



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.42.2026

Warszawa, 04 maja 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 24 marca br. skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazana została interpelacja postów R. Bochenka oraz W. Kurowskiego dotycząca budowy drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice – interpelacja nr 16052, 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, które zostały poddane akcji informacyjnej.

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 jest: 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. Wskazane powyżej decyzje i działania są bezpośrednim wynikiem przeprowadzonej akcji informacyjnej i złożonych uwag i wniosków.

W skład zespołu weszli przedstawiciele środowiska naukowego, eksperci i inżynierowie oraz 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.

Dotychczasowe sześć wariantów przebiegu trasy, od A do F, utraciły rekomendację GDDKiA i nie są obecnie brane pod uwagę jako warianty wiodące, rekomendowane czy preferowane. Oznacza to powrót do analizy całego możliwego obszaru, na którym potencjalnie możliwa jest realizacja zadania, o powierzchni ponad 500 km². To oznacza, że warianty wschodni i zachodni będą ponownie analizowane na równi z innymi. Nie oznacza to unieważnienia całości dotychczas zrealizowanych prac i analiz.

Dodatkowo należy wskazać, 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. 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, że kwestie związane ze statusem formalno-prawnym dokumentacji dotychczas opracowanej dla drogi S7 jak również statusem umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej, leżą w gestii i należą do kompetencji i właściwości GDDKiA.

W ramach akcji informacyjnej, jak wskazano powyżej, złożonych zostały tysiące uwag, wniosków i opinii, pochodzących zarówno od osób fizycznych, organizacji społecznych, jak również od lokalnych samorządów. Swoim zakresem obejmowały one bardzo szeroki wachlarz tematyki i poruszanych spraw związanych z wyznaczeniem drogi szybkiego ruchu. Można wskazać, że wśród bardzo często poruszanych kwestii było poprowadzenie drogi S7 wariantami skrajnymi a więc zlokalizowanymi bardziej na wschód lub bardziej na zachód jak również kwestia bardziej szczegółowej analizy możliwości wykorzystania obecnego korytarza drogi krajowej nr 7.

12 marca br. miało miejsce pierwsze posiedzenie Zespołu, które miało charakter organizacyjny. Podczas posiedzenia przedstawione i omówione zostały kwestie organizacyjne dotyczące zasad pracy Zespołu.

Zadaniem Zespołu jest wybór kryteriów oraz ich wag (procentowych) do ustalenia wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice, a także zasad wyboru wariantów do dalszych prac. Będziemy kłaść duży nacisk na to, aby proces ten był transparentny.

Pierwsze formalne posiedzenie Zespołu odbyło się 25 marca br. Zgodnie z przyjętym harmonogramem prac Zespołu, planowane jest ok. 7/8 spotkań Zespołu w odstępach czasu ok. co 2 tygodnie. Zwieńczeniem prac Zespołu będzie prezentacja wypracowanych rozwiązań i wariantów oraz rekomendacja dla wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7, które będą przedmiotem prac na dalszych etapach procesu inwestycyjnego. Przedmiotowe planowane jest na wrzesień br. Planowane jest m.in. zorganizowanie drugiej tury spotkań informacyjnych ze społeczeństwem, na której będą prezentowane efekty ww. działań

Odnosząc się do problematyki nabywania nieruchomości pod drogi publiczne oraz wypłaty odszkodowań z tego tytułu należy wskazać, że kwestie te reguluje *ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311)*, dalej „specustawa drogowa”. Zgodnie ze *specustawą drogową* nieruchomości pod inwestycje drogowe są przejmowane na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID) z mocy prawa z dniem,

w którym decyzja ta stała się ostateczna. *Specustawa drogowa* nie przewiduje dobrowolnego wykupu nieruchomości pod inwestycje drogowe.

Przejęcie nieruchomości pod inwestycje drogową następuje za odszkodowaniem. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje organ, który wydał decyzję ZRID, w przypadku dróg krajowych wojewoda. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania stosuje się odpowiednio przepisy *ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, ze zm.)*, z zastrzeżeniem art. 18 *specustawy drogowej*. Sposoby określania wartości nieruchomości przejętych na podstawie *specustawy drogowej* dla potrzeb ustalania odszkodowań reguluje § 49 *rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 5 września 2023 r. w sprawie wyceny nieruchomości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1832)*.

Od decyzji odszkodowawczych wydanych przez wojewodę przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, czyli obecnego Ministra Finansów i Gospodarki. Natomiast od decyzji wydanej przez organ drugiej instancji przysługuje skarga do sądu administracyjnego.

Ministerstwo nie planuje przygotowania przepisów szczególnych dotyczących zasad wyceny nieruchomości/ustalania odszkodowań za nieruchomości przejmowane pod inwestycję dot. budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice. Brak jest uzasadnienia dla wprowadzenia regulacji, która uprawniałaby inwestora do nabywania nieruchomości za cenę wyższą niż ustalona na podstawie aktualnych przepisów. Powyższe wiązałoby się z koniecznością zapewnienia dodatkowych środków z budżetu państwa na wyższe odszkodowania. Skutkowałoby to wzrostem kosztów inwestycji, co mogłoby mieć wpływ na ich realizację. Ponadto różnicowanie odszkodowań w zależności od rodzaju inwestycji drogowej mogłoby spotkać się z zarzutem nierównego traktowania, spowodować protesty na innych inwestycjach, na których odszkodowania będą ustalane na zasadach ogólnych. W konsekwencji wprowadzenie przepisów szczególnych dotyczących zasad wyceny nieruchomości przejmowanych pod jedną wybraną inwestycję drogową mogłoby doprowadzić do blokowania realizacji innych inwestycji.

W zakresie pytania dotyczącego działań mających na celu ograniczenie zabudowy poprzez niewydawanie nowych pozwoleń na budowę, należy wskazać, że problematykę wydawania pozwoleń na budowę reguluje *ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418)*. Ograniczenia dotyczące zabudowy mogą wynikać z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, np. w sytuacji przeznaczenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego działki pod drogę. Zgodnie z art. 35 ust. 1 pkt 1a *ustawy Prawo budowlane* przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego organ administracji architektoniczno-budowlanej sprawdza m.in. zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego z ustaleniami

miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i innymi aktami prawa miejscowego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu.

Jednocześnie w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym co oznacza, że wydanie decyzji ZRID może nastąpić niezależnie od tego, czy na terenie jej przebiegu obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego oraz niezależnie od treści postanowień takiego planu. W praktyce więc byłoby trudne wpisanie w miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego wariantu przyszłej drogi, której przebieg nie został jeszcze ustalony w decyzji ZRID.

Reasumując 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