

Cztery regiony – wspólnie dla S15

Idea nowej drogi ekspresowej
łączącej cztery regiony środkowozachodniej Polski

Adam Stańczyk

Departament Planowania Rozwoju i Współpracy Regionalnej
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Toruń, 9 marca 2026 r.



1 **Koncepcja**

Potrzeba realizacji nowej drogi ekspresowej

Celem inicjatywy jest doprowadzenie do uwzględnienia w dokumentach formułujących politykę rozwoju Państwa Polskiego, nowej drogi ekspresowej (S15), a następnie doprowadzenie do jak najszybszej realizacji tej drogi

- Droga krajowa nr 15 nie realizuje w sposób właściwy roli, której oczekuje się od dróg krajowych – obecnie jej niewystarczająca funkcjonalność nie tylko nie daje impulsów rozwojowych ale wręcz jest czynnikiem ograniczającym. Kongestia, brak bezpiecznych przejść przez miejscowości, wypadki na trasie, niska prędkość i nieprzewidywalność czasu podróży – cechy, które zniechęcają do korzystania z drogi
- W środkowo-zachodniej Polsce ewidentnie brakuje drogi wysokiej kategorii, która stanowiłaby oś rozwojową oraz zapewniała sprawną, szybką bezpieczną komunikację rejonów i ośrodków obecnie wykluczonych z głównymi ośrodkami oraz innymi drogami zapewniającymi dobrą dostępność
- Nowe drogi w innych częściach Polski są silnym impulsem i różnicują konkurencyjność – tym bardziej jest to dotkliwe dla rejonów/ośrodków które ich nie mają. W całej Polsce trwają inwestycje na drogach klasy S – a więc kolejne rejony/ośrodki te przewagi sukcesywnie uzyskują

Potrzeba realizacji nowej drogi ekspresowej

Rola dróg ekspresowych i autostrad w kształtowaniu rozwoju

„KIEDYŚ” (15 lat temu)

- Zapewnienie szybkiego i bezpiecznego połączenia kilku największych miast z Warszawą, portami morskimi oraz głównymi przejściami granicznymi

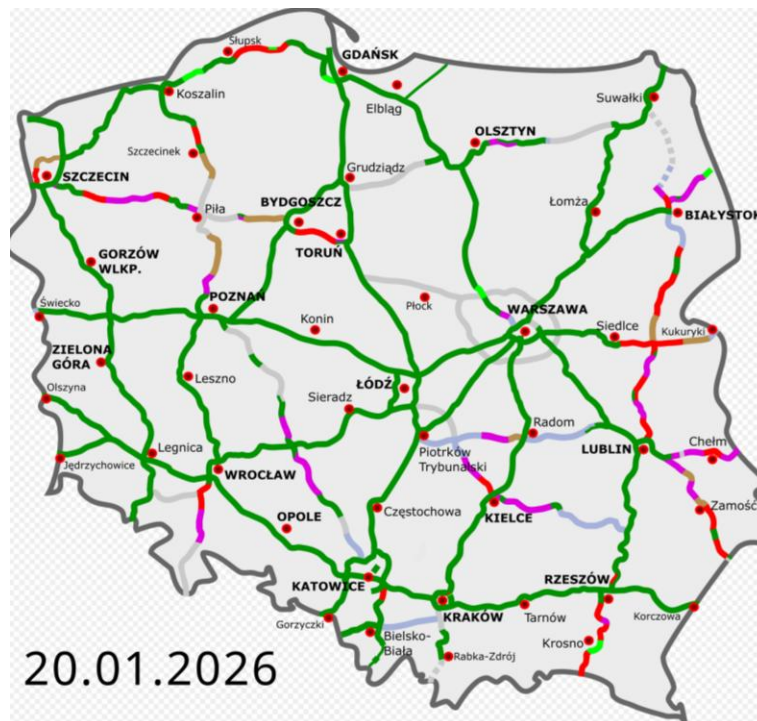
„OBECNIE”

- Zapewnienie szybkiego i bezpiecznego połączenia większości dużych miast w różnych relacjach – czynnik sine qua non przy ocenie atrakcyjności miast
- Ważny czynnik rozwoju gospodarczego (inwestycje przywęzłowe)
- Zapobieganie marginalizacji i peryferyzacji obszarów poprzez zapewnienie dobrego dostępu (przeciwdziałanie wyludnianiu i degradacji społeczno-gospodarczej)
- Poprawa bezpieczeństwa (także militarnego)

Potrzeba realizacji nowej drogi ekspresowej



31.12.2009



20.01.2026

Zielony – drogi klasy A i S istniejące, czerwony – drogi w budowie

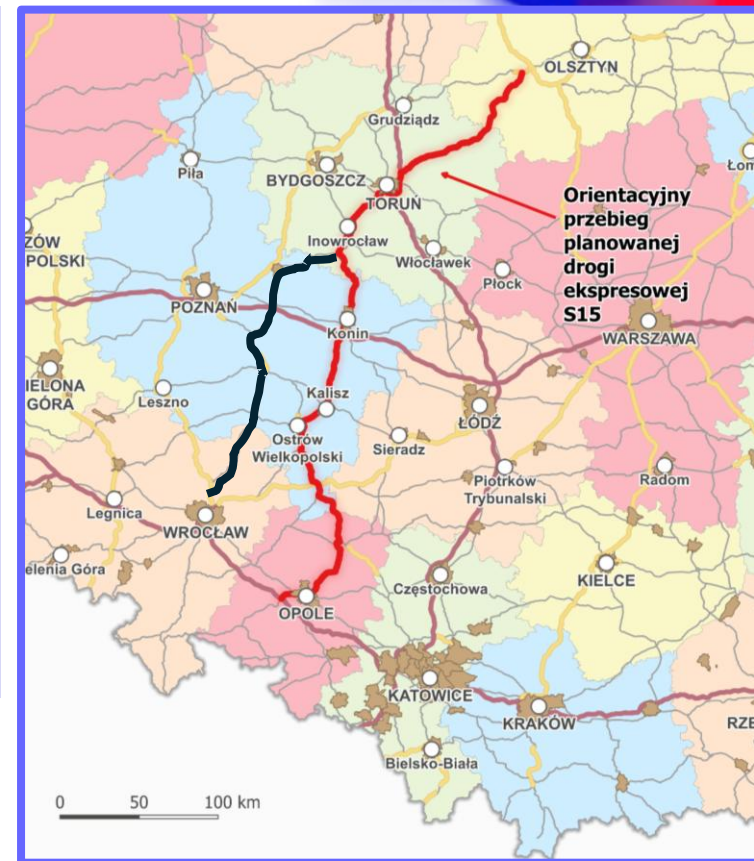
Obszary leżące nawet
kilkadziesiąt
kilometrów od
„jakiegokolwiek” drogi
klasy A albo S

W kategorii dróg najwyższych kategorii
– tylko połączenie
Trójmiasto – Warszawa.
S5 poprawi sytuację ale obsłuży tylko
część kierunku „południowo-
zachodniego”

W kategorii dróg najwyższych kategorii
– tylko powiązania wschód-zachód.
Brak osi północ-południe.
Niewykorzystana szansa dla integracji
kilku ważnych ośrodków średniej
wielkości

W kategorii dróg najwyższych kategorii
– tylko połączenie
Wrocław – Górny Śląsk.
Brak relacji do Łodzi, Warszawy.

Postulowana droga ekspresowa S15



Zaproponowana nazwa postulowanej drogi – S15, nawiązuje bezpośrednio do funkcjonalności obecnej drogi krajowej nr 15, a więc stworzenia połączenia Polski Południowo-Zachodniej z Polską Północno-Wschodnią

S15 ma realizować to samo założenie ale w nieco innym przebiegu, który przyniesie większe korzyści dla spójności struktury funkcjonalno-przestrzennej i sieci dróg najwyższych rang w Polsce

Droga nr 15 biegnie z Trzebnicy przez Wrześnię, Gniezno, Inowrocław, Toruń, Brodnicę do Ostródy.

Postulowana droga ekspresowa S15

Podstawowe informacje:

Przebieg drogi:

Początek drogi stanowić będzie węzeł **Ostróda Zachód** położony na drodze ekspresowej S5/DK16 (w bliskim sąsiedztwie miasta Olsztyn), koniec zaś węzeł **Opole Zachód** na autostradzie A4 (zlokalizowany w rejonie miasta Opole), między Wrocławiem, a Katowicami.

Trasa przebiegać będzie głównie w kierunku północ-południe, łącząc m.in.

- stolice 3 województw:

- **Olsztyn** (zakres przestrzenny planowanej inwestycji nie dotyczy bezpośrednio terenu stolicy województwa warmińsko-mazurskiego niemniej bliskość węzła Ostróda Zachód i połączenie za pomocą drogi S51, S7 i S5 zapewni mieszkańcom łatwy dostęp i możliwość szybkiego włączenia się w planowaną drogę),

- **Toruń**,

- **Opole**.

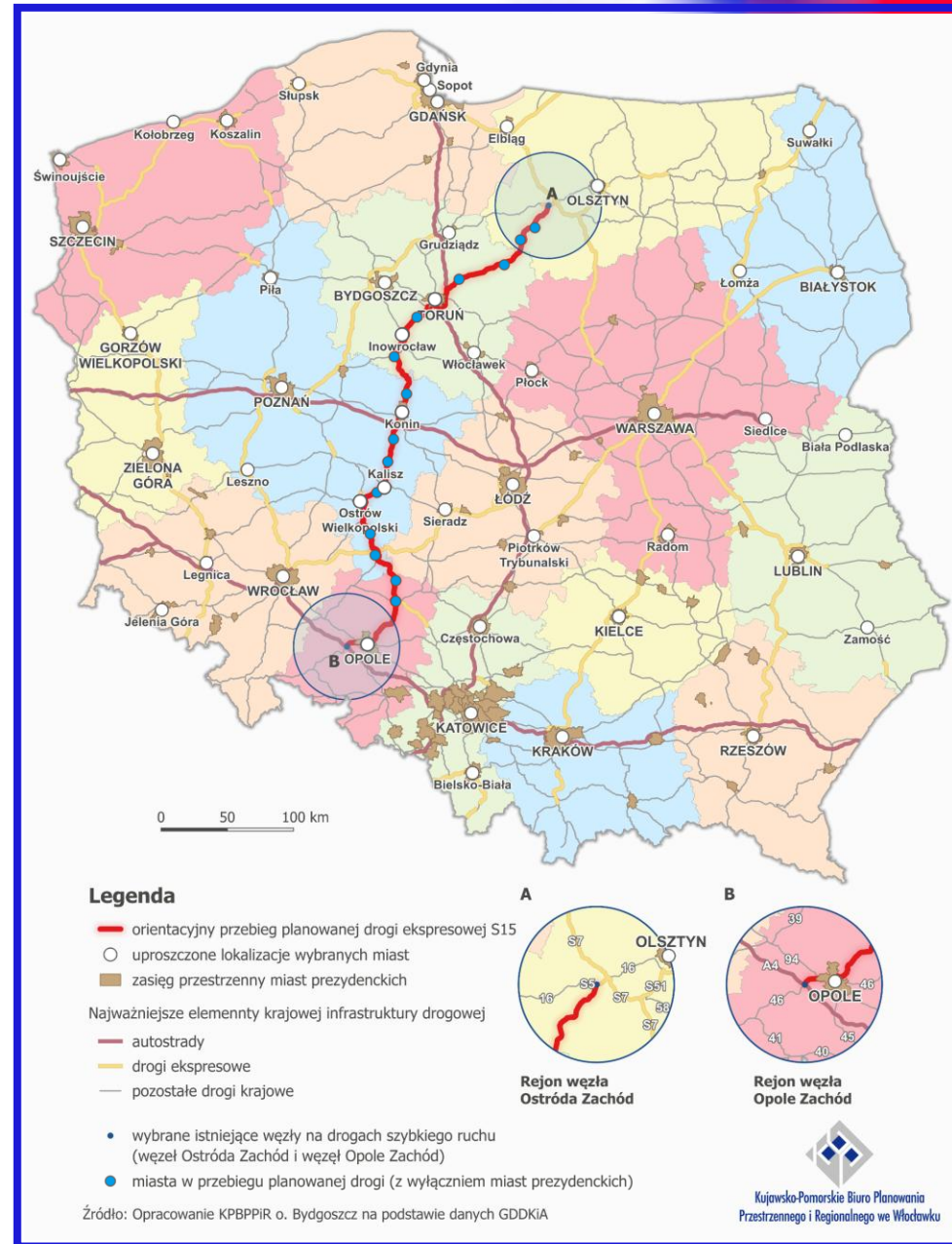
- stolice 9 powiatów:

- **Brodnica, Golub-Dobrzyń, Inowrocław** (wszystkie woj. kujawsko-pomorskie),

- **Konin, Kalisz, Ostrów Wielkopolski**, czyli trzy największe ośrodki wschodniej Wielkopolski, miasto **Kępno i Ostrzeszów** (woj. wielkopolskie),

- **Kluczbork** (5. największy ośrodek woj. opolskiego).

Szacowana docelowa długość drogi: ok. 475 km



Dostęp miast prezydenckich do dróg szybkiego ruchu – jako warunek ich konkurencyjności

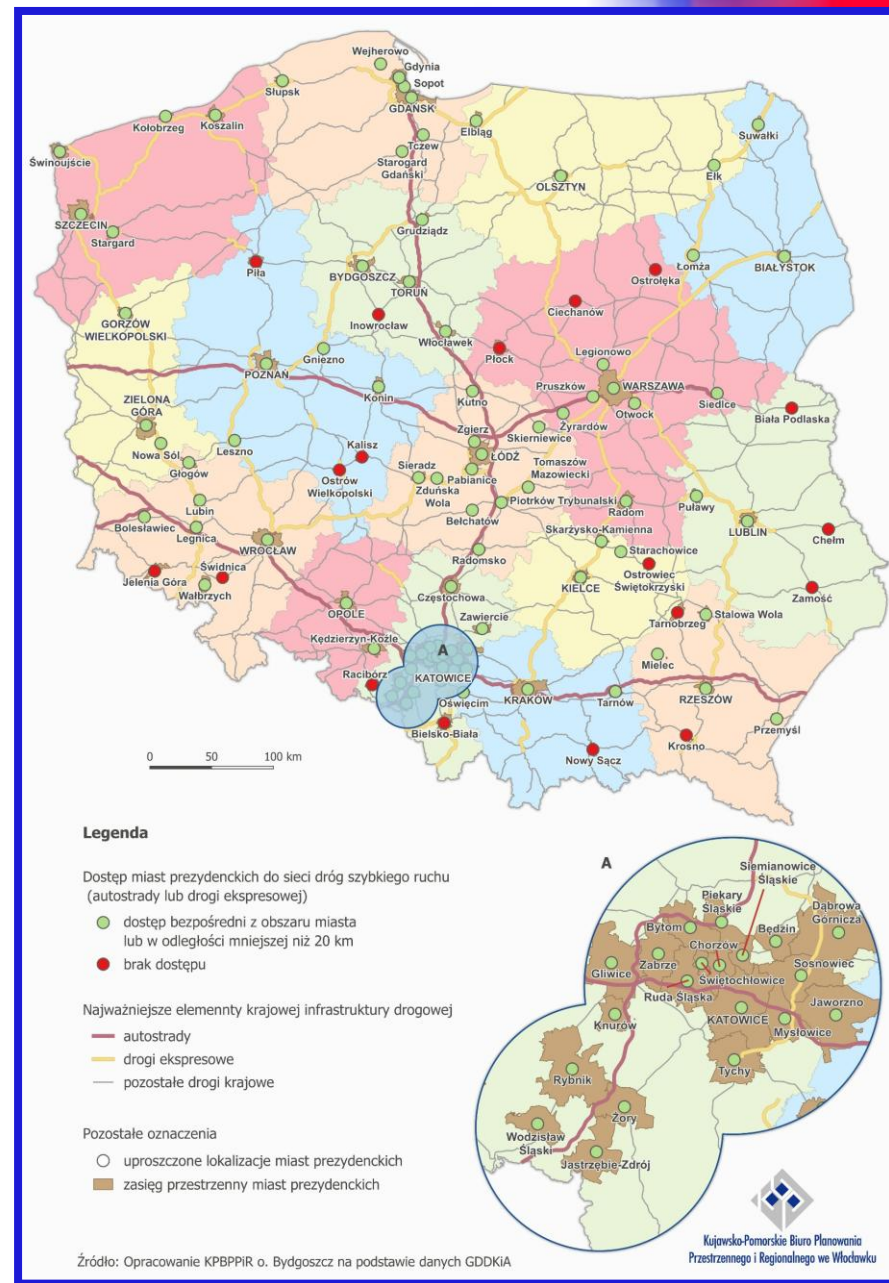
Dostęp miast prezydenckich do dróg szybkiego ruchu – stan na luty 2026 r.

Spośród 107 miast prezydenckich w kraju, 18 miast czyli ok. 1/6 nadal **nie posiada** nadal połączenia* do sieci dróg szybkiego ruchu, tj. autostrady bądź drogi ekspresowej.

* bezpośrednio z terenu miasta lub w niewielkiej odległości, tj. mniejszej niż 20 km

Lp.	Miasto	Ludność (w tys.)	Pozycja w kraju względem liczby ludności wśród miast prezydenckich
1	Bielsko-Biała	164,3	21
2	Płock	110	32
3	Kalisz	92	38
4	Nowy Sącz	79,8	44
5	Jelenia Góra	74,2	46
6	Piła	69,4	48
7	Ostrów Wielkopolski	68,6	49
8	Inowrocław	66,5	52
9	Ostrowiec Świętokrzyski	61,2	61
10	Zamość	57,5	66
11	Chełm	56,4	69
12	Biała Podlaska	53,9	73
13	Świdnica	52,1	78
14	Racibórz	49,2	81
15	Ostrołęka	47,7	82
16	Krosno	43,6	91
17	Tarnobrzeg	43,2	94
18	Ciechanów	41,5	96

Tabela przedstawia stan na luty 2026 r. Jeszcze jesienią 2025 roku do tej kategorii ośrodków należały Świnoujście i Słupsk – obydwa miasta zyskały jednak dostęp do dróg klasy S, pomniejszając tym samym grupę miast prezydenckich wykluczonych z dostępu do dróg klasy A i S z 20 do 18.



