



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.25.2026

Warszawa, 25 marca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3141 Posła na Sejm RP pana Władysława Kurowskiego z 20 lutego br. 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.

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.

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. 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.

To GDDKiA realizuje zadania wynikające z przepisów prawa i czyni to w oparciu o nie, z zachowaniem obowiązków wynikających z tych przepisów. To GDDKiA jest stroną wszelkich stosunków prawnych w ramach, których realizowane są działania będące elementem procesu inwestycyjnego, w tym umów z podmiotami trzecimi, biurami projektowymi, wykonawcami robót etc. Należy zatem wskazać odnosząc się do pytań Pana Posła dotyczących statusu formalno-prawnego dokumentacji dotychczas opracowanej dla drogi S7 jak również statusu umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej, że kwestie te leżą w gestii i należą do kompetencji i właściwości GDDKiA.

Odnosząc się do kwestii przeniesienia prowadzenia procesu inwestycyjnego do Centrali GDDKiA należy wskazać, że 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 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 wsłuchiwanie się i liczenia z głosem społeczeństwa, jego opiniami i ocenami. Pierwsze posiedzenie wskazanego powyżej Zespołu odbyło się 12 marca br. Podczas posiedzenia przedstawione i omówione zostały kwestie organizacyjne dotyczące zasad pracy Zespołu a kolejne posiedzenie planowane jest na 25 marca br.

Dodatkowo wskazuję, że zgodnie z uwarunkowaniami wskazanymi powyżej inwestorem zadań na sieci dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który działa przy pomocy struktury organizacyjnej w postaci Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w tym Centrali i terenowych oddziałów. Realizacja działań może być przez Generalnego Dyrektora zlecana poszczególnym terenowym oddziałom zgodnie z ich terytorialnym obszarem działania, ale również może być przekazywana innym oddziałom lub Centrali, co w dotychczasowej praktyce było już niejednokrotnie praktykowane. Działanie takie oparte jest na wewnętrznych regulacjach GDDKiA.

Odnosząc się do kwestii harmonogramu prac dla zadania budowy drogi ekspresowej S7 informuję, że zadanie polegające na budowie drogi ekspresowej S7 na południe od Krakowa (odc. Kraków – Myślenice) znajduje się na początkowym etapie procesu inwestycyjnego związanego z określeniem możliwych przebiegów drogi. Od obecnego momentu do rzeczowej realizacji zadania upłynie prawdopodobnie kilka lat, a w międzyczasie uzyskiwane będą wymagane decyzje administracyjne i opinie, w tym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), który to proces jak pokazuje doświadczenie i praktyka jest procesem czasochłonnym i skomplikowanym. Dlatego też określony w chwili obecnej harmonogram realizacji drogi S7 ma charakter przybliżony i uzależniony jest od przebiegu kolejnych elementów/etapów procesu inwestycyjnego. Zgodnie z obecnymi założeniami planuje się następujący harmonogram realizacji we wskazanym okresie:

- złożenie wniosku o decyzję DŚU – 07.2028 r.,
- uzyskanie decyzji DŚU – 07.2030 r.

Należy spodziewać, że z uwagi na duże zainteresowanie społeczne przebiegiem tych analiz, możliwe jest wydłużenie okresu prowadzonych prac, szczególnie że mając na uwadze szeroki odzew społeczności lokalnej, w tym w szczególności samorządów i mieszkańców, 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. 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.

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