Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.36.2026
Warszawa, 14 kwietnia 2026

Szanowna Pani
Małgorzata Kidawa–Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w nawiązaniu do pisma z 12 marca br. znak: BPS/043-53-1414/26, przy którym przekazane zostało do Ministerstwa Infrastruktury oświadczenie złożone przez senator Annę Górską dnia 12 marca br. dotyczące problematyki przygotowania i realizacji zadania budowy drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo – Orzysz – Ełk, 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 Mrągowa (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

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

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 Środowiskowa 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. 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 wariancie przebiegu wskazanym przez organ zostało zaakceptowane. 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. 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.

Należy wskazać, że Studium sieciowe wykonane w latach 2021/2022 na zlecenie Fundacji dla Biebrzy (Studium) jest znane zarówno Ministerstwu Infrastruktury jak również Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która dokonała jego analizy.

Z analizy propozycji zawartych w Studium sieciowym załączonym do ww. petycji, wynika, że pomijają one element spójności komunikacyjnej województwa warmińsko-mazurskiego, dla którego droga ekspresowa S16 jest osią łączącą wszystkie drogi krajowe biegnące w układzie południkowym oraz marginalizują komunikacyjnie wschodnie obszary województwa warmińsko-mazurskiego eliminując połączenie tych terenów z Olsztynem.

W ocenie GDDKiA przejęcie ruchu z korytarza Olsztyn - Ełk przez proponowaną nową drogę S53 na odcinku Olsztyn – Łomża oraz drogę ekspresową S61 Łomża – Ełk nie stanowi odpowiedniej alternatywy. Taki przebieg dróg szybkiego ruchu wydłużyłby niemal o 92 km trasę na kierunku Olsztyn - Ełk, w stosunku do istniejącej sieci drogowej w tym korytarzu.

Analizy i prognozy ruchu potwierdziły zasadność budowy drogi ekspresowej S16 w korytarzu Mrągowo - Orzysz - Ełk. Rezygnacja z budowy odcinka drogi ekspresowej S16 w ww. korytarzu na rzecz realizacji proponowanej w przedmiotowym Studium drogi S53 nie rozwiąże problemu ruchu tranzytowego w korytarzu Mrągowo - Orzysz - Ełk, który w znacznej części będzie obsługiwany nadal przez drogi krajowe nr 16, 58 i 59, przebiegające przez tereny cenne przyrodniczo i nieprzystosowane do prowadzenia ruchu tranzytowego. Kierowcy najprawdopodobniej będą wybierali najkrótsze połączenia niebezpiecznymi drogami o niskich parametrach technicznych, przebiegające w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, co nie poprawiłoby bezpieczeństwa ruchu ani komfortu życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie ww. dróg. Wykonane dotychczas analizy wykazały, że najlepszym rozwiązaniem jest przeniesienie ruchu z dróg krajowych nr 16, 58 i 59 na nową drogę ekspresową S16 o parametrach zapewniających odpowiednie warunki ruchu, bezpieczeństwa oraz wyposażoną w urządzenia ograniczające negatywne oddziaływanie ruchu na środowisko przyrodnicze oraz mieszkańców.

Odnośnie prognozy ruchu dla drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo - Orzysz - Ełk wskazuję, że została ona wykonana w 2019 r. Zgodnie z ww. prognozą ruch na drodze ekspresowej S16 Mrągowo - Ełk w wariancie C, w 2035 r. wyniesie od 18 676 do 24 473 pojazdów na dobę w zależności od pododcinka. Natomiast w 2055 r. od 24 478 do 31 596 pojazdów na dobę w zależności od pododcinka.

Dodatkowo informuję, że w GDDKiA w toku prac i analiz dotyczących określenia optymalnego układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej opracowała w 2024 r. dokument w postaci Studium sieciowego układu dróg szybkiego ruchu w północno-wschodniej Polsce, który koncentruje się na aspektach funkcjonalno-ruchowych i ekonomiczno-finansowych. Wyniki tego opracowania wskazują, że

połączeniem priorytetowym dla tego regionu Polski powinno być właśnie połączenie w postaci drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk.

Należy także wskazać na inne aspekty dotyczące realizacji drogi ekspresowej S16, które w związku z aktualnymi uwarunkowaniami nabierają dużego znaczenia. W obecnej sytuacji geopolitycznej, zwłaszcza w związku z trwającą od czterech lat wojną w Ukrainie, wybudowanie odcinka drogi ekspresowej S16 Mrągowo - Ełk zyskało szczególne znaczenie dla obronności Polski. Odcinek zwiększy mobilność wojskową oraz znacząco poprawi dostępność komunikacyjną północno-wschodniej części kraju. Umożliwi ona szybki i bezpieczny transport sprzętu, przemieszczanie się konwojów i zaopatrzenie nie tylko na osi wschód–zachód w warunkach realnego konfliktu zbrojnego, lecz także umożliwi skomunikowanie kluczowych jednostek wojskowych i poligonów w regionie.

Z poważaniem
Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu