



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.20.2026

Warszawa, 26 lutego 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15053 Pośta na Sejm RP pana Andrzeja Śliwki, 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 Mrągowo (Mrągowo - Orzysz - Ełk) ujęte zostało w przedmiotowym Programie.

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 2024 r. 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. Pod koniec lipca 2025 r. złożona została aktualizacja raportu o oddziaływaniu na środowisko dla wariantu C (północnego). To kolejny etap działań związanych z uzyskaniem decyzji środowiskowej. Sprawą zajmuje się obecnie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Olsztynie. Uzyskanie decyzji środowiskowej prognozowane jest na I połowę br.

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.

W tym miejscu należy wskazać, na podstawowe znaczenie decyzji środowiskowej dla możliwości prowadzenia dalszych etapów procesu inwestycyjnego. Decyzja ta w sposób ostateczny określa przebieg drogi i stanowi podstawę prowadzenia dalszych prac projektowych np. w stadium koncepcji programowej, gdzie opracowywane są bardziej szczegółowe rozwiązania techniczne. Przy założeniu uzyskania przedmiotowej decyzji rzeczowa realizacja inwestycji drogi S16 możliwa byłaby w latach 2030 – 2033.

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 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. Taka procedura została także przeprowadzona dla drogi ekspresowej S16 i uzyskane zostały niezbędne uzgodnienia i opinie.

W zakresie realizacji dalszego ciągu drogi szybkiego ruchu od Ełku w kierunku Białegostoku, że kwestia wyznaczenia korytarzy dróg ekspresowych na terenie Podlasia jest problematyką sięgającą początku akcesji Polski do Unii Europejskiej. W toku prac nad przebiegiem obwodnicy Augustowa (jako części trasy S8) miał miejsce głośny spór o przebieg drogi przez tereny cenne przyrodniczo. Doprowadziło to do konfliktu z Komisją Europejską i zablokowania środków unijnych. Kwestia przebiegu drogi w kierunku północnym, mając na uwadze doświadczenie z Doliny Rospudy, musiała być przygotowana od samego początku. Z uwagi na spory historyczne zakładano, że w tym rejonie powinien powstać jeden przebieg drogi.

Mimo powyższego poprzedni rząd wprowadził do RPBDK najpierw realizację drogi ekspresowej S16 na odcinku Ełk – Knyszyn, a w 2023 r. również drogi ekspresowej S8 Białystok – Suwałki (Knyszyn – Raczki). Tym samym usankcjonowano budowę na terenie Podlasia dwóch dróg wysokoprzepustowych, bez przeprowadzenia właściwej oceny środowiskowej dla drugiej z tych dróg, która jest wymagana przepisami prawa krajowego i europejskiego. Powyższe było sprzeczne z dotychczasowymi ustaleniami z Komisją Europejską. Dodatkowo, w tym samym czasie zostały dokonane zmiany prawne w sprawie ustanowienia inwestycji strategicznych oraz pojawiły się silne protesty społeczne dotyczące budowy drogi S16. Okoliczności te nie umknęły uwadze KE, która zagroziła możliwością wstrzymania środków UE z perspektywy 2021-2027 nawet dla całego sektora transportowego (nie tylko dla dróg).

Ministerstwo Infrastruktury chciało wyjaśnić całą sytuację związaną z budową dróg ekspresowych przez Biebrzę z Komisją Europejską. Ustalono m.in., że strona polska opracuje i podda konsultacjom społecznym analizę wielokryterialną układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej. Dokument o podobnym charakterze

został opracowany przez GDDKiA w postaci Studium sieciowego układu dróg szybkiego ruchu w północno-wschodniej Polsce, który koncentruje się na aspektach funkcjonalno-ruchowych i ekonomiczno-finansowych. Jej wyniki nie wykazują konieczność rozbudowy tych korytarzy jako dróg ekspresowych w ramach priorytetów rządowych. Połączeniem priorytetowym powinno być połączenie drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk, dla którego proces inwestycyjny został szczegółowo opisany powyżej.

Parametry techniczne ciągu drogowego na północ od Białegostoku powinny w szczególności wynikać z realnego zapotrzebowania i faktycznego uzasadnienia, wyrażającego się przede wszystkim w występujących i prognozowanych natężeniach ruchu rozwiązaniem uzasadnionych i faktycznych potrzeb w zakresie rozwoju układu drogowego Polski północno-wschodniej. Dlatego też została podjęta decyzja o skierowaniu do realizacji drogi dwujezdniowej w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz w korytarzu drogi krajowej nr 65 rozpatrzenie poprawy bezpieczeństwa poprzez budowę, np. tzw. drogi o przekroju 2+1 i co istotne z obejściami kluczowych miejscowości – Ministerstwo wstępnie wskazało na Grajewo i Mońki. Założenia te zostaną poddane analizie i ewentualnie potwierdzone w toku prac projektowych dla tych inwestycji. Jednocześnie wskazują, że już obecnie prowadzone są działania związane z rozbudową odcinka drogi krajowej nr 65 na terenie woj. warmińsko-mazurskiego.

Należy zatem podkreślić, że Ministerstwo nie rezygnuje i nie podważa uzasadnienia dla poprawy klasy i standardu technicznego ciągów drogowych na północ od Białegostoku, w tym między Białymstokiem a Ełkiem. Jednak działania i inwestycje tam realizowane muszą być oparte o szczegółowe i obiektywne analizy w tym zakresie, a nadto zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu