

Kraków, 24 kwietnia 2026 r.

PROTOKÓŁ

II posiedzenie

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

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

Załącznikami do protokołu są:

- prezentacja GDDKiA,
- link do transmisji z posiedzenia (<https://www.youtube.com/watch?v=VvwWuNHK-L4>),
- listy obecności.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Przywitała uczestników II posiedzenia Zespołu.

Paweł Woźniak, p.o. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował uczestnikom za udział w spotkaniach i za zgłoszone uwagi podkreślając, że wpływają one na kształt prac nad przyszłą trasą S7. Przeprasił za opóźnienia w przekazywaniu map wskazując, że ich dokładne przygotowanie i ich aktualizacja jest czasochłonnym procesem. GDDKiA jest świadoma, jak ważne dla strony społecznej są obszary wykluczone. Rzetelne przygotowanie materiałów wymaga poświęcenia czasu.

Mapy przekazane ostatnio zawierają nowe obszary wykluczone. Podał przykład Uzdrowiska Swoszowice i stref jego ochrony B i C oraz dużej części Wieliczki jako terenów już wyłączonych z dalszych analiz z uwagi na trudne warunki geologiczne i złoża wód siarczkowych. GDDKiA będzie również na kolejnych spotkaniach otwarta na rozmowy o obszarach wykluczonych. Zachęcił członków Zespołu do aktywnego udziału w pracach.

Przedstawił podstawowe części tego spotkania:

- Przedstawienie dotychczasowych działań;
- Omówienie kwestii merytorycznych;
- Przedstawienie proponowanych kryteriów;

- Mapy obszarów wykluczonych z projektowania wariantów;
- Generalny Pomiar Ruchu 2025 (ostateczne wyniki będą w III kwartale, niemniej synteza pozwala na wyciąganie wniosków).

Zadeklarował, że w maju spotka się z władzami każdej z gmin zaangażowanych w działania Zespołu, aby poznać perspektywę lokalną. Celem GDDKiA jest racjonalne projektowanie, które nie zablokuje rozwoju Gmin.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Zapytała, czy strona społeczna będzie brała udział w tych spotkaniach.

Paweł Woźniak, p.o. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad

Dokładna formuła spotkań nie jest jeszcze ustalona. Pierwotnym zamierzeniem było spotkanie z władzami gmin.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że GDDKiA reaguje na postulaty zgłaszane przez stronę społeczną. Zaprezentował szczegółową agendę spotkania.

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

Podziękował za wnioski dotyczące kryteriów społecznych, które zostały przekazane do GDDKiA. Wskazał, że znaczna część map została zaktualizowana w zakresie obszarów wykluczonych. Niemniej w bazach danych o obiektach topograficznych część osiedli została sklasyfikowana jako zabudowa luźna jednorodzinna, choć faktycznie jest to obszar gęsto zabudowany. Dlatego też kwestie danych dotyczących zabudowy będą jeszcze szczegółowo analizowane. Podkreślił, że jeszcze nie wszystkie mapy zostały zaktualizowane. Kwestia obszarów wyłączonych będzie przedmiotem rozmów podczas wszystkich spotkań.

Część terenów, które wcześniej były wskazywane do warunkowego ominięcia, GDDKiA zakwalifikowała jednak jako tereny do bezwzględnego ominięcia. Gmina Dobczyce i

Gmina Biskupice przestały listy obiektów, które ich zdaniem powinny być bezwarunkowo omijane.

III posiedzenie zostało ze względu na długi weekend zaplanowane na 15 maja (a nie jak pierwotnie podano na 8). Poinformował, że zostaną na nim przedstawione formularze opinii. Zamiast planowanego dotychczas głosowania nad kryteriami będą właśnie formularze opinii.

Przedstawił planowany przebieg III, IV i V, VI posiedzenia.

- 15 maja 2026 r. - III posiedzenie (Kraków)
 - Prezentacja formularza opinii w zakresie wag kryteriów głównych
 - Prezentacja formularza opinii podkryteriów w grupie Społeczne
 - Podkryteria w grupie Ekonomiczne (prezentacja i dyskusja)
 - Podkryteria w grupie Techniczne (prezentacja i dyskusja)
 - Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonej
- 29 maja 2026 r. - IV posiedzenie (Kraków)
 - Prezentacja formularza opinii podkryteriów w grupie Ekonomiczne
 - Prezentacja formularza opinii podkryteriów w grupie Techniczne
 - Podkryteria w grupie Środowiskowe (prezentacja i dyskusja)
 - Metody wyboru wariantów do STEŚ właściwego (prezentacja i dyskusja)
 - Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonej
- 12 czerwca 2026 r. - V posiedzenie (Kraków)
 - Prezentacja wszystkich formularzy opinii
 - Informacja w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonej
- 24 czerwca 2026 r. - VI posiedzenie (Kraków)
 - Prezentacja wyników z zebranych formularzy opinii
 - Omówienie wyników z zebranych formularzy opinii
 - Podsumowanie w zakresie aktualizacji mapy obszarów wyłączonej
- 11 września 2026 r. - Warszawa
 - Informacja w zakresie uwzględnienia "Raportu z prac Zespołu"
 - Prezentacja wyników analizy wielokryterialnej

- Wybór wariantów do STEŚ "właściwego"

Formularze opinii będą miały formę elektroniczną. Czas na ich wypełnienie będzie pomiędzy posiedzeniami 12 i 24 czerwca. W lipcu zostanie opublikowany raport z prac Zespołu.

Po uwagach zgłoszonych podczas I posiedzenia w zarządzeniu doprecyzowano, że prace Zespołu mają charakter opiniodawczy i dotyczą zebrania wniosków i uwag w zakresie kryteriów, które mają posłużyć do wyboru optymalnego wariantu drogi S7. Zmieniono formułę głosowania na formularze opinii, przy czym nie będą one wypełniane przez pracowników GDDKiA, a przez stronę społeczną, przedstawicieli samorządu i Wojewody.

Ankiety zebrane podczas konsultacji społecznych zostaną opublikowane w czerwcu. Jak dotąd przeanalizowano 85% postulatów.

Poprosił o odnoszenie się podczas dyskusji do przedstawionych obszarów. Na końcu posiedzenia uczestnicy będą mogli przedstawić swoje prezentacje. Podkreślił, że GDDKiA priorytetowo traktuje kwestię obszarów wykluczonych i dokładnie analizuje postulaty zgłaszane przez stronę społeczną.

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

Zaprezentował cztery grupy wariantów, które odzwierciedlają obszary, na które wpływa inwestycja (społeczne, ekonomiczne, funkcjonalno-techniczne, przyrodnicze).

Kryteria:

- Społeczne pozwalają ocenić, jak inwestycja wpływa na mieszkańców i relacje przestrzenne. Ich istotą jest minimalizowanie negatywnego wpływu inwestycji na społeczeństwo;
- Ekonomiczne pozwalają na ocenę racjonalności ekonomicznej przedsięwzięcia, dotyczą kosztów i korzyści finansowych związanych z inwestycją;
- Funkcjonalno-techniczne – mają zapewnić funkcjonalną, bezpieczną trasę. Odnoszą się do wykonalności danego wariantu, długości trasy i dostępności do niej;
- Przyrodnicze – mają ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.

Taki podział wynika z wzorców i standardów zalecanych przez Ministra Infrastruktury.

Podstawowy podział wag dla poszczególnych kryteriów to 25%. GDDKiA proponuje również inne podziały, przy czym każde kryterium ma co najmniej 15% i maksymalnie 35%.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Poprosił o dopisywanie się chętnych do zabrania głosu na listę zgłoszeń. Poinformował, że czas na dyskusję ogólną będzie na koniec spotkania. W trakcie posiedzenia dyskutowane będą kwestie o charakterze szczegółowym.

Miłostawa Strzelec-Gwóźdź, Stowarzyszenie "Park Barycki"

Zażądała przerwania dzisiejszych obrad, gdyż uczestnicy spotkania zostali pozbawieni możliwości merytorycznego przygotowania. Mapy przekazane przez GDDKiA są nadal niekompletne. Zwróciła uwagę, że nie było informacji o aktualności terminu II posiedzenia. Zarzuciła GDDKiA nieprzygotowanie do dzisiejszego spotkania. Uważa, że wskazuje to na fasadowość prac Zespołu i że członkowie Zespołu nie mogą w ten sposób podejmować faktycznych działań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę, że dyskusja dotycząca map jest przewidziana na 13:45. Poprosił o uszanowanie czasu innych uczestników spotkania.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Zapytał według jakich wag kryteriów będą analizowane warianty - czy będzie to jeden schemat podziału wag kryteriów, czy też będzie to wskazane pięć możliwości.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podczas prac Zespołu chcemy poznać propozycje mieszkańców w zakresie rozkładu wag, inne niż te przedstawione przez GDDKiA. Jeżeli takie propozycje się pojawią, będą dodawane jako szósta, siódma i kolejne propozycje. Następnie w ramach rekomendacji po zakończeniu prac Zespołu przedstawimy preferowany podział, niemniej zaproponowana analiza wrażliwości może być wykonana, jednak nie dla wszystkich wariantów rozkładu wag. Zazwyczaj wykonuje ją się w przedziale +/-5 pkt. %.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Zapytał, dlaczego GDDKiA ogranicza przypisywanie punktów dla poszczególnych kryteriów jedynie do przedziału od 15% do 35%. Wagi powinny zależeć od tego, na ile dana kategoria jest istotna w danym przypadku. Ze względu na wrażliwość społeczną tematu przebiegu wariantów S7 kryterium społeczne powinno być bardzo wysoko punktowane, znacznie ponad propozycję GDDKiA. Zapytał, czy odsetek punktów dla danego kryterium jest odgórnie warunkowany.

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

Odpowiedział, że odsetek punktów nie jest odgórnie warunkowany. Taki układ wynika z założeń projektu RID realizowanego przez naukowców, który zakłada podstawowy

podział wag kryteriów po 25%. W przypadku nowych inwestycji zaleca się dla kryteriów społecznych i przyrodniczych po 30%, a dla pozostałych kryteriów po 20%.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Mimo tych rekomendacji ze względu na specyfikę terenu dopuszczamy możliwość zwiększenia punktacji kryterium społecznego do 35%. Takie podniesienie punktacji powyżej zalecanego poziomu 30% to wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Wskazał, że GDDKiA nie zamieściła na mapach wszystkich terenów wyłączonych, nie można więc oceniać wag kryteriów – nie wiadomo bowiem, jakie obszary będą wyłączone. Zwrócił uwagę, że na mapach Wieliczka pojawiła się jedynie punktowo, a jest to teren najbardziej zagrożony.

Zapytał, jakie są definicje poszczególnych kryteriów i w jaki sposób zostanie wyeliminowane ich wzajemne powielanie się (np. cmentarz może być częścią kryterium funkcjonalno-technicznego).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Definicje kryteriów zostały przedstawione na początku, są również zamieszczone w materiałach. Szczegółowe podkryteria oraz kształt formularzy opinii będą przedmiotem rozmów. Formularze będą uzupełniane na końcowym etapie prac Zespołu, kiedy kwestie dotyczące kryteriów będą już wyjaśnione.

W przypadku Wieliczki z analizy zostaną wyłączone także obszary poza strefą UNESCO, tj. wszystkie tereny dawnego obszaru kopalni, również niedziałające już szyby. Zwrócił uwagę, że kolejne obszary wyłączone są na bieżąco nanoszone na mapy. Dyskusja dotycząca podziału kryteriów i podkryteriów również będzie prowadzona pod koniec prac Zespołu, aby jego członkowie mogli świadomie wyrazić swoje stanowiska.

Zwrócił uwagę, że cmentarze z definicji są wskazane jako obszary wyłączone.

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

Przypomniał, że propozycje kryteriów GDDKiA zostały przekazane przed pierwszym spotkaniem.

Dorota Uliasz, Komitet Nie dla S7 przez Wschód Wieliczki

Zapytała:

- kiedy będą zgłaszane propozycje podziału wag dla poszczególnych kryteriów;
- jak GDDKiA traktuje strefę niezabytkową kopalni.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że:

- propozycje mogą być przedstawiane zarówno na spotkaniu jak i po nim;
- strefa niezabytkowa kopalni została uwzględniona wśród obszarów wyłączonych.

Remigiusz Buczak, Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Siepraw „Nie dla S7 i łącznika z BDI”

Skoro zespół zmienił status na opiniodawczy, to czy GDDKiA dopuszcza dołączenie większej liczby podmiotów do wyrażenia swoich opinii, a nie jedynie dwóch przedstawicieli z danej gminy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Status zespołu się nie zmienił, od początku był opiniodawczy. Ze względu na wątpliwości doprecyzowano zapisy zarządzenia. Formularze będą przypisane do wskazanych JST i organizacji społecznych zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami.

Jerzy Niedbała, Stowarzyszenie Aktywne Wrząsowice

Wskazał, że kryteria są elementem analizy wielokryterialnej. Zapytał, czy metodyka została już przygotowana.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie, trwa etap jej odbioru. Poinformował, że odbiór tego materiału powinien nastąpić w maju.

Jerzy Niedbała, Stowarzyszenie Aktywne Wrząsowice

Poprosił o jak najszybsze zatwierdzenie metodyki i opublikowanie jej przed formularzami opinii.

Zapytał, na podstawie jakich regulacji Ministerstwa Infrastruktury przygotowywane są kryteria.

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

Na podstawie wzorców i standardów, zeszyt WR-D-22-1, dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Sławomir Rzepanowski, Stowarzyszenie Mieszkańców Gminy Mogilany

Zapytał, czy jest zasadne ustalanie wag kryteriów, skoro nie wiadomo jeszcze, jakie będzie brzmienie tych kryteriów i ile ich będzie? Przy dużej liczbie podkryteriów społecznych każde z nich osobno nie będzie małego znaczenia. Jedno

podkryterium społeczne może mieć mniejsze znaczenie niż jedno podkryterium ekonomiczne. Proponuje nie ustalać wag kryteriów i wskazuje, że waga powinna być powiązana z liczbą podkryteriów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazał, że m.in. z tego względu zmieniono formułę prac z głosowania na formularze opinii. Na kolejnych posiedzeniach możemy wrócić do tych kwestii, jeżeli będzie taka potrzeba.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Przychyliła się do propozycji dotyczącej kryteriów wskazanej przez przedmówcę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Po opracowaniu podkryteriów Zespół będzie mógł ponownie omówić kwestie wag poszczególnych kryteriów. Najpierw prace skupią się na kwestiach o charakterze ogólnym, następnie będą one dotyczyć kwestii bardziej szczegółowych.

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

Żeby opracować kryteria szczegółowe trzeba najpierw opracować kryteria główne.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Obecnie rozmowy dotyczą możliwego zwiększenia wagi kryterium społecznego z 15% do 35%. Każdy uczestnik prac zespołu może zgłosić swoje podkryterium. Z pewnością najwięcej będzie tych propozycji w zakresie kryterium społecznego (odnoszących się np. do żłobków lub przedszkoli), co spowoduje, że ranga każdego takiego podkryterium będzie niewielka i nie będą one miały wpływu na ocenę. To spowoduje, że realne oddziaływanie kryterium społecznego będzie mniejsze niż waga 15% przedstawiona w listopadzie. Nie pozwoli to na rzetelną ocenę bezprecedensowej skali wyburzeń, którą zakłada budowa trasy S7.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Z omawianych powodów niezwykle ważna jest kwestia wag i przypisanie poziomu istotności dla poszczególnych podkryteriów. Kryteriów społecznych faktycznie może pojawić się wiele. GDDKiA zależy na pozyskaniu informacji od strony społecznej, które kwestie są dla niej najistotniejsze. Szkoły, żłobka i przedszkola są już z definicji obszarami wyłączonymi.

Nie zgodził się z opinią o bezprecedensowej skali wyburzeń. Zwrócił uwagę, że niektóre inwestycje GDDKiA miały podobną skalę wyburzeń jak planowane warianty trasy S7, np. S7 po wschodniej stronie Krakowa.

Ewa Rybak, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie " Dla Lusiny"

Zwróciła uwagę, że nie były to budynki mieszkalne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że były to różne budynki.

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

Przekazała Tomaszowi Kwiecińskiemu dokumenty.

Piotr Filipowicz, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar”

Do 12 czerwca GDDKiA będzie zbierać opinie, a dwa tygodnie później zostanie przedstawiona lista obszarów wykluczonych. Tym samym strona społeczna przed ostateczną listą wykluczeń ma zaproponować kryteria, choć nie do końca wiadomo, czego mogą one dotyczyć. Przykładowo, dopiero dziś podano, że warianty ominą strefy ochrony B i C Uzdrowiska Swoszowice. Powoduje to, że ustalając kryteria nie będzie wiadomo, jaki będzie obszar oceny. Proponuje, aby najpierw przygotować pełen obszar wyłączony z analiz, a dopiero następnie opracować kryteria i podkryteria.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Prace nad kryteriami i analizą obszarów wyłączonych mogą toczyć się równolegle. To, czy dany element będzie analizowany w analizie wielokryterialnej, nie do końca zależy od tego, czy ten element znajdzie się w tych obszarach. Kryteria mają pokazać, jakie obszary są istotne dla strony społecznej.

Przypomniał, że podczas II posiedzenia nie zostanie zamknięty obszar dyskusji.

Jarosław Szlachetka, Burmistrz Miasta i Gminy Myślenice

Zapytał, czy za realizację umowy z firmą IVIA nadal odpowiada krakowski Oddział GDDKiA?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Ta kwestia była wyjaśniona podczas I posiedzenia zespołu. Bezpośredni nadzór nad umową pełni krakowski Oddział GDDKiA.

Jarosław Szlachetka, Burmistrz Miasta i Gminy Myślenice

Stwierdził, że jeśli nie zostanie poszerzony teren analiz dla przebiegu wariantów, to dyskusja nt. kryteriów jest w jego opinii bezcelowa. W przypadku utrzymania dotychczasowych granic obszaru analizy Gmina Myślenice nie zamierza brać udziału w głosowaniach i ustalaniu wag kryteriów. Kryteria dotyczą bowiem oceny wariantów na

terenie, który został już oprotestowany. Uznaje, że strona społeczna nie może legitymizować tego rodzaju działań.

Wyraził zainteresowanie spotkaniem z przedstawicielami GDDKiA i przypomniał, że o takie spotkanie bezskutecznie zabiegał już wcześniej. Przekazał GDDKiA mapę wskazującą na tereny Gminy Myślenice, które są zurbanizowane i powinny być wyłączone z projektowania wariantów S7. Zwrócił uwagę, że Dyrektor krakowskiego Oddziału GDDKiA wskazuje, że to m.in. Burmistrz Myślenic decyduje o wariantach S7 czy też o wagach kryteriów. Wyraził sprzeciw wobec takich działań.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podziękował za przekazane materiały. Gminy Dobczyce i Biskupie przekazały listy miejsc, które powinny być wyłączone z przebiegów S7, z dokładnymi współrzędnymi geograficznymi. Decyzję o wyborze wariantów będzie podejmowała tylko i wyłącznie GDDKiA. Formularze opinii dotyczą kryteriów, nie wariantów.

Cyprian Prochot, Komitet Przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie

Zapytał, dlaczego wszystkie komitety uczestniczące w zgromadzeniu nie mogą wyrazić swojej opinii w formularzach. Uznaje, że zaproponowane dziś przez GDDKiA formularze opinii to w praktyce ten sam model jak postulowane wcześniej głosowanie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wszyscy w ramach zespołu muszą mieć równe szanse zabrania głosu i wypełnienia formularzy zgodnie z wcześniej zaproponowanym podziałem głosów.

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

Wskazała, że kryterium społeczne powinno być wykluczone, gdyż dotyczy ono wszystkich terenów w równym stopniu. Wyraziła nadzieję, że Krzyszkowice są zaznaczone na mapie przekazanej przez Burmistrza Szlachetkę. Ma jednak wątpliwość, gdyż projektowana linia kolejowa będzie biegła przez miejscowości Krzyszkowice, Głogoczów, Mogilany i Włosań.

Zapytała, czy zostanie rozszerzony obszar analiz o tereny węzłów Morawica i Rudno oraz Podłęże i Targowisko. Na takim szerokim terenie kryterium społeczne byłoby zasadne. Na obecnym obszarze analizy gęstość zaludnienia to ok. 700 osób na km². Kryterium społeczne miałyby sens, gdyby analizować tereny na wschód i zachód, gdzie gęstość zaludnienia to 100-150 osób na km².

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Kryterium społeczne to podstawowy element każdej analizy wielokryterialnej. Dziś dyskusja dotyczy tego, jakie te kryteria powinny mieć wagi. Zastrzegł, że standard wskazuje na równy podział, a w ramach Zespołu trwa dyskusja, które z nich powinny być

traktowane jako istotniejsze. Obszar analizy wariantów to teren między węzłami Skawina i Niepołomice.

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

Wcześniej GDDKiA deklarowała, że nie będzie oszczędności w zakresie długości budowanej S7. Oznacza to, że warianty skrajne powinny być procedowane. Zwróciła uwagę, że STEŚ nie został unieważniony.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

STEŚ nie został unieważniony. Warianty prezentowane w listopadzie utraciły rekomendację GDDKiA. Powrócono do analizy w pełnym obszarze od Skawiny do Niepołomic.

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

Zapytała, czy oznacza to zmianę korytarzy? Czy też teren analizy jest jedynie między Łagiewnikami i Bieżanowem?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Analizujemy teren między Skawiną a Niepołomicami.

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

Zapytała, dlaczego nie jest brany pod uwagę węzeł Morawica?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że został wykluczony na wcześniejszym etapie analiz, podczas Studium Korytarzowego.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Zwrócił uwagę, że skoro wagi dla poszczególnych kryteriów nie są narzucone z góry, to należy ustalić je w taki sposób, aby odzwierciedlały specyfikę terenu. Opowiada się za przypisaniem 60% punktów kryteriom społecznym, 20% przyrodniczym, 10% technicznym i 10% ekonomicznym.

Uznał, że równoczesne procedowanie kryteriów i obszarów analizy jest wprawdzie możliwe, ale jest nieracjonalne. Kwestia map zawierających obszary wyłączone jest kluczowa dla określenia kryteriów (np. wcześniej były kryteria odnoszące się do Strefy B i C Uzdrowiska Swoszowice, co obecnie jest całkowicie niezasadne).

Kwestie podstawowe powinny być określone na początku. Kwestia terenu analizy wariantów i obszarów wyłączonych to zupełnie odmienne zagadnienia. Wskazał, że niezrozumiała jest niechęć GDDKiA do poszerzenia terenu analiz. Prace nad rozbudową autostradowej obwodnicy Krakowa mogą w przyszłości zamknąć możliwość rozpoczęcia

nowej S7 na węzłach Skawina lub Południe, które mogą okazać się w wyniku analizy najkorzystniejszymi wariantami.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Analiza rozbudowy A4 o trzeci pas ma na uwadze również miejsca możliwego połączenia z trasą S7. Projekty rozbudowy autostrady A4 i budowy trasy S7 Kraków – Myślenice są ze sobą koordynowane.

Marcin Bergchauzen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Zapytał, czy po ustaleniu pewnych kryteriów będzie możliwość ich modyfikacji na późniejszych etapach prac, czy też nie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Dziś nie zostaną przygotowane żadne ostateczne ustalenia. Będzie możliwość wrócenia do nich na kolejnych etapach. Będzie też możliwość rezygnacji z podkryteriów na późniejszych etapach.

Tomasz Figlarski, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrawiska Swoszowice

Wskazał, że GDDKiA była wzywana do pisemnego odstąpienia od STEŚ. Zapytał, czy IVIA nadal opracowuje STEŚ i inwentaryzację.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

STEŚ jest cały czas opracowywany, niemniej sześć wariantów utraciło rekomendację GDDKiA. IVIA przygotowuje w ramach tego procesu poszczególne opracowania, w tym rysunki projektowe.

Lucjan Rówiński, Zastępca Burmistrza Miasta i Gminy Wieliczka

Zapytał, czy opinie wyrażane przez Zespół są wiążące czy też nie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że opinie z definicji są niewiążące. Jednak równocześnie GDDKiA deklaruje, że będzie się tymi opiniami kierować. Potwierdził pełną gotowość GDDKiA do rozmów ze stroną społeczną.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, dlaczego GDDKiA koncentruje swoje analizy na terenie na wschód od DK7, a w minimalnym stopniu analizuje teren na zachód. Zwróciła uwagę, że na poprzednim posiedzeniu przedstawiciel strony społecznej zakwestionował odejście od analizy węzła Morawica. Podkreśliła, że przedstawiciele strony społecznej uczestniczą w pracach Zespołu w swoim prywatnym czasie. Zapytała, dlaczego nie jest analizowany węzeł Morawica i dlaczego GDDKiA nie chce odnieść się do tej kwestii.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że GDDKiA odpowiadała kilkakrotnie na to pytanie. Na kolejne posiedzenie zostanie przygotowane szczegółowa prezentacja omawiająca kwestię rezygnacji z analizy wariantów S7 z węzła Morawica. Analiza pokazana przez przedstawiciela strony społecznej przedstawiała ruch tylko z jednego kierunku.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Zwróciła uwagę, że GDDKiA nie przychyła się do argumentów strony społecznej. Zapytała, czy po interwencji Wojewody Małopolskiego Krzysztofa Klęczara GDDKiA nadal nie rozszerza obszaru analizy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Teren analizy to nadal obszar między węzłami Skawina i Niepołomice. Poprosił o przejście do kwestii merytorycznych, w szczególności do podkryteriów społecznych.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Wskazuje, że chce rozmawiać merytorycznie, jednak takie podejście GDDKiA nie pozwala na analizę alternatywnych tras. Zwróciła uwagę, że nawet najlepsza analiza nie pokaże najlepszej trasy, jeżeli taka trasa nie zostanie rozpatrzona. Strona społeczna wskazuje na to od listopada. Uważa, że nie ma niezależnej analizy ekspertów dotyczącej dokumentacji. Zaprosiła na protesty organizowane 26 i 30 kwietnia.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Zapytała, czy obszary dziś wyłączone z analizy mogą być w przyszłości ponownie terenem przygotowania wariantów (np. czy strefy ochronne Uzdrowiska B i C mogą być ponownie brane pod uwagę)?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Kierunek prac wskazuje, że w analizie będzie przybywać terenów wyłączonych. Możliwe są jednak pojedyncze sytuacje, gdzie w wyniku nieścisłości w bazie danych pewne elementy wskazane dziś jako wyłączone utracą ten status. Będą to jednak tylko sytuacje wyjątkowe, wynikające z weryfikacji danych. Zadeklarował, że w przypadku Uzdrowiska Swoszowice strefy wyłączone z analizy zostaną utrzymane.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Zwróciła uwagę, że mapa obszarów wyłączonych będzie cały czas się zmieniać. Zapytała, czy przedstawiciel GDDKiA podpisatby umowę z bankiem w sytuacji, gdy warunki będą się cały czas zmieniać.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę, że dziś nie są jeszcze podejmowane żadne decyzje. Mapa obszarów wyłączonych jest cały czas aktualizowana. Dopiero decyzja środowiskowa da pewność co do obszaru wytyczenia trasy. Mapa powinna być niemal w całości gotowa do końca maja.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

W tej sytuacji prace powinny być odłożone, gdyż odnosimy się do map, które są cały czas zmieniane. Strona społeczna ma zdecydować o czymś, co nie wiadomo jakie skutki przyniesie. Wcześniejsze rozmowy i spory dotyczące np. Skawiny były niepotrzebne.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Kształt map i obszarów wykluczonych zmienia się m.in. w wyniku rozmów ze stroną społeczną. Na każdym posiedzeniu GDDKiA planuje dyskusję na ten temat, aby móc zebrać nowe informacje. Cały czas trwa również inwentaryzacja w ramach aktualizacji (np. teraz przy ul. Kąpielowej modernizowany jest skatepark).

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Uzdrowisko Swoszowice i wszystkie strefy ochronne powinny być wyłączone już na etapie prac wykonanych przez firmę IVIA. Kwestie związane z mapami obszarów wykluczonych mogą być załatwiane drogą elektroniczną, nie są konieczne posiedzenia Zespołu. Na mapach jest coraz więcej obszarów wyłączonych i jej zdaniem na tym terenie zostaje w praktyce tylko jeden wariant od węzła Tuchowska do Myślenic. Nie ma praktycznej możliwości wytyczenia wielu wariantów, gdyż z uwagi na rozległość obszarów wyłączonych pozostaje w praktyce tylko ten jeden wariant. Zwróciła uwagę na konieczność wyjaśnienia, dlaczego GDDKiA nie analizuje węzła Morawica i nie przedstawia argumentów za brakiem takich analiz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Teren jest bardzo trudny ze względu na jego zagospodarowanie, niemniej jednak jest możliwość wskazania wariantów w tym obszarze. Kwestia węzła Morawica zostanie ponownie wyjaśniona na kolejnym posiedzeniu.

Artur Markiewicz, Radny Dzielnicy X Swoszowice

Wskazał, że od trzech miesięcy wzywa GDDKiA do zrobienia kroku wstecz w zakresie analizy obszaru. Podkreślił, że należy poszerzyć obszar analiz, podobnie jak GDDKiA zmieniła podejście do kwestii terenów w Skawinie. Morawica powinna być włączona do obszaru analiz, należy również brać pod uwagę teren Gminy Zabierzów. Uznaje, że w kategoriach ruchu jest to lepszy obszar do analizy. Dzięki temu nie będzie potrzebna budowa dodatkowej przeprawy na Wiśle w Tyńcu i poniesienia 2,5-3 mld zł kosztów na węzeł w odległości 150-200 m od obecnej przeprawy.

Wskazuje, że węzeł Biezanów również powinien być przeanalizowany.

Uznaje, że należy brać pod uwagę pełen obszar Gmin, a nie tylko ich wybrane fragmenty. Bez poszerzenia obszaru analiz dyskusja o kryteriach jest bezcelowa. Zaapelował do GDDKiA o elastyczność, jeżeli chodzi o analizę obszaru. Mieszkańcy również od dawna apelują o poszerzenie obszaru analiz, co da szansę na znalezienie dobrego rozwiązania dla Krakowa i dla gmin ościennych. Poprosił również o aktualizację map obszarów wyłączonych. Na tym etapie prac dyskusja o kryteriach jest bezzasadna.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Podkreślił, że odpowiedzi na te pytania były już udzielane. Obszar analizy wynika z danych pozyskanych ze Studium Korytarzowego. Zaapelował o skupienie się na kwestii podkryteriów.

Cyprian Prochot, Komitet Przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie

Zapytał, czy można zrezygnować z wskazanej w rozporządzeniu konieczności połączenia Beskidzkiej Drogi Integracyjnej z S7? To połączenie niesie ze sobą wiele problemów dla Głogoczowa i dla miejscowości położonych na północ od niego.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Kwestia połączenia obu tras będzie brana pod uwagę w kryterium funkcjonalno-technicznym jako dodatkowe kilometry drogi, które będą obniżały ocenę takiego wariantu. Konieczność połączenia S7 z S52 dotyczy wariantów na wschód od DK7 i wynika nie tylko z rozporządzenia, ale również z konieczności budowy spójnej sieci drogowej.

Piotr Filipowicz, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar”

Zwrócił uwagę, że tematy omawiane podczas tego posiedzenia nie powinny być jeszcze na tym etapie analizowane. Mapy przekazywane przez GDDKiA są niespójne z częścią opisową. Zapytał, czy BDI zostanie oddzielone od pierwszego odcinka decyzyjnego tak, aby można było odrębnie analizować poszczególne trasy? Łącznik BDI z A4 może być poprowadzony inaczej niż przez Siepraw. Łącząc BDI i S7 na pierwszym odcinku decyzyjnym GDDKiA pozbawia zarówno siebie, jak i stronę społeczną, możliwości analiz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że GDDKiA przeanalizuje możliwość takiego wyłączenia i przedstawi na kolejnych spotkaniach wynik takiej analizy. Zwrócił uwagę, że warianty zachodnie nie miały w ogóle łącznika z BDI.

Piotr Filipowicz, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar”

Wskazał, że miały go warianty wschodnie. Łącznik z BDI został poprowadzony przez centrum Sieprawia, kolejne warianty wschodnie miały jedynie wydłużony ten właśnie łącznik bez analizy różnych opcji jego poprowadzenia.

Ewa Rybak, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie " Dla Lusiny"

Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że łącznik BDI nie jest obowiązkowy i rozporządzenie zostanie zmienione zależnie od tego, jaki wariant S7 będzie wybrany.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że jeżeli zostanie wybrany wariant zachodni, to łącznika nie będzie.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

W przypadku przebiegów wschodnich łącznik BDI z A4 może być poprowadzony po stronie zachodniej. Uznaje, że GDDKiA nie ma odpowiednich prognoz.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie jest to kwestia braku prognoz. Każda niespójność sieci drogowej, każdy brak połączenia dróg ekspresowych powoduje wzmożony ruch na trasach lokalnych.

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

Rozpoczął prezentację opisującą kryteria szczegółowe. Dane do nich były pozyskiwane na etapie inwentaryzacji i spotkań informacyjnych, kryteria powinny opierać się o ogólnodostępne źródła informacji.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Zwróciła uwagę, że na analizowanym przez GDDKiA terenie nie wolno budować domów ze względu na osuwiska, w wielu miejscach występują też długotrwałe braki wody. Uważa, że skoro wyłączone są Swoszowice i tereny w Wieliczce, to trasa zostanie poprowadzona przez Gminę Mogilany. Zapytała, po co budować S7 w pobliżu obecnej DK7, skoro Państwo angażuje znaczne środki finansowe w rozbudowę zakopianki.

Zapelowała o poszerzenie obszaru analiz i zmianę priorytetu projektu z odciążenia zakopianki na analizę aglomeracyjnego układu dróg.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zapelował o przestrzeganie zaplanowanej agendy posiedzenia.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Zwróciła uwagę, że GDDKiA przedstawia teraz szczegółowe kryteria, a po nich zaplanowano dyskusję.

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

Przedstawił charakter możliwych kryteriów:

- stymulanty – „im więcej, tym lepiej” dla wariantu,
- destymulanty – „im mniej, tym lepiej” dla wariantu.

Kryteria mogą mieć różną istotność – im wyższa, tym ich waga jest większa. Do analizy powinny być brane pod uwagę tylko te kryteria, które są istotne (w stopniu dużym, bardzo dużym i największym).

Przedstawił proponowane przez GDDKiA podkryteria społeczne:

- wyburzenia/rozbiórki budynków
 - Kolizje z budynkami mieszkalnymi (destymulanta);
 - Kolizje z innymi obiektami kubaturowymi (destymulanta);
- Kolizje z obszarami rekreacyjnymi:
 - Kolizja z terenami rekreacyjnymi (destymulanta);
 - Kolizje z terenami sportowymi (destymulanta);
- Kolizje z terenami wypoczynkowymi (ośrodki wypoczynkowe, domki letniskowe; destymulanta);
- Zakres oddziaływania inwestycji w buforze:
 - Budynki mieszkalne w buforze do 100 m (destymulanta);
 - Budynki mieszkalne w buforze 101-200 m (destymulanta);
 - Budynki mieszkalne w buforze 201-300 m (destymulanta);
 - Budynki o dużym znaczeniu społecznym w buforze do 300 m (destymulanta);
- Zasoby naturalne:
 - Kolizje ze złożami – wody lecznicze (destymulanta);
- Zabytki w buforze 300 m (destymulanta);
- Cmentarze w buforze 300 m (destymulanta).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA ma wiedzę o złożach wód na terenie Lusiny. Nie jest to obecnie strefa uzdrowiska. GDDKiA odnosi się do tego, jaki jest dziś stan faktyczny.

Zaapelował o przestrzeganie zaplanowanej agendy posiedzenia.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Zwróciła uwagę, że w pracach nad trasą S7 powinni brać udział eksperci. Mieszkańcy nie mają tak fachowej wiedzy.

Lidia Sałabun, Komitet Społeczny mieszkańców Wieliczki NIE DLA S7 przez NASZĄ GMINĘ

Zapytała, czy firma IVIA nie miała wiedzy nt. położenia kopalni soli w Wieliczce. Zwróciła uwagę, że prace nad S7 są manipulacją wobec mieszkańców. Na terenie Gminy Wieliczka nie powinno się łączyć dwóch tras o charakterze europejskim.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Mieszkańcy nie są inżynierami i nieracjonalne jest traktowanie ich jako takich. Zapytała, po co budować S7, skoro ostatni GPR pokazał, że ruch na zakopiance spadł. Budowa S7 to jej zdaniem marnowanie środków publicznych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Modernizacja zakopianki podniesie jej przepustowość, ale w perspektywie 10 lat i tak ten poziom będzie ponownie ograniczony.

Zaprosił uczestników posiedzenia na 15-minutową przerwę.

Iwona Sitnik-Kornecka, Prowadząca spotkanie

Zaprosiła uczestników do udziału w posiedzeniu po przerwie.

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

Przedstawił propozycję kryteriów zgłoszonych przez dwa komitety społeczne:

- Komitet Społeczny "Zawada Bez S7":
 - Kolizje z zabudową wielopokoleniową;
 - Kolizje z przestrzeniami integracji społecznej (placze, świetlice, miejsca spotkań);
 - Udział mieszkańców miejscowości objętych oddziaływaniem (%);
 - Kolizje z lokalną infrastrukturą techniczną (woda, kanalizacja, prąd);

- Jakość życia mieszkańców;
- Wpływ na dziedzictwo kulturowe i lokalną tożsamość;
- Dostępność do cmentarzy i miejsc kultu religijnego;
- Stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję;
- Wykluczenie komunikacyjne mieszkańców;
- Bezpieczeństwo pieszych;
- Komitet "S7 dla mieszkańców":
 - Liczba osób wysiedlonych;
 - Budynki w strefie hałasu > 55 dB (dzień);
 - Budynki w strefie hałasu > 45 dB (dzień);
 - Koliduje ze strefą ochrony pośredniej Zbiornika Dobczyckiego;
 - Fragmentacja miejscowości - liczba sołectw/osiedli przeciętych przez korytarz;
 - Utrudnienia dostępu do infrastruktury społecznej - szkoły, szpitale, obiekty użyteczności publicznej po "złej" stronie trasy (bez bezpośredniego przejazdu).

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odnosząc się do propozycji społecznych wskaźników, że:

- trudno określić, czym jest zabudowa wielopokoleniowa. Zwrócił jednak uwagę, że zabudowa wielorodzinna (bliźniaki czterolokalowe) są wskazane jako zabudowa jednorodzinna luźna, co wymaga dodatkowej weryfikacji;
- kolizje z przestrzeniami integracji społecznej to kwestia, która może być zmierzona i uwzględniona (np. w ramach kryterium dotyczącego obszarów rekreacyjnych);
- udział mieszkańców miejscowości objętych oddziaływaniem – to kryterium mieści się w kryteriach dotyczących buforów odległości;
- kolizje z infrastrukturą techniczną – pozostaje pytanie o istotność takiej kolizji, nie jest to problem techniczny, takie kolizje można przebudować i nie ma negatywnego oddziaływania z tego tytułu;
- jakość życia mieszkańców – jeżeli odnosimy się w tym kryterium do liczby osób na hektar, to takie kryterium mieści się w kryteriach dotyczących buforów odległości;

- wpływ na dziedzictwo kulturowe i lokalną tożsamość – wszystkie kościoły są wykluczone z przebiegu trasy;
- stopień fragmentacji miejscowości przez inwestycję (np. trasa dzieląca sołectwo) może być wprowadzony do podkryteriów;
- wykluczenie komunikacyjne mieszkańców rozumiane jako liczba osób z ograniczonym dostępem do usług – nowa droga nie ograniczy dostępności usług. Niemniej, jeśli pod tym kryterium rozumiane byłoby przecięcie ciągów komunikacyjnych, wówczas byłoby możliwe do wprowadzenia. Zwrócił uwagę, że zdarzają się sytuacje, w których trasa teoretycznie niższej kategorii (gminna) ma dla mieszkańców większe znaczenie i jest w lepszym stanie niż trasa wyższej kategorii (powiatowa);
- liczba przeciętych tras pieszych może być trudna do zweryfikowania, zasadnym jest włączenie tej kwestii do kryterium przecięcia ciągów komunikacyjnych;
- liczba osób wysiedlonych – to kryterium mieści się w liczbie wyburzeń;
- kwestie związane z hałasem są nieuzasadnione, gdyż droga będzie musiała spełniać obowiązujące wymagania środowiskowe. Dodatkowo na tym etapie prac nie jest możliwe dokładne określenie rozprzestrzeniania się hałasu. Ta kwestia mieści się również w kryteriach dotyczących buforów odległości;
- Zbiornik Dobczycki jest już obszarem wykluczonym, ma on jednak niewielką strefę formalnej ochrony. Jest to fragment zbiornika. GDDKiA wykluczyła cały obszar zbiornika z terenem wokół niego. Strefa dokładnej granicy ochrony Zbiornika Dobczyckiego będzie przedmiotem rozmów z władzami lokalnymi;
- fragmentacja miejscowości to powtórzenie kryterium rozcięcia więzi społecznych;
- utrudnienia dostępu do infrastruktury społecznej wiąże się z kryterium przecięcia ciągów komunikacyjnych. Zwrócił uwagę, że trasa S7 może w niektórych przypadkach poprawić dostęp.

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

Odniosła się do propozycji Komitetu z Zawady dotyczącej utrudnienia dojazdu do ważnych dla mieszkańców miejsc. Zwróciła uwagę, że propozycje sześciu wariantów biegnących przez Krzyszkowice bardzo wydłużą czas dojazdu do ośrodka zdrowia (z 7 do 15 minut) i szkoły. Mieszkańcy będą musieli poruszać się drogami technicznymi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Może zostać wprowadzone podkryterium dotyczące przecięcia ciągów komunikacyjnych.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

GDDKiA pogrupowała podkryteria zgłoszone przez Komitet, co jest zrozumiałe. Niektóre kryteria mogą mieć zastosowanie w przypadku kilku wariantów, inne nie. Proponuje, aby odpowiednio wykonać granulację kryteriów. Szczegółowe opracowanie w tym zakresie przekazał przed dwoma tygodniami do GDDKiA.

Wyróżnił strefy nowej drogi wynikające z hałasu:

- pasa drogowego;
- bezpośredniego oddziaływania (hałasu, drgań, zanieczyszczeń), gdzie można określić pewną odległość od drogi.

Trzeba mieć na uwadze osoby w tych strefach. Mieszkańcy zwracają uwagę, że w wyniku budowy drogi ludzie będą mieszkali w strefie bezpośredniego oddziaływania.

Mieszkańcy woleliby być wysiedleni niż w takim obszarze mieszkać, co jest jednym z postulatów zgłaszanych przez komitety.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA będzie wskazywała na planowaną liczbę wyburzeń. Liczba budynków znajdujących się w strefie oddziaływania będzie uwzględniona w kryterium odnoszącym się do buforu odległości od drogi. Zwrócił uwagę, że nie będzie kryterium dotyczącego hałasu, bo jest to norma, którą GDDKiA musi spełnić.

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

GDDKiA zaprezentowała te propozycje komitetów społecznych, które nie pokrywały się w pełni z propozycjami Dyrekcji.

Cyprian Prochot, Komitet Przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie

Strefa oddziaływania liczona jest od osi jezdni co oznacza, że odległość 100 m to teren bardzo bliski drogi serwisowej. Zapytał, czy rozważane jest poszerzenie granic tej strefy buforowej.

Poinformował o proteście, który o 15:30 rozpocznie się na zjeździe z A4 na zakopiankę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Pas drogowy ma szerokość ok. 100 m, więc odległość 100 m od osi jezdni to w praktyce odległość do 50 m od drogi. Kwestia rozszerzenia granic buforów odległości może być przedmiotem dyskusji.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Zapytała, w jaki sposób liczone są obecnie budynki do wyburzenia. Stwierdziła, że przedstawiciele firmy IVIA nie dali jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie. W jakiej odległości od skrajni drogi liczone są budynki do wyburzenia? Jaka jest minimalna odległość od skrajni drogi? Zwróciła uwagę, że w specyficznym terenie na południe od Krakowa szerokość 100 m jest niewystarczająca (np. ze względu na skarpy). Zapytała, czy budynek np. w odległości 0,5 m od skrajni jest wyburzany wskazując równocześnie, że prawdopodobnie nie.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że 100 m korytarza to wartość średnia. Gdzieś może być on szerszy (np. nasypy, wykopy), a w przypadku tuneli wyburzeń nie będzie. Do wyburzeń kwalifikowane są domy w obrębie pasa drogowego. Budynki poza pasem drogowym nie są wyburzane.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Zwróciła uwagę, że zakopianka jest w ostatnich latach modernizowana, dodatkowo złożono wnioski o decyzję środowiskową dla linii kolejowej Kraków Myślenice w pobliżu DK7. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowana jest teraz S7. Te inwestycje mają dużą skalę oddziaływania na mieszkańców, kumulując negatywne oddziaływania. Czy GDDKiA bierze pod uwagę te sumaryczne czynniki wynikające z kumulacji nowych inwestycji?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie ma obecnie podkryterium odnoszącego się do kumulacji inwestycji na danym obszarze. GDDKiA przygotowuje podkryterium odnoszące się do tej kwestii, np. preferujące warianty dalej od projektowanej linii kolejowej.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Podkreśliła, że to GDDKiA powinna przygotować brzmienie takiego kryterium odnoszącego się do kumulacji inwestycji. Zwróciła uwagę na znaczną liczbę propozycji podkryteriów społecznych, które już się pojawiły. Poprosiła o symulację, jaka będzie wartość wyburzenia budynku mieszkalnego w sytuacji, w której kryterium społeczne będzie mierzone wagą 35%.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Nie ma obecnie wariantów, nie można więc odnieść się do konkretnych wartości. To będzie możliwe wtedy, kiedy zostaną opracowane wszystkie podkryteria i kiedy będzie można się odnieść do konkretnych wartości.

Zwrócił uwagę, że kryteria społeczne i przyrodnicze w skrajnym przypadku liczą łącznie 70% punktów. Kryteria przyrodnicze częściowo zawierają kwestie społeczne.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Zapowiedziała przygotowanie takiej analizy na kolejne posiedzenie.

Zapytała, kto poprawił mapy obszarów wykluczonych. Czy była to IVIA czy GDDKiA?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że była to praca zarówno firmy IVIA, jak i GDDKiA.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Zwróciła uwagę na bardzo niską dotychczasową jakość pracy firmy IVIA i ryzyko, że IVIA zażąda dodatkowego wynagrodzenia. Zapytała, czy IVIA otrzyma dodatkowe wynagrodzenie za tę pracę?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Nie, to są działania realizowane w ramach programu naprawczego. Wykonawca poprawia swoje błędy i nie otrzymuje za to wynagrodzenia. Program naprawczy z definicji jest wykonywany bez dodatkowego wynagrodzenia.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Podkreśliła, że nie można wybrać dobrego wariantu, jeżeli nie będzie szerokiej analizy. Uznaje, że jeżeli GDDKiA nie chce przeanalizować szerszego terenu, to prosi stronę ekspercką o zajęcie stanowiska, czy również jej zdaniem nie należy przeanalizować wariantów postulowanych przez stronę społeczną, tj. z węzłów Morawica i Podłęże. Poprosiła o pisemną informację, że GDDKiA nie zgadza się na rozszerzenie obszaru analizy, co jest podstawowym postulatem strony społecznej.

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

Przychyliła się do wniosku komitetu z Mogilan o uwzględnienie w kryteriach kwestii projektowanej linii kolejowej, która biegnie przez Polankę, Krzyszkowice, Głogoczów, Włosań, Lusinę, Mogilany, Świątniki Górne i Swoszowice. Jej zdaniem inwestycja kolejowa jest wstępem do poprowadzenia tym śladem trasy S7.

Zapytała, dlaczego GDDKiA nadal utrzymuje umowę z firmą IVIA, która zaprojektowała drogę 10 m od zabytkowego kościoła w Krzyszkowicach, 50 m od szkoły, MOP 170 m od szkoły, a także popełniła inne błędy? Zwróciła uwagę, że jeżeli wszystkie budynki poza pasem drogowym pozostają, to możliwe jest zaprojektowanie drogi 1 m od szkoły lub zabytkowego kościoła.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA chce uwzględnić w analizie obiekty zabytkowe i obiekty kultu, które będą znajdowały się w odległości do 300 m od osi drogi. Takie warianty będą niżej ocenione.

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

Zwróciła uwagę, że w czasie konsultacji przedstawiciel firmy IVIA wskazywał, że droga powinna omijać budynki co najmniej o 10 m. Dziś podczas posiedzenia pada informacja, że wystarczy 1 m.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że 1 m dotyczy odległości od pasa drogowego. Pas drogowy to szereg elementów, w tym zieleń i nasadzenia. Trudno określić o odległości od jakiego elementu drogi mówił przedstawiciel firmy IVIA. GDDKiA chce uwzględnić w analizie obiekty zabytkowe i obiekty kultu, które będą znajdowały się w odległości do 300 m od osi drogi.

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

Zapytała, czy jest uwzględnione kryterium zabudowy wielomieszkaniowej (m.in. osiedla deweloperskie).

Poprosiła o uwzględnienie osiedli mieszkaniowych (zabudowa wielorodzinna, budynki zlokalizowane od siebie w odległości mniejszej niż 30 m) jako dodatkowego podkryterium społecznego oceniającego warianty. Krzyszkowice, Polanka oraz Zawada to tereny, gdzie powstaje wiele osiedli deweloperskich, które nie są uwzględnione na mapach.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę, że nie ma definicji osiedla deweloperskiego.

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

To kryterium powinno odnosić się do terenów, gdzie mieszka wiele osób. W Zawadzie przewidziane jest osiedle na tysiąc mieszkańców. Poprosiła również o uwzględnienie w kryteriach linii kolejowej.

Zapytała, czy zgodnie z informacjami przekazanymi przez GDDKiA projektantowi linii kolejowej w 2021 r. trasa S7 ma przebiegać w tym samym korytarzu, aby ograniczyć negatywne oddziaływanie na tereny sąsiednie? Poprosiła o odpowiedź na kolejnym posiedzeniu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Powiedział, że GDDKiA zaproponuje podkryterium uwzględniające skumulowane oddziaływanie inwestycji.

Cyprian Prochot, Komitet Przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie

Zwrócił uwagę, że faktyczna szerokość pasa drogowego zależy do uwarunkowań terenowych. Jest to więc do pewnego stopnia elastyczne. Z jednej strony kwestia zajętości terenu jest kryterium wyboru wariantu, z drugiej strony jednak dopiero po wyborze wariantu znamy faktyczną zajętość terenu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przygotowując warianty przyjmuje się wstępne założenia co do zajętości terenu. Przebieg drogi przygotowuje się najpierw omijając obszary wyłączone, a następnie poddaje się go analizie wielokryterialnej.

Cyprian Prochot, Komitet Przeciw S7 i łącznikowi BDI w Głogoczowie

Inwestycja drogowa wiąże się z wykupem działek, często jednak wykupuje się jedynie część nieruchomości. Taka sytuacja jest choćby w przypadku Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Warto zastanowić się nad tym, czy kwestia takich części nieruchomości nie powinna również być kryterium.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Kwestia analiz tzw. „resztówek” jest prowadzona na etapie decyzji ZRID. Właściciel może zgłosić się do GDDKiA z propozycją wykupu całej nieruchomości, niektórzy chcą takiego wykupu, niektórzy nie, niekiedy też pomimo zajęcia niewielkiego fragmentu nieruchomości konieczny jest wykup całej nieruchomości (np. przejście nowej drogi przez teren ujęcia wody spowodowało na jednej z inwestycji konieczność wykupu całego zakładu) – to są często indywidualne sytuacje.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Analiza wielokryterialna to podział pełnej puli punktów (100%) na cztery główne kategorie (społeczne, ekonomiczne, funkcjonalno-techniczne, przyrodnicze). Następnie każda z kategorii może być dzielona na mniejsze części (podkategorie). Im więcej wyszczególnionych podkategorii, tym mniejsze będą one miały znaczenie w ocenie.

Zgłaszanie kolejnych podkryteriów do ogólnego kryterium społecznego spowoduje, że każde z tych kryteriów będzie miało niewielką wagę i w konsekwencji niewielki wpływ. Musi to być więc robione rozsądnie i ostrożnie. Im więcej podkryteriów, tym każde z nich ma mniejszy wpływ na ogólną punktację. Strona społeczna powinna zwracać również uwagę na inne kategorie, które są obiektem zainteresowania GDDKiA – techniczne i funkcjonalno-ekonomiczne. Kategoria ekonomiczna jest obecnie podzielona tylko na dwie podkategorie – każda z nich miałaby więc duży wpływ na analizę wielokryterialną. Dodawanie kolejnych podkategorii do kategorii społecznej spowoduje, że w praktyce nie będą one miały wpływu na analizę wielokryterialną.

Kategoria społeczna powinna mieć większą punktację niż 35%. Zaproponował, aby było to 60%, co uzasadnia specyfika terenu. Wskazuje, aby oceniać w tym obszarze tylko dwie podkategorie – wyburzenia i obiekty w bezpośredniej bliskości (300 lub 500 m) drogi.

Dzięki temu podkategorie społeczne skoncentrują się na tym, co jest ważne dla mieszkańców, tj. aby nie zostali wysiedleni i aby mogli mieszkać w godziwych warunkach. Należy również rozważyć, czy pewnych ważnych dla mieszkańców kwestii nie umieszczać w innych kategoriach, np. przyrodniczych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że dodawanie kolejnych podkategorii zmniejsza ich faktyczną wagę. Przygotowaniu kryteriów służą dyskusje podczas posiedzeń i informacje, które będą zebrane w formularzach.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Kryterium społeczne nie może mieć wagi 50-60%. Projektowanie współczesnej infrastruktury nie może opierać się na takiej dysproporcji. Trzy pozostałe elementy oceny, tj. kwestie ekonomiczne, techniczne i przyrodnicze, nie mogą być pomijane. Inwestycja nie powstanie, jeśli nie będzie efektywna ekonomicznie i jeśli będą kolizje przyrodnicze. W jego opinii kryteria społeczne i przyrodnicze są bardzo ważne, powinny mieć po 30% punktów. To pozwala na odpowiednie podkreślenie wagi kryteriów społecznych i przyrodniczych.

Zgodził się, że podkryteriów nie może być zbyt wiele i nie mogą się pokrywać, gdyż wówczas rozmywają one obraz całości. Podkreślił jednak, że ważna jest waga całej grupy podając jako przykład, że nie będzie różnicy pomiędzy 2 a 10 kryteriami ekonomicznymi, gdyż nie zmieni to ogólnego wyniku oceny.

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

Zwróciła uwagę, że dyrektor krakowskiego Oddziału GDDKiA sugerował wybór krótszego i tańszego wariantu ze względu na sytuację finansową Państwa. Jednak komitety apelują o poszerzenie obszaru analiz o węzły Morawica i Podtęże. Wtedy ocena społeczna będzie zasadna, bo tam są tereny o mniejszej gęstości zaludnienia. Jeżeli obszar analizy pozostaje bez zmian, to ocena kryterium społecznego nie może być postrzegana racjonalnie, gdyż w każdym przypadku będą wskazywane np. zabytki, szkoły czy też żłobki. W praktyce więc jedyne różnice między wariantami na obecnym obszarze analiz to kwestie logistyczne, transportowe i ekonomiczne. Kryterium społeczne mogłoby więc de facto być nieoceniane.

Justyna Piechnik, Komitet „Gmina Mogilany przeciw S7”

Poruszamy się w tak zabudowanym obszarze, że różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami w zakresie kryteriów społecznych będą niewielkie. Dopiero rozszerzenie obszaru analizy sprawi, że kryterium społeczne będzie faktycznie różnicowało ocenę poszczególnych wariantów.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Wedle jego wiedzy obszar analizy został powiększony.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Obszar analizy jest powiększony w stosunku do analizy sześciu wariantów przedstawionych w listopadzie 2025 r.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu, lekarz specjalista alergologii i pediatrii

Przedstawiła prezentację koncentrującą się wokół kwestii zdrowotnych. Obszar analizy nie został poszerzony o teren węzła Morawica. STEŚ nadal nie został poprawiony. Od 2022 r. mieszkańcy domagają się ominięcia Uzdrowiska Swoszowice, co dzieje się dopiero teraz. Poprosiła o aktualizację listy obszarów do bezwzględnego ominięcia. Przygotowana przez GDDKiA mapa nie ma niezbędnej legendy.

Poinformowała, że przewlekła obturacyjna choroba płuc to trzecia przyczyna zgonów w Polsce. Na ryzyko wystąpienia tej choroby wpływa ruch drogowy. Mieszkanie w pobliżu dróg zwiększa ryzyko astmy oskrzelowej, świszczącego oddechu, nieżyty nosa, chorób alergicznych, neurodegeneracyjnych, nowotworowych. Jest to również niekorzystne dla przebiegu ciąży, zwiększa ryzyko urodzenia dziecka z niską masą urodzeniową i przedwczesnego porodu. Nieracjonalne jest projektowanie drogi w bezpośredniej bliskości terenów mieszkalnych (poniżej 50 m od drogi). Przedstawiła szczegółowe dane statystyczne pokazujące jednoznacznie wzrost poziomu ryzyka wystąpienia poszczególnych chorób w związku z mieszkaniem w pobliżu głównych dróg.

Każda arteria komunikacyjna jest pewnym ryzykiem dla osób mieszkających w pobliżu. Mieszkanie w pobliżu dróg skraca długość życia. Minimalna odległość drogi od domów powinna wynosić 500 m i taki jest postulat strony społecznej. Wymaga to poszerzenia obszaru analizy. Bez tego nie jest możliwe zaprojektowanie drogi z poszanowaniem praw mieszkańców.

Zapytała, co przedstawia na mapie stanu realizacji dróg krajowych narysowana trasa S7 Kraków Myślenice?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że jest to mapa schematyczna. Pokazuje tylko powiązanie komunikacyjne, prosty odcinek będący schematem.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu, lekarz specjalista alergologii i pediatrii

Zwróciła uwagę, że taki schemat wprowadza w błąd. Przypomniała, że strona społeczna nie zgadza się na łącznik BDI, ta trasa może być poprowadzona inaczej, a zmiana rozporządzenia w tej sprawie jest możliwa.

Zapytała, ile tuneli drążonych poza aglomeracjami miejskimi jest obecnie użytkowanych w Polsce?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że sześć.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu, lekarz specjalista alergologii i pediatrii

IVIA planowała przeważnie siedem-osiem tuneli na odcinku 28 km. Zapytała, dlaczego IVIA planowała dla tego projektu tak dużo tuneli?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że decydujące były ukształtowanie terenu i gęstość zabudowy.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu, lekarz specjalista alergologii i pediatrii

W takim terenie jest niezwykle trudno poprowadzić nową drogę. Dodatkowe czynniki to kwestie geologiczne, związane m.in. z osuwiskami i wodami leczniczymi. Strona społeczna monitoruje działania GDDKiA i zwraca uwagę na możliwość wielu procesów sądowych i odwołań, gdyż proces przygotowania drogi narusza standardy prawa.

Zwróciła uwagę, że GDDKiA nie nanosi wszystkich terenów niezbędnych do ominięcia, m.in. nie włączono do tych obszarów jednego ze żłobków, choć informacje o takich terenach i obiektach przekazuje inwestorowi strona społeczna. Podkreśliła, że proces przygotowania trasy musi być transparentny. Stwierdziła, że być może w wyniku dokładnych analiz okaże się, że na tym terenie nie da się zbudować drogi ekspresowej. Zasadnym jest odpowiednio wczesne dojście do takiego wniosku, aby uniknąć zbędnego angażowania dalszych środków w ten projekt.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Smog akustyczny i zanieczyszczenia mają skrajnie negatywny wpływ. Szybka Kolej Aglomeracyjna generuje w okolicy ogromny hałas.

Zapytała, czy Zespół decyduje czy też opiniuje? Czy zarządzenie, w którym jest mowa o ustalaniu, zostanie poprawione?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Tak, zespół ma charakter opiniujący. Zarządzenie zostanie poprawione.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Zapytała, dlaczego w pracach Zespołu nie bierze udziału IVIA, skoro umowa z tą firmą cały czas obowiązuje i kto podjął decyzję o jej nieobecności w pracach Zespołu? Dlaczego GDDKiA realizuje zadania Wykonawcy?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA nie realizuje zadań Wykonawcy, Zespół został powołany niezależnie od prac firmy IVIA.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Zapytała, czy GDDKiA potwierdza, że program naprawczy został wdrożony z uwagi na błędy? Czy jest rozważane rozwiązanie umowy?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Tak, są nieprawidłowości. Dziś nie jest rozważane rozwiązanie umowy, projektant cały czas ma zobowiązania wynikające z realizacji umowy, związane m.in. z naprawą błędów.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Podkreśliła, że podczas prac Zespołu cały czas mowa jest o obszarze, którego mieszkańcy nie akceptują. Należy wrócić do wcześniejszego etapu prac. To trudny teren, gdzie nie ma miejsca na taką drogę, która będzie oddziaływała niekorzystnie na sąsiedztwo i narazi dziesiątki tysięcy ludzi na choroby cywilizacyjne, wspomniane przez dr Jagodę Kaszubę. Mieszkańcy nie zgadzają się na dalszą analizę tego obszaru.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że kwestie obszaru były omawiane. Istnieją narzędzia pozwalające na zmniejszenie negatywnego oddziaływania drogi, m.in. tunele.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Zapytała, czy GDDKiA płaci za udział naukowców w posiedzeniu?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Nie, nie są opłacani przez GDDKiA.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Odpowiedział, że udział przedstawicieli politechnik ma charakter społeczny.

Wioletta Filar-Figlarska, Stowarzyszenie Przyjaciół Uzdrowiska Swoszowice

Zapytała, dlaczego obszar strefy ochronnej B i C został jednak wyłączonej z analiz? Jaki argument zdecydował, skoro wcześniej GDDKiA nie zgadzała się na takie wyłączenie?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przeanalizowano szczegółowo ten teren oraz warianty, które poprowadzono w tym terenie. Zwrócono uwagę na skumulowane oddziaływanie DK7 i projektowanej linii kolejowej oraz konieczność ochrony Doliny Wilgi. Bardzo istotne były też argumenty strony społecznej, wskazujące na konieczność ochrony całej strefy uzdrowiskowej.

Małgorzata Kaliciak-Niedźwiedź, Stowarzyszenie dla Włosani

Przypomniała, że należy przeanalizować szerszy teren niż obszar między węzłami Skawina i Niepołomice. To teren szerszy niż obszar przebiegu wariantów A-F, te sześć wariantów poprowadzono jednak na bardzo wąskim pasie terenu. Strona społeczna nadal apeluje o poszerzenie obszaru analiz, bo dopiero poza terenem Skawina-Niepołomice jest luźniejsza zabudowa. Budowa drogi na gęsto zabudowanym terenie (ponad 500 mieszkańców na km²) to istotny wzrost kosztów społecznych, związanych m.in. z pogorszeniem stanu zdrowia. Droga wybudowana dalej (gdzie gęstość zaludnienia to 172 osoby na km²) nie wymagałaby kosztownych tuneli.

Budowa w gęsto zabudowanym terenie kosztownej, wymagającej tuneli trasy, to działanie nieracjonalne z punktu widzenia Państwa. Oszczędności na infrastrukturze mogą być przeznaczone dla szpitali powiatowych, które borykają się z brakiem pieniędzy.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Podkreślił, że nie ma kompetencji do proponowania rozwiązań projektowych ani do określania obszaru projektowania trasy. Jego rolą jest pomoc w przygotowaniu kryteriów.

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

Podkreśliła, że rozmowy na temat kryterium społecznego są niezasadne, dopóki nie zostanie poszerzony obszar analizy możliwych wariantów.

Zgłosiła wniosek, aby od kolejnego posiedzenia w pracach zespołu uczestniczył reprezentant firmy IVIA.

Zwróciła uwagę, że maszyna drążąca tunel jest tak duża, że niezbędne jest wyburzenie domów, aby ją ustawić.

Zapytał, dlaczego IVIA zaprojektowała tunel w lesie w Myślenicach? Maszyna drążąca musiałaby być wówczas ustawiona na osiedlu Dolne Przedmieście.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wyjaśnił, że maszyna drążąca ustawiana jest w pasie drogowym. Wyburzenia są dokonywane na potrzeby przyszłej drogi, a nie tylko pracy samej maszyny.

Wcześniejsze warianty, które nie są już rekomendowane przez GDDKiA, nie są przedmiotem dyskusji podczas dzisiejszego spotkania.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Podkreślił, że teren analiz nie został powiększony w stosunku do terenu poddanego analizie w ramach STEŚ. Rekomendowane warianty zostały wyprowadzone z węzłów Łagiewniki, Tuchowska, Blacharska – ale obszar analizy był i jest dokładnie ten sam.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Wyjaśnił, że obszar analizy wariantów został powiększony w stosunku do pierwotnie zaprezentowanych wariantów.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Strona społeczna uznawała, że eksperci zaangażowani w prace zespołu będą wypowiadać się na temat całego procesu. Jeżeli eksperci zgodnie ze słowami dr. Budzyńskiego będą odnosić się tylko do kryteriów, to nie spełnia to postulatów strony społecznej. Jeśli – jak twierdzi GDDKiA – obszar optymalny jest tożsamy z obszarem analiz wskazanym przez GDDKiA, to postulowane przez stronę społeczną poszerzenie obszaru nie będzie miało znaczenia, bo w wyniku dokładnej, powiększonej analizy i tak obszar wskazywany przez GDDKiA będzie wskazany jako optymalny.

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Podkreślił, że nie był i nie jest odpowiedzialny za wyznaczenie obszaru analizy wariantów.

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

Wyjaśnił, że budynki są wskazywane w buforze do 300 m bez podziału na przedziały po to, aby nie mnożyć liczby podkryteriów i koncentrować się na kwestiach istotnych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Członkowie zespołu będą mogli odnieść się do kryteriów w formularzach opinii. Omówił kwestię aktualizacji map obszarów wyłączonych, która jest prowadzona na bieżąco. Potwierdził, że legenda nie zgadza się z opisem, gdyż mapy są cały czas aktualizowane. Pokazał przykłady (Swoszowice, Skawina) modyfikacji obszarów wyłączonych z analizy.

W Bazie Danych wiele terenów oznaczonych jest jako zabudowa jednorodzinna luźna, podczas gdy w praktyce są to szeregowki lub bliźniaki czterolokalowe. Te informacje są poprawiane na bieżąco, weryfikujemy, czy tego rodzaju obszary nie powinny być wskazane jako wykluczone. Do pozyskania dokładnych informacji na temat uwarunkowań lokalnych służyć będą też spotkania z włodarzami.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Potwierdził, że Geoportal nie jest dobrym źródłem informacji. Poprosił o zamieszczanie przy publikacji map dodatkowo pliku z poligonami w formacie GeoJSON.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że jeśli będzie to technicznie możliwe, to takie informacje zostaną udostępnione.

Marcin Bergchauen, obserwator społeczny z Sieprawia, Gmina Siepraw

Poprosił o racjonalną i wyważoną dyskusję i powściągnięcie emocji przez przedstawicieli strony społecznej. Zwrócił uwagę, że wolność słowa nie oznacza prawa do niestosownego zachowania.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zwróciła uwagę, że na wcześniej zadane pytanie, czy GDDKiA oczekuje przesyłania danych o obszarach do wyłączenia, uzyskała odpowiedź, że nie, gdyż jest to zadanie projektanta. Teraz jednak pojawiają się informacje, że niektóre samorzady przesyłają informacje o obszarach wyłączonych i GDDKiA uwzględnia te dane. Zwróciła się w tej sytuacji z pytaniem, czy jeśli coś nie zostanie wskazane przez jakąś Gminę, to czy dany teren zostanie wyłączony i czy IVIA wykona te prace?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przesłanie listy obszarów wyłączonych ułatwia GDDKiA proces przygotowania materiałów. Pracownicy GDDKiA weryfikują dane z tego terenu. Zwrócił uwagę, że część budynków wskazywanych jako obszary wyłączone z powodu prowadzenia żłobka to placówki prywatne, które mogą nie mieć trwałego charakteru. Dlatego też każda taka placówka powinna być weryfikowana indywidualnie.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Wskazała, że w istocie więc materiały przesłane przez samorząd mają charakter uzupełniający i nie zastępują pracy GDDKiA.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że tak.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, czy GDDKiA ma listę obiektywnych kryteriów dla terenów i obiektów nanoszonych na mapę wyłączeń z analizy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że tak, taka lista została zaprezentowana przed I posiedzeniem zespołu.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, czy jest to stała lista czy też podlega zmianom.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że lista jest aktualizowana, w szczególności z uwagi na dane dotyczące zabudowy formalnie jednorodzinnej luźnej.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Poprosiła o przestanie zaktualizowanej listy członkom zespołu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował przekazanie tych informacji.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zwróciła uwagę, że szkoła jako obszar wykluczony nie może być wyburzona, droga może być jednak poprowadzona w jej pobliżu. Zapytała, czy są przypadki, że szkoła lub przedszkole zostają w bezpośrednim sąsiedztwie drogi? Ile jest takich przypadków?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Potwierdził, że są takie sytuacje. Stwierdził, że nie zna dokładnych danych w tym zakresie.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zwróciła uwagę, że placówki oświatowe nie powinny być w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej, szczególnie ze względu na wspomniane przez dr Kaszubę podczas dzisiejszego posiedzenia negatywne konsekwencje zdrowotne. Powinna zostać określona przez Zespół racjonalna bezwzględna minimalna odległość takich placówek od drogi.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Ze względu na te kwestie zostało zaproponowane kryterium buforu odległości 300 m. Dodał, że GDDKiA weźmie pod uwagę propozycję takiego warunku wskazującego bezwzględnie na minimalną dopuszczalną odległość.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zwróciła uwagę, że członkowie zespołu dostali mapy obszarów wyłączonej po południu dzień przed posiedzeniem, a materiały te są stale zmieniane, co wymaga ciągłej ich analizy i weryfikacji zmian przez przedstawicieli strony społecznej. Członkowie zespołu powinni dostać finalne, gotowe materiały.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował, że członkowie zespołu otrzymają listę obszarów dodanych do listy terenów wyłączonej.

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

Zapytała, na jakiej podstawie prawnej ustalono kryteria określające obszary wykluczone?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie ma ustaw określających takie kryteria. Ustala je inwestor w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie.

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

Stwierdziła, że w takiej sytuacji lista kryteriów jest otwarta i strona społeczna może zgłaszać propozycje obszarów do wyłączenia.

Poprosiła o doprecyzowanie kryterium zabudowy. Terminy „osiedle” czy „zabudowa szeregowa” są nieostre. Zwróciła uwagę, że zabudowa zwarta może składać się z domów jednorodzinnych, które są w bliskich odległościach od siebie, a zabudowa bliźniacza może być tylko zabudową gęstą.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zgodził się, że te kwestie nie są jednoznacznie określone. GDDKiA weryfikuje obszary zabudowy indywidualnie, aby dane wykorzystywane do analizy były obiektywne. Zwrócił uwagę na rozbieżności pomiędzy przepisami prawa a informacjami przedstawionymi w ogólnie dostępnych zbiorach danych.

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

Poprosiła o wpisanie kryteriów do listy obiektów wyłączonej.

Zapytała, który wariant spośród przygotowanych przez firmę IVIA i przedstawionych w listopadzie 2025 r. otrzymał najwyższą punktację?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie pamięta dokładnej punktacji. Zwrócił uwagę, że tamta ocena nie ma dziś praktycznego znaczenia.

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

Analiza wielokryterialna miała wskazać najlepsze warianty, które miały być dalej procedowane. Tak się jednak w 2025 r. nie stało, gdyż wykluczono warianty rozpoczynające się na węzłach Skawina i Południe. Zapytała, dlaczego te przebiegi zostały wyłączone z dalszych prac?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że decydująca była analiza możliwości połączenia S7 z autostradą w tych dwóch miejscach. Dodał, że warianty wschodnie zostały wyłączone przez projektanta w porozumieniu z GDDKiA ze względu na prognozowane niskie obciążenie ruchem.

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

Zapytała, czy jeśli na podstawie prac Zespołu zostaną wyznaczone kryteria, to czy najwyżej ocenione na ich podstawie warianty będą kierowane do dalszych prac?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA chce, aby analiza wielokryterialna przygotowana w oparciu o kryteria wypracowane przez Zespół wskazała najkorzystniejsze przebiegi S7.

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

Zwróciła uwagę, że jesteśmy w tym samym obszarze analizy, tj. od węzła Skawina na zachodzie. Jeśli opracowane przez Zespół kryteria wskażą na wariant rozpoczynający się na tym węźle, to czy on również zostanie wykluczony?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że nie. GDDKiA przeprowadziła dodatkową analizę i po weryfikacji stwierdzono, że jest możliwość połączenia S7 z A4 w ramach węzła Skawina.

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

Zapytała, czy do etapu dalszych, szczegółowych prac zostaną zakwalifikowane trzy najlepsze warianty, ocenione na podstawie analizy wielokryterialnej?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że tak, zastrzegając równocześnie, że sama liczba wariantów kierowanych do dalszych prac będzie też przedmiotem dyskusji w ramach Zespołu.

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

Zaproponowała, aby wyłączać takie przebiegi, które mają bardzo dużą liczbę wyburzeń, znacznie większą niż w przypadku innych przebiegów.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę, że takie warianty zostaną – właśnie z uwagi na dużą liczbę wyburzeń – nisko ocenione. Dodał, że z uwagi na zwiększenie zakresu obszarów wyłączonych liczba wariantów, które będą brane w ocenie, będzie mniejsza niż ponad 3 tysiące przebiegów zaproponowanych pierwotnie przez projektanta.

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

Wskazuje, że jeśli z jakiegoś powodu nie wszystkie warianty zostaną ocenione i nie zostaną wzięte pod uwagę wyniki ogólnej oceny zgodnie z kryteriami, to należy wziąć pod uwagę jako kryterium wyłączające maksymalną dopuszczalną liczbę wyburzeń. Wszystkie warianty z nadmiarową liczbą wyburzeń powinny być wykluczone (można np. ustalić jakiś próg liczby budynków). Zwróciła uwagę, że na wcześniejszym etapie pomimo wysokiej punktacji ok. 100 najlepszych wariantów nie zostało wziętych pod uwagę.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował, że wszystkie warianty, które będą technicznie możliwe do realizacji, zostaną poddane analizie wielokryterialnej. Nie zgodził się z uwagą, że najlepsze warianty nie zostały wzięte pod uwagę. Powtórzył, że warianty z dużą liczbą wyburzeń zostaną nisko ocenione w analizie wielokryterialnej.

Krzysztof Sierant, Stowarzyszenie Przyjaciół Dzielnicy X i Parku Rzeki Wilgi

Zapytał, dlaczego nie są brane pod uwagę pozwolenia na budowę, które są w toku i są odebrane? Gdzie w analizie są informacje pozyskane przez firmę IVIA na etapie inwentaryzacji terenu?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Dane pozyskane przez firmę IVIA mają różny poziom szczegółowości. Obecnie jest wstępny etap prac i informacje pobierane są z baz danych obiektów topograficznych. Informacje o pozwoleniach budowlanych będą pozyskiwane od władz samorządowych.

Ewa Rybak, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie " Dla Lusiny"

Zwróciła uwagę, że poprzedni protokół jest streszczeniem spotkania i wiele wypowiedzi nie zostało w nim uwzględnionych

Wskazała, że jako obszary do bezwzględnie ominięcia wskazano maszty telekomunikacyjne. Takie obiekty jednak można przenieść, a nie zaznaczono terenów, których naruszenie byłoby nieodwracalne, jak kopaliny wód siarczkowych. Podkreśliła, że pomimo deklaracji ominięcia stref B i C Uzdrowiska Swoszowice na południe i wschód od tego obszaru są nadal tereny, które należy wykluczyć.

Przypomniała, że firma IVIA i GDDKiA informowali w listopadzie i grudniu, że prognozy ruchu przewidują ruch na zakopiance w wysokości 70-80 tys. pojazdów. Zapytała przedstawicieli politechnik czy modelowanie ruchu jest związane z demografią?

dr inż. Marcin Budzyński, Politechnika Gdańska

Potwierdził, że tak.

Ewa Rybak, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie " Dla Lusiny"

Zapytała, na podstawie którego rocznika prognoz demograficznych GUS przygotowano informacje o prognozach ruchu. Wskazała, że to pytanie było zadane już wcześniej, gdyż slajd z taką prognozą był już uprzednio prezentowany przez GDDKiA. Odpowiedź na to pytanie GDDKiA przekazała wczoraj wskazując, że modelowanie zostało wykonane w Zintegrowanym Modelu Ruchu 4.0, który bazuje na prognozie demograficznej GUS z 2023 r. Podkreśliła, że w listopadzie 2025 r. GUS ogłosił nowy model, który zakłada spadek liczby mieszkańców o 9 mln osób w porównaniu do wcześniejszych modeli, na których bazowała GDDKiA. Model z 2023 r. zakładał znacznie większą liczbę podatników, kierowców i pasażerów.

Zapytała, dlaczego GDDKiA nie uwzględniła tego modelu. Opieranie się o starszy model powoduje sztuczne zwiększenie prognozy ruchu, przeskalowanie i przeszacowanie inwestycji. Należy zastanowić się, czy nowa droga jest w ogóle potrzebna. Strona społeczna jeszcze w styczniu prosiła GDDKiA o uwzględnienie nowych prognoz demograficznych.

Zwróciła uwagę, że procedowanie w oparciu o nieaktualne dane to świadome wprowadzanie organów decyzyjnych w błąd i naruszenie przepisów art. 7 i 77 Kodeksu Postępowania Administracyjnego.

Zapytała:

- kto z przedstawicieli GDDKiA w ostatnich dwóch tygodniach czytał STEŚ lub uwagi zgłoszone przez stronę społeczną,
- czy GDDKiA uważa, że model ruchu przygotowany w oparciu o zawyżone dane jest racjonalną podstawą do planowania wyburzeń,
- dlaczego GDDKiA mimo wniosku strony społecznej nie zaktualizowała Zintegrowanego Modelu Ruchu 4.0,
- jaki wpływ na wynik analizy wielokryterialnej będzie miał ten błąd,
- czy GDDKiA weźmie na siebie odpowiedzialność za ewentualną nieważność decyzji środowiskowej z tego powodu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Przypomniał, że STEŚ nie został jeszcze zakończony, a pewne prace rozpoczęły się od nowa w ramach tego Zespołu.

Elementy dokumentacji będą jeszcze kilkakrotnie aktualizowane na kolejnych etapach, gdyż takie są zasady projektowania.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Wyjaśnił, że GDDKiA ma obowiązek pracowania na ogólnych modelach ruchu, które są przygotowywane przez inne instytucje. Celem tych modeli jest prognozowanie ruchu różnego rodzaju, m.in. drogowego czy kolejowego.

Zintegrowany Model Ruchu przygotowuje Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zawiera on w sobie różne inwestycje, pomiary ruchu, badania mobilności. GDDKiA bazowała na modelu czwartym, nowy model dopiero powstanie w oparciu m.in. o nowy GPR.

Zintegrowany Model Ruchu bierze pod uwagę zarówno kwestie demograficzne, jak i kwestie zmian w przemieszczaniu się (np. pomiędzy podróżami samochodami i pociągami). Pozwala na przygotowanie prognoz ruchu dla różnych wariantów i w różnych perspektywach czasowych.

GPR odnosi się do przeszłości, pokazuje, ile pojazdów przejeżdża średniorocznie przez dany odcinek, ale nie pokazuje skąd i dokąd jadą pojazdy. Zobrazować to pozwala Flow Bundle. Analiza i Prognoza Ruchu odnosi się do przyszłości ruchu, czyli perspektyw, na które planujemy drogi (20 i 30 lat).

Flow Bundle pozwala na pokazanie, w jakich kierunkach jadą samochody – ale macierz tych kierunków wynika ze Zintegrowanego Modelu Ruchu.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował, że jeżeli GDDKiA otrzyma z CUPT nowy model ruchu (5.0), to wtedy dane zostaną zaktualizowane. Podobnie postąpimy, gdy dostępny będzie GPR 2030.

Ewa Rybak, Stowarzyszenie „Piąty Wymiar” i Stowarzyszenie " Dla Lusiny"

Zwróciła uwagę, że certyfikacja narzędzia nie zwalnia inwestora z obowiązku zasilania go nowymi danymi. Wyraziła opinię, że prognozy demograficznie nie wskazują na potrzebę budowy nowej drogi ekspresowej, być może wystarczająca byłaby droga wojewódzka. Poprosiła o pilną aktualizację danych uwzględniających zmiany prognoz demograficznych.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA zwróci się z taką prośbą do CUPT, który odpowiada za przygotowanie Zintegrowanego Modelu Ruchu. Każdy zarządca ruchu musi posługiwać się tym samym modelem. Bez nowego modelu GDDKiA nie ma podstaw do wprowadzenia zmian, każdy zarządca musi opierać się o aktualny ZPR. Wyjaśnił, że CUPT podlega prawdopodobnie Ministrowi Rozwoju.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

GDDKiA przygotowuje GPR, który nie określa kierunków ruchu. Kwestia kierunków ruchu wynika z modelu ZPR. GDDKiA posługuje się modelem grawitacyjnym i oblicza na GPR średni dobowy ruch roczny. Uznaje, że pomiar ruchu nie jest wykonywany w sposób ciągły, a w pewnych przedziałach czasowych. Takie wyniki pomiaru są następnie ekstrapolowane.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zwrócił uwagę, że takie podejście jest znaczącym uproszczeniem. Badania nie są prowadzone w przedziale 24-godzinny, są prowadzone w różnych dniach, w różnych porach, w różnych okresach roku, tak, aby średnia była jak najbardziej miarodajna. Dodatkowo GDDKiA dysponuje punktami stałego pomiaru ruchu.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Zwrócił uwagę, że model grawitacyjny jest dobry dla dróg lokalnych, jednak w przypadku dróg krajowych jego problemem jest nieuwzględnienie ruchu tranzytowego.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Badanie ruchu prowadzone jest w danym przekroju. GDDKiA opiera się o wiele danych, m.in. obserwacje przekroju drogi (analiza materiału wideo), stacje stałego pomiaru ruchu (pętle indukcyjne), dane Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Granicznej i innych służb. Te dane służą następnie do określenia średniodobowego ruchu. Przyszłe drogi projektowane są na 50 godzinę (50 w kolejności malejącej godzina w zakresie natężenia ruchu). Wszyscy zarządcy dróg powinni robić pomiary ruchu, GDDKiA ma dane z zarządu dróg wojewódzkich i zarządów dróg powiatowych, czeka na pozostałe dane.

Arkadiusz Śnieżek, S7 dla mieszkańców

Uznaje, że GDDKiA prowadzi pomiar ilościowy, a nie jakościowy. Wskazuje, że przygotowane przez niego dane są zbieżne z danymi wskazanymi przez GDDKiA w GPR. Prowadzony przez niego pomiar pozwala na wyodrębnienie ruchu lokalnego, czego nie robi GDDKiA. Budowa nowej drogi w pobliżu DK7 nie odciążą zakopianki. Dysponuje symulacjami wskazującymi, że budowa nowej drogi w pobliżu Skawiny lub nieco dalej na wschód w niewielkim stopniu odciążą zakopiankę. Równocześnie Kraków w

perspektywie 20 lat będzie potrzebował kolejnej obwodnicy, m.in. ze względu na plany urbanizacji terenów na wschód od miasta.

Tomasz Stańczak, Dyrektor Departamentu Strategii i Studiów GDDKiA

Dane, którymi dysponuje pan Śnieżek, mogą posłużyć do aktualizacji macierzy ruchu. Za ten obszar odpowiada CUPT. Wyraził gotowość organizacji spotkania w tej sprawie. GDDKiA przygotowała model ruchu dla Krakowa i okolic w taki sposób, aby jak najwierniej odwzorować kierunki poruszania się pojazdów.

Marek Thier, Małopolska Izba Rolnicza w Krakowie

Wskazał, że dane dotyczące ruchu zmieniają się, kiedy zostanie uruchomiony węzeł Mistrzejowice.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że dane GDDKiA biorą pod uwagę otwarcie węzła Mistrzejowice.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, ile czasu będą mieć członkowie zespołu na odniesienie się do skorygowanych obszarów wykluczonych z analizy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA chce zaktualizować mapy obszarów wykluczonych niemal w całości do końca maja.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Oznacza to, że członkowie zespołu będą mieli czas na formułowanie wniosków od końca maja do 24 czerwca. Jeżeli analizy zostaną przekazane na początku czerwca, to członkowie zespołu będą mieć niewiele czasu na odniesienie się do nich.

Zapytała, czy GDDKiA oczekuje od gmin przedstawienia obszarów wykluczonych? Jest to niespójne z wcześniejszymi informacjami wskazującymi, że jest to zadanie firmy IVIA.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Prace wykonywane przez firmę IVIA będą toczyły się równoległe do spotkań GDDKiA z władzami gmin i pozyskiwaniem informacji od nich. Celem jest przygotowanie jak najdokładniejszego materiału.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Poprosiła o jak najszybsze udostępnienie zaktualizowanej listy obiektów, które powinny być omijane. Na tej podstawie gminy będą mogły przygotować odpowiednie wykazy.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zadeklarował przekazanie takiej listy zastrzegając przy tym, że lista nie jest zamknięta. To, że Gmina przedstawi taką listę, nie oznacza, że GDDKiA w analogiczny sposób zaklasyfikuje te obiekty.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, na jakim terenie będą poprowadzone warianty poddane ocenie w ramach analizy wielokryterialnej.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Odpowiedział, że będzie to teren między węzłami Skawina i Niepołomice.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Zapytała, w jaki sposób będą analizowane formularze opinii i w jaki sposób będą wyciągane wnioski z pozyskanych danych?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Na przyszłym posiedzeniu będzie przedstawiona propozycja formularza opinii. GDDKiA będzie przetwarzać dane zamieszczone w formularzach.

Gabriela Piwowarczyk, obserwator społeczny z Zakliczyna, Gmina Siepraw

Poprosiła o przedstawienie na III posiedzeniu prezentacji wskazującej na przyczyny wyłączenia węzła Morawica oraz informacje o terminie i przebiegu Rady Technicznej, która zdecydowała o wyłączeniu tego węzła.

Mieczysław Lackowski, Skawińska Koalicja Stowarzyszeń

Na autostradzie A4 w pobliżu Skawiny ruch ma poziom prawie 100 tys. samochodów. Poprosił o odpowiedź na kolejnym posiedzeniu o informację, czy w perspektywie 2032 r. będzie połączenie autostrady A4 z obwodnicą Skawiny.

Jagoda Kaszuba, Komitet Dolina Wilgi bez Betonu, lekarz specjalista alergologii i pediatrii

Poinformowała o prowadzonym właśnie proteście na węźle Kraków Południe. Zapytała, kiedy zostanie poszerzona autostrada A4, tj. południowa obwodnica Krakowa, na której codziennie są korki?

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

GDDKiA przedstawi te informacje na przyszłym spotkaniu.

Grzegorz Miąsko, Stowarzyszenie „RatujMY Dolinę Wilgi”

Przekazywanie zaktualizowanych map co 2 tygodnie jest nieracjonalne. Powoduje konieczność ich porównywania, co jest czasochłonne i niezasadne. Po raz kolejny proponuje odłożenie dalszych posiedzeń do czasu pełnej aktualizacji map.

Tomasz Kwieciński, Radca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

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

Spotkanie zakończyło się o 16:10.

Protokół sporządził: Kacper Michna, GDDKiA O/Kraków