



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.135.2025

Warszawa, 02 stycznia 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 28 listopada br. skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazana została interpelacji Pani Poseł Aleksandry Kot dotycząca problematyki przygotowania i realizacji zadania budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice – interpelacja nr 13833, 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 eksploatowana. 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.

Należy podkreślić, że dla przedmiotowego zadania prowadzony jest standardowy proces inwestycyjny, w ramach którego prowadzone są działania związane z rozpoznaniem możliwości nowego przebiegu drogi krajowej o parametrach drogi ekspresowej. Dla przedmiotowego zadania w marcu 2024 r. zawarta została umowa. Zadaniem wykonawcy jest poszukiwanie optymalnego przebiegu drogi ekspresowej. Przygotowanie STEŚ będzie procesem wieloletnim. W tym czasie będą organizowane spotkania informacyjne dla mieszkańców, którzy będą mogli przedstawić swoje pomysły, sugestie, wątpliwości i uwagi dotyczące przebiegu nowej drogi. Liczymy w tym względzie na konstruktywne rozmowy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Zdajemy sobie sprawę, że jest to trudna i budząca duże emocje inwestycja.

Obecnie realizowany jest etap prac przygotowawczych w stadium studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) w ramach, których analizowane są możliwe warianty przebiegu drogi. Kolejnym etapem jest wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (DŚU). Ważne w tym zakresie jest to, że we wniosku tym wskazane zostaną przynajmniej 3 możliwe, alternatywne warianty przebiegu przedmiotowej drogi, z których jeden będzie rekomendowany, co nie oznacza, że dla takiego wariantu wydana zostanie decyzją DŚU. Przedmiotowe stanowi przedmiot i zakres odrębnej i wyłącznej kompetencji właściwego organu, w tym przypadku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, który przedmiotową decyzję wyda po przeprowadzenia postępowania administracyjnego.

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 zupełnie 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.

Odnosząc się do problematyki współpracy Ministerstwa oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) z jednostkami samorządu terytorialnego czy też szerzej do kwestii włączenia społeczeństwa w prowadzony proces informuję, że takie działania są standardem realizowanym przez GDDKiA przy każdej nowej inwestycji. 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. Spotkania te są formą uzgodnień, która nie jest wymagana 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 realizacji 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.

W tym kontekście należy odnieść się także do pojawiających się postulatów obejmujących rozbudowę istniejącej zakopianki czy też realizacji drogi ekspresowej w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 7. Kwestia ta oczywiście stanowiła przedmiot szczegółowych analiz w ramach dotychczas przeprowadzonych prac przygotowawczych. Ich wynikiem jest konstatacja, że z punktu widzenia czysto technicznego możliwe byłoby zaadaptowanie starej zakopianki do standardu drogi ekspresowej, to jednak w praktyce wiązałyby się z koniecznością poniesienia ogromnych kosztów, przede wszystkim o charakterze społecznym. Dziś zakopianka w Krakowie to dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Ruch w tym miejscu jest tak duży, że poza dobudowaniem trzeciego pasa trzeba by też zbudować po obu stronach zakopianki dodatkowe drogi dla ruchu lokalnego. Mielibyśmy więc w tym miejscu 10 pasów ruchu. Już kilometr na południe od Krakowa zaczynają się ostre zakręty, które musiałyby zostać "wyprostowane", co oczywiście odbyłoby się kosztem okolicznej zabudowy. Dostosowanie zakopianki do standardu drogi ekspresowej między Krakowem a Głogoczowem to nie byłoby tylko dobudowanie trzeciego pasa ruchu. Ta droga jest zbyt kręta i ma zbyt ostre podjazdy, co oznaczałoby bardzo dużą ingerencję w teren sąsiadujący z drogą krajową.

Naszym celem zawsze jest możliwie najmniejsza ingerencja w okoliczną zabudowę, a wyburzenia są zawsze ostatecznością. Rozbudowa starej zakopianki do standardu drogi ekspresowej stoi z tym w zupełnej sprzeczności. Stąd prowadzone są wstępne analizy przebiegu nowego odcinka drogi, które zapewnią spójność sieci dróg ekspresowych na południe od Krakowa.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu