



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.140.2025

Warszawa, 02 stycznia 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13887 Poseł na Sejm RP pani Doroty Marek z dnia 2 grudnia br. dotycząca problematyki przygotowania i realizacji zadania polegającego na budowie 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 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 Dyрекcyjną Ochrony Środowiska. Natomiast teraz jesteśmy na wcześniejszym etapie, który nie skutkuje jeszcze wyznaczeniem ewentualnego przebiegu drogi. W trakcie ww. spotkań ze społeczeństwem (akcji informacyjnej), prowadzonych 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.

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. Wskazane powyżej kryteria uwzględniają w swoim zakresie szereg bardziej szczegółowych podkryteriów i uwarunkowań. W ramach kryterium środowiskowego rozpatrywane jest m.in. oddziaływanie drogi na wszystkie elementy środowiska a więc zarówno na faunę czy florę ale także na człowieka, który jest jego częścią. W ramach kryterium technicznego pod uwagę brane są kwestie możliwych rozwiązań technicznych i inżynierskich w korelacji z istniejącym ukształtowaniem terenu czy też kwestie istniejących i prognozowanych natężeń ruchu. Kryterium społeczne swoim zakresem obejmuje m. in. takie kwestie jak oddziaływanie drogi w zakresie zajętości terenu i z tym związane ewentualna konieczność pozyskania nieruchomości, akceptacja społeczna dla inwestycji, lokalne uwarunkowania urbanizacyjne itp. Wszystkie te kwestie są bardzo szczegółowo badane, analizowane i weryfikowane w trakcie prowadzonego procesu przygotowawczego i mają wpływ na kształt opracowywanych wariantów przebiegu drogi jak również na wyniki analizy wielokryterialnej, w ramach której wszystkie warianty porównywane są z taką samą szczegółowością i w oparciu o te same czynniki różnicujące (kryteria).

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

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.