



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.59.2026

Warszawa, 22 lipca 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 22 kwietnia br. skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazana została interpelacja grupy posłów – interpelacja nr 16731, 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.

Jak wskazano powyżej przedstawione dotychczas warianty przebiegu tej drogi spotkały się z dużym sprzeciwem społecznym. Dlatego też podjęta została decyzja o wdrożeniu działań niestandardowych, w założeniu w jeszcze większym stopniu włączających czynnik społeczny w prowadzony proces inwestycyjny. Na podstawie zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 25 marca 2026 r. został powołany Zespół do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na terenie województwa małopolskiego (dalej jako „Zespół”).

W kwestii kryteriów doboru uczestników dedykowanego dla drogi ekspresowej S7 Zespołu powołanego przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad należy wskazać, że w pracach Zespołu z założenia biorą udział przedstawiciele i komitety społeczne z gmin znajdujących się w obszarze objętym analizami, jako te najbardziej ewentualnie dotknięte wpływem inwestycji. Gminy: Raciechowice, Wiśniowa, Tokarnia oraz Lubień są zlokalizowane poza tym obszarem. Zatem nie zostały uwzględnione w pracach Zespołu. Przedmiotowe nie wyklucza możliwości składania i

zgłaszania przez nie swoich stanowisk, uwag czy postulatów dotyczących przedmiotowej inwestycji do inwestora czyli GDDKiA.

W zakresie kwestii dotyczącej kryteriów wyłączenia określonych obszarów (terenów) z analizy możliwych przebiegów drogi ekspresowej S7 należy wskazać, że prace projektowe rozpoczęto od pozyskania z dostępnych baz danych informacji o terenie objętym zamówieniem (m.in. z Bazy Danych Obiektów Topograficznych BDOT, Geoportalu Krajowego, Banku Danych o Lasach, ISOK-u, PIG-u, Narodowego Instytutu Dziedzictwa, PGW Wodach Polskich) oraz od inwentaryzacji terenu objętego zamówieniem.

Na podstawie zgromadzonych materiałów przygotowano wykaz obszarów podzielonych według kategorii ingerencji:

- obszary/miejsca, które należy bezwarunkowo omijać,
- obszary/miejsca, które powinno się omijać,
- obszary/miejsca, których przecięcie jest możliwe przy zastosowaniu rozwiązań zabezpieczających,
- obszary/miejsca, których przecięcie jest akceptowalne.

Klasyfikacja obszarów na mapach została przyjęta zgodnie z klasyfikacją obszarów/obiektów w Bazie Danych Obiektów Topograficznych BDOT10k prowadzonej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z 27 lipca 2021 r. w sprawie bazy danych obiektów topograficznych oraz bazy danych obiektów ogólnogeograficznych, a także standardowych opracowań kartograficznych. Zintegrowane kopie baz danych BDOT10k prowadzi Główny Geodeta Kraju, a dane są aktualizowane przez Urzędy Marszałkowskie.

Obecnie analizowane są ww. kwestie i dokonywane zmiany w wykazie ww. obszarów w ramach prac Zespołu S7 uwzględniając w miarę możliwości wnioski ze spotkań z udziałem samorządów, komitetów i stowarzyszeń zaangażowanych w proces przygotowawczy dla drogi ekspresowej S7 przechodzącej przez obszar województwa małopolskiego. Analiza dotyczy m.in. niewłaściwie sklasyfikowanych w bazach danych o obiektach topograficznych części osiedli jako zabudowy luźnej jednorodzinnej, choć w rzeczywistości jest to obszar gęsto zabudowany.

W odniesieniu do kwestii statusu wariantów wschodniego i zachodniego w dalszych pracach projektowych należy wskazać, że dotychczas GDDKiA na etapie STEŚ dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice nie zlecała dodatkowych opracowań wykraczających poza obszar objęty umową z firmą IVIA. W wyniku spotkań członków Zespołu podjęto decyzje o rozszerzeniu analiz o obszar na zachód od węzła Skawina w kierunku miejscowości Morawica. W kolejnym etapie przygotowania inwestycji zostaną rozszerzone mapy (m.in. z obszarami wyłączeń) o całą gminę Liszki, co pozwoli w przyszłości (po zakończeniu aktualizacji map) na wytrasowanie nowych wariantów

przebiegu drogi ekspresowej S7 na obszarze objętym analizą (Morawica – Niepołomice).

W odniesieniu do podniesionej kwestii aktualności podkładów mapowych wykorzystywanych do analizy możliwego obszaru przebiegu drogi ekspresowej S7 informuję, że w materiałach przesyłanych osobom biorącym udział w posiedzeniach Zespołu, GDDKiA opiera się o ogólnodostępne dane geodezyjne wprowadzone do Bazy Danych Obiektów Topograficznych. Aktualność map będących w zasobie Powiatowych Ośrodków Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (PODGiK) posiada swoją specyfikę. Charakteryzuje ją duża liczba inwestycji (prywatnych, jst, gestorów sieci), gęsta infrastruktura i uzbrojenie w media (woda, prąd, gaz, telekomunikacja, itp.). Z uwagi na fakt, że obszar analizy obejmuje obszary podmiejskie również swoją dynamikę, na którą zarządca drogi nie ma wpływu. Niemniej, jeżeli GDDKiA otrzymuje sygnały, że dane w Bazie są nieaktualne lub błędne, to weryfikuje stan faktyczny i wprowadza zmiany do własnych zasobów.

W odniesieniu do postulatu ochrona przed zabudową i wyłączenia z analizowania przebiegu drogi ekspresowej S7 Zbiornika Dobczyckiego jako strategicznego pod względem źródła i ujęcia wody dla całego regionu należy wskazać, że w materiałach, które zostały przekazane przed drugim spotkaniem Zespołu, cała powierzchnia Zbiornika Dobczyckiego została wskazana jako obszar, który należy bezwarunkowo omijać. Dodatkowo część zbiornika oraz tereny przyległe w rejonie zapory zostały oznaczone jako powierzchniowe ujęcie wody oraz strefa ochrony bezpośredniej powierzchniowej, które również zaliczają się do obszarów, które należy bezwarunkowo omijać.

Reasumując pragnę zapewnić, że celem zarówno dotychczasowych jak i obecnych działań jest wypracowanie rozwiązania, które w możliwie 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