



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Załącznik
do uchwały Rady Ministrów
Nr 10/2011
z dnia 25 stycznia 2011 r.

**PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH
NA LATA 2011 – 2015**

STYCZEŃ 2011

SPIS TREŚCI

Wstęp.....	3
1. Krajowe dokumenty strategiczne	5
2. Sieć dróg krajowych w Polsce	7
2.1 Sieć autostrad i dróg ekspresowych.....	7
2.2 Stan obecny.....	8
2.3 Stadia rozwojowe sieci dróg krajowych.....	14
3. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.....	17
3.1 Główne założenia opracowanej Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 -2015	19
3.2 Cele.....	22
3.3 Priorytety inwestycyjne do roku 2015.....	23
3.4 Realizacja.....	24
3.5 Efekty realizacji Programu	25
3.6 Finansowanie Programu w latach 2011-2013	27
3.7 Wpływ Programu na deficyt i dług sektora finansów publicznych.....	31
3.8 Partnerstwo publiczno- prywatne (PPP) jako uzupełniający model finansowania	34
Spis rzeczowy tabel, wykresów i rysunków.....	35
Załączniki	36
Załącznik nr 1 - Lista zadań inwestycyjnych, których realizacja rozpocznie się do 2013 r.	37
Załącznik nr 1a - Lista zadań priorytetowych których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku.....	39
Załącznik nr 2 - Lista zadań, których realizacja przewidywana jest po roku 2013	40
Załącznik nr 3 - Kryteria wyboru do realizacji zadań polegających na budowie obejść miejscowości.	44

Wstęp

Niniejszy dokument jest drugim średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. Pierwszy został uchwalony z perspektywą na lata 2008-2012 – uchwała Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. podjęta na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104 z późn. zm.).

Podjmując ww. uchwałę, Rada Ministrów wskazała, iż Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 powinien być aktualizowany corocznie z uwzględnieniem między innymi stanu realizacji zadań inwestycyjnych.

Wobec sytuacji finansowej w roku 2008, Minister Infrastruktury przygotował projekt zmiany systemu finansowania realizacji inwestycji drogowych w Polsce, który po zaakceptowaniu przez Radę Ministrów stał się obowiązującym prawem w ramach ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. W roku 2009 obowiązywały dwa systemy finansowania budowy dróg krajowych:

- pierwszy od 1 stycznia 2009 r. do 8 czerwca 2009 r. – finansowanie inwestycji oparte o budżet państwa z niewielkim udziałem Krajowego Funduszu Drogowego;
- drugi od 8 czerwca 2009 r. (data wejścia w życie ustawy) do 31 grudnia 2009 r. – finansowanie budowy dróg w oparciu o Krajowy Fundusz Drogowy.

W dniu 27 sierpnia 2009 r. uchwalona została nowa ustawa o finansach publicznych oraz ustawa – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych. Zgodnie z art. 110 ust. 2 ustawy - Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych, programy wieloletnie w rozumieniu art. 117 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych ustanowione przed dniem 1 stycznia 2010 r. są realizowane zgodnie z dotychczasowymi przepisami. Jednocześnie z dniem 1 stycznia 2010 r. straciła moc ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych. Tym samym ekspirował przepis stanowiący podstawę prawną do dokonywania zmian w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012. Zatem aktualizacja Programu od dnia 1 stycznia 2010 r. możliwa jest jedynie poprzez przyjęcie nowego Programu Budowy Dróg Krajowych.

Zgodnie z ustawą 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, przyjęcie nowego Programu poprzedzone powinno być wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Poprzedni Program takiej oceny nie posiadał. Niniejszy dokument posiada Prognozę oddziaływania na środowisko skutków realizacji, której wyniki zostały omówione w jego treści.

Niniejszy dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań do realizacji. Uwzględnia on:

- aktualny poziom możliwości finansowych państwa,

- stan zaawansowania procesu przygotowawczego w inwestycjach oraz
- skutek przyspieszenia realizacji inwestycji drogowych z lat 2008-2010.

W swojej treści odwołuje się do zakresu rzeczowego określonego w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 pokazując efekty jego realizacji po niespełna 3 latach.

W dniu 19 października 2010 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie niektórych działań związanych z realizacją programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012”. W § 1 uchwała stanowi, iż przed podjęciem działań dokonywanych w ramach realizacji Programu, w tym przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w wyniku których może nastąpić przekroczenie kwoty 23,2 mld zł stanowiącej sumę zaciąganych zobowiązań finansowych w wyniku realizacji Programu, liczoną od dnia 1 sierpnia 2010 r., konieczne jest uzyskanie akceptacji Rady Ministrów. Limit 23,2 mld zł w połączeniu z kwotą 54,8 mld zł wynikającą z dotychczasowych zobowiązań na realizację Programu daje limit łączny 78 mld zł. Limit ten został dalej zwiększony o kwotę 4,8 mld zł, co daje łącznie kwotę 82,8 mld zł. Na kwotę tę składają się nakłady na realizację zadań wskazanych w Załączniku nr 1 ponoszone z Krajowego Funduszu Drogowego i liczone od początku 2010 r.

W związku z przyjęciem niniejszego Programu przez Radę Ministrów uchwała ta expiruje. Podstawowe założenia uchwały, zgodnie z którymi limit wydatków Krajowego Funduszu Drogowego na realizację zadań ujętych w ramach Załącznika nr 1 liczony od początku 2010 r. wynosi 82,8 mld zł - zostały przeniesione do uchwały zatwierdzającej Program.

Akceptacja RM oznaczać będzie przyznanie dodatkowych środków powiększających wskazany limit 82,8 mld zł. na realizację zadań z listy zadań priorytetowych, których realizacja może być rozpoczęta do 2013 roku zawartych w Załączniku nr 1a. Z uwagi na powyższe, nie będzie to powodować konieczności zmiany Programu.

1. Krajowe dokumenty strategiczne

Podstawy wyjściowe, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w szeregu dokumentach strategicznych, do których należą w szczególności:

Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Dokument zaprezentowany 17 czerwca 2009 r., którego narzędziem realizacji jest m.in. niniejszy Program, szczególnie w zakresie wyzwania pierwszego pn. „Wzrost i konkurencyjność” i wyzwania siódmego pn. „Solidarność i spójność regionalna”.

Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w 2006 roku w związku z obecną perspektywą finansową Unii Europejskiej. Wśród priorytetów znalazły się dwa realizowane przez niniejszy Program: Priorytet 2 - Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej oraz Priorytet 6 - Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r. Określa cele i sposób działania podmiotów publicznych w odniesieniu do przestrzeni kraju oraz jako jedna z docelowych dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju wskazuje na potrzebę wzmacniania terytorialnego wymiaru polityk rozwoju.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025. Opracowanie to zostało przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2005 roku. Nadrzędnym celem według tego dokumentu jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jako jednego z czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. W dokumencie przyjęto, że zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej koncentrować się będą na:

- budowie wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych,
- budowie obejść miejscowości,
- przebudowie dróg krajowych pod kątem bezpieczeństwa, w tym poprzez uspokojenie ruchu na przejściach dróg przez miejscowości oraz na przejazdach kolejowych,

a także na realizacji:

- programu wzmocnień nawierzchni,
- programu likwidacji zaległości w utrzymaniu.

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w listopadzie 2006 r. jako podstawowy dokument określający zestaw działań mających służyć wspieraniu rozwoju gospodarczego i zatrudnienia. Cel strategiczny osiągnąć jest m.in. poprzez budowę i przebudowę infrastruktury technicznej.

Program jest zgodny również z dokumentami uszczegóławiającymi sposoby osiągania celów określonych w Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015 oraz w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia: Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 a także Programem Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej.

Podczas opracowywania Programu, uwzględniono również:

Odnowioną Strategię Lizbońską oraz **Odnowioną Strategię Zrównoważonego Rozwoju UE**. W marcu 2005 roku na Szczycie Rady Europejskiej przyjęto dokument „Wspólne działania na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Nowy początek Strategii Lizbońskiej” modyfikujący oryginalną strategię. Jako priorytet działań Unii Europejskiej i państw członkowskich do 2010 roku zaproponowano m.in: uczynienie z Europy bardziej atrakcyjnego miejsca do lokowania inwestycji i podejmowania pracy. Niewątpliwie realizacja Programu przyczyni się do realizacji tego celu. Natomiast w Strategii Zrównoważonego Rozwoju wyodrębniono siedem kluczowych wyzwań w obszarze polityki gospodarczej, ekologicznej i społecznej, z czego Program realizuje politykę dotyczącą zapewnienia, by systemy transportowe odpowiadały wymogom ochrony środowiska oraz spełniały gospodarcze i społeczne potrzeby społeczeństwa.

„Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015” przyczyni się także do realizacji priorytetów zawartych w dokumencie rządowym pn. ”Strategia Rozwoju Portów Morskich do 2015 r.” przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 13 listopada 2007 roku.

2. Sieć dróg krajowych w Polsce

2.1 Sieć autostrad i dróg ekspresowych

Sieć dróg publicznych w Polsce wynosi ok. 383,3 tysiące kilometrów. Drogi krajowe stanowią prawie 5% wszystkich dróg publicznych, przy czym przenoszą ponad 60% ruchu. Najwyższą klasą dróg krajowych są autostrady i drogi ekspresowe. Ich docelowy przebieg ustalony został w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.)*.

Drogowa Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T obejmuje w Polsce 4 816 km dróg. Są to główne szlaki drogowe w kraju, na których występuje największe obciążenie ruchem tranzytowym.

Układ autostrad w Polsce wyznaczony jest przebiegiem trzech głównych autostrad:

- Autostrada A1 o łącznej długości 582 km, która łączy Gdańsk z Łodzią i aglomeracją śląską w transeuropejskim korytarzu transportowym nr VI.
- Autostrada A2 o łącznej długości 651 km, która łączy Poznań z Łodzią i Warszawą w transeuropejskim korytarzu nr II.
- Autostrada A4 o łącznej długości 670 km, która łączy Wrocław z Katowicami, Krakowem i Rzeszowem w transeuropejskim korytarzu nr III.

Wszystkie autostrady zapewniają wpięcie w europejską sieć dróg szybkiego ruchu zapewniając dogodne połączenia aglomeracji polskich z Berlinem, Dreznem, Pragą i Bratysławą.

Sieć podstawowych autostrad uzupełniają:

- Autostrada A6 o łącznej długości 29 km,
- Autostrada A8 o łącznej długości 27 km,
- Autostrada A18 o łącznej długości 75 km.

Połączenia autostradowe uzupełnia sieć dróg ekspresowych zapewniając wygodne skomunikowanie głównych obszarów gospodarczych Polski z centrum oraz pomiędzy sobą.

Poniższa mapa prezentuje układ dróg ekspresowych wraz z układem autostrad w Polsce zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych*.



Rysunek nr 1 „Sieć autostrad i dróg ekspresowych” (źródło: GDDKiA)

2.2 Stan obecny

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2007 r. przewidywał wielkość środków na realizację zadań priorytetowych w okresie 2008-2010 oraz przygotowanie innych zadań ujętych w Programie.

W wyniku realizacji Programu, według stanu na dzień 15 listopada 2010 r. oddano do ruchu 1166,5 km dróg krajowych, w tym 183,5 km autostrad (w tym 90 km w systemie PPP), 293,1 km dróg ekspresowych, 199,4 km obwodnic, 490,5 km ważniejszych przebudów.

W poniższej tabeli przedstawiono listę zadań, których realizacja została zakończona w latach 2007-2010 (15 listopada 2010 r.) w ramach realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012. Zadania te mogą pozostać w niniejszym Programie jako pozycje wydatków z uwagi na trwające rozliczanie kontraktów.

Zadania realizowane w ramach Programu, których realizacja została zakończona do 15 listopada 2010 roku – bez projektów PPP:

L.p.	Pozycja w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012	Zadanie	Długość	Wartość zadania (w tys. pln)
1	7	Budowa autostrady A-2 węzeł "Stryków II" - węzeł "Stryków I" wraz z łącznikiem do drogi Nr 14	4,6	188 097,10
2	20	Budowa drogi S-1 Pyrzowice – Podwarpie (II etap)	9,5	193 254,10
3	23	Budowa drogi S-1 Bielsko-Biała – Cieszyn (bez odcinka w. Komorowice -w. „Rosta”).	32,7	648 778,80
4	24	Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc. w."Konotopa" - w."Puławska" wraz z odc. w."Lotnisko"- Marynarska (S79) Warszawa odc. ul. Poleczki (ul. Osmańska-Wirażowa) wraz z wiaduktem	2,3	234 315,50
5	25	Budowa obwodnicy Międzyzdroje na drodze S-3	3	77 973,20
6	79	Budowa obwodnicy Nowej Soli na drodze Nr 3	15,2	151 515,30
7	27	Budowa obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego na drodze S-3 (II etap)	9,5	200 855,70
8	33	Budowa drogi S-5 i S-10 Bydgoszcz - Stryżek i Białe Błota na odc. Bydgoszcz-Stryżek i w. Stryżek	15,9	134 958,90
9	43	Budowa drogi S-7 przebudowa obwodnicy Grójca	8,3	222 535,70
10	45	Budowa drogi S-7 Białobrzegi – Jedlińsk	15,7	452 943,30
11	50	Budowa dr. S-7 Myślenice - Lubień, z obwodnicą Lubnia odc. Myślenice - Pcim	12,2	330 113,40
12	75	Budowa drogi S-22 Elbląg – Grzechotki	50,2	478 932,00
13	78	Budowa obwodnicy Kowala na drodze Nr 1	4,3	50 666,00
14	84	Budowa obwodnicy Puław (I etap) wraz z budową nowego mostu przez Wisłę na drodze Nr 12	12,7	388 932,40
15	86	Budowa obwodnicy Okopy na drodze Nr 12	3,7	51 059,50
16	87	Budowa obwodnicy Hrebennego na drodze Nr 17 wraz z przebudową drogi. Nr 17 Tomaszów Lub. – Hrebenne	14,1	72 627,90
17	89	Budowa obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego na drodze Nr 19	6,6	91 609,70
18	90	Budowa obwodnicy Chojnic na drodze Nr 22	14,2	208 756,50
19	91	Budowa obwodnicy Konina na drodze Nr 25	1,8	73 991,10
20	93	Budowa Obwodnicy Biecha na drodze Nr 28	5	124 369,60
21	116	Wzmocnienie autostrady A-4 Balice - Opatkowice	16,1	148 983,70
22	117	Przebudowa mostu w Chełmnie na drodze Nr 1	1,1	86 839,40
23	118	Rozbudowa drogi Nr 1 gr. woj. kuj.-pom. - Krośnice i Łęczycza – Sierpów	10,5	29 777,20
24	120	Przebudowa drogi Nr 2 Siedlce - Terespol Siedlce – gr. woj. Lubelskiego	24,9	52 477,90

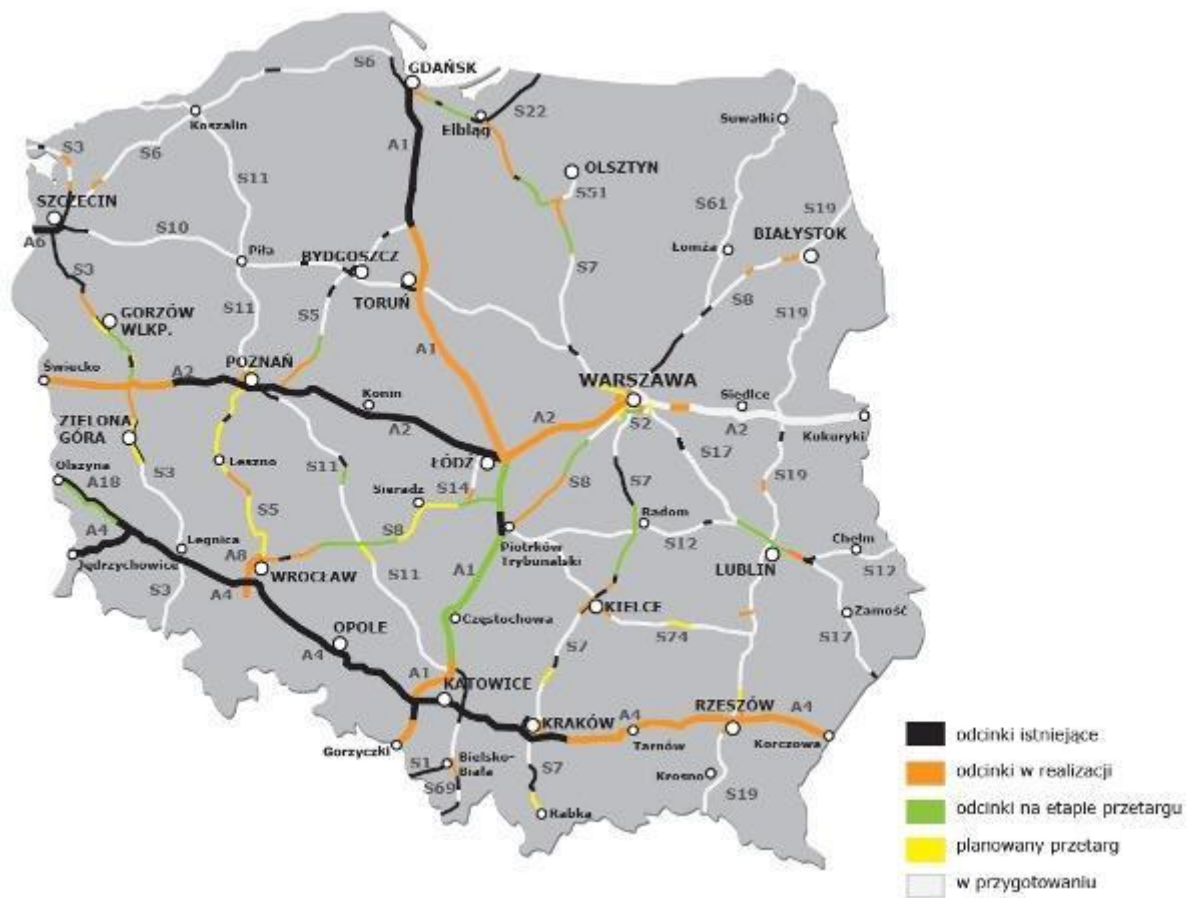
25	120	Przebudowa drogi Nr 2 Siedlce - Terespol Biała-Podlaska – Terespol	30,8	84 572,80
26	120	Przebudowa drogi Nr 2 Siedlce – Terespol na odcinku gr. woj. mazow. – pocz. obw. Białej Podlaskiej	31	64 944,00
27	122	Wzmocnienie drogi Nr 4 na odc. Targowisko-Tarnów	34,5	296 182,44
28	125	Wzmocnienie drogi Nr 7 Gdańsk - Jazowa wraz z przebudową mostu w Kiezmarku	41,6	406 096,40
29	130	Przebudowa mostu w Nagnajowie na drodze Nr 9	0,4	56 026,30
30	131	Budowa obwodnicy Piask na drodze Nr 12/ Nr 17		12 299,30
31	132	Rozbudowa drogi Nr 16 Gietrzwałd - Nagłady i Wójtowo - Barczewo (II etap)	13,3	183 241,50
32	134	Przebudowa drogi Nr 20 Żukowo – Gdynia	14,6	44 239,10
33	135	Przeście przez Starogard Gdański na drodze Nr 22	5,3	66 424,80
34	137	Rozbudowa drogi Nr 51 na odcinku Barcikowo - Spręcowo wraz z budową obwodnicy Spręcowa	7,5	74 706,00
35	138	Przebudowa drogi Nr 61 Zegrze - Serock	2,7	65 817,20
36	141	Budowa drogi S-69 Żywiec - Zwardoń odcinek D1:Laliki – Zwardoń	1,8	70 319,60
37	145	Przebudowa dr.kr nr nr 81 od m. Drogomyśl do węzła Harbutowice	10,5	98 000,00
38	147	Wzmocnienie dk. 10 na odc. Dobrzejewice – Blinno odc. I - powiat toruński	9,7	75 501,70
39	147	Rozbudowa dk 2 na odc. Łowicz – gr. woj. maz.	13,1	115 130,50
40	147	Przebudowa i wzmocnienie dk 22 na odc. gr. woj. – Chrzastowo	18,5	53 047,50
41	147	Przeście przez Czersk w ciągu dk 22, I etap	0,6	8 610,90
42	147	Wzmocnienie dk 45 w m. Winów	0,7	2 991,30
43	147	Wzmocnienie dk 46 odc. Paczków – Ścibórz	5,3	7 955,30
44	147	Przebudowa dk 94/46 na odc. obwodnicy północnej m. Opole	4,6	7 184,00
45	147	Rozbudowa drogi S – 11 Poznań - Kórnik odc. 2	9,1	252 347,52
46	147	Tymczasowy dojazd do nowego mostu przez rz. Wisłę w Puławach	14,6	36 000,00
47	147	Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 55 w m. Kwidzyń wraz z przebudową trzech skrzyżowań na ronda w m. Kwidzyń	1	20 197,80
48	147	Budowa obwodnicy Jabłonnej na dk 61	3,7	67 536,40
49	3	Budowa A-1 Pyrzowice - Maciejów -Sośnica, w. Sośnica	2,2	909 378,10
50	4	Budowa A-1 Sośnica - Gorzyczki, odc. Sośnica – Bełk	15,4	1 002 460,00
51	9	Budowa A-4 Zgorzelec – Krzyżowa	51,4	1 392 088,20
52	13	Budowa A-4 Wielicka - Szarów wraz z drogą S-7 Biezanów - Christo Botewa - Igołomska, A-4 , Wielicka-Szarów oraz Biezanów – Christo Botewa	22,6	1 240 164,00
53	33	Budowa drogi S-5 Bydgoszcz - Stryzek i Białe Błota, odc. Węzeł Stryzek – Białe Błota	10,4	423 575,00
54	44	Budowa drogi S-7 Grójec – Białostrzegi	17,8	543 660,50
55	50	Budowa dr. S-7 Myślenice – Lubień (o. Lubnia)	4	176 086,10
56	52	Budowa S-8 Radzymin-Wyszków z o. Wyszkowa	37,9	857 109,60
57	62	Budowa obwodnicy Stargardu na drodze S-10	13,5	350 000,00

58	92	Budowa obwodnicy Nowych Skalmierzyc na dk 25	7,4	135 000,00
59	94	Budowa obwodnicy Krzepic na drodze nr 43	5,7	81 749,20
60	114	Budowa obwodnicy Raciąża na dk 60	4,6	89 277,40
61	114	Budowa obwodnicy Krośniewic na dk nr 1 i 2	6,7	177 352,30
62	114	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej S-11 (1 etap)	6,1	213 489,80
63	114	Budowa obwodnicy m. Wyrzysk w ciągu S-10	7,8	176 701,00
64	115	Rozbudowa węzła Murckowska z budową dróg dojazdowych na autostradzie A-4	5,3	398 481,10
65	119	Rozbudowa dr nr 2 odc. Kutno – Łowicz	22,4	156 943,80
66	120	Przebudowa drogi Nr 2 Siedlce - Terespol Obwodnica Białej Podlaskiej	11	223 609,00
67	126	Budowa węzła Kielce Północ na drodze Nr 7 (Występa – Kielce: dk nr 73, w. Wiśniówka)	7,3	224 914,10
68	127	Wzmocnienie dk 7 Kraków-Myślenice (jezdnia lewa)	30	247 471,40
69	128	Przebudowa drogi Nr 7 Kraków – Chyżne na odc. Zabornia-Chyżne	34,6	234 579,10
70	129	Przebudowa drogi Nr 8 Białystok –Katrynka	6,4	236 792,80
71	139	Budowa wiaduktu w Legionowie na dk 61	0,8	83 017,10
72	140	Przejście przez Pisz na drodze Nr 63	2,7	71 452,70
73	141	Budowa S-69 Żywiec-Zwardoń, odc. Szare-Laliki (w tym tunel o dł. 678 m)	4,7	444 529,20
74	147	Rozbudowa drogi S - 11 Poznań - Kórnik odc. 1	5	138 652,48
75	147	Rozbudowa obwodnicy Płońska na drodze nr 7	4,7	210 200,00
76	147	Przebudowa dk nr 1 odc. Pruszcz Gdański – Pszczółki	11,1	79 783,10
77	147	Wzmocnienie dk nr 10, odc. Dobrzejewice – Blinno	36,4	206 734,90
78	147	Przebudowa ze wzmocnieniem dk 17, odc. Piaski - Łopienniki wraz z przebudową skrzyżowania w m. Piaski	17	127 859,90
79	115	Wzmocnienie dk nr 94 Mazurowice – Wrocław na odc. Wilczków – Środa Śląska	6,4	22 388,70
80	141	Budowa drogi S-69 Żywiec – Zwardoń odc.: Przybędza – Miłówka	8,5	38 476,30
81	97	Budowa obwodnicy Gostynina na dk nr 60	8,8	150 385,90
82	26	Budowa drogi S-3 Szczecin - Gorzów Wlkp. w. Klucz - w. Pyrzyce oraz Pyrzyce – w. Myślibórz	54,9	1 476 030,30
83	114	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła na dk. nr 40 (2 etapy) – etap IA i IB (od ul. Głębczyńskiej do ul. Gliwickiej)	5	167 267,70
84	114	Budowa obwodnicy Gołdapi na dk nr 65	5,6	133 396,70
85	114	Budowa obwodnicy Słupska na S-6	16,3	445 486,10
86	114	Budowa obwodnicy Mszczonowa na dk. nr 50	6,3	90 428,70
87	114	Budowa obwodnicy Kraśnika w ciągu dk nr 74	5,3	115 419,90
88	114	Budowa obwodnicy Ropczyc na dk nr 4	4,5	179 443,00
89	95	Budowa obwodnicy Lublińca na drodze nr 46	5,6	201 851,00
Razem			1 109,1	20 737 422,44

Tabela nr 1 „Zadania realizowane w ramach Programu, których realizacja została zakończona do 15 listopada 2010 roku”
(opracowanie własne)

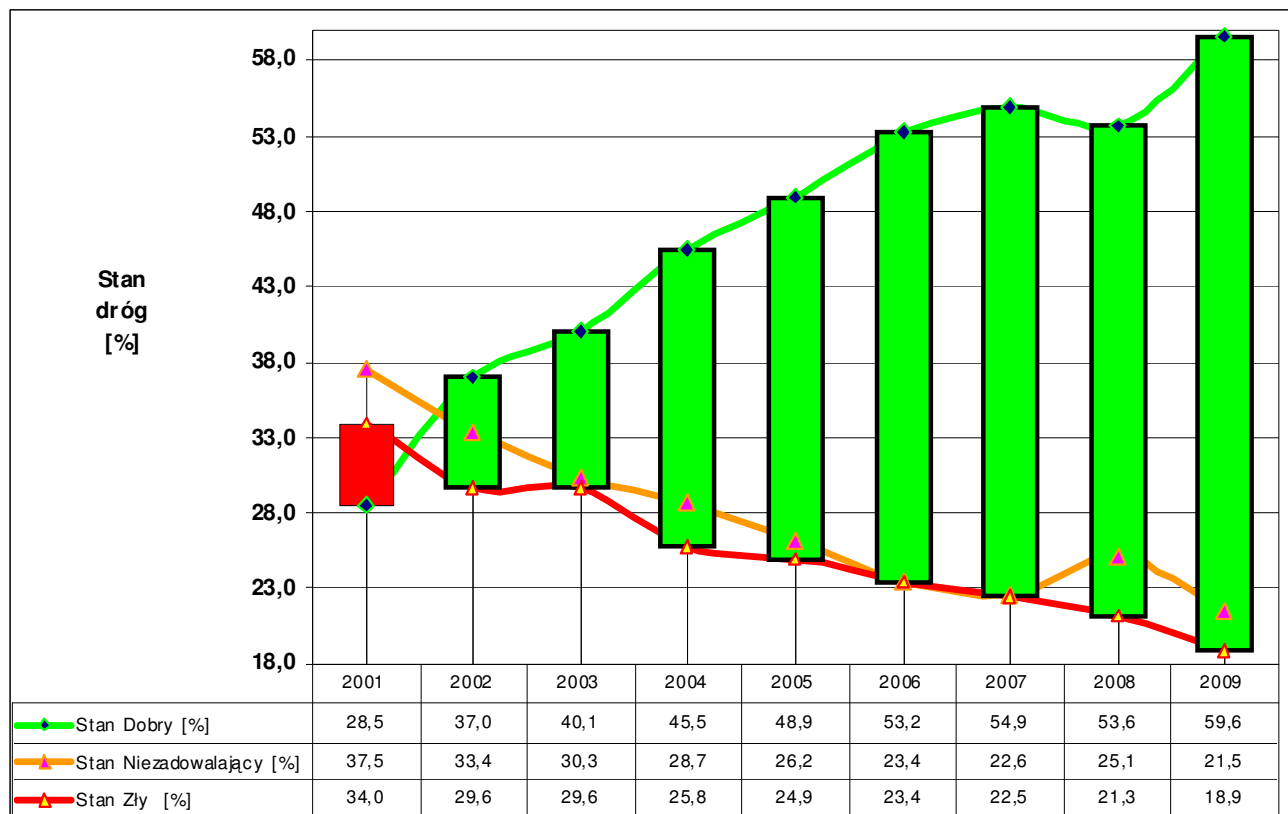
Według stanu na dzień 15 listopada 2010 r. w budowie i przebudowie jest 1400 km dróg krajowych. Trwają prace przy budowie nowych tras, w tym 735 km autostrad, 510 km dróg ekspresowych i 87 km obwodnic. W ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012” obecnie realizowana jest także przebudowa 68 km istniejącej sieci.

Na poniższej mapie przedstawiono stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad po prawie trzech latach od rozpoczęcia Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 (stan na 15 listopada 2010 r.). Mapa stanowi punkt startu niniejszego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, prezentując stopień zaawansowania podstawowej sieci dróg szybkiego ruchu.



Rysunek nr 2 „Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 - stan na 15 listopada 2010 r.” (opracowanie własne)

Efektom rozwoju i poprawy jakości sieci dróg krajowych jest zmniejszenie liczby odcinków dróg w stanie złym na korzyść odcinków w stanie dobrym, co zaprezentowano na poniższym wykresie.



Wykres nr 1 „Procentowy rozkład ocen stanu dróg krajowych w latach 2001-2009” (źródło: GDDKiA, „Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2009 roku”).

W 2002 roku nastąpiła zmiana tendencji – notowany jest wzrost długości odcinków w stanie dobrym w stosunku do długości odcinków w stanie złym, co obrazują na wykresie zielone słupki wzrostu. W 2009 roku różnica ta wyniosła już ponad 40 p.p. na korzyść stanu dobrego nawierzchni.

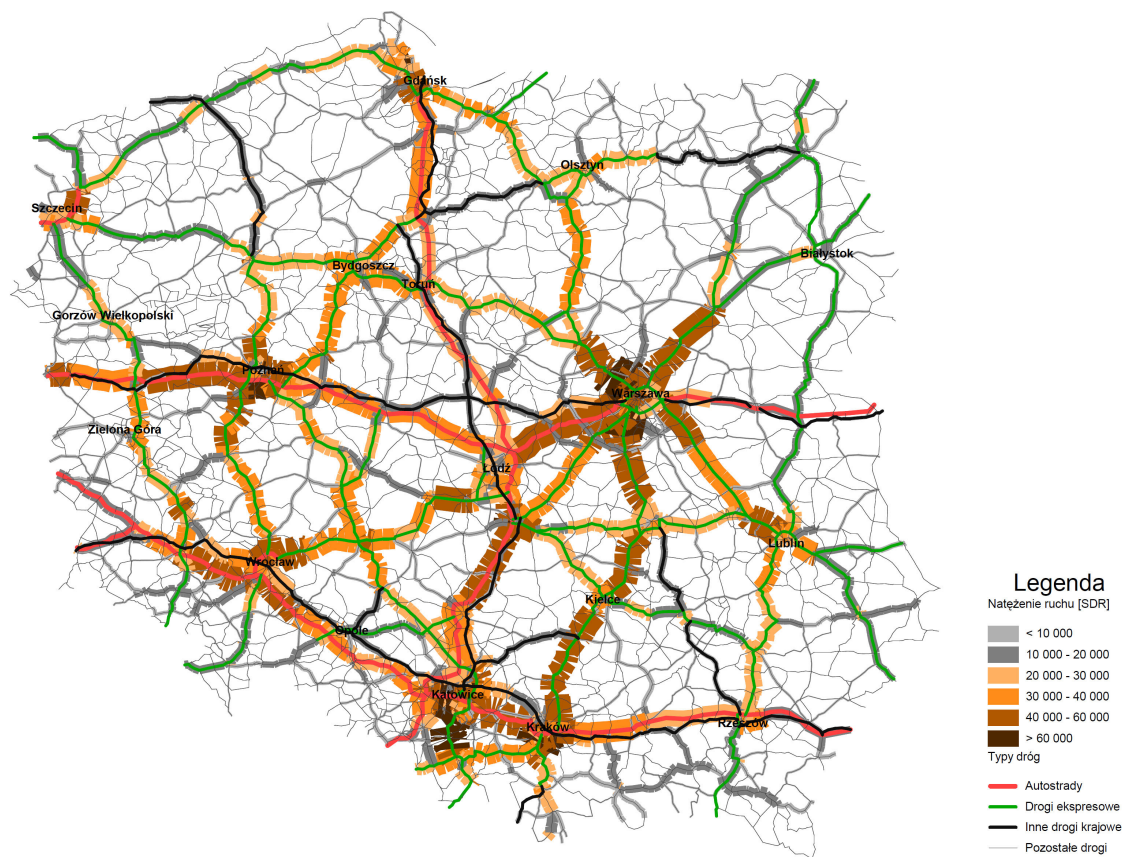
2.3 Stadia rozwojowe sieci dróg krajowych

Na ustalenie priorytetów inwestycyjnych w poszczególnych latach realizacji Programu wpływa szereg czynników. Wśród tych, które mają decydujący wpływ na określanie zadań do realizacji, można wymienić w szczególności:

- wpływ zadania na realizację celów określonych w Programie, w tym także poprawę płynności ruchu mierzoną natężeniem ruchu,
- ciągłość drogowych korytarzy transportowych,
- dostępność środków ze źródeł zewnętrznych, czyli środki z budżetu UE oraz kredytów Międzynarodowych Instytucji Finansowych (kontynuowanie współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym oraz nawiązanie współpracy z innymi podmiotami),
- konsekwencje oddziaływania na środowisko naturalne i kolizje z obszarami chronionymi.

Kolejnym krokiem jest zarezerwowanie odpowiednich środków finansowych na realizację ustalonych priorytetów rzeczowych.

Na dwóch poniższych mapach przedstawiono prognozowane natężenie ruchu na sieci dróg krajowych ogółem oraz w tranzycie. Natężenie ruchu jest jedną z podstawowych przesłanek wyboru inwestycji do realizacji.



Rysunek nr 3 „Natężenie ruchu ogółem na sieci dróg krajowych - prognoza na rok 2025” (źródło: „Studium układu dróg szybkiego ruchu w Polsce – Raport z analizy podziału funkcjonalnego sieci drogowej” wykonane w 2008 roku przez Politechnikę Warszawską oraz Instytut Badawczy Dróg i Mostów na zlecenie GDDKiA)



Rysunek 4 „Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na sieci dróg krajowych - prognoza na rok 2025” (źródło: „Studium układu dróg szybkiego ruchu w Polsce – Raport z analizy podziału funkcjonalnego sieci drogowej ” wykonane w 2008 roku przez Politechnikę Warszawską oraz Instytut Badawczy Dróg i Mostów na zlecenie GDDKiA)

Mając powyższe na uwadze, dla potrzeb określania priorytetów inwestycyjnych oraz programowania wydatków przyjęte zostały trzy perspektywy:

Do roku 2015

W tym okresie powinna zostać zakończona realizacja wszystkich kluczowych odcinków autostrad za wyjątkiem A2 na odcinku od Mińska Mazowieckiego do wschodniej granicy państwa.

Powinny zostać zakończone wszystkie prace przygotowawcze dla dróg ekspresowych ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 oraz na wybranych ciągach realizowanych w perspektywie finansowej 2015-2020. Realizacja dróg ekspresowych powinna zostać zakończona na wybranych ciągach i uruchomiona na pozostałych ciągach priorytetowych.

Powinny być realizowane najpilniejsze z punktu widzenia natężenia ruchu oraz zapewnienia bezpieczeństwa zadania obwodnicowe oraz uruchomiony proces prac przygotowawczych na zadaniach realizowanych w przyszłych perspektywach finansowych.

Powinno zostać zakończone dostosowywanie sieci dróg krajowych do przenoszenia nośności 11,5 tony/oś na głównych szlakach tranzytowych.

Powinien zostać przygotowany system wieloletnich kontraktów na utrzymanie dróg.

Powinien być kontynuowany program poprawiający bezpieczeństwo na drogach - „Drogi zaufania”.

Powinien zostać opracowany kompleksowy system zarządzania ruchem na sieci dróg krajowych.

Lata 2016-2020

Powinna zostać zakończona realizacja ostatniego odcinka autostradowego A2 Mińsk Maz. – wschodnia granica państwa.

Powinna zostać zakończona realizacja wszystkich priorytetowych ciągów ekspresowych umieszczonych w Programie. Pozostałe ciągi ekspresowe ujęte w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych* (Dz. U. z 2004 r. Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.) powinny zostać przygotowane do realizacji, a ich realizacja w miarę możliwości rozpoczęta.

Powinna być kontynuowana realizacja obejść miejscowości z największym natężeniem ruchu.

Powinien być kontynuowany program poprawiający bezpieczeństwo na drogach „Drogi zaufania”.

Powinien zostać opracowany system utrzymania sieci autostrad i dróg ekspresowych. Stan nawierzchni na drogach krajowych powinien ulegać systematycznej poprawie.

Powinien zostać wdrożony kompleksowy system utrzymania sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Po roku 2020

Zakończenie budowy sieci dróg ekspresowych.

Zakończenie realizacji wszystkich najistotniejszych zadań związanych z budową obwodnic miast na drogach krajowych. Realizacja kolejnych projektów obwodnicowych powinna następować w miarę znacznego wzrostu natężenia ruchu na drogach krajowych przebiegających w granicach miejscowości.

Osiągnięcie i utrzymanie wysokiego poziomu jakości dróg krajowych.

Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych.

3. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury drogowej oraz potrzeby rozwojowe opracowano Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Niniejszy dokument określa cele i priorytety inwestycyjne realizowane w całym okresie programowania.

Okres realizacji Programu zaplanowano na 5 lat, natomiast okres programowania rzeczowego i finansowego obejmuje okres 3 lat (2011-2013). Z tego powodu Program zawiera szczegółową listę zadań inwestycyjnych, których realizacja zostanie rozpoczęta do 2013 r. (załącznik nr 1) oraz określa wielkość środków przeznaczonych w Krajowym Funduszu Drogowym oraz budżecie państwa na ten cel.

Na realizację zadań inwestycyjnych, których budowa rozpocznie się do 2013 r. przewidziano w Krajowym Funduszu Drogowym kwotę 82,8 mld zł począwszy od 2010 roku.

W przypadku wyższego od zakładanego tempa wzrostu gospodarczego oraz w sytuacji kiedy deficyt strukturalny będzie malał w tempie szybszym niż zakładano będzie możliwe zaangażowanie środków na realizację Programu przewyższające wskazany limit finansowy 82,8 mld zł.

Powyższa wartość może również ulec zmianie na skutek kolejnych rozstrzygnięć przetargów (spodziewane oszczędności przetargowe) czy zlecenia robót dodatkowych (wynikających z obiektywnych okoliczności), a także innych czynników, które decydują o ostatecznym kształcie inwestycji i jej funkcjonalności w ramach sieci dróg krajowych.

W Załączniku nr 1a do Programu wskazano również listę zadań priorytetowych, których realizacja może być rozpoczęta do 2013 roku. Realizacja tych zadań może być uruchamiana w wyniku uzyskania oszczędności, na skutek kolejnych rozstrzygnięć przetargów, ostatecznego rozliczenia i zamknięcia finansowania inwestycji oddawanych do użytku lub w wyniku decyzji Rady Ministrów akceptującej przekroczenie ustalonego limitu 82,8 mld zł. Maksymalna spodziewana kwota oszczędności z ww. tytułów może wynieść ok. 3,3 mld zł.

W 2012 roku przeprowadzona zostanie aktualizacja Programu, która będzie miała na celu określenie szczegółowej listy zadań oraz środków niezbędnych na realizację Programu do 2015 roku. W ramach tej listy przewiduje się wskazanie do realizacji także zadań polegających na budowie obejść miejscowości, w granicach których przebiegają drogi krajowe o największym natężeniu ruchu. Kryteria wyboru zadań do realizacji określa załącznik nr 3.

W związku z powyższym wskazane w Programie zapotrzebowanie na środki finansowe będzie co roku zapewniane w planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego oraz

kolejnych ustawach budżetowych – szczegółowy poziom zapotrzebowania z poszczególnych źródeł wskazano w tabelach nr 2-4.

Jedynie zarezerwowanie środków finansowych w pełnej wysokości w kolejnych ustawach budżetowych oraz w rocznych planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego gwarantuje realizację Programu w zakładanym zakresie.

Szczegółowy Program zawierający listę zadań wraz z zadaniami służącymi realizacji jego podstawowych celów, zawierają załączniki do niniejszego dokumentu:

W Załączniku nr 1 przedstawiono listę wszystkich zadań inwestycyjnych wraz ze wskazaniem wielkości przewidywanych nakładów, które realizowane będą w systemie tradycyjnym a ich realizacja zostanie rozpoczęta przed rokiem 2013.

W Załączniku nr 1a przedstawiono listę zadań priorytetowych, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku.

W Załączniku nr 2 przedstawiono listę zadań, których realizacja przewidywana jest do rozpoczęcia po roku 2013.

W Załączniku nr 3 przedstawiono kryteria wyboru do realizacji zadań, polegających na budowie obejść miejscowości.

3.1 Główne założenia opracowanej Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 -2015

Prognoza opracowana została na podstawie *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku, jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.)* w celu uzyskania odpowiedzi na dwa podstawowe pytania:

1. Czy należy realizować Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015?
2. Jeśli tak – w jaki sposób?

W ramach oceny strategicznej przeprowadzono analizy oddziaływania na poszczególne elementy środowiska zarówno dla wariantu polegającego na realizacji zadań ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015, jak i dla wariantu zakładającego zaniechanie realizacji Programu.

Stwierdzono, że główną korzyścią realizacji Programu jest odciążenie istniejącej sieci dróg, która już w chwili obecnej powoduje ogromne zagrożenia zarówno dla człowieka, jak i przyrody ożywionej, a zagrożenia te będą się tylko nasilać w czasie, wraz ze wzrostem natężenia ruchu, który jest nieunikniony.

Biorąc pod uwagę fakt braku możliwości wystarczającego zabezpieczenia istniejących ciągów drogowych przed ich znaczącym negatywnym wpływem zarówno na ludzi, jak i na przyrodę ożywioną, stwierdzono, że jedyną możliwością zniwelowania negatywnego oddziaływania jest wyprowadzenie ruchu poza tereny zabudowane.

Również w odniesieniu do przyrody ożywionej odciążenie dróg istniejących przyczyni się znacząco do zminimalizowania ich oddziaływania, przede wszystkim na korytarze ekologiczne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz na poziomie strategicznym, nie stwierdzono żadnego korytarza drogowego, który byłby jako całość nieakceptowany pod względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary sieci Natura 2000. W odniesieniu do niemal wszystkich korytarzy obecnie studiowanych na etapie projektowym można będzie uniknąć kolizji, choć zidentyfikowano również takie korytarze, w odniesieniu do których kolizji uniknąć się nie da – przykładem może tu być południowy odcinek drogi ekspresowej S19, który z racji istnienia punktu węzłowego (niezmiennego) na granicy państwa w Barwinku, nie jest w stanie uniknąć kolizji z obszarami Natura 2000.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, w Prognozie przeanalizowano możliwości wariantowania korytarzy – zarówno biorąc pod uwagę uwarunkowania przestrzenne, jak również lokalizację niezmiennych punktów węzłowych.

W odniesieniu do inwestycji posiadających decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdzono znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000 pięciu zadań ujętych w Programie:

- Autostrady A8 Autostradowej Obwodnicy Wrocławia,
- Autostrady A18 Olszyna – Golnice,
- Drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów Wielkopolski,
- Drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy,
- Mostu przez Wisłę koło Kwidzyna w ciągu drogi krajowej nr 90.

W odniesieniu do dwóch z ww. inwestycji nie wnioskowano o zmianę lokalizacji, ze względu na fakt, że są to inwestycje obecnie już realizowane – dotyczy to autostrady A8 Autostradowej Obwodnicy Wrocławia oraz drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin – Gorzów Wielkopolski.

W odniesieniu do dwóch kolejnych inwestycji nie wnioskowano o zmianę lokalizacji ze względu na brak wariantów alternatywnych. Dotyczy to autostrady A18 Olszyna – Golnice (ze względu na fakt, że inwestycja ta polega na dobudowie II jezdni do jezdni już istniejącej) oraz przeprawy mostowej przez Wisłę koło Kwidzyna (ze względu na fakt, że do realizacji został wybrany wariant stosunkowo najmniej oddziałujący na obszar Natura 2000). Realizacja tych dwóch inwestycji wiąże się z wykonaniem kompensacji przyrodniczej, a konieczność realizacji przedmiotowych inwestycji uzasadnia wymóg nadrzędnego interesu publicznego.

W odniesieniu do drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy wykazano istnienie wariantów alternatywnych, stąd nie jest możliwa realizacja przedmiotowej drogi w wybranym wariantcie. W związku z powyższym sformułowano wniosek o konieczności wytrasowania wariantu, który nie będzie kolidować z obszarem Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce.

Analizy wariantowej na poziomie korytarzowym dokonano w odniesieniu do tych przedsięwzięć, dla których stwierdzono prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 (rozumianego jako oddziaływanie na przedmioty ochrony bądź jego integralność). W odniesieniu do jednego zadania (drogi ekspresowej S19 Lutoryż – Barwinek) stwierdzono pewność wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 Jasiołka. W odniesieniu do innych zadań, dla których występuje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania wskazano konieczność i określono rodzaj działań minimalizujących. Oceniono, że zastosowanie działań minimalizujących w odpowiednim zakresie, uszczegółowionym po weryfikacji terenowej, zapewni skuteczne ograniczenie oddziaływania do poziomu nieznaczącego.

W związku z faktem, że w odniesieniu do ciągu drogi ekspresowej S19 stwierdzono dużą konfliktowość z obszarami Natura 2000 (w tym znaczące negatywne oddziaływanie na odcinku Lutoryż – Barwinek), z drugiej zaś strony prace projektowe nie są jeszcze znacznie zaawansowane na większości odcinków (wskazaną trasę należy traktować wstępnie) stwierdzono, że ostateczna lokalizacja drogi i parametry poszczególnych odcinków powinny

zostać ustalone po przeprowadzeniu poszerzonej oceny oddziaływania na środowisko dla całego odcinka tej drogi od Kuźnicy do Barwinka.

Realizacja Programu jako całości nie wpłynie znacząco na obszary Natura 2000, choć nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w ocenie strategicznej stwierdzono, że Program powinien zostać zrealizowany.

Poszczególne zadania ujęte w Programie należy realizować w sposób jak najmniej szkodzący środowisku – sposób ten musi każdorazowo być wnikliwie przeanalizowany na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko, z uwzględnieniem zaleceń wynikających z oceny strategicznej.

W związku z postanowieniami i celami określonymi w dokumentach strategicznych wyższego szczebla, w Prognozie nie analizowano wariantu polegającego na rozwoju innych gałęzi transportu (kolejowego, lotniczego itd.). Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015, jakkolwiek jest dokumentem strategicznym, jest jedynie dokumentem wykonawczym, który nie kreuje ogólnej polityki rozwoju transportu w Polsce.

3.2 Cele

Głównym celem wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Z punktu widzenia transportu najistotniejsza jest spójność terytorialna oznaczająca integrację systemów transportowych państw członkowskich. Stworzenie europejskiego systemu transportowego jest warunkiem pełnego czerpania przez obywateli i przedsiębiorców z korzyści wynikających z ustanowienia przestrzeni gospodarczej bez granic wewnętrznych. Integracja systemów transportowych państw członkowskich realizowana jest przez rozwój transeuropejskich sieci TEN-T utworzonych z najważniejszych ciągów komunikacyjnych krajowych sieci transportowych.

Drogowa Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T obejmuje w Polsce 4 816 km dróg. Są to główne szlaki drogowe w kraju, na których występuje największe obciążenie ruchem tranzytowym. Dlatego też w latach 2011-2015 planuje się przygotowanie i realizację najważniejszych inwestycji drogowych w następujących ciągach:

Korytarz I: Budzisko – Warszawa: przygotowanie do realizacji priorytetowego ciągu ekspresowego S61 (zgodnie z nowym przebiegiem trasy Via Baltica określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 187, poz. 1446).

Korytarz II: Świecko – Kukuryki: zakończenie realizacji ciągu autostrady A2 na odcinku Świecko – Mińsk Mazowiecki, rozpoczęcie w miarę możliwości budowy odcinka Mińsk Mazowiecki – wschodnia granica państwa.

Korytarz III: Olszyna/Zgorzelec – Korczowa: zakończenie realizacji całego ciągu autostrady A4 na terytorium Polski.

Korytarz VI: Gdynia/Gdańsk – Cieszyn/Gorzyczki/Zwardoń: zakończenie realizacji całego ciągu autostrady A1 na terytorium Polski.

Planowane pozostałe cele w zakresie rozwoju dróg krajowych w perspektywie do roku 2013:

- Stworzenie sieci autostrad o łącznej długości ok. 810,4 km (łącznie z odcinkami budowanymi w systemie koncesyjnym/Partnerstwa Publiczno Prywatnego – 168,3 km),
- Stworzenie sieci dróg ekspresowych o łącznej długości 782,5 km,
- Budowa 26 obwodnic drogowych miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego z zachowaniem dbałości o ochronę obwodnic przed nową zabudową. Łączna długość obwodnic 203 km,
- Przebudowa odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu w ramach programu „Drogi Zaufania”,
- Poprawa stanu nawierzchni na drogach krajowych tak, aby w roku 2012 66% sieci dróg krajowych było w stanie dobrym, a 34% w stanie niezadawalającym i złym.

Inwestycje ujęte w Programie realizowane będą z uwzględnieniem nadrzędnego celu jakim jest poprawa warunków życia człowieka oraz minimalizowanie negatywnego wpływu na środowisko naturalne, w tym zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych i szlaków migracyjnych zwierząt, a także na obszary chronione poprzez zachowanie siedlisk roślin i zwierząt gatunków chronionych, siedlisk przyrodniczych na podstawie *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.)* oraz aktów prawa międzynarodowego, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, m.in. Konwencji Berneńskiej, Konwencji Bońskiej oraz Konwencji Ramsarskiej.

3.3 Priorytety inwestycyjne do roku 2015

W obszarze inwestycji drogowych zadaniami priorytetowymi są połączenia pomiędzy najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi kraju, generującymi największy popyt transportowy.

Autostrady:

- Autostrada A1 – zakończenie budowy na całym przebiegu,
- Autostrada A2 – zakończenie budowy na odcinku Świecko – Mińsk Mazowiecki, rozpoczęcie w miarę możliwości budowy odcinka Mińsk Mazowiecki – wschodnia granica państwa,
- Autostrada A4/A18 – zakończenie budowy na całym przebiegu,
- Autostrada A8 – zakończenie budowy na całym przebiegu.

Drogi ekspresowe:

- Droga ekspresowa S1,
- Droga ekspresowa S2,
- Droga ekspresowa S3,
- Droga ekspresowa S5,
- Droga ekspresowa S7,
- Droga ekspresowa S8,
- Droga ekspresowa S17,
- Droga ekspresowa S19,
- Droga ekspresowa S69.

3.4 Realizacja

Realizacja wyżej określonych priorytetów nastąpi w trzech systemach:

System koncesyjny/partnerstwo publiczno - prywatne

W tym modelu realizacji inwestycji inwestorem będzie spółka, z którą Minister Infrastruktury zawiera umowę o budowę i eksploatację autostrady płatnej na podstawie *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.)*. Oprócz ustawy o autostradach płatnych możliwe jest również wykorzystanie procedur przetargowych przewidzianych w ustawach: Prawo zamówień publicznych, o koncesjach na roboty budowlane lub usługi, o partnerstwie publiczno - prywatnym. Finansowanie budowy autostrady płatnej zapewnia spółka. Projekty te nie są ujmowane w niniejszym Programie, finansowanie budowy tych projektów nie obciąża limitów środków zarezerwowanych na zadania drogowe w poszczególnych latach.

W systemie PPP realizowane będą następujące odcinki autostrad płatnych:

1. Autostrada A1 na odcinku Nowe Marzy – Toruń (62,4 km) budowana przez spółkę GTC S.A. Umowa o budowę i eksploatację autostrady płatnej została zawarta w dniu 30 września 2008 r. Oddanie do ruchu tego odcinka planowane jest na 2011 rok.
2. Autostrada A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl (105,9 km). Umowa o budowę i eksploatację autostrady płatnej została zawarta w dniu 29 czerwca 2009 r. Oddanie do ruchu tego odcinka planowane jest na 2012 rok.
3. Autostrada A1 na odcinku Tuszyn – Pyrzowice (138,9 km) – analiza systemu realizacji.
4. Autostrada A2 na odcinku Warszawa – granica państwa – analiza systemu realizacji

System tradycyjny - realizacja przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Zgodnie z art. 18 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.)* Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pełni funkcję zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w tym zakresie. Ponadto GDDKiA jest także głównym beneficjentem Krajowego Funduszu Drogowego. Finansowanie zadań drogowych realizowanych przez GDDKiA zostanie w latach realizacji Programu zapewnione przez Krajowy Fundusz Drogowy i budżet państwa.

System tradycyjny – realizacja przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia

Zgodnie z *ustawą z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. z 2007 r. Nr 23 poz. 136 z późn. zm.)* inwestorem realizującym zadania drogowe może być drogową spółką specjalnego przeznaczenia. Spółka powoływana jest przez ministra właściwego do spraw transportu. Finansowanie budowy przedsięwzięcia powierzonego spółce może być zapewnione z Krajowego Funduszu Drogowego oraz z budżetu państwa.

Minister Infrastruktury rozważa powołanie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia do realizacji zadania *Budowa drogi ekspresowej S19 na całym przebiegu za wyjątkiem odcinka Stobierna – węzeł Rzeszów Wschód.*

Drogowe spółki specjalnego przeznaczenia podlegać będą analizie GUS z punktu widzenia zasad UE określonych w Europejskim Systemie Rachunków Narodowych i Regionalnych ESA'95 w kontekście kwalifikacji sektorowej tych jednostek i wpływu transakcji przez nie dokonywanych na poziom długu i deficytu sektora instytucji rządowych i samorządowych.

Program realizowany będzie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz drogową spółkę specjalnego przeznaczenia. Nadzór nad tymi instytucjami sprawowany będzie przez ministra właściwego do spraw transportu.

3.5 Efekty realizacji Programu

Możliwy efekt realizacji Programu na koniec 2013 roku

Ilość kilometrów autostrad oddana do ruchu 810,4 km (w tym w systemie koncesyjnym/PPP 168,3 km)

Ilość kilometrów dróg ekspresowych oddana do ruchu 782,5 km

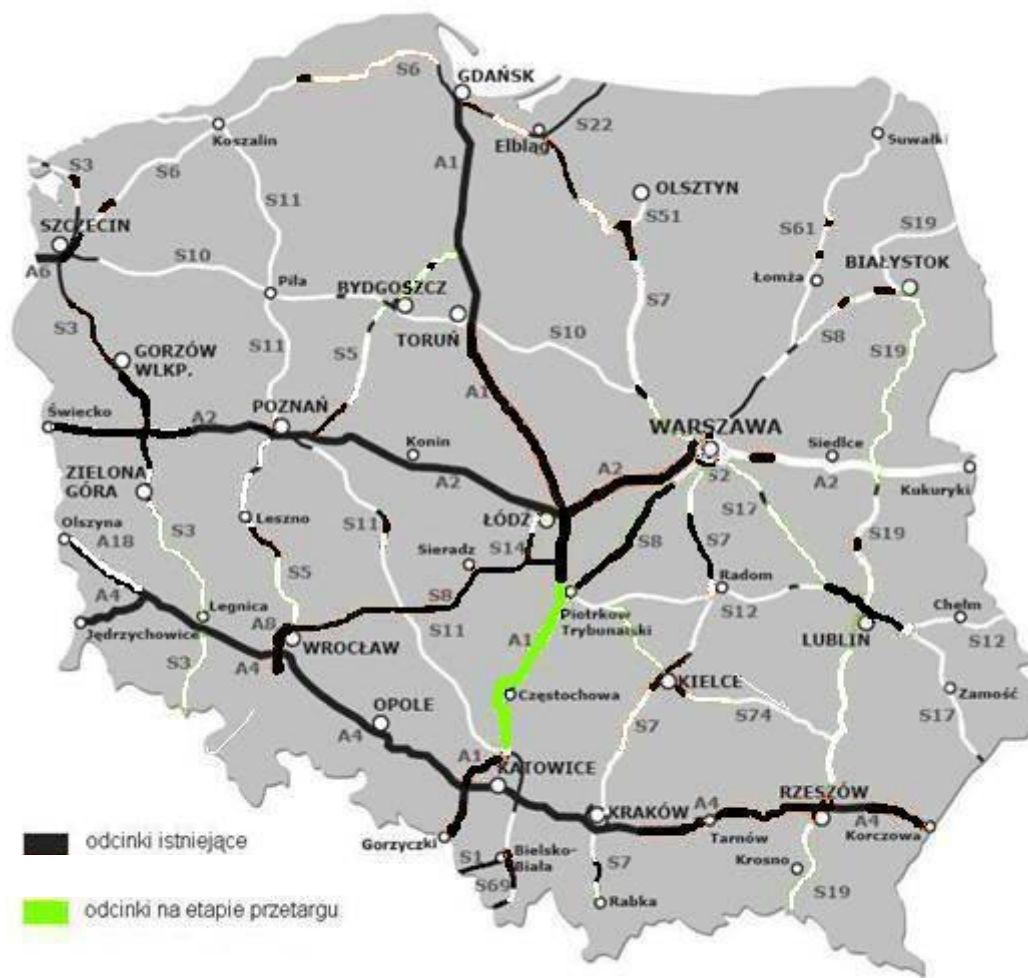
Ilość obwodnic oddanych do ruchu / ilość kilometrów oddanych obwodnic 26 szt./ 203 km

Ilość kilometrów dróg krajowych wzmocnionych i przebudowanych 244,1 km

Ilość dróg w stanie dobrym – 66% oraz w stanie niezadowolającym i złym – 34%

Ilość ofiar na drogach krajowych – zmniejszenie w stosunku do roku 2009 o 25%.

Poniższa mapa prezentuje stan realizacji Programu na koniec 2013 roku.



Rysunek nr 5 „Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad - stan na 31 grudnia 2013 r.” (opracowanie własne)

Perspektywa zmiany

W 2012 roku przeprowadzona zostanie aktualizacja Programu, która będzie miała na celu podsumowanie realizacji Programu w latach 2011-12 oraz określenie szczegółowej listy zadań oraz środków niezbędnych na realizację Programu do 2015 roku, m.in. w kontekście przyznania nowych środków z budżetu UE w ramach kolejnej perspektywy finansowej.

3.6 Finansowanie Programu w latach 2011-2013

Niniejszy dokument określa wielkość środków przeznaczonych na realizację zadań inwestycyjnych ujętych w Załączniku nr 1. Są to zadania, które są w trakcie realizacji lub których realizacja rozpocznie się do 2013 r.

Na realizację zadań inwestycyjnych, których budowa rozpocznie się do 2013 r. przewidziano w Krajowym Funduszu Drogowym kwotę 82,8 mld zł liczoną począwszy od 2010 roku.

W przypadku wyższego od zakładanego tempa wzrostu gospodarczego oraz w sytuacji kiedy deficyt strukturalny będzie malał w tempie szybszym niż zakładano będzie możliwe zaangażowanie środków na realizację Programu przewyższające wskazany limit finansowy 82,8 mld zł.

Łączna wartość wydatków Programu w latach 2011-2013 wynosi 72 430 378,82 tys. zł. W ramach tej kwoty 63 335 954,82 tys. zł pochodzić będzie z Krajowego Funduszu Drogowego i przeznaczone będzie na finansowanie wydatków zawartych w tytułach inwestycyjnych oraz zadań na drogach krajowych zniszczonych na skutek powodzi. Pozostałe środki w kwocie 9 094 424,00 tys. zł pochodzić będą z budżetu państwa i sfinansują prace przygotowawcze, utrzymanie, zarządzanie oraz remonty sieci dróg krajowych.

Wartość wydatków w latach 2011 – 2013 może ulec zmianie na skutek kolejnych rozstrzygnięć przetargów (spodziewane oszczędności przetargowe) czy zlecenia robót dodatkowych (wynikających z obiektywnych okoliczności).

Przed podjęciem działań dokonywanych w ramach realizacji Programu, w tym przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w wyniku których może nastąpić przekroczenie kwoty 82,8 mld zł przyjętej jako limit wydatków KFD na realizację zadań ujętych w Załączniku nr 1 liczony od początku 2010 r., konieczne jest uzyskanie akceptacji Rady Ministrów. Wskazana akceptacja oznaczać będzie przyznanie dodatkowych środków na realizację konkretnych zadań z listy zadań priorytetowych, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku zawartej w Załączniku nr 1a.

Zadania z Załącznika 1a mogą wejść w fazę realizacji również w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz oszczędności powstałych na skutek rozliczania zadań oddanych do ruchu, które zostały ujęte w Załączniku nr 1.

Powyższe zmiany zadań pomiędzy załącznikami nie będą powodować konieczności zmiany Programu. Jednakże z uwagi na fakt, że mogą się wiązać z innym rozkładem wydatków w latach wymagają każdorazowo uzgodnienia z Ministrem Finansów.

W 2012 r. zostanie przeprowadzona aktualizacja Programu mająca na celu określenie środków przeznaczonych na jego realizację do 2015 r. oraz przypisanie do przedmiotowych środków zakresu rzeczowego.

Realizacja Programu jest możliwa pod warunkiem zapewnienia pełnego finansowania w każdym roku realizacji Programu. Zapewnienie finansowania musi następować także w ujęciu wieloletnim z uwagi na zobowiązania wynikające z umów zawartych z wykonawcami oraz przyszłe zobowiązania KFD (spłata zaciągniętych kredytów i pożyczek, wykup wyemitowanych obligacji).

Zadania ujęte w Programie finansowane będą z dwóch podstawowych źródeł:

1. Budżet państwa

Z budżetu państwa finansowane będą wydatki o charakterze bieżącym: prace przygotowawcze, zarządzanie drogami krajowymi, utrzymanie bieżące, remonty dróg krajowych oraz wydatki majątkowe: inwestycje kubaturowe i zakupy dóbr gotowych

Źródłem finansowania tych wydatków są m.in. planowane wpływy z akcyzy od paliw silnikowych w odpowiedniej proporcji dzielone pomiędzy drogi i koleje zgodnie z *ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r., Nr 267, poz. 2251 z późn. zm.)* oraz środki przeznaczone na współfinansowanie zadań finansowanych z udziałem środków UE.

Zapewnienie w budżecie państwa dodatkowych środków na prace przygotowawcze w odpowiedniej wysokości w poszczególnych latach jest kluczowe dla dalszej realizacji inwestycji drogowych.

2. Krajowy Fundusz Drogowy

Wszystkie zadania inwestycyjne, za wyjątkiem inwestycji kubaturowych, finansowane będą z Krajowego Funduszu Drogowego ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego. Wydatki realizowane będą na podstawie corocznego planu finansowego KFD, spójnego z niniejszym Programem.

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 (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.)*. Opłata paliwowa jest również podstawą do zaciągania kredytów i pożyczek oraz emitowania obligacji, a także spłaty tego długu. Ponadto począwszy od 1 lipca 2011 r. do katalogu stałych źródeł zasilających KFD dołączą wpływy z opłaty elektronicznej, pobierane zgodnie z

ustawą o drogach publicznych zarówno z sieci autostrad i dróg ekspresowych jak i części dróg krajowych określonych w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów.

Do KFD wpływać będą również środki z budżetu UE z nowej oraz starej perspektywy finansowej UE, w formie refundacji z tytułu wydatków poniesionych na realizację zadań określonych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej (PORPW) oraz zadań realizowanych z udziałem środków Funduszu Spójności w ramach perspektywy UE 2004-2006. Przy czym kwoty refundacji poniesionych wydatków z tytułu finansowania inwestycji realizowanych z udziałem Funduszu Spójności w ramach perspektywy UE 2004–2006 będą bezpośrednio przekazywane do KFD z rachunków projektów. Natomiast środki z POIiŚ oraz PORPW będą stanowić zasilenie KFD w wielkości równoważnej kwocie refundacji, która wpłynie do budżetu środków europejskich w wyniku realizacji projektów drogowych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Środki te mogą zostać przekazane do KFD także w formie zaliczkowej.

Zasileniem KFD mogą być też środki z Funduszu Solidarności. Fundusz Solidarności Unii Europejskiej (FSUE), który utworzono, aby umożliwić reagowanie na klęski żywiołowe, jest wyrazem europejskiej solidarności w stosunku do mieszkańców obszarów dotkniętych klęskami. Polska postanowiła skorzystać z Funduszu po powodzi w maju i czerwcu 2010 r. We wniosku do Komisji Europejskiej o środki na likwidację skutków powodziowych resort infrastruktury zgłosił zapotrzebowanie na kwotę 902,3 mln zł.

Poniżej, w formie tabelarycznej, przedstawiono źródła finansowania Programu wraz z niezbędnym limitem finansowania Programu (ogólnym oraz w poszczególnych latach realizacji).

FINANSOWANIE PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH do 2013 roku

w tys. zł

Źródło finansowania	Planowane wykonanie 2008-2010	2011	2012	2013	Nakłady w latach 2011 – 2013
budżet państwa	22 501 395,07	2 994 424,00	3 000 000,00	3 100 000,00	9 094 424,00
KFD	28 856 289,46	30 963 403,68	23 188 792,89	9 183 758,26	63 335 954,82
RAZEM	51 357 684,53	33 957 827,68	26 188 792,89	12 283 758,26	72 430 378,82

Tabela nr 2 „Finansowanie Programu Budowy Dróg Krajowych do 2013” (opracowanie własne)

ŚRODKI STANOWIĄCE ZASILENIE KRAJOWEGO FUNDUSZU DROGOWEGO Z TYTUŁU REALIZACJI PROJEKTÓW FINANSOWANYCH Z BUDŻETU UE

w tys. zł

Wyszczególnienie	Planowane wykonanie 2008-2010	2011	2012	2013	Nakłady w latach 2011 – 2013
perspektywa 2004-2006	2 551 733,11	392 747,40	192 197,40	264 470,30	849 415,10
POIŚ	7 994 516,80	13 791 219,24	13 614 721,15	6 573 780,52	33 979 720,91
PO RPW	98 863,00	397 772,34	232 656,45	171 984,01	802 412,80
RAZEM	10 645 112,91	14 581 738,98	14 039 575,00	7 010 234,83	35 631 548,80

Tabela nr 3 „Środki stanowiące zasilenie Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu realizacji projektów współfinansowanych z budżetu UE” (opracowanie własne)

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH do 2013 roku

w tys. zł

Źródło finansowania	Planowane wykonanie 2008-2010	2011	2012	2013	Nakłady w latach 2011 – 2013
środki krajowe, w tym budżet państwa	40 712 571,62	19 376 088,70	12 149 217,89	5 273 523,43	36 798 830,02
środki europejskie	10 645 112,91	14 581 738,98	14 039 575,00	7 010 234,83	35 631 548,80
RAZEM	51 357 684,53	33 957 827,68	26 188 792,89	12 283 758,26	72 430 378,82

Tabela nr 4 „Źródła finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych do 2013” (opracowanie własne)

Prezentowane poziomy refundacji w kolejnych latach oszacowane zostały przy aktualnych uwarunkowaniach formalno-prawnych, a zatem przy założeniu podpisywania umów o dofinansowanie w ramach dostępnej alokacji w poszczególnych działaniach, niepołączonych działaniach 6.1 i 6.2 w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, oraz braku ostatecznej decyzji o przyznaniu dla projektów drogowych dodatkowych środków z budżetu UE.

W przypadku podjęcia odmiennych wiążących decyzji wskazany powyżej poziom refundacji może zostać powiększony. Podejmowane w tej sprawie decyzje nie będą powodowały konieczności zmiany niniejszego Programu, a jedynie wskazania właściwych poziomów wydatków oraz pozyskiwanych refundacji ze środków UE w kolejnych planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego, a w przypadku konieczności wydatkowania środków na prace przygotowawcze również w budżecie państwa.

3.7 Wpływ Programu na deficyt i dług sektora finansów publicznych

Stan obecny

Stosownie do zapisów ustawy *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* - KFD jest rachunkiem przepływowym ulokowanym w Banku Gospodarstwa Krajowego. Podstawowymi źródłami zasilania są:

- opłata paliwowa – para podatek wpływający bezpośrednio do KFD z pominięciem budżetu państwa,
- kredyty międzynarodowych instytucji finansowych zaciągane przez BGK oraz obligacje emitowane przez BGK pod przyszłe wpływy z opłaty paliwowej;
- opłata za korzystanie z dróg tzw. „winieta” – danina publiczna wpływająca bezpośrednio do KFD,
- refundacje z budżetu UE,
- opłata za przejazd autostradami płatnymi tzw. „myto” – opłata zależna od przejechanych kilometrów zbierana z poszczególnych odcinków autostrad płatnych.

Na przykładzie planu finansowego KFD na 2010 rok można stwierdzić, że wpływy ze źródeł para podatkowych stanowią ok. 10 procent wszystkich wpływów i jednocześnie wydatków KFD.

Przeznaczenie środków KFD określone jest w drodze corocznego planu finansowego przygotowywanego przez BGK na podstawie informacji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz Ministra Infrastruktury. Plan finansowy KFD uzgadniany jest przez Ministra Infrastruktury, Ministra Finansów oraz opiniowany jest przez Ministra Rozwoju Regionalnego.

BGK zajmuje się wyłącznie obsługą finansowo-księgową KFD. Ponadto, BGK w swoim imieniu zaciąga dług na rzecz KFD, który spłacany jest z wpływów KFD i objęty jest gwarancją Skarbu Państwa.

Z uwagi na powyższe, zgodnie z metodologią krajową wydatki KFD są klasyfikowane poza sektorem finansów publicznych, natomiast zgodnie z metodologią UE – ESA'95 wydatki te stanowią część sektora instytucji rządowych i samorządowych.

Kierunki zmian

Wprowadzenie do KFD nowej opłaty od samochodów ciężarowych zależnej od przejechanych kilometrów

Zgodnie z przyjętymi w 2008 roku zmianami do ustawy *o drogach publicznych*, system czasowych opłat za korzystanie z dróg (tzw. system winietowy) zostanie zastąpiony systemem opłaty za przejazd pobieranej w systemie elektronicznym (tzw. opłata elektroniczna) z dniem 1 lipca 2011 r. Opłata elektroniczna stanowi opłatę zależną od ilości przejechanych kilometrów. Jest to zgodne z wyznaczonym przez Komisję Europejską kierunkiem zmian w celu pełniejszego wdrożenia zasady „użytkownik płaci”.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz przyjętymi przez resort infrastruktury założeniami systemu, opłata elektroniczna zostanie wprowadzona za przejazd wszystkimi odcinkami autostrad oraz dróg ekspresowych, jak też wybranymi odcinkami dróg krajowych wskazanymi w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wdraża krajowy system poboru opłat, który obejmować będzie pobór opłat manualnych na autostradach płatnych oraz pobór opłaty elektronicznej od pojazdów ciężarowych. Koszty budowy i eksploatacji systemu nie wchodzi w zakres Programu. Stanowią oddzielne zadanie statutowe GDDKiA finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego.

W związku z proponowanym Programem, w latach 2013 – 2015 może być konieczne zaciągnięcie dalszych kredytów/emisja obligacji w celu sfinansowania wydatków inwestycyjnych oraz spłaty wcześniej wyemitowanych obligacji. Podstawą dla spłaty tego długu mogą stać się wpływy z opłaty elektronicznej.

Zgodnie z przyjętymi planami od momentu, w którym wpływy z opłaty elektronicznej łącznie z innymi wpływami nie mającymi znamion para podatku przekroczą połowę wydatków Funduszu możliwe będzie zbudowanie struktury źródeł finansowania KFD w taki sposób, aby zobowiązania Funduszu nie obciążały sektora finansów publicznych.

Dla powyższej koncepcji przygotowane zostaną analizy określające wpływ na sektor instytucji rządowych i samorządowych z uwzględnieniem strony kosztowej nowej struktury instytucjonalnej KFD.

Rola finansowania dłużnego

W celu sfinansowania Programu Bank Gospodarstwa Krajowego zaciąga kredyty inwestycyjne oraz emituje obligacje. Kredyty inwestycyjne zaciągane przede wszystkim w Europejskim Banku Inwestycyjnym charakteryzują się bardzo korzystnymi parametrami: okres karencji długu może sięgać 10 lat, a okres zapadalności nawet 35 lat. Preferencyjna jest również stopa procentowa z uwagi na bardzo niską marżę kredytową EBI. Z tego względu, kredyty EBI są podstawowym narzędziem dłużnym KFD. Emisje obligacji uzupełniają finansowanie dłużne w przypadku wyczerpania możliwości korzystania z długu EBI.

Z uwagi na opisane w poprzednim punkcie zdywersyfikowanie wpływów KFD oraz uzależnienie poziomu wpływów od stopnia faktycznego użycia infrastruktury może nastąpić zrównoważenie źródeł finansowania KFD. W optymalnej strukturze finansowej, podstawowym źródłem finansowania powinny być wpływy inne niż para podatkowe uzupełniane zwrotami z budżetu UE oraz kredytami EBI.

Niezależność decyzji, przejrzystość działań i kontrola wydatków/efektów

W perspektywie roku 2015 planowane jest również wyeliminowanie występujących w chwili obecnej ograniczeń instytucjonalnych.

Proponowane jest:

- wprowadzenie ustawowych zasad podziału środków KFD premiujących efektywność ekonomiczną projektów inwestycyjnych,
- ustalenie poprzez zmiany ustawowe zakresu zaangażowania KFD,
- utworzenie organów zarządzających i nadzorujących działalność KFD,
- powierzenie organom zarządzającym i nadzorującym funkcji kontrolnych wobec inwestycji finansowanych ze środków KFD.

W docelowym układzie instytucjonalnym sektora drogowego rozpatrywana będzie również koncepcja instytucjonalnego wydzielenia KFD z Banku Gospodarstwa Krajowego.

3.8 Partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) jako uzupełniający model finansowania

Na przestrzeni ostatnich 15 lat zebrano szereg doświadczeń w przygotowaniu i realizacji projektów inwestycyjnych z udziałem partnerów prywatnych.

W ramach pierwszej generacji PPP w Polsce zbudowana została autostrada A2 na odcinku Nowy Tomyśl – Konin oraz eksploatowana jest autostrada A4 na odcinku Katowice – Kraków. W projektach tych państwo udzieliło koncesji na budowę i eksploatację bądź samą eksploatację autostrady płatnej partnerowi prywatnemu przekazując mu jednocześnie prawo do pobierania i zatrzymywania wpływów z opłat. Oba projekty nie obciążają sektora instytucji rządowych i samorządowych w rozumieniu przepisów UE.

W ramach drugiej generacji PPP zbudowana została autostrada A1 na odcinku Gdańsk – Nowe Marzy oraz budowane są kolejne dwa odcinki: A1 Nowe Marzy – Toruń oraz A2 Świecko – Nowy Tomyśl. W projektach tych państwo ma wpływ na poziom opłat (ryzyko ruchu jest ryzykiem strony publicznej), a dług na budowę został zaciągnięty pod planowane wpływy z opłaty za dostępność wypłacanej ze środków KFD z gwarancjami Skarbu Państwa. Wszystkie trzy odcinki obciążają sektor instytucji rządowych i samorządowych w rozumieniu przepisów UE.

W ramach trzeciej generacji PPP planowane było wybudowanie autostrady A1 na odcinku Stryków – Pyrzowice oraz A2 Stryków – Konotopa. W obu projektach starano się połączyć możliwość kontroli stawek opłat przez stronę publiczną z przeniesieniem większości ryzyk na stronę prywatną. Oba projekty nie uzyskały zamknięcia i dlatego ich realizacja w formule PPP została uniemożliwiona.

Skarb Państwa nadal zachowuje dwa priorytety w przygotowaniu projektów PPP: wpływ strony publicznej na stawki opłat oraz przeniesienie większości ryzyk na stronę prywatną (w celu klasyfikacji poza sektorem finansów publicznych).

Sytuacja na rynkach finansowych oraz plany projektów PPP w innych krajach UE są uważnie monitorowane przez resort infrastruktury i w przypadku istotnej poprawy koniunktury finansowej przygotowywane będą dalsze projekty PPP, a w pierwszej kolejności projekt budowy autostrady A2 na wschód od Warszawy oraz A1 Tuszyn - Pyrzowice.

Spis rzeczowy tabel, wykresów i rysunków

Spis rysunków

Rysunek nr 1 „Sieć autostrad i dróg ekspresowych”	– strona 8
Rysunek nr 2 „Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 - stan na 15 listopada 2010 r.”	– strona 12
Rysunek nr 3 „Natężenie ruchu ogółem na sieci dróg krajowych - prognoza na rok 2025”	- strona 14
Rysunek 4 „Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych na sieci dróg krajowych - prognoza na rok 2025”	- strona 15
Rysunek 5 „Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad - stan na 31 grudnia 2013 r.”	- strona 26

Spis tabel

Tabela nr 1 „Zadania realizowane w ramach Programu, których realizacja została zakończona do 15 listopada 2010 roku – bez projektów PPP	– strona 9
Tabela nr 2 „Finansowanie Programu Budowy Dróg Krajowych do 2013 roku”	– strona 30
Tabela nr 3 „Środki stanowiące zasilenie Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu realizacji projektów finansowanych z budżetu UE”	- strona 30
Tabela nr 4 „Źródła finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych do 2013 roku”	– strona 30

Spis wykresów

Wykres nr 1 „Procentowy rozkład ocen stanu dróg krajowych w latach 2001-2009”	– strona 13
---	-------------

Załączniki

Załącznik nr 1 - Lista zadań inwestycyjnych, których realizacja rozpocznie się do 2013 r. (w tys. zł.)

Lp.	Wyszczególnienie	Oddział	długość (km)	Aktualne lata realizacji (budowy)	Ogółem 2011 rok	Ogółem 2012 rok	Ogółem 2013 rok	Nakłady w latach 2010-2015
1	Budowa autostrady A-1 Toruń - Stryków	BY ŁÓ	144,0	2010-2012	3 037 719,1	1 734 474,4	42 523,3	5 470 696,6
2	Budowa autostrady A-1 Stryków - Tuszyń	ŁÓ	40,1	2011-2013	95 380,2	632 106,9	722 013,7	1 490 572,4
3	Budowa autostrady A-1 Pyrzowice - Maciejów - Sośnica	KA	44,1	2008-2012	1 951 095,8	768 554,5	21 143,8	5 007 647,5
4	Budowa autostrady A-1 Sośnica - Gorzyczki	KA	32,4	2007-2012	423 185,4	235 061,7	300,0	1 331 864,8
5	Budowa obwodnicy Mińska Maz. w ciągu autostrady A-2 na odc. węzeł Lubelska - Siedlce	WA	20,9	2009-2012	220 132,5	180 733,5	4 246,8	716 410,2
6	Dostosowanie autostrady A-2 Konin - Stryków do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	A-2		2009-2012	99 159,8	6 549,2	3 878,8	342 205,1
7	Dostosowanie autostrady A-4 Wrocław - Katowice na odc. Wrocław - Sośnica do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	A-4		2009-2011	149 443,3	5 722,8	4 149,3	238 054,6
8	Budowa autostrady A-2 Stryków - Konotopa	CE ŁÓ WA	91,0	2009-2012	2 442 497,8	711 286,1	1 736,2	3 752 540,2
9	Dostosowanie autostrady A-2 Stryków - Konotopa do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	A-2		2011-2012	0,0	150 000,0	0,0	150 000,0
10	Budowa autostrady A-4 Wielicka - Szarów wraz z drogą S-7 Bieżanów - Christo Botewa - Igołomska	KR	2,7	2007-2010	14 055,3	10 904,0	0,0	166 407,1
11	Budowa autostrady A-4 Kraków - Tarnów wez. Szarów - wez. Krzyż	KR	56,8	2010-2012	1 215 000,0	822 331,2	3 968,9	2 416 300,1
12	Budowa autostrady A-4 Tarnów - Rzeszów węzeł "Krzyż" - węzeł "Rzeszów Wschód" wraz z odc. drogi ekspresowej S-19 w Rzeszów Zachód - w. Świlcza	RZ	83,4	2010-2012	2 264 451,1	1 707 196,3	524 806,1	5 075 549,0
13	Budowa autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa	RZ	88,2	2009-2012	1 769 828,7	2 136 515,6	428 021,4	4 650 458,5
14	Budowa węzła "Tczewska" wraz z przebudową autostrady A6 na odcinku od Kijewa do węzła "Rzeźnica"	SZ	3,0	2011-2012	9 666,1	38 424,4	0,0	48 090,5
15	Budowa obwodnicy Wrocławia A-8	WR	35,5	2008-2011	1 115 412,1	200,0	200,0	2 522 462,2
16	Budowa północno-wschodniej obwodnicy Bielska-Białej w ciągu S-1 Bielsko-Biała - Żywiec	KA	11,9	2008-2011	351 436,40	55 709,10	0,00	893 045,00
17	Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc.w."Konotopa" - w."Puławska" wraz z odc. W."Lotnisko"-Marynarska (S79)	WA	20,1	2006-2012	1 336 416,9	863 243,5	8 320,0	2 736 883,4
18	Budowa drogi S-3 Szczecin - Gorzów Wlkp.	SZ	81,6	2007-2010	70 550,2	300,0	0,0	364 336,0
19	Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól Gorzów Wielkop. (dk nr 3, w. Gorzów Południe) z węzłem - w. Sulechów (w. Kruszyna)	ZG	80,6	2010-2013	788 026,1	944 581,7	936 183,7	2 746 342,6
20	Budowa drogi S-5 Gniezno - Poznań (węzeł "Kleszczewo") Budowa drogi S-5 Kaczkowo-Korzeńsko	PO	35,0	2009-2012	550 000,0	446 869,4	4,2	1 412 107,8
21	Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem - w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw.m. Rawicz)	PO	29,3	2010-2012	500 000,0	517 000,0	185 185,5	1 296 851,1
22	Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) - Elbląg (S-22) Gdańsk (S6, w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska	GD	17,9	2009-2012	531 803,8	358 216,2	1 261,9	1 332 772,9
23	Budowa drogi S-7 Elbląg (S-22) - Olsztynek (S-51) Elbląg (w. Kazimierzowo) - Pasłęk (w. Raczkę z węzłem) - Miłomłyn	OL	50,2	2008-2012	648 150,1	554 036,2	42 578,3	1 726 027,4
24	Budowa drogi S-7 Olsztynek (S-51) - Płońsk (S-10) Olsztynek (S51) - Nidzica	OL	31,3	2009-2012	628 512,6	529 266,7	74 906,6	1 362 603,5
25	Budowa drogi S-7 Radom (Jedliński) - Jędrzejów odc. Skarżysko Kamienna (dk.42) - Występa + odc. Kielce (dk nr 73, w. Wiśniówka) - Chęciny (w. Chęciny)	KI	39,4	2009-2012	513 672,9	305 808,1	23 942,6	1 285 044,3
26	Przebudowa drogi S-8 Wyszków - Białystok odc. Jeżewo - w. Choroszcz - Białystok + Obw. m. Zambrów i m. Wiśniewo	BI	35,6	2009-2012	589 231,5	424 513,0	345,7	1 275 605,0
27	Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski - Warszawa w. Piotrków - w. Radziejowice z węzłem	ŁÓ WA	97,1	2009-2012	1 389 057,2	1 080 253,3	5 481,6	2 736 954,8
28	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z dk.Nr 7 odc. S-8 Paszków - Opacz - Łopuszańska (odc. miejski) - ETAP I/ CZĘŚĆ II	WA	2,0	2010-2012	144 000,0	183 000,0	53 814,4	380 814,4
29	Przebudowa drogi S-8 odc. Powązkowska-Marki (ul. Piłsudskiego)	WA	7,1	2009-2012	355 587,4	253 785,8	2 599,0	1 081 922,5
30	Budowa drogi S-8 Konotopa ul. Powązkowska w Warszawie	WA	12,6	2008-2011	113 928,8	40 235,8	0,0	897 159,6
31	Budowa drogi S-8 Wrocław - Psie Pole - Syców	WR	47,2	2009-2012	629 227,6	346 954,6	373,1	1 068 759,5
32	Budowa drogi ekspresowej S8 Syców - Kepno - Wieruszów - Walichnowy	PO	45,0	2011-2013	412 560,0	845 252,1	486 660,0	1 749 472,1
33	Budowa drogi ekspresowej S8 na odc. w. Walichnowy-Łódź w. Walichnowy z węzłem - A 1 (w.Łódź)	ŁÓ	104,1	2011-2013	1 247 128,4	2 478 966,1	2 419 615,8	6 364 456,3
34	Przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski - Sulejów - Opatów na odcinku Kielce (dk nr 73) - Cedzyna - wylot wschodni z Kielc 2)	KI	6,8	2009-2011	145 781,4	39 399,2	339,8	288 277,3
35	Budowa drogi S-17 Kurow - Lublin - Piaski	LU	66,8	2010-2014	853 497,6	1 124 164,7	1 343 732,5	3 443 117,0
36	Budowa drogi S-19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej	LU	7,9	2009-2012	70 887,6	45 213,7	0,0	198 224,1
37	Budowa drogi S-19 Stobierna - Rzeszów Stobierna - w. Rzeszów Wschód (A4)	RZ	7,5	2010-2011	120 000,0	85 538,5	1 683,6	274 464,1
38	Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała - Żywiec, odc. węzeł Mikuszowice (Żywiecka / Bystrzańska) - Żywiec odc. Bielsko-Biała (w. Mikuszowice/Żywiecka/Bystrzańska) - Żywiec	KA	15,6	2010-2012	391 404,6	436 089,6	154 450,0	1 252 081,8

Lp.	Wyszczególnienie	Oddział	długość (km)	Aktualne lata realizacji (budowy)	Ogółem 2011 rok	Ogółem 2012 rok	Ogółem 2013 rok	Nakłady w latach 2010-2015
39	Budowa obwodnicy Augustowa łącznie z przebudową ul. Kardynała Wyszyńskiego na drodze Nr 8	BI	38,7	2006-2014	500,0	161 836,0	636 058,0	1 446 700,3
40	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. pln. Złotkowo-A2 (węzeł Głuchowo) etap I i IIa	PO	22,0	2009-2012	281 243,6	160 471,5	7,5	796 015,5
41	Budowa obwodnicy Wasilkowa na drodze Nr 19	BI	5,0	2007-2010	12 072,2	193,7	66,7	76 386,5
42	Budowa obwodnicy Jarosławia na drodze Nr 4	RZ	11,3	2010-2012	157 976,0	133 129,2	9 531,1	409 476,6
43	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk Nr 15	OL	18,0	2013-2014	0,0	2 533,5	164 155,0	445 962,6
44	Budowa obwodnicy Elku na drodze Nr 16 i 65	OL	4,8	2010-2011	87 530,8	67 390,6	30,0	161 277,8
45	Budowa zachodniej obwodnicy Mrągowa na drodze Nr 59	OL	6,5	2009-2011	44 620,0	300,0	150,0	130 322,8
46	Budowa obwodnicy Szczuczyna na drodze Nr 61	BI	8,0	2012-2013	0,0	29 813,1	133 372,0	163 330,1
47	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego na drodze Nr 61	BI	12,1	2012-2013	0,0	42 573,2	160 938,1	203 551,3
48	Budowa obwodnicy Stawisk na drodze Nr 61	BI	6,5	2012-2013	0,0	22 647,9	85 966,4	108 813,3
49	Budowa obwodnicy Olecka na drodze Nr 65	OL	7,6	2010-2012	71 200,3	46 671,8	61,6	139 844,7
50	Budowa obwodnicy Frampola na drodze Nr 74	LU	4,3	2011-2012	31 863,3	36 701,8	0,0	68 565,1
51	Budowa obwodnicy Hrubieszowa na drodze Nr 74	LU	9,2	2011-2012	47 406,4	78 163,8	0,0	125 570,2
52	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa na drodze Nr 78	KI	7,9	2010-2012	94 736,7	130 231,3	12 012,7	249 192,0
53	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówko i Ostromice na dr. S-3	SZ	6,1	2010 - 2011	41 276,1	0,0	0,0	116 316,9
54	Budowa obwodnicy Nowogardu na dr. S-6	SZ	9,4	2010 - 2012	119 730,5	40 015,9	0,0	226 608,5
55	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu dr kr nr S-11 (2 etapy) etap I	PO	0,0	2008-2009	0,0	0,0	0,0	613,7
56	Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S-14 wraz z obwodnicą Pabianic	ŁÓ	15,2	2010-2011	462 589,1	40 258,7	157,8	610 588,9
57	Obwodnica Pabianic							
57	Budowa obwodnicy Miękowa na dr S-3	SZ	4,8	2009 - 2012	22 133,3	8 906,3	0,0	63 993,8
58	Budowa obwodnicy Łęknicy na dr. nr 12	ZG	3,7	2009-2011	29 328,2	4 575,4	45,1	71 600,2
59	Budowa obwodnicy Opoczna na dr. nr 12	ŁÓ	7,9	2010-2011	182 601,9	264,3	0,0	227 787,4
60	ETAP I - Budowa obwodnicy Tyńca Małego w ciągu dk nr 35	WR	5,0	2010-2011	68 635,8	105,0	5,0	116 170,8
61	Budowa obwodnicy Kędzierzyna -Kozła na dr. nr 40 (etap I)	OP	5,0	2008-2010	0,0	0,0	0,0	24 539,7
62	Budowa obwodnicy Żyrardowa dk.nr 50	WA	15,1	2009 - 2011	123 591,9	1 919,5	0,0	248 859,7
63	Budowa obwodnicy Serocka na dr. Nr 61	WA	7,0	2009 - 2011	55 753,4	917,4	0,0	161 872,0
64	Budowa obwodnicy m. Leżajsk w ciągu dk 77	RZ	7,7	2011-2014	36 737,0	61 249,0	41 730,0	162 496,0
65	Budowa obwodnicy Siewierza na drodze Nr 78	KA	7,0	2008-2011	17 548,0	90,0	0,0	100 874,1
66	Budowa obwodnicy Krakowa na odc. Węzeł "Radzikowskiego" - Węzeł "Modnica" na drodze nr 94	KR	4,6	2009-2011	28 247,9	84,7	0,0	126 934,7
67	Przebudowa drogi Nr 4 Machowa - Łańcut	RZ	54,9	2008-2010	2 228,3	0,0	0,0	192 584,1
68	Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku - węzeł Karczemki	GD	0,8	2010-2012	101 032,7	63 449,4	242,0	257 498,4
69	Przebudowa drogi Nr 8 Białystok - Katryńka - Przewalanka Białystok - Katryńka	BI	0,0	2006-2009	2 936,3	83,4	32,9	17 658,1
70	Przebudowa drogi nr 16, odcinek Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Elku), odc. Barczewo - Borki Wielkie	OL	26,6	2008-2012	81 516,9	107 956,8	1 865,6	328 596,3
71	Budowa wiaduktu w Legionowie na drodze Nr 61	WA	2,3	2007-2011	13 250,9	0,0	0,0	37 874,3
72	Budowa drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi Nr 77 wraz z ul.Lwowską bis w Sandomierzu etap I - budowa drugiego mostu przez rz.Wisłę w Sandomierzu	KI	0,9	2009-2011	7 154,6	331,0	0,0	62 965,3
73	Rozbudowa i wzmocnienie dk 1 na odc. Toruń - Włocławek etap I	BY	12,5	2009-2010	15,0	0,0	0,0	58 410,1
74	Przebudowa dk 2 na odc. Zakręt - Siedlice	WA	78,3	2008 - 2011	48 959,7	0,0	0,0	137 992,3
75	Wzmocnienie dk 10 na odc. gr. wojew.kujawsko-pomorskiego - Sierpc	WA	22,9	2008 - 2010	0,0	0,0	0,0	2 539,5
76	Wzmocnienie dk 12 na odc. Łask - Wadlew	ŁÓ	10,6	2010-2011	22 265,3	0,0	0,0	30 742,3
77	Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu dk nr 90	GD	11,9	2010 - 2012	179 467,3	134 653,8	4 529,6	377 765,0
78	Wzmocnienie dk 94 na odc. Mazurówice - Wrocław	WR	22,4	2008-2010	0,0	0,0	0,0	45 100,0
80	Pozostałe wydatki inwestycyjne (w tym usuwanie skutków powodzi, rozliczenie zamkniętych tytułów inwestycyjnych oraz rezerwa na zadania priorytetowe z załącznika nr 1a)				1 299 366,0	712 816,9	434 334,6	4 944 684,8
	RAZEM				30 963 403,7	23 188 792,9	9 183 758,3	82 825 257,3

Załącznik nr 1a - Lista zadań priorytetowych których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku

Lp.	Nazwa	Oddział	dług. (km)	Prognoza wartości projektu
1	Budowa autostrady A-4 Wielicka - Szarów wraz z drogą S-7 Biezanów - Christo Botewa-Igołomska odc. Kraków (w. Igołomska , dk.nr 79) - Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy)	KR	4,4	916 253,9
2	Budowa autostrady A-18 Olszyna - Golnice (przebudowa jezdnii południowej)	ZG	70,9	1 133 966,0
3	Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól na odcinku Sulechów (w. Kruszyna) - Nowa Sól, II jezdni obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego oraz II jezdni obwodnicy Międzyrzecza	ZG	62,0	1 661 084,5
4	Budowa drogi S-5 Żnin - Gniezno, odc. Mielno (węzeł Mielno) z węzłem - Gniezno (dk 5, węzeł Łubowo)	PO	18,3	702 549,2
5	Budowa drogi S-5 Poznań - Wrocław, odc. Poznań (A-2 węzeł "Głuchowo") - w. Kaczkowo	PO	79,3	3 143 137,1
6	Budowa drogi S-6 odc. Słupsk - Lębork	GD	40,0	2 288 434,0
7	Budowa drogi S-6 Trasa Kaszubska odc. Lębork - Obwodnica Trójmiasta	GD	69,0	4 171 714,6
8	Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) - Elbląg (S-22) odc. Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) - Elbląg (z węzłem Kazimierzowo)	GD	41,5	3 650 901,0
9	Budowa drogi S-7 Elbląg (S-22) - Olsztynek (S-51), odc. Miłomłyn (S7) - Olsztynek (S51)	OL	53,0	2 172 614,0
10	Budowa drogi S-7 Olsztynek (S-51) - Płońsk (S-10), odc. Nidzica - Płońsk (S10 w. Siedlin)	OL WA	93,5	2 958 256,3
11	Budowa drogi S-7 Radom (Jedliński) - Jędrzejów, odc. Radom (Jedliński) - Skarżysko Kamienna i odc. w. Chęciny - Jędrzejów (pocz. obwodnicy)	WA KI	75,2	3 642 958,8
12	Budowa drogi S-7 Jędrzejów - gr. woj. świętokrzyskiego, odc. Jędrzejów (dk. 78, w. Piaski) - gr. woj. świętokrzyskiego	KI	20,0	786 452,5
13	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z dk.Nr 7 z wyłączeniem odc. miejskiego	WA	13,8	1 316 778,4
14	Przebudowa drogi S-8 Wyszaków - Białystok, (bez odcinków: Jezewo-w. Choroszcz-Białystok i obw. m. Zambrów i m. Wiśniewo)	BI WA	83,0	2 788 570,8
15	Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski - Warszawa odc. Radziejowice (dk nr 50) bez węzła - Warszawa - w. Paszków	WA	21,40	611 943,1
16	Przebudowa drogi S-8 odc. Powązkowska-Marki (ul. Piłsudskiego) odc. w. Powązkowska - w. Modlińska	WA	4,6	1 084 230,5
17	Budowa obwodnicy Wąchocka na drodze nr 42	KI	12,0	384 938,5
18	Włączenie południowej obwodnicy Augustowa do sieci drogowej wraz z rekultywacją odcinka północnego	BI	0,0	15 090,6
19	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. płn. Złotkowo-A2 (węzeł Głuchowo) etap II b	PO	5,3	309 389,3
20	Budowa obwodnicy Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35	WR	6,0	214 721,7
21	Budowa obwodnicy Troszyna, Partówko i Ostromice na dr. S-3 odc. Budowa drogi S-3 Wolin - Troszyn	SZ	6,37	66 000,0
22	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu dr kr nr S-11 (2 etapy) II etap	PO	13,8	556 510,2
23	Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S-14 wraz z obwodnicą Pabianic A2 (węzeł Emilia) - DK nr 14	ŁÓ	27,20	2 378 267,5
24	ETAP II - Budowa łącznika drogi krajowej nr 35 z autostradą A-4 węzeł Strzegonowice	WR	3,1	124 253,6
25	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźła na dr. nr 40 (2 etapy) etap II	OP	14,1	276 170,4
26	Przebudowa drogi Nr 8 Białystok - Katryńka - Przewalanka odc. Katryńka - Przewalanka	BI	11,9	144 848,5
27	Budowa wiaduktu w Legionowie na drodze Nr 61 odcinek III - od wiaduktu do rejonu skrzyżowania z ul. Wolską	WA	1,64	88 332,5
28	Budowa drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi Nr 77 wraz z ul. Lwowską bis w Sandomierzu etap II - budowa ul. Lwowskiej-bis w ciągu dk-77 wraz ze wzmocnienie istn. mostu przez rz. Wisłę	KI	3,1	238 894,4
29	Udział w budowie mostu w Piwnicznej na rzece Poprad na drodze Nr 87 wraz z dojazdami	KR	3,1	125 000,0
30	Rozbudowa i wzmocnienie dk 1 na odc. Toruń - Włocławek etap II	BY	22,3	165 015,3
31	Budowa drogi S-1 Pyrzowice - Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. „Pyrzowice” – w. „Lotnisko”)	KA	9,6	279 002,4
32	Budowa drogi wspomagającej drogę ekspresową S-3 na odc. Święta-Lubczyna	SZ	2,20	20 364,4
33	Budowa obwodnicy Bełchatowa na dr. Nr 8	ŁÓ	10,90	277 111,7
34	Budowa obwodnicy m. Wieluń na dr. Nr 8	ŁÓ	13,20	381 555,1

Lp.	Nazwa	Oddział	dług. (km)	Prognoza wartości projektu
35	Budowa obwodnicy Bąkowa na dr. Nr 11	OP	3,8	79 592,6
36	Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu dk 15	PO	5,90	73 544,5
37	Budowa obwodnicy Brodnicy dr.nr 15	BY	1,73	95 513,7
38	Budowa obwodnicy m.Myślibórz w ciągu dr. kr. nr 26	SZ	3,40	55 775,0
39	Obwodnica m.Kargowa na dr. nr 32	ZG	7,50	167 035,1
40	Budowa obwodnicy Skawiny na dr. Nr 44	KR	4,5	256 000,0
41	Budowa obwodnicy m.Myślina na dr. Nr 46	OP	3,1	69 218,1
42	Budowa Obwodnica Olsztyna na dr. Nr 16	OL	27,0	884 159,4
43	Przebudowa dk 2 na odc. Kościelec - Koło - Kłodawa	PO	35,0	142 330,6
44	Przebudowa drogi krajowej nr 8 Białystok-Augustów na odc. Przewalanka – Augustów, łącznie z obwodnicami: Suchowoli wraz z zespołem wsi, Sztabina i Białobrzeg	BI	61,3	1 371 290,1
45	Rozbudowa drogi krajowej nr 50 na odc. Płońsk - Wyszogród	WA	2,0	46 294,5
46	Rozbudowa drogi krajowej nr 62 przejście przez Wyszków	WA	1,1	33 580,0
47	Wzmocnienie dk 15 na odc. Gniezno - Września	PO	12,8	53 000,0
48	Wzmocnienie dk. 10 na odc. Dobrzejewice - Blinno (II Etap)	BY	36,4	18 651,0
	Razem		1 121,2	42 421 295,4

Załącznik nr 2 - Lista zadań, których realizacja przewidywana jest po roku 2013

AUTOSTRADY

1. Autostrada A1 Tuszyn - Pyrzowice
2. Autostrada A2 Warszawa – wschodnia granica państwa bez obwodnicy Mińska Mazowieckiego

DROGI EKSPRESOWE

3. Budowa drogi S-1 Kosztowy - Bielsko Biała
4. Budowa drogi S-2 w. Puławska- w. Lubelska
5. Budowa drogi S-3 Nowa Sól - Legnica (A-4)
6. Budowa drogi S-3 Legnica (A4) – Lubawka
7. Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka oraz Rurka – Rzęśnia
8. Budowa drogi S-5 Poznań - Wrocław, odc. w. Korzeńsko - Wrocław (A8, w. Widawa)
9. Budowa drogi S-5 Nowe Marzy – Bydgoszcz
10. Budowa drogi S-5 Bydgoszcz – Żnin
11. Budowa drogi S-5 Żnin - Gniezno, na odcinku Żnin - węzeł Mielno (bez węzła)
12. Budowa drogi S-6 na odcinku od S3 (Goleniów) – Koszalin – Słupsk (w. Redzikowo)
13. Budowa drogi S-7 Płońsk (S-10) - Warszawa (S-8)
14. Przebudowa drogi S-7 Warszawa- obwodnica Grójca
15. Budowa drogi ekspresowej S-7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków
16. Przebudowa drogi S-7 Lubień – Rabka
17. Budowa drogi S-8 na odcinku od ul. Piłsudskiego w Markach (węzeł „Marki”) do węzła „Drewnica” wraz z węzłem.
18. Budowa drogi S-8 Radzymin – Marki stanowiąca obwodnicę Marek
19. Budowa drogi S-10 od A-6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płońsk (S7)
20. Budowa drogi S-11 Kołobrzeg – Koszalin – Poznań (z wyjątkiem obwodnicy Poznania i Wyrzysk) – Ostrów Wlkp. (z wyjątkiem obwodnicy Ostrowa Wlkp. I Kępna) – Tarnowskie Góry – A-1
21. Budowa drogi S-12 odcinek Sulejów – Radom – Puławy – Kurów
22. Budowa drogi ekspresowej S-12 Piaski - Dorohusk
23. Przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski - Sulejów - Opatów z wyłączeniem odcinka Kielce (dk nr 73) - Cedzyna - wylot wschodni z Kielc.
24. Budowa drogi ekspresowej S-17, odc. Warszawa (w. Zakręt) – Garwolin
25. Budowa drogi S-17 Garwolin – Kurów
26. Budowa drogi ekspresowej S-17 Piaski – Hrebenne
27. Budowa drogi S-17 w. Drewnica – w. Zakręt
28. Droga ekspresowa S-19 granica państwa (Kuźnica) – Białystok
29. Przebudowa drogi S-19 Białystok - Międzyrzec Podlaski
30. Budowa drogi S-19 Międzyrzec Podlaski – Lubartów (z wyłączeniem obw. m. Kock i obw. m. Wola Skromowska)
31. Budowa drogi S-19 Lubartów – Kraśnik
32. Budowa drogi S-19 Kraśnik – Stobierna
33. Budowa drogi S-19 Rzeszów – Barwinek
34. Budowa drogi S-51 Olsztyn – Olsztynek (S7)

35. Budowa drogi S-61 od S8 (Ostrów Mazowiecka) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko (granica państwa)
36. Budowa drogi S-74 Opatów – Nisko

OBWODNICE

37. Budowa obwodnicy Sztabina dk 8 Białystok – gr. Państwa
38. Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniowa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedźwiedź – Zduńsko w ciągu S-10
39. Budowa obwodnicy Kępna w ciągu S-11
40. Budowa obwodnicy Puław (II etap) na dk Nr 12
41. Budowa obwodnicy Lubawy na drodze Nr 15
42. Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu drogi S-17
43. Budowa obwodnicy Inowrocławia dk. nr 25
44. Budowa obwodnicy m. Zator dk. nr 28
45. Przejście przez Starachowice na drodze nr 42
46. Budowa obwodnicy Gorajca na drodze nr 74
47. Budowa obwodnicy Niska w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik- Przemyśl
48. Budowa obwodnicy Zabierzowa na drodze nr 79
49. Budowa obwodnicy m. Brzozowo na drodze S-3
50. Budowa obwodnicy Bolkowa na dr nr 3/5
51. Budowa obwodnicy Przeworska w ciągu drogi krajowej nr 4
52. Budowa obwodnicy Koszalina i Sianowa na S6 wraz z odcinkiem S-11 od węzła Koszalin do węzła Szczecińska;
53. Budowa obwodnicy Iłży na dk. nr 9
54. Budowa obwodnicy Wałcza na S-10
55. Budowa obwodnicy Jarocina S-11
56. Budowa między – obwodnicowych odcinków drogi S-11 na trasie Kępno – Lubliniec
57. Budowa obwodnicy Kołobrzegu na dk.11
58. Budowa obwodnicy Wrześni w ciągu dk nr 15
59. Budowa obwodnicy m. Węgorzyno w ciągu dr.kr. nr 20
60. Budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu dk nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia
61. Budowa obwodnicy m. Malbork w ciągu dk nr 22 gr państwa – Gorzów Wlkp. – Grzechotki – granica państwa
62. Obwodnica m. Nowogród Bobrzański na dr. nr 27
63. Budowa obwodnicy Gryfina w ciągu drogi nr 31
64. Budowa obwodnicy Kłodzka w ciągu dk 33 wraz z łącznikiem dk 46
65. Budowa obwodnicy Nysy i Niemodlina w ciągu dk 41 i 46
66. Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego na drodze nr 42 i 9.
67. Budowa obwodnicy Góry Kalwarii na dk. nr 50/79 wraz z dojazdem do granic miasta Warszawa
68. Budowa obwodnicy Stalowej Woli w ciągu drogi krajowej nr 77 Lipnik- Przemyśl
69. Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej

WZMOCNIENIA I PRZEBUDOWY

70. Wzmocnienie dk 1 na odc. Sierpów – Emilia
71. Przebudowa drogi Nr 73 Kielce-Wola Morawicka wraz z obwodnicą Morawicy i Woli Morawickiej
72. Wzmocnienie dk 1 przejście przez Łęczycę

73. Budowa stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu dk. 3
74. Wzmocnienie dk 4 na odc. Łącut - Radymno wraz z rozbudową odcinka Łącut – Głuchów
75. Wzmocnienie dk 8 na odc. Sokolniki – Wieluń:
76. Wzmocnienie dk 12 na odc. Łęknica – Trzebiel
77. Wzmocnienie dk 12 na odc. Słomków – Sieradz
78. Przebudowa dk 14 na odc. Głowno - gr. Łodzi
79. Przebudowa dk 14 na odc. Głowno – Łowicz
80. Wzmocnienie dk 16/15 na odc. Samborowo – Ornowo
81. Przebudowa dk 16 na odc. Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Ełku, obwodnicy Olsztyna i odc. Barczewo – Borki Wielkie)
82. Przebudowa dk 28 na odc. Przemyśl – Medyka
83. Rozbudowa dk nr 39 od km 65+130,02 do km 65+851,52 w m. Rogalice
84. Przebudowa dk 73 na odc. Szczucin - Dąbrowa Tarnowska
85. Przebudowa / wzmocnienie nawierzchni dk 73 na odc. Dąbrowa – Tarnów
86. Przełożenie drogi Nr 73 umożliwiające połączenie autostrady A-4 (węzeł "Krzyż") z drogą Nr 4 (węzeł "Lwowska")
87. Przebudowa / wzmocnienie nawierzchni dk 75 na odc. (Kraków) Niepołomice – Targowisko
88. Przebudowa dk 91 na odc. Tuszyn - gr. woj. śląskiego
89. Przebudowa dk 94 na odc. Krzywa – Chojnów
90. Przebudowa dk 94 na odc. Chojnów – Legnica
91. Przebudowa dk 94 na odc. Legnica – Prochowice

Załącznik nr 3 - Kryteria wyboru do realizacji zadań polegających na budowie obejść miejscowości.

Podstawowymi kryteriami, zgodnie z którymi wskazywane będą do realizacji dodatkowe zadania polegające na budowie obejść miejscowości będą:

1. Średniodobowy ruch pojazdów w ciągu drogi krajowej przewyższa średnią dla sieci dróg krajowych – zgodnie ze stanem obecnym i przewidywanym do 2020 roku.
2. Lokalizacja w ciągu drogi krajowej klasy GP.
3. Zakres współfinansowania prac przygotowawczych oraz realizacji przez jednostkę samorządu terytorialnego.
4. Stan prac przygotowawczych.
5. Zapewnienie płynności ruchu w całym ciągu drogowym – stopień realizacji celu.
6. Zapewnienie obsługi specjalnych stref ekonomicznych.
7. Zadanie realizowane w ramach kontraktów terytorialnych zawieranych przez MRR.
8. Przygotowanie przez właściwy samorząd lokalny programu ochrony przed zabudową terenów przyległych do obwodnicy.

W przypadku uzyskania przez kilka zadań takiej samej oceny, decydującym kryterium przesądzającym o wyborze do realizacji danego zadania będzie zakres współfinansowania danego zadania przez odpowiednią jednostkę samorządu terytorialnego.