



**MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO**

Marcin Kuchciński

Handwritten: p. S. Wiskulski 17-07-2025
Sejz Kancelarii Sejmiku
A. W. Małowski-Mucha

GM-BOO.0003.1.22.1.2025

Olsztyn, 7 lipca 2025 roku



Pan
Piotr Andruszkiewicz
Radny Sejmiku Województwa
Warmińsko-Mazurskiego

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana interpelację złożoną 26 czerwca 2025 r. informuję, że drogi ekspresowe S16 i S5 odgrywają istotną rolę w polskim systemie transportowym, szczególnie w kontekście rozwoju północno-wschodniej części kraju. Znaczenie strategiczne S16 dla Warmii i Mazur jest powszechnie znane. Nazywana jest kręgosłupem komunikacyjnym województwa, integrując region z ważnymi trasami jak S51 (Olsztyn), S61 (Via Baltica), a w przyszłości z połączeniem Via Carpatia (poprzez S19). Z kolei droga S5 docelowo połączy województwo z autostradą A1 w Nowych Marzach. Wymienione drogi, jako elementy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) stanowią przedmiot zainteresowania zarówno krajowej, jak i europejskiej polityki rozwoju transportu. Powinny one stanowić impuls dla dalszych inwestycji w regionie, przyczyniając się do rozwoju sektora turystyki, lokalnego przemysłu, usług oraz szeroko pojętej gospodarki województwa warmińsko-mazurskiego, a także podlaskiego i kujawsko-pomorskiego. **Obecna sytuacja geopolityczna oraz napięcia występujące wzdłuż wschodniej flanki NATO wskazują, że drogi ekspresowe S16 i S5 mogą odgrywać istotną rolę jako element infrastruktury podwójnego zastosowania (mobilność cywilno-wojskowa/military mobility).**

Samorząd Województwa od wielu lat aktywnie uczestniczy w działaniach na rzecz rozwoju korytarza transportowego opartego na drogach S16 i S5 (wcześniej DK16).

Już w 2009 roku z inicjatywy władz województwa złożono wniosek do ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury o włączenie drogi krajowej nr 16 do sieci TEN-T (kompleksowej), co podkreślało jej strategiczne znaczenie w polskiej architekturze połączeń transportowych. Formalnie droga została włączona do sieci TEN-T w 2013 roku na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013. W kolejnych latach władze województwa we współpracy z samorządami lokalnymi konsekwentnie zabiegały o zabezpieczenie środków na realizację inwestycji poszczególnych odcinków tej drogi. Dotychczas zrealizowano już wiele kluczowych przedsięwzięć, w tym część obwodnicy Olsztyna stanowiącej ciąg S16 oraz odcinki do Borek Wielkich, które w przyszłości zostaną rozbudowywane do parametrów drogi ekspresowej od węzła Olsztyn Wschód do Biskupca. Niemniej jednak wciąż czekają na realizację odcinki S16 z Mrągowa do Ełku (z kontynuacją w kierunku Podlasia) oraz S5 z Wirwajd do Nowych Marzów.

Zgodnie z aktualnymi planami inwestycyjnymi zarządcy infrastruktury, obie drogi zajmują wysoką pozycję w hierarchii priorytetów Ministerstwa Infrastruktury. Zarówno S16, jak i S5 zostały uwzględnione w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Należy jednak zauważyć, że pomimo tych planów proces inwestycyjny wzdłuż tras S16 i S5 wymaga dalszych działań. Dotychczas zrealizowane odcinki nie tworzą jeszcze w pełni funkcjonalnego połączenia komunikacyjnego na trasie Olsztyn-Ełk. **Harmonogram realizacji inwestycji pozyskany z GDDKiA obejmuje:**

1. **S16 Olsztyn Wschód-Barczewo** – umowa podpisana 27.09.2024 r., długość odcinka ok. 11,5 km, zakres prac obejmujący m.in. dobudowę drugiej jezdni, kontrakt z wykonawcą został podpisany;

2. **S16 Barczewo-Biskupiec** – wniosek o zezwolenie na inwestycję drogową (ZRID) został złożony w czerwcu 2025 r., planowane zakończenie inwestycji w 2028 r., kontrakt z wykonawcą został podpisany;

3. **S16 Mrągowo-Orzysz-Ełk** – wariant środowiskowy „C” został dopuszczony przez GDDKiA, oczekiwanie na decyzję ZRID, szacowany koszt inwestycji to 5,7 mld zł;

4. **S5 Wirwajdy-granica województw kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego** – planowana data uzyskania ZRID w 2031 r., szacowany całkowity koszt inwestycji to 3,8 mld zł.

Należy pokreślić, że zgodnie z przedstawionym harmonogramem pełne ukończenie trasy do Ełku wraz z połączeniem do drogi S19 będzie możliwe dopiero w następnej dekadzie. Głównym czynnikiem wpływającym na taki termin są wymagania procedur środowiskowych,

które znacząco determinują proces wyboru wariantów przebiegu trasy. Dodatkowym wyzwaniem są potencjalne spory z lokalną społecznością z uwagi na wrażliwe, cenne przyrodniczo obszary, przez które przebiega korytarz drogowy.

Mając na uwadze przedmiotowy wniosek o objęcie budowy tych dróg Programem „Tarcza Wschód” należy uwzględnić dwa zasadnicze ograniczenia. Zgodnie z uchwałą nr 58 Rady Ministrów z dnia 10 czerwca 2024 r. w sprawie programu „Narodowy Program Odstraszania i Obrony - Tarcza Wschód” **budżet programu wynosi 10 mld zł, a cezura czasowa jego wykonania to lata 2024-2028.** Należy również wziąć pod uwagę, że zakres tego programu koncentruje się przede wszystkim na przygotowaniu w szczególności terenów przygranicznych do obrony Rzeczypospolitej Polskiej, przez skupienie głównego wysiłku na:

- wzmocnieniu zdolności przeciwwaskoczeniowej;
- ograniczeniu mobilności wojsk przeciwnika (kontrmobilności);
- zapewnieniu mobilności dla wojsk własnych;
- zapewnieniu bezpieczeństwa wojsk własnych oraz ochronie ludności cywilnej.

Drogi S5 i S16 to projekty drogowe o znaczeniu ogólnokrajowym, których celem jest poprawa komunikacji oraz połączeń międzyregionalnych i międzynarodowych w Polsce. **Niektóre elementy tego korytarza transportowego ze względu na swoje znaczenie geopolityczne (łączność z krajami bałtyckimi wschodniej flanki NATO, tj. Litwą, Łotwą i Estonią) powinny być rozpatrywane w kategorii infrastruktury cywilno-wojskowej** i mają potencjał do finansowania np. ze środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) z przeznaczeniem na military mobility. Ponadto drogi te w pełni wpisują się w założenia UE dotyczące finansowania infrastruktury TEN-T z Polityki Spójności, np. wspomniany CEF lub FeNiKs. Jednakże kontekst geopolityczny z pewnością powinien wpłynąć na możliwość pozyskania środków zewnętrznych na finansowanie dróg S16 i S5 wchodzących w skład korytarza transportowego.

Mając powyższe na uwadze, **województwo w ramach uczestnictwa w pracach Stowarzyszenia „Szesnastka” przedłożyło stosowny postulat mający na celu opracowanie stanowiska samorządów w sprawie potrzeby realizacji inwestycji na drogach S16 i S5 z uwzględnieniem kontekstu geopolitycznego i zabezpieczenia na ten cel odpowiednich środków.** Ponadto zwróciliśmy się do Olsztyńskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o zajęcie stanowiska w sprawie możliwości finansowania tej inwestycji ze środków przeznaczonych na obronność.

W tym miejscu chciałbym podkreślić, że dalsza rozbudowa S16 i S5, niezależnie od źródeł finansowania, stanowi **priorytet polityki transportowej w województwie warmińsko-mazurskim**. Dziękując za Pana zaangażowanie w tę sprawę, proszę przyjąć zapewnienie, że Zarząd Województwa stale podejmuje działania na rzecz rozbudowy infrastruktury drogowej na Warmii, Mazurach i Powiślu, z uwzględnieniem zarówno potrzeb bezpieczeństwa, jak i wzmocnienia odporności regionu na zagrożenia zewnętrzne.

Z poważaniem

Marszałek
Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Marcin Kuchciński