



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.53.2026

Warszawa, 30 kwietnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16555 Posła na Sejm RP pana Piotra Kowala przekazuję 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 „siodemki”, 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 zarówno wschodni i zachodni będą ponownie analizowane na równi z innymi. Na chwilę obecną za wcześnie jest aby mówić i oceniać konkretne warianty przebiegu drogi S7.

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.

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 poruszonych kwestii a dotyczących oddziaływania inwestycji na tereny woj. małopolskiego, w tym kwestie związane z pozyskaniem nieruchomości na potrzeby realizacji drogi S7, wpływy drogi na dziedzictwo kulturowe oraz krajobraz, kwestii kosztów inwestycji w relacji do istniejących warunków terenowych, uprzejmie informuje, że wszystkie te kwestie stanowią przedmiot szczegółowych i wszechstronnych analiz przeprowadzanych właśnie na etapie prac przygotowawczych, a więc na etapie na którym obecnie zadanie się znajduje. Mając na uwadze wskazane powyżej okoliczności dotyczące reasumpcji dotychczasowych prac i powrotu do analizy szerokiego obszaru, na którym istnieje potencjalnie możliwość poprowadzenia drogi ekspresowej S7 informuję, że wszystkie te analizy zostaną przeprowadzone. Wszelkie okoliczności mające wpływ na realizację zadania, w tym te o charakterze społecznym, środowiskowym, technicznym czy też ekonomicznym, zostaną rozpatrzone i wzięte pod uwagę.

Odnosząc się do problematyki kształtowania sieci dróg szybkiego ruchu na terenie woj. małopolskiego należy wskazać, że krajowy układ dróg ekspresowych i autostrad określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.). Opis przebiegu drogi ekspresowej S52 zawarty w przedmiotowym rozporządzeniu poprzez wskazanie połączenia z drogą S7 (Głogoczów i Zastów) pragnę wskazać, że zapis ten nie przesądza o wyborze konkretnego wariantu inwestycji polegającej na budowie drogi nr S7. Przebieg drogi krajowej nr S7 zostanie określony na podstawie kompleksowej analizy wielokryterialnej, uwzględniającej szereg czynników, takich jak wskazane powyżej uwarunkowania techniczne, środowiskowe, społeczne oraz ekonomiczne. Dodatkowo należy wskazać, że choć w ww. rozporządzeniu w sprawie

sieci autostrad i dróg ekspresowych wymieniono nazwy miejscowości, wskazanie to ma charakter wyłącznie kierunkowy i orientacyjny. Nie stanowi ono ustalenia przesądającego o konkretnym przebiegu drogi. Zapis zatem w rozporządzeniu ma charakter odzwierciedlający uprzednio przyjęte założenia o kierunkowym przebiegu dróg, lecz nie determinuje obecnie decyzji o wyborze wariantu.

W tym miejscu pragnę wskazać, że jeżeli w wyniku prowadzonego procesu inwestycyjnego jako preferowany zostanie wskazany wariant przebiegu drogi nr S7, który nie będzie przechodził przez np. miejscowość Głogoczków, odpowiednie zmiany zostaną ujęte w ww. rozporządzeniu. Dokument ten zostanie zaktualizowany zgodnie z ostatecznymi ustaleniami dotyczącymi przebiegu trasy.

Równocześnie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę analizy układu sieci dróg krajowych w Polsce, jaki wytworzy się po zrealizowaniu sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Wówczas przeprowadzona zostanie przez resort szczegółowa weryfikacja sieci drogowej w Polsce.

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