument ten wprost nakłada na państwa członkowskie **obowiązek zapewnienia odporności dróg na sytuacje kryzysowe (klęski żywiołowe, konflikty, akcje ratunkowe)**. Wymaga identyfikacji i eliminacji pojedynczych punktów podatności w kluczowych korytarzach transportowych o znaczeniu obronnym i cywilnym.

Kwestia właściwej odległości między drogami, ich rozproszenia geograficznego oraz unikania tzw. „wąskich gardeł" jest fundamentalnym pojęciem w logistyce wojskowej. W doktrynach obronnych zagadnienie to występuje pod pojęciami **redundancji sieci**, **geograficznego rozproszenia linii komunikacyjnych** oraz **eliminacji pojedynczych punktów awarii (Single Points of Failure)**. Dystans między dwoma równoległymi autostradami (lub drogami ekspresowymi) w kontekście zagrożeń wojennych powinien wynosić **minimum 15 do 30 kilometrów**. Zmniejszenie tej odległości generuje wysokie ryzyko taktyczne. Poniżej przedstawiono analizę dystansu w odniesieniu do zagrożeń militarnych oraz wytycznych inżynieryjnych:

Analiza dystansu i zagrożeń

- **Poniżej 5 km (Strefa wysokiego ryzyka):** Odległość skrajnie niebezpieczna. Pojedynczy nalot dywanowy, użycie artylerii dalekiego zasięgu lub jedna rakieta o dużej sile rażenia (albo błąd naprowadzania) może zniszczyć korytarze transportowe DK7 i S7 jednocześnie, całkowicie paraliżując ruch w danym regionie.
- **5 do 15 km (Strefa podwyższonego ryzyka):** Dystans ten chroni przed skutkami fali uderzeniowej pojedynczej konwencjonalnej bomby, ale wciąż pozwala przeciwnikowi na łatwe zablokowanie obu tras przy użyciu jednego dywizjonu artylerii lub dronów uderzeniowych operujących w tym samym sektorze.
- **15 do 30 km (Dystans optymalny / bezpieczny):** Zapewnia pełną niezależność operacyjną obu arterii. Zniszczenie jednej drogi nie wpływa na przepustowość drugiej, a odległość wymusza na agresorze rozproszenie sił i środków napadu powietrznego.
- **Powyżej 30 km (Dystans strategiczny):** Zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa, jednak traci walor bezpośredniej drogi alternatywnej (objazdu) w ruchu lokalnym i regionalnym z powodu zbyt dużego wydłużenia czasu dojazdu.

5. **Społeczne skutki kryzysu**

Podział miejscowości: Budowa S7 po starym śladzie, obok istniejącej DK7 oraz poprowadzenie łącznika BDI w Głogoczowie prowadzi do rozcięcia jej struktury przestrzennej, ograniczenia dostępności usług publicznych oraz powstawania barier komunikacyjnych, co w konsekwencji generuje zjawisko wykluczenia społecznego. Ponadto utworzona zostanie bariera nie do przejścia, która w razie zdarzenia terrorystycznego, skażenia chemicznego lub innych sytuacji kryzysowych (choćby wybuchu wojny) uniemożliwi sprawną ewakuację mieszkańców Głogoczowa i okolicznych miejscowości, „zamykając" ich między trasami szybkiego ruchu.

Niezgodność planowanych wariantów drogi ekspresowej S7 oraz łącznika do BDI (S52) w miejscowości Głogoczów z celami „**Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)**":

- **Naruszenie celu wspierania zrównoważonego rozwoju regionów**

  Lokalizacja drogi ekspresowej w centrum zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej Głogoczowa nie sprzyja rozwojowi społeczno-gospodarczemu regionu. Skala oddziaływań inwestycji prowadzi do degradacji warunków życia, ograniczenia funkcjonowania lokalnych przedsiębiorstw oraz obniżenia atrakcyjności inwestycyjnej miejscowości, **co stoi w sprzeczności z deklarowanym celem Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie dynamiki rozwoju regionalnego.**

- **Brak realizacji celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego**

  Umiejscowienie drogi klasy S w obszarze zaludnionym wymusza projektowanie licznych węzłów i powiązań lokalnych na krótkich odcinkach, co zwiększa liczbę konfliktów ruchowych, manewrów włączania i wyłączania się z ruchu oraz ryzyko wypadków. Tym samym **nie zostaje spełniony cel Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych polegający na redukcji liczby wypadków drogowych oraz ich ofiar.**

- **Sprzeczność z celem minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie ludzi**

  Przebieg wariantów S7 oraz łącznika BDI przez Głogoczów **uniemożliwia osiągnięcie celu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, jakim jest ograniczanie negatywnego wpływu inwestycji drogowych na środowisko, zdrowie ludzi i jakość życia mieszkańców.** Lokalizacja trasy w obszarze górzysto-dolinnym, o udokumentowanych problemach jakości powietrza i hałasu, powoduje trwałą kumulację oddziaływań środowiskowych i zdrowotnych.

- **Brak realizacji celu poprawy przepustowości sieci drogowej**

  Poprowadzenie wariantów częściowo po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 7 w Głogoczowie nie prowadzi do realnego zwiększenia przepustowości układu drogowego. Przeciwnie – brak drogi alternatywnej powoduje koncentrację ruchu w jednym korytarzu transportowym, co skutkuje powstaniem trwałego „wąskiego gardła" w zabudowanym centrum miejscowości. **W efekcie kluczowy cel Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych w zakresie poprawy płynności ruchu nie zostaje osiągnięty.**

W świetle powyższego należy stwierdzić, że warianty drogi ekspresowej S7 oraz łącznik do BDI w przebiegu przez Głogoczów nie realizują podstawowych celów Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, a w istocie **pozostają z nimi w sprzeczności.**

Mieszkańcy Głogoczowa już są obarczeni dwiema uciążliwymi drogami DK7 czyli „starą zakopianką" i drogą Bielską DK52 (S52 w budowie) oraz planowaną linią kolejową Kraków-Myślenice. Nie wyrażamy zgody na dodatkowe drogi, na kolejne podziały Głogoczowa drogą S7 oraz łącznikiem BDI, a także rozbudową DK7 do drogi krajowej klasy S! **Skala oddziaływań inwestycji dla już tak obciążonego podziałami Głogoczowa przekracza możliwości miejscowości do pełnienia funkcji mieszkaniowej i gospodarczej, prowadząc do całkowitego jej zniszczenia!**

Obecnie DK7 jest modernizowana. Prace trwają cały czas, wydane zostały już na ten cel setki milionów złotych. Są ogłaszane nowe przetargi i realizowane są kolejne inwestycje. Wybudowano nowe wiadukty i tunele. Zaprojektowany obecny węzeł w Głogoczowie będący w trakcie inwestycji jest otoczony zabytkami, gdyż miejsce to ma swoją historię- dawniej szedł tędy główny szlak handlowy Kraków-Wiedeń, a gdzie teraz planowany jest jeszcze bardziej ingerujący łącznik BDI. Projektowanie w tym miejscu łącznika BDI narusza **art. 5 Konstytucji Rzeczpospolitej Polskiej** stanowiący fundament działań władz publicznych obowiązkiem których jest zapewnienie wolności i praw człowieka, strzeżenie dziedzictwa narodowego oraz zapewnienie ochrony środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. Podczas konsultacji z GDDKiA w grudniu w 2022r mieszkańcy Głogoczowa idąc na ustępstwa, wybrali wariant modernizacji DK7 w Głogoczowie uwzględniający drogi boczne i dwa węzły: w centrum Głogoczowa i węzeł w Głogoczowie zjazd Bęczarka. **Wówczas GDDKiA zapewniała, że w Głogoczowie nie będzie drogi klasy S bo jest potrzeba drogi alternatywnej na południe**. To skąd zmiana narracji gdy zagrożenie wojenne i atakami terrorystycznymi wzrosło?

Lokalizacja dróg S7 i/lub łącznika BDI w Głogoczowie lub jego najbliższej okolicy jest wariantem najmniej bezpiecznym strategicznie, ponieważ nie tworzy nowej, alternatywnej osi transportowej, lecz jedynie zagęszcza ruch w już i tak obciążonym oraz podatnym na paraliż korytarzu, stanowiąc zagrożenie na skalę krajową i europejską. Obecna DK7 obsługuje w dużej mierze ruch lokalny, gdyż teren bo obu stronach „Zakopianki" na trasie Kraków-Myślenice jest gęsto zaludniony. Projektowanie przebiegu dróg strategicznych w nadmiernym zagęszczeniu stanowi naruszenie zasad bezpieczeństwa publicznego. W sytuacjach kryzysowych taka kumulacja infrastruktury strategicznej może doprowadzić do całkowitego paraliżu dróg ewakuacyjnych, co w świetle odpowiedzialności za życie i zdrowie tysięcy obywateli jest niedopuszczalne z punktu widzenia planowania obronnego i ochrony ludności. Naruszając tym samym przepisy prawa krajowego oraz przepisy Unii Europejskiej. Nie da się całkowicie wyeliminować punktów krytycznych na mapie Polski, ale osoby, które świadomie przyczyniają się do stwarzania nowych, narażają mieszkańców Polski i Europy na tragiczne skutki, co zgodnie z przepisami polskiego prawa rodzi odpowiedzialność odszkodowawczą nie tylko Skarbu Państwa ale i urzędników.

Przedstawione powyżej okoliczności wskazują jednoznacznie, iż istnieją rzeczywiste przesłanki nakazujące uwzględnienie przywołanych uwag. Pominięcie ich zostanie uznane przez nas jako świadome działanie naruszające obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa oraz interesy społeczne. Nie pozostaniemy bierni na ewentualne pominięcie naszych uwag i podejmiemy wszelkie środki przewidziane przepisami prawa w celu egzekwowania od organów władzy publicznej poszanowania naszych praw.

Świątniki Górne 30.07.2026

Przedstawiciel Strony Społecznej
Miasta i Gminy Świątniki Górne do
“Zespołu S7”

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
Centrala GDDKiA ul. Wronia 53 00-874 Warszawa

Dotyczy: Przekazanie formularzy oceny kryteriów oraz stanowiska w sprawie założeń do Analizy Wielokryterialnej (WAP) dla drogi ekspresowej S7.

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do trwającego procesu opiniowania założeń do Analizy Wielokryterialnej (WAP) informuję, że strona społeczna Miasta i Gminy Świątniki Górne przekazuje opinię reprezentowanej społeczności w formie niniejszego pisma oraz załączonego dokumentu *(“**ŚG-OpiniaSpołeczna-Formularze.pdf**”).*

Podejście to wynika z faktu, że narzucony system elektroniczny wymaga od nas zajęcia stanowiska, nie dając jednocześnie żadnej możliwości dodania komentarza czy wniesienia niezbędnych zastrzeżeń. Ponadto system ten ogranicza wyrażenie uzgodnionej ze społecznością opinii poprzez nałożenie sztucznych limitów (dotyczących wagi poszczególnych grup kryteriów).

W związku z powyższym, oficjalne stanowisko przesyłamy za pośrednictwem platformy e-Doręczenia. Dołączamy do niego stosowne komentarze, które nie pozostawiają przestrzeni do niewłaściwej interpretacji naszej opinii. W załączonym dokumencie ustalamy również wagi grup kryteriów w sposób oddający rzeczywiste oczekiwania reprezentowanej przez nas społeczności.

Zwracamy uwagę, iż nie mając pewności co do ostatecznej metodyki wyboru wariantów, a będąc świadomymi ograniczeń i ułomności proponowanej metodologii WAP, celowo ograniczamy liczbę rekomendowanych przez nas kryteriów do tych absolutnie najistotniejszych. Działanie to ma na celu zabezpieczenie procesu wyboru przed zaburzeniami wynikającymi z wpływu kryteriów o małej liczbie zliczeń. Zastrzegamy sobie prawo do modyfikacji puli rekomendowanych kryteriów, w przypadku gdyby z metodologii wyeliminowano ułomności, które wielokrotnie i publicznie wskazywaliśmy.

Ponieważ na obecnym etapie prac nie wyznaczono jeszcze wariantów, a co za tym idzie, brakuje konkretnych wielkości je charakteryzujących (takich jak liczba wyburzeń czy długość trasy), wskazane przez nas „wagi” odnoszą się do pojedynczego elementu w ramach danego kryterium. W konsekwencji domagamy się, aby w końcowym bilansie wycena ta została bezwzględnie pomnożona przez rzeczywistą liczbę elementów danego kryterium dla analizowanego wariantu.

Stanowczo postulujemy również ustanowienie wartości granicznych dla kluczowych kryteriów społecznych. Wnosimy o wprowadzenie bezwzględnych, maksymalnych limitów dla najbardziej dotkliwych parametrów, takich jak liczba wyburzanych budynków mieszkalnych oraz liczba nieruchomości znajdujących się w strefie bezpośredniego oddziaływania inwestycji. Kategorycznie żądamy, aby z dalszych analiz odrzucane były te warianty, w których rzeczone wielkości przekraczają wartości charakteryzujące opcje przebiegu już uprzednio zdyskwalifikowane i pozbawione rekomendacji. Procedowanie opcji generujących wyższe koszty społeczne i większą skalę destrukcji niż warianty odrzucone z tego samego powodu w przeszłości, uważać będziemy za działanie całkowicie pozbawione podstaw merytorycznych oraz społecznej akceptacji.

OŚWIADCZENIE

Niniejsze pismo i przekazanie opinii w żadnym stopniu nie stanowią legitymizacji dla zaproponowanej przez inwestora metodyki wyboru wariantu (WAP), którą uważamy za wysoce ułomną i nieadekwatną dla inwestycji o tak strategicznym charakterze.

Jednocześnie oświadczamy, że nasz udział w tym etapie konsultacji w żadnym wypadku nie oznacza zgody na prowadzenie i analizowanie przebiegów inwestycji przez najgęściej zurbanizowane tereny (do których zalicza się cała gmina Świątniki Górne), które są całkowicie pozbawione rezerw terenowych pod tego typu infrastrukturę.

Przedstawiciel Strony Społecznej
Miasta i Gminy Świątniki Górne

Formularz opinii w zakresie kryteriów i wag Strony Społecznej Miasta i Gminy Świątniki Górne

CZĘŚĆ 1/6 - WAGI KRYTERIÓW GŁÓWNYCH

Kryterium główne	**Ważność kryterium głównego**
Kryteria Społeczne (SP)	70%
Kryteria Ekonomiczne (EK)	10%
Kryteria Funkcjonalno-techniczne (FT)	10%
Kryteria Przyrodnicze (PR)	10%
SUMA	100%

CZĘŚĆ 2/6 - GRUPA KRYTERIA SPOŁECZNE

UWAGA: ***Ważność*** w skali 1-10 odzwierciedla wycenę pojedynczego elementu (np. jednego budynku mieszkalnego do wyburzenia) lub określonej jednostki miary dla danego kryterium (np. 1 km trasy S7). Wynik dla danego wariantu w świetle konkretnego kryterium należy obliczyć poprzez pomnożenie liczby elementów w obrębie tego kryterium przez przypisaną mu ***ważność***.

Kryterium	**SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi**
Miara	Liczba kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**SP-2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi**
Miara	Liczba kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-3. Kolizje z terenami rekreacyjnymi**
Miara	Liczba kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-4. Kolizje z terenami sportowymi**
Miara	Liczba kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-5. Kolizje z terenami wypoczynkowymi**
Miara	Liczba kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-6. Budynki mieszkalne w buforze do 100 m**
Miara	Liczba budynków [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**SP-7. Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m**
Miara	Liczba budynków [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**SP-8. Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m**
Miara	Liczba budynków [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m**
Miara	Liczba budynków [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Czy kryterium SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m powinno zastępować czy uzupełniać poniższe kryteria?

Budynki mieszkalne w buforze 100 m

Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m

Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m

[ ] Zastępować

[x] Uzupełniać

[ ] Nie mam zdania

UWAGA**: Jako 'Uzupełniać" rozumiemy uzupełnienie o kryterium "**Budynki mieszkalne w buforze do 301-500 m"

Kryterium	**SP-10. Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze 300 m**
Miara	Liczba budynków [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-11. Zabytki w buforze 300 m**
Miara	Liczba zabytków [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-12. Cmentarze w buforze 300 m**
Miara	Liczba cmentarzy [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-13. Kolizje ze złożami - wody lecznicze**
Miara	Powierzchnia kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-14. Kolizje ze złożami - złoża gazu**
Miara	Powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-15. Kolizje ze złożami - złoża kopalin**
Miara	Powierzchnia kolizji [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-16. Oddziaływanie skumulowane inwestycji infrastrukturalnych**
Miara	Suma długości inwestycji przypadająca na powierzchnię gminy [km/ha]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-17. Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję**
Miara	Liczba przerwanych powiązań drogowych [szt.]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**SP-18. Przecięcie stref aktywności gospodarczej**
Miara	Powierzchnia kolizji (ha)
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	SP-19. Aktywizacja terenów niezabudowanych przeznaczonych na strefy przemysłowe
Miara	Powierzchnia terenów [ha]
Charakter	Kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

CZĘŚĆ 3/6 - GRUPA KRYTERIA EKONOMICZNE

UWAGA: ***Ważność*** w skali 1-10 odzwierciedla wycenę pojedynczego elementu (np. jednego budynku mieszkalnego do wyburzenia) lub określonej jednostki miary dla danego kryterium (np. 1 km trasy S7). Wynik dla danego wariantu w świetle konkretnego kryterium należy obliczyć poprzez pomnożenie liczby elementów w obrębie tego kryterium przez przypisaną mu ***ważność***.

Kryterium	EK-1. Szacowane wskaźnikowe koszty robót
Miara	koszt robót [mln PLN]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	EK-2. Szacowane koszty nabycia nieruchomości
Miara	koszt nabycia nieruchomości [mln PLN]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

CZĘŚĆ 4/6 - GRUPA KRYTERIA FUNKCJONALNO-TECHNICZNE

UWAGA: ***Ważność*** w skali 1-10 odzwierciedla wycenę pojedynczego elementu (np. jednego budynku mieszkalnego do wyburzenia) lub określonej jednostki miary dla danego kryterium (np. 1 km trasy S7). Wynik dla danego wariantu w świetle konkretnego kryterium należy obliczyć poprzez pomnożenie liczby elementów w obrębie tego kryterium przez przypisaną mu ***ważność***.

Kryterium	**FT-1. Natężenie ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 od A4 do S52**
Miara	procentowe zmniejszenie natężenia ruchu - [%]
Charakter	kryterium rosnące (pozytywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	1

Kryterium	**FT-2. Natężenie ruchu na zastępowanym odcinku drogi krajowej nr 7 od S52 do S7**
Miara	procentowe zmniejszenie natężenia ruchu - [%]
Charakter	kryterium rosnące (pozytywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	1

Kryterium	**FT-3. Natężenie ruchu na drodze ekspresowej S7**
Miara	natężenie ruch drogowego (SDRR) [poj./dobę]
Charakter	kryterium rosnące (pozytywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	1

Kryterium	**FT-4. Wpływ włączenia drogi ekspresowej S7 na ring Krakowa"**
Miara	wzrost natężenie ruchu drogowego (wzrost SDRR) [poj./dobę]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**FT-5. Zmiana natężenia ruchu na drogach lokalnych**
Miara	procentowe zmniejszenie pracy przewozowej - [%]
Charakter	kryterium rosnące (pozytywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**FT-6. Dostępność otaczającego obszaru do trasy głównej**
Miara	liczba węzłów - [szt.]
Charakter	kryterium rosnące (pozytywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	8

Kryterium	**FT-7. Dostępność logistyczna do nowej drogi**
Miara	liczba centrów - [szt.]
Charakter	kryterium rosnące (pozytywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**FT-8. Długość trasy drogowej S7**
Miara	długość trasy S7 - [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	1

Kryterium	**FT-9. Długość trasy drogowej S52**
Miara	długość trasy S52 - [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**FT-10. Długość tuneli**
Miara	sumaryczna długość tuneli - [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**FT-11. Długość estakad**
Miara	sumaryczna długość estakad - [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**FT-12. Długość trasy prowadzonej w terenie osuwiskowym**
Miara	długość trasy w terenie osuwiskowym - [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**FT-13. Zagrożenia uszkodzeń projektowanej drogi na obszarach powodziowych**
Miara	długość trasy na obszarach zagrożenia powodziowego [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**FT-14. Kolizje z sieciami głównymi**
Miara	liczba kolizji z sieciami - [szt.]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

CZĘŚĆ 5/6 - GRUPA KRYTERIA PRZYRODNICZE

UWAGA: ***Ważność*** w skali 1-10 odzwierciedla wycenę pojedynczego elementu (np. jednego budynku mieszkalnego do wyburzenia) lub określonej jednostki miary dla danego kryterium (np. 1 km trasy S7). Wynik dla danego wariantu w świetle konkretnego kryterium należy obliczyć poprzez pomnożenie liczby elementów w obrębie tego kryterium przez przypisaną mu ***ważność***.

Kryterium	**PR-1. Kolizje z obszarami Natura 2000**
Miara	długość [km] lub powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	10

Kryterium	**PR-2. Kolizje z rezerwatami przyrody**
Miara	powierzchnia kolizji (ha)
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	9

Kryterium	**PR-3. Kolizje z parkami krajobrazowymi**
Miara	powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	9

Kryterium	**PR-4. Kolizje z pomnikami przyrody nieożywionej**
Miara	liczba kolizji [szt.]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**PR-5. Kolizje ze stanowiskami dokumentacyjnymi**
Miara	powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	8

Kryterium	**PR-6. Kolizja z użytkami ekologicznymi**
Miara	powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	8

Kryterium	**PR-7. Powierzchnia wycinki lasów**
Miara	powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	2

Kryterium	**PR-8. Kolizje z pozostałymi korytarzami migracji**
Miara	powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**PR-9. Kolizje z glebami chronionymi**
Miara	powierzchnia kolizji [ha]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**PR-10. Przebieg przez obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) i Lokalnych Zbiorników Wód Podziemnych (LZWP)**
Miara	długość przecięcia [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

Kryterium	**PR-11. Przebieg przez obszar Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)**
Miara	długość przecięcia [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[x] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	2

Kryterium	**PR-12. Przebieg przez obszary nieizolowanego lub słabo izolowanego Głównego Użytkowego Piętra Wodonośnego (GUPW)**
Miara	długość przecięcia [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[2] TAK [ ] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	2

Kryterium	**PR-13. Przecięcie stref ochronny pośredniej ujęć wód**
Miara	długość przecięcia [km]
Charakter	kryterium malejące (negatywne)
Czy uwzględnić	[ ] TAK [x] NIE [ ] Nie mam zdania
Ważność (1-10)	

CZĘŚĆ 6/6 - METODA WYBORU WARIANTÓW DO STEŚ WŁAŚCIWEGO

[ ]	Opcja 1 trzy warianty z najwyższą oceną punktową, przy czym nie więcej jak dwa warianty mogą mieć ten sam punktu początkowy.
[x]	Opcja 2 trzy warianty z najwyższą oceną punktową, przy czym każdy wariant musi mieć inny punkt początkowy.
[ ]	Opcja 3 dwa warianty z najwyższą oceną punktową oraz jeden wariant z najwyższą oceną punktową w grupie kryteria Społeczne, przy czym nie więcej jak dwa warianty mogą mieć ten sam punkt początkowy.

Przedstawiciel Strony Społecznej
Miasta i Gminy Świątniki Górne

31 lipca 2026 r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Zespół do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego
ul. Wronia 53
00-874 Warszawa

STANOWISKO W SPRAWIE FORMULARZY OPINII DOTYCZĄCYCH KRYTERIÓW, WAG I ZASAD WYBORU WARIANTÓW DROGI S7 KRAKÓW–MYŚLENICE ORAZ UZASADNIENIE NIEWYPEŁNIENIA FORMULARZA

I. Status niniejszego stanowiska i żądany sposób jego uwzględnienia

Niniejsze pismo stanowi moją pełną, kompletną i złożoną w terminie opinię dotyczącą katalogu kryteriów, ich definicji i miar, kierunku stymulant i destymulant, ważności kryteriów, wag czterech grup głównych.

Dotyczy również zasad normalizacji i agregacji, sposobu generowania oraz późniejszego porównywania wariantów, zasad wyboru wariantów do STEŚ właściwego, relacji między obecną analizą a późniejszym zastosowaniem metody InRoad-WAP oraz propozycji zastąpienia, scalenia i doprecyzowania kryteriów.

Nie akceptuję narzuconej przez GDDKiA formuły wypełniania formularzy, w której uczestnik ma przekazać wartości liczbowe bez wiedzy, w jaki sposób zostaną one „wzięte pod uwagę", mimo licznych błędów, sprzeczności i braków metodologicznych w opublikowanych materiałach. Z szacunku dla mieszkańców Gminy oraz z poczucia odpowiedzialności za ich domy, bezpieczeństwo, więzi lokalne, dziedzictwo i środowisko przedstawiam jednak pełne stanowisko. Jego złożenie nie oznacza akceptacji zasad narzuconych przez GDDKiA, lecz odmowę pozostawienia interesów mieszkańców bez merytorycznej reprezentacji.

Zgodnie z raportem częściowym, celem Zespołu jest zebranie wniosków i uwag dotyczących kryteriów wyboru wariantu, ich wag oraz zasad wyboru wariantów do dalszych prac, a następnie przygotowanie raportu podsumowującego i rekomendacji dla Generalnego Dyrektora. Raport potwierdza opiniodawczy charakter Zespołu oraz to, że formularze mają służyć przekazaniu stanowisk uczestników.

Wnoszę o:
1. zarejestrowanie niniejszego pisma jako pełnej, całościowej i kompletnej opinii uczestnika Zespołu;

2. niewykazywanie niewypełnienia formularza jako braku opinii oraz zachowanie niniejszego stanowiska w pełnym brzmieniu w dokumentacji prac Zespołu;

3. uwzględnienie w pełnej formie niniejszego stanowiska przy przedstawianiu liczby otrzymanych opinii, rozkładu rekomendowanych wag, liczby odpowiedzi popierających i odrzucających poszczególne kryteria oraz rozkładu ocen ich ważności.

4. pisemne wskazanie czy stanowisko zostało uwzględnione w analizie, a jeżeli któregokolwiek z jego elementów nie włączono do zestawień lub agregacji, wskazanie tego elementu i skutku takiej decyzji dla prezentowanych wyników.

Formularz jest przyjętym przez GDDKiA narzędziem zbierania opinii. W opublikowanych materiałach nie wskazano jednak podstawy wykluczającej merytoryczne uwzględnienie stanowiska przekazanego w innej formie, jeżeli zawiera ono wszystkie elementy objęte formularzem oraz ich szczegółowe uzasadnienie. Samo umieszczenie pisma w kategorii „pozostałe uwagi", bez uwzględnienia wskazanych wag, odpowiedzi i punktacji w zasadniczej analizie opinii, pozbawiłoby tę opinię realnego wpływu i pozostawałoby sprzeczne z deklarowanym celem Zespołu, którym jest zebranie wniosków i uwag uczestników.

Dla uniknięcia wątpliwości przy odwzorowaniu niniejszej opinii przyjmuję następującą zasadę:
1. wartość od 1 do 10 oznacza rekomendację zachowania kryterium z ważnością wskazaną w tabeli; jeżeli w komentarzu zastrzeżono konieczność korekty definicji, miary albo danych, należy do uwzględnić we wskazanym zakresie

2. wartość 0 oznacza brak rekomendacji stosowania kryterium w jego obecnym brzmieniu w sumie ważonej;
3. znak „—" oznacza, że zagadnienie nie jest pomijane, lecz nie powinno otrzymywać punktacji w danej grupie albo nie może zostać odpowiedzialnie ocenione przed usunięciem sprzeczności dokumentacyjnej.

II. Powody niewypełnienia formularza

Nie wypełnię formularza, ponieważ opublikowana dokumentacja nie pozwala ustalić zbiorczego skutku udzielanych odpowiedzi ani później zweryfikować, w jaki sposób wpłynęły one na końcowy katalog kryteriów, wagi i rekomendację.

Uczestnik ma zdecydować, czy kryterium należy uwzględnić, przypisać mu ważność od 1 do 10, wskazać wagę każdej z czterech grup oraz wybrać sposób kwalifikowania trzech wariantów do STEŚ właściwego. Nie opublikowano natomiast procedury określającej, jak indywidualne formularze zostaną przekształcone w jeden katalog kryteriów, jeden zestaw punktacji, jeden zestaw wag głównych oraz jedną rekomendację dla Generalnego Dyrektora.

Załącznik nr 6 opisuje sposób przeliczenia punktów ważności na wagi kryteriów, normalizację wartości wariantów, obliczenie ocen grupowych i końcowej sumy ważonej. Nie opisuje jednak sposobu agregowania wielu formularzy ani reguły przyjmowania lub odrzucania kryteriów. W wykazie materiałów opublikowanych przez GDDKiA znajdują się raport częściowy, założenia WAP i formularze, lecz nie ma odrębnego regulaminu, algorytmu ani instrukcji agregowania odpowiedzi. [2][3]

Nie wiadomo w szczególności:

1. czy punktacje zostaną uśrednione, zsumowane, zestawione według mediany, dominanty lub innej miary;
2. czy wszystkie formularze będą miały jednakową wagę;
3. czy opinie strony społecznej, samorządowej, administracji rządowej i pracowników GDDKiA będą agregowane wspólnie czy oddzielnie oraz czy poszczególne grupy otrzymają odrębne wagi;
4. jaki poziom poparcia będzie wymagany do przyjęcia kryterium;
5. jak zostaną potraktowane odpowiedzi „NIE", „nie mam zdania" oraz pola niewypełnione;
6. czy punktacja ważności będzie liczona wyłącznie z formularzy, w których zaznaczono „TAK";

7. jak zostaną zagregowane różne propozycje wag głównych i czy wynik zostanie zaokrąglony do wartości 15%, 20%, 25%, 30% lub 35%;
8. jak zostaną potraktowane wartości skrajne;
9. **jaki dokładnie będzie zakres swobody Generalnego Dyrektora przy przyjmowaniu, zmianie albo odrzucaniu rekomendacji Zespołu wynikającej z formularzy;**
10. czy zostaną opublikowane wyniki jednostkowe, rozkłady odpowiedzi i wszystkie etapy agregacji.

Przykład skutku nieujawnionej metody agregacji

Jeżeli trzech uczestników wskaże wagę społeczną 35%, 35% i 15%, średnia wyniesie 28,33%, mediana 35%, dominanta 35%, a średnia zaokrąglona do interwału 5 punktów procentowych może wynieść 30%. Każda z tych metod jest matematycznie dopuszczalna, lecz każda daje inny wynik.

Jeżeli kryterium otrzyma 40 odpowiedzi „TAK", 30 odpowiedzi „NIE" i 30 odpowiedzi „nie mam zdania", poparcie może zostać określone jako 40/100 = 40% albo po pominięciu odpowiedzi neutralnych, 40/70 = 57,14%. Przy hipotetycznym wymogu przekroczenia 50% poparcia pierwsza metoda prowadziłaby do odrzucenia kryterium, a druga do uznania go za poparte przez większość odpowiedzi rozstrzygających.

Sformułowanie, że opinie zostaną „wzięte pod uwagę", nie określa w żaden sposób operacji, którą można odtworzyć i skontrolować. Możliwe jest wyrażenie indywidualnej preferencji, ale nie jest możliwe ustalenie ani późniejsze zweryfikowanie jej wpływu na końcowy katalog kryteriów, wagi i rekomendację, dopóki nie zostanie ujawniona metoda agregacji formularzy.

III. Kolejność procesu oraz problem ustalania wag przed poznaniem zakresów danych

Obecny etap dotyczy ustalenia kryteriów, wag i zasad wyboru wariantów, a nie oceny gotowych przebiegów. Z opublikowanych materiałów wynika, że w pierwszej fazie może zostać przeanalizowanych do około 50 wariantów, z których trzy mają zostać skierowane do STEŚ właściwego, gdzie zostaną doprecyzowane i poddane dalszym analizom. [1][2]

Nie żądam przedstawienia na obecnym etapie wariantów, które mają zostać opracowane dopiero po ustaleniu zasad oceny. Dokumentacja nie ujawnia jednak następujących elementów, które bezpośrednio kształtują przyszły zbiór porównawczy i wynik WAP:

1. zasady generowania wariantów oraz dokumentowania wariantów odrzuconych przed WAP;
2. wspólne wymagania funkcjonalne i punkty powiązania z istniejącą siecią;
3. sposób uwzględnienia koniecznego połączenia z S52/BDI;
4. wspólny zakres porównywanych kosztów i długości;
5. minimalne wymagania transportowe;
6. pełen katalog oraz zasady stosowania obszarów do bezwzględnego ominięcia;
7. hierarchia źródeł danych i zasady postępowania z danymi niepełnymi oraz niepewnymi;
8. moment zamknięcia zbioru wariantów przed normalizacją oraz sposób dokumentowania późniejszych zmian.

Ustalenie katalogu kryteriów przed wyznaczeniem wariantów jest logiczne. Problem dotyczy nadania liczbowych wag bez znajomości zakresów zmienności. W addytywnym modelu wartości waga nie oznacza wyłącznie abstrakcyjnej „ważności" cechy, lecz określa znaczenie zmiany wyniku w zdefiniowanym zakresie wartości danego kryterium. Bez znajomości tych zakresów respondent nie wie, jaką rzeczywistą relację wymiany pomiędzy skutkami ustanawia jego punktacja.

Ocena „ważność 10” ma zatem inne znaczenie, gdy różnica między wariantami wynosi jedno wyburzenie, a inne, gdy wynosi sto wyburzeń. Metodologia nie opisuje, w jaki sposób punktacja ważności ma zostać powiązana z zakresem wartości kryteriów ani czy po przygotowaniu wariantów nastąpi ponowna kalibracja wag.

Przedstawiona w dalszej części rekomendacja wag jest zatem stanowiskiem złożonym w granicach formularza, a nie potwierdzeniem, że narzucony sposób ustalania wag jest metodologicznie wystarczający bez znajomości zakresów danych i bez analizy wpływu przyjętych wag na ranking.

IV. Charakter zastosowanej metody

Załącznik nr 6 przewiduje hierarchiczny model liniowej sumy ważonej, określany w literaturze jako SAW lub WSM.

Model obejmuje cztery grupy główne, punktację ważności kryteriów od 1 do 10, normalizację punktacji do wag sumujących się do 1 w obrębie grupy, normalizację min-max dla kryteriów społecznych, przyrodniczych i funkcjonalno-technicznych, odrębną normalizację ilorazową dla kryteriów ekonomicznych, sumę ważoną kryteriów w każdej grupie oraz sumę ważoną wyników czterech grup. Najwyższy wynik końcowy oznacza wariant najbardziej korzystny. [2]

W zakresie kryteriów dopuszczonych do agregacji, po zastosowaniu obszarów wyłączeń i przy braku dodatkowych progów eliminacyjnych, model jest addytywny, hierarchiczny, deterministyczny, relatywny, zależny od zbioru wariantów oraz w pełni kompensacyjny w obrębie agregowanych kryteriów.

V. Model kompensacyjny i jego konsekwencje

W modelu sumy ważonej słaby wynik w jednym kryterium lub grupie może zostać skompensowany wysokimi wynikami w innych kryteriach.

Przy wadze społecznej 35% wariant, który uzyska 0 w grupie społecznej i 1 w pozostałych grupach, otrzyma:

$$0 \times 0{,}35 + 1 \times 0{,}65 = 0{,}65$$

Wariant, który uzyska 1 w grupie społecznej i 0 w pozostałych grupach, otrzyma:

$$1 \times 0{,}35 = 0{,}35$$

Pierwszy wariant zostanie oceniony wyżej o 0,30, mimo najgorszego możliwego wyniku społecznego. Dla zjawisk niewyeliminowanych wcześniej model dopuszcza matematyczną kompensację wyburzeń niższym kosztem, fragmentacji miejscowości lepszym wynikiem ruchowym, utraty siedlisk krótszą trasą albo ryzyka dla zasobów wodnych korzyściami technicznymi i ekonomicznymi.

Dokumentacja nie ustanawia progów eliminacyjnych dotyczących liczby wysiedleń, fragmentacji, ryzyka dla zasobów wodnych, utraty lasów lub siedlisk ani minimalnej skuteczności transportowej. Próg 50 000 pojazdów na dobę wskazany w FT-1 i FT-2 ma charakter punktowy, a nie eliminacyjny. Nie zapisano, że wariant niespełniający minimalnego efektu transportowego zostanie wyłączony z dalszego rankingu.

Załącznik nr 6 określa analizę wielokryterialną jako „najlepszą metodę” wspomagania wyboru, a punktowe wagowanie jako sposób najprostszy, efektywny i uniwersalny, nie wskazując źródła tych ocen ani porównania z metodami ograniczającymi kompensację. Jednocześnie sam dokument stwierdza, że dobór metody powinien zależeć od skali, złożoności, uwarunkowań oraz dostępności danych.

Nauka o MCDA obejmuje odmienne rodziny metod, w tym addytywne modele wartości, metody przewyższania, reguły niekompensacyjne, AHP, robust ordinal regression oraz modele wykorzystujące przedziały wag. Istnienie wielu modeli nie przesądza, że jeden z nich powinien automatycznie zastąpić WSM. Podważa natomiast twierdzenie, że prosta suma ważona jest rozwiązaniem uniwersalnie najlepszym.

Nie przesądzam w tym miejscu, jaki konkretny model powinien zastąpić albo uzupełnić sumę ważoną. Wskazuję natomiast, że bez ujawnienia zakresu dopuszczalnej kompensacji, znaczenia obszarów wyłączeń, sposobu traktowania niepewności oraz stabilności pierwszej selekcji wynik nie może być przedstawiany jako rozstrzygnięcie metodologicznie jednoznaczne.

VI. OECD i JRC jako punkt odniesienia metodologicznego

OECD, Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, jest międzynarodową organizacją analityczną zajmującą się politykami publicznymi. JRC, Joint Research Centre, jest naukowym zapleczem Komisji Europejskiej. OECD i JRC wspólnie opracowały podręcznik dotyczący budowy wskaźników złożonych i rankingów. Dokument nie jest przepisem prawa ani instrukcją STEŚ, ale stanowi uznany punkt odniesienia dla modeli, które normalizują i agregują wiele niejednorodnych wskaźników w jeden wynik. [4]

Podręcznik OECD/JRC oraz publikacje JRC wskazują jako istotne elementy dobrej praktyki: spójne ramy teoretyczne, kontrolę jakości i kompletności danych, analizę korelacji i redundancji, jawne uzasadnienie normalizacji, wag i agregacji, reguły postępowania z brakami danych, analizę niepewności i wrażliwości oraz możliwość odtworzenia wszystkich etapów obliczeń. [4]

Znaczenie tych zaleceń dla WAP jest bezpośrednie: GDDKiA zamierza połączyć w jeden ranking liczby budynków, powierzchnie, długości, koszty, natężenia ruchu, procenty i liczby obiektów. Każda decyzja dotycząca normalizacji, wagowania i agregacji wpływa na wynik końcowy. Podręcznik OECD/JRC wskazuje, że wyniki wskaźników złożonych są wrażliwe na wybory metodologiczne, a przy podobnych wynikach nie należy formułować kategorycznych ocen bez analizy wrażliwości i niepewności. [4]

JRC opracowało także narzędzie SOCRATES do społecznej oceny wielokryterialnej. Narzędzie wykorzystuje niekompensacyjną regułę agregacji oraz analizę wrażliwości, co potwierdza, że naukowe zaplecze Komisji Europejskiej stosuje również rozwiązania inne niż liniowa suma ważona. [5]

Samo użycie wzoru matematycznego nie zapewnia obiektywności. Kontroli muszą podlegać także kryteria, definicje, źródła danych, normalizacja, wagi, reguła agregacji, zakres dopuszczalnej kompensacji oraz sposób traktowania niepewności.

VII. Skala ważności od 1 do 10

Metodologia dzieli skalę na 1–3 „duża istotność”, 4–7 „bardzo duża istotność” i 8–10 „największa istotność”, a następnie przelicza punktację według wzoru $w_i = P_i / \Sigma P$ (Załącznik nr 6 do materiałów Zespołu). [2]

W konsekwencji, przy identycznych pozostałych warunkach, kryterium ocenione na 10 uzyskuje dziesięciokrotnie większy współczynnik niż kryterium ocenione na 1. Opis formularza nie wyjaśnia respondentowi, że wybór 10 zamiast 1 jest interpretowany jak relacja 10:1. Jednocześnie skala nie zawiera kategorii małej, umiarkowanej ani marginalnej istotności.

Nie wyjaśniono również różnicy w skutkach między odpowiedziami „TAK i 1 punkt”, „NIE” oraz „nie mam zdania”. Przy jednym aktywnym kryterium w grupie jego waga wynosi 100% niezależnie od punktacji: 1/1 = 1 i 10/10 = 1. Przy dwóch kryteriach ocenionych na 10 i 1 ich udziały wynoszą odpowiednio 90,91% i 9,09%. Skutek punktacji zależy więc od przyszłego katalogu przyjętych kryteriów i punktacji pozostałych uczestników, których respondent nie zna.

VIII. Wpływ liczby kryteriów na ich rzeczywistą wagę

Raport częściowy sam wskazuje, że duża liczba podkryteriów może rozmywać znaczenie grupy społecznej, ponieważ im więcej podkryteriów, tym mniejszy wpływ każdego z nich.

Jeżeli wszystkie 19 kryteriów społecznych otrzymają po 10 punktów, udział każdego w grupie wyniesie 10/190 = 5,263%. Przy wadze grupy społecznej 35% pojedyncze kryterium odpowiada za 1,842% wyniku końcowego. Jeżeli w grupie pozostanie pięć kryteriów ocenionych na 10, każde uzyska 20% grupy, czyli 7% wyniku końcowego.

Stwierdzenie metodologii, że punktowemu wagowaniu nie towarzyszą ograniczenia związane z liczbą kryteriów, jest co najmniej nieprecyzyjne i może wprowadzać respondentów w błąd. Skala może być technicznie zastosowana do dowolnej liczby kryteriów, lecz po normalizacji liczba kryteriów przyjętych z dodatnią punktacją bezpośrednio wpływa na udział każdego z nich w wyniku grupy. Dodanie nowego aktywnego kryterium obniża udziały wszystkich dotychczasowych kryteriów.

Liczba, podział i grupowanie kryteriów są decyzjami wpływającymi na wynik, a nie neutralną korektą redakcyjną. Dokumentacja nie pokazuje skutku dodawania, usuwania, łączenia ani dzielenia kryteriów dla wag i rankingu. Samo częściowe nakładanie zakresów nie uzasadnia automatycznego usunięcia lub scalenia kryterium, jeżeli mierzy ono odrębny skutek, funkcję albo przedmiot ochrony. Dotyczy to zwłaszcza kryteriów społecznych i przyrodniczych, których rozdrobnienie nie może mechanicznie zmniejszać ich rzeczywistego znaczenia.

IX. Zależność normalizacji min-max od zbioru wariantów

Dla destymulanty metodologia przewiduje wzór $x_n = (x_{max} - x)/(x_{max} - x_{min})$. Ocena wariantu zależy zatem od najmniejszej i największej wartości w całym zbiorze (Załącznik nr 6 do materiałów Zespołu). [2]

Wariant	Liczba wyburzeń	Wynik
A	2	1,0000
B	3	0,9643
C	30	0,0000

Po usunięciu wariantu C wynik A pozostaje równy 1, natomiast wynik B spada do 0. Różnica między A i B nadal wynosi jedno wyburzenie. Zmiana oceny wynika wyłącznie ze zmiany zbioru porównawczego.

Powoduje to ryzyko zmiany rankingu po dodaniu lub usunięciu wariantu, sztucznego zmniejszenia różnic po dodaniu wariantu skrajnie złego, sztucznego zwiększenia różnic po jego usunięciu oraz zmiany punktacji wariantu bez zmiany jego parametrów.

Brak jawnych zasad tworzenia, zamykania i późniejszej zmiany zbioru wariantów uniemożliwia ocenę czy wynik jest stabilny, oraz odtworzenie wpływu dodania lub usunięcia wariantu na cały ranking.

X. Brak wartości bezwzględnych i progów akceptowalności

Dla kryterium różnicującego warianty normalizacja min-max przyznaje wartość 1 wariantowi najlepszemu w danym zbiorze. Jeżeli warianty powodują 70, 80 i 100 wyburzeń, wariant z 70 wyburzeniami otrzyma 1. Wynik 1 oznacza wyłącznie najmniejszą wartość w porównywanym zbiorze. Nie oznacza małej szkody, dopuszczalności ani zgodności z określonym standardem.

Metodologia nie ustala maksymalnej liczby wyburzeń i wysiedleń, maksymalnego stopnia fragmentacji, minimalnego poziomu odciążenia DK7, maksymalnego ryzyka dla ujęć wody ani granicznej utraty lasów, siedlisk i korytarzy. WAP może więc prawidłowo uporządkować warianty, mimo że wszystkie będą wysoce niekorzystne albo żaden nie będzie realizować minimalnego celu inwestycji.

XI. Odmienna normalizacja kryteriów ekonomicznych

Dla grupy ekonomicznej przewidziano wzór $x_n = x_{min}/x$. Najtańszy wariant otrzymuje 1, lecz najdroższy nie otrzymuje 0 (Załącznik nr 6 do materiałów Zespołu). [2]

Dla kosztów 2 mld zł i 4 mld zł wyniki wynoszą odpowiednio 1 i 0,5. Przy normalizacji min-max wyniosłyby 1 i 0. Przy wadze ekonomicznej 25% różnica wkładu w pierwszej metodzie wynosi 25% × (1 − 0,5) = 12,5 punktu procentowego, a przy min-max 25% × (1 − 0) = 25 punktów procentowych.

Nominalna waga 25% nie oznacza więc takiej samej zdolności różnicowania jak 25% grupy normalizowanej min-max. Uzasadnienie GDDKiA ogranicza się do stwierdzenia, że koszty są większe od zera. Nie wyjaśnia, dlaczego dodatniość wartości wymaga funkcji ilorazowej, jaki model preferencji kosztowej reprezentuje ten wzór ani czy wynik zostanie poddany analizie przy alternatywnej normalizacji.

XII. Brak reguł dotyczących danych brakujących i kryteriów nieróżnicujących

Metodologia wskazuje, że kryterium o jednakowych wartościach dla wszystkich wariantów „można pominąć". Nie określa jednak, czy pominięcie jest obowiązkowe, kto podejmuje decyzję, czy pozostałe wagi są ponownie normalizowane, czy waga grupy pozostaje niezmieniona ani jak decyzja zostanie wykazana w raporcie.

Nie określono także zasad postępowania, gdy dla jednego wariantu brakuje danych, dane pochodzą z różnych lat, jeden obszar został rozpoznany dokładniej niż inny, koszty mają postać przedziału, prognozy ruchu zależą od scenariusza albo różnice między wariantami mieszczą się w zakresie błędu oszacowania.

Brak danych nie może być utożsamiany z wartością zero ani z brakiem oddziaływania. Takie postępowanie premiowałoby warianty i obszary słabiej rozpoznane.

XIII. Brak analizy niepewności i wrażliwości

Przed STEŚ właściwym wiele wartości będzie miało charakter szacunkowy, w szczególności koszty, liczba wyburzeń, powierzchnia zajęcia, geometria węzłów, długość obiektów, prognozy ruchu i dane przyrodnicze. Metodologia nie określa przedziałów błędu, scenariuszy, sposobu prezentowania niepewności ani minimalnej różnicy pozwalającej uznać wariant za rzeczywiście lepszy.

Różnica 0,01 może przesądzić o wyborze wariantu. Bez określenia przedziałów niepewności nie można ustalić, czy jest większa od błędu oszacowania danych i czy świadczy o rzeczywistej przewadze.

Formularz dopuszcza 85 uporządkowanych konfiguracji wag głównych. Przedstawienie wyniku wyłącznie dla jednej konfiguracji nie dowodzi stabilności wyboru. Analogiczna niepewność dotyczy sposobu normalizacji, scenariuszy ruchu, przedziałów kosztowych, zmian zbioru wariantów, braków danych oraz kryteriów powiązanych.

XIV. Ryzyko korelacji, redundancji i częściowego nakładania się kryteriów

Samo uwzględnienie powiązanych kryteriów nie oznacza błędu, jeżeli mierzą odrębne skutki. Brak matrycy korelacji i analizy redundancji uniemożliwia jednak ocenę, czy określone zjawiska nie otrzymają nadmiernego łącznego wpływu na wynik.

Zjawisko	Kryteria	Zakres możliwego nakładania
wyburzenie budynku	SP-1 i EK-2	liczba kolizji oraz koszt nabycia nieruchomości

Zjawisko	Kryteria	Zakres możliwego nakładania
długość układu	FT-8, FT-9 i EK-1	długość S7 i koniecznej S52/BDI oraz koszt robót zależny od długości
tunel	FT-10 i EK-1	długość tuneli oraz koszt ich wykonania
estakada	FT-11 i EK-1	długość estakad oraz koszt ich wykonania
teren osuwiskowy	FT-12 i EK-1	długość odcinka oraz koszt zabezpieczeń
węzły i aktywizacja	FT-6, FT-7, SP-19 i EK-1	liczba węzłów, dostępność logistyczna, strefy oraz koszt
efekt ruchowy	FT-1, FT-2, FT-3 i FT-5	różne, ale powiązane miary przejęcia i rozkładu ruchu
GUPW	PR-11 i PR-12	PR-12 jest podzbiorem obszaru opisanego w PR-11
las jako korytarz	PR-7 i PR-8	powierzchnia lasu oraz funkcja migracyjna
obiekt zabytkowy o funkcji publicznej	SP-10 i SP-11	funkcja społeczna oraz status zabytku

Powyższa tabela wskazuje wyłącznie obszary możliwego powiązania lub częściowego nakładania zakresów. Nie stanowi podstawy do automatycznego usuwania, scalania ani obniżania wagi któregokolwiek kryterium. Przestrzenne albo ekonomiczne powiązanie dwóch miar nie oznacza jeszcze, że mierzą ten sam skutek. Dokumentacja nie zawiera analizy pozwalającej odróżnić rzeczywistą redundancję od równoległego pomiaru odrębnych funkcji i konsekwencji.

XV. Bezpośrednie sprzeczności i błędy w dokumentach

1. SP-19, przeciwny kierunek kryterium

Załącznik nr 6 określa SP-19 jako kryterium rosnące, pozytywne. Formularz określa je jako kryterium malejące, negatywne. Sprzeczność odwraca wynik matematyczny: w pierwszej wersji większa powierzchnia terenów zwiększa ocenę wariantu, a w drugiej ją obniża. Bez pisemnego rozstrzygnięcia kryterium nie może zostać prawidłowo ocenione.

2. SP-13 i SP-15, powierzchnia wyrażona w sztukach

Formularz wskazuje dla SP-13 i SP-15 miarę „powierzchnia kolizji [szt.]”, podczas gdy Załącznik nr 6 wskazuje hektary. Powierzchnia nie może być mierzona w sztukach.

3. PR-8, niejednolita jednostka

Załącznik nr 6 wskazuje m², formularz hektary. Konwersja jest możliwa, lecz dokumentacja powinna określać jedną jednostkę, dokładność i zasady zaokrąglania.

4. FT-14, oznaczenie 220 V

W definicji sieci głównych występuje oznaczenie WN 220 V obok 400 kV i 110 kV. Wymaga ono korekty na 220 kV.

5. PR-4, ograniczenie do pomników przyrody nieożywionej

Opublikowana dokumentacja obejmuje pomniki przyrody nieożywionej możliwe do translokacji i nie obejmuje drzew pomnikowych, grup drzew ani alei. Jeżeli ustnie zapowiadano rozszerzenie kryterium, zmiana musi zostać wprowadzona do oficjalnego tekstu metodologii i formularza przed wykorzystaniem odpowiedzi.

6. SP-5, niespójność redakcyjna

W Załączniku nr 6 przy nazwie „tereny wypoczynkowe” pozostawiono znak zapytania, natomiast formularz zawiera nazwę bez tego znaku. Wymaga to potwierdzenia, że nazwa i zakres kryterium są ostateczne.

XVI. Niespójność między mapą obiektów wymagających bezwzględnego ominięcia a katalogiem kryteriów

GDDKiA wskazuje, że pomniki przyrody ożywionej zostały naniesione na mapę obiektów i obszarów wymagających bezwzględnego ominięcia, dlatego nie zostały objęte kryterium PR-4. Uzasadnienie to nie jest jednak stosowane konsekwentnie. W tej samej legendzie znajdują się między innymi szkoły, placówki zdrowotne i opiekuńcze, place i kompleksy sportowe, cmentarze, osiedla mieszkaniowe, obszary zwartej zabudowy, obszary UNESCO i Pomniki Historii, ujęcia wód oraz strefy ich ochrony. Odpowiadające tym zjawiskom kategorie pozostają jednocześnie w katalogu kryteriów społecznych i przyrodniczych, w szczególności SP-1, SP-4, SP-10, SP-11, SP-12 oraz PR-13.

Dokumentacja nie wyjaśnia, dlaczego samo naniesienie pomników przyrody ożywionej na mapę ma uzasadniać ich pominięcie w kryteriach, podczas gdy identycznej zasady nie zastosowano wobec pozostałych kategorii. Nie określono również, czy oznaczenie na mapie stanowi bezwzględny warunek wykluczający kolizję, zalecenie trasowania, czy jedynie informację uwzględnianą przy opracowywaniu wariantów. Są to mechanizmy o różnych skutkach, których nie można traktować zamiennie.

Niespójność ta ma bezpośrednie znaczenie dla wyniku WAP. Umieszczenie danej kategorii na mapie może wpływać na zbiór wariantów dopuszczonych do punktacji, natomiast jej obecność albo brak w katalogu kryteriów wpływa na wynik grupy oraz rzeczywistą wagę pozostałych kryteriów. Nie można więc zakładać, że pominięcie kategorii w punktacji jest neutralne albo że sama mapa zapewnia ochronę równoważną kryterium punktowemu. Nie można również ustalić, czy równoległe występowanie innych kategorii na mapie i w katalogu oznacza ocenę odrębnych skutków, czy ponowne uwzględnienie tego samego zjawiska.

Brak konsekwentnej reguły pokazuje, że obecność pomników przyrody ożywionej na mapie została wykorzystana jako nieuzasadniona podstawa ich pominięcia w kryterium PR-4, mimo że wobec cmentarzy, obiektów społecznych, terenów sportowych, zabudowy, zabytków i zasobów wodnych równoległe ujęcie na mapie i w katalogu kryteriów uznano za dopuszczalne. Samo naniesienie pomnika przyrody na mapę nie zastępuje jego oceny w WAP, ponieważ nie pozwala porównać liczby ani skali rzeczywistych kolizji i oddziaływań poszczególnych wariantów. Kryterium PR-4 powinno zatem obejmować wszystkie pomniki przyrody, ożywione i nieożywione, według jednej definicji i jednakowych zasad dla wszystkich wariantów.

XVII. Relacja pomiędzy obecną WAP a metodą InRoad-WAP

Raport częściowy wskazuje, że w pierwszej fazie może zostać przeanalizowanych do około 50 wariantów, z których trzy zostaną skierowane do STEŚ właściwego. Jednocześnie raport podaje, że w STEŚ właściwym analiza wielokryterialna będzie prowadzona metodą InRoad-WAP, opracowaną przez konsorcjum czterech uczelni. [1]

WAP jest nazwą ogólnego rodzaju analizy, natomiast InRoad-WAP jest konkretną metodą przewidzianą dla etapu STEŚ. Z opublikowanej dokumentacji wynika następująca sekwencja: ustalenie kryteriów i wag, opracowanie większego zbioru wariantów, pierwsza selekcyjna WAP według Załącznika nr 6, wybór trzech wariantów do STEŚ właściwego, doprecyzowanie tych wariantów i wykonanie dalszych analiz, a następnie WAP metodą InRoad-WAP.

Pierwsza WAP pełni więc funkcję selekcyjną. Wariant niewłączony do STEŚ właściwego nie zostanie bezpośrednio oceniony metodą InRoad-WAP, chyba że GDDKiA ponownie otworzy zbiór wariantów lub ustanowi inną procedurę jego przywrócenia.

W materiałach dla Zespołu nie wyjaśniono relacji między obiema analizami. Nie wiadomo:

1. czy InRoad-WAP wykorzysta te same grupy, kryteria szczegółowe i definicje;
2. czy obecne wagi zostaną przeniesione, czy ustalone ponownie po uzyskaniu dokładniejszych danych;
3. jaką normalizację i regułę agregacji stosuje InRoad-WAP oraz jaki zakres kompensacji dopuszcza;
4. jak metoda traktuje dane brakujące, niepewność, korelację i redundancję;
5. które dane i wyniki pierwszej WAP zostaną przeniesione do STEŚ;
6. jakie znaczenie zachowa pierwszy ranking po wykonaniu późniejszej analizy.

Problem ma istotne konsekwencje. Załącznik nr 6 wskazuje, że dopiero w STEŚ właściwym nastąpi uściślenie rozwiązań, parametrów obiektów, zakresu rzeczowego i finansowego, wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej, analizy ekonomicznej oraz dokumentacji do decyzji środowiskowej. Pierwsza selekcja będzie więc dokonywana na podstawie danych mniej szczegółowych niż dane dostępne później.

Dokumentacja nie określa także sposobu postępowania, jeżeli w STEŚ okaże się, że wybrany wariant jest niewykonalny, istotnie droższy, powoduje większe oddziaływania niż przyjęto albo nie realizuje zakładanego efektu transportowego. Nie wiadomo, czy zostanie przywrócony kolejny wariant, ponownie przeprowadzona WAP, opracowane nowe rozwiązanie ani czy strona społeczna i samorządowa ponownie przedstawi opinię.

Opublikowane materiały nie pozwalają ustalić, jak wynik pierwszej WAP zostanie powiązany z późniejszą analizą InRoad-WAP ani czy błędna lub niestabilna pierwsza selekcja może zostać skorygowana po uzyskaniu dokładniejszych danych. Późniejsza analiza nie obejmie wariantu, który nie zostanie do niej dopuszczony, chyba że zostanie on ponownie włączony do prac. Samo zapowiedzenie zastosowania InRoad-WAP nie usuwa zatem ryzyka wynikającego z pierwszej selekcji.

XVIII. Status wymagań unijnych i krajowych

Prawo Unii Europejskiej nie nakazuje stosowania jednej konkretnej metody MCDA, sumy ważonej, normalizacji min-max ani InRoad-WAP. Art. 5 ust. 1 lit. d dyrektywy 2011/92/UE wymaga natomiast opisu rozsądnych rozwiązań alternatywnych rozważanych przez inwestora oraz głównych powodów wyboru, z uwzględnieniem wpływu przedsięwzięcia na środowisko. [7]

Obowiązujący tekst jednolity ustawy OOŚ, ogłoszony w Dz.U. z 2026 r. poz. 670, wymaga w art. 66 ust. 1 pkt 5–7 przedstawienia wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, racjonalnego wariantu alternatywnego oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, porównania ich oddziaływań i uzasadnienia wyboru wariantu proponowanego.
Wymogi te odnoszą się bezpośrednio do późniejszego raportu i postępowania środowiskowego. Stanowią istotny punkt odniesienia dla dokumentowania alternatyw, ale nie ustanawiają na obecnym etapie obowiązku zastosowania konkretnej metody agregacji formularzy. [8]

Better Regulation Toolbox Komisji Europejskiej z 1 grudnia 2025 r. nie jest źródłem prawa ani instrukcją wykonywania STEŚ. Rozdziela jednak analizę wielokryterialną (Tool 62) od analizy niepewności i wrażliwości (Tool 65), co potwierdza, że samo zastosowanie MCDA nie zastępuje badania odporności wyniku. [6]

XIX. Moja rekomendacja wag i sposobu wyboru wariantów

Grupa	Rekomendowana waga
SP, kryteria społeczne	**30%**
EK, kryteria ekonomiczne	**20%**
FT, kryteria funkcjonalno-techniczne	**25%**
PR, kryteria przyrodnicze	**25%**
SUMA	**100%**

Powyższy podział stanowi moją jednoznaczną rekomendację i powinien zostać uwzględniony w zestawieniu wag na równi z odpowiedzią przekazaną w formularzu.

W zakresie części 6 formularza rekomenduję Opcję: wybór trzech wariantów z najwyższą oceną punktową, przy czym każdy wariant musi mieć inny punkt początkowy.

Rozwiązanie to ogranicza możliwość skierowania do STEŚ właściwego kilku wariantów stanowiących odmiany tego samego kierunku wejścia do analizowanego obszaru.

Moja rekomendacja zakłada, że odmienny punkt początkowy nie może być jedyną cechą różnicującą warianty. Trzy przebiegi powinny reprezentować rzeczywiście odmienne korytarze funkcjonalno-przestrzenne także w części środkowej, a nie jedynie różne początki prowadzące następnie tym samym korytarzem.

Bez wykazania stabilności wyniku w całym dopuszczalnym zakresie wag, obejmującym 85 konfiguracji, nie można ocenić, czy skład trzech najwyżej ocenionych wariantów jest odporny na sam wybór wag głównych.

ZAŁĄCZNIK NR 1. REKOMENDACJA DLA KRYTERIÓW OFICJALNYCH

Tabele zawierają kod i pełną nazwę każdego kryterium. Wartość od 1 do 10 oznacza rekomendowaną ważność wersji wskazanej w tabeli, 0 oznacza brak rekomendacji stosowania obecnego brzmienia w sumie ważonej, a znak „—” oznacza warunek wstępny poza daną grupą albo brak możliwości odpowiedzialnego ustalenia punktacji przed usunięciem sprzeczności.

