



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.14.2026

Warszawa, 26 lutego 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14856 Poseł na Sejm RP pani Iwony Małgorzaty Krawczyk, informuję, co następuje.

Inwestycje realizowane oraz planowane przez Ministerstwo Infrastruktury wpisują się w szereg dokumentów strategicznych, prawnych czy programowych. Realizacja priorytetów inwestycyjnych na sieci dróg krajowych zawiera się w wieloletnich programach drogowych, jak na przykład dla nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)” (RPBDK). Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych znajduje się w kluczowych dokumentach takich jak: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. Jest też ujęta w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741). Natomiast szczegółowy przebieg inwestycji wynika z procesu inwestycyjnego, który wymaga uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także poprzedzony jest analizami z uwzględnieniem szeregu czynników ekonomicznych, technicznych, środowiskowych czy społecznych.

W tym kontekście w ramach RPBDK obecnie prowadzone są prace nad budową drogi ekspresowej S5 od Sobótki do Bolkowa, zgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów

w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Rozporządzenie to wskazuje na następujący przebieg drogi ekspresowej S5: S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2 (Poznań Wschód); A2 (Poznań Zachód) – Leszno – A8 (Wrocław); S8 (Sobótka) – Świdnica – S3 (Bolków).

W czerwcu 2021 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zawarła umowę na wykonanie dokumentacji w ramach STEŚ-R (Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe). W jego efekcie zostały już opracowane warianty przebiegu trasy, wraz z wariantem preferowanym. Na tej podstawie, w listopadzie 2024 r. został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Należy wskazać, iż na etapie STEŚ GDDKiA przeprowadziła spotkania informacyjne z lokalną społecznością, których celem było zaangażowanie społeczności lokalnej w proces planowania, zapoznanie mieszkańców z proponowanymi wariantami przebiegu inwestycji oraz zebranie uwag i opinii. Natomiast w toku procesu wydawania DŚU przeprowadzane są konsultacje społeczne przez właściwego miejscowo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wymagane przepisami prawa. Ostateczny przebieg drogi określony zostanie w decyzji organu wydającego decyzję.

Jednocześnie wskazuję, iż budowa drogi ekspresowej S5 poza Bolków dotychczas nie była rozważana, głównie ze względu na prognozy ruchowe oraz warunki środowiskowe i terenowe. Ze względu na czynniki środowiskowe, wysokogórskie położenie i wrażliwość na warunki pogodowe połączenia DK5 - I/10 z Czechami przez Jakuszyce - Harrachov zdecydowano, że głównym połączeniem drogowym z Czechami na zachodzie Polski będzie połączenie Lubawka - Kralovec w ciągu drogi ekspresowej S3 i autostrady D11. Docelowo również szlak międzynarodowy E65 zostanie przełożony na połączenie S3-D11. Ponadto rozpoczęły się rozmowy na temat nowego połączenia i wstępnie jest ono lokalizowane w kierunku/osi Kłodzka, gdzie również następuje już budowa drogi ekspresowej S8 Wrocław – Bardo.

Zarówno w dokumentach planistycznych na poziomie krajowym, jak i w analizach GDDKiA nie przewiduje się rozbudowy połączenia DK5/DK30 Bolków - Jelenia Góra - Zgorzelec do parametru drogi ekspresowej. Czynnikiem wpływającym na planowanie przebiegu drogi ekspresowej S5 była między innymi konieczność połączenia węzła miejskiego Wałbrzych z siecią TEN-T. Zarówno analizy GDDKiA, jak i model ruchu opracowany na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) nie pokazują znaczących wzrostów ruchu na odcinku Bolków - Jelenia Góra - Jakuszyce.

Należy podkreślić, iż obecnym priorytetem jest ukończenie zaplanowanej sieci dróg o najwyższych parametrach, zgodnie z przywołanymi dokumentami różnej rangi. Obowiązujący dokument planistyczny określa horyzont czasowy realizacji inwestycji co najmniej do 2033 r., a zakres rzeczowy stojący jeszcze przed Polską do realizacji pozostaje bardzo wymagający. Oczywiście nie oznacza to, że nie będą w przyszłości realizowane nowe inwestycje. Natomiast ich realizacja będzie wynikać z ustalonych priorytetów, szeregu kryteriów takich jak między innymi natężenie ruchu. Obecnie przez

GDDKiA opracowywane są wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2025, które pokażą obecne trendy rozwoju ruchu na całej sieci dróg krajowych. Na tej podstawie mogą zostać zidentyfikowane nowe priorytety dotyczące rozwoju sieci, dla których będą mogły nastąpić prace rozwojowe i analityczne.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu