

Idea nowej drogi ekspresowej łączącej cztery regiony środkowozachodniej Polski

Konferencja „S15 – koncepcja, korzyści, partnerstwo”

Adam Stańczyk

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

Toruń, 22 stycznia 2026 r.



1 **Koncepcja**

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



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

Potrzeba realizacji nowej drogi ekspresowej

Celem działań Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest doprowadzenie do uwzględnienia w dokumentach formułujących politykę rozwoju Państwa Polskiego, nowej drogi ekspresowej (S15), a następnie doprowadzenie do jak najszybszej realizacji tej drogi

Potrzeba realizacji nowej drogi ekspresowej

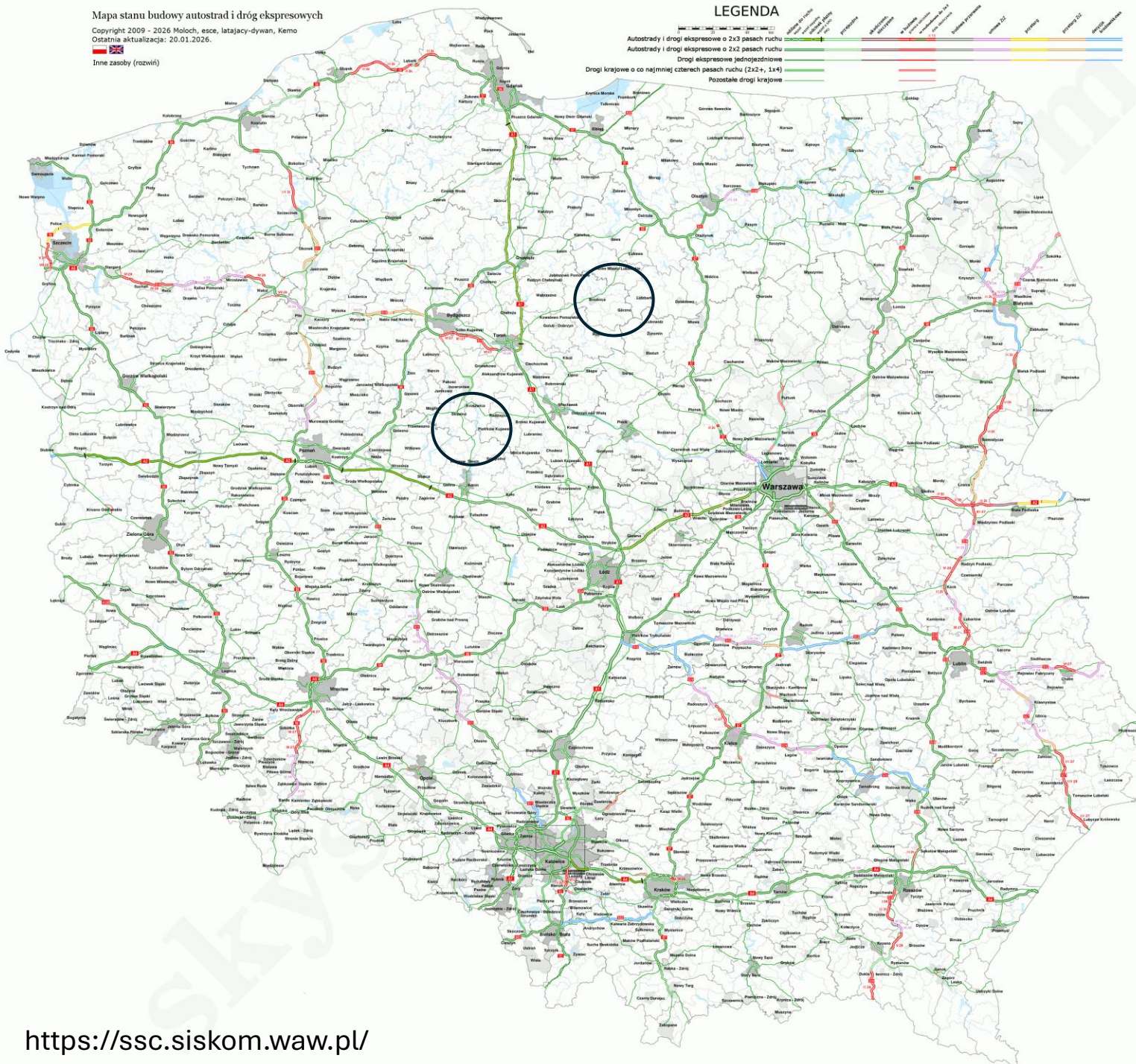
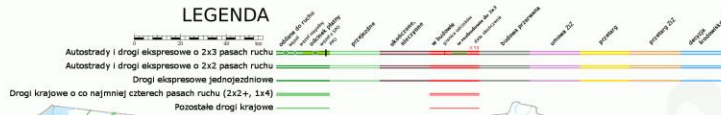
Idea drogi S15 wywodzi się od Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, który dostrzega ewidentną potrzebę realizacji drogi w klasie S w środkowo-wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. S15 jest projektem kluczowym Strategii Przyspieszenia 2030+ oraz była zgłaszana jako postulat do Strategii Rozwoju Polski 2035.

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.

Częste występowanie zatorów drogowych, niski standard techniczny, brak obwodnic oraz ograniczona przepustowość powodują, że trasa nie jest w stanie efektywnie i bezpiecznie obsługiwać ruchu o charakterze ponadregionalnym.

Obserwuje się ciągły wzrost natężenia ruchu – a więc problemy te będą tylko narastać w kolejnych latach.

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.



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:

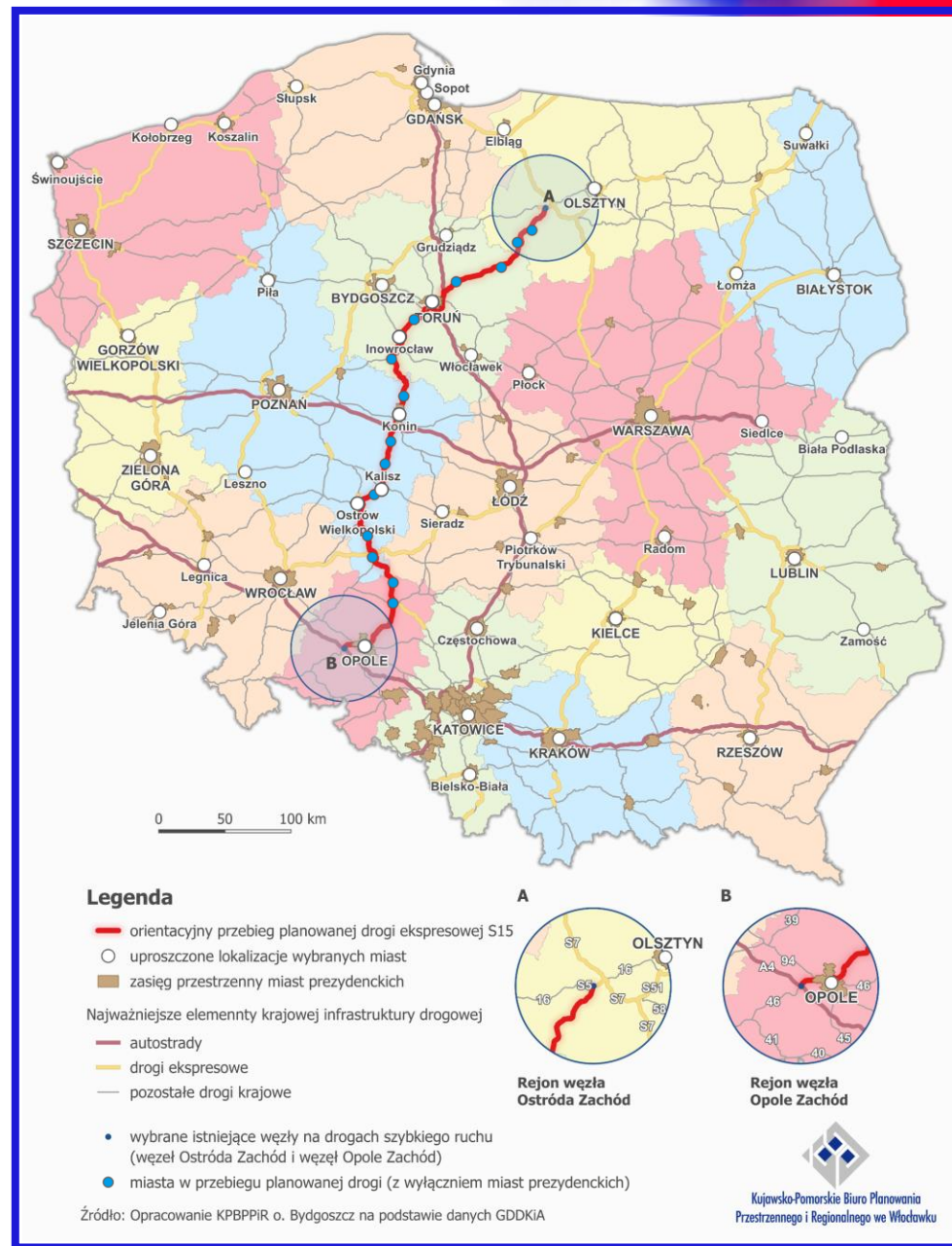
- **Brodnica, Golub-Dobrzyń, Inowrocław** (wszystkie woj. kujawsko-pomorskie),

- **Konin, Kalisz, Ostrów Wielkopolski**, czyli 3. największe ośrodki wschodniej Wielkopolski, miasto **Kępno i Ostrzeszów** (woj. wielkopolskie),

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

- 9 małych miast, w tym **Kowalewo-Pomorskie, Gniewkowo, Strzelno**

Szacowana docelowa długość drogi: ok. 475 km

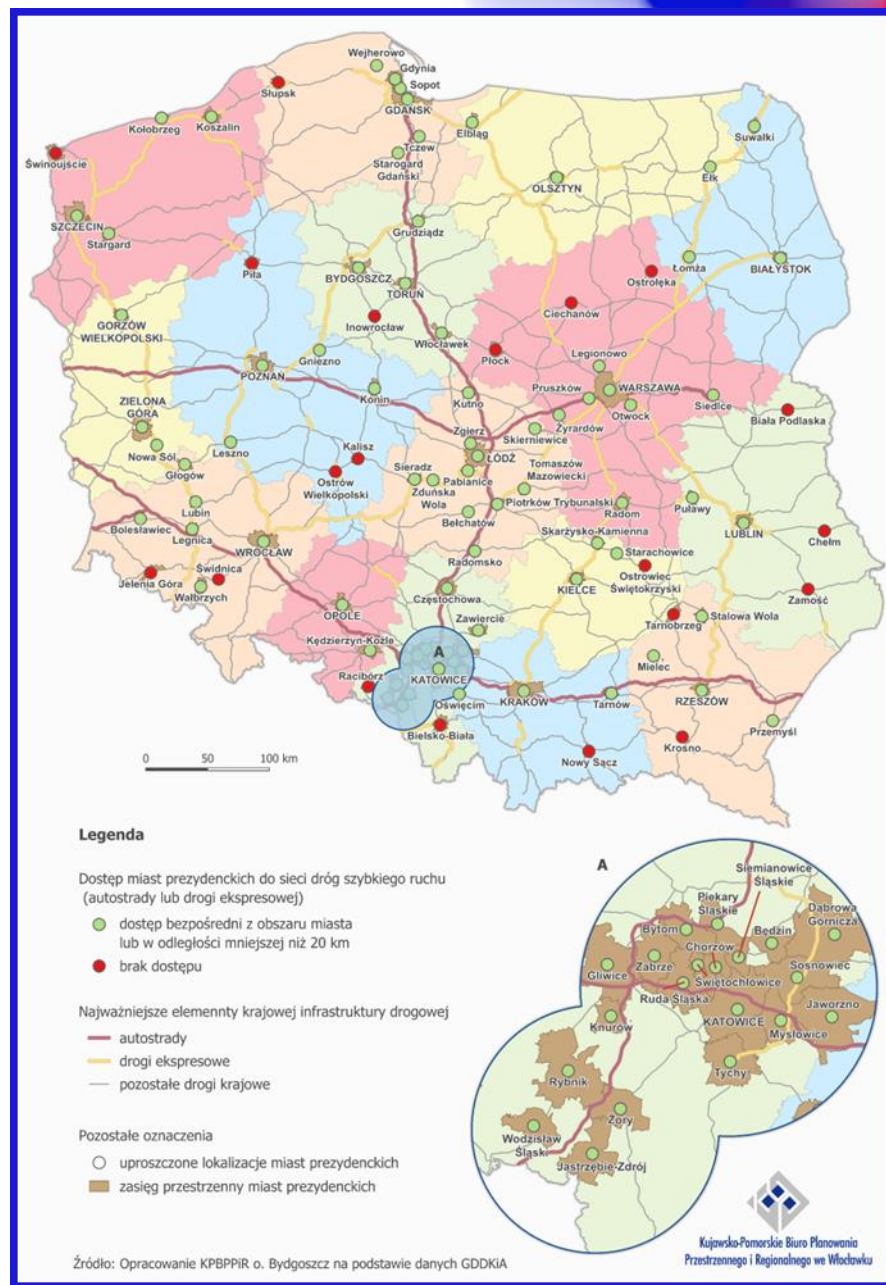


Dostęp miast prezydenckich do dróg szybkiego ruchu – jako warunek ich konkurencyjności

Spośród 107 miast prezydenckich w kraju, 20 miast czyli prawie 1/5 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	110,0	32
3	Kalisz	92,0	38
4	Stupsk	84,8	42
5	Nowy Sącz	79,8	44
6	Jelenia Góra	74,2	46
7	Piła	69,4	48
8	Ostrów Wielkopolski	68,6	49
9	Inowrocław	66,5	52
10	Ostrowiec Świętokrzyski	61,2	61
11	Zamość	57,5	66
12	Chełm	56,4	69
13	Biała Podlaska	53,9	73
14	Świdnica	52,1	78
15	Racibórz	49,2	81
16	Ostrołęka	47,7	82
17	Krosno	43,6	91
18	Tarnobrzeg	43,2	94
19	Ciechanów	41,5	96
20	Świnoujście	38,5	99



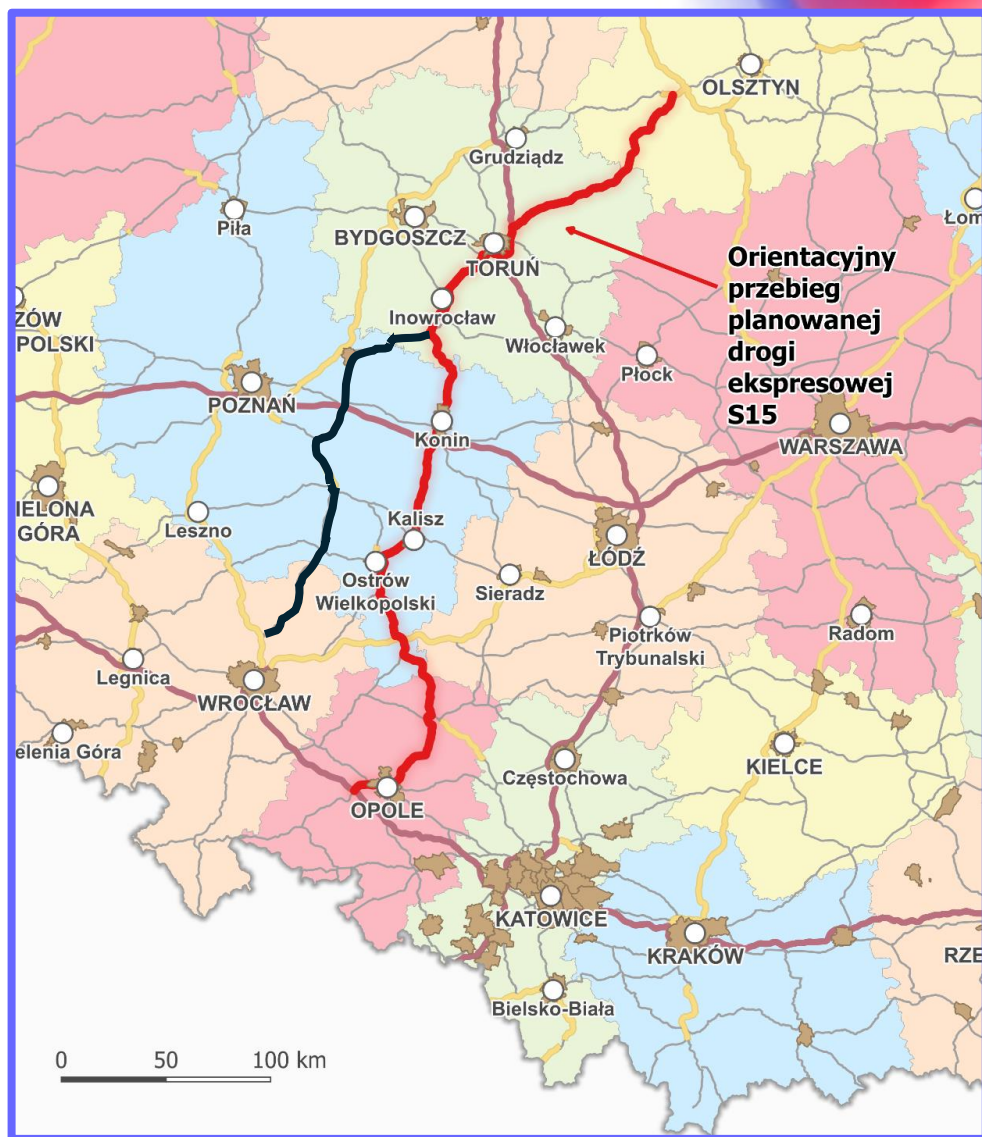
Obecnie trwają inwestycje, które część z tych miast w ciągu kilku lat włączą w sieć dróg najwyższych rang

S15 a obecna droga nr 15

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



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.

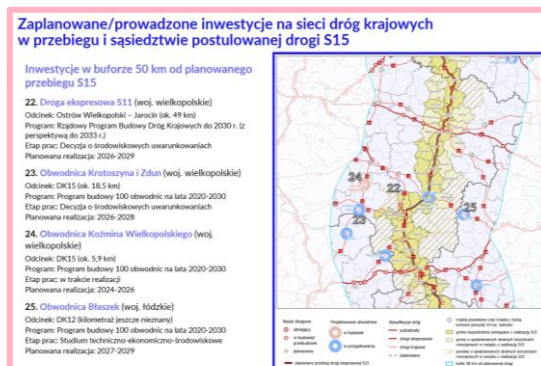
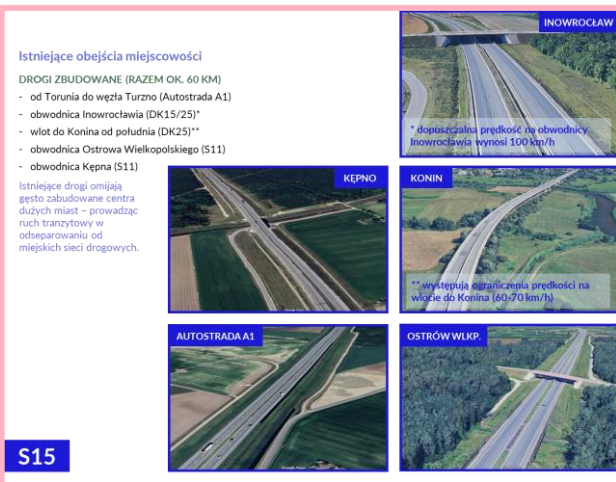
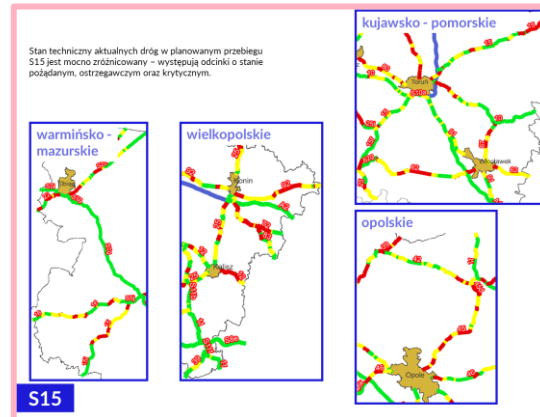
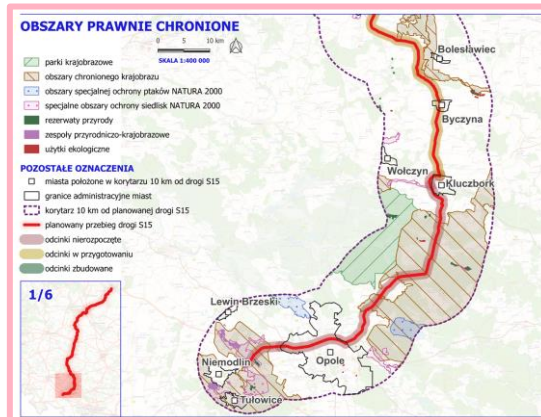
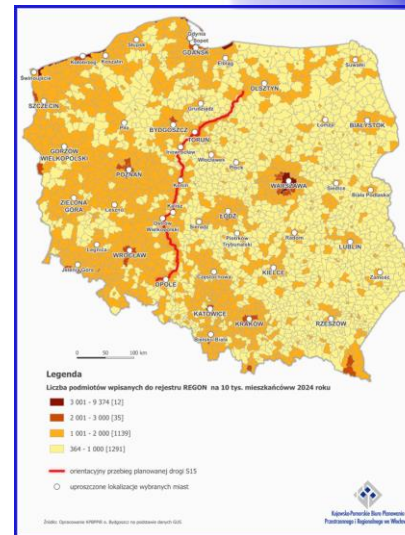
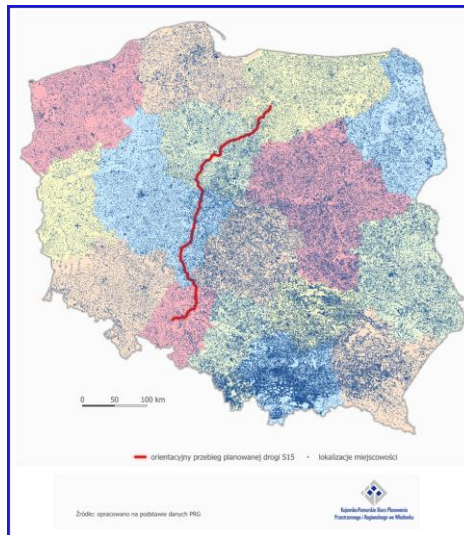
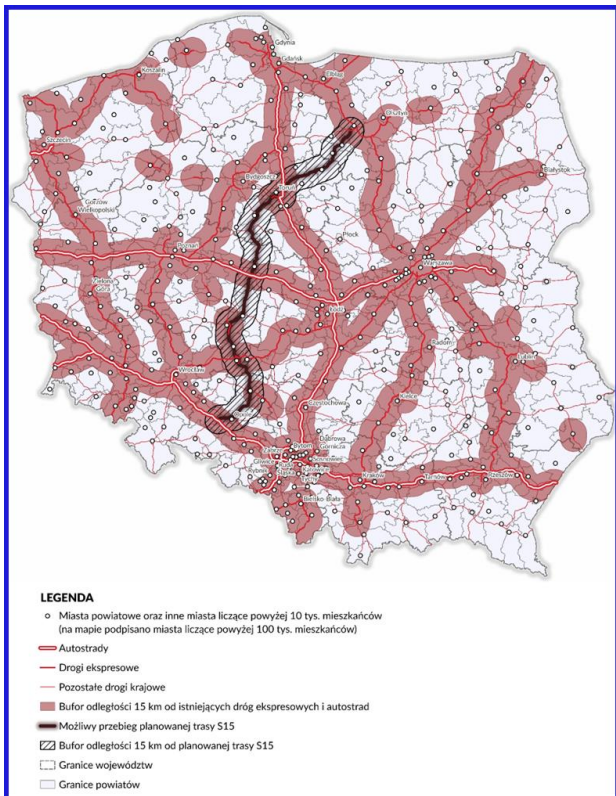
S15

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

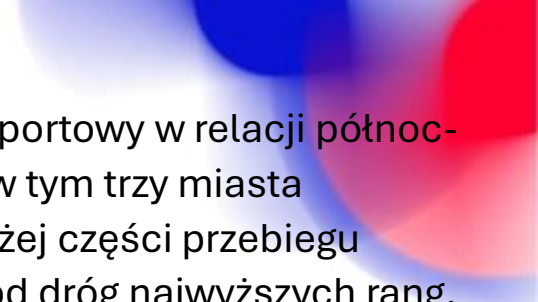
Zbadano: uwarunkowania demograficzne, gospodarcze, przyrodnicze, wynikające ze stanu sieci dróg w Polsce, analizy stanu technicznego dróg, potoków ruchu, planów GDDKiA dotyczących realizacji innych dróg ekspresowych oraz planów samorządów czterech województw w stosunku do dróg wskazywanych jako „przyszła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





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.

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

Beneficjentami „Projektu S15” powinny być więc także gminy:

- Kruszwica, Radziejów (M), Radziejów (W), Piotrków Kujawski, Bytoń, Osięciny, Brześć Kujawski, Włocławek (M), Włocławek (W), Topólka, Lubraniec
- Mogilno, Trzemeszno, Gniezno (M), Gniezno (W)

Łącznie wskazane gminy są zamieszkiwane przez ponad 290 tys. mieszkańców

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 wzmocnienia 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 – 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 wydobywanie/wykorzystanie potencjałów, wzmocnienie powiązań i tworzenie relacji, jak też ułatwi rozwiązywanie problemów społeczno-gospodarczych.



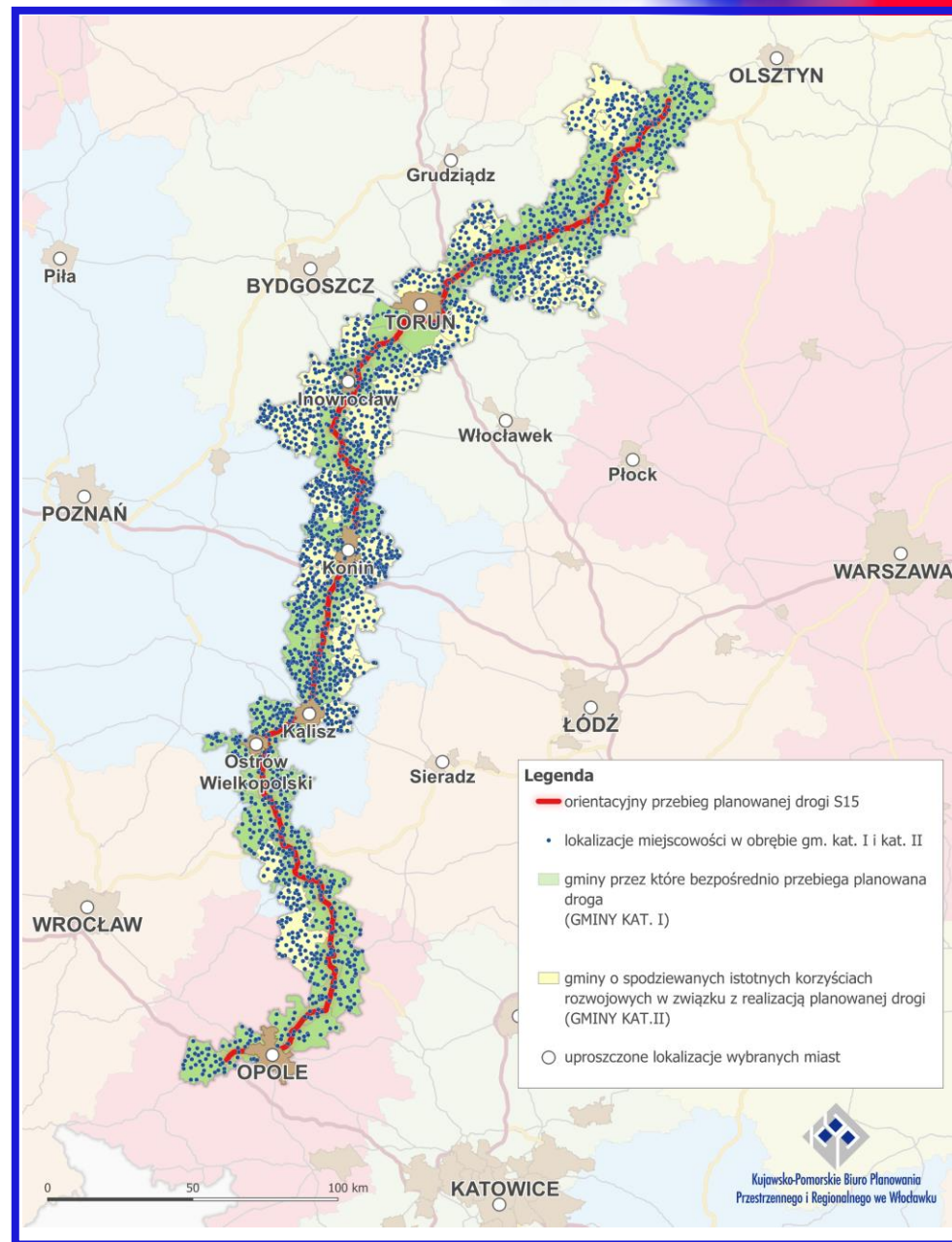
Partnerstwo

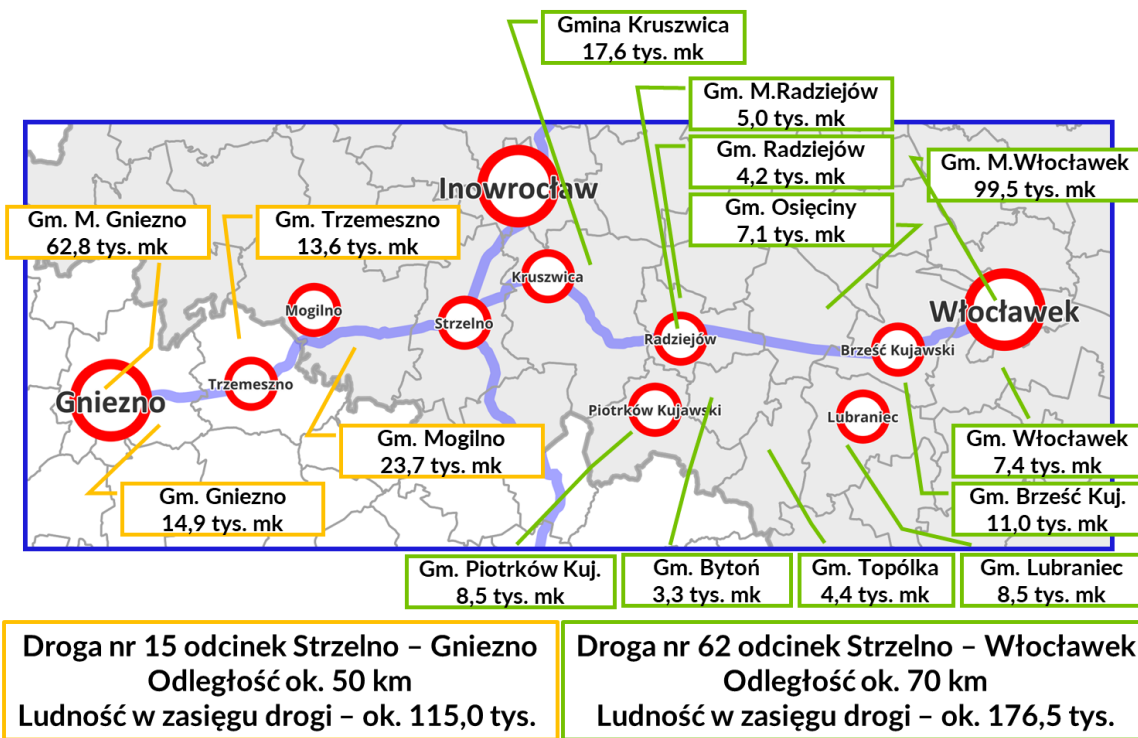
Potencjał społeczny

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.

W Kujawsko-Pomorskiem na obszarze gmin w przebiegu i sąsiedztwie drogi S15 zamieszkuje około 605 tys. mieszkańców.



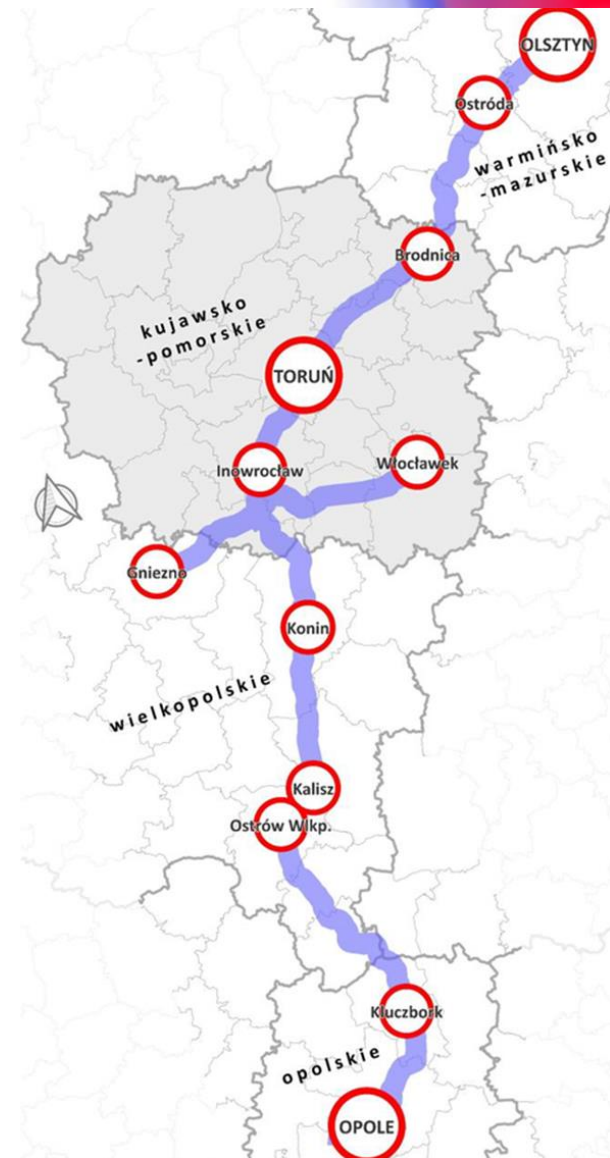


Integralną częścią „projektu S15” powinna być równolegle przeprowadzana przebudowa dróg zapewniających dostępność do S15 z dużych/ważnych ośrodków położonych w sąsiedztwie. Odcinki takie powinny być zidentyfikowane w każdym z regionów i powinny oferować parametry znacząco podnoszące bezpieczeństwo i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

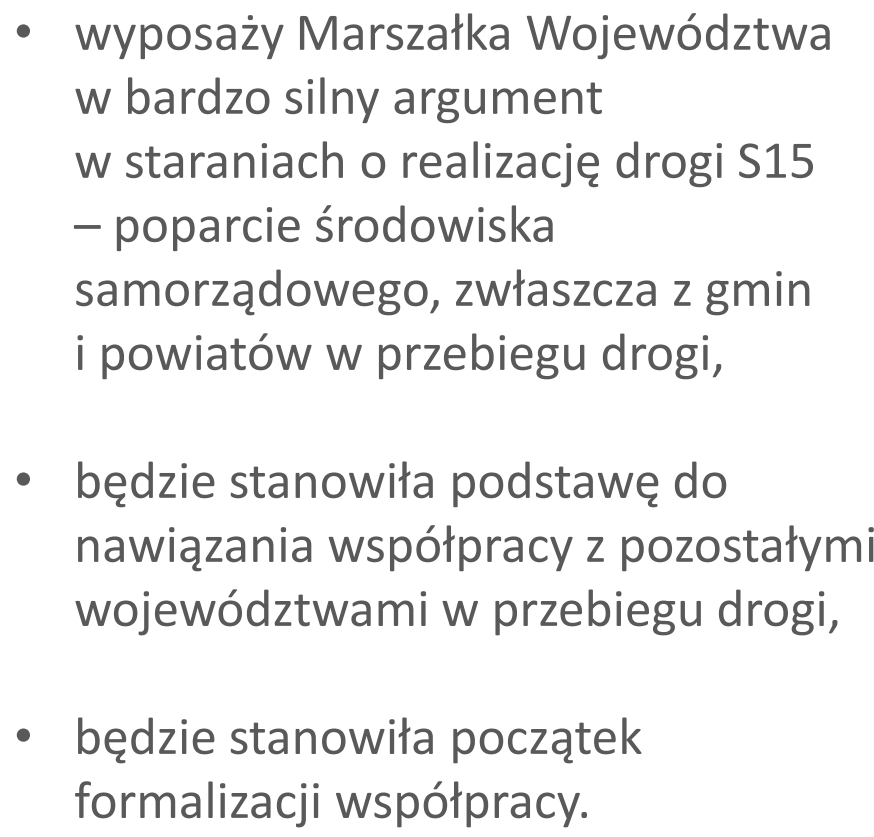
W województwie kujawsko-pomorskim wskazuje się na dwie drogi krajowe, które powinny być takim działaniem objęte, jako „element realizacji S15”:

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

200 tys. dodatkowych mieszkańców w granicach województwa kujawsko-pomorskiego



Y renu ke Demerskiego:





Dziękuję za uwagę !