



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.97.2026

Warszawa, 28 lipca 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17973 Posła na Sejm RP pana Patryka Wichra oraz grupy posłów, proszę o przyjęcie informacji i stanowiska w sprawie.

Problematyka rozwoju sieci drogowej oraz układu dróg rejonu Małopolski stanowi przedmiot analiz i prac. 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. Odcinek 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. 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 szczególności samorządów i mieszkańców (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. 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. 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.

Odnosząc się do kwestii udziału w pracach przedmiotowego Zespołu przedstawiciele organizacji społecznych informuję, że zgłoszonych zostało 38 stowarzyszeń, komitetów lub organizacji zaangażowanych w prace przygotowawcze drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego. Podmioty te zostały wskazane w załączniku do Zarządzenia nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 24 marca 2026 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw kryteriów wyboru optymalnego wariantu drogi ekspresowej S7 na obszarze województwa małopolskiego. Do GDDKiA wpłynęły dwa wspólne oświadczenia komitetów społecznych w sprawie prac Zespołu, w których poinformowano o wstrzymaniu się od udziału w kolejnych, zaplanowanych spotkaniach z GDDKiA w ramach prac Zespołu. Nie wszystkie komitety/stowarzyszenia, które podpisały oświadczenie, były zgłoszone do prac Zespołu, a niektóre podpisały się w obu wystąpieniach. W ww. oświadczeniach wskazane były warunki wznowienia rozmów podczas kolejnego spotkania Zespołu.

Dotychczas odbyło się sześć posiedzeń Zespołu (10 i 24 kwietnia, 15 i 29 maja, 12 czerwca, 10 lipca br.). Harmonogram posiedzeń Zespołu, prezentacje, listy obecności oraz protokoły dostępne są na specjalnie dedykowanej tej inwestycji stronie internetowej - <https://www.gov.pl/web/gddkia/zespol-s7>. W posiedzeniach uczestniczyli przedstawiciele GDDKiA, Wojewody Małopolskiego, samorządów oraz komitetów i stowarzyszeń zaangażowanych w proces przygotowania tej inwestycji.

Aktualny harmonogram dalszych prac Zespołu

31 lipca 2026 r.

- Zakończenie zbierania formularzy opinii

21 października 2026 r. (Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie)

- Publikacja wyników z zebranych formularzy opinii
- Publikacja raportu z prac Zespołu

6 listopada 2026 r.

- Prezentacja wyników i wniosków z analizy wielokryterialnej
- Wybór wariantów do STEŚ

Wynikiem dotychczasowych prac Zespołu jest realizacja znacznej części postulatów zgłoszonych przez stronę społeczną i samorządową, m.in.:

- wycofanie rekomendacji GDDKiA dla sześciu wstępnych wariantów S7 (A-F) na obszarze województwa małopolskiego;
- powrót do szerokiego obszaru analiz oraz rozszerzenie go o tereny na zachód od Krakowa (Morawica);
- szerokie włączenie strony społecznej i samorządowej już na wczesnym etapie prac przygotowawczych i dbałość o transparentność prac Zespołu;
- strona społeczna i samorządowa są zaangażowane w określenie obszarów ważnych dla oceny wariantów przebiegów drogi;
- zaangażowanie środowiska naukowego w prace Zespołu, kwestie techniczne są zadaniem inżynierów, a nie strony społecznej i samorządowej;
- przygotowywane są kryteria oceny wariantów trasy S7, biorąc pod uwagę opinie strony społecznej i samorządowej;
- analiza i weryfikacja danych zebranych w oficjalnych rejestrach, usuwanie nieścisłości z geodezyjnych baz danych oraz wprowadzenie kolejnych obszarów wyłączonych, w szczególności nowe osiedli lub skupiska budynków.
- wyłączenie z projektowania trasy Strefy Ochrony Uzdrowiska Swoszowice B i C, dawnych wyrobisk górniczych Kopalni Wieliczka, obszarów górniczych kategorii IV i V Kopalni Otworowej „Barycz”, czy obszaru Zbiornika Dobczyce;

Od 6 lipca 2026 r. zbierane są opinie na podstawie formularzy wypełnionych przez członków Zespołu (przedstawicieli Wojewody Małopolskiego, samorządów oraz strony społecznej). Na ich podstawie pracownicy GDDKiA opracują raport. Zostanie on zaprezentowany i omówiony na posiedzeniu Zespołu. Raport Zespołu będzie stanowił kierunkową podstawę dalszego określenia kryteriów, podkryteriów oraz wag dla wielokryterialnej analizy porównawczej wariantów S7. Odpowiedzialność za dalsze wykorzystanie tego materiału pozostaje po stronie GDDKiA jako inwestora, a powołanie Zespołu nie oznacza przeniesienia kompetencji ustawowych ani odpowiedzialności za wybór wariantu.

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. 30 czerwca 2026 r. przekazano członkom Zespołu zaktualizowane mapy obszarów wyłączonych a na stronie internetowej GDDKiA udostępniono materiały, w tym m.in. raport częściowy z prac Zespołu, założenia do wielokryterialnej analizy porównawczej, formularze opinii.

W wyniku prac Zespołu podjęto decyzję o rozszerzeniu analiz o obszar na zachód od węzła Skawina w kierunku miejscowości Morawica. Dla rozszerzonego zakresu są i będą zbierane dane wejściowe niezbędne do projektowania, rozpoczynając od aktualizacji map, poprzez uwarunkowania eliminujące obszary z trasowania wariantów, np. szczególnie cenne społecznie obszary. Po wytrasowaniu na nowo wariantów przebiegu trasy S7 (z maksymalnym poszanowaniem istniejącej zabudowy, uwarunkowań środowiskowych i społecznych) ustalone zostaną lokalizacje węzłów łączących komunikacyjnie S7 z siecią istniejących dróg publicznych. Po zrealizowaniu ww. czynności opracowane zostaną analizy i prognozy ruchu, które będą oparte o najnowsze dane z Generalnego Pomiaru Ruchu 2025, znane publicznie harmonogramy rozwoju kluczowych dróg publicznych planowanych przez właściwych zarządców dróg czy linii kolejowych. Nowe analizy i prognozy ruchu będą podlegać weryfikacji i odbiorowi zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA.

Odnosząc się do kwestii zaprojektowania nowej trasy w standardzie drogi klasy GP informuję, że postulat ten nie jest spójny i nie odzwierciedla obowiązujących w Polsce zapisów prawa w zakresie kształtowania sieci dróg szybkiego ruchu. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych definiuje przebieg drogi ekspresowej S7 relacji Gdynia (Morska) – S6 (Gdańsk) – Elbląg – Olsztynek – Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – A4 (Kraków Bieżanów)8) – A4 (Kraków) – Rabka-Zdrój (Zabornia). Praktycznie na obszarze całej Polski ciąg drogi krajowej nr 7 posiada już parametry drogi ekspresowej. Pozostały do zrealizowania tylko fragmenty w sąsiedztwie Warszawy (trwa budowa odcinka Czosnów – Kiełpin, a dla odcinka Kiełpin - Warszawa powstaje projekt budowlany) oraz przywołanego odcinka drogi ekspresowej Kraków – Myślenice. Charakter tego ciągu jako drogi ekspresowej funkcjonuje już od ponad 40 lat. Świadczy to niezmiennie o strategicznym znaczeniu dla Polski tak wyznaczonego połączenia.

Podkreślić należy, że żaden z wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 nie został na tym etapie uznany za preferowany ani rekomendowany do dalszych prac. Proces

planistyczny pozostaje otwarty, a zgłoszone przez komitety i stowarzyszenia informacje będą brane pod uwagę przy dalszym kształtowaniu kryteriów oraz ocenie poszczególnych rozwiązań. GDDKiA pozostaje w stałym kontakcie z jednostkami samorządu terytorialnego oraz deklaruje gotowość do dalszej współpracy i wymiany informacji na każdym etapie prac nad przygotowaniem inwestycji.

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