Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.109.2026
Warszawa, 25 sierpnia 2026

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senator RP Halinę Biedę wspólnie z innymi senatorami na 63. posiedzeniu Senatu w dniu 22 lipca br., poniżej przekazuję informacje w sprawie.

Należy wskazać, że 28 kwietnia 2026 r. w siedzibie oddziału GDDKiA w Katowicach odbyła się dedykowana Rada Projektu w ramach realizacji umowy pn. „Opracowanie elementów Koncepcji Programowej dla zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 od węzła Radzionków (bez węzła) do węzła Piekary Śląskie (z węzłem)".

Celem Rady Projektu było omówienie opracowanych wariantów węzła Piekary Śląskie oraz wskazanie wariantu realizacyjnego spośród analizowanych rozwiązań W1, W2 i W3. W oparciu o wykonaną analizę porównawczą wariantów węzła zarekomendowano do dalszych prac wariant W1, który został wskazany jako wariant realizacyjny. Rekomendacja została odnotowana w protokole z Rady Projektu sporządzonym 4 maja 2026 r.

Jednocześnie wskazano w trakcie Rady Projektu na konieczność uzupełnienia wariantu W1 o brakującą relację z autostrady A1 w kierunku ul. Podmiejskiej i ul. Karola Miarki, w sposób możliwie bezpośredni. W ramach dalszego uszczegóławiania dokumentacji projektowej Wykonawca wprowadził stosowną korektę geometryczną układu drogowego poprzez zaprojektowanie dodatkowej łącznicy (tzw. „przewiązki"), umożliwiającej przejazd z autostrady A1 w kierunku ul. Podmiejskiej i ul. Miarki bez konieczności przejazdu przez centrum Piekar Śląskich.

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

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

Z informacji przekazanych Ministerstwu Infrastruktury przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że nie przewiduje się powrotu do analizowanego wariantu W2 ani jego wyboru jako rozwiązania preferowanego. Przeprowadzone analizy ruchowe dla wariantów W1, W2 i W3, w horyzontach prognostycznych 2032, 2042 i 2052 r., wykazały, że każdy z analizowanych układów spełnia wymagane kryteria przepustowości zarówno w skali całego obszaru, jak i w poszczególnych punktach sieci drogowej.

Warto wskazać, że o wyborze wariantu realizacyjnego decydowały jednak również inne aspekty, w szczególności: czytelność układu komunikacyjnego, możliwość etapowania i prowadzenia robót budowlanych przy utrzymaniu ruchu, stopień separacji ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego. W analizie porównawczej wariant W1 uzyskał najwyższą ocenę we wskazanych obszarach. Ponadto modyfikacje wprowadzone do jego geometrii po zakończeniu konsultacji i spotkań informacyjnych spowodowały, że warianty W1 i W2 stały się porównywalne pod względem zapewnienia połączeń komunikacyjnych.

Zgodnie z zapewnieniami GDDKiA, zostaną dołożone wszelkie starania, by wypracowane rozwiązania zapewniały sprawną oraz optymalną obsługę ruchu lokalnego, przy założeniu możliwości realizacji pod względem technicznym, ekonomicznym oraz środowiskowym. Istotne w tym kontekście jest wypracowanie rozwiązań, które sprostają również potrzebom komunikacyjnym i oczekiwaniom lokalnej społeczności.

Podkreślam przy tym, że droga ekspresowa S11 to istotne w skali kraju połączenie drogowe, które w przyszłości zapewni dogodny dojazd z konurbacji górnośląskiej nad środkowe wybrzeże Morza Bałtyckiego (Koszalin), a także do Słupska i Kołobrzegu za pośrednictwem istniejącej drogi ekspresowej S6.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu