



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.67.2025  
Warszawa, 11 czerwca 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 9886 Posła na Sejm RP Pana Stanisława Gorczyca w sprawie przebiegu drogi ekspresowej S5 na odcinku Wirwajdy – Nowe Marzy, poniżej informuję, co następuje.

Obecnie dla drogi ekspresowej S5 na odcinku Wirwajdy – Nowe Marzy nadal prowadzone są prace przygotowawcze w ramach Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (STEŚ).

Warto podkreślić, iż informacja o wskazaniu najkorzystniejszego przebiegu drogi ekspresowej S5 w województwie warmińsko-mazurskim oraz kujawsko-pomorskim ogłoszona po posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) nie ma charakteru końcowego. Zgodnie z obowiązującą procedurą, będzie to miało miejsce po posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI), działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednocześnie informuję, iż w wyniku spotkania przedstawicieli władz ławy i mieszkańców gminy Biskupiec, oraz przedstawicieli Ministerstwa i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jako inwestora, podjęto decyzję o przesunięciu terminu posiedzenia KOPI. Propozycje przedstawione przez samorządy, dotyczące budowy dodatkowego węzła w pobliżu ławy oraz ewentualnej korekty przebiegu drogi przez teren gminy Biskupiec, mającej na celu zmniejszenie wpływu inwestycji na tereny mieszkalne w okolicach planowanej inwestycji, zostaną przeanalizowane przez GDDKiA. W drugiej połowie czerwca br. planowane jest kolejne spotkanie dotyczące tej sprawy z udziałem przedstawicieli samorządów, na którym zostaną przedstawione i omówione proponowane rozwiązania.

Należy wskazać, iż przepisy wymagają przeprowadzenia analizy kilku wariantów przebiegu drogi oraz dokonania ich oceny w raporcie oceny oddziaływania na środowisko, który należy załączyć do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Rekomendacja wariantu przebiegu drogi następuje w wyniku analizy wielokryterialnej wykonanej w ramach STEŚ przy uwzględnieniu wagi udziału społeczeństwa oraz uwzględniającej kryteria środowiskowe, społeczne, techniczne i ekonomiczne. Należy zaznaczyć, że wniosek o wydanie DŚU nie został dotąd złożony, a tym samym postępowanie administracyjne w tej sprawie jeszcze się nie rozpoczęło.

Analizy porównawcze wariantów zostały wykonane zgodnie z obowiązującymi w GDDKiA wytycznymi i procedurami, które obowiązują w całej Polsce. Zakres analiz porównawczych

nie przewiduje uwzględniania w kosztach inwestycji kosztów rozbudowy i utrzymania innych dróg publicznych. Ochrona zabudowy mieszkaniowej jest jednym z priorytetów przy trasowaniu wariantów. Pomimo bardzo rozproszonej zabudowy, na około 50 km przebiegu drogi ekspresowej S5 w wariantcie 4 do rozbiórki przewidywanych jest zaledwie kilka budynków mieszkalnych. Budynki mieszkalne znajdujące się w pobliżu drogi ekspresowej, w przypadku przekroczenia norm hałasu, zostaną ochronione za pomocą ekranów akustycznych. Każdy z wariantów ingeruje w użytki rolne, co spowodowane jest rolniczym charakterem terenów w obszarze analizowanych wariantów przedmiotowej drogi ekspresowej.

Dodatkowo informuję, że zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2019 poz. 1819), droga ekspresowa S5 łączy drogę ekspresową S7 z autostradą A1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518) zapisano, że „drogę klasy A lub S łączy się z drogą klasy A, S, GP lub G, a drogę klasy S - także z drogą klasy Z”, co oznacza, że drogi poprzeczne muszą posiadać odpowiednią klasę, niezależnie od kategorii (czyli właściciwego zarządcy). Rekomendowany wariant W4 drogi ekspresowej S5 posiada węzły na wszystkich przecinanych drogach wojewódzkich i drodze krajowej nr 16 (klasy G i GP). W celu zapewnienia wyższej gęstości połączeń komunikacyjnych drogi ekspresowej S5 z pozostałym istniejącym układem drogowym konieczne byłoby dostosowanie przez samorzady paramentów ww. dróg (np. nośności, szerokości jezdni, elementów brd, chodników) oraz formalne ustanowienie ich klas. Poza aspektami czysto technicznymi przy projektowaniu węzłów istotne są również aspekty ruchowe (prognozowane natężenie ruchu na węźle), które wpływają na efektywność działań i determinują zasadność budowy np. węzła. Budowa dodatkowych połączeń/węzłów na drogach powiatowych jest technicznie możliwa i wykonalna również jako kolejny etap rozbudowy drogi ekspresowej S5, jednak powinna wiązać się z równoległym dostosowaniem istniejącego samorządowego układu komunikacyjnego do nowej funkcji i zwiększonych natężeń ruchu.

Ponadto informuję, iż oprócz wariantów zaprezentowanych na spotkaniach informacyjnych w styczniu 2023 r., analizie poddane zostały dodatkowe odcinki wariantów drogi ekspresowej S5, stanowiące korekty zaprezentowanych na spotkaniach wariantów. Wyniki analiz zostały przedstawione w raporcie z działań informacyjnych, zamieszczonym na stronie internetowej projektu: <https://www.trakt.eu/wirwajdy-nowe-marzy/>, wskazany m.in. na ulotkach informacyjnych udostępnianych na spotkaniach, czy też w informacjach prasowych.

Należy podkreślić, iż spotkania informacyjne odbyły się, chociaż nie są one obowiązkowe na tym etapie przygotowania inwestycji. Wybór miejsc spotkań miał na celu zapewnienie dogodnego dostępu do informacji dla wszystkich zainteresowanych inwestycją. GDDKiA, jako inwestor zadania nie otrzymała żadnych informacji od władz samorządowych, ani od mieszkańców w sprawie problemów z dotarciem na spotkania. Informacja o miejscach i terminach spotkań była przekazywana w prasie, na portalach internetowych, w ulotkach informacyjnych i plakatach wywieszonych na terenie gmin, przez które przebiegają analizowane warianty drogi ekspresowej S5. Spotkania były dedykowane mieszkańcom poszczególnych gmin, natomiast informacje na temat inwestycji i odpowiedzi na pytania przekazywane były wszystkim uczestnikom spotkań, nie tylko mieszkańcom gmin, którym

dedykowano dane spotkanie. W spotkaniach brali udział nie tylko mieszkańcy gmin, na terenie których odbywało się spotkanie, ale również osoby zainteresowane inwestycją i przedstawiciele innych gmin.

Poniżej przedstawiam harmonogram przeprowadzonych spotkań informacyjnych:

- gmina Ostróda i gmina Lubawa, 9 stycznia 2023 r. w Miejskim Ośrodku Kultury w Lubawie, ul. Rzepnikowskiego 44,
- gmina Biskupiec i gmina Kisielice, 10 stycznia 2023 r. w Gminnym Ośrodku Kultury w Biskupcu, ul. Rynek 4,
- gmina Nowe Miasto Lubawskie, 11 stycznia 2023 r. w Miejskim Centrum Kultury w Nowym Mieście Lubawskim, ul. 19 Stycznia 17A,
- gmina i miasto Ława, 12 stycznia 2023 r. w Hotelu Port 110 w Ławie, ul. Konstytucji 3 Maja 7.

Warto jednocześnie wskazać, iż wykonanie STEŚ poprzedziło opracowanie Studium korytarzowego (SK), które objęło swoim zakresem trzy województwa, 14 powiatów oraz 53 gminy. Na obszarze analizy wytyczono około 940 km potencjalnych korytarzy drogi ekspresowej S5, z których część (z uwagi na nieracjonalność lub uwarunkowania środowiskowe) nie wskazano do dalszych analiz. W STEŚ przeanalizowano w dużo większej szczegółowości warianty w najbardziej korzystnych przebiegach, analizowanych w SK.

Należy podkreślić, iż wariantowanie drogi ekspresowej S16 w korytarzu Mrągowo – Orzysz – Ełk przebiegało w nieporównywalnym do przebiegu drogi ekspresowej S5 terenie. Droga ekspresowa S16 przecina obszar wielkich jezior mazurskich, gdzie na większości terenu występują obszary specjalnej ochrony Natura 2000, w tym obszar Natura 2000 objęty wyjątkowo restrykcyjną ochroną - Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo. Bogactwo przyrodnicze i związane z tym obszary chronione prawem polskim oraz Unii Europejskiej terenów Mazur stanowią przeszkodę dla wytyczenia drogi ekspresowej o długości 80 km. Tak duża liczba analizowanych wariantów drogi ekspresowej S16 jest wyjątkiem w skali kraju.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu