



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.30.2026

Warszawa, 15 kwietnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji poselskiej nr 15645 Posła na Sejm RP, pana Andrzeja Guta-Mostowego, przedstawiam poniżej odpowiedź w sprawie.

Zadanie inwestycyjne dot. budowy obwodnicy Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 znajduje się obecnie na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) w ramach postępowania prowadzonego przez Wójta Gminy Nowy Targ. Termin załatwienia sprawy został przedłużony do 30 czerwca br. zgodnie z treścią obwieszczenia -zawiadomienia Wójta Gminy Nowy Targ z 27 lutego br. (sygn. OSR.6220.9.2025).

Należy zauważyć, że inwestor zadania, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) została zobowiązana w trwającym postępowaniu administracyjnym do szczegółowego odniesienia się do wszystkich uwag, postulatów i propozycji technicznych zawartych w Rezolucji nr 9/XXV/2025 Rady Powiatu Nowotarskiego z dnia 29 stycznia 2026 r. w sprawie poparcia budowy południowej obwodnicy Nowego Targu w rezerwie terenu wyznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego NOWY TARG 26 (RÓWNIA SZAFLARSKA) z uwzględnieniem uwag Zarządu Powiatu Nowotarskiego. Postulaty zawarte w Uchwale Rady Miasta Nowy Targ z 11 lutego 2026 r. przytoczonej w treści interpelacji są przy tym w większości zgodne z postulatami Rezolucji Rady Powiatu Nowotarskiego z 29 stycznia 2026 r.

W odniesieniu do możliwości uwzględnienia określonych postulatów należy stwierdzić, że zgodnie z uzyskanymi od GDDKiA wyjaśnieniami, wykonawca w ramach opracowywanej dokumentacji weryfikował możliwość techniczną wprowadzenia zmian, uwzględniając przy tym zgodność z przedłożonym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nie jest zasadne wprowadzenie zmian, które spowodowałyby wyjście poza zakres objęty postępowaniem o wydanie ww. decyzji, co może skutkować zmianą

zakresu, wydłużenia procesu przygotowawczego lub jego rozpoczęcie od nowa (w zależności od proponowanych zmian, np. konieczność wykonania inwentaryzacji przyrodniczej). Należy też mieć na względzie, że proponowane rozwiązania muszą też mieć uzasadnienie ekonomiczne. Natomiast, po wstępnej analizie, wykonawca wstępnie dopuszcza możliwość wydłużenia obiektu inżynierskiego nad Białym Dunajcem. Przeprowadzone przez wykonawcę analizy wskazują również na możliwość obniżenia niwelety drogi głównej na odcinku pomiędzy obiektami mostowymi nad ulicą Szaflarską a obiektem mostowym nad Białym Dunajcem (od km około 0+450 do km około 0+940 projektowanej obwodnicy).

Warto wskazać, że zaproponowane w wariantcie W3 obwodnicy Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 rozwiązanie projektowe stanowi kontynuację układu drogowego już zrealizowanego w zakresie węzła drogowego Nowy Targ Południe. Zatwierdzona analiza i prognoza ruchu nie wykazują przy tym dodatkowego obciążenia ruchem ulicy Szaflarskiej. Jednocześnie wskazano, że analiza w zakresie możliwości wprowadzenia ruchu „węzłowego” w drogę gminną nr 362763K będzie kontynuowana przez GDDKiA i może wymagać opracowania dodatkowych analiz ruchowych. Sposób połączenia skrzyżowania i łącznicy obwodnicy nie wpływa natomiast na zmianę zakresu DŚU.

Analiza rozwiązań zabezpieczeń akustycznych związanych z budową obwodnicy Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 obejmowała różne możliwości. Parametry geometryczne projektowanych ekranów akustycznych ustalono dla najmniej korzystnej sytuacji, powodującej największy zasięg ponadnormatywnego oddziaływania, czyli dla prognozy ruchu na rok 2035. Szczegółowy rodzaj zastosowanych ekranów akustycznych (oraz ewentualnej rezerwy pod ekrany akustyczne), ich parametry, a także dokładna lokalizacja zostaną określone w wydanej DŚU. Zieleń przydrożna w tym nowe nasadzenia roślinności również będą stanowić składową projektowanego systemu zabezpieczeń środowiska dla obwodnicy Nowego Targu.

Wyrażane dotychczas przez mieszkańców i lokalny samorząd postulaty dot. obwodnicy Nowego Targu podlegały analizie biura projektowego na zlecenie inwestora, czyli GDDKiA. Zgodnie z uzyskanymi od GDDKiA wyjaśnieniami, w dokumentacji dotyczącej DŚU zostanie przedstawiona analiza oraz odniesienie do postulatów technicznych zawartych w Rezolucji nr 9/XXV/2025 Rady Powiatu Nowotarskiego z dnia 29 stycznia 2026 r. wraz z oceną zasadności ich wprowadzenia bądź wskazaniem ewentualnych przyczyn uniemożliwiających ich realizację.

W ramach procesu przygotowawczego do budowy obw. Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 opracowano na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeŚ) warianty, w których węzeł Nowy Targ Południe określono jako punkt początkowy planowanej drogi. Za punkt końcowy uznano rondo na skrzyżowaniu obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 969 i drogi krajowej nr 49. Zatwierdzony Program Inwestycji dla obwodnicy Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 nie przewiduje realizacji inwestycji w podziale na etapy.

Aktualny harmonogram prac zakłada realizację obwodnicy Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 w latach 2028-2032. Co istotne, proces przygotowania inwestycji drogowej to proces skomplikowany i długotrwały. Zakładane terminy mogą ulec wydłużeniu ze względu np. na odwołania od wydawanych decyzji administracyjnych. Przed rozpoczęciem właściwych robót budowlanych w terenie, oprócz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), konieczne jest także uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Wydatki na realizację obwodnicy Nowego Targu w ciągu drogi krajowej nr 49 będą realizowane ze środków Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 w ramach dostępnego limitu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu