



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.58.2026

Warszawa, 22 lipca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16628 Posła na Sejm RP, Pana Jarosława Krajewskiego, poniżej przekazuję informacje w sprawie.

Realizacja dużych inwestycji drogowych prowadzonych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad odbywa się obecnie w oparciu o dwa programy rządowe:

- *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (dalej „RPBDK”),*
- *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (dalej „PBO100”).*

Na dzień 6 maja 2026 r. z 288 inwestycji realizowanych w ramach RPBDK (inwestycje zakończone i w budowie) umowny termin zakończenia został wydłużony o minimum 6 miesięcy dla 115 Kontraktów. Dla tych inwestycji został już podpisany przez strony Aneks zmieniający Czas na Ukończenie (dalej „CnU”). Dla kolejnych 33 zadań są w trakcie procedowania roszczenia/finalizowane Aneksy bądź zidentyfikowano znaczne opóźnienia w uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (dalej „ZRID”), które również wydłużą CnU łącznie o ponad 6 miesięcy w stosunku do pierwotnego CnU.

W odniesieniu do inwestycji realizowanych w ramach PBO100 (inwestycje zakończone i w budowie) na dzień 6 maja 2026 r. z 38 kontraktów, umowny termin zakończenia został wydłużony o minimum 6 miesięcy dla 4. Dla tych inwestycji został już podpisany przez strony Aneks zmieniający CnU. Dla kolejnych 3 zadań w trakcie procedowania są roszczenia, które wydłużą CnU o ponad 6 miesięcy w stosunku do pierwotnego CnU.

Odnosząc się do pytania o średni i maksymalny czas oczekiwania na wydanie decyzji ZRID dla inwestycji na drogach krajowych w odniesieniu do ww. programów drogowych, uprzejmie wyjaśniam, że w latach 2024-2026, w zależności od województwa, średni czas uzyskiwania decyzji ZRID dla dróg krajowych klasy A wynosił od 184 do 1049 dni natomiast maksymalny czas uzyskiwania ZRID od 213 do 1137¹ dni (uzyskano 6 decyzji ZRID). Dla dróg krajowych klasy S średni czas uzyskiwania decyzji ZRID wynosił od 219 do 745 dni natomiast maksymalny czas uzyskiwania ZRID od 301 do 1061² dni (uzyskano 38 decyzji ZRID). Dla dróg krajowych klasy GP średni czas uzyskiwania decyzji ZRID wynosił od 138 do 594 dni natomiast maksymalny czas uzyskiwania ZRID od 209 do 783³ dni (uzyskano 17 decyzji ZRID).

W latach 2016-2023 średni i maksymalny czas oczekiwania na wydanie decyzji ZRID dla inwestycji na drogach krajowych dla dróg krajowych klasy A wyniósł 394 dni natomiast maksymalny czas uzyskiwania ZRID 609 dni (uzyskano 9 decyzji ZRID). Dla dróg krajowych klasy S średni czas uzyskiwania decyzji ZRID wynosił od 193 do 764 dni natomiast maksymalny czas uzyskiwania ZRID od 272 do 1513 dni (uzyskano 114 decyzji ZRID). Dla dróg krajowych klasy GP średni czas uzyskiwania decyzji ZRID wynosił od 72 do 550 dni natomiast maksymalny czas uzyskiwania ZRID od 88 do 571 (uzyskano 32 decyzje ZRID).

Przechodząc do kwestii związanych z działaniami prowadzonymi przez Ministra Infrastruktury i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, nakierowanych na skrócenie czasu uzyskiwania decyzji administracyjnych, w tym również decyzji ZRID, uprzejmie wyjaśniam, że obecnie zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych określa *ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311)*, dalej „specustawa drogowa”. Specustawa drogowa stanowi szczególne uregulowanie względem innych ustaw (np. ustawy o gospodarce nieruchomościami, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy Prawo budowlane itd.) mające na celu uproszczenie oraz przyspieszenie prac związanych z przygotowaniem inwestycji w zakresie dróg publicznych. Specustawa drogowa była pierwszą ze specustaw. Ze względu na priorytetowy interes publiczny, jakim jest niewątpliwie poprawa infrastruktury drogowej w Polsce, i konieczność racjonalnego wykorzystania unijnych środków finansowych, wprowadzono przepisy specustawy drogowej, które stanowiły odstępstwo, a nawet wyłączenie stosowania niektórych ustaw i zasad ogólnych w związku

¹ Dot. inwestycji pn. Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odcinek Biała Podlaska – gr. państwa, odc. węzeł „Biała Podlaska” (bez węzła) w km 624+830 – km 641+011. Wniosek o ZRID złożono 10.01.2022 r. decyzję uzyskano 21.11.2025 r. (wartość pomniejszona o okres zawieszenia wniosku).

