



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.69.2026

Warszawa, 26 maja 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16942 Pana Posła Jarosława Krajewskiego, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Obecnie realizowany jest *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*, w którym ujęta została realizacja odcinka drogi ekspresowej S17 Drewnica–Zakręt. Proces inwestycyjny dla przedmiotowego zadania jest prowadzony. Obecnie trwa etap prac przygotowawczych związanych z opracowaniem niezbędnej dokumentacji i uzyskaniem decyzji administracyjnych, w tym decyzji określających środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia (DŚU).

Uprzejmie informuję, że obecnie zakładane lata realizacji odcinka drogi ekspresowej S17 Drewnica – Warszawa Wschód, czyli Wschodniej Obwodnicy Warszawy to okres 2036-2038. Przyjęty harmonogram wynika z założeń podpisanego przez Ministra Infrastruktury aneksu do Programu Inwestycji umożliwiającego rozpoczęcie na nowo procesu przygotowawczego do przedmiotowej inwestycji poprzez zapewnienie finansowania prac na ten etap.

Należy wskazać, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) ogłosiła już dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy postępowanie przetargowe na opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) wraz z materiałami do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 25 czerwca 2025 r. nastąpiło opublikowanie przez GDDKiA, na dedykowanej platformie zamówień publicznych,

dokumentów przetargowych w tym specyfikacji warunków zamówienia. W marcu br. nastąpił wybór najkorzystniejszej oferty złożonej w postępowaniu.

Zakres rozważanych w ramach STEŚ rozwiązań projektowych jest określony w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ) stanowiącym załącznik do prowadzonego przez GDDKiA zamówienia publicznego. Zgodnie z zapisami OPZ wariantowanie trasy obejmie minimum 3 warianty inwestycyjne, w tym:

- wariant zbliżony do tzw. wariantu czerwonego trasy z poprzedniej dokumentacji (o parametrach zgodnych z aktualnymi przepisami); r.
- wariant zbliżony do tzw. wariantu zielonego trasy z poprzedniej dokumentacji (o parametrach zgodnych z aktualnymi przepisami);
- oraz wariant będący najkrótszym technicznie możliwym połączeniem węzła Drewnica z węzłem Warszawa Wschód.

Każdy z wariantów będzie przy tym analizowany w scenariuszach z odcinkami tunelowymi, z zastosowaniem różnych technologii i optymalizacji wykonania tuneli oraz wariantowania przekroju drogi w tunelach.

W odniesieniu do harmonogramów realizacji inwestycji warto zaznaczyć, że mogą one ulec zmianie na skutek nieprzewidzianych okoliczności czy ewentualnych odwołań składanych od wydawanych decyzji administracyjnych. Przed rozpoczęciem robót budowlanych w terenie, oprócz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), konieczne jest także uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Zgodnie z zakładanym obecnie harmonogramem zawarcie umowy z wykonawcą dokumentacji w stadium STEŚ planowane jest na połowę br. Przedłużający się okres trwania postępowania i wyboru wykonawcy dokumentacji związany jest ze złożonymi odwołaniami uczestników postępowania do Krajowej Izby Odwoławczej. Kwestia ta ma również przełożenie i odzwierciedlenie w przesunięciu terminów realizacji kolejnych etapów procesu inwestycyjnego. Po zrealizowaniu prac projektowych w ramach, których przeprowadzona zostanie także akcja informacyjna dla wszystkich zainteresowanych podmiotów (mieszkańców, jednostek samorządu terytorialnego, organizacji itp.), planowane jest złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co powinno nastąpić w połowie 2028 r., zaś jej uzyskanie w I połowie 2030 r. Uzyskanie ostatecznej przedmiotowej decyzji pozwoli na realizację dalszego etapu prac projektowych, bardziej szczegółowych. Uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej prognozowane jest obecnie na połowę 2034 r, a zawarcie umowy z wykonawcą na IV kwartał 2035 r. Zakładany harmonogram prac przygotowawczych uwzględnia realne podejście do terminu poszczególnych etapów prac.

Podkreślam, że przyjęte przez Ministerstwo Infrastruktury założenia dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowią nowe otwarcie dla tej inwestycji oczekiwanej przez wszystkich użytkowników dróg, a jego celem jest wyjście z istniejącego dotychczas wieloletniego impasu w sprawie określenia przebiegu tej ważnej arterii. Ministerstwo jest w pełni świadome negatywnych skutków jakie powoduje i implikuje brak tej trasy dla istniejącego układu komunikacyjnego w tym rejonie, zarówno w kontekście dróg szybkiego ruchu jak również układu dróg lokalnych. Dlatego też podjęte zostały wskazane powyżej decyzje i działania, które mają doprowadzić do realizacji tej drogi.

W tym miejscu podkreślenia warty jest fakt, że kwestia określenia przebiegu jest przedmiotem działań prowadzonych już od co najmniej dwudziestu lat. Na przestrzeni tego czasu wydanych zostało kilka decyzji ustalających przebieg, które później w toku postępowań odwoławczych lub też sądowych były uchylane lub unieważniane. Dodatkowo kwestia ta była powodem antagonizowania się członków społeczności lokalnej oraz stanowiła przedmiot licznych protestów mieszkańców oraz odmiennych stanowisk przedstawicieli władz samorządowych. Ostatnio sytuacja ta dotyczyła decyzji środowiskowych uzyskanych dla odcinków Wschodniej Obwodnicy Warszawy w 2017 r. i 2018 r. Procedura odwoławcza dla tych rozstrzygnięć trwała nieprzerwanie do 2024 r. a jej końca nie było widać.

Przedmiotowa kwestia stanowiła przeszkodę w prowadzeniu dalszych etapów procesu inwestycyjnego, bowiem decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi podstawę do prowadzenia dalszych prac projektowych w stadium Koncepcji programowej i występowania o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W związku z powyższym, podjęte zostały działania jak wskazane powyżej, które w ocenie Ministerstwa pozwolą na ostateczne merytoryczne rozwiązanie kwestii określenia przebiegu tej drogi.

Zapewniam, że realizacja Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie może odbyć się bez głosu bezpośrednio zainteresowanych. W tym kontekście w trakcie realizacji umowy na opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) odbędą się spotkania informacyjne. Organizacja spotkań informacyjnych stanowi sprawdzoną od lat praktykę, która umożliwi poszukiwanie rozwiązań akceptowalnych społecznie oraz zapewnienie odpowiedniej współpracy, transparentności i dobrej komunikacji w procesie przygotowania inwestycji.

Udział społeczny będzie również zagwarantowany w ramach przewidzianych przepisami obowiązującego prawa formalnych konsultacji społecznych, które rozpoczną się na etapie postępowania administracyjnego, tj. postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, prowadzonego przez właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ).

W tym miejscu należy wskazać, że organ prowadzący postępowanie w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, w tym przypadku RDOŚ w Warszawie jest w pełni niezależny w swoich działaniach, a kwestie związane ze sposobem prowadzenia procedury czy też wydania decyzji administracyjnej należą do wyłącznej autonomii i kompetencji (właściwości) tego organu. Minister Infrastruktury nie jest stroną takiego postępowania, więc nie przysługują mu żadne uprawnienia do podejmowania jakichkolwiek działań w tym zakresie.

Reasumując uprzejmie informuję, że zarówno Ministerstwo Infrastruktury jak i GDDKiA są zdeterminowane aby zrealizować zadanie polegające na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi ekspresowej S17. Wszystkie wskazane powyżej podjęte działania i decyzje mają na celu realizację tej jakże ważnej drogi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu