



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DDP-2.054.44.2025

Warszawa, 27 kwietnia 2025

Szanowny Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 8719 Posła na Sejm RP Pana Stanisława Gorczyca dotyczącą problematyki przygotowania i realizacji zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S16 Mrągowo - Orzysz - Ełk, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie budowy dróg. Zadanie polegające na budowie drogi ekspresowej S16 na wschód od Mrągowa (Mrągowo - Orzysz - Ełk) ujęte zostało w przedmiotowym Programie.

Należy wskazać, że niskie parametry techniczne drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo - Orzysz obniżają przepustowość drogi oraz poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz stanowią kluczową przeszkodę jak dla podnoszenia parametrów technicznych tej drogi w obecnym przebiegu. Główna trasa alternatywna dla drogi krajowej nr 16, czyli droga krajowa nr 58 przebiega bowiem przez środek jednego z największych i najcenniejszych obszarów Natura 2000, Puszcę Piską. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 prognozowane natężeniu ruchu na przedmiotowej drodze ekspresowej będzie wynosiło łącznie (w obu kierunkach) 9-12 tys. pojazdów na dobę w 2025 r., a w 2055 r. 18-24 tys. pojazdów na dobę, z czego około 25-30% będzie stanowił ruch ciężki. Z uwagi na powyższe prowadzone są prace przygotowawcze dla przedmiotowej inwestycji.

Dodatkowo informuję, że GDDKiA opracowała w ostatnim czasie analizę dla sieci drogowej terenów Polski północno-wschodniej (woj. warmińsko-mazurskie i podlaskie). Jej wyniki w sposób jednoznaczny wskazały, że połączeniem priorytetowym w tym rejonie Polski powinno być połączenie drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Orzysz - Ełk. I to ten ciąg drogowy w najbliższej perspektywie powinien być jak najszybciej zrealizowany, ponieważ ma ogromne znaczenie dla całości układu dróg w tym rejonie, w szczególności w kontekście przenoszenia ruchu, jego rozkładu i ewentualnych natężeń na całej sieci drogowej w regionie.

Obecnie dla ciągu drogi ekspresowej S16 Mrągowo - Orzysz - Ełk prowadzone są prace przygotowawcze, których celem jest wyznaczenie przebiegu drogi. Opracowana została dokumentacja w stadium studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z materiałami do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, w tym w szczególności raportem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W ramach prac przygotowawczych opracowany został szereg dokumentów oraz wykonano analizy, wynikiem czego było powstanie 3 podstawowych możliwych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S16. Warianty te zostały poddane analizie wielokryterialnej, w ramach której każdy z nich został zbadany i oceniony z wykorzystaniem takich samych kryteriów: środowiskowego, ekonomicznego, technicznego i społecznego. Ostatecznym wynikiem przeprowadzonych prac było złożenie do odpowiedniego organu ochrony środowiska, w tym przypadku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ), wniosku o określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

Należy wskazać, że w przedmiotowym przypadku RDOŚ w wydanym w grudniu 2023 r. postanowieniu wskazał, że ze względów środowiskowych nie może wydać decyzji administracyjnej ustalającej przebieg drogi zgodnie z wariantem rekomendowanym przez GDDKiA we wniosku, czyli wariantem B przebiegu drogi. Jako podstawową i najważniejszą przesłankę organ wskazał znaczące negatywne oddziaływanie drogi na środowisko naturalne, w tym w szczególności na siedliska żółwia błotnego objętego ochroną poprzez ustanowienie w tym rejonie obszaru Natura 2000, i to pomimo zastosowania działań ochronnych i zabezpieczających. Jednocześnie organ ten jako wariant przebiegu drogi możliwy do realizacji w jego ocenie wskazał wariant C. Uwarunkowania wskazane w postanowieniu RDOŚ zostały przeanalizowane przez inwestora zadania (GDDKiA) i w sierpniu br. przekazane zostało do RDOŚ w Olsztynie stanowisko, w którym poprowadzenie drogi ekspresowej S16 w alternatywnym wariantcie przebiegu wskazanym przez organ zostało zaakceptowane.

W tym miejscu należy wskazać, że zmiana w zakresie preferencji co do wariantu przebiegu drogi ekspresowej S16 nastąpiła w wyniku stanowiska organu ochrony środowiska jakim jest RDOŚ, po przeanalizowaniu całości złożonej dokumentacji, w tym w szczególności wskazanego powyżej raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jednocześnie należy wskazać, że w październiku 2024 r. RDOŚ w Olsztynie wezwał inwestora zadania (GDDKiA) do weryfikacji i zaktualizowania danych (w zakresie, m.in. obecnego zagospodarowania terenu, oddziaływania akustycznego i na środowisko przyrodnicze), będących podstawą do przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analiz i obliczeń, a następnie zweryfikowania ww. dokumentu, uwzględniając ewentualne zmiany, nakładając termin przedstawienia zaktualizowanej dokumentacji do lipca 2025 r.

Odnosząc się do problematyki wpływu i oddziaływania przedmiotowej drogi na środowisko naturalne informuję, że w ramach prac przygotowawczych dla każdego wariantu przebiegu drogi S16 opracowana została analiza jej oddziaływania na środowisko naturalne, która została ujęta w raporcie oddziaływania na środowisko. Takie podejście jest standardem i obowiązkiem wynikającym z przepisów prawa, realizowanym dla każdej nowej inwestycji. Również w przedmiotowym przypadku taka analiza została sporządzona i złożono do RDOŚ, jako jeden z załączników wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

W tym miejscu należy podkreślić, że to organ ochrony środowiska, również po analizie treści i wniosków raportu oddziaływania na środowisko podjął decyzje opisane powyżej a dotyczące zmiany rekomendacji przebiegu drogi.

Dodatkowo należy wskazać, że Minister Infrastruktury nie jest stroną postępowania administracyjnego w przedmiocie ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Nie przysługują mu więc z tego tytułu żadne instrumenty prawne możliwości oddziaływania czy to na sam przebieg postępowania czy też na treść wydawanych decyzji administracyjnych.

Odnosząc się do kwestii realizowania inwestycji infrastrukturalnych w kontekście brania pod uwagę kwestii obronnych i militarnych uprzejmie informuję, że zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami prawa, w tym w szczególności ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zarządcami dróg są: dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, powiatowych – zarząd powiatu, gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Do obowiązków zarządcy drogi należą sprawy wynikające z zakresu planowania, budowy, przebudowy, utrzymania i ochrony dróg, w tym m.in. opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu jak również przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju.

Należy zatem wskazać, że w kompetencji GDDKiA oraz Ministerstwa Infrastruktury leżą kwestie związane z podejmowaniem i realizacją działań na sieci dróg krajowych. Chciałbym zauważyć, iż proces budowy dróg to przedsięwzięcie bardzo złożone, skomplikowane oraz wymagające odpowiedniego czasu do realizacji. Obwarowane jest wieloma rygorami prawnymi, proceduralnymi oraz standardami technologicznymi. Pierwszym etapem procesu inwestycyjnego dla realizacji zadania z zakresu budowy drogi jest etap prac przygotowawczych, w ramach których przeprowadzane jest wiele analiz i brane jest pod uwagę wiele czynników determinujących realizację określonego zadania. W trakcie prowadzenia prac przygotowawczych uzyskiwane są także wymagane przepisami prawa opinie i uzgodnienia innych podmiotów i organów. Opracowana dokumentacja przekazywana jest do zaopiniowania m.in. pod względem obronności i bezpieczeństwa narodowego odpowiednim w tym zakresie organom podległym resortowi obrony narodowej.

W zakresie planów inwestycyjnych na linii kolejowej nr 223 na odcinku Czerwonka - Orzysz - Ełk, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi wewnętrzne analizy i prace koncepcyjne nad zakresem, harmonogramem i możliwością finansowania studium wykonalności modernizacji przedmiotowej linii kolejowej.

Jednocześnie, na początku 2025 roku rozpoczęto prace nad projektem Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Przedsięwzięcie to realizowane jest pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury we współpracy: PKP PLK SA, Spółki Centralny Port Komunikacyjny oraz

Instytutu Rozwoju Miast i Regionów. Efektem wspólnych prac będzie osiągnięcie długoterminowego, stabilnego planu rozwoju infrastruktury i tras kolejowych w Polsce.

Działania obejmują kompleksową analizę rozwoju sieci kolejowej i dotyczą zarówno odcinków dotychczas przygotowywanych poza linią „Y”, jak i nowo proponowanych korytarzy linii kolejowych, w zakresie m.in. spodziewanej liczby pasażerów, ruchu pociągów i adekwatności parametrów technicznych. Uwzględniają także prognozy liczby podróży pomiędzy poszczególnymi obszarami (niezależnie od środka transportu), położenie odcinków na ciągach europejskich, stopień zaawansowania projektów oraz możliwość ewentualnych rozwiązań alternatywnych. Pod uwagę brana jest obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy. Prace są prowadzone przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych.

Jednocześnie należy podkreślić, że docelowe parametry infrastruktury kolejowej wynikające z prac nad projektem Zintegrowanej Sieci Kolejowej będą kluczowe dla decyzji o realizacji i kształcie projektów na liniach kolejowych takich jak m.in. linia nr 223 na odcinku Czerwonka - Orzysz - Ełk.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec  
Sekretarz Stanu