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
SP-1. Kolizje z budynkami mieszkalnymi	destymulanta	TAK	10	Konieczne doprecyzowanie: Kryterium powinno zostać uzupełnione o liczbę osób i gospodarstw podlegających wysiedleniu oraz jednoznaczną definicję kolizji.
SP-2. Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi	destymulanta	TAK	5	Konieczne doprecyzowanie: Kategoria obejmuje obiekty o nieporównywalnych funkcjach. Należy rozdzielić obiekty gospodarcze, usługowe, produkcyjne i publiczne.
SP-3. Kolizje z terenami rekreacyjnymi	destymulanta	TAK	10	Konieczne doprecyzowanie: Kryterium powinno obejmować tereny przeznaczone do rekreacji, z wyłączeniem obiektów sportowych ujętych w SP-4 oraz terenów wypoczynkowych ujętych w SP-5. Sama liczba obiektów powinna zostać uzupełniona o ich powierzchnię, funkcję i liczbę użytkowników. Powinno obejmować również ogólnodostępne ciągi i infrastrukturę rekreacyjną, w szczególności ścieżki rowerowe, trasy spacerowe i szlaki rekreacyjne, których ciągłość, dostępność lub funkcja mogą zostać naruszone przez wariant drogi.
SP-4. Kolizje z terenami sportowymi	destymulanta	TAK	10	Konieczne doprecyzowanie: Katalog powinien obejmować boiska, Orliki, korty, baseny, kąpieliska, stoki i całe kompleksy sportowe.
SP-5. Kolizje z terenami wypoczynkowymi	destymulanta	TAK	3	Kryterium powinno obejmować tereny o funkcji wypoczynkowej, które nie zostały uwzględnione w SP-3 ani SP-4. Należy jednoznacznie zdefiniować tę kategorię oraz wykluczyć ponowne liczenie tego samego obszaru w kilku kryteriach
SP-6. Budynki mieszkalne w buforze 0-100 m	destymulanta	TAK	10	
SP-7. Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m	destymulanta	TAK- PO ZMIANIE ZAKRESU W BUFORZE 101-500 m	10	**SP-7. Budynki mieszkalne w buforze 101–500 m.** Kryterium zastępuje SP-7 w dotychczasowym brzmieniu oraz SP-8 i SP-9. Łączna liczba budynków w rozłącznym buforze 101–500 m powinna być oceniana jednokrotnie, bez dzielenia jednego rodzaju oddziaływania na kilka odrębnie normalizowanych kryteriów
SP-8. Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m	destymulanta	NIE		Zakres 201–300 m został uwzględniony w zmienionym SP-7 obejmującym rozłączny bufor 101–500 m. SP-8 nie powinno być stosowane równolegle, ponieważ prowadziłoby do ponownego liczenia tych samych budynków.

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
SP-9. Budynki mieszkalne w buforze do 500 m	**destymulanta**	**NIE**		Nie rekomenduję SP-9 w obecnym, skumulowanym brzmieniu. Zakres 301–500 m został uwzględniony w zmienionym SP-7 obejmującym rozłączny bufor 101–500 m. Równoległe zastosowanie SP-9 z SP-6 i zmienionym SP-7 prowadziłoby do ponownego liczenia tych samych budynków.
SP-10. Budynki o dużym znaczeniu społecznym do 300 m	**destymulanta**	**TAK**	**10**	
SP-11. Zabytki w buforze do 300 m	**destymulanta**	**TAK, PO KOREKCIE DEFINICJI**	**10**	Kryterium powinno obejmować rejestr zabytków, ewidencje gminne, stanowiska archeologiczne, kapliczki, historyczne układy przestrzenne oraz udokumentowane oddziaływanie na krajobraz kulturowy, panoramy i osie widokowe.
SP-12. Cmentarze w buforze do 300 m	**destymulanta**	**TAK**	**8**	Należy uwzględnić nie tylko obecność cmentarza w buforze, lecz także zmianę otoczenia, dostępność, funkcję miejsca pamięci i oddziaływanie krajobrazowe.
SP-13. Kolizje ze złożami wód leczniczych	**destymulanta**	**WARUNEK WYKLUCZAJĄCY WSTĘPNY HYDROGEOLOGICZNY, NADRZEDNY PRZED PUNKTACJĄ SP Uwzględniać zgodnie z ich odrębnym statusem prawnym**	–	W formularzu należy usunąć błędną jednostkę „szt.”. Złoża wód leczniczych stanowią bardzo istotne zasoby wymagające szczególnej ochrony zgodnie z ich odrębnym statusem prawnym oraz uwarunkowaniami hydrogeologicznymi. Ich znaczenie powinno zostać rozstrzygnięte przed punktacją społeczną, a nie sprowadzone do jednego z wielu elementów kompensacyjnej sumy ważonej. W grupie SP powinny być oceniane wyłącznie odrębne, rzeczywiste skutki społeczne wynikające z oddziaływania na te zasoby. [9][10]
SP-14. Kolizje ze złożami gazu	**destymulanta**	**WARUNEK WSTĘPNY GÓRNICZY, POZA PUNKTACJĄ SP Uwzględniać zgodnie z ich odrębnym statusem prawnym**	–	Złoża gazu podlegają odrębnym uwarunkowaniom prawnym, geologicznym i górniczym. Ich znaczenie powinno wynikać ze statusu konkretnego złoża, właściwej dokumentacji i rzeczywistych ograniczeń wariantu, a nie z powierzchniowego kryterium społecznego. W grupie SP powinny być oceniane wyłącznie odrębne skutki społeczne. [9]
SP-15. Kolizje z innymi złożami kopalin	**destymulanta**	**WARUNEK WYKLUCZAJĄCY WSTĘPNY GEOLOGICZNY I GÓRNICZY, POZA PUNKTACJĄ SP Uwzględniać zgodnie z ich odrębnym statusem prawnym**	–	Pozostałe złoża kopalin mają różny status, stopień rozpoznania i zagospodarowania oraz podlegają odrębnym uwarunkowaniom prawnym, geologicznym i górniczym. Ich znaczenie powinno być rozpatrywane przed punktacją społeczną, a nie jako powierzchniowa miara skutku społecznego. W formularzu należy również usunąć błędną jednostkę „szt.”. [9]
SP-16. Oddziaływanie skumulowane inwestycji	**destymulanta**	**TAK, PO KOREKCIE DEFINICJI**	**10**	Kryterium powinno obejmować rzeczywiste nakładanie oddziaływań S7, S52/BDI, kolei i innych dużych inwestycji. Miara km/ha wymaga uzupełnienia o liczbę mieszkańców i obszar faktycznie objęty kumulacją skutków.

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
SP-17. Fragmentacja miejscowości	destymulanta	TAK, PO KOREKCIE DEFINICJI	7	Liczba przerwanych dróg publicznych nie mierzy pełnej fragmentacji miejscowości. Należy uwzględnić rozcięcie zabudowy i więzi funkcjonalnych, wydłużenie dojazdów oraz utratę dostępu do usług, gruntów i obiektów wspólnych.
SP-18. Przecięcie stref aktywności gospodarczej	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Kryterium łączy strefy istniejące, użytkowane, planowane i niezagospodarowane oraz nie mierzy wprost skutku społecznego. Bez rozróżnienia statusu i rzeczywistej funkcji jego kierunek i znaczenie są niejednoznaczne.
SP-19. Aktywizacja terenów przemysłowych przy węzłach	stymulanta	NIEMOŻLIWE DO OCENY PRZED USUNIĘCIEM SPRZECZNOŚCI	—	Załącznik nr 6 określa kryterium jako stymulantę, a formularz jako destymulantę. Sprzeczność odwraca wynik matematyczny, dlatego przypisanie ważności przed opublikowaniem jednej wiążącej definicji byłoby pozorne.

2. Kryteria ekonomiczne

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
EK-1. Szacowane wskaźnikowe koszty robót	destymulanta	TAK PO DOPRECYZOWANIU	10	Należy porównywać identyczny zakres funkcjonalny, obejmujący wszystkie odcinki S7, konieczną S52/BDI, łączniki, obiekty i zabezpieczenia, w tym samym roku i poziomie cen oraz z jednolitą rezerwą ryzyka.
EK-2. Szacowane koszty nabycia nieruchomości	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Brakuje kompletnych i porównywalnych kosztów nabycia nieruchomości dla wszystkich wariantów. Koszt wykupu nie może zastępować liczby osób i gospodarstw podlegających wysiedleniu ani premiować większej szkody społecznej z powodu niższych cen jednostkowych.

3. Kryteria funkcjonalno-techniczne

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
FT-1. Odciążenie DK7 na odcinku A4-S52	stymulanta	TAK, PO DOPRECYZOWANIU	10	Należy ujawnić dokładny wzór, zakres odcinka, dane bazowe i sposób stosowania wartości 50 tys. pojazdów na dobę. Kryterium powinno mierzyć rzeczywiste odciążenie DK7 na porównywalnym obszarze.
FT-2. Odciążenie DK7 na odcinku S52-Myślenice	stymulanta	TAK, PO DOPRECYZOWANIU	10	Należy ujawnić dokładny wzór, zakres odcinka, dane bazowe i sposób stosowania wartości 50 tys. pojazdów na dobę. Kryterium dotyczy podstawowego celu inwestycji na odcinku S52–Myślenice.

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
FT-3. Natężenie ruchu na nowej S7	stymulanta	TAK, PO DOPRECYZOWANIU	5	Natężenie na nowej S7 powinno rozdzielać ruch przejęty z DK7, ruch lokalny, indukowany i przeniesiony z innych dróg. Sama łączna liczba pojazdów może premiować ruch, który nie realizuje głównego celu inwestycji.
FT-4. Wzrost ruchu na ringu Krakowa	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Miara ujmuje wzrost ruchu na wybranych odcinkach ringu bez pełnego bilansu zmian, przepustowości, rezerwy sieci i skutków na pozostałych odcinkach.
FT-5. Zmniejszenie pracy przewozowej na drogach lokalnych	stymulanta	TAK	3	Zmniejszenie pracy przewozowej na drogach lokalnych powinno być wykazane dla każdej gminy i istotnej drogi, a nie wyłącznie jako jedna wartość zagregowana dla całego obszaru.
FT-6. Liczba węzłów	stymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	
FT-7. Dostępność logistyczna	stymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Brakuje jednoznacznej definicji centrum logistycznego, magazynowego i obiektu wielkoprzestrzennego oraz uzasadnienia, dlaczego ich liczba ma być stymulantą celu transportowego S7.
FT-8. Długość trasy S7	destymulanta	TAK	10	
FT-9. Długość S52/BDI koniecznej dla wariantu	destymulanta	TAK	10	
FT-10. Długość tuneli	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Kryterium nie powinno być stosowane jako odrębne aktywne kryterium do czasu wykazania braku podwójnego liczenia z EK-1. Długość tuneli jest odzwierciedlana w kosztach robót, a tunel może jednocześnie ograniczać wyburzenia i fragmentację.
FT-11. Długość estakad	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Kryterium nie powinno być stosowane jako odrębne aktywne kryterium do czasu wykazania braku podwójnego liczenia z EK-1. Długość estakad jest odzwierciedlana w kosztach robót, a estakada może ograniczać barierę przestrzenną.
FT-12. Długość trasy na terenach osuwiskowych	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Materiały wcześniejszej WAP podają powierzchnię terenów osuwiskowych, a formularz długość w kilometrach. Bez jednolitego pomiaru GIS i rozróżnienia klas aktywności dane nie są porównywalne.
FT-13. Długość trasy na obszarach powodziowych	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	Materiały wcześniejszej WAP podają powierzchnię obszarów zagrożenia powodziowego, a formularz długość w kilometrach. Kryterium nie rozróżnia prawdopodobieństwa, głębokości ani skutków powodzi.
FT-14. Kolizje z sieciami głównymi	destymulanta	NIE	0	Kryterium wymaga poprawienia oznaczenia WN 220 V na 220 kV oraz jednoznacznego zróżnicowania kolizji według rodzaju, znaczenia i skali sieci.

4. Kryteria przyrodnicze

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
PR-1. Kolizje z obszarami Natura 2000	destymulanta	TAK, PO DOPRECYZOWANIU	5	Kryterium należy zachować, lecz posługiwać się jedną miarą powierzchni i jednoznacznie określić rodzaj kolizji oraz zakres ocenianego oddziaływania. Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej i przyrodniczej.
PR-2. Kolizje z rezerwatami przyrody	destymulanta	TAK, PO DOPRECYZOWANIU	5	Sama powierzchnia kolizji nie odzwierciedla celu ochrony i znaczenia konkretnego fragmentu rezerwatu. Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej i przyrodniczej.
PR-3. Kolizje z parkami krajobrazowymi	destymulanta	TAK, PO DOPRECYZOWANIU	5	Sama powierzchnia kolizji nie uwzględnia celu ochrony, otuliny ani oddziaływania krajobrazowego. Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej i przyrodniczej.
PR-4. Kolizje z pomnikami przyrody ożywionej i nieożywionej	destymulanta	TAK	10	Kryterium powinno obejmować wszystkie pomniki przyrody ożywionej i nieożywionej oraz faktyczne kolizje i oddziaływania na korony, systemy korzeniowe, stosunki wodne i warunki siedliskowe. Zakres musi być jednolity dla wszystkich wariantów. Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej i przyrodniczej.
PR-5. Kolizje ze stanowiskami dokumentacyjnymi	destymulanta	TAK	2	Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej i przyrodniczej.
PR-6. Kolizje z użytkami ekologicznymi	destymulanta	TAK	10	Ocena powinna uwzględniać zarówno bezpośrednią kolizję, jak i rzeczywisty zakres oddziaływania wariantu na przedmiot ochrony, integralność, stosunki wodne, warunki siedliskowe oraz funkcje ekologiczne tych obszarów, według jednakowych zasad dla wszystkich wariantów. Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej i przyrodniczej.
PR-7. Powierzchnia wycinki lasów	destymulanta	TAK	5	Należy wykazać powierzchnię wycinki oraz odrębnie lasy ochronne, wodochronne i glebochronne wraz z ich funkcjami. Nie wolno traktować wszystkich hektarów lasu jako równoważnych.
PR-8. Kolizje z korytarzami migracji	destymulanta	TAK, PO UJEDNOLICENIU DANYCH	5	Należy wskazać źródło, skalę, gatunki i rangę korytarza oraz uwzględnić lokalne korytarze i siedliska dla wszystkich wariantów. Brak obiektu na niepełnej mapie nie może być utożsamiany z wartością zero ani z brakiem oddziaływania.
PR-9. Kolizje z glebami klas I-III	destymulanta	TAK	8	Kryterium powinno uwzględniać nie tylko powierzchnię gleb klas I–III, lecz także fragmentację gruntów, retencję, erozję i utratę dostępu do pól.
PR-10. Przebieg przez GZWP i LZWP	destymulanta	NIE W OBECNYM BRZMIENIU	0	GZWP i LZWP mają różny charakter, a sama długość przebiegu nie opisuje podatności, kierunku spływu ani rzeczywistego ryzyka. Wymagane są porównywalne mapy dla wszystkich wariantów.

Kod i pełna nazwa kryterium	Typ	Rekomendacja / status	Ważność	Uzasadnienie / konieczne doprecyzowanie
PR-11. Przebieg przez GUPW	**destymulanta**	**NIE W OBECNYM BRZMIENIU**	**0**	Kryterium wymaga pełnych danych porównawczych i jednoznacznego rozdzielenia zakresu od PR-12.
PR-12. Przebieg przez słabo izolowane GUPW	**destymulanta**	**NIE W OBECNYM BRZMIENIU**	**0**	Obszary słabo izolowanego GUPW są podzbiorem zakresu opisanego w PR-11. Bez rozdzielenia skutków istnieje ryzyko ponownego uwzględnienia tych samych odcinków.
PR-13. Przecięcie stref ochrony pośredniej ujęć wód	**destymulanta**	**TAK**	**10**	Kryterium nie może zastępować odrębnej oceny prawnej.

ZAŁĄCZNIK NR 2. PROPOZYCJE KRYTERIÓW AUTORSKICH ORAZ ZASTĄPIENIA, SCALENIA I DOPRECYZOWANIA KRYTERIÓW

Poniższe uwagi mają charakter kierunkowy. Nie tworzą kompletnego algorytmu ani zgody na automatyczne usuwanie, scalanie, przenoszenie lub obniżanie wag innych kryteriów. Wskazują jedynie, jakie braki definicyjne i pomiarowe należy usunąć, aby opisane skutki były mierzone w sposób kompletny, rozłączny i porównywalny dla wszystkich wariantów.

Każda zmiana liczby lub struktury kryteriów wpływa na udziały wagowe i może zmienić ranking. Dlatego propozycje należy rozumieć jako ochronę określonych funkcji i skutków, a nie jako gotową zgodę na redukcję katalogu. Odrębne kryteria mogą pozostać zasadne, jeżeli mierzą różne konsekwencje, nawet gdy dotyczą tego samego obszaru.

Zakres	Kryteria obecne	Kierunek korekty	Zakres koniecznego doprecyzowania	Znaczenie dla modelu
Wysiedlenia i powtórne wysiedlenia	**SP-1, SP-A1**	**KRYTERIUM NOWE**	**Obok liczby budynków wykazać liczbę osób, gospodarstw domowych oraz przypadki ponownego wysiedlenia. Dane te mogą tworzyć rozłączne składowe jednego obszaru skutków społecznych.**	Nie redukuje szkody do liczby budynków i nie pozwala zastąpić ludzi kosztem wykupu.
Sport, rekreacja i wypoczynek	SP-3, SP-4, SP-5	**Zachować odrębne funkcje, doprecyzować pomiar**	**Sport, rekreacja i wypoczynek nie są funkcjami tożsamymi. Dla każdej należy wykazać liczbę obiektów, powierzchnię, użytkowników, utratę dostępności i realną alternatywę; ten sam skutek nie może być liczony identycznie kilka razy.**	**Rozdziela poszczególne znaczenia**
Dziedzictwo i krajobraz kulturowy	**SP-A3**	**KRYTERIUM NOWE**	**Oprócz obiektów rejestrowych i ewidencyjnych wykazać stanowiska archeologiczne, kapliczki, historyczne układy, panoramy, osie widokowe i dominanty.**	Chroni udokumentowane relacje krajobrazowe, których sama liczba zabytków nie ujmuje.
Pomniki przyrody	**PR-4/PR-A4**	**Rozszerzyć PR-4 na całą formę ochrony**	**Uwzględnić wszystkie pomniki ożywione i nieożywione oraz kolizje z koronami, systemami korzeniowymi, stosunkami wodnymi i siedliskiem.**	Usuwa nieuzasadnione pominięcie drzew, grup drzew i alei
Wody podziemne, ujęcia i zbiorniki	**PR-A5**	**KRYTERIUM NOWE**	**Zachować odrębną ocenę stref ochrony ujęć oraz szerszego ryzyka hydrogeologicznego. Każda miara powinna uwzględniać podatność, kierunek spływu, odwodnienie, przecięcia cieków i skutki awarii.**	Nie pozwala, aby szczególne znaczenie ujęcia zostało rozpuszczone w jednym ogólnym wskaźniku długości.
Koszty	**EK-1, EK-2, EK-A1**	**Ujednolicić zakres kosztu**	**Porównywać ten sam pełny zakres funkcjonalny, rok i poziom cen oraz wykazać osobno budowę, wykupy, utrzymanie, zabezpieczenia i ryzyko. Nie zastępować szkody społecznej niższą ceną nieruchomości.**	Umożliwia kontrolę kosztu bez wielokrotnego punktowania tych samych składników.

Propozycje z tego załącznika nie oznaczają zgody na automatyczne usunięcie kryteriów, które mogą mierzyć odrębne skutki, ani na obniżenie łącznego znaczenia skutków społecznych, przyrodniczych, wodnych lub transportowych.

XX. Wnioski końcowe

Do czasu ujawnienia sposobu agregacji formularzy, usunięcia sprzeczności dokumentacyjnych i wyjaśnienia relacji między pierwszą WAP a InRoad-WAP nie jest możliwe zweryfikowanie rzeczywistego skutku dokonywanych wyborów. Złożenie niniejszego stanowiska nie oznacza w żadnym wypadku akceptacji obecnej formuły ani metodologii.

Stanowisko składam z poczucia odpowiedzialności za mieszkańców Gminy i za wartości, których skutków nie wolno sprowadzać do niejawnie agregowanej tabeli. Zawiera ono moją pełną opinię w zakresie wag, kryteriów, ważności i sposobu wyboru wariantów, mimo że zasady narzucone przez GDDKiA pozostają przeze mnie niezaakceptowane.

Z poważaniem

uczestniczka Zespołu opiniodawczego do spraw kryteriów wyboru wariantu S7

XXI. ŹRÓDŁA I BIBLIOGRAFIA

[1] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, „Raport częściowy z prac Zespołu S7”, Warszawa, 30 czerwca 2026 r.

[2] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, „Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków–Myślenice. Wielokryterialna analiza porównawcza – założenia”, Załącznik nr 6, Warszawa, czerwiec 2026 r.

[3] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, „Formularz opinii w zakresie kryteriów i wag”, Załącznik nr 7, 2026 r.

[4] OECD, Joint Research Centre, „Handbook on Constructing Composite Indicators: Methodology and User Guide”, OECD Publishing, 2008

[5] Joint Research Centre, „SOCRATES – Social multi-criteria assessment of European policies”.

[6] Komisja Europejska, „Better Regulation Toolbox”, wersja z 1 grudnia 2025 r., w szczególności Tool 62 i Tool 65.

[7] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, tekst skonsolidowany po dyrektywie 2014/52/UE.

[8] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tekst jednolity: Dz.U. z 2026 r. poz. 670.

[9] Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze, tekst jednolity: Dz.U. z 2026 r. poz. 69.

[10] Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych, tekst jednolity: Dz.U. z 2025 r. poz. 1135.