



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.130.2026

Warszawa, 07 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 19420 - Pośła na Sejm RP, Pana Michała Moskala, przedstawiam poniżej odpowiedź w sprawie.

Oddanie do użytkowania 26 czerwca br. ostatnich odcinków realizacyjnych autostrady A2 pomiędzy węzłem Siedlce Wschód a węzłem Biała Podlaska umożliwiło uzyskanie przez to miasto połączenia z siecią dróg szybkiego ruchu w Polsce i w Europie. Warto odnotować znaczące skrócenie czasu przejazdu oraz poprawienie komfortu podróżowania i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa autostrady A2 to inwestycja istotna nie tylko dla południowego Podlasia, ale w skali całego kraju.

Autostrada A2 na odcinku od węzła Siedlce Południe do węzła Siedlce Wschód została udostępniona do użytkowania pod koniec 2025 r. W odniesieniu do pozostałych odcinków realizacyjnych stanowiących przedmiot zainteresowania, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) podejmowała działania zmierzające do mobilizacji wykonawców w celu jak najszybszego zakończenia robót budowlanych. Zgodnie z przekazanymi przez inwestora wyjaśnieniami głównie niesprzyjające warunki atmosferyczne w okresie jesienno-zimowym spowodowały przesunięcie terminu zakończenia prac na II kwartał 2026 r. W odniesieniu do kwestii związanej z ewentualnymi karami umownymi dla wykonawców warto wskazać, że podstawą do nałożenia takich kar na wykonawcę może być np. przedłużenie pierwotnego, umownego terminu wynikające z jego winy.

Równocześnie należy wskazać, że odcinek autostrady A2 od miejscowości Swory (od km 610+722) do Białej Podlaskiej (do km 624+830) uzyskał pozwolenie na użytkowanie już w styczniu 2025 r., jednakże ze względu na brak ciągłości względem poprzedzających go odcinków nie mógł zostać udostępniony do ruchu.

łączna, pierwotna wartość czterech zawartych umów składających się na odcinek autostrady A2 od węzła Siedlce Południe do węzła Biała Podlaska wynosiła ok. 2 mld zł (2 065 455 891,42 zł). Ostateczna wartość każdej z przedmiotowych umów będzie natomiast możliwa do wskazania po rozliczeniu zrealizowanych zadań inwestycyjnych. Co istotne, umowy dla przedmiotowych odcinków autostrady A2 stanowiły przedmiot aneksów waloryzacyjnych. Warto dodać, że w 2025 r. w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 zawarta została umowa o dofinansowanie nr *FENX.04.01-IP.02-0003/25 Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. Państwa, odc. Siedlce - Biała Podlaska*. Wartość wkładu Unii Europejskiej wynosi blisko 1,14 mld zł (1 138 274 517,99 zł).

Należy wskazać, że w ramach realizacji inwestycji pn. „Projekt i budowa autostrady A2 Warszawa – Kukuryki na odcinku obwodnica Siedlec – węzeł Cicibór (z węzłem)” podzielonej na 4 odcinki realizacyjne oddano dotychczas do użytkowania oprócz trasy głównej m.in. miejsca obsługi podróżnych (MOP) Ługi Wielkie Północ i Ługi Wielkie Południe, MOP Kolonia Sitnik Północ i Kolonia Sitnik Południe, a także obwody utrzymania drogi (OUD) zlokalizowane w m. Borki oraz Cicibór Duży. Jednocześnie informuję, że nie wszystkie elementy zakresu rzeczowego zostały oddane do użytkowania. Ostatnie z tych elementów są przedmiotem postępowań administracyjnych prowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego.

W odniesieniu do postępowania przetargowego dla odcinka autostrady A2 Biała Podlaska — Kijowiec czas trwania wynosi ponad 17 miesięcy od dnia jego ogłoszenia. Należy przy tym zaznaczyć, że na przebieg każdego z postępowań przetargowych wpływać mogą różne czynniki takie jak np. konieczność badania rażąco niskiej ceny, kierowanie pytań technicznych do oferentów, składanie odwołań w toku postępowania przetargowego, ziszczenie się podstaw wykluczenia wykonawcy w toku postępowania przetargowego.

W tym przypadku, pod koniec lipca 2026 r. dokonano ponownego wyboru najkorzystniejszej oferty złożonej przez konsorcjum wykonawców: MIRBUD S.A. oraz Budpol Sp. z o.o. zwanego dalej konsorcjum Mirbud. Od tego wyboru nie wniesiono odwołań do Krajowej Izby Odwoławczej. W związku z powyższym 13 sierpnia 2026 r. dokumentacja przetargowa została przekazana do kontroli uprzedniej Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Jednocześnie warto wskazać, że 4 września 2026 r. zapadł wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie, zgodnie z którym na skutek oddalenia skargi MIRBUD S.A. – Sąd postanowił utrzymać w mocy wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z 19 stycznia 2026 r. (sygn. akt KIO: 5144/25). W konsekwencji wobec MIRBUD S.A. doszło do ziszczenia się przesłanki z art. 109 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych zwanej dalej Pzp. Z uwagi na wskazane okoliczności oferta konsorcjum Mirbud będzie podlegała ponownej ocenie. Tym samym planowany termin podpisania umowy na realizację odc. od węzła Biała Podlaska do rejonu m. Kijowiec (odcinek X) jest uzależniony od oceny dodatkowych wyjaśnień ze strony konsorcjum Mirbud. Informuję

przy tym, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) dla odcinka X została wydana 21 listopada 2025 r., a 10 czerwca 2026 r. stała się ona ostateczna.

Podstawą wyroku Krajowej Izby Odwoławczej (sygn. akt: KIO 1555/26) z dnia 20 maja 2026 r. nakazującego unieważnienie czynności wyboru najkorzystniejszej oferty w postępowaniu przetargowym, ponowne badanie i ocenę ofert, a w jej ramach odrzucenie oferty Trakcja S.A. było stwierdzenie przez Izbę naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp zw. z art. 218 ust. 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Trakcja S.A. jako niezgodnej z warunkami zamówienia oraz naruszenia art. 223 ust. 1 Pzp w zw. z art. 226 ust. 1 pkt 5 w zw. z art. 218 ust. 2 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 Pzp poprzez prowadzenie przez zamawiającego z wykonawcą Trakcja S.A. niedozwolonych negocjacji treści oferty w zakresie jej zgodności z treścią warunków zamówienia co do rozwiązania dotyczącego konstrukcji (rozpiętości) obiektów PZDg-84A oraz WA-88. Ponadto KIO, powołując się na art. 554 ust. 1 pkt 1 Pzp, wskazała, że z uwagi na ranking ofert oraz fakt, że oferta wykonawcy Trakcja S.A. była druga, w hipotetycznej sytuacji gdyby Konsorcjum Mirbud nie zawarło umowy po ponownym wyborze, to wykonawca Trakcja S.A. mógłby zostać wybrany, czyli oferta podlegająca odrzuceniu. Stąd też Izba uznała, że istnieje wpływ na wynik postępowania i zachodzi konieczność ponownego badania i oceny ofert celem poprawienia rankingu ofert.

Biorąc pod uwagę wyrok KIO, który nie miał wpływu na wynik postępowania (tj. na wybór wykonawcy, który złożył ofertę najkorzystniejszą), jednak nakazujący unieważnienie czynności wyboru najkorzystniejszej oferty oraz odrzucenie wykonawcy sklasyfikowanego na drugiej pozycji, zamawiający, czyli GDDKiA uznał, że dla sprawnego procedowania postępowania przetargowego należy jak najszybciej wykonać postanowienia określone wyrokiem dlatego też 18 czerwca 2026 r. zamawiający unieważnił czynność wyboru oferty najkorzystniejszej.

Skutki finansowe przesunięcia terminu podpisania umowy będą wynikały z waloryzacji wynagrodzenia wykonawcy, która zgodnie z umową będzie liczona na podstawie danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny. Miesiącem bazowym jest miesiąc złożenia ofert, tj. grudzień 2025 r. Obecnie planowany termin realizacji robót na odcinku autostrady A2 od Białej Podlaskiej do rejonu miejscowości Kijowiec to lata 2027-2030.

W przypadku odc. autostrady A2 od rejonu miejscowości Kijowiec do węzła Dobryń (z węzłem) 10 czerwca br. zawarto z wykonawcą - konsorcjum MIRBUD S.A. oraz BUDPOL umowę o wartości kontraktowej wynoszącej blisko 458 mln zł (457 769 100,00 zł). Umowny termin zakończenia robót to 10 sierpnia 2029 r. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez GDDKiA, przesunięcie deklarowanego wcześniej terminu zakończenia inwestycji z 2028 r. na 2029 r. wynika wyłącznie z powstałego opóźnienia w zawarciu umowy związanego z przedłużającym się postępowaniem przetargowym.

