

Wniosek obywatelski w sprawie wyboru wariantu wschodniego drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków–Myślenice

Imię i nazwisko / Nazwa wnioskodawcy:

.....

Adres zamieszkania / siedziby:

.....

Miejscowość, data:

....., dnia 2026 r.

Telefon / e-mail:

.....

Adresat

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Centrala

ul. Wronia 53

00-874 Warszawa

e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

Do wiadomości:

Oddział GDDKiA w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

Minister Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, ul. Racławicka 56, 30-017 Kraków

Wniosek o przyjęcie wariantu wschodniego jako priorytetowego korytarza w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym drogi ekspresowej S7 Kraków– Myślenice

Działając jako mieszkaniec gminy, niniejszym składam formalny wniosek o uwzględnienie w toku prowadzonych prac nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STeŚ) drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków–Myślenice korytarza wschodniego – to jest wariantu biegnącego od węzła A4 Kraków Bieżanów, na wschód od Wieliczki, przez gminy Biskupice, Dobczyce i Siepraw do połączenia z istniejącą S7 po wschodniej stronie Myślenic, w rejonie Stróży.

Wniosek składany jest w związku z deklaracją GDDKiA i Ministerstwa Infrastruktury z marca 2026 roku o „nowym otwarciu” procesu planistycznego i włączeniu strony społecznej do dalszych prac.

Uzasadnienie

I. Pilna potrzeba inwestycji z perspektywy bezpieczeństwa

Droga krajowa nr 7 (zakopianka) na odcinku Kraków–Myślenice jest jedną z najbardziej niebezpiecznych tras w Polsce. Statystyki policyjne potwierdzają, że DK7 wielokrotnie zajmowała pierwsze miejsce wśród dróg krajowych pod względem liczby ofiar śmiertelnych – w rekordowym roku w niemal 500 wypadkach zginęło 54 osoby, a ponad 510 zostało rannych. Na odcinku Głogoczów–Jawornik natężenie ruchu przekracza 39 000 pojazdów na dobę, a w sezonie letnim dobowe rekordy przejazdów przez tunel pod Luboniem Małym przekraczają 50 000 aut.

Każdy kolejny rok bez alternatywy dla zakopianki oznacza kolejne ofiary wypadków, do których dochodzi regularnie: zderzenia ciężarówek z autobusami, najechania na tył naczep, czołowe kolizje na dwupasmówce w pełnym ruchu. Drogi ekspresowe – dzięki oddzielnym jezdniom, braku skrzyżowań jednopoziomowych i wystandaryzowanej geometrii – redukują ryzyko śmiertelnego wypadku o 70–80% w porównaniu z analogicznymi drogami klasy GP.

Budowa S7 Kraków–Myślenice jest zatem nie tylko kwestią komfortu podróży ani planowania regionalnego – jest kwestią ratowania życia mieszkańców i użytkowników tej trasy.

II. Dlaczego korytarze bliskie Krakowowi (w tym przez Kosocice) nie rozwiązują problemu regionalnie

Warianty prowadzące nową S7 przez obszary bliskie południowej granicy Krakowa – przez Kosocice, Swoszowice, Opatkowice – posiadają dwie zasadnicze wady systemowe, które uniemożliwiają im spełnienie roli inwestycji regionalnej:

a) **Wada funkcjonalna:** Włączenie nowej trasy w układ A4 w rejonie Opatkowic/Bieżanowa przenosi koncentrację ruchu na autostradową obwodnicę Krakowa, już dziś silnie obciążoną. Zamiast rozładowywać problem, taki układ przesuwają jego lokalizację o kilka kilometrów. Prezydent Krakowa publicznie wskazywał, że tego rodzaju rozwiązanie zwiększy ruch na A4 i pogłębi problemy komunikacyjne południowych dzielnic miasta.

b) **Wada strategiczna:** Droga poprowadzona blisko centrum układu metropolitalnego nie tworzy nowych stref dostępności dla gmin dotychczas marginalizowanych infrastrukturalnie. Mieszkańcy Dobczyc, Biskupic, wschodniej Wieliczki i Sieprawia nie zyskują nic poza odległym śladem drogi na mapie. Wariant przez Kosocice jest rozwiązaniem tranzytowym, a nie terytorialnym.

c) **Wada proceduralna:** Doświadczenia z roku 2025 pokazują, że warianty bliskie gęstej zabudowie Krakowa i chronionym obszarom Wieliczki napotykają na najsilniejszy sprzeciw społeczny, skutkujący blokadami procedur, zawieszeniem konsultacji i ryzykiem wieloletnich opóźnień realizacji. Wybór rozwiązania trwale konfliktowego jest nie tylko kosztowny społecznie, ale i finansowo – opóźnienia w inwestycjach drogowych tej skali generują straty liczone w setkach milionów złotych.

III. Dlaczego wariant wschodni jest optymalny

Korytarz wschodni spełnia kryteria dobrej inwestycji infrastrukturalnej na wszystkich kluczowych poziomach:

- a) **Bezpieczeństwo:** Nowa trasa przejmując część ruchu z DK7, zmniejszając dzienne natężenie na najniebezpieczniejszym odcinku i redukując liczbę potencjalnych wypadków śmiertelnych.
- b) **Efekt regionalny:** Wariant wschodni tworzy nową oś komunikacyjną dla gmin Biskupice, Dobczyce, wschodnia Wieliczka i Siepraw – obszarów dotychczas pozbawionych infrastruktury wyższej klasy. Analogiczne inwestycje w Polsce (S7 przez Miechów, S7 przez Kielce, A1 przez Piotrków) konsekwentnie prowadziły do wzrostu wartości gruntów przy węzłach o 20–50% w ciągu 2–5 lat od uruchomienia drogi oraz do napływu inwestorów z sektora usług, logistyki i handlu.
- c) **Minimalizacja konfliktu społecznego:** Trasa omijająca gęstą zabudowę południa Krakowa i centrum Wieliczki charakteryzuje się mniejszym zakresem potencjalnych wyburzeń i mniejszą skalą kolizji z obszarami zabudowanymi. Oznacza to realniejszy scenariusz sprawnego przeprowadzenia procedur administracyjnych i terminowej realizacji inwestycji.
- d) **Odporność sieci transportowej:** Region potrzebuje drugiej osi komunikacyjnej na południe od Krakowa, a nie kolejnego wzmocnienia już istniejącej osi DK7/A4. Wariant wschodni buduje tę drugą oś, co zwiększa elastyczność i odporność całego układu transportowego Małopolski.
- e) **Ochrona Wieliczki:** Przebiegu na wschód od centrum Wieliczki nie blokują obszary objęte ochroną UNESCO, co wyeliminuje ryzyko trwałych sporów kompetencyjnych ze statusem Kopalni Soli wpisanej na listę Światowego Dziedzictwa.

IV. Wnioski formalne

Na podstawie powyższego, działając w trybie art. 34 i 35 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz udziale społeczeństwa w ochronie środowiska (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), art. 63 § 1 KPA, a także w nawiązaniu do deklaracji GDDKiA z marca 2026 r. o prowadzeniu otwartych konsultacji społecznych w ramach STEŚ, niniejszym wnoszę o:

1. **Uwzględnienie korytarza wschodniego** (węzeł A4 Kraków Bieżanów → wschodnia Wieliczka → Biskupice → Dobczyce → Siepraw → Myślenice/Stróża) jako wariantu poddanego pełnej analizie STEŚ, na równych prawach z innymi badanymi korytarzami.
2. **Rozszerzenie kryteriów oceny wariantów o:** efekt regionalnego rozwoju gospodarczego, wzrost wartości gruntów i atrakcyjności inwestycyjnej dla gmin, odporność sieci transportowej oraz ryzyko proceduralne i społeczne — oprócz dotychczasowych kryteriów kosztowych i ruchowych.
3. **Przeprowadzenie odrębnych spotkań informacyjno-konsultacyjnych w gminach** Biskupice, Dobczyce i wschodniej Wieliczce, których mieszkańcy do tej pory nie byli skutecznie włączeni w proces planistyczny, choć są bezpośrednimi beneficjentami wariantu wschodniego.

4. Udzielenia pisemnej odpowiedzi na niniejszy wniosek w terminie 30 dni, stosownie do art. 35 KPA.

Możliwość zbiorowego podpisania

Niniejszy wniosek może zostać podpisany zbiorowo przez mieszkańców. W takim przypadku proszę o zebranie podpisów na liście zbiorowej dołączonej do pisma jako załącznik. Im więcej podpisów – tym silniejszy sygnał dla instytucji, że wariant wschodni ma realne poparcie społeczne. Przekaż ten formularz sąsiadom, znajomym i lokalnym radnym.

Z poważaniem,

.....

(podpis)

.....

(imię i nazwisko czytelnie)

.....

(adres do korespondencji)

Gdzie wysłać:

- Poczta: GDDKiA Centrala, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa
- E-mailem: kancelaria@gddkia.gov.pl (kopię na: krakow@gddkia.gov.pl)
- Przez ePUAP: skrzynka GDDKiA /GDDKiA/SkrytkaESP

Kiedy wysłać: Jak najszybciej – proces STEŚ jest aktywny, a termin przygotowania dokumentacji ustalono na lipiec 2030 r. Każde złożone pismo trafia do akt i musi zostać formalnie rozpatrzone.