



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.61.2026

Warszawa, 24 sierpnia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3750 Posłów na Sejm RP Panów Władysława Kurowskiego, Andrzeja Adamczyka, Filipa Kaczyńskiego, Patryka Wichra, poniżej przekazuję stosowne informacje.

Droga krajowa nr 7 stanowi jedno z najważniejszych połączeń komunikacyjnych w kraju, obsługujących zarówno ruch tranzytowy, jak i lokalny. W związku z tym charakteryzuje się bardzo wysokim natężeniem ruchu, przekraczającym miejscami 50 000 pojazdów na dobę. Istniejąca zabudowa zlokalizowana po obu stronach drogi krajowej powoduje konieczność jej częstego przekraczania przez pojazdy oraz pieszych. Geometria drogi, wybudowanej w latach 70. XX wieku, nie odpowiada obecnym potrzebom związanym z zapewnieniem płynności ruchu oraz bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi, w tym mieszkańców i właścicieli nieruchomości przyległych do pasa drogowego.

Stale postępująca intensyfikacja zagospodarowania obszarów w sąsiedztwie DK7 na terenie gminy Myślenice, bez uwzględnienia w działaniach gminy zapewnienia właściwej i bezpiecznej obsługi komunikacyjnej terenu z drogą krajową, przyczynia się do wzrostu natężenia w rejonie włączeń wlotów podporządkowanych, a co za tym idzie zwiększenia ryzyka wystąpienia zdarzeń drogowych, często ciężkich w skutkach.

Ze względu na klasę drogi GP oraz jej parametry techniczne (droga dwujezdniowa), poprawa poziomu bezpieczeństwa wymaga najczęściej realizacji skomplikowanych i kosztownych rozwiązań infrastrukturalnych, takich jak budowa węzłów drogowych czy budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych. W ostatnich latach Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) podjęła liczne działania mające na celu poprawę

bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników oraz zwiększenie płynności ruchu.

Na odcinku DK7 Głogoczów - Myślenice zrealizowano dotychczas m.in.:

- budowę 2 węzłów drogowych w Krzyszkowicach i Myślenicach,
- budowę 6 bezkolizyjnych przejść dla pieszych (5 kładek i chodnik w tunelu pod DK 7 w Krzyszkowicach),
- remont i budowę nowych dróg zbiorczych.

Obecnie w trakcie realizacji lub przygotowania znajdują się następujące inwestycje, których celem jest dalsza poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- przebudowa układu drogowego w Głogoczowie, w km ok. 684+220 - 688+250,
- budowa jezdni dodatkowych wzdłuż DK7 w miejscowości Krzyszkowice,
- budowa węzła drogowego w miejscowości Jawornik,
- *budowa dodatkowych jezdni w ramach zadania np. „Budowa jezdni dodatkowych wzdłuż DK7 na odc. Głogoczów - Myślenice”.*

Realizacja wskazanych przedsięwzięć przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz zwiększenia przepustowości i funkcjonalności drogi krajowej nr 7 na odcinku Głogoczów - Myślenice.

Odnosząc się do kwestii ograniczenia relacji skrętu w lewo lub zamknięcia przewiązek w pasie rozdziału na skrzyżowaniach zlokalizowanych na odcinku Krzyszkowice - Myślenice, wyjaśniam, co następuje:

- manewr skrętu w lewo na drogę dwujezdniową należy do najbardziej niebezpiecznych manewrów wykonywanych przez kierujących pojazdami. Wymaga on jednoczesnej oceny sytuacji ruchowej na obu jezdniach, przekroczenia jezdni przeznaczonej dla przeciwnego kierunku ruchu, a następnie bezpiecznego włączenia się do strumienia pojazdów poruszających się w docelowym kierunku. Złożoność tego manewru znacząco zwiększa ryzyko wystąpienia kolizji i wypadków drogowych, w szczególności zderzeń bocznych oraz czołowych, które należą do najpoważniejszych zdarzeń drogowych pod względem skutków dla uczestników ruchu. Manewry te są szczególnie niebezpieczne, gdy są wykonywane przez pojazdy ciężarowe (często z naczepami) oraz pojazdy wolnobieżne (ciągniki rolnicze),
- zgodnie z informacjami uzyskanymi z Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie od stycznia 2023 r. do 25 marca 2026 r. na analizowanym odcinku drogi krajowej nr 7 doszło do 365 zdarzeń drogowych. Wśród zdarzeń drogowych dominowały kolizje, których było 322. W 43 wypadkach jakie wydarzyły się w tym okresie, rannych zostało 57 osób. Dominującymi rodzajami zdarzeń do jakich doszło na analizowanym odcinku DK7 były zderzenia tylne - 136 (37%) oraz zderzenia boczne - 131 (36%).

Są to zdarzenia drogowe typowe dla skrzyżowań i można wnioskować, że ich zaistnienie ma bezpośrednio związek z dużą liczbą połączeń z innymi drogami, gdzie kierujący wykonują manewry skrętów oraz przed którymi redukują prędkość. W załączeniu do odpowiedzi dołączona została *Analiza Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na odcinku drogi krajowej nr 7 od km 688+200 do km 694+000* wykonana przed wprowadzeniem zmian.

- włączenia dróg niższych kategorii, w tym dróg zbiorczych, zlokalizowane przy drogach o przekroju dwujezdniowym powinny być obsługiwane wyłącznie z jezdni przyległej do miejsca ich lokalizacji, bez konieczności wykonywania manewrów związanych z przekraczaniem pasa dzielącego oraz przecinaniem przeciwnego kierunku ruchu. Rozwiązanie takie ogranicza liczbę potencjalnych punktów kolizji, poprawia płynność ruchu drogowego oraz w istotny sposób podnosi poziom bezpieczeństwa wszystkich jego uczestników.
- ograniczenie relacji skrętnych na niektórych skrzyżowaniach na przedmiotowym odcinku drogi krajowej nr 7 wniosowała również Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie pismem AR.0151.1114.2025.MM z dnia 20.10.2025 r. – pismo w załączeniu do odpowiedzi.

Biorąc pod uwagę konieczność poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku drogi krajowej nr 7, po oddaniu do użytkowania bezkolizyjnego skrzyżowania w km ok. 693+900 w miejscowości Myślenice oraz bezkolizyjnego skrzyżowanie DK 7 w km 689+850 w m. Krzyszkowice, podjęto decyzję o wprowadzeniu ograniczeń relacji lewoskrętnych lub zamknięciu przełączek na skrzyżowaniach zlokalizowanych na odcinku pomiędzy zakończonymi inwestycjami. Zmiany obejmowały:

- Skrzyżowanie z drogą serwisową w km 688+350.
Likwidacja istniejącego pasa relacji skrętu w lewo. Zlikwidowano istniejące oznakowanie poziome P-1c i P-8b oraz oznakowanie pionowe F-10, B-23, C-9 oraz urządzenia brd typu U-6a dotyczące zamykanych relacji. W celu fizycznego zamknięcia przełączki w pasie dzielącym zaprojektowano barierę stalową U-14a.
- Skrzyżowanie z drogą gminną nr 540265K oraz drogą serwisową w km 690+296.
Od strony Krakowa zaprojektowano ograniczenie relacji skrętnej w lewo dotyczące samochodów ciężarowych znakami pionowymi B-21 + T-23b. Od strony Myślenic zlikwidowano relację skrętu w lewo poprzez likwidację oznakowania poziomego pasa do skrętu w lewo oraz zaprojektowano znaki pionowe B-21. Na wlocie drogi gminnej zaprojektowano dodatkowe znaki pionowe C-2 + T-23b nakazujące zasady ruchu dla samochodów ciężarowych. Na wlocie drogi serwisowej zaprojektowano dodatkowy znak nakazu C-2.
- Skrzyżowanie z drogą gminną nr 540285K oraz drogą serwisową w km 691+248.

Na drodze krajowej zaprojektowano zakazy skrętu w lewo dla samochodów ciężarowych znakami pionowymi B-21+T-23b. Na wlotach dróg podporządkowanych zaprojektowano dodatkowe znaki pionowe C-2 + T-23b nakazujące zasady ruchu dla samochodów ciężarowych.

- Na skrzyżowaniu z dodatkowymi jezdniami w km 691+760.

Zaprojektowano likwidację przełączki w pasie dzielącym. Zlikwidowano istniejące znaki pionowe C-9 wraz z urządzeniami brd typu U-6a. Na długości zamkniętej przełączki zaprojektowano linie krawędziowe P-7b oraz osiowe P-1a. W celu fizycznego zamknięcia przełączki w pasie dzielącym zaprojektowano barierę stalową U-14a.

- Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 955 w km 692+200.

Zaprojektowano montaż urządzenia kontrolującego i rejestrującego prędkość jazdy oraz zamknięcie relacji wyjazdu w lewo z drogi wojewódzkiej nr 955.

- Skrzyżowanie z drogą gminną nr 540286K oraz drogą serwisową w km 692+503. Zaprojektowano likwidację przełączki w pasie dzielącym. W celu fizycznego zamknięcia przełączki w pasie dzielącym zaprojektowano barierę z elementów PCV.

- Przełączka oraz wlot dodatkowej jezdni w km 693+450.

Zaprojektowano korektę organizacji ruchu dla nowego skrzyżowania bezkolizyjnego w Myślenicach. Na przełączce w celu fizycznego zamknięcia jako uzupełnienie separatorów ruchu U-25 z projektu węzła, zaprojektowano bariery stalowe U-14a.

Procedurę i obowiązki organu zarządzającego ruchem przy zatwierdzaniu projektów stałej organizacji ruchu określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Zgodnie z przywołanym aktem prawnym:

1. § 6. Organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii.
2. § 7 Do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie:

- komendanta wojewódzkiego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę krajową lub wojewódzką,
- komendanta powiatowego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę powiatową,
- organu zarządzającego ruchem na drodze krzyżującej się lub objętej objazdem, w przypadkach, o których mowa w § 6 ust. 2 i 3.

Przepisy w sposób jednoznaczny określają organy, które mają wydać opinie w procesie uzgadniania projektu stałej organizacji ruchu i nie narzucają konieczności przeprowadzania konsultacji społecznych lub uzyskiwania opinii innych podmiotów.

Niezależnie od obowiązków prawnych, jakie spoczywały na GDDKiA, należy wskazać, że mając na uwadze ważny interes społeczny Oddział GDDKiA w Krakowie informował i konsultował na bieżąco planowane działania zarówno z samorządami lokalnymi jak również Policją:

- spotkanie w dniu 26.02.2026 r. w siedzibie Oddziału GDDKiA w Krakowie z udziałem Pana Józefa Tomala - Starosty Myślenickiego. Na spotkaniu wstępnie zostały omówione założenia planowanych zmian oraz przekazano wstępny projekt koncepcyjny organizacji ruchu w celu zapoznania innych podmiotów z planowanymi działaniami,
- spotkanie w dniu 13.03.2026 r. zorganizowane w Starostwie Powiatowym w Myślenicach. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Oddziału: Pan Maciej Ostrowski - Dyrektor GDDKiA O/Kraków, Pan Michał Ceremuga – Naczelnik Wydziału GDDKiA O/Kraków, Pan Józef Tomal - Starosta Myślenicki, Pan Soltys Sołectwa Jawornik oraz Członek Rady Sołectkiej. W jego trakcie przedstawiono planowany kierunek zmian w organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi krajowej. Przeanalizowano poszczególne skrzyżowania pod kątem poprawy bezpieczeństwa, analizowano kierunki dojazdów do poszczególnych części miejscowości, przysiółków lub dzielnic. Omówiono wpływ wprowadzanych zmian na komfort życia mieszkańców. Istniały podstawy, aby uznać, że na spotkaniu wypracowano wariant optymalny uwzględniający cel jakim jest poprawa brd przy jednoczesnej akceptacji zmian przez lokalną społeczność,
- spotkanie w dniu 14.05.2026 r. w siedzibie Oddziału z przedstawicielami Komendy Wojewódzkiej Policji oraz Komendy Powiatowej Policji w Myślenicach. Na spotkaniu omówiony został stan bezpieczeństwa drogi krajowej oraz zostały wypracowane propozycje zmian w organizacji ruchu.

Po wypracowaniu wspólnych rozwiązań opracowany został projekt stałej organizacji ruchu, który został przesłany do właściwych organów celem uzyskania wymaganych prawem opinii. Dodatkowo, pomimo, że nie wymaga tego rozporządzenie projekt został przesłany do Urzędu Miasta i Gminy Myślenice. W załączeniu do odpowiedzi przekazuję uzyskane opinie. Ostatecznie projekt został zatwierdzony pismem OKR.Z-2.4080.1.97.2026.kk z 19.06.2026 r. Tego samego dnia zawiadomiono, że 29.06.2026 r. oznakowanie zostanie wdrożone w terenie. Pismo wraz z Projektem Stałej Organizacji Ruchu i uzyskanymi opiniami w załączeniu.

Odnosząc się do pytania o przeprowadzone analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego, prognozy ruchu, analizy przepustowości oraz ekspertyzy, informuję, jak już wskazano, że w kwietniu 2026 roku została wykonana przez GDDKiA analiza bezpieczeństwa ruchu

drogowego na odcinku drogi krajowej nr 7 od km 688+100 do km 694+000 na podstawie danych o zdarzeniach drogowych na tym odcinku drogi krajowej (dane pozyskane od Komendy Wojewódzkiej Policji). Analiza ta była integralną częścią projektu stałej organizacji ruchu i została przesłana do organów opiniujących projekt (policja, Starostwo Powiatowe, UMiG Myślenice).

W kwestii przeprowadzenia analizy wpływu zmian na lokalny układ komunikacyjny, mieszkańców, przedsiębiorców oraz gospodarstwa rolne, wskazać należy, że GDDKiA wykonała analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku drogi krajowej nr 7 od km 688+100 do km 694+000. W toku prac przeprowadzono szczegółową ocenę skrzyżowań drogi krajowej z układem lokalnym. Wyniki analiz jednoznacznie wskazały, że skrzyżowania są miejscami generującymi największą liczbę zdarzeń drogowych oraz cechują się najwyższym poziomem ryzyka wystąpienia wypadków. Wynika to z zapewnienia pełnej dostępności relacji skrzętnych i przecinania się wielu strumieni ruchu, co znacząco zwiększa liczbę potencjalnych punktów kolizji.

Nawiązując natomiast do kwestii analiz czasu dojazdu służb ratunkowych przed i po wprowadzeniu nowej organizacji ruchu, pragnę zauważyć, że pojazdy uczestniczące w akcjach ratowniczych posiadają status pojazdów uprzywilejowanych i korzystają ze szczególnych uprawnień określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Oznacza to, że podczas prowadzenia działań ratowniczych mogą odstępować od wybranych przepisów ruchu drogowego, natomiast pozostali uczestnicy ruchu są zobowiązani do umożliwienia im swobodnego przejazdu. W ramach obecnie funkcjonującej organizacji ruchu w sposób fizyczny zamknięte zostały jedynie 3 przewiązki w km 688+350, 691+760 i 692+503, na pozostałych istnieje możliwość wykonania skrętu w lewo oraz zawracania wszystkich pojazdów uprzywilejowanych, które zgodnie z ww. ustawą nie muszą stosować się do ustawionych znaków.

Jednocześnie pragnę wskazać, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*, brak jest konieczności pozyskiwania opinii Państwowej Straży Pożarnej, Państwowego Ratownictwa Medycznego. Uzyskano wymaganą prawem opinię Komendy Wojewódzkiej Policji oraz Komendy Powiatowej Policji w Myślenicach.

Odnosząc się do analizy bezpieczeństwa pieszych, w szczególności mieszkańców ulicy Przy Trakcie, informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych, o którym mowa w ust. 2, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni lub drogi dla rowerów iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni lub drogi dla rowerów. W rejonie przedmiotowego skrzyżowania brak było wyznaczonego przejścia dla pieszych, natomiast

przekraczanie jezdni przez pieszych przy natężeniu ruchu wynoszącym 39 864 poj./dobę czyli około 4 000 poj./godzinę każdorazowo stanowiło zagrożenie dla ich zdrowia i życia, a tym samym w świetle w/w przepisu było nielegalne. Podczas spotkania w dniu 13.03.2026 r., na którym szczegółowo omawiano każde skrzyżowanie objęte planowanymi zmianami, przedstawiciele lokalnej społeczności nie wskazywali na problemy skomunikowania ruchu pieszych.

Należy również wskazać, że w ramach realizacji węzła Jawornik, dla którego otwarcie ofert na roboty nastąpiło 7 sierpnia 2026 r., przewidziano kompleksową przebudowę dróg lokalnych. Zakres inwestycji obejmuje między innymi połączenie ul. Przy Trakcie z drogą wojewódzką, co umożliwi bezpieczne przemieszczanie się niechronionych uczestników ruchu, w szczególności pieszych i rowerzystów.

Nawiązując do kwestii przeprowadzonych przez GDDKiA konsultacji społecznych z mieszkańcami Jawornika, Gminą Myślenice i Powiatem Myślenickim, uprzejmie informuję, jak wspomniano powyżej, że obowiązujące przepisy w przypadku wprowadzanie zmian w organizacji ruchu nie przewidują konieczności przeprowadzania konsultacji społecznych, jednak mając na uwadze charakter planowanych zmian przedstawiciele Oddziału w dniu 13.03.2026 r. spotkali się z przedstawicielami społeczności lokalnej. Na spotkaniu omawiane były założenia projektowe dla każdej lokalizacji. Przedstawiciele samorządu zgłosili swoje wnioski i uwagi w zakresie zapewnienia skomunikowania terenów przyległych do DK7, które zostały uwzględnione.

Jednocześnie informuję, że głównym powodem wprowadzonych zmian w organizacji ruchu był obecny niezadawalający poziom bezpieczeństwa oraz możliwość poprawy tego stanu poprzez wykorzystanie nowo wybudowanej infrastruktury drogowej tj. skrzyżowań bezkolizyjnych w Krzyszkowicach i Myślenicach. Wstrzymywanie wprowadzenia zmian do czasu wybudowania węzła w Jaworniku byłoby narażaniem każdego dnia dziesiątek tysięcy podróżnych na ryzyko utraty życia lub zdrowia.

Równocześnie należy wskazać, że na chwilę obecną nie przewiduje się wprowadzenia zmian w dotychczasowej organizacji ruchu. Wprowadzone zmiany są i będą monitorowane pod kątem ich efektywności i wpływu na bezpieczeństwo.

Odnosząc się do kwestii podjęcia działań w celu zapewnienia mieszkańcom ulicy Przy Trakcie bezpiecznego dojścia do przystanków autobusowych i kładek dla pieszych, informuję, jak wskazano to już powyżej, w ramach realizacji węzła Jawornik przewidziano kompleksową przebudowę dróg lokalnych. Zakres inwestycji obejmuje między innymi połączenie ul. Przy Trakcie z drogą wojewódzką, co umożliwi bezpieczne przemieszczanie się niechronionych uczestników ruchu, w szczególności pieszych i rowerzystów.

Nawiązując do kwestii zadania pn.: „Budowa węzła drogowego w miejscowości Jawornik w ciągu DK7” wskazać należy, że dnia 07.08.2026 r. dokonano otwarcia ofert w postępowaniu przetargowym na wykonanie robót.

Odpowiadając na pytanie czy po wdrożeniu nowej organizacji ruchu prowadzone są pomiary natężenia ruchu na skrzyżowaniach DK7 z ulicami Syberia, Kasztanowa oraz przy drodze wojewódzkiej nr 955, pragnę zapewnić, że GDDKiA na bieżąco monitoruje sytuację na drogach krajowych, w tym ewentualne utrudnienia występujące na sieci drogowej. Monitoring prowadzony jest również podczas objazdów wykonywanych przez pracowników GDDKiA. Generalny Pomiar Ruchu (GPR) realizowany jest cyklicznie w pięcioletnich odstępach. Ostatnia edycja pomiaru została przeprowadzona w 2025 r.

W świetle przedstawionych powyżej wyjaśnień nie przewiduje się zobowiązania GDDKiA do ponownej oceny obowiązującej organizacji ruchu z udziałem niezależnych ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przedstawicieli mieszkańców. Analiza zgromadzonego materiału oraz dokonane ustalenia nie wskazują na występowanie nieprawidłowości ani okoliczności uzasadniających przeprowadzenie dodatkowej oceny.

Zapewniam, że mamy świadomość, iż wprowadzone zmiany w organizacji ruchu, polegające na likwidacji niebezpiecznych skrzyżowań i skierowaniu części relacji na węzły drogowe, mogą powodować konieczność nadłożenia drogi oraz wydłużenie czasu przejazdu. Niedogodności te należy jednak uznać za uzasadnione i pozostające w wyraźnej dysproporcji do korzyści wynikających z poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podstawowym celem organizacji ruchu jest ochrona życia i zdrowia jego uczestników. Życie i zdrowie ludzi stanowią wartości nadrzędne, które mają pierwszeństwo przed wygodą podróżowania, skróceniem czasu przejazdu czy ograniczeniem długości trasy. Konieczność przejechania kilku dodatkowych kilometrów lub poświęcenia kilku minut więcej na podróż nie mogą być traktowane jako argumenty przemawiające za utrzymaniem rozwiązań stwarzających podwyższone ryzyko wystąpienia wypadków drogowych. Zastosowane rozwiązania eliminują miejsca o wysokim poziomie zagrożenia, zmniejszając prawdopodobieństwo zdarzeń drogowych oraz ich najpoważniejszych skutków. W tym kontekście niewielkie wydłużenie podróży stanowi społecznie akceptowalny koszt, którego celem jest ochrona najcenniejszych dóbr, jakimi są życie i zdrowie użytkowników dróg.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

Załączniki:

1. Pismo Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie AR.0151.1114.2025.MM z dnia 20.10.2025 r.
2. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego.
3. Projekt stałej organizacji ruchu z załącznikami.