



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.145.2025

Warszawa, 04 marca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14285 Posła na Sejm RP pana Władysława Kurowskiego i grupy posłów z dnia 22 grudnia 2025 r., przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Problematyka rozwoju sieci drogowej oraz układu dróg rejonu Małopolski 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 w kierunku Myślenic.

Dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice prowadzony jest standardowy proces rozpoznania możliwości nowego przebiegu drogi krajowej o parametrach drogi ekspresowej. Procedury i praktyki stosowane w tym zakresie przez GDDKiA są takie same dla każdej inwestycji, a działania te są zgodne i opierają się o obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa jak również doświadczenie i wypracowane dobre praktyki.

W ramach tego procesu przeprowadzone zostały prace i analizy, których wynikiem było przedstawienie wstępnej propozycji możliwych wariantów poprowadzenia przedmiotowej drogi. Zostały one poddane akcji informacyjnej, w ramach której opracowana dokumentacja została udostępniona opinii publicznej oraz przeprowadzone zostały działania informacyjne o prowadzonych pracach, jak również zorganizowane zostały spotkania z przedstawicielami Inwestora zadania (GDDKiA) oraz biura projektowego, w ramach których każda zainteresowana osoba i każdy zainteresowany podmiot mógł zarówno uzyskać informacje o inwestycji, jak również wyrazić swoje zdanie, zgłosić wniosek czy też uwagę. Celem tych działań było zebranie możliwie najszerszego spektrum opinii i informacji od społeczności lokalnej nt. przedstawionej propozycji oraz ich ewentualne uwzględnienie w dalszych pracach.

W tym miejscu należy podkreślić, że przyjęty sposób procedowania i prowadzenia dotychczasowych działań dla drogi S7 jest standardową procedurą prowadzenia procesu inwestycyjnego realizowaną z sukcesem przez GDDKiA od wielu lat. GDDKiA jako centralny organ administracji rządowej w zakresie dróg krajowych, ich zarządca, a jednocześnie inwestor zadań na sieci dróg krajowych posiada wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu procesów inwestycyjnych związanych z realizacją inwestycji na sieci dróg krajowych, w tym realizacji nowych dróg szybkiego ruchu, a więc autostrad i dróg ekspresowych. Wyrazem i przykładem tego są liczne zadania z sukcesem zrealizowane, zakończone i oddane do użytkowania, realizowana w ramach kolejnych edycji programów wieloletnich w zakresie infrastruktury drogowej, dzięki którym zdefiniowana sieć autostrad i dróg ekspresowych z każdym rokiem rośnie. Na terenie Małopolski przykładem takich inwestycji mogą być zadania na ciągu drogi ekspresowej S7, autostrady A4 czy obwodnice Dąbrowy Tarnowskiej, Skawiny, Chełmca i Nowego Sącza oraz obecnie realizowane obwodnice Oświęcimia czy Zabierzowa. W realizacji kolejnych zadań GDDKiA opiera się i wykorzystuje dotychczasowe doświadczenia oraz stosuje wypracowane dobre praktyki, których elementem jest właśnie przeprowadzanie akcji informacyjnych już na wczesnych etapach procesu inwestycyjnego.

Mając na uwadze szeroki odzew społeczności lokalnej, w tym w szczególności samorządów i mieszkańców, w ramach którego złożonych zostało kilkadziesiąt tysięcy uwag i wniosków, które jednoznacznie wskazują na negatywną ocenę zaprezentowanych propozycji przebiegów poprowadzenia drogi szybkiego ruchu na południe od Krakowa, podjęta została decyzja o wdrożeniu szczególnego rozwiązania,

którego elementami będzie: przeniesienie prowadzenia procesu inwestycyjnego dla zadania do Centrali GDDKiA oraz powołanie przez GDDKiA dedykowanego zespołu, który zajmie się opracowaniem nowych propozycji przebiegu drogi ekspresowej S7. W skład zespołu mają wejść przedstawiciele środowiska naukowego, eksperci i inżynierowie, ale również przedstawiciele samorządów i mieszkańców gmin, przez które potencjalnie może przebiegać nowa droga. Tak duże zainteresowanie ze strony przedstawicieli społeczności lokalnej, w tym także wydźwięk i zakres przedstawionych uwag i wniosków pokazały, że niezbędna jest zmiana podejścia i przyjętej formuły rozmów i dialogu z udziałem władz samorządowych oraz strony społecznej. Przyjęcie takiej ścieżki postępowania jest wyrazem odpowiedzialności za prowadzony proces inwestycyjny i jego ostateczny sukces jak również stanowi dowód wsłuchiwania się i liczenia z głosem społeczeństwa, jego opiniami i ocenami. Pierwsze posiedzenie wskazanego powyżej Zespołu zaplanowane zostało w marcu br.

W zakresie opracowania i rozpatrywania wariantów oddalonych od miasta Krakowa tzw. dalekich wariantów zachodnich oraz wschodnich przebiegu drogi S7 informuję, że były one rozpatrywane i szczegółowo analizowane przez GDDKiA w ramach dotychczas zrealizowanych prac. 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.

Pragnę zapewnić, że celem zarówno dotychczasowych jak i obecnych działań jest 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