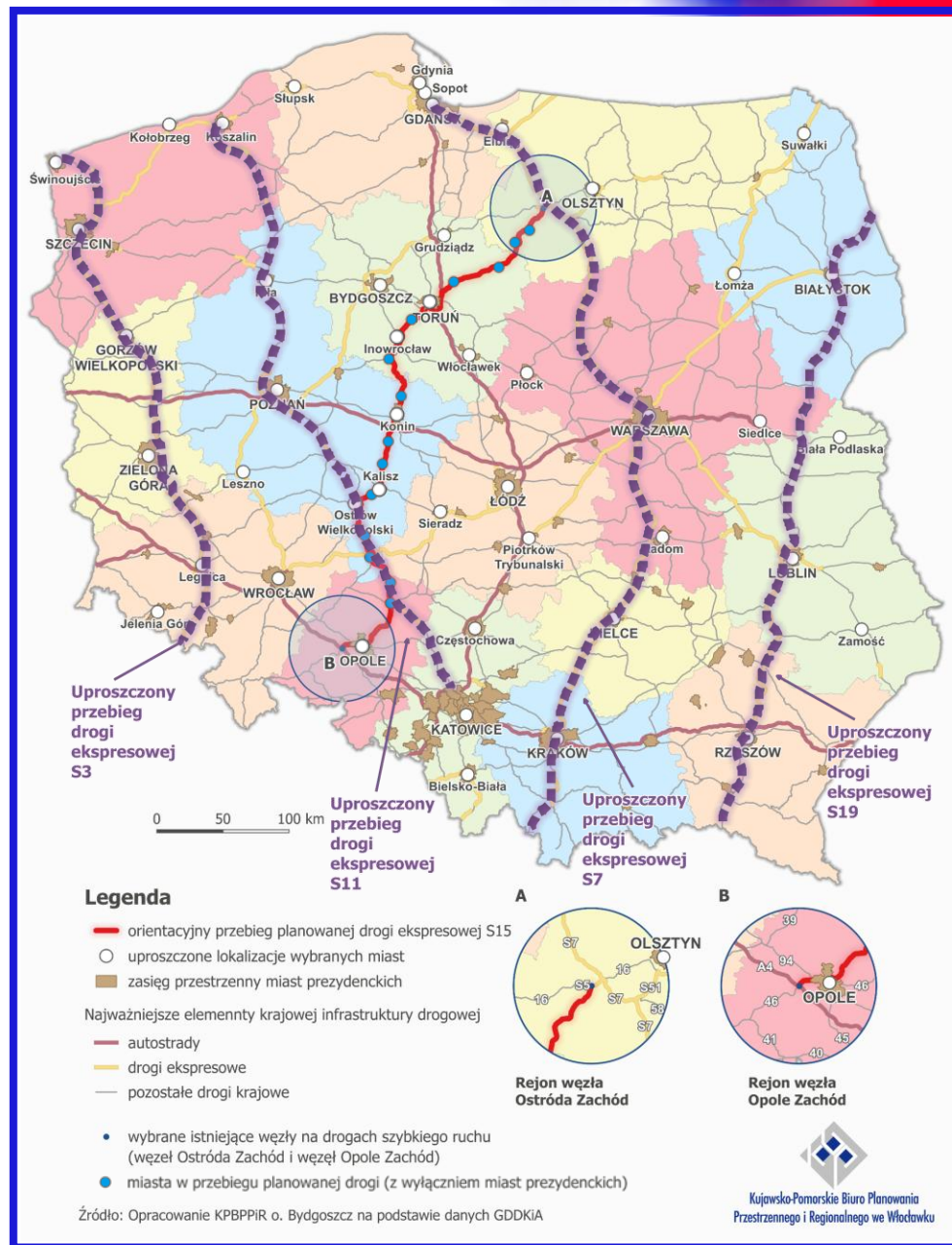
Postulowana droga ekspresowa S15

Przebieg drogi S15 został zaproponowany w taki sposób, by droga była atrakcyjna z punktu widzenia realizacji interesów rozwojowych Państwa Polskiego. Gdyby S15 naśladowała przebieg DK 15 na pewno nie spełniałaby tego warunku.

Droga S15 realizuje ideę/funkcje drogi nr 15, a więc połączenie Polski Południowo-Zachodniej z Polską Północno-Wschodnią – to uzasadnia „przejęcie” jej nazwy

Szacowana docelowa długość drogi: ok. 470 km, co będzie pozycjonowało ją w grupie dłuższych tras szybkiego ruchu w naszym kraju.

Jednak w rzeczywistości zakres niezbędnych prac będzie nieco mniejszy ze względu na wspólne odcinki z innymi planowanymi drogami klasy S oraz wykorzystanie już zrealizowanych odcinków (np. obwodnica Inowrocławia).



Analiza planistyczno-prognostyczna dla proponowanej drogi ekspresowej S15

Olsztyn – Ostróda – Brodnica – Toruń – Inowrocław – Konin –
Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Kluczbork – Opole – autostrada A4

październik – listopad 2025 r.

S15

Departament Planowania Rozwoju i Współpracy Regionalnej
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-
Pomorskiego w Toruniu

Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego
i Regionalnego we Włocławku
Oddział w Bydgoszczy

Zbadano: uwarunkowania demograficzne, gospodarcze, przyrodnicze, wynikające ze stanu sieci dróg w Polsce, analizy stanu technicznego dróg, potoków ruchu, planów GDDKiA dotyczących realizacji innych dróg ekspresowych oraz planów samorządów czterech województw w stosunku do dróg wskazywanych jako „przyszła S15”.

Analiza przedstawia szereg argumentów przemawiających za zasadnością realizacji drogi S15 i jest bardzo dobrą merytoryczną podstawą do rozpoczęcia starań o jej włączenie do krajowych planów budowy dróg.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego przyjęty uchwałą Sejmiku (nr XXXIX/832/18) w dniu 28 sierpnia 2018 r.

Najważniejsze powiązania z województwami sąsiadującymi tworzą na ośi wschód-zachód ciąg dróg krajowych nr S1 i 6 oraz droga nr 15, a na ośi północ-południe główny układ komunikacyjny stanowi droga S7 i magistrała kolejowa 655¹, ss. 47.

„Województwo warmińsko-mazurskie należy do obszarów o najsłabszej dostępności transportowej w Polsce, jak również w całej Unii Europejskiej. Wpływa na to wiele czynników, m.in.: niewystarczające wyposażenie w nowoczesną infrastrukturę drogową (niepełnił udział dróg ekspresowych i brak autostrad)”, ss. 61.

Docelowo układ dróg szybkiego ruchu będą stanowić:

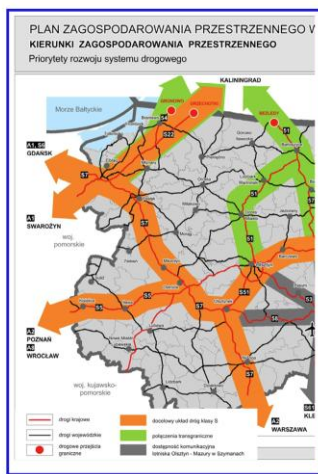
- droga krajowa nr 55: granica województwa – S7 (Ostróda),
- droga krajowa nr 57: granica województwa – Ełbląg – Olsztyn – granica województwa,
- droga krajowa nr S16: S51 (Olsztyn) – S61 (Irk) – granica województwa,
- droga krajowa nr S22: S7 (Ełbląg) – Grzechotki – granica państwa,
- droga krajowa nr S51: S16 (Olsztyn) – S7 (Olsztyn),
- droga krajowa nr S61: granica województwa – Elk – granica województwa.

(ss. 60-67)

Najbardziej obciążonymi ruchem są drogi krajowe nr 7, 15, 16 (w szczególności odcinek Ilawa – Mragowo), nr 22, S1, 65 (na odcinku Elk – Grajewo), ss. 68.

Dla drogi krajowej nr 15 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego zakłada docelową klasę drogi w standardzie drogi GP, ss. 150.

S15



Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego

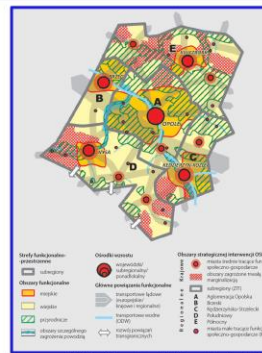
Województwo Opolskie

Przegląd regionalnych dokumentów strategicznych

Strategia rozwoju województwa opolskiego – Opolskie 2030 przyjęta uchwałą Sejmiku (nr XXVII/255/2021) w dniu 4 października 2021 r.

W ramach celu strategicznego „Region dostępny komunikacyjnie” przewidziano kierunek działań: „Rozwój infrastruktury komunikacyjnej”, który przewiduje takie działania, jak:

- powiązanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z układem dróg krajowych i wojewódzkich oraz przejść granicznych;
- poprawa stanu i jakości istniejącej w regionie infrastruktury transportowej;
- budowa i przebudowa dróg, obwodnic i przepraw mostowych w regionie;
- rozwój osi komunikacyjnej północ – południe;
- budowa nowego węzła autostradowego dla lepszego skomunikowania stolicy regionu;
- poprawa wewnętrznej dostępności drogowej w regionie;
- rewitalizacja linii kolejowych;
- wspieranie działań zmierzających do podniesienia atrakcyjności korytarza Opatów – Działów w zakresie wykorzystania jej potencjału społecznego oraz gospodarczego, w tym transportowego i turystycznego.



Źródło: Strategia rozwoju województwa opolskiego – Opolskie 2030

Planowana droga ekspresowa S15 wpisuje się w szeroko pojmowane plany rozwojowe dla strategicznie ważnych obszarów województwa opolskiego:

- Miejskich Obszarów Funkcyjnych w rejonie Opola i Kluczborka;
- Obszaru Strategicznej Interwencji Północy oraz Aglomeracji Opolskiej;
- miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze: Kluczbork (pośrednio Namysłów);
- obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją (pośrednio gmina Domaszówice, Wólczyn, Murów i Świerczów).

S15

Województwo Wielkopolskie

Przegląd regionalnych dokumentów strategicznych

Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku przyjęta uchwałą Sejmiku (nr XVI/287/20) w dniu 27 stycznia 2020 r.

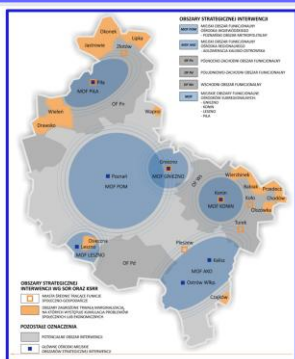
„Czynnikiem ograniczającym korzyści wynikające z położenia regionu jest słabo rozwinięty układ komunikacyjny w relacji północ-południe.

Niewątpliwie istotnym problemem jest ciągły brak realizacji drogi ekspresowej S11 w całym jej przebiegu oraz inwestycji dotyczących drogi nr 10, 12, 15 i 25”, ss. 30.

Istotne jest dążenie do realizacji docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych (w Wielkopolsce – drogi S5 i S11) z uwzględnieniem perspektywicznej rezerwy przepustowości ich odcinków miejskich. Ruch transzowy powinien w jak największym stopniu wykorzystywać obwodnice drogowe, zarówno w odniesieniu do małych miejscowości, jak i dużych miast (np. brakujący północno-wschodni odcinek obwodnicy Poznania, obwodnica Kalisza)”, ss. 31.

„Kluczową jest budowa drogi ekspresowej S11 stanowiącej główną oś komunikacyjną regionu w relacji południkowej. Należy dążyć do jak najszybszej realizacji tej drogi, na jej całym przebiegu, a zwłaszcza na odcinkach Ostrów Wielkopolski – Poznań i Poznań – Kozłobrzeg, w tym łączenie jej z innymi dróg ekspresowymi (...), a także przebudowa istniejących dróg krajowych i wojewódzkich w zakresie podwyższenia ich parametrów technicznych, w tym rozbudowa dróg krajowej nr 25 na odcinku: Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski”, ss. 70.

S15



Źródło: Strategia rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku

Planowana droga ekspresowa S15 wpisuje się w szeroko pojmowane plany rozwojowe dla strategicznie ważnych obszarów województwa wielkopolskiego:

- Miejskiego Obszaru Funkcyjnego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
- Miejskiego Obszaru Funkcyjnego ośrodka subregionalnego Konina;
- Wschodniego oraz Południowego Obszaru Funkcyjnego;
- miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze: Konin (pośrednio Kolo, Turek, Pleszew);
- obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, na których występuje kumulacja problemów społecznych i ekonomicznych (w szczególności północno-wschodnie krawce województwa).

Przegląd lokalnych dokumentów strategicznych



Gmina Miejska Ostrów Wielkopolski: strategia gminy dostrzega problem zapewnienia sprawnego i bezpiecznego połączenia drogowego realizowanego w ramach modernizowanego odcinka DK25, a także jak najszybszej realizacji S11 (stanowiącej obwodnicę miasta Ostrów Wielkopolski).



Gmina Miejska Przygodzice: strategia oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje szerokie prace przygotowawcze pod przyszłe tereny inwestycyjne dla aktywizacji gospodarczej gminy, położone tuż przy planowanym przebiegu S11.



Gmina Miejska Ostrzeszów: strategia gminy przewiduje budowę obwodnicy Ostrzeszowa, której schemat pokrywa się z przebiegiem realizowanej drogi ekspresowej S11.



Gmina Miejska Baranów: strategia gminy przewiduje dalszą kontynuację obwodnicy Kępna w ramach nowego przebiegu drogi ekspresowej S11, którego przebieg będzie omijał miejscowość Szupia pod Kępem.



Miasto Ostrów Wielkopolski (strategia w trakcie konsultacji społecznych): obecnie miasto Ostrów Wielkopolski posiada obwodnicę miasta w postaci ukończonego fragmentu drogi ekspresowej S11. Połączenie S11 i DK25 realizowane jest przez ukończony i pełnoprawny węzeł Ostrów Wielkopolski Wschód (określany jako kręgosłup komunikacyjny dla województwa oraz dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej). Całościowa realizacja rozbudowy DK25 oraz S11 daje możliwość zbudowania osi rozwoju regionalnego północ-południe (pomiędzy Pleszewem, Ostrowem i Ostrzeszowem) oraz wschód-zachód (pomiędzy Kaliszem, Ostrowem i Krotoszynem), których rdzeniem będzie obszar w trójkącie komunikacyjnym obejmującym węzeł drogowy S11/DK25, węzeł kolejowy oraz lotnisko Michałków. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej dla miasta Ostrów Wielkopolski określa ten obszar jako: „teren o ponadludnym potencjale rozwoju gospodarczego”.



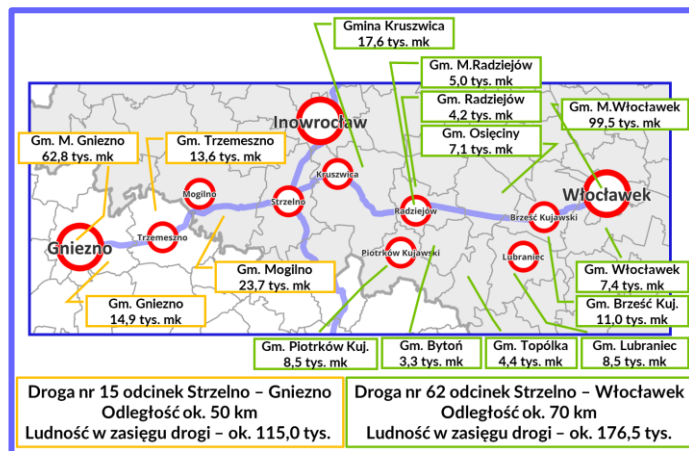
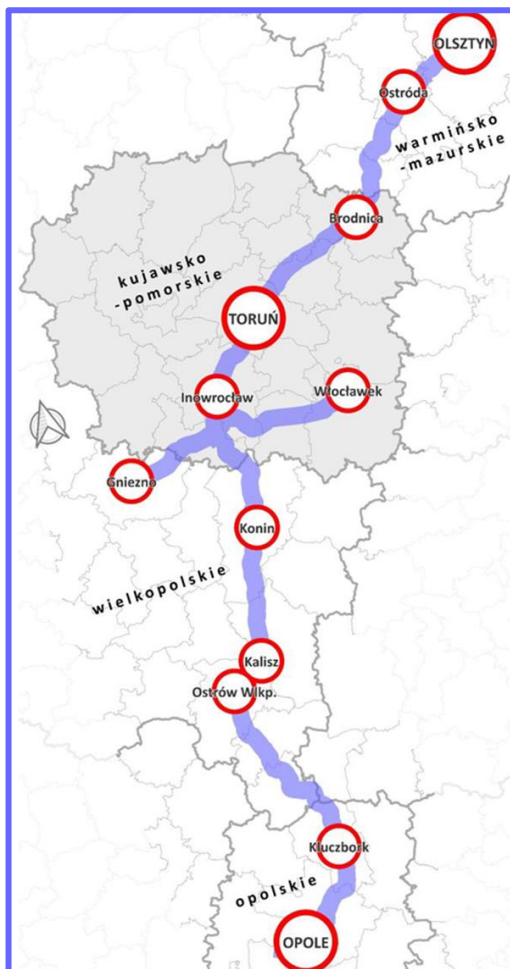
Miasto Kępno: gmina posiada na swoim obszarze obwodnicę miasta w ciągu drogi ekspresowej S11 z pełnoprawnym węzłem z S8. Strategia gminy wskazuje, że brak obwodnicy był jednym z podstawowych czynników ograniczających rozwój gminy.



Gmina Miejska Łęka Opatowska: strategia gminy przewiduje realizację drogi ekspresowej S11. Gmina aktywnie uczestniczyła w konsultacjach wariantów przebiegu S11, zlecono inwentaryzację infrastruktury wzdłuż wyznaczonej rezerwy terenowej. Realizowana droga S11 będzie obejmującą tranzytowo dla takich miejscowości, jak: Klasak, Siemianice.

S15

Analiza objęła cały przebieg drogi S15 i bazowała na ogólnodostępnych dokumentach. Zasadne byłoby jednak, aby wszystkie Województwa zweryfikowały i uzupełniły treści je dotyczące – tak aby właściwie wybrzmiały interesy rozwojowe każdego z regionów. Proponujemy wspólne „dokończenie” prac i traktowanie materiału jako „wspólnego”.



Integralną częścią „projektu S15” powinna być równolegle przeprowadzana przebudowa dróg zapewniających dostępność do S15 z dużych/ważnych ośrodków położonych w sąsiedztwie. Odcinki takie powinny być zidentyfikowane w każdym z regionów i powinny oferować parametry znacząco podnoszące bezpieczeństwo i komfort transportu.

W województwie kujawsko-pomorskim wskazuje się na dwie drogi krajowe, które powinny być takim działaniem objęte, jako „element realizacji S15”:

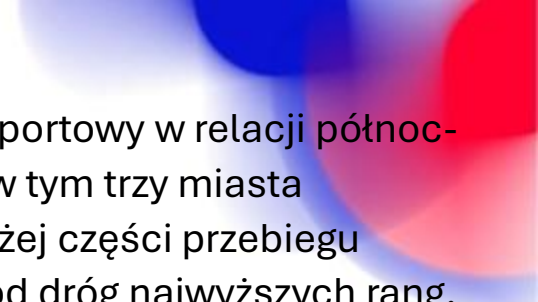
- DK 62 na odcinku Strzelno – Włocławek
- DK 15 na odcinku Strzelno – Gniezno

W każdym z regionów zasadne jest rozważenie, czy w ramach „Projektu S15” nie jest celowe dokonanie inwestycji towarzyszących – które pozwolą na objęcie korzyściami z realizacji S15 także sąsiednich obszarów.

Kujawsko-Pomorskie zgłasza taką propozycję – dotyczy ona włączenia 290 tys. dodatkowych mieszkańców do obszaru obsługiwanego przez S15 (oś Gniezno – Włocławek). Dla Kujawsko-Pomorskiego to integralna część projektu.



2 Korzyści



1

Droga ekspresowa S15 stworzy nowy korytarz transportowy w relacji północ-południe, który będzie łączył cztery województwa, w tym trzy miasta wojewódzkie, dwa były miasta wojewódzkie i na dużej części przebiegu będzie obsługiwał tereny obecnie położone z dala od dróg najwyższych rang, a więc w sposób naturalny zagrożone coraz bardziej narastającą marginalizacją oraz jej konsekwencjami gospodarczymi i społecznymi (przede wszystkim związane z depopulacją i obniżaniem jakości życia).

Wniosek: droga S15 będzie miała znaczenie nie tylko stricte komunikacyjne, ale w jeszcze większym stopniu będzie instrumentem równoważenia rozwoju kraju oraz regionów, przez które będzie przebiegać

2

Droga ekspresowa S15 połączy kilka dużych miast. Są to miasta, które w obecnie opracowywanych dokumentach krajowych (przede wszystkim Strategia Rozwoju Polski 2035) są wskazywane jako ważne w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Polski.

Wśród nich są miasta należące do największych polskich miast nieobsługiwanych drogami najwyższych rang (klasy A i S). Dla niektórych miast, S15 otworzy zupełnie nowe kierunki oddziaływania.

Wniosek: droga S15 będzie silnie wspierała kształtowanie harmonijnego rozwoju i budowy konkurencyjności Polski za pomocą policentrycznej sieci osadniczej

3

Droga ekspresowa może pełnić rolę aktywizującą nie tylko dla najbliższego sąsiedztwa jej przebiegu, ale także dla terenów nieco dalej położonych, z którymi będzie korzystnie skomunikowana.

Wniosek: integralną częścią „projektu S15” powinna być równolegle przeprowadzana przebudowa dróg zapewniających dostępność do S15 z dużych/ważnych ośrodków położonych w sąsiedztwie. Odcinki takie powinny być zidentyfikowane w każdym z regionów i powinny oferować parametry znacząco podnoszące bezpieczeństwo i komfort transportu.

4

Uwarunkowaniem sprzyjającym realizacji S15 jest fakt, że wpisuje się ona na kilku odcinkach w drogi już zrealizowane lub realizowane (S11 w Wielkopolsce, A1 i S10 w rejonie Torunia, obwodnice niektórych miast), albo drogi, o konieczności realizacji których toczą się dyskusje (np. Via Pomerania na odcinku Inowrocław – Konin).

Wniosek: realizacja S15 stworzy nową relację drogową w Polsce ale wykorzysta fragmenty innych istniejących lub realizowanych dróg, dzięki czemu faktyczna długość „drogi do wybudowania” będzie mniejsza, ale jednocześnie dzięki S15 wyraźnie zwiększy się gęstość sieci i powiązań dróg klasy A i S

5

Obecnie, gdy coraz większego znaczenia nabierają kwestie wzmacniania odporności i odporności Państwa Polskiego, realizacja drogi S15 bardzo dobrze wpisuje się w te idee:

- tworzy kolejny korytarz w relacji Polska Zachodnia i Centralna – Polska Północno-Wschodnia,
- na niektórych odcinkach tworzy nowe połączenia, a na niektórych dubluje/tworzy alternatywę dla już istniejących (zastępowalność infrastruktury!) – a więc zagęszcza sieć dróg, które mogą mieć znaczenie w sytuacjach kryzysowych,
- łączy miasta/rejony w których funkcjonuje infrastruktura militarna,
- poprawia warunki rozwoju logistyki.

Wniosek: realizacja S15 poprawi odporność i wzmocni zdolności obronne Państwa Polskiego



6

Odcinki dróg, które tworzą ciąg S15, w dokumentach planistycznych i strategicznych wszystkich województw, przez które biegną – są wskazywane jako ważne dla zapewnienia ich dostępności zewnętrznej i/oraz integralności i spójności wewnętrznej.

Wniosek: realizacja drogi S15 zrealizuje interesy rozwojowe i województw i kraju – bo i na poziomie regionów i na poziomie krajowym pozwoli na wydobycie/wykorzystanie potencjałów, wzmocnienie powiązań i tworzenie relacji, jak też ułatwi rozwiązywanie problemów społeczno-gospodarczych.

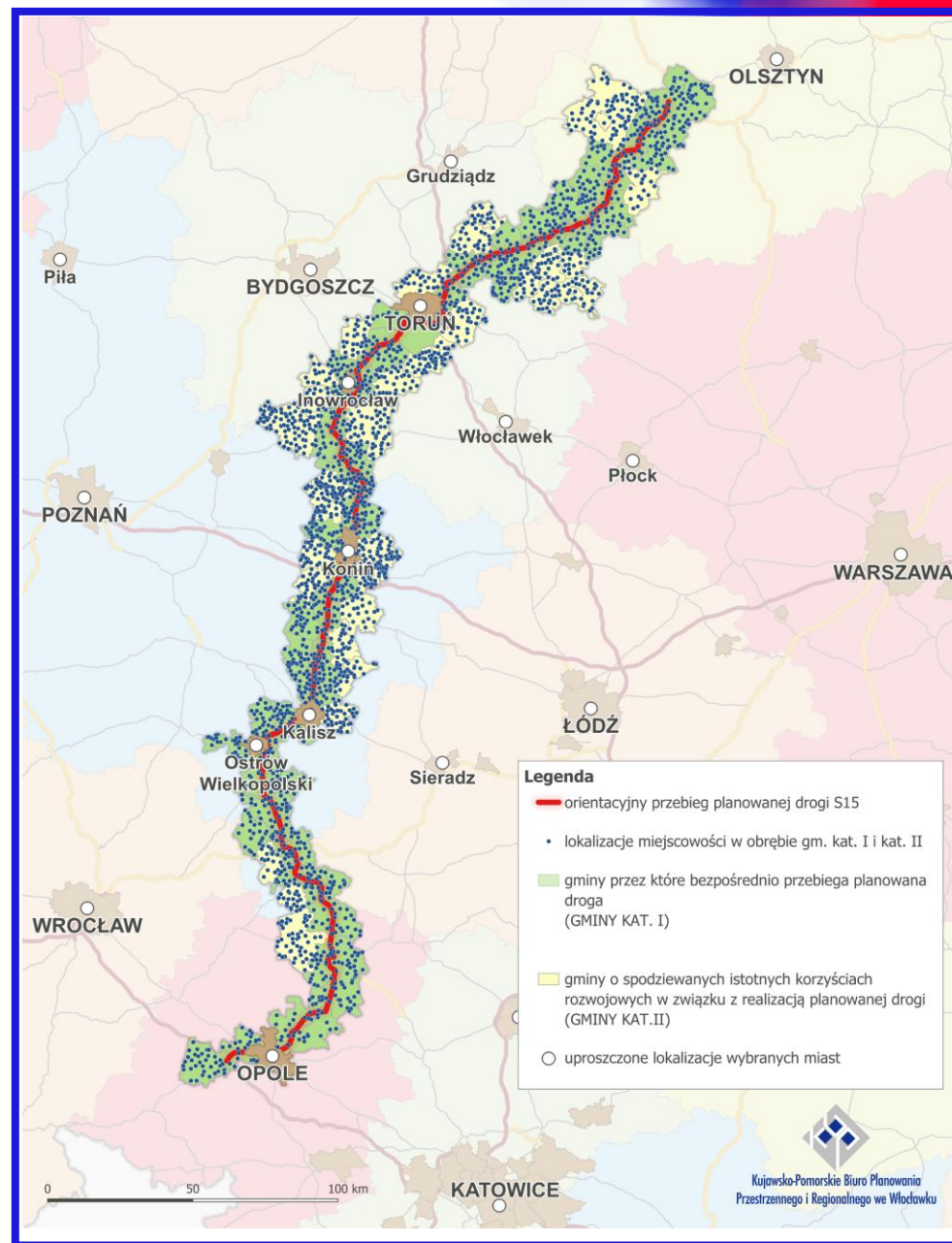


Partnerstwo

Potencjał społeczny

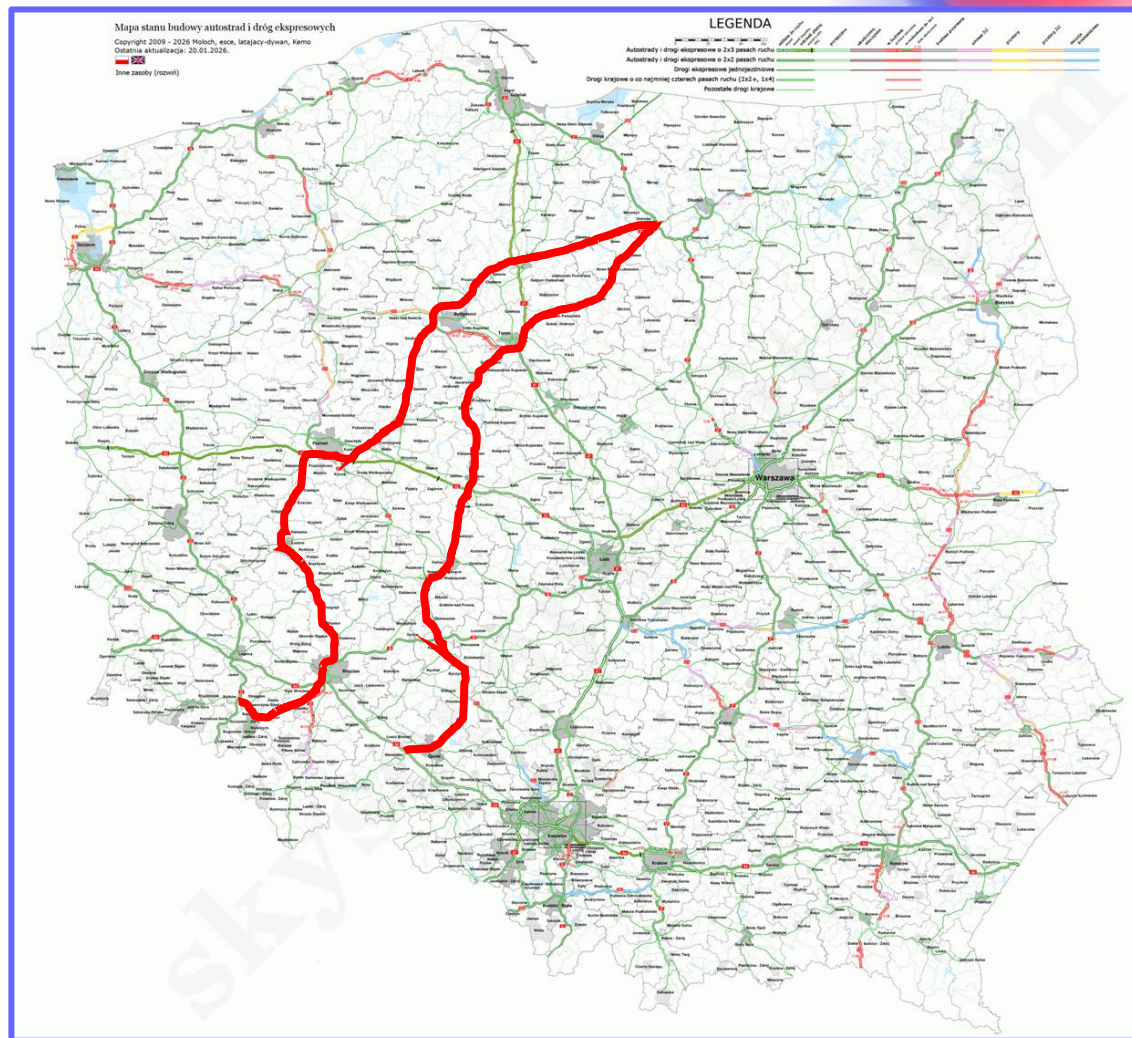
Na obszarze analizowanych gmin położonych jest łącznie ok. **2,5 tys. miejscowości** zamieszkiwanych w sumie przez **nieco ponad 1,5 mln mieszkańców**.

89 gmin oraz 21 powiatów zostało wskazanych jako bezpośredni beneficjenci realizacji drogi S15.



S15 nie stanowi konkurencji dla S5

- Idea S15 nie podważa zasadności dokończenia S5 i nigdy nie powinna być tak postrzegana
- W układzie funkcjonalnym S15 uzupełnia S5
- Priorytetem jest zakończenie realizacji S5 (odcinek Grudziądz – Ostróda)
- Jednak równolegle z pracami inwestycyjnymi na S5 mogą być prowadzone prace projektowe na S15





Województwo
Warmińsko-Mazurskie



Województwo
Kujawsko-Pomorskie



Województwo
Wielkopolskie



Województwo
Opolskie

**APEL Marszałków Województw:
Warmińsko-Mazurskiego, Kujawsko-Pomorskiego i Wielkopolskiego i Opolskiego
w sprawie realizacji drogi ekspresowej S15**

**do
Prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej**

Toruń, 9 marca 2026 roku

My, Marszałkowie Województw: Warmińsko-Mazurskiego, Kujawsko-Pomorskiego, Wielkopolskiego oraz Opolskiego, działając w imieniu wspólnot samorządowych oraz mieszkańców reprezentowanych regionów, zwracamy się z apelem o podjęcie działań zmierzających do rozwoju spójnego i bezpiecznego korytarza transportowego łączącego północną i południową część kraju, w tym poprzez analizę i przygotowanie inwestycji drogowych określanych jako droga ekspresowa S15, a tym samym o jej uwzględnienie w krajowych dokumentach strategicznych i planistycznych dotyczących rozwoju infrastruktury drogowej.

Postulowany korytarz transportowy, w tym droga ekspresowa S15, utworzy strategiczny korytarz transportowy w układzie północny-wchód - południe kraju, biegnący przez cztery województwa, a na obszary funkcjonalnie powiązane z przebiegiem nowej trasy składa się ponad 80 gmin, zamieszkiwanych przez ponad 1,5 mln mieszkańców.

Postulowana inwestycja powinna połączyć stolice trzech województw - Olsztyn, Toruń i Opole oraz miasta średnie, pełniące ważne funkcje społeczno-gospodarcze w regionach i dostrzegane w Strategii Rozwoju Polski 2035 - Inowrocław, Konin, Kalisz, Ostrów Wielkopolski, a także liczne ośrodki powiatowe i lokalne. Wśród nich znajdują się takie, które obecnie są znacznie oddalone od autostrad i dróg ekspresowych, a brak takiego połączenia prowadzi do narastającego wykluczenia transportowego, ogranicza ich potencjał rozwojowy i pogłębia marginalizację w układzie krajowym.

Planowany korytarz transportowy, w tym droga ekspresowa S15 będzie więc pełnić ważne funkcje społeczne i gospodarcze, poprawiając efektywność funkcjonowania oraz zwiększając odporność krajowej sieci drogowej na zdarzenia losowe, awarie oraz sytuacje kryzysowe.

Jesteśmy przekonani, że postulowany korytarz wpisuje się w cele polityki rozwoju Państwa Polskiego, w szczególności odpowiadając na potrzebę wzmocnienia zrównoważonego i policentrycznego rozwoju kraju, ograniczając znacząco zasięg obszarów dotąd wykluczonych z dostępu do dróg najwyższej rangi.

W związku z powyższym wspólnie apelujemy o:

1. uwzględnienie rozwoju korytarza transportowego relacji północny-wschód – południe, tworzonego przez komplementarne wobec siebie drogi ekspresowe S5 i S15, w krajowych dokumentach strategicznych i planistycznych (w tym wpisanie inwestycji S15 do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, z zaznaczeniem, że wymaga ona szczegółowego określenia przebiegu),
2. priorytetowe traktowanie zadania związanego z zakończeniem budowy drogi S5, przy jednoczesnym rozpoczęciu prac mających na celu wytrasowanie drogi S15, a następnie rozpoczęcie prac zmierzających do jej realizacji (podkreślamy, że droga S15 nie może być postrzegana jako projekt konkurencyjny wobec drogi S5 lub rozwijany kosztem zaniechania lub opóźnienia prac nad dokończeniem S5).

Jesteśmy przekonani, że poprawa skomunikowania regionów opolskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego leży w interesie kraju oraz regionów, przez które przebiega, a podjęcie decyzji w tej sprawie będzie czytelnym sygnałem odpowiedzialnej polityki rozwoju oraz dążenia do wzmocnienia spójności terytorialnej kraju.



Marcin Kuchciński

Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Piotr Calbecki

Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Wojciech Jankowiak

Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego

z upoważnienia Marszałka Województwa Wielkopolskiego

Szymon Ogłaza

Marszałek Województwa Opolskiego

Propozycja dalszych wspólnych działań czterech regionów

1

Podpisanie Apelu Marszałków

2

Kontynuowanie prac analitycznych i studialnych. Proponujemy wspólne dokończenie analizy, którą rozpoczęliśmy, tak aby wszystkie Województwa wyartykułowały w niej swoje potrzeby/interesy i abyśmy mogli wszyscy posługiwać się nią jako merytoryczną podstawą dalszych działań

3

Wprowadzanie idei S15 do dokumentów regionalnych (np. w Kujawsko-Pomorskiem będzie to jeden z projektów strategicznych aktualizowanej strategii rozwoju)

4

Rozważenie wzmocnienia i sformalizowania współpracy – np. w formie stowarzyszenia wszystkich zainteresowanych samorządów w przebiegu drogi S15. Kujawsko-Pomorskie jest gotowe pełnić rolę organizatora/lidera tych działań

5

Propagowanie idei i wspólne lobbowanie na rzecz S15 przy każdej nadarzającej się okazji



Dziękuję za uwagę !