² Dot. inwestycji pn. Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) – Kock (początek obwodnicy), odc. Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy) - Radzyń Podlaski (węzeł Radzyń Podlaski Północ). Wniosek o ZRID złożono 26.05.2023 r. decyzję uzyskano 21.04.2026 r.

³ Dot. inwestycji pn. Budowa obwodnicy miejscowości Szczekociny i Goleniowy w ciągu drogi krajowej nr 78. Wniosek o ZRID złożono 30.09.2022 r. decyzję uzyskano 21.11.2024 r.

z realizacją inwestycji drogowych. Przy czym należy pamiętać, że wyłączenie stosowania niektórych ogólnych procedur nie zwalnia decydentów od troski o należyte przestrzeganie i kształtowanie ładu przestrzennego w Polsce oraz roztropnej troski o interesy lokalne, ale uwalnia od typowych procedur, które w przypadku inwestycji drogowych uniemożliwiały i paraliżowały podejmowanie decyzji w zakresie lokalizacji dróg i pozwoleń budowlanych. Przepisy specustawy drogowej były kilkakrotnie zmieniane i w ostatnim czasie nie docierały nasilone ze strony zarządców dróg postulaty dotyczące ich zmiany, w tym zmiany dot. ZRID. Reasumując w obecnym stanie prawnym istnieją przepisy ułatwiające i przyspieszające przygotowanie i realizację inwestycji drogowych.

Natomiast, w ostatnim czasie Ministerstwo Infrastruktury podjęło działania, mające na celu skrócenie czasu na etap związany z uzyskiwaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W odpowiedzi na problemy zgłaszane przez zarządców dróg publicznych, w szczególności dróg samorządowych, dotyczące wydłużonego procesu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, powodującego spowolnienie prowadzonych przez nich inwestycji drogowych, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt zmiany rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zgłoszony przez Ministra Infrastruktury projekt rozporządzenia (RD291) obecnie jest na etapie uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych. Celem zmiany rozporządzenia jest zmiana przepisu dotyczącego odcinków dróg podlegających ocenie oddziaływania na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

MI zaproponowało w projekcie wyłączenie z procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- 1) rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 2 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody,
- 2) przebudowy dróg o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia do 4 km i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody.

Propozycja MI ułatwi działania zarządców dróg publicznych, w szczególności dróg samorządowych, na których wniosek przygotowano przedmiotowe zmiany. Pozwoli to na przyspieszenie realizacji mniejszych inwestycji drogowych poprzez brak konieczności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Efektem wprowadzenia procedowanej zmiany będzie też niewątpliwie odciążenie pracą w organach zarówno wydających przedmiotowe decyzje, jak i w poszczególnych zarządach dróg z tytułu braku konieczności jej uzyskiwania.

Ponadto w resorcie infrastruktury podjęto prace nad projektem ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (UD262), który zawiera usprawnienia przygotowania i realizacji imiennie wskazanych inwestycji z zakresu właściwości Ministerstwa Infrastruktury. Zidentyfikowano grupę działań w sektorze transportu, gospodarki morskiej oraz gospodarki wodnej, które charakteryzują

się wyjątkowym znaczeniem dla obronności państwa, rozwoju gospodarki kraju czy jego bezpieczeństwa. W projekcie ustawy uwzględniono inwestycje kluczowe mające bezpośredni wpływ na obronność, bezpieczeństwo i gospodarkę Rzeczypospolitej Polskiej. W stosunku do wytypowanych inwestycji kluczowych zaproponowano mechanizmy w procedurach administracyjnych, których zadaniem jest maksymalna redukcja czasu niezbędnego na uzyskanie decyzji administracyjnych, bardziej dopasowane rozwiązania prawne w niektórych obszarach związanych z przygotowaniem do budowy oraz uzyskanie efektu priorytetowego traktowania w procedurze pozyskania stosownej decyzji administracyjnej. Rozwiązania deregulacyjne zaproponowane w krytycznych dla przebiegu procesu inwestycyjnego punktach usprawnią procedury zmierzające do płynnego uzyskania niezbędnych pozwoleń na ich realizację. Zgodnie z projektem skrócono termin wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z 90 do 60 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji. Natomiast w zakresie wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczących inwestycji kluczowych zaproponowano, że będą one rozpatrywane niezwłocznie, poza kolejnością wpływu.

Aktualnie został zaopiniowany pozytywnie przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z doświadczenia resortu infrastruktury wynika, że barierą zarówno faktyczną i prawną, która powoduje istotne opóźnienia, jak również koszty w przygotowaniu inwestycji drogowej są szeroko rozumiane kwestie środowiskowe zarówno prawne, jak i faktyczne. W szczególności wiele inwestycji na drogach krajowych, w tym kluczowych, których przygotowanie jest zablokowane lub spowolnione przez kilka lat przez trwające postępowania mające na celu wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, potem postępowania odwoławcze oraz postępowania przed sądami administracyjnymi i kilkukrotne uchylanie decyzji. Jaskrawym przykładem jest Wschodnia Obwodnica Warszawy, gdzie proces uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach trwa od kilkunastu lat. Jednakże przepisy dotyczące wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i kwestii środowiskowych zasadniczo stanowią wdrożenie prawa Unii Europejskiej i nie mogą zostać zmienione w sposób bardziej korzystny dla inwestorów inwestycji celu publicznego.

Odrębną kwestią są zgłaszane przez właściwe organy braki kadrowe w organach wydających określone rozstrzygnięcia w ramach przygotowania procesu inwestycyjnego dróg oraz innych inwestycji celu publicznego.

W odniesieniu do działań podejmowanych przez GDDKiA należy wskazać, że GDDKiA podejmuje aktywne, bieżące działania w celu skrócenia czasu uzyskiwania decyzji ZRID. Dyrektorzy Oddziałów GDDKiA pozostają w stałym kontakcie z przedstawicielami Urzędów Wojewódzkich. Podczas roboczych spotkań omawiane są uwagi, sugestie dotyczące

zmian/uzupełnień w złożonej dokumentacji, które wpływają na czas (możliwość skrócenia/przyspieszenia) procedowania postępowania.

Przykładowa, w jednym z najbardziej obłożonych postępowaniami związanymi z wydawaniem decyzji ZRID Lubelskim Urzędzie Wojewódzkim w III i IV kwartale 2025 r. oraz w I kwartale 2026 r. z inicjatywy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad odbywały się spotkania, na których szczegółowo omawiane były poszczególne trwające postępowania oraz ustalane wspólne harmonogramy dalszych prac, umożliwiające sprawne wydanie decyzji. W efekcie rozmów i wspólnych ustaleń uzyskano decyzje ZRID dla najdłużej procedowanych postępowań (najwcześniejsze wnioski złożone jeszcze w 2023 r.):

- S17 Zamość Południe - Tomaszów Lubelski - decyzja ZRID z 2 grudnia 2025 r.,
- S19 Radzyń Podlaski - Kock - decyzja ZRID z 22 grudnia 2025 r.,
- S12 Chełm - Dorohusk - decyzja ZRID z 18 marca 2026 r.,
- S12 Piaski - obiekt WD-08 - decyzja ZRID z 23 lutego 2026 r.,
- S19 Kock - Lubartów Północ - decyzja ZRID z 24 marca 2026 r.,
- S19 Międzyrzec Podlaski - Radzyn Podlaski - decyzja ZRID z 21 kwietnia 2026 r.

W odniesieniu do pytania dot. prowadzenia przez Ministra Infrastruktury i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad rejestru przyczyn aneksowania kontraktów uprzejmie wyjaśniam, że nie jest prowadzony taki rejestr. Każdorazowo aneks zmieniający CnU jest opiniowany przez Departament Przygotowania i Realizacji Inwestycji w GDDKiA, co pozwala na uzyskiwanie bieżącej wiedzy o przyczynach zmian CnU na poszczególnych zadaniach. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi i procedurami opiniowaniu podlegają również Raporty Roszczeń przygotowywane przez Inżyniera Kontraktu, w których rekomenduje Zamawiającemu zmianę CnU - podpisanie aneksu jest wynikiem pozytywnego rozpatrzenia roszczenia Wykonawcy. Jednocześnie wyjaśniam, że aneksowanie terminu kontraktu następuje wyłącznie z przyczyn niebędących ryzykiem Wykonawcy. W przypadku, gdy przyczyna leży po stronie Wykonawcy, termin umowy nie jest aneksowany.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu