

Załącznik
do uchwały nr 253/2022
Rady Ministrów
z dnia 13 grudnia 2022 r.

2030

**RZĄDOWY PROGRAM
BUDOWY DRÓG
KRAJOWYCH DO 2030 R.
(z perspektywą do 2033 r.)**



Grudzień 2022

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| Wykaz skrótów | 3 |
| 1. Wprowadzenie | 4 |
| 2. Diagnoza | 6 |
| 3. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi | 11 |
| 3.1. Dokumenty krajowe | 11 |
| 3.2. Dokumenty Unii Europejskiej | 17 |
| 3.3. Inne dokumenty powiązane | 20 |
| 3.4. Kwestie środowiskowe wynikające z dokumentów powiązanych | 21 |
| 4. Priorytety Inwestycyjne | 25 |
| 4.1. Budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T | 26 |
| 4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T | 32 |
| 4.3. Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych | 34 |
| 4.4. Przebudowa lub budowa wybranych odcinków dróg krajowych | 34 |
| 4.5. Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu (w zakresie infrastruktury drogowej) podregionów Polski | 35 |
| 4.6. Usprawnienie metod zarządzania ruchem | 39 |
| 4.7. Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym | 40 |
| 5. Podjęte działania | 42 |
| 5.1. Podsumowanie wdrażania <i>PBDK 2014 – 2023</i> | 42 |
| 5.2. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 | 50 |
| 5.3. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024 | 51 |
| 5.4. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. | 52 |
| 5.5. Wsparcie Samorządu – Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg | 53 |
| 6. Cele Programu | 56 |
| 7. Realizacja Programu | 60 |
| 8. Finansowanie Programu | 63 |
| 8.1. Krajowy Fundusz Drogowy | 63 |
| 8.2. Finansowanie z innych źródeł | 65 |
| 8.3. Prace przygotowawcze | 65 |
| 9. Wpływ realizacji Programu na środowisko | 66 |
| 9.1. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu <i>Programu</i> | 66 |
| 9.2. Realizacja <i>Programu</i> w kontekście działań na rzecz zero- i niskoemisyjnej oraz cyfrowej mobilności | 68 |
| 10. Monitorowanie efektów realizacji Programu | 70 |
| Załącznik nr 1 | 72 |
| Załącznik nr 2 | 75 |
| Załącznik nr 3 | 80 |

Wykaz skrótów

| | |
|-----------------------|---|
| A | drogi klasy technicznej A (autostrady) |
| AFIR | Projekt Rozporządzenia o Infrastrukturze Paliw Alternatywnych (COM/2021/559) |
| brd | bezpieczeństwo ruchu drogowego |
| CPK | Centralny Port Komunikacyjny |
| EZŁ | Europejski Zielony Ład |
| GDDKiA | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad |
| G | klasa drogi krajowej – droga główna |
| GP | klasa drogi krajowej – droga główna ruchu przyspieszonego |
| 8. EAP | Ogólny unijny program działań w zakresie środowiska do 2030 r. |
| ITS | Inteligentne systemy transportowe (ang. ITS – Intelligent Transport(ation) Systems) |
| KFD | Krajowy Fundusz Drogowy |
| KSZR | Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym |
| KSRR | Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 |
| NPBRD | Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 |
| OAW | Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej |
| odc. | odcinek |
| PBDK 2011-2015 | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 |
| PBDK 2014-2023 | Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) |
| PBID 2021-2024 | Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024 |
| PEP2030 | Polityka Ekologiczna Państwa 2030 |
| PWKSD | Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. |
| Program BRD | Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 |
| RFRD | Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg |
| S | drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe) |
| SOOŚ | strategiczna ocena oddziaływania na środowisko |
| SZRT | Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. |
| TEN-T | Transeuropejska sieć transportowa |
| UE | Unia Europejska |
| ZMR | Zintegrowany Model Ruchu |

1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument jest kolejnym średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych, stanowiącym kontynuację przyjętych:

- na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. poz. 2104, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* z dnia 25 września 2007 r.;
- na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* z dnia 25 stycznia 2011 r., oraz
- na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych* *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* z dnia 8 września 2015 r.

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), zwany dalej „*Programem*”, wskazuje poziom i źródła niezbędnego do osiągnięcia założonych celów, finansowania.

Potrzeba przyjęcia *Programu* wynika także z konieczności opracowania dokumentu rządowego zapewniającego spełnienie przez Polskę warunkowości podstawowej dla okresu programowania unijnego 2021-2027 w zakresie Celu Polityki 3 (transport) w odniesieniu do infrastruktury dróg krajowych.

Niniejszy dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej, których zarządcą zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych*¹⁾ jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Cele te zostaną osiągnięte, dzięki realizacji zadań inwestycyjnych wskazanych w załącznikach nr 1 i 2.

Ramy czasowe wdrażania *Programu* w zakresie finansowym, zostają określone na lata 2021-2033, natomiast w zakresie realizacji zakresu rzeczowego określonego w załącznikach nr 1 i 2, na lata 2023-2030. Ponadto, przewiduje się dodatkowe 3 lata na zakończenie inwestycji po 2030 r.

Punktem odniesienia danych w części diagnostycznej oraz określonych wskaźników prezentowanych w *Programie* jest rok 2020.

¹⁾ Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.

Załącznik nr 1 obejmuje tytuły inwestycyjne nowych zadań, których realizacja możliwa jest w ramach nowej perspektywy UE 2021-2027 lub kolejnej perspektywy UE 2028-2034.

Załącznik nr 2 zawiera listę inwestycji, mających zapewnione finansowanie w ramach limitu ustalonego dla PBDK 2014-2023 oraz PBDK 2011-2015. Są to zadania współfinansowane z perspektywy UE 2014-2020, choć przewiduje się, że niektóre z nich możliwe będą do objęcia środkami z perspektywy UE 2021-2027.

Wydatki związane z budową zadań ujętych w załączniku nr 1 oraz 2 zostaną sfinansowane ze środków pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego, w ramach łącznego limitu 294,4 mld zł, na który składają się:

- dla zadań ujętych w załączniku nr 1 wydatki KFD w wysokości 186,9 mld zł;
- dla zadań ujętych w załączniku nr 2 wydatki KFD w wysokości 104,5 mld zł;
- rezerwa na nieprzewidziane wydatki (w tym waloryzację kontraktów) 3 mld zł.

W ramach łącznej kwoty około 294,4 mld zł przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych (w tym dobudowie pasów ruchu lub jezdni do istniejących już odcinków autostrad i dróg ekspresowych), odcinków wybranych dróg krajowych oraz obwodnic.

Ostateczna wartość *Programu* zostanie określona po rozliczeniu wszystkich zadań z załączników nr 1 i 2.

2. Diagnoza

W nowym układzie administracyjnym, który powstał po 1 stycznia 1999 r. utworzono 16 województw, 314 powiatów, 66 miast na prawach powiatu oraz 2477 gmin miejskich i wiejskich. Do nowego układu administracyjnego kraju dostosowano sieć dróg publicznych, którą ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielono na następujące kategorie:

- drogi krajowe stanowiące własność Skarbu Państwa (klasy A, S, GP, G);
- drogi wojewódzkie, powiatowe oraz gminne stanowiące własność i administrowane przez jednostki samorządu terytorialnego odpowiedniego szczebla.



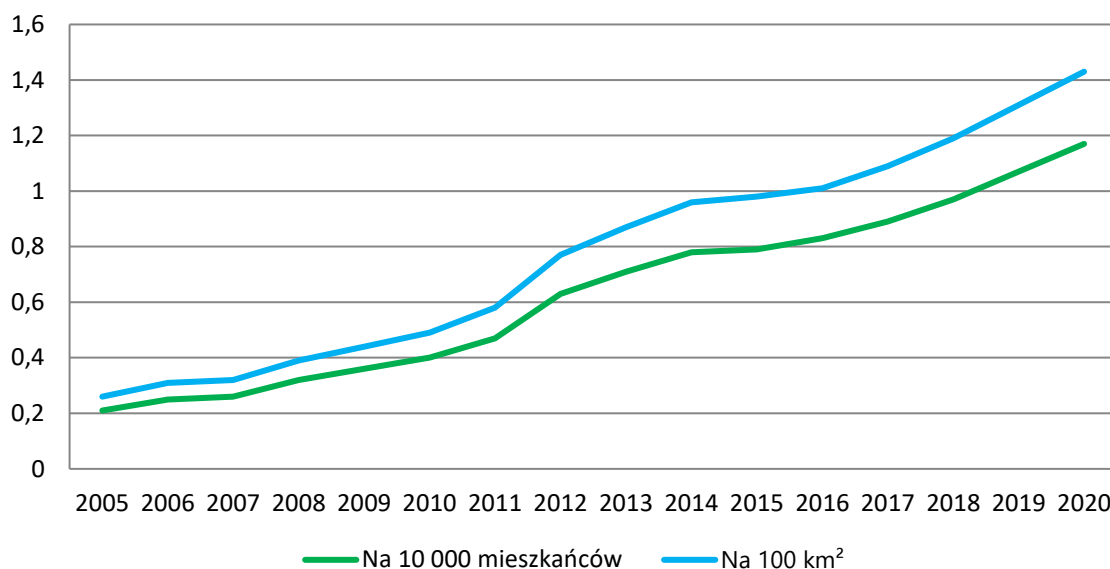
Rysunek 1 Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych. Źródło: GDDKiA

Polska w ostatnich latach poczyniła istotne postępy w zakresie poprawy wielkości oraz jakości sieci drogowej. Widać to w szczególności w postępie realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych. W okresie od 2014 r., kiedy to zaczęła się perspektywa UE 2014-2020 sieć ta wzrosła z 2725 km do ponad 4300 km. Odkąd Polska przystąpiła do UE w 2004 r. sieć ta urosła ponad pięciokrotnie (w 2004 r. długość sieci dróg A i S wynosiła 759 km). Poprawiła się dostępność transportowa poszczególnych regionów i obecnie osiągnany jest efekt skali w zakresie realizacji kolejnych korytarzy transportowych (ukończenie autostrady A4 i drogi ekspresowej S51, bliskie ukończenia autostrady A1 czy drogi ekspresowe S3 i S8). Gdy zrealizowane zostaną odcinki kontynuowane z PBDK 2014-2023 długość sieci A i S przekroczy 6000 km.

Zrealizowane w latach 1997 – 2020 inwestycje pozwoliły na pokrycie siecią dróg ekspresowych i autostrad dużej części powierzchni kraju. W 2023 r. wszystkie miasta wojewódzkie w Polsce będą miały dostęp do spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad. Zrealizowane inwestycje nie dają jednak pełnego efektu sieciowego.

Wyraźnie odczuwany jest brak dróg uzupełniających, tworzących horyzontalne uzupełnienie sieci, tj. dróg S10, S12, S16 oraz S74, a także drogi S11. Wymienione drogi stanowią brakujące ogniwa i to właśnie ich realizacja stanie się wyzwaniem na kolejne lata.

Wskaźniki długości autostrad i dróg ekspresowych



Wykres 1 Wskaźniki drogowe: Długość autostrad i dróg ekspresowych na 10 000 mieszkańców oraz na 100 km² (Źródło danych: GUS/MI)

Krajowa infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi jedynie 4,6% sieci dróg publicznych ogółem, to przenosi około połowę ruchu. Zgodnie z SZRT, transport drogowy posiada dominujący udział w przewozie ładunków (ponad 85%) i transporcie osób (75% łącznej pracy przewozowej jest wykonywane samochodami osobowymi).

Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą w szczególności:

- brak spójnej sieci połączeń pomiędzy ośrodkami aglomeracyjnymi;
- fragmentaryczna realizacja pełnych ciągów drogowych w klasie A i S pomiędzy największymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi kraju oraz państwami ościennymi;
- brak dostosowania wielu dróg GP do przenoszenia nacisku 115 kN/oś;
- ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych, przebiegający przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane.

Konieczność dynamicznego rozwoju krajowej infrastruktury drogowej potwierdzają także statystyki europejskie, oddające dynamikę wzrostu udziału transportu drogowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych na tle UE.

Powyższe zostało również stwierdzone w *Diagnozie Stanu Polskiego Transportu* ujętej w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*²⁾.

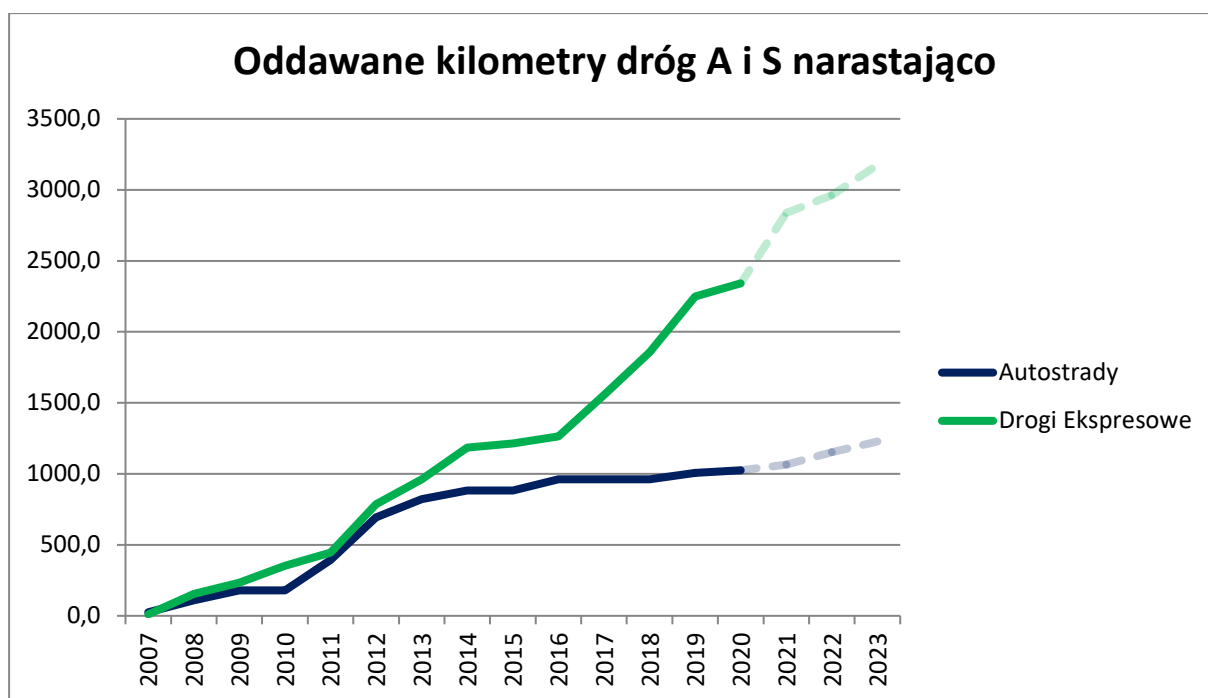
Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej stała rozbudowa, w tym powiązanie z siecią dróg drugorzędnych oraz pośrednio z pozostałymi sieciami transportowymi. Kwestia rozbudowy lub przebudowy pozostałych sieci transportowych, które będą skorelowane z siecią dróg krajowych, zostaną określone w pozostałych programach rozwoju, dedykowanych poszczególnym gałęziom transportu³⁾. W przypadku sieci dróg drugorzędnych, istotnie w ostatnich latach zwiększone zostały środki na współfinansowanie inwestycji na drogach samorządowych (m.in. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg).

Istotnym elementem poprzednich Programów Budowy Dróg Krajowych były komponenty dotyczące obwodnic. W toku prac nad przygotowaniem nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2021 – 2027 wyodrębniono oddzielny *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*, który wspólnie z *Programem Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.* przyczyni się do poprawy stanu pozostałej sieci dróg krajowych. PBDK 2014-2023 przewidywał budowę 43 samodzielnych tytułów inwestycyjnych w zakresie obwodnic, które będą kontynuowane w niniejszym *Programie*.

²⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054).

³⁾ SZRT, str. 68.

„Realizacja zamierzeń rozwojowych w zakresie infrastruktury transportowej będzie oparta na kilku fundamentalnych zasadach: [...] wdrażaniu wieloletnich programów sektorowych w zakresie infrastruktury drogowej, kolejowej, lotniczej, żeglugi śródlądowej, morskiej, a także programów międzysektorowych jak budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, czy program wsparcia dla transportu intermodalnego - mając na uwadze konieczność zachowania ciągłości prac planistycznych”.



Wykres 2 Przyrost sieci autostrad i dróg ekspresowych od 2007 r. zrealizowanej na podstawie programów drogowych. Źródło danych: MI

Plany budowy autostrad i dróg ekspresowych oparte są w głównej mierze o realizację projektów stanowiących elementy transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, czyli strategicznej sieci korytarzy transportowych w ujęciu europejskim, która łączy główne ośrodki gospodarcze i społeczne kraju. Istotną rolę pełnią również zadania o charakterze transgranicznym oraz te stanowiące połączenia pomiędzy poszczególnymi elementami sieci TEN-T, mowa tu m.in. o połączeniach ze Słowacją i Litwą w ramach dróg S19 oraz S61, a także z Ukrainą i Białorusią w ramach dróg S12, S17 oraz A2.

Budowa nowoczesnych i szybkich połączeń drogowych pomiędzy wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi, a także realizacja projektów wpływających na aktywizację gospodarczą takich obszarów jak Polska Wschodnia (m.in. Via Carpatia) czy Pomorze Środkowe (S10, S11) i inne obszary o ograniczonej dostępności jest istotnym elementem planów dotyczących inwestycji w infrastrukturę drogową. Do ambitnych wyzwań stojących przed Polską należy również zaliczyć działania dotyczące budowy CPK związane z rozbudową układu dróg ekspresowych oraz autostrad w okolicy tego węzła komunikacyjnego (rozbudowa A2, budowa S10, A50, S50).

Rozwój sieci drogowej wpływa pozytywnie na sytuację społeczno-gospodarczą kraju, zarówno w skali makro, jak i mikro. Niemniej jednak, niezaprzeczalny jest również jej wpływ na środowisko przyrodnicze oraz życie i zdrowie ludzi.

Bezpośredni wpływ inwestycji drogowych na zdrowie i życie człowieka związany jest przede wszystkim z emisją zanieczyszczeń oraz hałasu i wibracjami powodowanymi zarówno w trakcie budowy drogi, jak i w okresie jej eksploatacji, a ich uciążliwość zależy od natężenia ruchu, parametrów technicznych drogi oraz jej wyposażenia (lub jego braku) w elementy minimalizujące jej oddziaływanie.

Natomiast w odniesieniu do środowiska naturalnego należy wskazać na wpływ dróg na migrację i dyspersję zwierząt, na powierzchnię gleby, wodę i grunty rolne oraz na zmianę walorów krajobrazowych danego obszaru.

Jakkolwiek budowa nowych wysokoprzepustowych połączeń drogowych w naszym kraju jest nadal działaniem koniecznym, nie może się ona odbywać w oderwaniu od dbałości o zrównoważony rozwój kraju i wynikający z tego obowiązek ograniczenia negatywnych skutków oddziaływania tych przedsięwzięć na przyrodę i życie ludzi.

Powyższe, jak również obowiązujące przepisy prawa oraz możliwości techniczne i technologiczne wymuszają na każdym zarządcy dróg szczególną dbałość o minimalizację szkód, jakie nowe inwestycje mogą wyrządzić przyrodzie oraz ludziom.

Na każdym etapie projektowania oraz budowy dróg objętych niniejszym *Programem* – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie zapisów przedmiotowego dokumentu zostaje zobowiązany do podjęcia wszelkich możliwych działań ograniczających presję na środowisko oraz skupiska ludzkie. Szczegóły w tym zakresie zostały opisane w Prognozie oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego dokumentu.

3. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

3.1. Dokumenty krajowe

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*⁴⁾ założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju⁵⁾

Wśród kierunków interwencji Strategii wskazano kierunek – *Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce* – dedykowany obszarowi Transport, który wskazany jest jako obszar wpływający na osiągnięcie celów Strategii. Strategia określa, iż istotne znaczenie dla obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na zdrowie i jakość życia ludności, poprawy bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenia zanieczyszczeń oraz zmniejszenia kongestii mają inwestycje w zakresie budowy drogowych obejść miast.

Według Strategii dokończenie budowy sieci drogowej poprawi funkcjonowanie miast najbardziej dotkniętych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego. Priorytetem jest dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju, połączenia transgraniczne: Polska – kraje bałtyckie (Via Baltica) i Polska – Południe (Via Carpatia). Poprzez przeniesienie ruchu drogowego poza miejscowości nastąpi redukcja ryzyka powstawania zatorów i zwiększenie płynności jazdy. W konsekwencji nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Efektom tych działań będzie zbudowanie wielogałęziowej (kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, sieci żeglugi śródlądowej i morskiej, porty lotnicze), zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej. Pozwoli ona m.in. na ograniczanie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji

⁴⁾ Dz. U. z 2021 r. poz. 1057, z późn. zm.

⁵⁾ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260).

zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora. Istotnym rezultatem będzie również zapewnienie odpowiedniego nasycenia systemu transportowego w Polsce usługami cyfrowymi opartymi o inteligentne systemy transportowe zmniejszające kongestie, podnoszące poziom bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury i uczestników ruchu, integrujące wszystkich zarządców infrastruktury w ramach jednego systemu zarządzania ruchem. W zakresie infrastruktury drogowej, podobnie jak i pozostałych gałęzi transportu, dokument ukazuje układ transportowy do osiągnięcia w horyzoncie czasowym Strategii.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu⁶⁾

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu wskazuje, że niezbędne jest dalsze prowadzenie inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym drogi ekspresowe i autostrady. Kierunek Interwencji 1 SZRT odnosi się do kontynuacji budowy dróg ekspresowych i autostrad: *Budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce*. Program odnosi się również pośrednio do innych kierunków interwencji SZRT: *Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym oraz Poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz przewożonych towarów*.

Zgodnie ze SZRT, spójna sieć dróg i kolei, rozwinięta sieć lotnisk, portów morskich i dróg wodnych śródlądowych oraz zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, a także wzrost poziomu innowacyjności oraz cyfryzacji sektora transportu i rozwój systemów transportu publicznego pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału polskiej gospodarki, edukacji, nauki i kultury.

W związku z obecnym stanem zaawansowania realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz zbudowaniem już większości wymaganej sieci autostrad, obecnie nowe przetargi na inwestycje są ogłaszane przede wszystkim na dokończenie istniejących ciągów A i S.

Inwestycje w sieć autostrad i dróg ekspresowych doprowadziły do stanu, w którym większość miast wojewódzkich (15 na 18 miast) ma spójne połączenia o standardzie nie mniejszym niż droga ekspresowa z innym miastem wojewódzkim. Rozbudowa sieci dróg najwyższych klas umożliwiła zwiększenie spójności terytorialnej Polski oraz wzrost dostępności terenów, które wcześniej uchodziły za peryferyjne, czy też słabo skomunikowane. Podejmowane działania wpłynęły również na poprawę

⁶⁾ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" (M.P. poz. 1054).

bezpieczeństwa wzdłuż korytarzy drogowych zarówno na odcinkach realizowanych, jak i na drogach do nich równoległych (poprzez przeniesienie ruchu na szlaki o wyższych parametrach technicznych).

Analiza danych wskazuje jednak, że polska infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu nakładów na rozwój i modernizację, a także ochronę istniejącej infrastruktury przed nadmierną degradacją, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej, mobilności mieszkańców, a także zobowiązań Polski wynikających z polityki transportowej UE.

Według danych SZRT polska sieć drogowa przyjmuje ruch ok. 20,8 mln pojazdów silnikowych (w tym 2,2 mln polskich samochodów ciężarowych, około 0,5 mln zagranicznych samochodów ciężarowych, 64 tys. autobusów i autokarów pozamiejskich, prawie 17 mln samochodów osobowych i 1 mln motocykli). Przyjęty w 2015 r. i znowelizowany w 2017 r., 2019 r. i 2020 r. PBDK 2014-2023 zakładał wybudowanie do 2025 r. ponad 250 km autostrad, a dróg ekspresowych – około 2700 km (a także liczne obwodnice miast na sieci dróg krajowych).

SZRT wskazuje, iż istotny wpływ na utrzymywanie się dysproporcji rozwojowych pomiędzy regionami ma ich ograniczona dostępność transportowa. Szczególnym wyzwaniem będzie zapewnienie odpowiednich połączeń obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, umożliwiających dostęp do lokalnych rynków pracy, m.in. w północnej i wschodniej części kraju. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, w szczególności w postaci przeniesienia ruchu tranzytowego na nowe ciągi drogowe przyczyniać się będzie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wielu wypadkach niski poziom rozwoju sieci drogowej jest barierą negatywnie wpływającą na wzrost gospodarczy. Rozbudowa sieci dróg ekspresowych i autostrad ułatwi przedsiębiorcom kooperację i tworzenie łańcuchów produkcji, zwiększy dostęp do rynków w skali krajowej i europejskiej. SZRT określa docelowy układ autostrad i dróg ekspresowych, jakie powinny zostać zrealizowane w sektorowych programach drogowych, w tym w przedmiotowym *Programie*. W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne, mające na celu stworzenie spójnej sieci transportowej, w tym autostrad i dróg ekspresowych.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego⁷⁾

W ramach działania 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo zakłada się poprawę dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej makroregionów poprzez rozbudowę połączeń do granic kraju, makroregionu, jak również w granicach makroregionu, jak i pomiędzy mniejszymi miejscowościami a ośrodkami regionalnymi oraz rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego w tym miejskiego.

Strategia wyróżnia również wyzwanie określane jako rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Założenia dokumentu wskazują, że istotną kwestią wciąż pozostaje powiązanie regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. W tym względzie ważne jest uzupełnienie braków i luk w podstawowej infrastrukturze transportowej o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, które warunkują odpowiednią dostępność województw i obszarów. Badanie wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT) wskazuje, że w 2017 r. najlepszą dostępnością charakteryzowały się województwa: śląskie, mazowieckie, łódzkie, opolskie i małopolskie. Natomiast, największą peryferyjnością cechowały się województwa: zachodniopomorskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie. Stąd też realizacja ciągów S11, S10 oraz S16 będzie miała pozytywny wpływ na poprawę ww. wskaźnika.

Kluczowa jest również poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawne połączenie systemów komunikacyjnych miast z infrastrukturą drogową najwyższej klasy (dojazdy do węzłów z drogami klasy A i S) oraz budowa dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach poza ich centrami.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030⁸⁾

NPBRD stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnieniem ww. krajowej strategii brd są dokumenty tworzące ramy finansowe do realizacji inwestycji infrastrukturalnych, tj. *Program Budowy Dróg*

⁷⁾ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030" (M.P. poz. 1060).

⁸⁾ Uchwała nr 2/2021 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 30 września 2021 r. w sprawie przyjęcia programu pn. "Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030".

Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) i jego kontynuacja, Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024 i zawierający elementy brd Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, który będzie również kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024 począwszy od roku 2025. Podobnie jak w przypadku Programu BRD, główne cele przyjęte w perspektywie do roku 2030 odnoszą się do liczby ofiar najciężiej poszkodowanych – ograniczenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.

Struktura interwencji NPBRD jest oparta na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r.:

Filar I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Filar II Bezpieczny człowiek

Filar III Bezpieczne drogi

Filar IV Bezpieczny pojazd

Filar V Ratownictwo i opieka powypadkowa

W Filarze III Bezpieczne drogi, wskazano jako kluczowy warunek funkcjonowania infrastruktury drogowej, dążenie do zmniejszania negatywnych skutków błędów planistycznych i projektowych poprzez przekształcanie istniejącej sieci drogowej. Działania powinny prowadzić do usuwania najczęstszych mankamentów, skutkujących największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe z nich to m.in. wciąż niski udział dróg spełniających najwyższe standardy techniczne: autostrad i dróg ekspresowych oraz niedostateczna liczba obwodnic miast i miejscowości.

Krajowa Polityka Miejska 2023⁹⁾

W dokumencie tym w rozdziale 4. *Wątki tematyczne Krajowej Polityki Miejskiej*, podrozdziale 4.3. *Transport i mobilność miejska*, ustanowiono, że przede wszystkim należy zintensyfikować działania na rzecz dokończenia budowy podstawowego układu transportowego miast oraz w ich obszarach funkcjonalnych, zwłaszcza w zakresie, który umożliwi wyeliminowanie konieczności tranzytu oraz dojazdu samochodów ciężarowych do dzielnic przemysłowych przez centrum.

⁹⁾ Uchwała nr 198 Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej (M.P. poz. 1235).

Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.¹⁰⁾ oraz Polityka Ekologiczna Państwa 2030¹¹⁾

Obydwie polityki wskazują na konieczność ochrony środowiska m.in. poprzez zapewnienie różnorodności biologicznej, działania zmniejszające emisje i ich wpływ na społeczeństwo, a także działania na rzecz zasobooszczędnej zrównoważonej gospodarki.

W kontekście infrastruktury drogowej akcentowana jest potrzeba ochrony środowiska naturalnego, odporności na zmiany klimatyczne i coraz częściej wywoływane nimi klęski żywiołowe, a także wpływu na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, pyłów zawieszonych PM 2,5 i PM 10, a także dwutlenku azotu w aglomeracjach miejskich.

Budowa nowoczesnych ciągów autostrad i dróg ekspresowych, a także obwodnic na sieci dróg krajowych pozwala na realizację celów ww. polityk poprzez:

- stosowanie działań mitygujących negatywny wpływ transportu na środowisko, jak ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, nasadzenia, zbiorniki p. poż. stanowiące dodatkową formę retencji wody, podczyszczanie wód opadowych,
- zastosowanie Inteligentnych Systemów Zarządzania Ruchem,
- umożliwienie rozwoju transportu publicznego w miastach obciążonych ruchem tranzytowym,
- poprawienie jakości powietrza w dużych skupiskach mieszkaniowych i możliwość zastosowania metod uspokajających ruch i promujących ruch pieszy i rowerowy w miastach, poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego,
- możliwość stosowania zmasowanego oddziaływania na przyzwyczajenia kierowców i bardziej ekonomiczny styl jazdy, również poprzez stosowanie odcinkowych pomiarów prędkości na sieci drogowej,
- budowę Miejsc Obsługi Podróżnych w ciągach nowych dróg, które poprzez umieszczanie na nich stacji paliw alternatywnych (ładowarek elektrycznych i stacji tankowania wodoru) przyczynią się do zmniejszenia zapotrzebowania transportu na paliwa kopalne i tym samym przyspieszą transformację energetyczną transportu,

¹⁰⁾ Obwieszczenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 2 marca 2021 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2040 r. (M.P. poz. 264).

¹¹⁾ Uchwała nr 67 Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2019 r. w sprawie przyjęcia „Polityki ekologicznej państwa 2030 – strategii rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej” (M.P. poz. 794).

- stosowanie opłat za użytkowanie dróg w sposób uwzględniający stopień emisyjności danego pojazdu i stopień użytkowania dróg (odpłatności uzależnionej od ilości km przejechanych i emisyjności danego pojazdu).

3.2. Dokumenty Unii Europejskiej

„Biała Księga” Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu¹²⁾ zwraca uwagę na dysproporcje w rozwoju sieci transportowej na wschodzie i zachodzie UE oraz podkreśla potrzebę ich wyrównania. Wskazuje, że inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Działania przewidziane do podjęcia w *Programie* przyczynią się do realizacji wskazanych w „Białej Księdze” celów, w tym przede wszystkim w odniesieniu do stworzenia do 2030 r. w pełni funkcjonalnej sieci bazowej TEN-T.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE¹³⁾ określa przebieg, w tym również na terytorium Polski, drogowej sieci bazowej i kompleksowej tworzących transeuropejską sieć transportową TEN-T. Ma ona za zadanie wzmacniać spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, a także zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona, dokument wymienia: zapewnienie dostępności i łączności regionów, zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, zapewnienie ciągłości tras, spełnienie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnienie bezpiecznych połączeń. Rozporządzenie podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

¹²⁾ KOM(2011) 144 BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

¹³⁾ Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1-128, z późn. zm.

Ogólny unijny program działań w zakresie środowiska do 2030 r.¹⁴⁾ wprowadza długoterminowy cel priorytetowy, jakim jest zapewnienie dobrej jakości życia z uwzględnieniem poziomów krytycznych dla planety w gospodarce dobrobytu, w której nic się nie marnuje, wzrost ma charakter regeneracyjny, osiągnięto neutralność klimatyczną w Unii, a nierówności znacznie zmniejszono.

Ogólny unijny program działań w zakresie środowiska do 2030 r. wskazuje na konieczność ochrony, odbudowy i poprawy stanu środowiska m.in. poprzez odwrócenie procesów utraty różnorodności biologicznej, działania zmniejszające emisje, a także ich wpływ na społeczeństwo. W kontekście infrastruktury drogowej akcentowana jest potrzeba stosowania różnych form ochrony środowiska naturalnego (od racjonalnego wytyczania nowych szlaków komunikacyjnych przez realizację inwestycji budowlanej, po użytkowanie i cały jego cykl), odporności na zmiany klimatyczne i coraz częściej wywoływane nimi klęski żywiołowe, a także wpływu na ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, pyłów zawieszonych PM 2,5 i PM 10, a także dwutlenku azotu w aglomeracjach miejskich.

Wypełnienie ww. celu przez *Program* będzie polegać na budowie infrastruktury spełniającej wymogi w zakresie ochrony środowiska, dostosowanej do skutków zmian klimatycznych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu nowoczesnych inteligentnych rozwiązań, wspieraniu budowy infrastruktury paliw alternatywnych czy też stosowaniu zasad Gospodarki Obiegu Zamkniętego.

Europejski Zielony Ład¹⁵⁾

Dokument zawiera plan działań umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie zasobów dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym oraz przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń. Stanowi integralną część opracowywanej strategii UE mającej na celu wdrożenie Agendy ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i celów zrównoważonego rozwoju. Dokument ten zakłada transformację gospodarki i społeczeństw poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 proc. do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. *Program* będzie realizować cele na poziomie transportowym, poprzez ukończenie wysokoprzepustowej, drogowej sieci TEN-T. Dzięki realizacji *Programu* ruch transportu samochodowego będzie przebiegał sprawniej, bardziej optymalnymi trasami, z pominięciem terenów o gęstej

¹⁴⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 z dnia 6 kwietnia 2022 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r. (Dz. Urz. UE L 114 z 12.04.2022, str. 22).

¹⁵⁾ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (2019/2956(RSP)) (Dz. Urz. UE C 270 z 07.07.2021, str. 2).

zabudowie mieszkaniowej oraz po drogach dostosowanych dla ciężkiego ruchu tranzytowego. Upłynnienie ruchu doprowadzi do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, zmniejszenia natężenia hałasu i drgań w centrach miejscowości.

Ponadto, transport drogowy będzie korzystał z infrastruktury paliw alternatywnych, która powstanie zgodnie z wymogami AFIR na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, dzięki czemu docelowo możliwa będzie jego transformacja energetyczna w kierunku bezemisyjnym. W ramach tych działań wykorzystywane będą odnawialne źródła energii. Realizacja projektów drogowych umożliwi również w dalszej perspektywie rozwój systemów ITS.

Działania wynikające z EZŁ pozwolą na racjonalizację ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych oraz wprowadzenie zmian w procesie realizacji projektów mających na celu zwiększenie wtórnego wykorzystania odpadów nieostwarzających zagrożenia dla środowiska zgodnie z wymogami taksonomii.

Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości¹⁶⁾

Realizacja *Programu* znacząco wpłynie na możliwość rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w ciągach sieci TEN-T, a tym samym zmniejszenia zależności transportu drogowego od paliw kopalnych. Na nowopowstałych odcinkach dróg sukcesywnie rozwijany będzie także system zarządzania ruchem drogowym, który jest cyfrowym rozwiązaniem wspierającym bezpieczeństwo i płynność ruchu, a tym samym umożliwiającym redukcję emisji. Ukończenie ciągów autostrad i dróg ekspresowych na sieci TEN-T pozwoli również na skomunikowanie transportowe peryferyjnych regionów oraz zastosowanie najbardziej innowacyjnych technologii i rozwiązań transportu przyszłości na całej sieci. Kompletna sieć drogowa w najwyższych standardach będzie również umożliwiać prowadzenie polityki promującej transport intermodalny oraz wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie zarówno towarowym, jak i osobowym. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast pozwoli również na realizację bardziej ambitnych polityk transportowych w tych miastach, z naciskiem na wzrost roli i pierwszeństwa bezemisyjnych form transportu indywidualnego oraz transportu publicznego. Działania te pozwolą również na rozwój technologii innowacyjnej logistyki powiązanej z transportem intermodalnym.

¹⁶⁾ COM(2020) 789 final.

3.3. Inne dokumenty powiązane

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej¹⁷⁾

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej wskazuje na konieczność wdrożenia modelu ochrony infrastruktury krytycznej, polegającego na zapewnieniu jej ciągłości działania oraz świadczonych przez nią usług. Wśród działań wskazane jest również zwiększenie zdolności mobilnych wojsk oraz efektywności systemu ich wsparcia i zabezpieczenia logistycznego poprzez położenie nacisku na inwestycje w niezbędną infrastrukturę i środki transportu oraz współdziałanie na rzecz rozwoju współpracy NATO–UE, m.in. w zakresie poprawy infrastruktury umożliwiającej przerzut wojsk do Europy oraz mobilność wojskową na terenie Europy.

Bezpośrednim celem zawartym w ww. Strategii jest cel odnoszący się do infrastruktury drogowej polegającej na budowie ciągów autostrad i dróg ekspresowych szczególnie na terenie Polski wschodniej, tj. cel 2.8 w Filarze II Strategii pn. Polska w systemie bezpieczeństwa międzynarodowego:

Rozbudowywać sieć transportową zapewniającą równomierne nasycenie infrastrukturą zwłaszcza obszarów o ograniczonej dostępności transportowej do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, w tym budować polski odcinek Via Carpatia, oraz poprawić dostęp do przejść granicznych na wschodniej granicy Unii Europejskiej.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030¹⁸⁾

W dziale III. Polityki i działania – wymiar „obniżenie emisyjności” wskazano dążenie do rozwoju efektywnego energetycznie i niskoemisyjnego transportu w zakresie m.in. zmniejszania kongestii transportu, w szczególności w obszarach miejskich, eliminacji ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zurbanizowane, a także modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) w celu poprawy efektywności systemu transportu w sposób odpowiadający unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym.

¹⁷⁾ Postanowienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 maja 2020 r. w sprawie zatwierdzenia "Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej" (M.P. poz. 413).

¹⁸⁾ Wersja przekazana do Komisji Europejskiej przez Ministra Aktywów Państwowych w dniu 30 grudnia 2019 r. na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (EU) 2015/652 oraz uchylecia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 1, z późn. zm.).

3.4. Kwestie środowiskowe wynikające z dokumentów powiązanych

Realizacja inwestycji ujętych w *Programie* będzie pośrednio wspierać realizację celów środowiskowych opisanych w ww. dokumentach strategicznych oraz programowych szczebla krajowego oraz unijnego, które zostały wskazane poniżej.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju podkreśla, że wyzwaniem jest rozwój transportu przy ograniczaniu oddziaływania na środowisko, w tym emisji spalin. Podobnie jak w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej* i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE jako instrument ograniczania oddziaływania na środowisko wskazano procedury oceny oddziaływania na środowisko, wykonywane zgodnie z przepisami krajowymi i unijnymi.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu jest dokumentem nadrzędnym wobec *Programu*, który powinien wdrażać ustalenia w niej sformułowane. W *SZRT* (oprócz treści już przywołanych w *Programie*) podkreślono, że rozwój transportu do 2030 r. oparty będzie na wspieraniu: modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) odpowiadającej unijnym oraz krajowym standardom i wymogom środowiskowym (m.in. poprzez uwzględnianie przepisów odnoszących się do ocen oddziaływania na środowisko, ochrony obszarów cennych przyrodniczo oraz ochrony gatunkowej, w tym sieci Natura 2000, ochrony środowiska morskiego oraz nadmorskiego, ochrony krajobrazu, jak również ochrony zdrowia i życia ludzi).

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 kładzie nacisk na zrównoważony rozwój całego kraju. Wskazuje na konieczność rozwoju infrastruktury transportowej, która jest niezbędna dla wzmacniania szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo, a także podkreśla konieczność tworzenia dojazdów do dróg A i S. Dokument ten należy jednak traktować całościowo, nie pomijając wyzwań związanych z zapewnieniem spójności środowiskowej, a także efektywnego wykorzystywania zasobów rozwojowych wszystkich regionów (w tym przypadku także umiejętnego wykorzystywania zasobów przyrodniczych). *KSRR* podkreśla też, że kształtowanie przyrodniczych struktur przestrzennych, zapewniających nie tylko spójność najcenniejszych obszarów przyrodniczych, ale również podnoszących odporność najwartościowszych obszarów (Natura 2000, wielkoobszarowe formy ochrony

przyrody, kompleksy leśne) jest kluczowe dla przeciwdziałania zmianom klimatycznym.

W odniesieniu do *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* należy zwrócić uwagę na pryncypia *Programu* wskazujące, że realizacja zadań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa drogowego ma pozostawać w ścisłej korelacji z szeroko rozumianą polityką ochrony zdrowia oraz promocją zrównoważonego rozwoju, z jednoczesnym poszanowaniem otaczającego nas środowiska.

Krajowa Polityka Miejska 2023 wskazuje na potrzebę intensyfikacji działań służących dokończeniu budowy podstawowego układu transportowego, ale odnosi się to głównie do zminimalizowania transportu ciężarowego w miastach. Podkreślono w niej ogromną wagę jaką pełnią tereny otwarte i potencjał przyrodniczy miasta, które chronią przed negatywnymi zjawiskami przyrodniczymi i wpływają na jakość środowiska, która ma kluczowe znaczenie dla dobrostanu psychofizycznego człowieka, szczególnie w gęsto zaludnionych obszarach miejskich.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 podkreśla, że sektor transportu jest drugim (po przemyśle) sektorem pod względem wielkości zużycia energii. W związku z tym oczekiwana redukcja emisji będzie wymagać optymalizacji zarówno potrzeb transportowych, jak i wykorzystania potencjału systemu transportowego do zwiększenia wykorzystania paliw alternatywnych. Wskazuje także na potrzebę eliminacji ciężkiego ruchu towarowego oraz masowych ładunków niebezpiecznych na terenach miejskich, a także modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) w celu poprawy efektywności systemu transportu w sposób odpowiadający unijnym oraz krajowym standardom i wymogom ekologicznym.

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej podkreśla znaczenie rozbudowania sprawnej sieci transportowej w zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego, wyznaczając cele dotyczące budowy autostrad i dróg ekspresowych. Jednocześnie zauważa (Filar IV strategii) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego państwa, poprzez dążenie do zachowania wszystkich funkcji środowiska naturalnego, w tym lasów jako jednego z kluczowych elementów bezpieczeństwa ekologicznego kraju.

W treści *PEP2030* wskazano, że mimo pozytywnych przykładów i sukcesów związanych z ochroną przyrody, obserwuje się jednak ogólny spadek wartości

przyrodniczych kraju. W Polsce są rejony, np. zurbanizowane lub o intensywnym rolnictwie, w których postępuje degradacja przyrody i zubożenie składu gatunkowego. Niekorzystne zmiany liczebności i składu gatunków roślin i zwierząt wynikają najczęściej z wadliwego zarządzania przestrzenią: szybkiego, niekontrolowanego rozwoju miast, osadnictwa rozprzestrzeniającego się w obrębie terenów wartościowych przyrodniczo lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, przecinania korytarzy ekologicznych przez infrastrukturę transportową, unifikacji i ubożenia krajobrazów. Ponadto, w *PEP2030* podkreślono, że transport ze względu na swój przestrzenny charakter jest jednym z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu działań gospodarki. Skutki zmian klimatu, takie jak silne ulewy, wiatry, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niska i wysoka temperatura czy ograniczenia widoczności, mają wyraźny wpływ na wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy oraz żeglugowy.

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020” wyznacza trzy równoważne obszary priorytetowe: wzrost inteligentny, wzrost zrównoważony i wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. W *Programie* przywołano priorytet Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej.

Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – określa ambitne wyzwania dla sektora transportu. Zdefiniowany w niej program działań jest elementem strategii EUROPA 2020 i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów. Biała Księga jako główny cel stawia integrację i ujednoczenie transportu w Europie, znaczne zmniejszenie emisji CO₂ przez m.in. rozwój nowoczesnych technologii produkcji silników. Podkreśla, że inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Należy je planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.

Ramy przyszłych działań we wszystkich obszarach polityki unijnej w dziedzinie środowiska zostały opisane w *8. Ogólnym unijnym programie działań w zakresie środowiska do 2030 r.* Podkreślono w nim rolę priorytetów wyznaczonych w Europejskim Zielonym Ładzie dla budżetu Unii Europejskiej na lata 2021-2027 oraz

konieczność stosowania zasady „nie czyń poważnej szkody”. Zamierzenia zawarte w *Programie* wskazują powiązania z *8.EAP*.

4. Priorytety Inwestycyjne

Dobrze rozwinięta i utrzymana infrastruktura drogowa jest kluczowym elementem wzrostu gospodarczego i osiągnięcia lepszych wyników finansowych, jak również sprzyja zwiększaniu możliwości zatrudnienia. Jest również istotnym elementem polityki społecznej, gdyż obywatele oczekują dostępu do sieci sprawnych i bezpiecznych połączeń komunikacyjnych, przekładających się bezpośrednio na jakość ich życia. Podstawowe wyzwania dotyczące polskiej sieci zostały wskazane w rozdziale dotyczącym diagnozy. Na tej podstawie określony został podstawowy zakres działań inwestycyjnych (priorytetów), jaki zostanie podjęty poprzez realizację inwestycji ujętych w załącznikach nr 1 i 2.

W ramach *Programu* przewiduje się realizację następujących priorytetów inwestycyjnych:

1. budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S,
2. budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T,
3. budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych,
4. przebudowa wybranych odcinków dróg krajowych.

Realizacja zakładanych priorytetów oznaczać będzie ukończenie podstawowych korytarzy transportowych autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, w tym szczególnie całości strategicznej sieci zdefiniowanej na poziomie europejskim. Zakończone zostaną całe określone ciągi, w tym odcinki transgraniczne. Zostanie zrealizowana sieć autostrad i dróg ekspresowych określona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych¹⁹⁾.

Kwestia wyboru ostatecznego przebiegu inwestycji określonych w *Programie* wynikać będzie z prowadzonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad procesu inwestycyjnego, uwzględniającego obowiązujące przepisy prawa oraz przywołane w rozdziale 3 dokumenty strategiczne i powiązane. Proces ten uwzględnia zarówno czynniki ekonomiczne, techniczne, jak i środowiskowe oraz społeczne.

¹⁹⁾ Dz. U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.

4.1. Budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T

Sieć TEN-T, zgodnie z zapisami *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE*, obejmuje:

- sieć bazową, stanowiącą podstawę rozwoju TEN-T i składającą się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia realizacji celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r.;
- sieć kompleksową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów UE, której realizacja ma zakończyć się do 2050 r.

Całkowita długość drogowej sieci TEN-T w Polsce wynosi ok. 7 700 km, z czego ok. 3 890 km stanowi sieć bazowa w skład której wchodzi następujące ciągi drogowe:

- A1 Gdańsk – Łódź – Gorzyczki – granica PL/CZ,
- A2 granica PL/DE – Świecko – Łódź – Warszawa – Kukuryki – granica PL/BY,
- A4 granica PL/DE – Jędrzychowice – Wrocław – Kraków – Rzeszów – Korczowa – granica PL/UA,
- A6 granica PL/DE – Kołbaskowo – w. Klucz – w. Rzęsnica,
- A8 Autostradowa Obwodnica Wrocławia,
- S1 Lotnisko Pyrzowice (A1) – Tychy – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – granica PL/SK,
- S2 Warszawa (w. Konotopa – w. Puławska – w. Lubelska),
- S3 granica PL/CZ – Lubawka – Legnica – Szczecin (w. Klucz) – Świnoujście,
- S7 Gdańsk (Południowa obwodnica Gdańska) – Warszawa,
- S8 Wrocław – Łódź (w. Łódź Południe),
- S8 Warszawa (w. Drewnica) – Ostrów Mazowiecka,
- S17 Warszawa (w. Drewnica) – Lublin (w. Lublin Sławinek),
- S19 Lublin (w. Lublin Sławinek) – Kraśnik – Rzeszów (w. Rzeszów Wschód),
- S22 Elbląg – Grzechotki – granica PL/RU,
- S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Ełk – Suwałki – Budzisko – granica PL/LT.

Sieć bazowa jest ukończona zgodnie ze stanem na koniec 2020 r. w ok. 79%.

Pozostałą część sieci TEN-T stanowi sieć kompleksowa, do której należą:

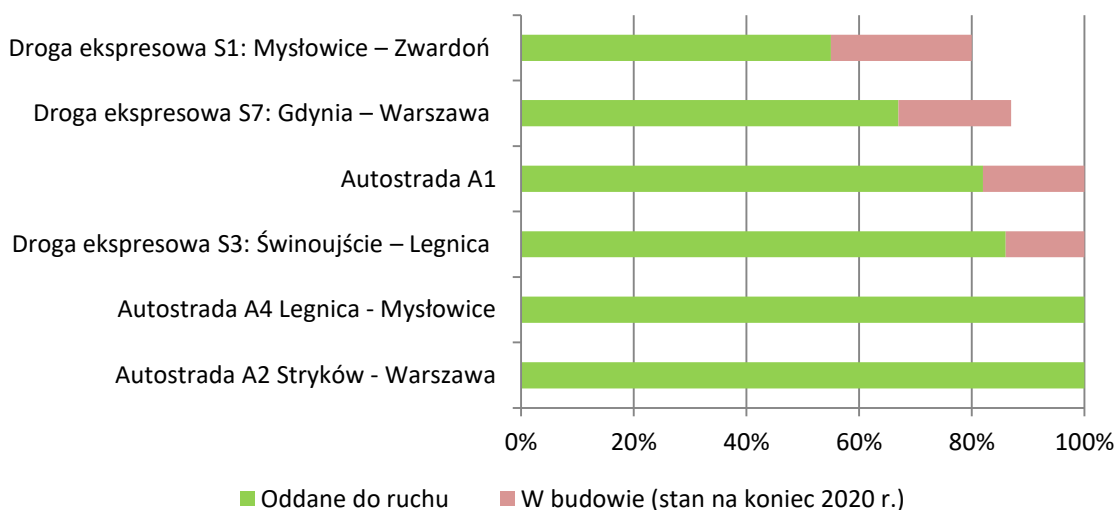
- A18 granica PL/DE – Olszyna – Golnice – Krzyżowa,
- S5 Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Nowe Marzy – Ostróda,

- S6 Goleniów – obwodnica Trójmiasta,
- S7 Warszawa – Rabka – Chyżne – granica PL/SK,
- S8 Ostrów Mazowiecka – Białystok,
- S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa,
- S10 Szczecin – Płońsk,
- S11 Koszalin – Piła – Pyrzowice,
- S12 A1 (Piotrków Trybunalski) Radom – obwodnica Puław, Piaski – Dorohusk – granica PL/UA,
- S16 Olsztyn – S61 (Ełk),
- S17 Lublin (w. Dąbrowica) – Piaski – Hrebenne – granica PL/UA,
- S19 granica PL/BY – Kuźnica – Białystok – Lublin (w. Lublin Sławinek),
- S19 Rzeszów (w. Rzeszów Wschód) – Barwinek – granica PL/SK,
- S52 Głogoczków – Wadowice – Bielsko-Biała – Cieszyn – granica PL/CZ,
- S74 Sulejów (S12) – Cedzyna – Nisko (S19).

Sieć kompleksowa jest ukończona zgodnie ze stanem na koniec 2020 r. w ok. 30%.

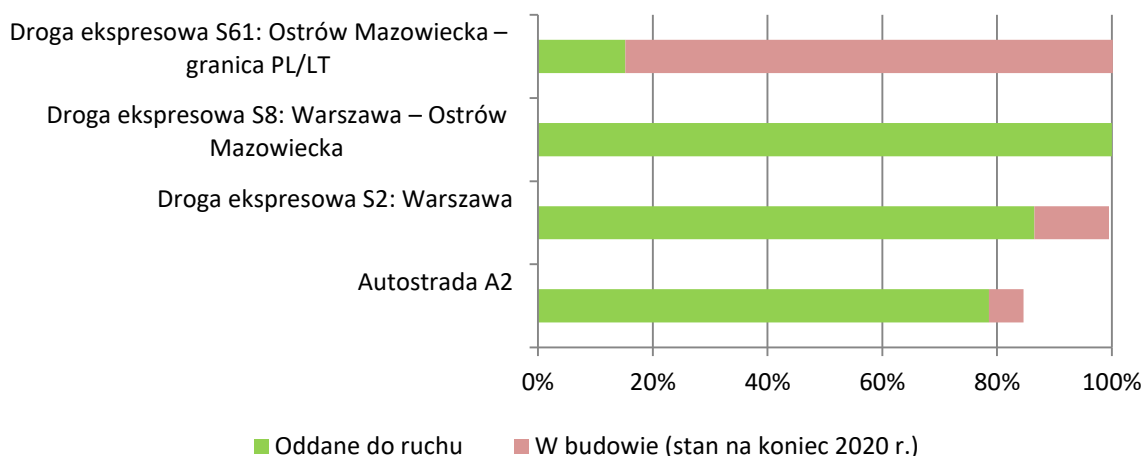
Ponadto, w celu bardziej efektywnego i szybkiego wdrażania sieci TEN-T na obszarze całej UE ustanowionych zostało 9 korytarzy sieci bazowej TEN-T, dwa z nich: korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz korytarz Morze Bałtyckie – Morze Północne przebiegają przez terytorium Polski.

Realizacja korytarza Morze Bałtyckie - Adriatyk



Wykres 3 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Adriatyk

Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne



Wykres 4 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne

Korytarz Morze Bałtyckie – Adriatyk w Polsce ma następujący przebieg (wg stanu na koniec 2020 r.):

- Autostrada A1: cały przebieg – zrealizowana w 82%,
- Autostrada A2: Stryków – Warszawa – zrealizowana w 100%,
- Autostrada A4: Legnica – Mysłowice – zrealizowana w 100%,
- Droga ekspresowa S1: Mysłowice – Zwardoń – zrealizowana w 55%,
- Droga ekspresowa S3: Świnoujście – Legnica – zrealizowana w 86%,
- Droga ekspresowa S7: Gdynia – Warszawa – zrealizowana w 67%.

Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Północne ma następujący przebieg (wg stanu na koniec 2020 r.):

- Autostrada A2: cały przebieg – zrealizowana w 79%,
- Droga ekspresowa S2: Warszawa – zrealizowana w 85%,
- Droga ekspresowa S8: Warszawa – Ostrów Mazowiecka – zrealizowana w 100%,
- Droga ekspresowa S61: Ostrów Mazowiecka – granica PL/LT – zrealizowana w 15%.

Każde państwo członkowskie odpowiedzialne jest m.in. za rozwój infrastruktury transportowej TEN-T w standardach odpowiadających parametrom technicznym tej sieci i zapewniających interoperacyjność systemów transportowych z innymi państwami członkowskimi UE, likwidację tzw. „wąskich gardeł”, uzupełnianie

brakujących połączeń na sieci TEN-T bądź włączanie nowych odcinków do tej sieci oraz zapewnienie funkcjonalnych powiązań sieci TEN-T z infrastrukturą lokalną i regionalną.

Mimo wieloletnich działań inwestycyjnych, skupiających się na budowie nowych połączeń drogowych w ciągach autostrad i dróg ekspresowych, drogom wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T nadal brakuje ciągłości.

O ile sieć bazowa jest już w dużej mierze zrealizowana, a zapewnienie odpowiednich środków finansowych w ramach tego *Programu* zapewni jej pełne wdrożenie do 2030 r., o tyle w zakresie sieci kompleksowej konieczne jest podjęcie większego wysiłku finansowego i operacyjnego. Konieczne są również działania inwestycyjne wynikające z bieżącej sytuacji ruchowej (stopniowe wyczerpywanie przepustowości) na już istniejących odcinkach dróg w sieci TEN-T, polegające na miejscowej dobudowie kolejnego pasa ruchu (A2 w. Łódź Płn. – w. Konotopa, A4 przy Krakowie czy A4 Wrocław – Krzyżowa) lub budowie drugiej jezdni (S19 Sokołów Małopolski Płn – w. Jasionka).

Dokończenie drogowej sieci TEN-T na terenie Polski jest głównym priorytetem inwestycyjnym realizowanym przez *Program*. Lista inwestycji obejmująca zadania w jego ramach, uwzględnia podstawowe potrzeby inwestycyjne polskiej gospodarki, wynikające z konieczności stworzenia pełnej i ciągłej sieci tzw. dróg szybkiego ruchu. Istotne są w tym przypadku nie tylko zobowiązania wobec UE, ale również konieczność pilnej odpowiedzi na potrzeby obecnej dynamiki rozwoju gospodarczego kraju, w którym sektor transportu i budownictwa odgrywa kluczową rolę. Zarówno w kontekście przewozów towarowych, jak i pasażerskich oraz mając na uwadze wciąż niedostatecznie rozwiniętą sieć drogową, Polska nadal stoi przed wyzwaniem dokończenia budowy spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Powinno to umożliwić wzrost spójności międzyregionalnej, przyczyniając się do pełnego wykorzystania potencjału gospodarczego kraju. Dlatego też w *Programie* zostały ujęte wszystkie brakujące odcinki wchodzące w obecnie ustaloną drogową sieć TEN-T.

W trakcie prac nad przygotowaniem *Programu*, w tym doborem inwestycji stanowiących odcinki uzupełniające i odciążające kluczowe elementy sieci dróg krajowych, brano pod uwagę wyniki modelowania opracowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach tworzenia Zintegrowanego Modelu Ruchu. Jest to pasażerski i towarowy model multimodalny, który odwzorowuje Średni Dobowy Ruch Roczny pomiędzy wszystkimi gminami w Polsce w podziale na

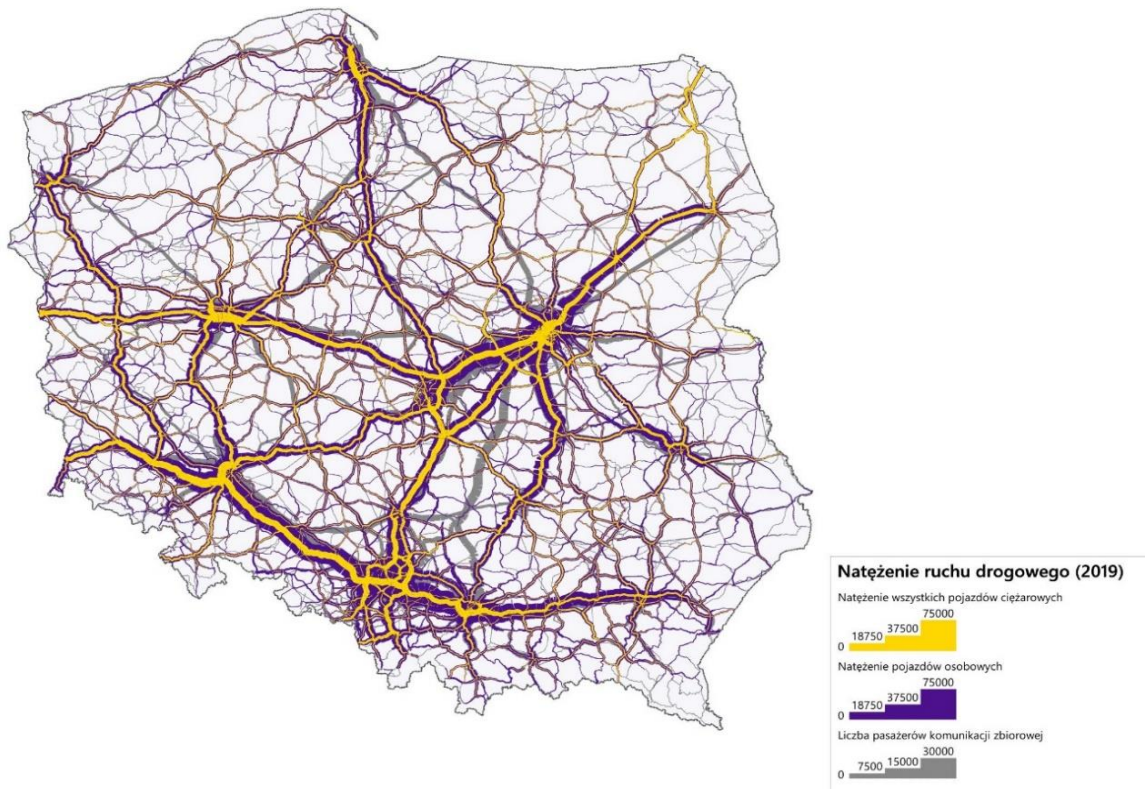
transport indywidualny i zbiorowy, obejmujący połączenia kolejowe oraz autobusowe. W trakcie procesu obliczeniowego uwzględnia się wzajemne oddziaływanie konkurencyjnych środków transportu, jakimi są komunikacja indywidualna oraz komunikacja zbiorowa. Jest to kluczowy element z punktu widzenia prognoz ruchu, gdzie możliwe jest równoległe uwzględnienie inwestycji drogowych oraz kolejowych. W celu zapewnienia odpowiedniego stanu sieci drogowej, w ZMR został dodatkowo ujęty ruch ciężarowy na drogach.

Model zawiera pełne obliczenia dla modeli bazowych oraz prognostycznych na następujących etapach:

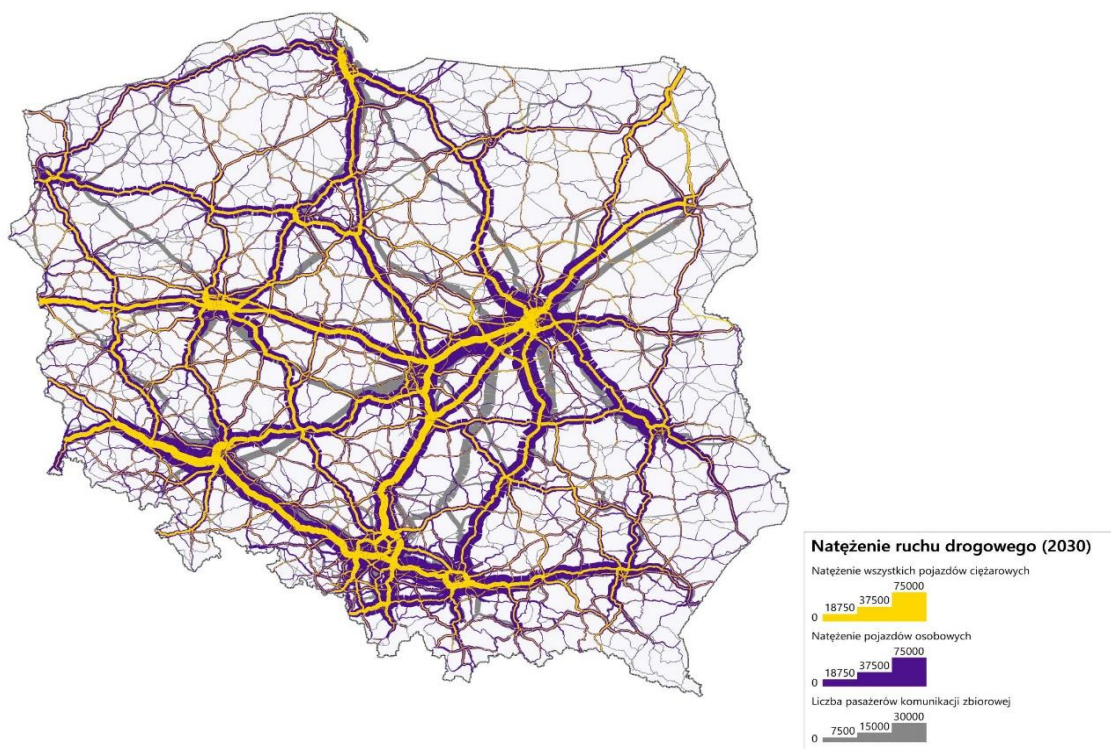
- generacja ruchu – określa ilość podróży pomiędzy gminami;
- rozkład przestrzenny ruchu – określa ilość podróży pomiędzy każdą parą gmin;
- podział zadań przewozowych – określa prawdopodobieństwo odbycia podróży komunikacją zbiorową oraz komunikacją indywidualną dla każdej pary gmin;
- rozkład ruchu na sieć – wybiera trasy przejazdu dla wszystkich podróży między gminami, zarówno dla komunikacji zbiorowej, jak i komunikacji indywidualnej.

Opracowano model bazowy na rok 2015 wraz z aktualizacją na rok 2019 oraz modele prognostyczne na lata 2025 i 2030, które zostały stworzone w oparciu o przyjęte i zweryfikowane założenia dla modeli bazowych, a także te wynikające z dokumentów strategicznych. Zakres rzeczowy *Programu* jest spójny z docelową siecią dróg uwzględnioną w ramach prezentowanego modelu.

ZMR jest narzędziem wspierającym wypełnienie warunku podstawowego Komisji Europejskiej w zakresie finansowania inwestycji transportowych w perspektywie 2021 - 2027.



Rysunek 2 Natężenia ruchu drogowego w roku 2019. Źródło danych: CUPT – Zintegrowany Model Ruchu.



Rysunek 3 Natężenia ruchu drogowego dla roku 2030 do programu PBDK. Źródło danych: CUPT - Zintegrowany Model Ruchu.

Zgodnie z przedstawionym porównaniem, największy wzrost potoków ruchu występuje na głównych ciągach autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz na nowo powstających odcinkach uzupełniających sieć drogową z 2019 r., co oznacza iż sieć dróg krajowych systematycznie się obciąża. Widać to wyraźnie na niektórych odcinkach łączących główne ośrodki gospodarcze i największe aglomeracje. Potwierdzają to też wyniki badań natężenia ruchu na już oddanych odcinkach, gdzie często natężenie w kolejnych latach przewyższa, przyjęte na etapie prognoz, założenia. Stąd m.in. decyzja o rozbudowie o kolejne pasy ruchu wybranych odcinków autostrad A1, A2 i A4 na niespotykaną dotąd skalę.

Ponadto, planuje się kontynuowanie rozpoczętych prac projektowych dla kolejnych odcinków sieci TEN-T, takich jak droga ekspresowa S7 na południe od Krakowa, mająca na celu przejęcie ruchu z obecnej drogi krajowej nr 7 między Krakowem a Myślenicami. Niemniej jednak sama realizacja tego odcinka powinna rozpocząć się po zakończeniu realizacji podstawowego układu sieci dróg szybkiego ruchu.

4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T

Transeuropejska sieć drogową TEN-T na terenie Polski nie konsumuje w całości popytu pasażerskiego i ciężarowego ruchu kołowego. Potrzeby inwestycyjne w tym zakresie zostały wskazane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. *w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych*²⁰⁾. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych zdefiniowana w ww. rozporządzeniu, w znacznej części pokrywa się z siecią TEN-T. Niemniej jednak plany dotyczące rozbudowy sieci szybkiego ruchu są szersze i uwzględniają potrzeby rozwoju naszego kraju. Stąd konieczność ujęcia w *Programie* takich inwestycji jak:

- droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3),
- droga ekspresowa S6 Zachodnie drogowe obejście Szczecina,
- droga ekspresowa S8 na odc. Boboszków (gr. państwa) – Kłodzko – Wrocław (Magnice),
- droga ekspresowa S16 na odc. S61 (Ełk) – S19 (Białystok),
- Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu autostrady A50 oraz drogi ekspresowej S50,
- droga ekspresowa S12 na odc. S74 (Kozenin) – S8 (Łódź Południe).

²⁰⁾ Dz. U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.

Wyżej wymienione odcinki dróg ekspresowych S8 (od Kłodzka) oraz S5 zostały wprowadzone do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych we wrześniu 2019 r., jako wynik prowadzonych analiz potrzeb sieciowych oraz postulatów społecznych. W ramach nowego Programu nowy przebieg S5 będzie stanowił alternatywne połączenie do autostrady A4 i odciążą jedną z najbardziej zatłoczonych dróg w Polsce. Autostrada A4, droga ekspresowa S3, droga ekspresowa S5 i droga ekspresowa S8 stworzą spójny układ komunikacyjny na południowym obszarze Dolnego Śląska.

Zachodnie drogowe obejście Szczecina zapewni alternatywną trasę dla obecnie rozbudowywanej lub budowanej drogi ekspresowej S3 do Świnoujścia. Stanowiąc będzie też przedłużenie trasy drogi ekspresowej S6 oraz zapewni dostęp do portu w Policach, który znajduje się na sieci TEN-T.

Droga ekspresowa S16 Ełk – Białystok stanowić będzie ważny element w krajowej i europejskiej sieci drogowej w celu zapewnienia ciągłości przebiegu szlaku *Via Carpatia* na terenie Polski przez drogi klasy S. W PBDK 2014-2023 zabezpieczone zostały fundusze na całość realizacji polskiego odcinka trasy *Via Carpatia*, w ciągu S19 oraz S61, jak również na odcinki dróg ekspresowych stanowiących połączenia komplementarne (odgałężenia *Via Carpatia*) – S17 Lublin – Hrebenne oraz S12 Piaski – Dorohusk. Sukcesywnie budowane są kolejne odcinki, przy granicy z Litwą oraz w województwach lubelskim i podkarpackim. Intensywnie przygotowywana jest też realizacja pozostałych odcinków.

Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej powiązana jest ściśle z realizacją szeregu zamierzeń inwestycyjnych w celu stworzenia uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego – Centralnego Portu Komunikacyjnego. W treści *Konceptji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*²¹⁾ wskazano, iż dla funkcjonowania CPK konieczna jest rozbudowa układu dróg ekspresowych oraz autostrad w celu zapewnienia integracji węzła z układem drogowym Rzeczypospolitej Polskiej. Dlatego we wrześniu 2019 r. wprowadzono do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych nowe drogi: A50 oraz S50, definiujące docelowy nowy przebieg dużej obwodnicy Warszawy, która na północ od

²¹⁾ Uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Konceptji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, RM-111-163-17.

autostrady A2 miałyby parametry drogi ekspresowej, a na południe od autostrady A2, parametry autostrady. Powyższe założenia są zgodne z zapisami ww. *Koncepcji*. Ostateczny przebieg i zakres rzeczowy OAW zostaną określone po wykonaniu szczegółowych studiów i analiz. Wybudowanie tej obwodnicy usprawni połączenie CPK nie tylko z Warszawą, ale także z całą Polską poprzez powiązanie korytarzy autostrad i dróg ekspresowych.

Droga ekspresowa S12 na odcinku w. Kozenin na połączeniu z drogą ekspresową S74 do węzła Łódź Południe na skrzyżowaniu autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S8 pozwoli na poprawę niekorzystnego układu dróg krajowych w okolicy Piotrkowa Trybunalskiego. Zadanie to pozwoli na uciążenie szlaku Wrocław – Białystok w ciągu drogi ekspresowej S8 i ograniczy wzmożony ruch na autostradzie A1 na odc. w. Łódź Południe – w. Piotrków Trybunalski Północ.

4.3. Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych

Realizacja tego priorytetu została wskazana z uwagi na konieczność kontynuacji budowy obwodnic ujętych w PBDK 2014-2023, których realizacja nie zakończyła się lub nie została rozliczona do końca 2020 r. Są to zarówno inwestycje w ciągu dróg klasy S, jak i GP. Dokumentem rządowym dedykowanym realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie drogowych obejść miejscowości w ciągu dróg krajowych klasy GP jest *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*²²⁾.

4.4. Przebudowa lub budowa wybranych odcinków dróg krajowych

Realizacja tego priorytetu została również wskazana z uwagi na konieczność kontynuacji budowy inwestycji ujętych w *PBDK 2014-2023*, których realizacja nie zakończyła się lub nie została rozliczona do końca 2020 r., a także uwzględnienia nowych odcinków. Są to:

1. Przebudowa drogi krajowej nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin,
2. Budowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko – Nowy Sącz,
3. Przebudowa drogi krajowej nr 94 oraz drogi krajowej nr 36 na odc. Wrocław – Lubin.

Są to inwestycje, które polegać będą, zgodnie z założeniami, na budowie zupełnie nowego przebiegu tych dróg. Ponadto, tam gdzie to będzie uzasadnione na etapie prac przygotowawczych, inwestycje te wiązać się będą z rozbudową do dwóch jezdni.

²²⁾ Uchwała Rady Ministrów nr 46/2021 z dnia 13 kwietnia 2021 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030”, RM-06111-44-21.

Co do zasady, inwestycje drogowe polegające na przebudowie lub rozbudowie dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA (do parametrów innych niż klasa techniczna A i S) z wyjątkiem wyżej wymienionych, realizowane będą na podstawie PWKSD.

4.5. Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu (w zakresie infrastruktury drogowej) podregionów Polski

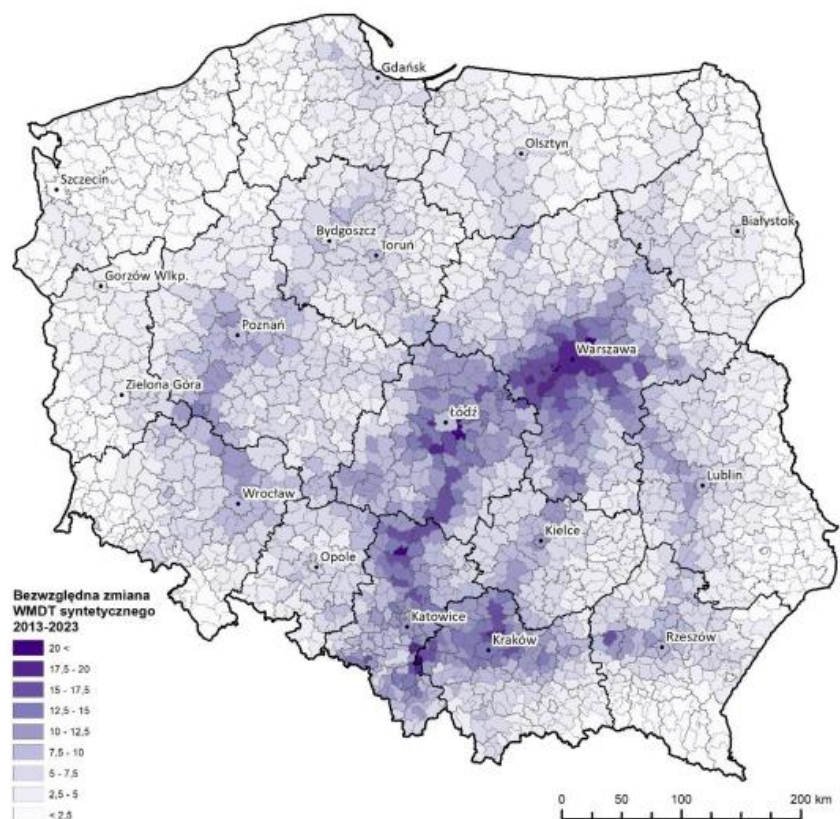
Fragmentaryczność polskiej drogowej sieci TEN-T powoduje, że wiele regionów Polski nadal nie jest powiązanych ani pomiędzy sobą ani ze stolicą kraju za pomocą nieprzerwanego ciągu drogowego wysokiej klasy technicznej. Wskazane jest zatem, aby przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w okresie 2021-2030 przyczyniły się w jak największym stopniu do wdrożenia sieci kompleksowej TEN-T i całkowitego zakończenia budowy sieci bazowej, tym samym do stworzenia spójnej sieci nowoczesnych i bezpiecznych połączeń drogowych, włączających wykluczone obecnie komunikacyjnie (nieposiadające lub posiadające ograniczoną ze względu na swoją rozpiętość, możliwość włączenia się do drogi klasy A lub S) podregiony NUTS 3, takie jak: koszaliński, szczecinecko-pyrzycki, pilski, kaliski, wałbrzyski, krośnieński, siedlecki, bialski, olsztyński, łomżyński, białostocki czy suwalski.

Jak zostało wskazane w SZRT dotychczasowy rozwój sieci dróg szybkiego ruchu dotyczył w dużej mierze zachodniej i centralnej części Polski. Pełnego dostępu we wszystkich kierunkach do zaplanowanej sieci dróg szybkiego ruchu wciąż nie posiadają niektóre stolice województw: Toruń i Bydgoszcz, Kraków, Kielce oraz zwłaszcza te leżące na wschodzie kraju: Białystok, Lublin czy Olsztyn. Wyraźnie słabsza drogowa dostępność regionalna występowała w części północno-wschodniej i wschodniej, jak również na Pomorzu Środkowym (ciągi dróg ekspresowych S10 i S11).

Jak zostało wskazane w SZRT, jest to także powodem braku możliwości przejazdu tranzytowego drogami szybkiego ruchu w istotnych relacjach z południa na północ (np. droga S7 Kraków – Warszawa, czy droga S19 (Via Carpatia) Białystok – Lublin – Rzeszów w standardzie drogi ekspresowej) lub w kierunku granicy wschodniej, oprócz wybudowanej już autostrady A4 (S17, S12). Dużym problemem jest również brak wschodniego fragmentu obwodnicy Warszawy wpływający negatywnie na powiązania ruchowe w aglomeracji warszawskiej i dostępność komunikacyjną wschodniej Polski.

Pomimo znaczącego przyrostu długości dróg ekspresowych i autostrad w ostatnich latach, do sieci nie są wplecione wszystkie miasta wojewódzkie (mimo, że we wszystkich znajdują się już odcinki dróg najwyższej klasy). W 2017 r. 13 z 18 miast wojewódzkich posiadało połączenie drogami ekspresowymi lub autostradami. W 2020 r. wskaźnik ten zwiększył się do 15 na 18 miast. Według badań z 2017 r. sieć drogową w Polsce cechowało istnienie dwóch biegunów o najlepszej dostępności drogowej: warszawsko-łódzkiego oraz krakowsko-górnośląskiego, rozchodzących się wzdłuż autostrad A2 i A4. Na zmianę dostępności drogowej wpłynęła również autostrada A1, przyczyniając się do znacznej poprawy dostępności Trójmiasta. Zwarte obszary o wyraźnie słabszej drogowej dostępności regionalnej występowały na Pomorzu Środkowym, na krańcach północno-wschodnich oraz wzdłuż wschodniej granicy państwa.

Połączenia, które znajdują się na polskiej drogowej sieci TEN-T (bez względu na załącznik *Programu*, w którym się znalazły) i które są konieczne w celu poprawy dostępności ww. podregionów i miast to: brakujące odcinki A2, S5, S8, S10, S11, S12, S16, S17, S19, S52, S74 czy przebudowa do parametrów drogi dwujezdniowej GP wybranych odcinków dróg krajowych.



Ryc. 7.6. Zmiana bezwzględna Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT (pasażerskiego, towarowego i syntetycznego) w latach 2013-2023

Rysunek 4 Zmiana bezwzględna WMDT w latach 2013 - 2023 Źródło: Raport końcowy dot. opracowania ewaluacyjnego pt. "Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014 – 2020 (aktualizacja 2020/2021)".

Dokończenie budowy tych połączeń jest również istotne z punktu widzenia zapewnienia spójności komunikacyjnej między dużymi ośrodkami miejskimi takimi jak Biała Podlaska, Bielsko-Biała, Kalisz, Konin, Krosno, Nowy Sącz, Płock, Zamość czy też miast będących siedzibami powiatów takich jak: Kluczbork, Kłodzko, Lubartów, Lubliniec, Łosice, Mrągowo, Olesno, Opatów, Ostrów Wielkopolski, Piła, Sandomierz, Stalowa Wola, Tarnowskie Góry, Tomaszów Lubelski, Wadowice czy Wałcz. Wskazane miejscowości nie posiadają obecnie połączenia z drogami o najwyższych parametrach technicznych, nawet w niewielkiej odległości.

Jak wskazuje prof. Tomasz Komornicki w raporcie „Polska sprawiedliwa komunikacyjnie”²³⁾ *poprawa dostępności tak międzynarodowej, jak i krajowej w wyniku inwestycji drogowych nie była równomierna w sensie przestrzennym. Według tej opinii*

²³⁾ T. Komornicki, *Polska sprawiedliwa komunikacyjnie*, Fundacja Batorego, <http://www.batory.org.pl/upload/files/Polska%20sprawiedliwa%20komunikacyjnie.pdf> [dostęp: 03.03.2021].

determinowały ją m.in. lokalizacja budowanych tras, rozmieszczenie ludności, a także lokalizacja węzłów drogowych.

Oceniając dotychczasową realizację zadań drogowych autor wskazuje, że w *okresach postępu inwestycyjnego w transporcie (...) dochodzi do różnicowania poziomu dostępności postrzeganej z perspektywy europejskiej, krajowej i regionalnej. Niektóre obszary relatywnie dobrze dostępne z rdzenia Unii Europejskiej pozostają peryferyjnymi w skali kraju. Ośrodek dobrze powiązany transportowo na poziomie krajowym może być natomiast słabo dostępny ze swojego zaplecza, co ma wpływ na wielkość rynku pracy i dostęp do usług społecznych.*

Decyzja o pierwszorzędnej realizacji sieci bazowej TEN-T wraz z najważniejszymi odcinkami sieci kompleksowej mogła przejściowo przyczynić się do takiej oceny dotychczasowego dorobku inwestycyjnego na drogach krajowych. Dlatego też w latach 2021 – 2030 planowana jest realizacja inwestycji komplementarnych, które nie tylko będą wspierać istniejącą sieć szkieletową, ale również będą wyrównywać różnice regionalne w dostępie do infrastruktury drogowej najwyższej klasy.

Poparcia powyższych założeń można również szukać w raporcie, gdyż jak wskazuje autor *badania dostępności, zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym, wykazały (...), że wraz z przyśpieszeniem inwestycyjnym, jakie miało miejsce po akcesji Polski do Unii Europejskiej, zwiększyło się zróżnicowanie terytorialne badanych wskaźników. W sensie dostępności Polska stała się zatem bardziej spolaryzowana. Jest to zjawisko naturalne. **Brak różnic u prognozie akcesji był wynikiem złego stanu infrastruktury w całym kraju.** Modernizowanie niektórych szlaków zawsze prowadzi do polaryzacji. Nie jest to jednak proces nieodwracalny. **Wraz z domykaniem się sieci (autostrad i dróg ekspresowych lub zmodernizowanych linii kolejowych) osiągnany jest punkt, poza którym zróżnicowania ponownie maleją.** Badania prowadzone w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN dowodzą, że w chwili obecnej osiągnęliśmy już taki punkt w transporcie drogowym (...).*

Stąd też w perspektywie finansowej Unii Europejskiej rozpoczynającej się w 2021 r. realizowane będą zarówno autostrady, drogi ekspresowe, jak i obwodnice na istniejących ciągach dróg krajowych. Pozwoli to na rozszerzenie dostępności całej sieci i bezpośrednio przyczyni się do równomiernego rozkładu ruchu drogowego.

Oprócz realizacji zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych prowadzone są i prowadzone będą również działania komplementarne, zapewniające poprawę dostępności komunikacyjnej węzłów z drogami niższej

kategorii, a także przebudowa odcinków dróg krajowych (wraz z dostosowaniem ich do nośności 11,5 t) oraz realizacja obwodnic miejscowości. Należy również pamiętać, że wraz z budową drogi ekspresowej przebudowywany jest cały układ drogowy wokół niej, co oznacza, że realizowane są nowe, lub przebudowywane odcinki istniejących dróg lokalnych. Wśród działań komplementarnych należy wyszczególnić również niezbędne działania na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Tylko pełna realizacja tych działań pozwoli na uzyskanie zamierzonego efektu synergii pomiędzy różnymi inwestycjami infrastrukturalnymi.

W trakcie realizacji zadań inwestycyjnych nie do pominięcia pozostaje realizacja bezpiecznych przejść dla pieszych, pochylni i kładek, a także chodników wraz z przystankami autobusowymi. Realizacja tych zadań w ramach budowy drogi ekspresowej wpływa na poprawę bezpieczeństwa, komfortu, a także dostępności podróży w rejonach objętych interwencją. Poprawa czasu dojazdu do miejscowości, a także wysokiej jakości infrastruktura przystankowa może wpłynąć na decyzję o uruchomieniu nowych linii autobusowych, które obsłużą dotychczas wykluczone rejon.

4.6. Usprawnienie metod zarządzania ruchem

Budowa nowoczesnej sieci dróg krajowych nie sprowadza się jedynie do działań inwestycyjnych, ale również obejmuje szereg zadań związanych z jej utrzymaniem i zarządzaniem. Założeniem *Programu* jest, by wraz z oddawaniem do użytkowania nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, wdrażany był jednolity, zintegrowany inteligentny system teleinformatyczny, umożliwiający uruchomienie usług ITS dla kierowców oraz GDDKiA w celu dynamicznego zarządzania ruchem i zapewnienia szybkiego, bezpiecznego i płynnego transportu drogowego na najważniejszych korytarzach transportowych sieci bazowej o znaczeniu europejskim na terenie Polski zarządzanych przez GDDKiA.

Obecnie wdrażany jest projekt pn. *Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T - etap I*, obejmujący wdrożenie zidentyfikowanych przez GDDKiA jako priorytetowych dla uczestników ruchu i zarządzania ruchem, usług ITS poprzez zaprojektowanie, rozmieszczenie, instalację, wdrożenie i uruchomienie infrastruktury informatycznej, teleinformatycznej, komunikacyjnej i telematycznej oraz oprogramowania w pasie drogowym (m.in. znaki zmiennej treści, konwencjonalne znaki drogowe, liczniki ruchu, kamery, stacje pogodowe) oraz w dedykowanych centrach zarządzania ruchem (serwery, macierze danych, sprzęt komputerowy, ściany wizyjne, itd.). Mimo, że projekt ten nie jest finansowany w ramach środków

zarezerwowanych dla *Programu*, to jednak inwestycje budowane na podstawie niniejszego dokumentu, będą realizowane z uwzględnieniem elementów infrastrukturalnych wykorzystywanych do wdrażania KSZR. Elementy systemów zarządzania ruchem uwzględniane są także w ramach kontraktów drogowych.

Jako najważniejsze usługi ITS, które będą dostępne w wyniku realizacji projektu, należy wymienić: informację o warunkach ruchu i czasach podróży, informację o sieci drogowej, informację o zdarzeniach drogowych, informację pogodową, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i bezpieczne parkingi. Projekt przyczyni się do usprawnienia i upłynnienia ruchu oraz zwiększenia jego bezpieczeństwa.

Projekt obejmuje:

- wdrożenie usług ITS na około 1 100 km dróg sieci TEN-T (autostrady i drogi ekspresowe), co stanowi około 28% długości sieci bazowej TEN-T na obszarze Polski),
- utworzenie struktury zarządzania systemem przez krajowe centrum zarządzania ruchem oraz 4 regionalne centra zarządzania ruchem,
- uruchomienie centralnego oprogramowania na potrzeby sterowania systemem,
- utworzenie systemu ewidencji i zarządzania infrastrukturą drogową,
- utworzenie rozwiązań wspierających działania utrzymania dróg.

Projekt KSZR składa się z Centralnego Projektu Wdrożeniowego (CPW) i czterech Regionalnych Projektów Wdrożeniowych. 5 maja 2020 r. GDDKiA zawarła umowę z wykonawcą CPW, który będzie integrował poszczególne elementy systemu.

4.7. Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym

Zadania polegające na budowie całych odcinków drogowych mają na celu rozwiązanie kwestii płynności oraz bezpieczeństwa użytkowników dróg poprzez stworzenie pełnej, ciągłej i bezpiecznej sieci dróg szybkiego ruchu. Lista inwestycji ujętych w *Programie*, z wyjątkiem obwodnic z załącznika nr 2 oraz zadań polegających na rozbudowie istniejących dróg, stanowi zestawienie brakujących odcinków autostrad i dróg ekspresowych, koniecznych do wybudowania w celu stworzenia spójnego systemu powiązań drogowych zgodnie z ustalonym docelowym układem autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu, dobór nowych inwestycji w *Programie* opierał się na potrzebach sieciowych. Całe ciągi będą stanowić główny

kręgosłup komunikacyjny Polski, łącząc poszczególne regiony Polski czy też główne ośrodki gospodarcze. Czynniki związane z uwarunkowaniami lokalnymi nie determinowały wyboru poszczególnych odcinków. Niemniej jednak, z uwagi na wciąż duże zaległości inwestycyjne można zidentyfikować obszary Polski, na terenie których w najbliższych latach będą toczone wzmożone prace inwestycyjne. Na pewno są to tereny północno-wschodniej i wschodniej Polski, gdzie planuje się powiązać brakujące połączenia komunikacyjne szczególnie w województwie warmińsko-mazurskim i podlaskim. Kolejnym regionem gdzie realizowany będzie duży zakres inwestycji jest tzw. Pomorze Środkowe, gdzie planuje się dokończyć realizację powiązań komunikacyjnych w układzie południkowym i równoleżnikowym. Duże inwestycje są też planowane w południowych obszarach Polski, w województwach dolnośląskim, małopolskim czy podkarpackim, gdzie istotnie ma się poprawić szczególnie dostępność terenów podgórszych i górskich. Dużym wyzwaniem jest również układ dróg szybkiego ruchu wokół Warszawy – Wschodnia Obwodnica Warszawy, północny wylot w ciągu drogi ekspresowej S7 oraz największa inwestycja jaką jest Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej, co istotnie poprawi dostępność komunikacyjną wielu regionów Polski i zapewni rozproszczenie ruchu związanego z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego.

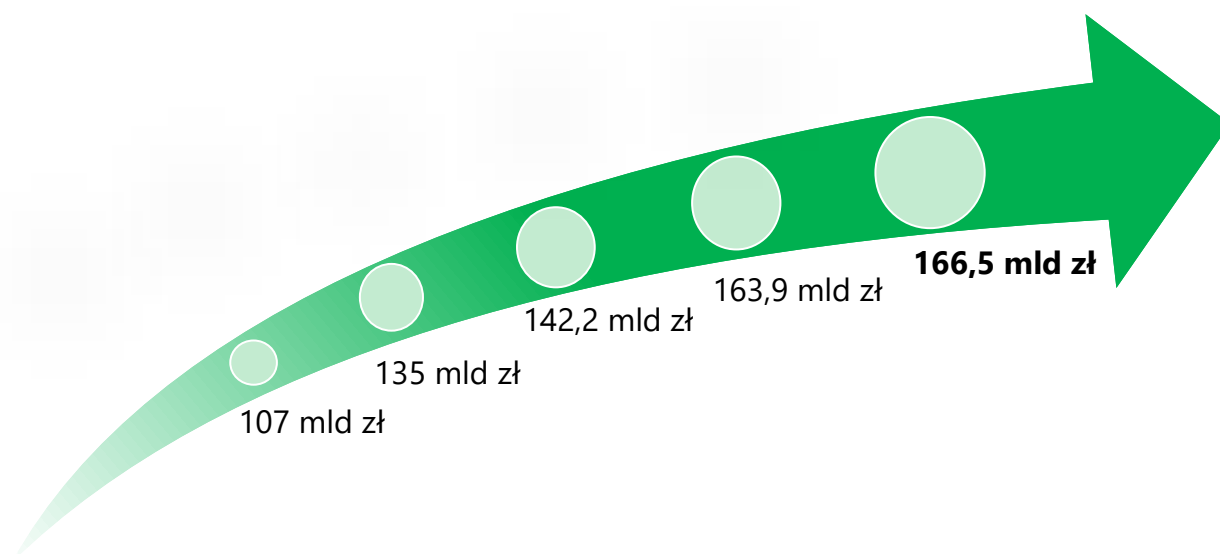
5. Podjęte działania

5.1. Podsumowanie wdrażania *PBDK 2014 – 2023*

Informacje ogólne

PBDK 2014-2023 został przyjęty uchwałą nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. W 2017 r. PBDK 2014-2023 został trzykrotnie nowelizowany: uchwałą nr 80/2017 Rady Ministrów z dnia 25 maja 2017 r., uchwałą nr 91/2017 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2017 r. oraz uchwałą nr 105/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r. Następnie, w 2019 r. uchwałą nr 108/2019 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. i w 2020 r. uchwałą nr 76/2020 Rady Ministrów z dnia 16 czerwca 2020 r. Ostatnia jego nowelizacja miała miejsce w 2022 r. (uchwała nr 114/2022 Rady Ministrów z dnia 27 maja 2022 r.).

Pierwszy limit finansowy PBDK 2014-2023 ustalony w 2015 r. wynosił 107 mld zł. Nowelizacja z 12 lipca 2017 r. wprowadziła do dokumentu zmiany zgodnie z uchwałą przyjętą przez Radę Ministrów w dniu 20 czerwca 2017 r. (uchwała nr 91/2017), która zobowiązała ministra właściwego ds. transportu do przedłożenia zaktualizowanej wersji PBDK 2014-2023 uwzględniającej m. in. dostosowanie listy zadań do nowego zwiększonego limitu wydatków Krajowego Funduszu Drogowego do poziomu 135 mld zł. Limit ten został zwiększony w 2019 r. do 142,2 mld zł uchwałą nr 108/2019 Rady Ministrów, w 2020 r. do 163,9 mld zł uchwałą nr 76/2020 Rady Ministrów oraz do 166,5 mld zł w 2022 r. uchwałą nr 114/2022 Rady Ministrów.



Celem głównym PBDK 2014-2023 była budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.

Podstawowym zadaniem PBDK 2014-2023, podobnie jak w przypadku obecnego *Programu* było określenie priorytetów inwestycyjnych (budowa autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - brd) oraz określenie ram czasowych i finansowych ich realizacji.

W zakresie budowy autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic działania takie zostały wskazane jako konkretne tytuły inwestycyjne umieszczone w załączniku nr 1 do PBDK 2014-2023. W zakresie poprawy brd realizowane były mniejsze zadania inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych w ramach planów i programów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, cyklicznie aktualizowanych pod kątem pilności realizacji oraz dostępności środków budżetowych (zadania w tym zakresie są finansowane ze środków budżetu państwa zgodnie z limitami określonymi w ustawach budżetowych oraz KFD).

PBDK 2014-2023 określał również limit finansowy dla zadań rozpoczętych na podstawie PBDK 2011-2015, a których realizacja nie została zakończona na dzień 31 grudnia 2013 r. (tzw. zadania kontynuowane). Na ich dokończenie zostały zabezpieczone środki w wysokości 14,5 mld zł.

Zakres rzeczowy

Od momentu przyjęcia PBDK 2014-2023 do końca 2020 r.:

- w ramach limitu finansowego określonego dla nowych zadań oddano do ruchu 99 zadań drogowych. Na koniec 2020 r. 95 inwestycji było w trakcie budowy lub przetargu na wybór nowego wykonawcy (po unieważnieniu umowy z pierwszym wykonawcą). Trwało 30 przetargów na nowe zadania.



*nie wszystkie odcinki zostały udostępnione w pełnym zakresie rzeczowym np. S7 odc. Lubień – Naprawa (I jezdnia) czy tylko węzeł Lubelska w ciągu S2.

| Lp. | Numer drogi | Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań | Długość [km] |
|-----|-------------|--|--------------|
| 1 | A1 | odc. F: węzeł Rzasawa – węzeł Blachownia | 21,2 |
| 2 | A1 | odc. G: węzeł Blachownia – węzeł Zawodzie | 4,7 |
| 3 | A1 | odc. H: węzeł Zawodzie – węzeł Woźniki | 16,7 |
| 4 | A1 | odc. I: węzeł Woźniki – węzeł Pyrzowice | 15,2 |
| 5 | A2 | odc. węzeł Lubelska (bez węzła) – węzeł Konik (z węzłem) | 5,6 |
| 6 | A2 | odc. węzeł Konik (bez węzła) – obwodnica Mińska Mazowieckiego | 9,2 |
| 7 | A6 | odc. Kijewo – Dąbie – Rzęsnica | 3,5 |
| 8 | S2 | odc. B: węzeł Przyczółkowa – węzeł Wał Miedzeszyński | 6,5 |
| 9 | S2 | odc. C: Wał Miedzeszyński (bez węzła) – Lubelska (bez węzła) | 7,5 |
| 10 | S2 | węzeł Lubelska | 1,5 |
| 11 | S3 | odc. II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego | 11,7 |
| 12 | S3 | odc. II jezdnia obwodnicy Międzyrzecza | 6,4 |
| 13 | S3 | odc. Sulechów (węzeł Kruszyna) – węzeł Zielona Góra Północ | 13,4 |
| 14 | S3 | odc. węzeł Zielona Góra Północ – węzeł Niedoradz | 13,3 |
| 15 | S3 | odc. węzeł Niedoradz – DW nr 283 | 17,3 |
| 16 | S3 | odc. węzeł Nowa Sól Płd. – węzeł Gaworzyce (bez węzła) | 16,4 |
| 17 | S3 | odc. węzeł Gaworzyce – węzeł Kaźmierzów (bez węzła) | 16,9 |
| 18 | S3 | odc. węzeł Lubin Północ – węzeł Lubin Południe | 11,3 |
| 19 | S3 | odc. węzeł Lubin Południe (bez węzła) – węzeł Legnica (z węzłem) | 22,6 |
| 20 | S3 | odc. węzeł Legnica II (A4/S3) (bez węzła) – węzeł Jawor II (z węzłem) | 19,7 |
| 21 | S3 | odc. węzeł Jawor II (bez węzła) – węzeł Bolków (z węzłem) | 16,1 |
| 22 | S5 | odc. Szubin – Jaroszewo | 19,3 |
| 23 | S5 | odc. Jaroszewo – Mielno | 25,1 |
| 24 | S5 | odc. Mielno – Gniezno | 18,3 |
| 25 | S5 | odc. węzeł Radomicko (bez węzła) – węzeł Leszno Płd. (bez węzła d. Zaborowo) | 19,1 |
| 26 | S5 | odc. węzeł Leszno Płd. (z węzłem) – Kaczkowo (bez węzła o. Rydzyna) | 9,5 |

| Lp. | Numer drogi | Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań | Długość [km] |
|-----|-------------|---|--------------|
| 27 | S5 | odc. węzeł Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Krościna (bez węzła) | 14,9 |
| 28 | S5 | odc. węzeł Krościna – węzeł Trzebnica (bez węzła) | 13,8 |
| 29 | S5 | odc. węzeł Trzebnica – węzeł Widawa | 19,3 |
| 30 | S5 | odc. Poznań (A2, węzeł Głuchowo) – Wronczyn | 15,9 |
| 31 | S5 | odc. Wronczyn – węzeł Kościan Płd. | 18,9 |
| 32 | S5 | odc. węzeł Kościan Płd. – Radomicko | 15,7 |
| 33 | S5 | odc. Aleksandrowo – Tryszczyn | 14,7 |
| 34 | S5 | odc. Tryszczyn – Bydgoszcz (Białe Błota) | 13,5 |
| 35 | S6 | odc. Goleniów – Nowogard | 19,8 |
| 36 | S6 | odc. Nowogard – koniec obwodnicy miejscowości Płoty | 20,3 |
| 37 | S6 | odc. koniec obwodnicy miejscowości Płoty – węzeł Kiełpino | 14,6 |
| 38 | S6 | odc. węzeł Kiełpino – węzeł Kołobrzeg Zachód | 24,1 |
| 39 | S6 | odc. węzeł Kołobrzeg Zachód – węzeł Ustronie Morskie wraz z budową obwodnicy Kołobrzegu w ciągu drogi krajowej nr 11 | 16,5 |
| 40 | S6 | odc. węzeł Ustronie Morskie – początek obwodnicy Koszalina i Sianowa | 24,1 |
| 41 | S6 | odc. obwodnica Koszalina i Sianowa na S6 odcinek od km 0+665 do km 6+400 oraz od km 14+300 do 18+606 wraz z odcinkiem S11 węzeł Bielice – węzeł Koszalin Zachód | 11,3 |
| 42 | S7 | odc. Koszwały – Nowy Dwór Gdański | 20,5 |
| 43 | S7 | odc. Nowy Dwór Gdański – węzeł Kazimierzowo | 19,1 |
| 44 | S7 | odc. węzeł Nidzica Płn. – węzeł Nidzica Płd. | 9,1 |
| 45 | S7 | odc. węzeł Nidzica Płd. – Napierki | 13,0 |
| 46 | S7 | odc. Miłomłyn (S7) – Ostróda Płn. (DK16) | 9,2 |
| 47 | S7/ DK16 | odc. Ostróda Płn. – Ostróda Płd. wraz z obwodnicą Ostródy dk 16 | 18,2 |
| 48 | S7 | odc. Ostróda – węzeł Rychnowo | 8,8 |
| 49 | S7 | odc. węzeł Rychnowo – Olsztynek | 11,3 |
| 50 | S7 | odc. obwodnica Radomia | 24,7 |
| 51 | S7 | odc. Radom – granica woj. mazowieckiego | 22,0 |
| 52 | S7 | odc. gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna | 7,6 |
| 53 | S7 | odc. węzeł Chęciny – Jędrzejów (początek obwodnicy) | 21,6 |
| 54 | S7 | odc. Jędrzejów (DK 78, węzeł Piaski) – granica woj. świętokrzyskiego | 19,9 |
| 55 | S7 | odc. Kraków (węzeł Igołomska, DK 79) – Kraków węzeł Christo Botewa | 4,5 |
| 56 | S7 | odc. Lubień – Naprawa – I jezdnia | 7,6 |
| 57 | S7 | odc. Rabka Zdrój – Chabówka | 6,1 |
| 58 | S8 | odc. Radziejowice – Przeszkoda | 9,9 |
| 59 | S8 | odc. Przeszkoda – Paszków | 11,6 |
| 60 | S8 | odc. Wyszaków – węzeł Poręba | 13,0 |
| 61 | S8 | odc. węzeł Poręba (bez węzła) – Ostrów Mazowiecka | 16,1 |
| 62 | S8 | odc. Ostrów Mazowiecka – granica woj. podlaskiego | 9,4 |
| 63 | S8 | odc. granica woj. mazowieckiego – Zambrów | 14,9 |
| 64 | S8 | odc. Wiśniewo – Mężenin | 15,4 |
| 65 | S8 | odc. Mężenin – Jeżewo | 14,3 |
| 66 | S17 | odc. węzeł Lubelska (bez węzła) – początek obwodnicy Kołbieli | 15,2 |
| 67 | S17 | odc. obwodnica m. Kołbiel | 8,7 |

| Lp. | Numer drogi | Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań | Długość [km] |
|--------------|-------------|---|---------------|
| 68 | S17 | odc. koniec obwodnicy Kołbieli – początek obwodnicy Garwolina | 13,0 |
| 69 | S17 | odc. koniec obwodnicy Garwolina – koniec obwodnicy Gończyc | 12,2 |
| 70 | S17 | odc. koniec obwodnicy Gończyc – granica woj. mazowieckiego | 13,0 |
| 71 | S17 | odc. granica woj. mazowieckiego – węzeł Skrudki | 20,2 |
| 72 | S17 | odc. węzeł Skrudki – Kurów Zachód (S12 węzeł Sielce) | 13,2 |
| 73 | S12 | odc. dojazd do przeprawy mostowej na rzece Wisła w mieście Puławy (obwodnica Puław II etap) | 11,9 |
| 74 | S19 | odc. obwodnica Lublina węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica | 9,8 |
| 75 | S19 | odc. węzeł Sokołów Młp. Północ bez węzła – Stobierna | 12,5 |
| 76 | S19 | odc. węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Płd. | 6,3 |
| 77 | S51 | odc. Olsztyn Wsch. – Olsztyn Płd. | 16,0 |
| 78 | S51 | odc. Olsztyn Płd. – Olsztynek | 13,3 |
| 79 | S61 | odc. obwodnica Suwałk | 12,8 |
| 80 | S61 | odc. obwodnica Szczuczyna (druga jezdnia) | 6,6 |
| 81 | S10 | Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa | 6,4 |
| 82 | S10 | Budowa obwodnicy Wałcza | 17,8 |
| 83 | S11 | Budowa obwodnicy Jarocina | 13,1 |
| 84 | S11 | Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego | 12,8 |
| 85 | S11 | Budowa obwodnicy Szczecinka | 12,0 |
| 86 | 74 | Budowa obwodnicy Wielunia | 13,2 |
| 87 | 74 | Budowa obwodnicy Bełchatowa | 10,9 |
| 88 | 15 | Budowa obwodnicy Brodnicy | 1,5 |
| 89 | 15 | Budowa obwodnicy Inowrocławia | 18,1 |
| 90 | 16 | Budowa obwodnicy Olsztyna | 10,0 |
| 91 | 15/25 | Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącnik) | 4,9 |
| 92 | 20 | Budowa obwodnicy Kościerzyny | 7,6 |
| 93 | 28 | Budowa obwodnicy Sanoka | 6,7 |
| 94 | 33/46 | Budowa obwodnicy Kłodzka | 9,2 |
| 95 | 46 | Budowa obwodnicy Myśliny | 3,1 |
| 96 | 41/46 | Budowa obwodnicy Nysy | 16,5 |
| 97 | 3/5 | Budowa obwodnicy Bolkowa | 5,7 |
| 98 | 50/79 | Budowa obwodnicy Góry Kalwarii | 9,0 |
| 99 | 73 | Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej | 6,9 |
| Razem | | | 1303,3 |

Tabela 1 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań w PBDK 2014-2023 na koniec 2020 r.

- w ramach limitu finansowego określonego dla zadań kontynuowanych – 14,5 mld zł oddano do ruchu 12 zadań drogowych:

| Lp. | Numer drogi | Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu 14,5 mld zł | Długość [km] |
|-----|-------------|---|--------------|
| 1 | A1 | odc. Stryków – Tuszyn | 37,3 |
| 2 | A4 | odc. Rzeszów (węzeł Wschód) – Jarosław (węzeł Wierzbna) | 41,2 |

| | | | |
|--------------|-----|--|--------------|
| 3 | S11 | Budowa obwodnicy Kępna w ciągu S11, etap I | 3,6 |
| 4 | S8 | odc. węzeł Łódź Południe | 1,3 |
| 5 | S8 | odc. węzeł Rzgów – węzeł Łódź Południe | 4,1 |
| 6 | 61 | Budowa obwodnicy Szczuczyna | 8,0 |
| 7 | 61 | Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego | 18,5 |
| 8 | 74 | Budowa obwodnicy Hrubieszowa | 9,3 |
| 9 | S8 | odc. Janki Małe – skrzyżowanie z DW 721 w m. Sękocin Las | 2,4 |
| 10 | S8 | odc. Paszków – Opacz – Łopuszańska (odc. pozamiejski)-ETAP I/CZĘŚĆ I | 12,1 |
| 11 | S8 | odc. węzeł Marki - Drewnica – węzeł Radzymin | 15,4 |
| 12 | S8 | odc. most Grota Roweckiego | 4,6 |
| Razem | | | 157,8 |

Tabela 2 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu 14,5 mld zł w PBDK 2014-2023 na koniec 2020 r.

Zakres finansowy

W latach 2014-2023 na działania związane z realizacją PBDK 2014-2023, Rada Ministrów przeznaczyła łącznie limit środków budżetowych w wysokości 46,7 mld zł. Od 2017 r. łącznie corocznie zabezpieczany limit w ustawach budżetowych był niższy niż określony w PBDK 2014-2023. Wykonanie wydatków budżetu państwa na realizację zadań drogowych w latach 2014 - 2020 wyniosło łącznie 26,34 mld zł.

Pierwszy limit w wysokości 14,5 mld zł dotyczy zadań ujętych w załączniku nr 2 PBDK 2014-2023, czyli na liście zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach załącznika nr 1 i 1a do PBDK 2011-2015 i których finansowanie zostało zapewnione w ramach limitu PBDK 2011-2015 - 82,8 mld zł (tzw. zadania kontynuowane). Na koniec 2020 r. zostały wydatkowane w ramach ww. limitu, środki w wysokości 11,25 mld zł, co stanowi prawie 78% przyznanego limitu. Ostatnie wydatki w ramach tego limitu przewidywane są w 2025 r. dla zadania pn. *Budowa drogi ekspresowej S-8 węzeł "Marki" - Drewnica - węzeł "Radzymin"*. Rozliczenie tych inwestycji nastąpi wraz z rozliczeniem wszystkich inwestycji ujętych w załączniku nr 2. Informacja w tym zakresie zostanie przygotowana przez ministra właściwego do spraw transportu i przedstawiona do wiadomości Radzie Ministrów.

Na koniec 2020 r. przyznany limit KFD na realizację nowych zadań inwestycyjnych ujętych w załączniku nr 1 do PBDK 2014-2023 wynosił 163,9 mld zł, zgodnie z uchwałą Rady Ministrów Nr 76/2020 z dnia 16 czerwca 2020 r. Wydatki KFD pokrywane w ramach tego limitu na koniec 2020 r. wyniosły 62,28 mld zł, co stanowi prawie 38% przyznanego wówczas limitu.

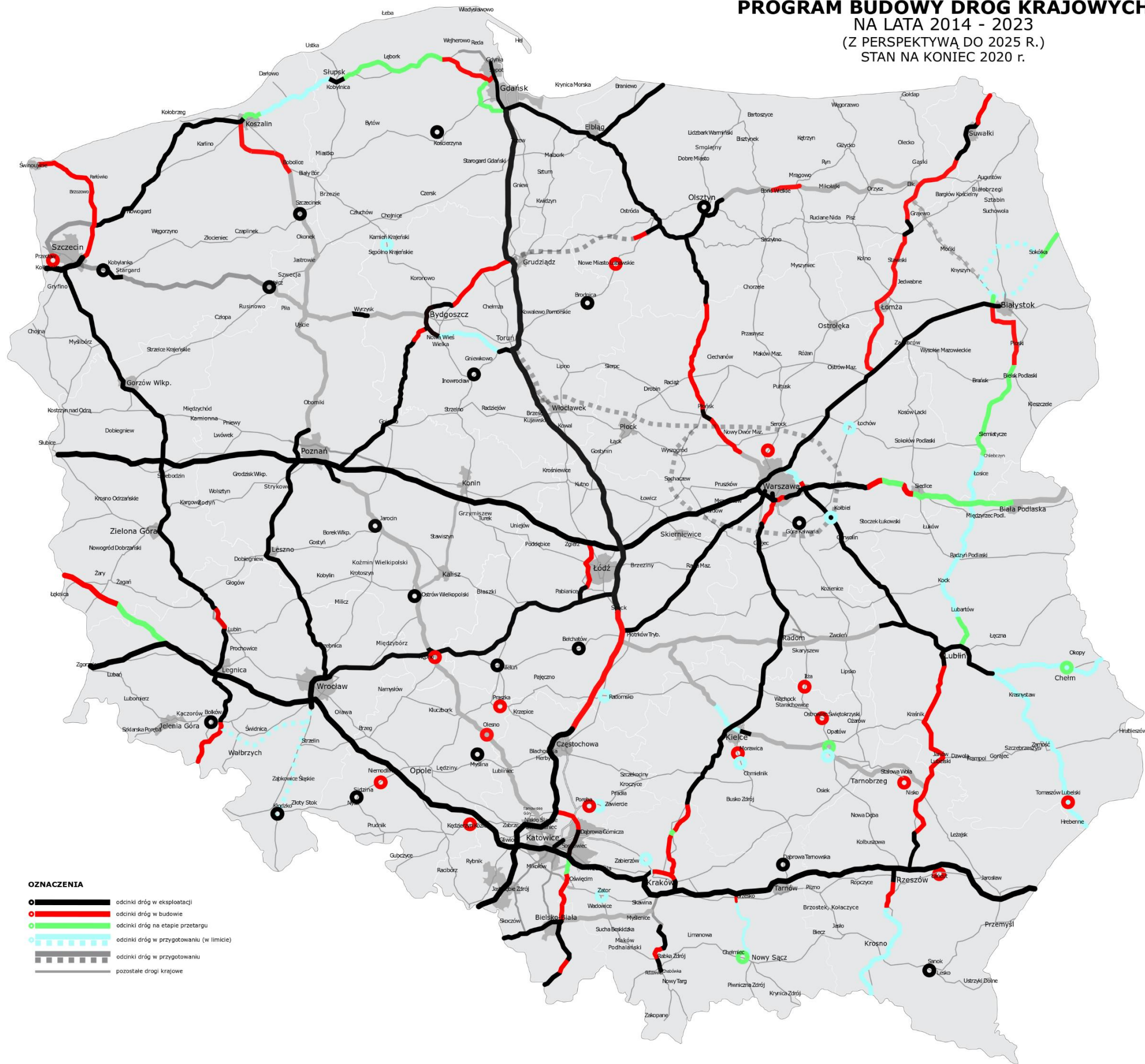
Wykonanie wskaźników

Wskaźniki określone w PBDK 2014-2023 zostały opracowane przy założeniu wykonania wszystkich inwestycji objętych limitem 135 mld zł²⁴⁾. Na koniec 2020 r. zarówno w zakresie finansowym (135 mld zł), jak i rzeczowym (3 267,7 km) wykonanie PBDK 2014-2023 oscylowało w granicach 40%, a do zakończenia wdrażania PBDK 2014-2023 pozostało jeszcze 5 lat.

Z uwagi na opracowanie *Programu*, do którego inkorporowano znaczną część zakresu rzeczowego PBDK 2014-2023 nie jest możliwe wskazanie wykonania wskaźników określonych dla PBDK 2014-2023. Wskaźniki *Programu* zostały określone z uwzględnieniem zarówno nowych, jak i kontynuowanych z PBDK 2014-2023 inwestycji.

²⁴⁾ Dla limitu 142,2 mld zł, 163,9 mld zł oraz 166,5 mld zł wskaźniki nie ulegały zmianie.

**PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH
NA LATA 2014 - 2023
(Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.)
STAN NA KONIEC 2020 R.**



- OZNACZENIA**
- odcinki dróg w eksploatacji
 - odcinki dróg w budowie
 - odcinki dróg na etapie przetargu
 - odcinki dróg w przygotowaniu (w limicie)
 - odcinki dróg w przygotowaniu
 - pozostałe drogi krajowe

5.2. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

W dniu 13 kwietnia 2021 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałą nr 46/2021 rządowy Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030. W ramach realizacji tego programu wybudowane zostaną drogowe obejścia miejscowości w ciągach dróg krajowych, wyprowadzające ruch tranzytowy poza tereny zabudowane i dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t.

Głównym celem Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 jest wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast i miejscowości, poprawa jakości powietrza i środowiska akustycznego, zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz poprawa przepustowości sieci dróg krajowych.



W Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 zostały ujęte zadania na różnym etapie przygotowania. Wybór poszczególnych obwodnic odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenie miały: stan prac przygotowawczych, natężenie ruchu w okolicach danych miejscowości, w tym ruchu ciężkiego, stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości (w tym także ofiarami tych wypadków), poprawa dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz konieczność zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju.

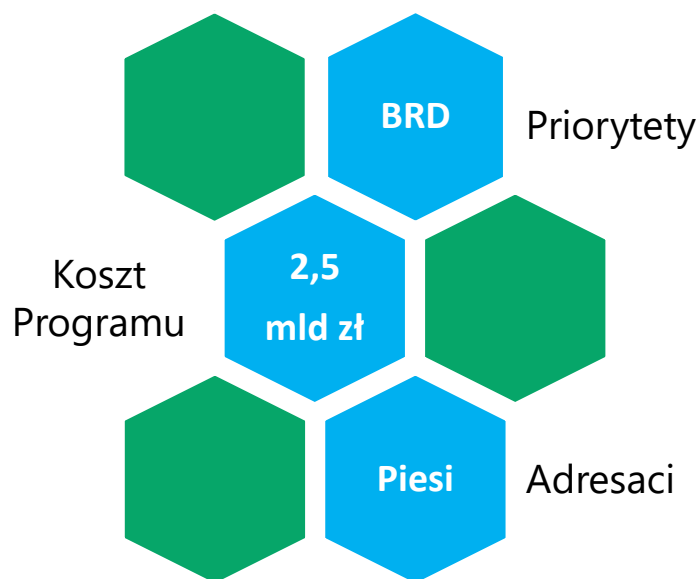
Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na 28 mld zł. Budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

5.3. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024

W dniu 23 lutego 2021 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałą nr 29/2021 rządowy Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024, którego celem głównym jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności jego niechronionych uczestników (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

PBID 2021-2024 wskazuje rodzaje działań, które są potrzebne do wykonania, aby sieć dróg krajowych w Polsce była dostosowana technicznie i organizacyjnie do potrzeb użytkowników, w tym w szczególności niechronionych uczestników. Powyższe działania są konieczne ze względu na utrzymujące się wysokie statystyki dotyczące wypadkowości, które skutkują wysokimi kosztami społecznymi.



Finansowanie inwestycji w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 w wysokości 2,5 mld zł zostanie zapewnione przez Krajowy Fundusz Drogowy.

Zadania objęte PBID 2021-2024 będą realizowane na terenie całego kraju, a ich zakres będzie uzależniony od bieżących potrzeb. Mając na uwadze wysoki współczynnik wypadkowości na przejściach dla pieszych z wysokim współczynnikiem zabitych i rannych, obszar bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych będzie

potraktowany w sposób priorytetowy. W ramach zadań objętych PBID 2021-2024 będą realizowane również m.in. zadania dotyczące budowy chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów), budowy zatok autobusowych, przebudowy skrzyżowań czy kładek dla pieszych i montażu znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej.

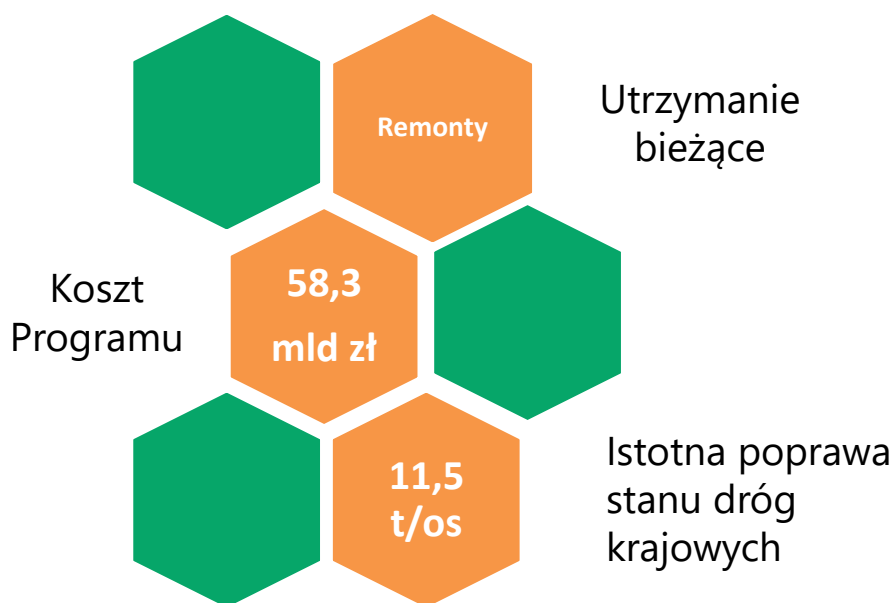
5.4. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.

W dniu 4 października 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałą nr 198/2022 rządowy program dotyczący kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez GDDKiA, obejmujący utrzymanie bieżące i strukturalne.

Utrzymanie strukturalne obejmuje dostosowanie istniejącej sieci dróg krajowych do przenoszenia obciążeń 11,5 t poprzez wzmocnienie nawierzchni, dostosowanie do obowiązujących warunków technicznych, w szczególności poprzez poszerzenie jezdni, poprawę geometrii drogi, w tym skrzyżowań i łuków. W ramach utrzymania strukturalnego będą realizowane kompleksowe przebudowy/rozbudowy odcinków dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu.

Utrzymanie bieżące obejmuje wszelkie rutynowo wykonywane prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne i porządkowe, których celem jest zapobieganie degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego, a także zabiegi mające na celu zachowanie estetyki i bezpieczeństwa ruchu w okresie całego roku.

Ponadto, mając na uwadze nowoczesny i dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej na terenie całego kraju i równoległe liczne wyzwania związane ze zmieniającymi się warunkami środowiskowymi, w szczególności z klimatem i stosunkami wodnymi, PWKSD obejmuje także wykonanie projektów nowych rozwiązań w zakresie utrzymania w odniesieniu do sieci drogowej zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii lub magazynów energii czy infrastruktury mającej na celu zapobieganie skutkom suszy.



Źródłem finansowania PWKSD jest budżet państwa. W miarę dostępnych możliwości zakłada się możliwość ubiegania o środki z budżetu UE. W celu realizacji PWKSD konieczne jest między innymi zapewnienie rocznych limitów środków finansowych do 2030 r. przeznaczonych na drogi krajowe. Pomocniczą rolę w finansowaniu PWKSD będzie pełnić KFD.

W ramach środków zabezpieczonych w PWKSD będą prowadzone działania, mające na celu m.in.: utrzymanie bieżące infrastruktury już wybudowanej oraz planowanej do wybudowania na podstawie *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030* oraz *Programu*.

5.5. Wsparcie Samorządu – Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

Kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej. Rozwój ten przyczynia się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w całym kraju oraz ułatwia rozwój transportu lokalnego.

Celem istnienia Funduszu jest poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawa oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.

Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy

systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do kształtowania spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

Środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg są przekazywane na:

- dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych;
- dofinansowanie budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych;
- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym.

Wraz z nowelizacją ustawy z dnia 23 października 2018 r. o *Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg*²⁵⁾, od 2021 r. rozszerzono katalog zadań, które mogą uzyskać dofinansowanie z RFRD o:

- dofinansowanie budowy obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich;
- dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa;
- dofinansowanie zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych - w ramach zadań powiatowych i gminnych.

Wysokość dofinansowania ze środków RFRD na zadania powiatowe i gminne jest uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego - im niższy dochód podatkowy jednostek samorządu terytorialnego, tym większa wartość dofinansowania, przy czym maksymalne dofinansowanie będzie mogło wynieść aż do 80% kosztów realizacji zadania.

Wsparcie dla inwestycji na drogach gminnych i powiatowych jest przyznawane na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach naborów przeprowadzanych na terenie każdego województwa. Warunkiem uzyskania dofinansowania jest złożenie przez właściwego zarządcę drogi wniosku o dofinansowanie u wojewody i spełnienie kryteriów kwalifikacyjnych.

²⁵⁾ Ustawa z dnia 19 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2338).

W przypadku zadań mostowych, miejskich i obwodnicowych, poziom dofinansowania wynosi do 80% wartości zadania. Nabór wniosków o dofinansowanie prowadzi minister właściwy do spraw transportu.

6. Cele Programu

Celem głównym jest budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.

Rozbudowa sieci dróg krajowych przede wszystkim poprzez budowę autostrad i dróg ekspresowych wpłynie korzystnie na rozwój kraju.

Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją.

Ponadto, zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami UE-15, czyli tzw. starej Unii a Polską oraz zostaną dotrzymane unijne zobowiązania dotyczące budowy sieci TEN-T, w tym sieci bazowej, składającej się z połączeń priorytetowych, istotnych z punktu widzenia realizacji celów europejskiej polityki transportowej, której realizacja ma zostać zakończona do 2030 r.

Wskaźniki²⁶⁾:

- Zwiększenie gęstości dróg ekspresowych z 8,15 km/1000 km² (2020 r.) do 21 km/1000 km².
- Zwiększenie gęstości autostrad i dróg ekspresowych z 13,63 km/1000 km² (2020 r.) do 27,9 km/1000 km².

Realizacja Programu pozwoli na osiągnięcie stanu docelowego dla sieci dróg ekspresowych i autostrad.

Cele szczegółowe:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków).
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów.
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

²⁶⁾ Wskaźniki na podstawie GUS. Docelowe wartości wszystkich wskaźników dotyczą wartości po realizacji całego zakresu rzeczowego Programu.

Realizacja *Programu* powinna pozwolić na stworzenie spójnej sieci dróg krajowych najwyższej kategorii. Za rok bazowy dla wskaźników przyjęto rok 2020, natomiast rokiem pomiaru wskaźnika będzie rok zakończenia budowy wszystkich zadań realizowanych w ramach *Programu*.

Ad 1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S

Budowa sieci dróg krajowych realizowana jest etapami. Wiele z dotychczas podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych zostało ukończonych i oddanych do użytku, kolejne są w trakcie realizacji. Postępować będzie budowa ciągów komunikacyjnych zgodnie z przebiegiem określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Priorytetem będzie budowa odcinków uzupełniających istniejące główne korytarze transportowe tak, aby zapewniona została płynność jazdy na długich dystansach oraz odcinki konieczne do obsługi CPK. Podejmowane inwestycje dostosowane będą do istniejącego i spodziewanego natężenia ruchu. Znaczna uwaga zostanie również poświęcona zapewnieniu spójności dróg krajowych z innymi kategoriami dróg publicznych oraz integracji z innymi gałęziami transportu.

Wskaźniki²⁷⁾:

- Łączna długość nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych – ok. 1 800 km (dot. zadań z załącznika nr 1).
- Łączna liczba obwodnic (zadania kontynuowane, rok bazowy 2020) – 23 sztuki.

Ad 2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów

Dzięki rozwiniętej sieci połączeń drogowych skróceniu ulegnie czas niezbędny do pokonania zaplanowanej trasy. Nastąpi znaczna poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów. Wykorzystanie nowoczesnych technologii – najpierw na etapie budowy, a następnie zarządzania ruchem – umożliwi zwiększenie przepustowości dróg. Transport drogowy stanie się szybszy i tańszy. Krótszy czas przejazdu przyniesie wymierne korzyści zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Oszczędność czasu ma istotne znaczenie dla podróżujących osób, szczególnie na długich trasach, bądź prowadzących do lub z regionów odległych od centrów rozwoju. Rozbudowa sieci dróg krajowych wpłynie na redukcję czasu poświęcanego na przejazd i ułatwi mobilność. Podobnie, w przypadku przedsiębiorstw – nowe połączenia drogowe umożliwią dostęp do większego rynku, skrócą czas dostawy i ograniczą koszty

²⁷⁾ Docelowe wartości wszystkich wskaźników dotyczą wartości po realizacji całego zakresu rzeczowego *Programu*.

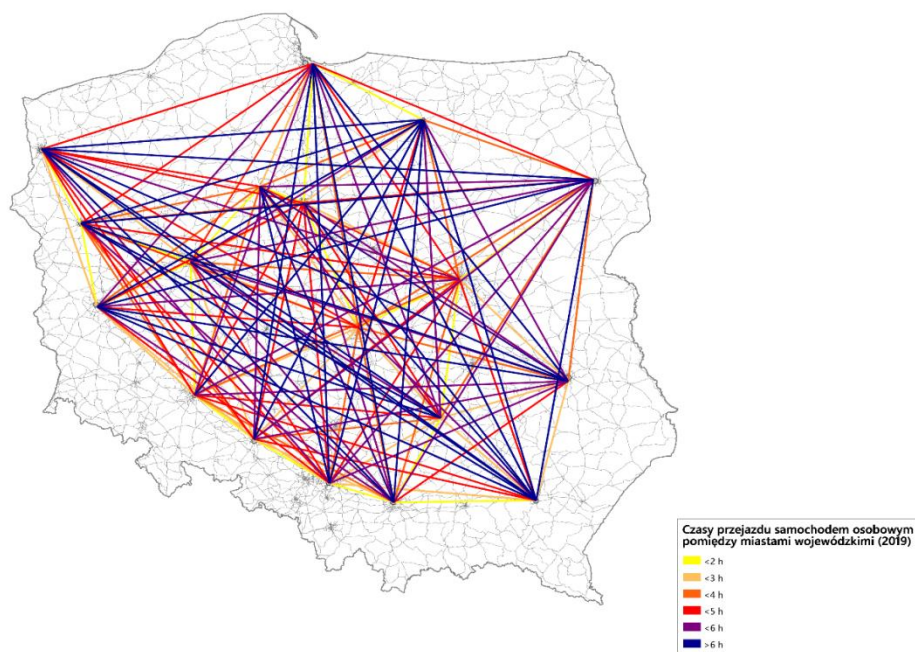
dotarcia do odbiorcy. Budowa autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic umożliwi wyeliminowanie wąskich gardeł w transporcie drogowym – zredukuje ryzyko powstawania zatorów i utrudnień w ruchu, co zwiększy płynność ruchu. Zastosowanie nowoczesnych i trwałych technologii oraz dostosowanie nawierzchni do nacisku na poziomie 115 kN/oś zapewni odpowiednią trwałość inwestycji drogowych i wydłuży czas ich użytkowania. Wysoka jakość dróg krajowych wpłynie również na niższe koszty eksploatacji pojazdów i wyższą rentowność przewozów. W procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej uwzględniane będą warunki klimatyczne.

Sukcesywna poprawa sieci drogowej w kraju oraz połączeń z sąsiednimi państwami zdynamizuje rozwój gospodarczy oraz będzie wzmacniać proces terytorialnego równoważenia rozwoju oraz sprzyjać spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Lepsza dostępność komunikacyjna jest czynnikiem wspomagającym wzrost konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałającym marginalizacji obszarów problemowych. Dla mieszkańców oznacza lepszy dostęp do rynku pracy oraz ułatwienie korzystania z usług publicznych (zwłaszcza mających kluczowe znaczenie dla rozwoju kapitału ludzkiego, takich jak edukacja).

Wskaźniki²⁸⁾:

- Skrócenie średniego czasu przejazdu między miastami o liczbie ludności przekraczającej 100 tysięcy, co najmniej o 15% (rok bazowy 2020).

²⁸⁾ Docelowe wartości wszystkich wskaźników dotyczą wartości po realizacji całego zakresu rzeczowego *Programu*.



Rysunek 5 Średnie czasy przejazdu na drogach pomiędzy miastami wojewódzkimi w 2019 r. Źródło danych: CUPT - Zintegrowany Model Ruchu.

Ad 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego

Liczba oraz skutki wypadków na polskich drogach wymagają przyjęcia już na etapie planowania i projektowania inwestycji rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo. Również w trakcie eksploatacji są konieczne działania redukujące ryzyko pojawienia się zagrożeń. W związku z tym będą kontynuowane działania mające na celu stworzenie odpowiednich narzędzi oraz opracowanie procedur umożliwiających zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Redukcja zagrożeń obejmie nie tylko działania skierowane bezpośrednio do uczestników ruchu drogowego, ale również dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz niekorzystnego oddziaływania na zdrowie i jakość życia mieszkańców terenów, przez które przebiegają trasy. Wpływ na poprawę bezpieczeństwa będzie miało odciążenie aglomeracji i miast z ruchu tranzytowego poprzez przebudowę odcinków na już istniejących drogach oraz wytyczanie przebiegu nowych odcinków poza obszarami zamieszkania.

Wskaźniki:

- Ograniczenie liczby wypadków na drogach krajowych w stosunku do roku bazowego (2020 r.).
- Ograniczenie liczby zabitych w wypadkach drogowych na drogach krajowych w stosunku do roku bazowego (2020 r.).

7. Realizacja *Programu*

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury drogowej oraz potrzeby rozwojowe kraju opracowano *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*. Dokument określa cele i priorytety inwestycyjne planowane do realizacji w całym okresie programowania.

Dokument zawiera listę zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic oraz wybranych odcinków dróg krajowych w podziale na dwa załączniki (nr 1 i 2) do *Programu*.

W załączniku nr 1 określono nowe zadania, których budowa rozpocznie się najwcześniej w dniu przyjęcia *Programu* przez Radę Ministrów i będzie mogła zostać sfinansowana w ramach nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027 oraz kolejnej perspektywy UE 2028-2034.

W załączniku nr 2 określono zadania, które do *Programu* zostały inkorporowane z PBDK 2014-2023. Są to inwestycje na różnym etapie zaawansowania, zarówno w trakcie budowy, przetargu, jak również z toczącymi się pracami przygotowawczymi oraz zadania zakończone. Zadania te, co do zasady, prócz środków krajowych zostały objęte, do wysokości alokacji, dofinansowaniem z budżetu środków europejskich z perspektywy UE 2014-2020. Jednakże z uwagi na niewielkie zaawansowanie prac nad niektórymi projektami, będą one mogły zostać sfinansowane również z nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027.

Łączna wartość przewidywanych wydatków KFD na zadania inwestycyjne będzie wynosić około 294,4 mld zł. Na wartość tę składają się wydatki na zadania ujęte w załączniku nr 1, przewidywane do realizacji z perspektywy UE 2021-2027 lub 2028-2034 (186,9 mld zł) oraz wydatki na zadania ujęte w załączniku nr 2, realizowane z perspektywy UE 2014-2020 oraz przewidywane do realizacji również z perspektywy UE 2021-2027 (104,5 mld zł). Ponadto, przewiduje się rezerwę w wysokości 3 mld zł. Zadania realizowane w ramach limitu 294,4 mld zł są określone odpowiednio w załącznikach nr 1 oraz 2.

Ostateczna wartość wydatków KFD w *Programie* wynikać będzie z końcowej wartości zrealizowanych zadań (na skutek rozstrzygnięcia postępowań przetargowych bądź opracowania kosztorysów inwestorskich po wyborze wariantu przebiegu drogi, przyjęciu określonych rozwiązań technicznych lub systemu realizacji inwestycji).

Kierowanie do realizacji (ogłaszanie przetargów) kolejnych tytułów inwestycyjnych ujętych w *Programie*, odbywać się będzie w ramach dostępnych środków KFD określonych w *Programie*. Natomiast, przekroczenie limitu wydatków KFD dla ww. zadań inwestycyjnych ponad wskazaną łączną kwotę 294,4 mld zł, wymagać będzie akceptacji Rady Ministrów, która nastąpi w drodze zmiany uchwały przyjmującej *Program*.

Podstawowy okres wdrażania rzeczowego *Programu* zaplanowano na 8 lat (do 2030 r.). Jednakże, w zakresie rzeczowym przewiduje się dodatkowy okres 3 lat na zakończenie budowy wszystkich zadań przewidzianych do realizacji w ramach *Programu*. Łączny okres wdrażania rzeczowego *Programu* będzie wynosił 11 lat.

Wiele z ujętych w *Programie* zadań nie posiada prawomocnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co znacząco wpływa na możliwość określenia lat ich realizacji. Przed wydaniem przedmiotowej decyzji, planowane terminy są jedynie szacunkowe, a ich dotrzymanie w dużej mierze zależy od uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych, na które mogą mieć wpływ ewentualne protesty okolicznych mieszkańców, władz samorządowych czy organizacji ekologicznych, które często mają przeciwstawne interesy i wnioski²⁹⁾. Z tego względu zrezygnowano z określenia lat realizacji zadań. Z uwagi na powyższe, wskazane w *Programie* długości poszczególnych zadań na wczesnym etapie realizacji, szczególnie przed uzyskaniem prawomocnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, mogą ulec zmianie i mają charakter orientacyjny.

Finansowanie *Programu* w latach 2021-2030 oraz po 2030 w ramach KFD określono w tabelach finansowych w załączniku nr 3 do *Programu*. Wydatki po 2030 r. są konieczne do zabezpieczenia z uwagi na wieloletni charakter inwestycji drogowych, co wymusza zapewnienie odpowiednich środków na inwestycje mogące rozpocząć się nawet w ostatnim roku wdrażania rzeczowego *Programu*.

Zadania inwestycyjne polegające na budowie dróg ekspresowych i autostrad zostały wskazane na podstawie priorytetów sieci TEN-T, potrzeby zachowania spójności sieci drogowej oraz konieczności przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (w zakresie infrastruktury drogowej) podregionów Polski zgodnie z rozdziałem 4.

²⁹⁾ Jednym z obowiązków GDDKiA jest organizacja i udział w szeroko zakrojonych spotkaniach oraz działaniach informacyjnych z przedstawicielami władz samorządowych, mieszkańcami terenów, na których zlokalizowana jest inwestycja i innymi zainteresowanymi stronami. Celem spotkań jest poinformowanie lokalnej społeczności oraz wszystkich zainteresowanych (np. organizacji ekologicznych) o planowanym przedsięwzięciu. Spotkania informacyjne przeprowadzane są przy udziale każdej gminy, na terenie której przechodzą analizowane warianty trasy. Obecnie prowadzona polityka informacyjna GDDKiA w odniesieniu do zapewnienia szerokiej partycypacji strony społecznej będzie również kontynuowana w odniesieniu do nowych inwestycji z *Programu*.

Jedynie zarezerwowanie środków finansowych w pełnej wysokości w rocznych planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego gwarantuje realizację *Programu* w zakładanym zakresie i osiągnięcie zamierzonych efektów.

Zapewnienie finansowania musi uwzględniać zobowiązania wieloletnie wynikające z umów zawartych z wykonawcami oraz przyszłe zobowiązania Krajowego Funduszu Drogowego.

Inwestycje ujęte w *Programie* będą przygotowywane i realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pełni funkcję zarządcy dróg krajowych. Ponadto, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest także głównym beneficjentem środków Krajowego Funduszu Drogowego.

8. Finansowanie *Programu*

Realizacja zadań ujętych w *Programie* finansowana będzie przede wszystkim z Krajowego Funduszu Drogowego, choć nadal będzie istniała możliwość sfinansowania jej ze środków zewnętrznych.

8.1. Krajowy Fundusz Drogowy

Wszystkie zadania inwestycyjne określone w załącznikach do niniejszego *Programu*, w zakresie robót, będą finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego. Wydatki realizowane będą na podstawie corocznego planu finansowego KFD.

Stabilnym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa wpływająca do KFD w odpowiedniej proporcji ustalonej na podstawie art. 37i ustawy z dnia 27 października 1994 r. o *autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*³⁰⁾.

Plany finansowe KFD, w których są ujęte planowane wpływy m.in. z tytułu opłaty paliwowej, są podstawą do zaciągania kredytów i pożyczek (głównie od międzynarodowych instytucji finansowych) oraz emitowania obligacji, a także spłaty tego długu.

Ponadto począwszy od dnia 1 lipca 2011 r. do katalogu stałych źródeł zasilających KFD dołączyły wpływy z opłaty elektronicznej, pobieranej zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* zarówno z sieci autostrad, dróg ekspresowych, jak i części dróg krajowych określonych w rozporządzeniach Rady Ministrów. Do KFD wpływać będą również środki UE, w formie refundacji z tytułu wydatków poniesionych na realizację zadań określonych w programach operacyjnych oraz innych instrumentów finansowych UE w ramach perspektyw: 2014-2020, 2021-2027, 2028-2034.

W ramach perspektywy finansowej UE 2021-2027 środki w wysokości ok. 22,3 mld zł³¹⁾ ujęte w załączniku nr 3, pochodzić będą z Programu Operacyjnego *Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko* (4,381 mld euro) oraz z inicjatywy *CEF 2021-2027* (326,2 mln euro). O ile będzie to możliwe, minister właściwy ds. transportu wraz z GDDKiA podejmował będzie starania o pozyskanie

³⁰⁾ Dz. U. z 2022 r. poz. 2483.

³¹⁾ Przyjęty kurs 1 euro = 4,7323 zł.

dotychczasowych środków z inicjatywy CEF 2021-2027 oraz z innych dostępnych dla projektów na sieci dróg krajowych, instrumentów finansowych UE.

Środki te mogą zostać przekazane do KFD także w formie zaliczkowej.

Wydatki na nowe inwestycje będą zaspokajane, oprócz z ww. wpływów z refundacji UE również:

- na podstawie ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19, w której uregulowano przesunięcie części środków z podatku akcyzowego na opłatę paliwową, a tym samym powodującą generowanie dodatkowego strumienia środków do Funduszu;
- z systematycznego rozszerzania sieci dróg objętych elektronicznym poborem opłat o nowe odcinki zgodnie z pierwotnymi planami;
- kredytów i obligacji.

Wartości wskazanych w *Programie*:

- zadań z załącznika nr 2, które znajdują się w realizacji, są zgodne z zakładanymi wydatkami KFD wynikającymi z wartości kosztorysowej ustalonej po podpisaniu umowy z wykonawcą,
- zadań z załącznika nr 1 oraz części z załącznika nr 2 (tj. tych, które nie znajdują się w realizacji) zostały opracowane w oparciu o obowiązujące w latach 2018-2020 średnie wartości cen rynkowych z uwzględnieniem potencjalnego wzrostu cen na rynku budowlanym.

Dodatkowo, wzięto pod uwagę indywidualne, specyficzne uwarunkowania realizacji poszczególnych inwestycji m.in. przewidywane niestandardowe rozwiązania projektowe. Koszt robót za km został oszacowany przy uwzględnieniu wartości ofert przetargowych w latach 2018-2020 oraz mediany wartości ofert przetargowych w latach 2018-2020, które zakończyły się podpisaniem umowy (z uwzględnieniem przekrojów tych dróg). Koszt robót za km w przypadku inwestycji planowanych na terenach o trudnych i skomplikowanych warunkach gruntowych oraz inwestycji planowanych do realizacji w okolicach Warszawy oszacowano na podstawie podobnych inwestycji.

Mając na uwadze okres ostatniego roku oraz zmian w średnich cenach, zdecydowano o nieuwzględnieniu cen za ostatni okres z uwagi na potencjalne zniekształcenie wartości zadań w długim okresie programowania.

Koszty robót zostały powiększone o pozostałe asortymenty, tj. w szczególności niezbędną dokumentację, nadzór i koszty okołokontraktowe.

Dla wielu inwestycji, nieznajdujących się jeszcze w realizacji, nie ma jeszcze szczegółowej dokumentacji ustalającej ich przebieg. Stąd nadal są możliwe przyszłe wzrosty bądź spadki wartości inwestycji, już niewynikające ze wzrostu cen materiałów czy pracy, ale wynikające z głębszych analiz eksperckich, dostarczających chociażby wiedzy w przedmiocie liczby i rodzajów obiektów inżynierskich oraz technologii ich budowy (np. tuneli). Stąd też, na podstawie dotychczasowych doświadczeń, uwzględniono dodatkową rezerwę w ramach *Programu* na pokrycie tego typu wydatków.

Szczegółowy rozkład wydatków z poszczególnych źródeł na realizację *Programu*, został zaprezentowany w załączniku nr 3.

8.2. Finansowanie z innych źródeł

Nadal będzie istniała możliwość realizacji inwestycji na podstawie umów wieloletnich zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o *autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*. Podmioty, którym zostanie powierzona realizacja zadań w tym trybie, będą pozyskiwać środki na potencjalne finansowanie na zasadach rynkowych, a także z innych instrumentów i źródeł dostępnych dla tego typu projektów.

8.3. Prace przygotowawcze

Prace przygotowawcze na zadania ujęte w załącznikach nr 1 i 2 *Programu* finansowane będą przede wszystkim z budżetu państwa, a zapotrzebowanie na nie w latach 2021-2030 zostało włączone do limitu środków PWKSD.

9. Wpływ realizacji *Programu* na środowisko

9.1 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu *Programu*

Projekt *Programu* został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko przez Ministerstwo Infrastruktury przy udziale firmy ekovert, na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.) – tzw. ustawa OOOŚ. Jej zakres obejmował elementy, o których mowa w art. 51 ust. 2 ustawy OOOŚ, przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ustawy OOOŚ, z uwzględnieniem wymogów co do zakresu, wyrażonych przez Głównego Inspektora Sanitarnego (pismo znak: HŚ.EX.530.3.2021.MZ z dnia 31 maja 2021 r.) oraz Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo znak: DOOOŚ-TSOOOŚ.411.16.2021.TW/KSZ z dnia 8 czerwca 2021 r.).

W ramach SOOOŚ projekt *Programu* został przeanalizowany pod kątem realizacji celów określonych w innych dokumentach strategicznych krajowych, unijnych oraz międzynarodowych. Analiza w tym przedmiocie wykazała, że założenia *Programu* wykazują dużą komplementarność z innymi dokumentami wyznaczającymi kierunki rozwoju transportu w Polsce.

Szczególną uwagę podczas SOOOŚ zwrócono na ocenę ryzyka kumulowania się oddziaływań wynikających z realizacji innych dokumentów strategicznych sektora transportu, która zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e ustawy OOOŚ jest obowiązkowym elementem Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

W tym celu zidentyfikowano dokumenty strategiczne innych gałęzi sektora transportu wyznaczające ramy realizacji konkretnych przedsięwzięć w perspektywie czasowej objętej ocenianym *Programem*:

- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.;
- „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”;
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030;

- Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego;
- Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.;
- Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.);
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.

W Prognozie oddziaływania na środowisko dokonano oceny wpływu skutków realizacji *Programu* na różnorodność biologiczną (zwierzęta, rośliny oraz obszary chronione), na podstawie której stwierdzono, że realizacja projektów wymienionych w projekcie *Programu* może wiązać się z wystąpieniem potencjalnie negatywnych oddziaływań, zarówno na obszary chronione (w tym obszary Ramsar), jak i gatunki roślin, zwierząt i grzybów oraz siedliska przyrodnicze, a także korytarze ekologiczne. W Prognozie przeanalizowano również wpływ skutków realizacji *Programu* na pozostałe komponenty środowiska, tj. na ludzi, wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, klimat akustyczny, zabytki czy zasoby naturalne.

Prognoza wskazała, że przy wyborze inwestycji pod uwagę powinny zostać wzięte czynniki środowiskowe, jak i społeczne, mając na uwadze wyeliminowanie przyszłych konfliktów przy ustalaniu ostatecznych przebiegów poszczególnych inwestycji. W szczególności dotyczy to tych przedsięwzięć, których realizacja może budzić konflikty społeczne lub jest obciążona wysokim kosztem, zarówno środowiskowym, jak i ekonomicznym.

Zgodnie z przeprowadzoną SOOŚ projekt *Programu* może zostać przyjęty w proponowanej formie, nie wykazano bowiem znaczących negatywnych oddziaływań formułowanych z perspektywy celów *Programu*.

W odniesieniu do oddziaływania transgranicznego, biorąc pod uwagę wszystkie zadania inwestycyjne oceniane w Prognozie, brak było podstaw do stwierdzenia możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na kraje sąsiednie, które implikowałyby konieczność przeprowadzenia tzw. postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Wynikiem wniosków z przeprowadzonych analiz i ocen były rekomendacje dotyczące zalecanych zmian w *Programie*, które zostały uwzględnione w treści *Programu* lub będą miały zastosowanie na późniejszych etapach jego wdrażania.

W Prognozie zaproponowano również system monitorowania oddziaływania na środowisko oparty na monitoringu realizacji zadań *Programu*, poprzez stworzenie rejestru składanych wniosków i uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, który pozwoliłby na kwantyfikację i monitorowanie.

Projekt *Programu* wraz z projektem Prognozy oddziaływania na środowisko podlegały konsultacjom, które trwały od dnia 20 czerwca 2022 r. do dnia 11 lipca 2022 r., a także zostały zaopiniowane przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego.

Prognoza oddziaływania na środowisko wraz z Podsumowaniem stanowi integralną część *Programu*.

9.2 Realizacja *Programu* w kontekście działań na rzecz zero- i niskoemisyjnej oraz cyfrowej mobilności

Działania, w których zakres wchodzi postępująca budowa sieci dróg krajowych A i S oraz realizacja odcinków uzupełniających istniejące główne korytarze transportowe, będą generowały nieuniknione emisje do atmosfery substancji niepożądanych.

W ramach budowy nowych odcinków autostrad oraz dróg ekspresowych wdrażane będą nowoczesne rozwiązania, mające na celu wsparcie realizacji zapisów *Europejskiego Zielonego Ładu* oraz *Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*.

W pierwszej kolejności będzie to implementacja:

- rozwiązań cyfrowych, poprawiających efektywność zarządzania drogami krajowymi i usprawniających reakcje na zdarzenia kryzysowe. Kontynuowane będą działania mające na celu wdrożenie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, tj. dokończenie obecnego I etapu na wybranej części sieci bazowej TEN-T oraz projekt II etapu rozwijający system na pozostałe drogi krajowe należące do sieci TEN-T;
- rozwiązań w zakresie paliw alternatywnych obejmujących infrastrukturę niezbędną do budowy infrastruktury paliw alternatywnych, jak i rozwój zaplecza i kompetencji niezbędnych do obsługi technologii przez przewoźników w transporcie zbiorowym oraz użytkowników indywidualnych. Prowadzone będą działania zmierzające do powstania kompleksowej sieci stacji paliw alternatywnych na drogach krajowych, w szczególności kategorii A i S. Działania te będą obejmowały głównie zapisy w ramach informacji o

warunkach przetargu, podczas przetargów ogłaszanych przez GDDKiA na obsługę Miejsc Obsługi Podróżnych na nowych i istniejących odcinkach A i S, które to zapisy mają zachęcić inwestorów prywatnych do umieszczania stacji paliw alternatywnych na dzierżawionych przez siebie obiektach;

- rozwiązań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych – w celu zastąpienia kruszyw naturalnych, wprowadzenie zmian w procesie realizacji projektów inwestycyjnych mających na celu zwiększenie wtórnego wykorzystania odpadów niestwarzających zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska (w szczególności mineralnych), w tym np. destruktu asfaltowego czy mas ziemnych. Powyższe działania wpisują się również w założenia gospodarki o obiegu zamkniętym;
- drogowych obejść miejscowości – zmniejszenie presji transportu drogowego na środowisko poprzez likwidację zatorów drogowych w centrach miejscowości, co prowadzi do redukcji zużycia paliw w transporcie tranzytowym i w efekcie do redukcji zanieczyszczeń. Wyprowadzenie ruchu na obwodnice powodować będzie, że średnia prędkość na obwodnicach będzie wyższa od obecnej na istniejących drogach krajowych. Efekt ograniczenia emisji gazów cieplarnianych osiągnąć jest głównie dzięki upłynnieniu ruchu, co prowadzi do zmniejszenia zużycia paliwa. Wypełnienie ww. celów przez *Program* będzie polegać na zapewnieniu dostępności transportowej dla wszystkich większych ośrodków miejskich w Polsce do nowoczesnej infrastruktury drogowej, która umożliwi przeniesienie dużego ruchu tranzytowego, z dotychczasowych tras (nieefektywnych ekologicznie i ekonomicznie jednojezdniowych dróg krajowych przechodzących przez tereny o dużej gęstości zabudowy mieszkaniowej) na trasy umożliwiające stosowanie ochrony, odbudowy i poprawy stanu środowiska i różnorodności biologicznej (również w dotychczasowych, przeciążonych ciągach tranzytowych, szczególnie miejskich). Wszystkie te działania przyczynią się do m.in. poprawy jakości życia (wszelkich jego form), zwiększenia zaangażowania społeczności i bardziej zasobooszczędnej zrównoważonej gospodarki, zwłaszcza, że nowe trasy inwestycji ujętych w *Programie* budowane są i będą z uwzględnieniem nowych parametrów technicznych, pozwalających na ich zabezpieczenie przed skutkami zmian klimatycznych, a także w sposób ograniczający ich wpływ na zmiany klimatu, również poprzez stosowanie zasady *do no significant harm*.

10. Monitorowanie efektów realizacji

Programu

Monitorowanie realizacji *Programu* będzie prowadzone przez ministra właściwego do spraw transportu i odbywać się będzie w cyklach rocznych w odniesieniu do wskaźników dotyczących celu głównego i celów szczegółowych nr 1 i 3.

Informacja z wykonania ww. wskaźników wraz z ogólną informacją o stanie realizacji rzeczowo – finansowej *Programu* będzie przedkładana przez ministra właściwego do spraw transportu do wiadomości Radzie Ministrów, do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym.

Informacja ta będzie również publikowana na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Niezależnie od powyższego, w ww. zakresie będzie prowadzony również monitoring realizacji *Programu* wynikający z dokumentów wyższego stopnia np. *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* (np. „MonAliZa”).

Wartość wskaźnika celu szczegółowego nr 2 zostanie określona na koniec realizacji inwestycji ujętych w *Programie*.

Ponadto, w Ministerstwie Infrastruktury będzie prowadzony bieżący monitoring postępów realizacji *Programu*, polegający na nadzorze działań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w odniesieniu do realizowanych przez niego zadań. Pozwoli to na aktywne reagowanie na pojawiające się ewentualne problemy związane z ich realizacją.

Minister właściwy ds. transportu przedstawi Radzie Ministrów informację z wykonania przyjętych dla PBDK 2014-2023 limitów finansowych środków KFD oraz budżetu państwa w latach 2014-2020, stanowiących podsumowanie wdrażania PBDK 2014-2023.

Spis ilustracji

| | |
|---|-----|
| Rysunek 1 Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych..... | 6 |
| Rysunek 2 Natężenia ruchu drogowego w roku 2019 | 31 |
| Rysunek 3 Natężenia ruchu drogowego dla roku 2030 do programu PBDK | 321 |
| Rysunek 4 Zmiana bezwzględna WMDT w latach 2013 - 2023..... | 37 |
| Rysunek 5 Średnie czasy przejazdu na drogach pomiędzy miastami wojewódzkimi w 2019 r..... | 59 |
| Rysunek 6 Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) - Realizacja w latach 2021 - 2030 | 74 |

Spis wykresów

| | |
|---|----|
| Wykres 1 Wskaźniki drogowe: Długość autostrad i dróg ekspresowych na 10 000 mieszkańców oraz na 100 km ² | 7 |
| Wykres 2 Przyrost sieci autostrad i dróg ekspresowych od 2007 r. zrealizowanej na podstawie programów drogowych..... | 9 |
| Wykres 3 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Adriatyk..... | 27 |
| Wykres 4 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne | 28 |

Spis Tabel

| | |
|---|-----|
| Tabela 1 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań w PBDK 2014-2023 na koniec 2020 r. | 46 |
| Tabela 2 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu 14,5 mld zł w PBDK 2014-2023 na koniec 2020 r..... | 476 |

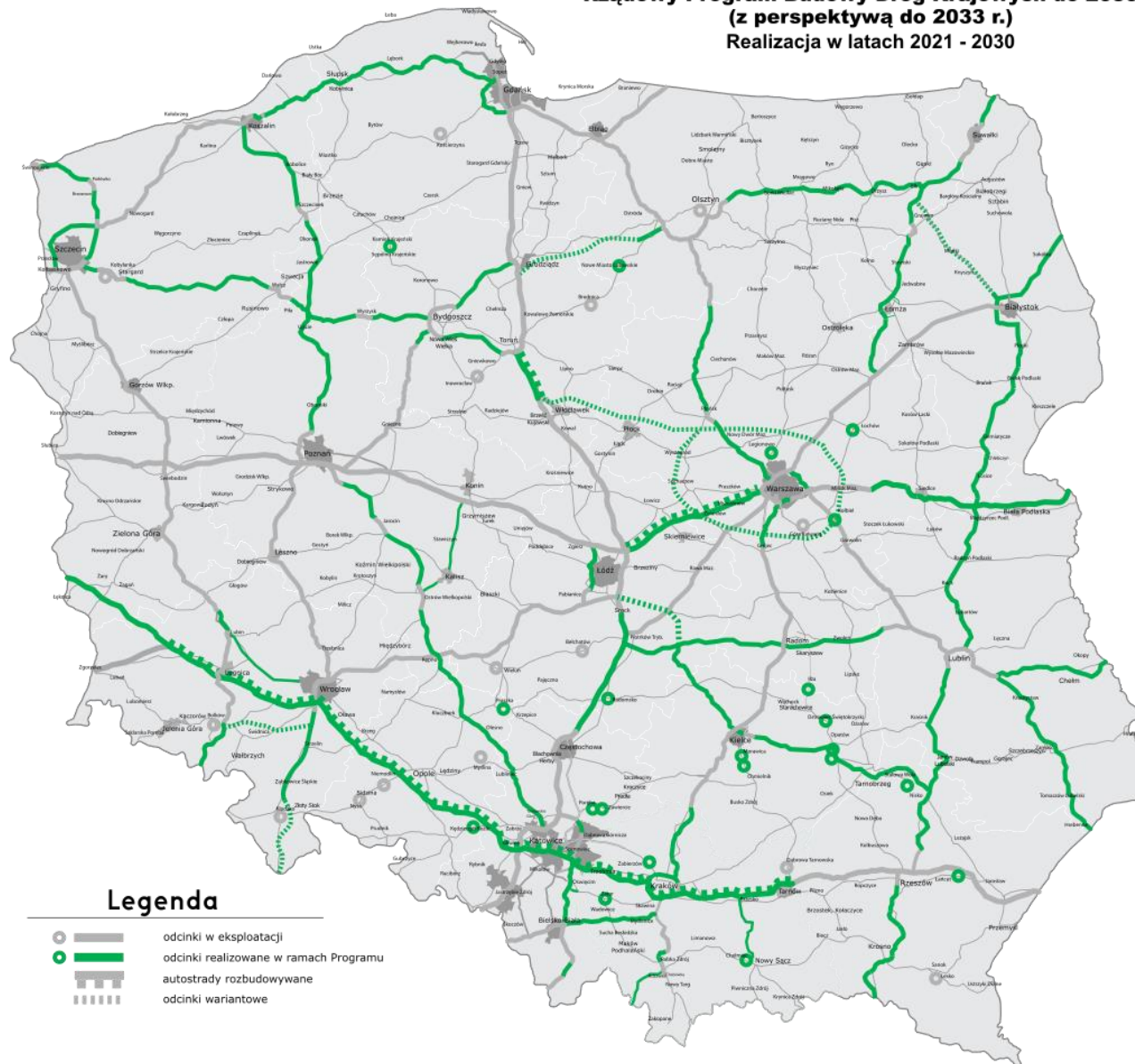
Załącznik nr 1

Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*

| Lp. | Numer drogi | Nazwa ciągu/zadania | Długość lub szacunkowa długość [km] |
|-----|-------------|--|-------------------------------------|
| 1 | A2 | Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Biała Podlaska (w. Ciczibór) – gr. państwa | 32,3 |
| 2 | A2 | Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu | 46,2 |
| 3 | A2 | Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województw łódzkiego i mazowieckiego – węzeł "Konotopa" (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu | 42,0 |
| 4 | A50 S50 | Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej | 282,0 |
| 5 | S6 | Zachodnie drogowe obejście Szczecina | 48,9 |
| 6 | S7 | Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Czosnów – Warszawa | 22,1 |
| 7 | S10 | Budowa drogi S10 Szczecin – Piła | 114,1 |
| 8 | S10 | Budowa drogi S10 Piła – Bydgoszcz | 76,8 |
| 9 | S10 | Budowa drogi S10 A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej | 100,0 |
| 10 | A1 | Poszerzenie autostrady A1 na odcinku od węzła „Toruń Południe” do węzła „Włocławek Północ” o dodatkowe pasy ruchu | 34,8 |
| 11 | S11 | Budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek | 25,1 |
| 12 | S11 | Budowa drogi S11 Szczecinek – Piła (w. Piła Północ bez węzła) | 59,3 |
| 13 | S11 | Budowa obwodnicy Ujścia i Piły – Etap I obw. Ujścia S11 | 10,8 |
| 14 | S11 | Budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła – Oborniki | 52,5 |
| 15 | S11 | Budowa obwodnicy Obornik S11 | 13,6 |
| 16 | S11 | Budowa drogi S11 Piła – Poznań odc. Oborniki – w. Poznań Północ | 8,6 |
| 17 | S11 | Budowa drogi S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski | 84,4 |
| 18 | S11 | Budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno | 34,4 |

| Lp. | Numer drogi | Nazwa ciągu/zadania | Długość lub szacunkowa długość [km] |
|--------------|-------------|---|-------------------------------------|
| 19 | S11 | Budowa drogi S11 Kępno – A1 | 73,8 |
| 20 | S11 | Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór S11 | 37,0 |
| 21 | S12 | Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin) | 35,1 |
| 22 | S12 | Budowa drogi S12 Sulejów – Radom | 67,4 |
| 23 | S12 | Budowa drogi S12 Radom – Lublin | 67,0 |
| 24 | S16 | Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk | 109,3 |
| 25 | S16 | Budowa drogi S16 Ełk – Białystok | 87,0 |
| 26 | S19 | Rozbudowa drogi S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) etap II (dobudowa drugiej jezdni) | 13,8 |
| 27 | S52 | Budowa drogi S52 Bielsko-Biała – Głogoczków | 61,0 |
| 28 | S74 | Budowa drogi S74 Sulejów – Przełom/ Mniów | 51,8 |
| 29 | S74 | Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Cedzyna – Łagów wraz z obw. Łagowa | 30,0 |
| 30 | S74 | Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łagów – Nisko | 89,3 |
| 31 | GP7 (S7) | Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne | 35,0 |
| 32 | 25 | Przebudowa drogi krajowej nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin z wył. obw. Kalisza | 49,0 |
| 33 | A4 | Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa | 119,1 |
| 34 | A4 | Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów | 337,0 |
| 35 | S5 | Budowa drogi ekspresowej S5 Nowe Marzy – Wirwajdy | 90,0 |
| 36 | S12 | Budowa drogi S12 odc. Łódź Południe – Kozenin | 60,0 |
| 37 | 94 | Przebudowa dróg krajowych nr 94 i 36 na odc. Wrocław – Lubin | 60,0 |
| 38 | S8 | Budowa drogi ekspresowej S8 odc. Kłodzko – Boboszów | 45,0 |
| RAZEM | | | 2 605,5 |

**Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.
(z perspektywą do 2033 r.)
Realizacja w latach 2021 - 2030**



Rysunek 6 Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) - Realizacja w latach 2021 - 2030

Załącznik nr 2

Lista zadań inwestycyjnych kontynuowanych z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*

| Lp. PBDK 2014-2023 | Numer drogi | Nazwa ciągu/zadania | Długość lub szacunkowa długość [km] |
|--------------------|-------------|---|-------------------------------------|
| 1 | A1 | Budowa autostrady A1 Tuszyn – Pyrzowice, odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy | 57,7 |
| 2 | A1 | Budowa autostrady A1 koniec obwodnicy Częstochowy – Tuszyn | 80,7 |
| 3 | A2 | Budowa autostrady A2 Warszawa (w. Lubelska) – Mińsk Mazowiecki | 14,8 |
| 4 | A2 | Budowa autostrady A2 Warszawa – Siedlce, odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce | 37,4 |
| 5 | A2 | Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Siedlce – Biała Podlaska (w. Cicibór) | 65,3 |
| 6 | S1 | Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. Pyrzowice – w. Lotnisko) | 9,7 |
| 7 | S1 | Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (przebudowa dk 1) | 7,0 |
| 8 | S1 | Budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała | 51,8 |
| 9 | S1 | Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odcinek Przybędza – Miłówka (obejście Węgierskiej Górki) | 8,5 |
| 10 | S2 | Budowa drogi S2 Puławska – Lubelska | 18,5 |
| 11 | S3 | Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście | 33,0 |
| 12 | S3 | Budowa drogi S3 Miękowo – koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęśnia | 26,1 |
| 13 | S3/A6 | Rozbudowa drogi S3/A6 odc. w. Kijewo – w. Rzęśnia (bez węzła) | 5,2 |
| 14 | S3 | Budowa drogi S3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól, odc. Sulechów (w. Kruszyna) – Nowa Sól, II jezdni obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego, II jezdni obwodnicy Międzyrzecza | 62,0 |
| 15 | S3 | Budowa drogi S3 Nowa Sól – Legnica | 81,6 |
| 16 | S3 | Budowa drogi S3 Legnica – Bolków | 35,8 |
| 17 | S3 | Budowa drogi S3 Legnica (A4) – Lubawka, odc. Bolków – Lubawka (granica państwa) | 31,4 |

| | | | |
|----|-------|--|-------|
| 18 | S5 | Budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno | 54,1 |
| 20 | S5 | Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Poznań (A2, w. Głuchowo) – Wronczyn | 15,9 |
| 21 | S5 | Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Wronczyn – Radomicko | 34,6 |
| 22 | S5 | Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Radomicko – Kaczkowo | 28,7 |
| 23 | S5 | Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Korzeńsko – Wrocław (A8) | 48,0 |
| 24 | S5 | Budowa drogi S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz | 74,0 |
| 25 | S6 | Budowa drogi S6 Szczecin – Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11) | 142,1 |
| 26 | S6 | Budowa drogi S6 dk 6 – początek Obwodnicy Trójmiasta | 40,9 |
| 28 | S7 | Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Nidzica – Napierki | 22,1 |
| 29 | S7 | Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Napierki – Płońsk (S10) | 71,2 |
| 30 | S7/S5 | Budowa drogi S7 Elbląg – Olsztynek, odc. Miłomłyn (S7) – Olsztynek (S51) | 52,4 |
| 31 | S7 | Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Płońsk – Czosnów | 34,6 |
| 32 | S7 | Przebudowa drogi S7 Warszawa – obwodnica Grójca | 29,2 |
| 33 | S7 | Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. obwodnica Radomia | 24,7 |
| 34 | S7 | Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. Radom – gr. woj. mazowieckiego | 22,0 |
| 35 | S7 | Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna | 7,6 |
| 36 | S7 | Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. w. Chęciny – Jędrzejów (pocz. Obwodnicy) | 21,6 |
| 38 | S7 | Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków | 55,4 |
| 39 | S7 | Budowa drogi S7 Biezanów – Christo Botewa – Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) – Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy) | 4,5 |
| 40 | S7 | Budowa drogi S7 Lubień – Rabka | 16,7 |
| 41 | S8 | Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa, odc. Radziejowice (DK 50) – Warszawa (w. Paszków) | 21,5 |
| 42 | S8 | Rozbudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. koniec obw. Wyszakowa – gr. woj. podlaskiego | 38,5 |
| 43 | S8 | Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. gr. woj. mazowieckiego – Zambrów | 14,9 |
| 45 | S8 | Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. Mężenin – Jezewo | 14,3 |

| | | | |
|-----------|-----|--|-------|
| 46 | S11 | Budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek, odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) – w. Bobolice | 47,7 |
| 47 | S14 | Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi S14 | 26,7 |
| 48 | S16 | Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk, odc. Borki Wielkie – Mrągowo | 12,9 |
| 49 | S17 | Budowa drogi S17 Warszawa – Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) – Warszawa (w. Lubelska) | 6,0 |
| 50 | S17 | Budowa drogi S17 odc. w. Drewnica – w. Zakręt | 13,8 |
| 51 | S17 | Budowa drogi S17 Warszawa – Garwolin, odc. Warszawa (w. Lubelska) – Garwolin | 36,8 |
| 52 | S17 | Budowa drogi S17 Garwolin – Kurów | 70,5 |
| 53 | S17 | Budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne | 115,2 |
| 54 | S19 | Budowa drogi S19 gr. państwa – Białystok | 71,9 |
| 55 | S19 | Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. Choroszcz – Ploski – Chlebczyn | 127,2 |
| 56 | S19 | Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. gr. woj. podlaskiego – Łosice – gr. woj. lubelskiego | 32,4 |
| 57 | S19 | Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego – Lubartów, w. Lubartów Północ | 77,8 |
| 58 | S19 | Budowa drogi S19 odc. Lublin – Lubartów, (w. Lublin Rudnik/bez węzła – w. Lubartów Północ) | 23,0 |
| 60 | S19 | Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – koniec obw. Kraśnika | 41,9 |
| 61 | S19 | Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika – w. Sokołów Młp. Północ | 86,7 |
| 64 | S19 | Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) – w. Babica (z węzłem) | 10,3 |
| 65 | S19 | Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Babica (bez węzła) – Barwinek | 74,3 |
| 66 | S51 | Budowa drogi S51 Olsztyn – Olsztynek | 29,4 |
| 67 | S52 | S52 Północna Obwodnica Krakowa | 15,0 |
| 69 | S61 | Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa – granica państwa, odc. koniec obw. Suwałk – Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek | 24,2 |
| 70 | S61 | Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn | 106,9 |
| 71 | S61 | Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. obw. Szczuczyna (druga jezdnia) | 6,6 |
| 72 | S61 | Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. m. Szczuczyn – m. Raczki | 66,4 |
| 73 | S74 | Budowa drogi S74 Przełom/Mniów – Kielce | 21,4 |
| 74 | S10 | Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa | 6,4 |

| | | | |
|------------|-------|--|------|
| 75 | S10 | Budowa obwodnicy Wałcza | 17,8 |
| 76 | S11 | Budowa obwodnicy Szczecinka | 12,0 |
| 79 | S11 | Budowa obwodnicy Kępna | 6,8 |
| 80 | S11 | Budowa obwodnicy Olesna | 24,8 |
| 81 | S12 | Budowa obwodnicy Chełma | 13,6 |
| 82 | S17 | Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego | 9,6 |
| 83 | S74/9 | Budowa obwodnicy Opatowa | 17,9 |
| 84 | 3/5 | Budowa obwodnicy Bolkowa | 5,7 |
| 85 | 4 | Budowa obwodnicy Łańcuta | 5,8 |
| 88 | 9 | Budowa obwodnicy Iłży | 7,2 |
| 89 | 13 | Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia | 7,1 |
| 92 | 15 | Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego | 17,7 |
| 94 | 16 | Budowa obwodnicy Olsztyna | 10,0 |
| 96 | 25 | Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego oraz Kamienia Krajeńskiego | 8,9 |
| 97 | 28 | Budowa obwodnicy Zatora | 2,1 |
| 98 | 28 | Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca | 1,4 |
| 99 | 28 | Budowa obwodnicy Sanoka | 6,7 |
| 101 | 40 | Budowa obwodnicy Kędzierzyna-Koźła | 14,3 |
| 103 | 42/9 | Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego | 2,9 |
| 104 | 42/91 | Budowa obwodnicy Radomska | 12,1 |
| 105 | 45 | Budowa obwodnicy Praszki | 12,8 |
| 106 | 46 | Budowa obwodnicy Niemodlina | 11,5 |
| 108 | 50 | Budowa obwodnicy Koźbieli | 11,3 |
| 109 | 50/79 | Budowa obwodnicy Góry Kalwarii | 9,0 |
| 110 | 61 | Budowa wiaduktu w Legionowie (etap III) | 1,8 |
| 111 | 62 | Budowa obwodnicy Łochowa | 9,6 |

| | | | |
|--------------|---|---|----------------|
| 112 | 73 | Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawickiej | 8,5 |
| 113 | 73 | Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej | 6,9 |
| 114 | 75 | Budowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko – Nowy Sącz | 50,2 |
| 115 | 77 | Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska | 15,0 |
| 116 | 78 | Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia | 24,3 |
| 117 | 79 | Budowa obwodnicy Zabierzowa | 10,3 |
| 118 | A18 | Budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej) | 70,0 |
| 119 | S12 | Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odc. Piaski – Dorohusk | 60,9 |
| 120 | S8 | Budowa drogi S8 na odc. Wrocław (Magnice) – Kłodzko | 86,9 |
| 121 | S5 | Budowa drogi S5 na odc. Sobótka (S8) – Bolków (S3) | 54,9 |
| 122 | S6 | Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej | 38,8 |
| 123 | S10 | Budowa drogi S10 Toruń – Bydgoszcz z w. Toruń Płd. | 56,0 |
| 124 | S6 | Budowa drogi S6 odc. Lębork – dk 6 | 22,0 |
| 125 | S6 | Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk | 46,1 |
| 126 | S6 | Budowa drogi S6 Słupsk – Lębork | 49,7 |
| 127 | Wydatki na zadania inwestycyjne realizowane w ramach załącznika 1 i 1a do <i>PBDK 2011-2015</i> (limit 14,5 mld zł) | | |
| RAZEM | | | 3 528,3 |

Załącznik nr 3

Zestawienie finansowania Programu w latach 2021 – 2030 i po 2030 r.

WYDATKI NA DROGI KRAJOWE W LATACH 2021-2030 i po 2030 r. (w tys. zł)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | po 2030 | Wydatki w latach 2021-2030 i po 2030 r. |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---|
| KFD załącznik nr 1 | 0,0 | 0,0 | 482 124,7 | 2 184 150,5 | 7 039 652,3 | 13 938 564,1 | 19 827 214,6 | 21 791 825,6 | 19 088 677,9 | 18 926 662,7 | 83 607 088,1 | 186 885 960,5 |
| KFD załącznik nr 2 | 13 107 957,6 | 13 188 243,1 | 15 912 096,7 | 20 318 844,5 | 18 015 893,7 | 8 657 712,4 | 5 624 398,0 | 2 865 896,6 | 2 512 036,3 | 2 647 729,7 | 1 635 652,9 | 104 486 461,5 |
| Razem | 13 107 957,6 | 13 188 243,1 | 16 394 221,4 | 22 502 995,0 | 25 055 546,0 | 22 596 276,5 | 25 451 612,6 | 24 657 722,2 | 21 600 714,2 | 21 574 392,4 | 85 242 741,0 | 291 372 422,0 |
| Rezerwa na zadania z załącznika nr 1 i 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000 000,0 | 1 000 000,0 | 1 000 000,0 | 0,0 | 3 000 000,0 |
| Razem | 13 107 957,6 | 13 188 243,1 | 16 394 221,4 | 22 502 995,0 | 25 055 546,0 | 22 596 276,5 | 25 451 612,6 | 25 657 722,2 | 22 600 714,2 | 22 574 392,4 | 85 242 741,0 | 294 372 422,0 |

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WYDATKÓW NA DROGI KRAJOWE NA LATA 2021-2030 i po 2030 r. (w tys. zł)

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | po 2030 | Wydatki w latach 2021-2030 i po 2030 r. |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---|
| Środki krajowe | 8 486 072,4 | 7 874 286,1 | 11 280 005,6 | 19 573 555,8 | 20 242 273,2 | 18 137 398,2 | 22 000 467,1 | 21 581 358,1 | 20 282 272,5 | 21 574 392,4 | 85 242 741,0 | 256 274 822,4 |
| Środki europejskie | 4 621 885,2 | 5 313 957,0 | 5 114 215,8 | 2 929 439,2 | 4 813 272,8 | 4 458 878,3 | 3 451 145,5 | 3 076 364,1 | 1 318 441,7 | 0,0 | 0,0 | 35 097 599,6 |
| <i>Perspektywa 2014-2020</i> | 4 621 885,2 | 4 775 198,3 | 3 424 815,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 12 821 899,3 |
| <i>Perspektywa 2021-2027</i> | 0,0 | 538 758,7 | 1 689 400,0 | 2 929 439,2 | 4 813 272,8 | 4 458 878,3 | 3 451 145,5 | 3 076 364,1 | 1 318 441,7 | 0,0 | 0,0 | 22 275 700,3 |
| Razem | 13 107 957,6 | 13 188 243,1 | 16 394 221,4 | 22 502 995,0 | 25 055 546,0 | 22 596 276,5 | 25 451 612,6 | 24 657 722,2 | 21 600 714,2 | 21 574 392,4 | 85 242 741,0 | 291 372 422,0 |
| Rezerwa na zadania z załącznika nr 1 i 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 000 000,0 | 1 000 000,0 | 1 000 000,0 | 0,0 | 3 000 000,0 |
| Razem | 13 107 957,6 | 13 188 243,1 | 16 394 221,4 | 22 502 995,0 | 25 055 546,0 | 22 596 276,5 | 25 451 612,6 | 25 657 722,2 | 22 600 714,2 | 22 574 392,4 | 85 242 741,0 | 294 372 422,0 |