Realizacja odc. autostrady A2 od węzła Dobryń do granicy Państwa nie jest planowana z uwagi charakter przejścia granicznego w Kukurykach – Koroszczynie (przejście dla ruchu

towarowego) oraz na lokalizację terminalu odprawy granicznej w Koroszczynie. Od terminalu w Koroszczynie do samych Kukuryk ruch samochodów ciężarowych odbywa się poprzez drogę celną. Węzeł Dobryń jest zlokalizowany przy ww. terminalu, co zapewnia odpowiednią obsługę istniejącego przejścia granicznego.

Aktualnie szacowany koszt realizacji całego ciągu autostrady A2 od węzła Siedlce Południe do węzła Dobryń wynosi ok. 4,5 mld zł. Warto przy tym wskazać, że Europejski Bank Inwestycyjny udzielił już kredytu na kwotę 450 mln euro dla projektu pn. „Droga ekspresowa A2 Mińsk Mazowiecki - Biała Podlaska”.

W odniesieniu do kwestii związanej z natężeniem ruchu należy zauważyć, że podstawowymi danymi o ruchu pojazdów na drogach krajowych są wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Dla analizowanego ciągu drogowego istotne są odcinki od Międzyrzecza Podlaskiego do Białej Podlaskiej i od Białej Podlaskiej do Wólki Dobryńskiej. Według danych GPR 2025 średnie dobowe natężenie ruchu (SDR) wynosiło odpowiednio:

- przed Białą Podlaską (odcinek Międzyrzec Podlaski /ul. Brzeska/ - Styrzyniec /ul. Słoneczna): 12202 pojazdów na dobę, w tym 2243 pojazdów na dobę ruchu ciężkiego, tj. 18,4% SDR ogółem,
- za Białą Podlaską (odc. Biała Podlaska /granica miasta/ - Wólka Dobryńska /droga krajowa nr 68): 9859 pojazdów na dobę, w tym 2270 pojazdów na dobę ruchu ciężkiego, tj. 23,0% SDR ogółem.

Zgodnie z uzyskanymi wyjaśnieniami, GDDKiA nie dysponuje infrastrukturą pomiarową umożliwiającą określenie zmian natężenia ruchu na odcinku drogi krajowej nr 2 od Białej Podlaskiej do granicy państwa. Z uwagi na brak dalszego odcinka autostrady i skierowanie ruchu drogą wojewódzką na istniejącą drogę krajową nr 2, zmiany na tym odcinku można pośrednio ocenić na podstawie pomiarów natężenia ruchu prowadzonych na drodze krajowej nr 92, po zachodniej stronie Białej Podlaskiej.

Na odcinku od granicy województwa mazowieckiego do Białej Podlaskiej, opierając się na bieżących pomiarach (wstępnie zweryfikowanych) pochodzących ze stacji ciągłych pomiarów ruchu (SCPR), można stwierdzić, że do momentu udostępnienia autostrady A2 nie występowały znaczące zmiany w natężeniu ruchu w stosunku do roku poprzedniego. Natomiast już po udostępnieniu do ruchu autostrady A2 (lipiec 2026 r.) nastąpiło wyraźne zmniejszenie natężenia ruchu na drodze krajowej nr 92, który przeniósł się na autostradę. Spadki ruchu dla ruchu pojazdów ogółem wyniosły około 65% przy granicy województwa i około 31% w sąsiedztwie Białej Podlaskiej, a dla ruchu ciężkiego około 72% przy granicy województwa i około 52% w sąsiedztwie Białej Podlaskiej.

Odnośnie zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (brd) warto zauważyć, że znaczące zmniejszenie ruchu, zwłaszcza ciężkiego, wpłynęło pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Realizowane są zadania inwestycyjne pn. „Poprawa brd na przejściach dla pieszych na DK2 oraz DK68 na obszarze

działania Rejonu w Międzyrzecu Podlaskim”. Zakres inwestycji obejmuje doświetlenie przejść dla pieszych wraz ze strefą przejściową, montaż urządzeń brd, zmianę stałej organizacji ruchu poprzez ograniczenie prędkości do 50 km/h w obrębie przejść dla pieszych.

Zapewniam, że realizacja odcinków autostrady A2 stanowi priorytet dla Ministerstwa Infrastruktury. Aktualnie przewidywana data oddania do ruchu odcinka autostrady A2 od węzła Biała Podlaska (bez węzła) do rejonu miejscowości Kijowiec to 2030 r. przy czym wskazywany termin jest uzależniony od daty podpisania umowy. W przypadku odcinka autostrady A2 od rejonu miejscowości Kijowiec do węzła Dobryń (z węzłem) oddanie do użytkowania jest przewidywane w 2029 r.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu