



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DDP-6.054.91.2025

Warszawa, 14 sierpnia 2025

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 11164 Posłów na Sejm RP pani Henryki Krzywonos-Strycharskiej oraz pana Rafała Siemaszki z dnia 28 lipca br. w sprawie podjęcia działań zmierzających do przebudowy drogi wojewódzkiej nr 214 na odcinku Warlubie – Łeba oraz zaliczenia jej do kategorii dróg krajowych, przedstawiam poniższe stanowisko w sprawie.

Na wstępie pragnę wskazać, że działania resortu infrastruktury skupiają się na dokończeniu określonej w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741) docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Obecnie realizowane są inwestycje drogowe, które stanowią nowe ciągi komunikacyjne zdefiniowane w kluczowych dokumentach i programach krajowych. W ciągu najbliższej dekady powstaną nie tylko kolejne odcinki autostrad i dróg ekspresowych, ale także dróg krajowych i obwodnic. Jednym z priorytetów Ministerstwa Infrastruktury w kontekście infrastruktury drogowej wypełnianym poprzez podejmowanie wysokonakładowych inwestycji jest m.in. realizacja docelowego układu dróg ekspresowych i autostrad, który został określony ww. przepisami prawa. Resort infrastruktury po realizacji wskazanego priorytetu analizować będzie dalsze, istotne potrzeby inwestycyjne dotyczące krajowego układu dróg szybkiego ruchu.

Odnosząc się do kwestii zaliczenia drogi wojewódzkiej nr 214 do kategorii dróg krajowych pragnę wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw administracji publicznej, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w przedmiotowej ustawie.

Drogi zaliczane do kategorii dróg krajowych powinny spełniać kryteria funkcjonalne zawarte w ustawie o drogach publicznych. Wnioskowana o zaliczenie do kategorii dróg krajowych droga wojewódzka nr 214 nie spełnia kryteriów zawartych w art. 5 ust. 1 pkt 1 - 6 ustawy o drogach publicznych dla zaliczenia jej do kategorii dróg krajowych. Kryterium określone w art. 5 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych, które wskazuje, że do dróg krajowych zalicza się drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych znajduje zastosowanie na etapie tworzenia planów budowy sieci dróg krajowych w celu zapewnienia ciągłości tej sieci. Jednak stosowanie tego kryterium przy

planowaniu uzupełnienia już ukształtowanej sieci dróg krajowych prowadziłoby do sytuacji, w której każdy ciąg dróg łączący punkty na drogach krajowych spełniałby przedmiotowe kryterium spójności sieci dróg krajowych i możliwe byłoby zaliczenie go do kategorii dróg krajowych, pomimo iż mógłby nie spełniać pozostałych wymogów zawartych w przepisach ustawy. Odnosząc się do wskazanego kryterium – drogi alternatywne do autostrad płatnych należy wskazać, że droga krajowa nr 91 pełni funkcję drogi alternatywnej do autostrady A1.

Podkreślić należy, że podstawową cechą kształtowania sieci dróg krajowych jest zapewnienie właściwych połączeń międzyregionalnych w skali kraju. Natomiast dostępność komunikacyjna wewnątrz regionów powinna być zapewniona poprzez sieć dróg wojewódzkich połączonych funkcjonalnie z ponadregionalną siecią dróg krajowych oraz dróg powiatowych i gminnych. Jednocześnie wskazać należy, iż zaliczenia dróg do kategorii dróg krajowych nie spowodują automatycznie poprawy ich warunków ruchu.

Odnosząc się do poruszonego w piśmie dojazdu do planowanej elektrowni jądrowej pragnę zauważyć, że dojazd do planowanej elektrowni zostanie zapewniony przez przewidzianą do realizacji drogę krajową, która zapewni połączenie elektrowni z drogą ekspresową S6 (węzeł Łęczycze). Realizacja inwestycji podzielona została na dwa zadania: od Lubiatowa do drogi wojewódzkiej nr 213 (ok. 11 km) oraz od DW213 do węzła Łęczycze na S6 (ok. 15 km). Obie umowy z wykonawcami drogi do elektrowni jądrowej zostały już zawarte.

W województwie pomorskim w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) trwa obecnie realizacja wielu inwestycji infrastrukturalnych. Droga ekspresowa S6 biegnąca od Szczecina do Trójmiasta znajduje się na końcowym etapie realizacji. Pozostające w realizacji odcinki pomiędzy Koszalinem a Bożepolem Wielkim zostaną oddane do użytkowania w 2025 r. i w 2026 r. W 2025 r. częściowo oddana została do użytkowania Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej – element drogi ekspresowej S7. Równocześnie realizowany jest Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030. W województwie pomorskim w ramach Programu planuje się budowę obwodnicy Człuchowa, Starogardu Gdańskiego, Słupska i Kobylnicy oraz Sztumu. Obwodnica Brzezia już została udostępniona uczestnikom ruchu drogowego.

W wyniku podejmowanych intensywnych i kosztownych działań inwestycyjnych powstanie efektywna, przepustowa i bezpieczna infrastruktura drogowa. Powyższe pozwoli na płynny ruch pojazdów, przyczyni się do sprawniejszego transportu towarów, szybszych i bezpieczniejszych podróży, poprawy jakości życia społeczeństwa, zmniejszenia ryzyka wypadków, łatwiejszego dostępu do usług, rozwoju gospodarczego regionów oraz turystyki. Równocześnie nastąpi inny rozkład ruchu drogowego na sieci, odciążając drogi o niższych parametrach technicznych.

Mając na uwadze powyższe zapewniam, że dostrzegam znaczenie drogi wojewódzkiej nr 214 dla regionu, niemniej jednak resort infrastruktury w swoich zamierzeniach odnośnie kształtowania sieci dróg krajowych nie przewiduje uzupełnienia sieci o nowy element, jakim jest przedmiotowy korytarz drogowy.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco monitoruje infrastrukturę drogową, w tym jej stan i wpływ na bezpieczeństwo wszystkich jej użytkowników. Analizie poddawane są także szerokie kryteria organizacyjne, prawne, techniczne i finansowe pod kątem realizacji poszczególnych potrzeb inwestycyjnych w skali całego kraju w wieloletniej perspektywie czasowej. Wszelkie teraźniejsze i przyszłe działania inwestycyjne w odniesieniu do sieci dróg krajowych muszą uwzględniać jej tranzytowy charakter i przeznaczenie.

Mimo, że realizacja zadań na drogach samorządowych leży po stronie zarządców dróg samorządowych, to Minister Infrastruktury ma świadomość, że kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej oraz efektywnej infrastruktury drogowej. Rozwój infrastruktury drogowej przyczynia się natomiast do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w całym kraju oraz ułatwia rozwój transportu lokalnego.

W gestii Ministra Infrastruktury, w zakresie wsparcia finansowego dla dróg wojewódzkich, w latach 1999-2025 była rezerwa subwencji ogólnej. Z mechanizmu finansowego jednostki mogły wnioskować o dofinansowanie zadań realizowanych na drogach wojewódzkich, w tym także budowy obiektów inżynierskich. Województwo Pomorskie w ramach tego mechanizmu uzyskało dotąd łącznie 41,7 mln zł, zaś Województwo Kujawsko-Pomorskie 38,7 mln zł (z tego: 10,4 mln zł w 2025 r.). Żaden z samorządów nie wnioskował jednak w ostatnich latach (2019-2025) o dofinansowanie prac realizowanych na drodze wojewódzkiej nr 214.

Podział środków rezerwy subwencji od 2026 r. będzie się odbywał na nowych zasadach, które na ten moment nie zostały opracowane.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu