



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.134.2025

Warszawa, 02 stycznia 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13649 Posła na Sejm RP pana Dominika Jaśkowca z dnia 25 listopada br., dotyczącą problematyki przygotowania i realizacji zadania budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Problematyka rozwoju sieci drogowej oraz układu dróg rejonu Małopolski, ze szczególnym uwzględnieniem rejonu miasta Krakowa stanowi przedmiot analiz i prac, zarówno ze strony Ministerstwa Infrastruktury jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKIA). Kluczowe znaczenie w powyższym kontekście ma droga ekspresowa S7, która stanowi połączenie między północą a południem Polski i jest już w dużej części w eksploatacji. Na bieżąco oddawane są nowe fragmenty tej trasy, a kolejne odcinki są w trakcie realizacji. Odcinek zlokalizowany pomiędzy Krakowem a Myślenicami stanowi ostatnią lukę w zapewnieniu połączenia drogowego o wysokich parametrach technicznych. Istniejąca obecnie droga krajowa nr 7 na tym odcinku jest jedyną drogą wyjazdową na południe z metropolii krakowskiej o przekroju 2x2. Skupia ona w sobie ruch o charakterze lokalnym, aglomeracyjnym, regionalnym oraz tranzytowym, jak również turystycznym. Sytuacja ta ulegnie w przyszłości dodatkowej zmianie w kontekście realizacji drogi ekspresowej S52, która będzie łączyła się z ciągiem krajowej „siódemki”, tym samym dociążając ją ruchem pojazdów. Pragnę przypomnieć, że prowadzone są również działania w celu przygotowania realizacji dwujezdniowej drogi krajowej nr 7 na odcinku od Rabki do Chyżnego. W związku z powyższym podjęte zostały działania w celu rozpoczęcia procesu przygotowawczego dla zadania budowy drogi szybkiego ruchu na południe od Krakowa do Myślenic.

Obecnie, dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice prowadzony jest standardowy proces rozpoznania możliwości nowego przebiegu drogi krajowej o parametrach drogi ekspresowej. Działania te prowadzi GDDKiA oddział w Krakowie, tak jak to się dzieje dla każdej innej inwestycji w kraju (w zależności od województwa, odpowiedni Oddział). Procedury i praktyki stosowane w tym zakresie przez GDDKiA są takie same dla każdej inwestycji, od wielu lat. Działania te są zgodne i opierają się o obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa jak również wypracowane w toku lat doświadczeń dobre praktyki. Uwzględniają one również spotkania ze społeczeństwem w ramach tzw. akcji informacyjnych. Działania te są formą spotkań z mieszkańcami oraz samorządami mającymi na celu przedstawienie proponowanych rozwiązań oraz zebranie opinii. Nie są wymagane przepisami prawa, ale w praktyce są już standardem stosowanym przez GDDKiA we wszystkich realizowanych inwestycjach, również w przypadku drogi S7. Podkreślić należy, że w przedmiotowym przypadku działania te zostały podjęte i są realizowane od początku procesu inwestycyjnego dla drogi S7. Już na etapie prac w stadium studium korytarzowego, które ze swej istoty i charakteru jest opracowaniem o bardzo dużej ogólności, społeczność lokalna została włączona w proces poprzez udostępnienie opracowanych materiałów i ich wyników oraz umożliwienie zaprezentowania swojego stanowiska.

Należy jasno wskazać, że konsultacje publiczne, na które powołuje się wiele osób i które są wymogiem prawa, są prowadzone na późniejszym etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przez właściwy organ w tym przypadku Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska. Natomiast teraz jesteśmy na wcześniejszym etapie, który nie skutkuje jeszcze wyznaczeniem ewentualnego przebiegu drogi.

W trakcie ww. spotkań ze społeczeństwem (akcji informacyjnej), które prowadzone są przez przedstawicieli krakowskiego oddziału GDDKiA i firmy projektowej, która przygotowała propozycje przebiegu nowej S7, prezentowane są propozycje przebiegu przyszłej drogi, a jednocześnie zbierane są uwagi i sugestie mieszkańców. Po I turze spotkań projektanci ponownie analizują przygotowane pierwotnie propozycje przebiegów, mając na uwadze wszystkie złożone lub wysłane ankiety. Przed II turą spotkań możliwe są różne scenariusze, w tym korekta pierwotnych propozycji albo powstanie nowych. Jest to normalny proces projektowy, prowadzony przez GDDKiA. Ministerstwo jest na bieżąco informowane o postępach prowadzonego procesu, natomiast nie uczestniczy w każdym spotkaniu organizowanym przez Oddziały GDDKiA. GDDKiA jest właściwą instytucją do realizacji tego merytorycznego etapu procesu inwestycyjnego.

Odnosząc się do kwestii umożliwienia przedstawienia i uwzględnienia ewentualnego wspólnego stanowiska władz lokalnych na kwestię planowanie realizacji i możliwego przebiegu drogi szybkiego ruchu w tym rejonie pragnę przypomnieć, że na etapie studium korytarzowego, z inicjatywy i pod patronatem Prezydenta Miasta Krakowa powstał dedykowany zespół, którego celem było właśnie wypracowanie wspólnego

i spójnego stanowiska samorządów lokalnych względem zaprezentowanych rozwiązań oraz przedstawienie samorządowej propozycji. Niestety do przedmiotowego nigdy nie doszło i takie wspólne stanowisko, przedstawiające kompromisowe rozwiązanie, które zyskało by aprobatę i akcept przynajmniej większości lokalnych samorządów nie zostało sformułowane i przekazane. Przedmiotowe wynika m.in. z faktu, że często poszczególne samorzady woj. małopolskiego mają odrębne priorytety w zakresie zapatrywań na rozwój swoich terenów a co za tym idzie preferencje i zdanie w zakresie wskazania wariantu przebiegu drogi najbardziej optymalnego. Jednocześnie wskazują, że jeżeli takie stanowisko zostanie przedstawione w ramach obecnych działań zostanie potraktowane z należytą powagą i poddane analizie i weryfikacji.

Odnosząc się do kwestii przedstawionych obecnie społeczeństwu propozycji wariantów przebiegu drogi S7 należy wskazać, że są one wynikiem długotrwałego procesu projektowego, w ramach którego przeanalizowano szereg czynników, okoliczności i kryteriów, które muszą zostać wzięte pod uwagę przy określaniu możliwych wariantów przebiegu przedmiotowej drogi. Są to czynniki zarówno o charakterze technicznym, społecznym jak również środowiskowym. Wszystkie one mają wpływ i są brane pod uwagę a przedstawione propozycje są niejako wypadkowym wynikiem ważenia tych kryteriów i próbą pogodzenia często sprzecznych interesów i uwarunkowań. W tym miejscu informuję, że kwestia ewentualnego oddziaływania opracowanych wariantów przebiegu drogi na szeroko rozumiane środowisko naturalne, w tym na formy jego ochrony jak również ewentualne kolizje z terenami o szczególnej charakterystyce jak np. uzdrowiska, podlegają bardzo szczegółowym analizom w ramach opracowywanej dokumentacji, w tym w szczególności raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Wszelkie te kwestie są badane i poddawane weryfikacji oraz ocenie, jak również porównywane ze sobą w ramach analizy wielokryterialnej. Oczywiście dochowywane są także wszelkie ograniczenia czy też zobowiązania wynikające z obowiązujących przepisów prawa, a dotyczących możliwości realizacji inwestycji drogowych na określonych terenach podlegających ochronie w oparciu o odrębne uregulowania. Wszystkie te kwestie są na etapie właśnie prowadzonych prac identyfikowane i uwzględniane.

W zakresie opracowania i rozpatrywania wariantów oddalonych od miasta Krakowa tzw. dalekich wariantów zachodnich oraz wschodnich przebiegu drogi S7 informuję, że były one jak najbardziej rozpatrywane i szczegółowo analizowane przez GDDKiA, a u podstaw ich negatywnej oceny leżą kwestie prognozowanych natężeń i rozkładu ruchu na sieci drogowej z uwzględnieniem powstania drogi S7. Należy bowiem wskazać, że kwestia ta jest jedną z podstawowych przesłanek w zakresie planowania, projektowania i realizacji nowych elementów układu sieci dróg szybkiego ruchu, czy też dróg jako takich. Co do zasady drogi powinny być planowane i realizowane w takim kształcie, układzie i położeniu, aby realizowały obecne oraz prognozowane rozkłady potoków ruchu, w sposób najbardziej efektywny.

Ponownie wskazuję i podkreślam, że obecnie prowadzone działania w postaci spotkań ze społeczeństwem mają na celu zebranie uwag i opinii, ich szczegółową analizę i w możliwym zakresie uwzględnienie, w tym także w formie np. korekty przebiegu lub rozwiązań technicznych opracowanych wariantów drogi S7. Żaden z tych scenariuszy na obecnym etapie procesu inwestycyjnego nie jest wykluczony. Naszym celem jest bowiem wypracowanie rozwiązania, które w możliwie w jak największym stopniu pogodzi interesy różnych stron, przy zachowaniu celu nadrzędnego, jakim jest poprawa bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej dla regionu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu