

Inicjatywa budowy drogi ekspresowej S15

Piotr Całbecki

Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP



Województwo
Warmińsko-Mazurskie



Województwo
Kujawsko-Pomorskie



Województwo
Wielkopolskie



Województwo
Opolskie

**APEL Marszałków Województw:
Warmińsko-Mazurskiego, Kujawsko-Pomorskiego 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 strategiczne połączenie w układzie północny-wchód - południe kraju, biegnące 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.

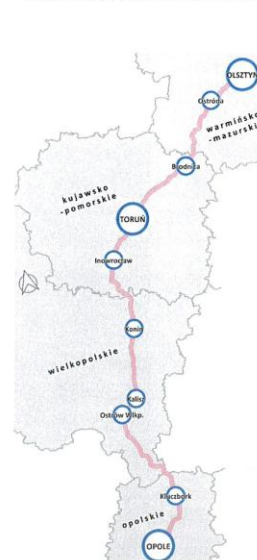
Planowany korytarz transportowy, w tym droga ekspresowa S15, będzie więc pełnić ważne funkcje społeczne i gospodarcze, poprawiając efektywność funkcjonowania oraz zwiększając odporność krajowej sieci drogowej na zdarzenia losowe, awarie oraz sytuacje kryzysowe.

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 wzmacniania spójności terytorialnej kraju.





Marcin Kuchciński

Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego



Piotr Całbecki

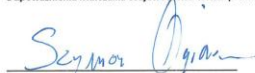
Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego



Wojciech Jankowiak

Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego

z upoważnienia Marszałka Województwa Wielkopolskiego



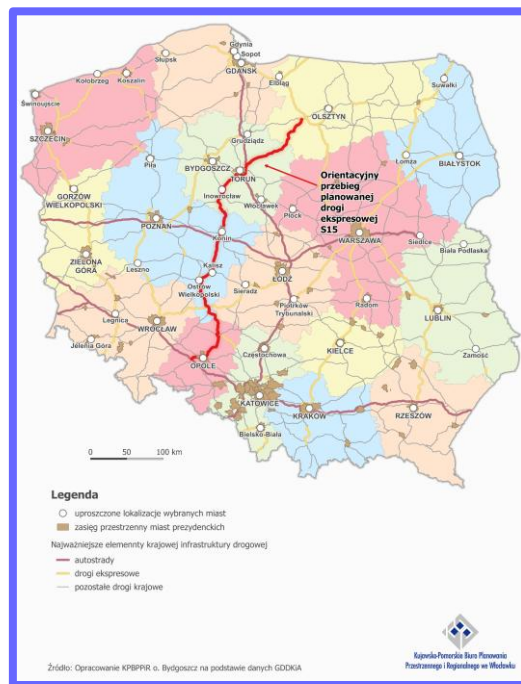
Szymon Ogiński

Marszałek Województwa Opolskiego

9 marca w Toruniu Marszałkowie czterech Województw podpisali apel
do Prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej
– dotyczący realizacji drogi ekspresowej S15

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



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

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**.

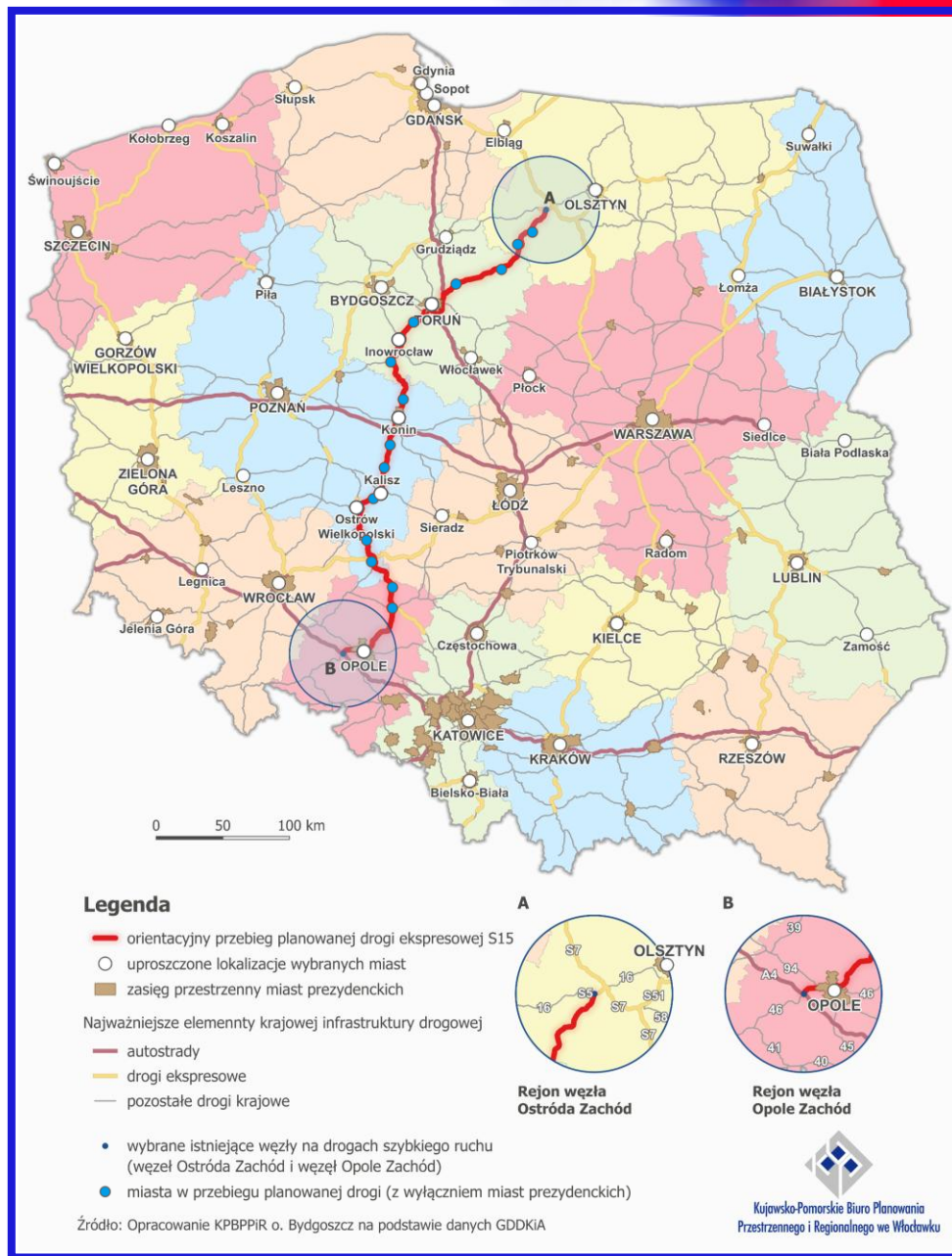
- stolice 9 powiatów:

- **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

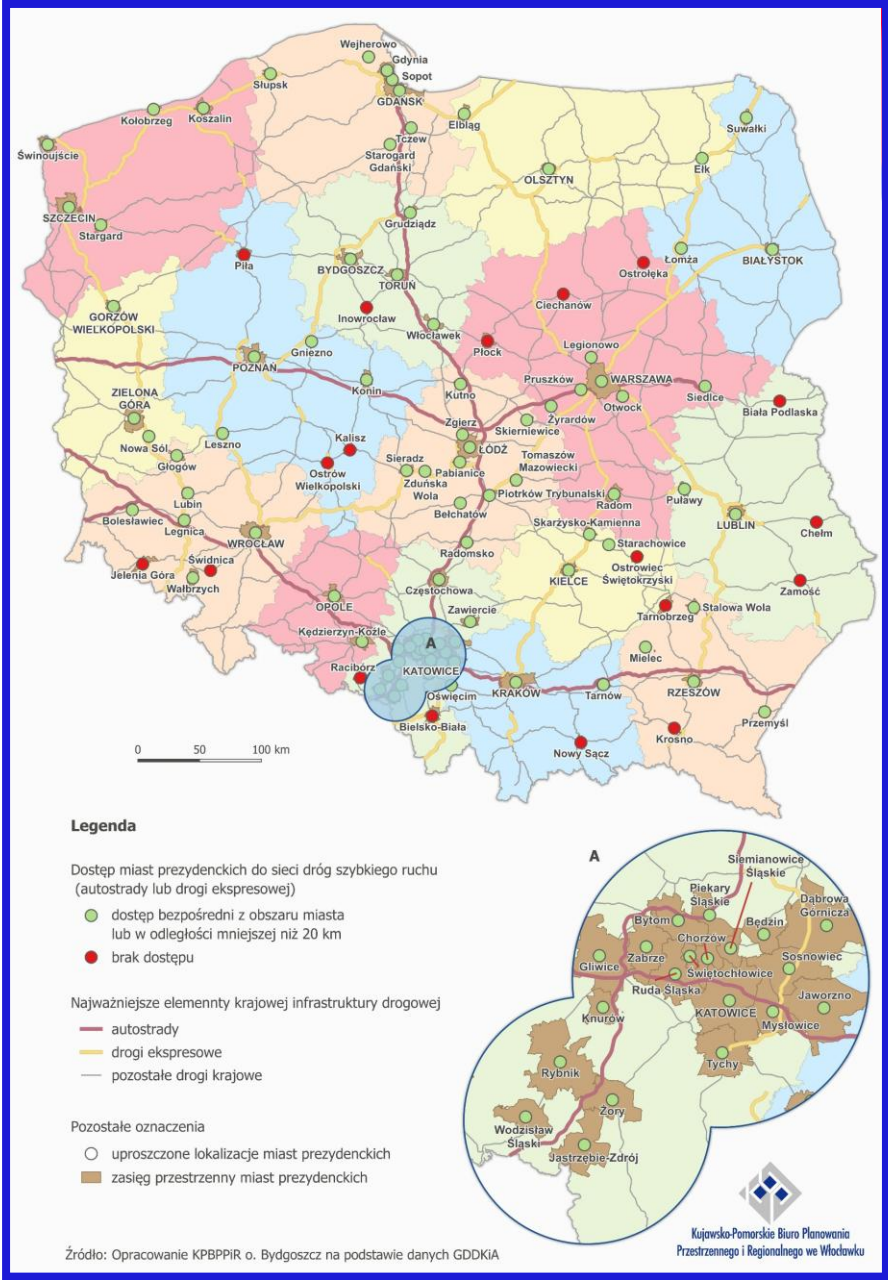
Dostęp miast prezydenckich do dróg szybkiego ruchu – stan na luty 2026 r.

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

L.p.	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

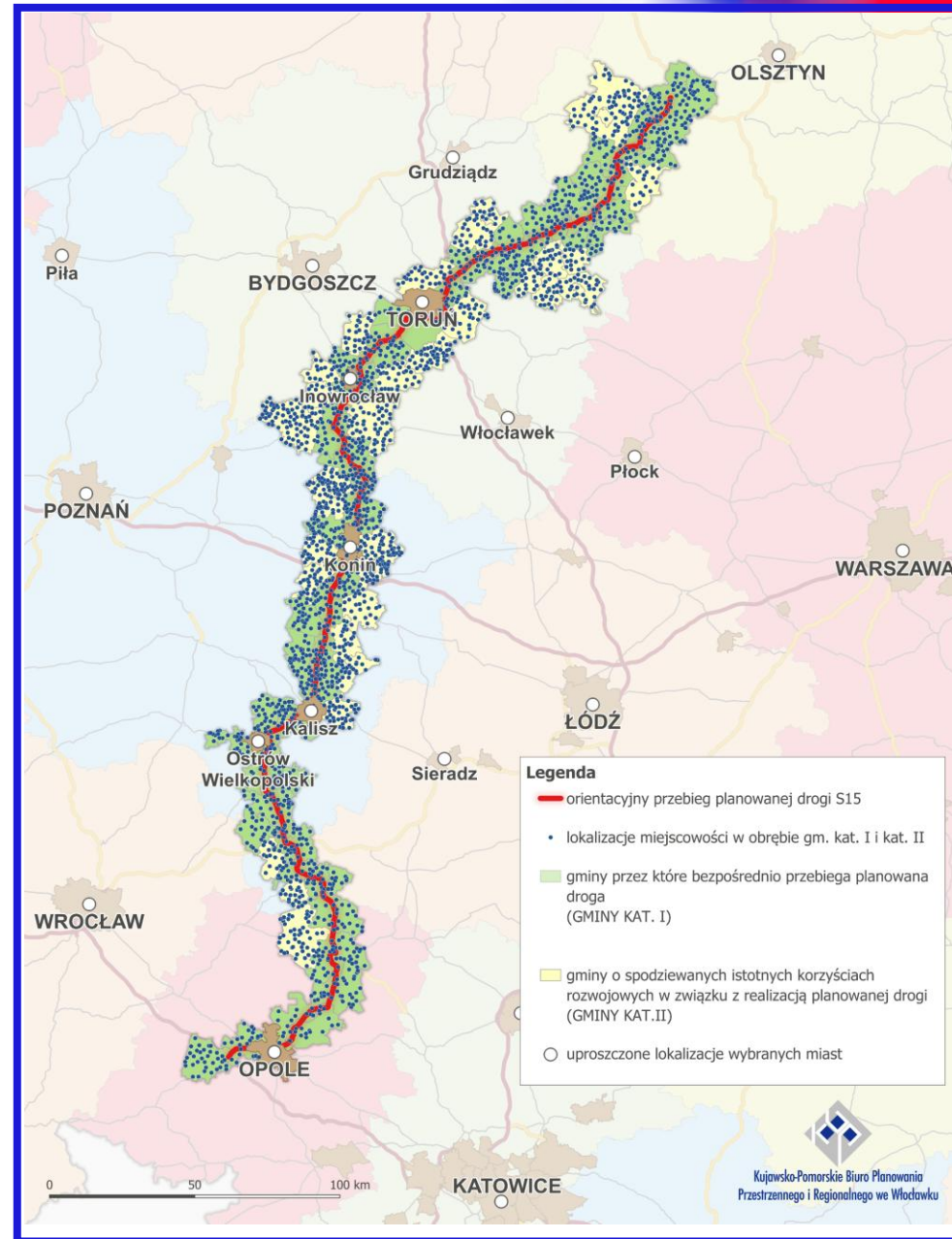
Tabela przedstawia stan na luty 2026 r. Jeszcze jesienią 2025 roku do tej kategorii ośrodków należały Swinoujście i Słupsk – obydwa miasta zyskały jednak dostęp do dróg klasy S, pomniejszając tym samym grupę miast prezydenckich wykluczonych z dostępu do dróg klasy A i S z 20 do 18.



Potencjał społeczny

W obszarze „korytarza S15” 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



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

Potrzeba dyskusji o docelowym układzie szkieletu komunikacyjnego w Polsce

Ostatnie dwie dekady to okres bardzo dynamicznego rozwoju dróg najwyższych rang w Polsce.

Od początku XXI wieku nastąpił 7-krotny wzrost długości sieci autostrad i dróg ekspresowych

Bardzo zaawansowany stan realizacji autostrad i dróg ekspresowych upoważnia do podjęcia dyskusji o kolejnym etapie – „uzupełniania” sieci.

Należy rozważyć realizację nowych dróg, które będą miały znacznie nie tylko stricte komunikacyjne, ale będą też zapobiegały wykluczeniu obszarów/ośrodków peryferyjnych, będą nadawały nowe impulsy rozwojowe obszarom/ośrodkom oraz będą sprzyjały budowaniu odporności Państwa Polskiego na zagrożenia. Nowe drogi powinny być traktowane nie jako cel sam w sobie – ale jako „instrument” prowadzenia polityki rozwoju i realizacji celów społeczno-gospodarczych.

S15 stanowi znakomity przykład łączenia wszystkich tych celów



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



Dziękuję za uwagę !