

# RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Rządowy Program Budowy  
Dróg Krajowych do 2030 r.  
(z perspektywą do 2033 r.)

**Ministerstwo Infrastruktury**

Październik 2021

# Spis treści

---

<b>1. Zagadnienia ogólne.....</b>	<b>6</b>
1.1 Podstawa prawna.....	6
1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi.....	6
1.3 Cel konsultacji publicznych.....	6
1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych.....	7
1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag.....	8
<b>2. Podsumowanie konsultacji publicznych.....</b>	<b>9</b>
2.1 Ogólne informacje.....	9
2.2 Konsultacje z podmiotami branżowymi.....	10
2.3 Najczęściej pojawiające się uwagi o charakterze ogólnym.....	17
2.4 Podsumowanie.....	19
<b>3. Wnioski wynikające z konsultacji publicznych.....</b>	<b>20</b>

# Załączniki:

---

Załącznik nr 1	<b>Omówienie zgłoszonych uwag – zakres rzeczowy</b>
Załącznik nr 2	<b>Omówienie zgłoszonych uwag – treść RPBDK2030</b>
Załącznik nr 3	<b>Zestawienie statystyczne zgłoszonych uwag</b>

# 1. Zagadnienia ogólne

---

## 1.1 Podstawa prawna

Projekt *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*, zwanego dalej „RPBDK2030”, został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z:

- art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2021 r. poz. 1057);
- §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów - Regulamin pracy Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. (M.P. z 2016 r. poz. 1006 z późn. zm.).

## 1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt *RPBDK2030*, czyli Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo). W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za konsultacje publiczne jest Departament Dróg Publicznych.

## 1.3 Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu *RPBDK2030* szerokiemu gronu odbiorców oraz zebranie uwag, komentarzy i wniosków:

- przedstawicieli sektora budowlanego,
- przedstawicieli władz wojewódzkich, powiatowych i gminnych, jako organów tworzących lokalne plany zagospodarowania przestrzennego oraz inwestorów na drogach publicznych niższych kategorii,
- przedstawicieli sektora transportu drogowego oraz indywidualnych uczestników ruchu, jako beneficjentów projektu *RPBDK2030*,
- przedstawicieli społeczności lokalnych, na terenie których przebiegać mają zadania drogowe ujęte w projekcie *RPBDK2030*,
- wszystkich indywidualnych przedstawicieli opinii społecznej.

#### 1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych

Projekt *RPBDK2030* został skierowany do konsultacji publicznych w dniu **13 sierpnia 2021 r.** Jednocześnie został on udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa oraz udostępniony do wglądu w siedzibie Ministerstwa.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych zostało upublicznione poprzez:

- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji publicznych w prasie ogólnopolskiej – Dziennik Gazeta Prawna, wydanie z dnia 16 sierpnia 2021 r.;
- zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa;
- zamieszczenie ogłoszeń oraz dokumentów na stronach internetowych Ministerstwa;
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazywana i propagowana na bieżąco w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W dniu 12 sierpnia 2021 r. projekt *RPBDK2030* skierowano również bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych oraz organizacji wchodzących w skład Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego:

- Polski Kongres Drogowy;
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- Związek Powiatów Polskich;
- Związek Województw RP;
- Unia Metropolii Polskich;
- Związek Miast Polskich;
- Związek Gmin Wiejskich;
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;

- Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska;
- Instytut Transportu Samochodowego.

### 1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja, czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury drogowej miał prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii. Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanych formularzy kierowanych do Ministerstwa:

- na adres e-mail: [konsultacjeRPBDK2030@mi.gov.pl](mailto:konsultacjeRPBDK2030@mi.gov.pl),
- drogą pocztową na adres Departamentu Dróg Publicznych: ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa (w przypadku przekazania uwag za pośrednictwem poczty decydowała data wpływu formularza do MI),
- poprzez osobiste złożenie wypełnionego formularza w siedzibie MI (Kancelaria Główna) w godzinach 9.30-16.00

Ze względu na trwającą epidemię COVID-19 nie przewidziano możliwości ustnego zgłaszania uwag do protokołu w siedzibie Ministerstwa.

Wszystkie otrzymane uwagi, po zakończeniu konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie pod kątem możliwości ich wykorzystania w opiniowanym dokumencie.

W niniejszym raporcie podsumowany został proces konsultacji publicznych w formie zebrania najważniejszych i najliczniejszych uwag, komentarzy i wniosków, które napłynęły do Ministerstwa **do dnia 17 września 2021 r.**

Omówienie uwag dotyczących tytułów inwestycyjnych zostało umieszczone w Załączniku nr 1.

Z kolei uwagi o charakterze ogólnym zostały omówione w Załączniku nr 2.

## 2. Podsumowanie konsultacji publicznych

---

### 2.1 Ogólne informacje

Uwagi do projektu *RPBDK2030* można było zgłaszać do Ministerstwa Infrastruktury począwszy od dnia 13 sierpnia 2021 r. do dnia 17 września 2021 r.

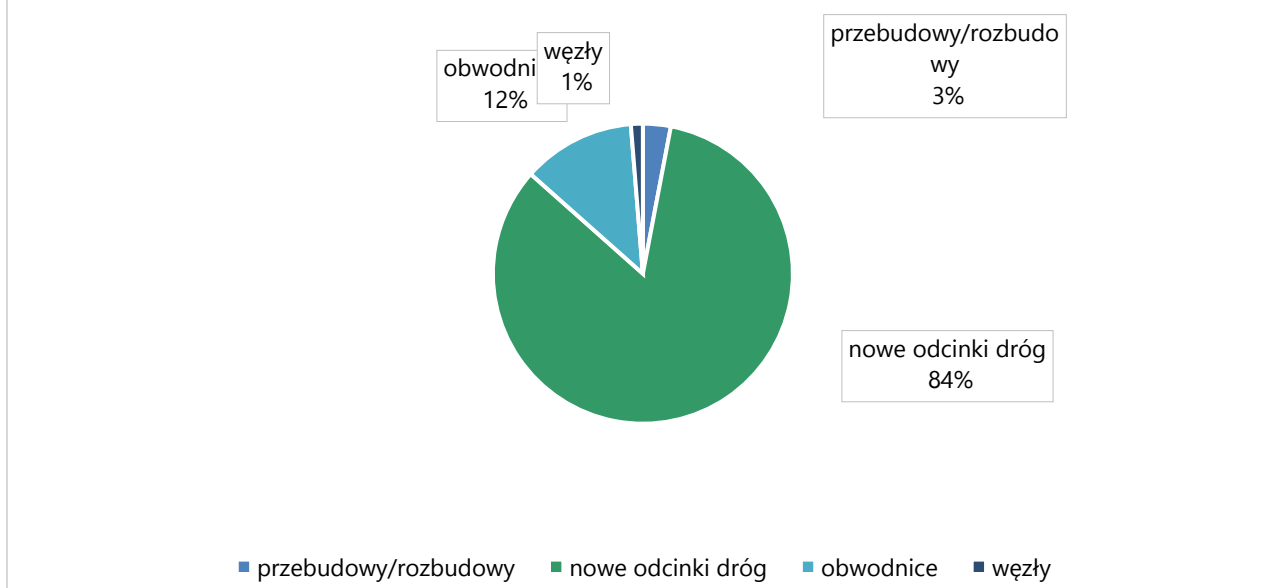
Tematykę otrzymanych w trakcie konsultacji projektu *RPBDK2030* uwag i komentarzy można podzielić na:

- uwagi dotyczące ujęcia dodatkowych tytułów inwestycyjnych w *RPBDK2030*;
- wnioski dotyczące zadań już objętych *RPBDK2030*;
- zgłoszenia dotyczące usunięcia z *RPBDK2030* określonych inwestycji;
- wnioski dotyczące zmian przebiegu inwestycji;
- uwagi inne, trudne do sklasyfikowania.

Uwagi ogólne do konsultowanych dokumentów (projektu uchwały Rady Ministrów wraz z załącznikiem oraz uzasadnienia) odnosiły się najczęściej do zakresu rzeczowego *RPBDK2030* (załącznika do uchwały). W większości były to uwagi w zakresie uwzględnienia w projekcie *RPBDK2030* dodatkowych tytułów inwestycyjnych lub usunięcia inwestycji, które są nim objęte. Łącznie uwagi tego typu stanowiły 96,9% zgłoszonych uwag, a pozostałe 3,1% uwag dotyczyło szczegółowych zapisów w treści projektu *RPBDK2030*.

Spośród zgłoszonych uwag **54,5%** to uwagi odnoszące się do ujęcia w projekcie *RPBDK2030* dodatkowych inwestycji, podczas gdy **42,4%** to uwagi w zakresie usunięcia określonej inwestycji z projektu.

## Dystrybucja uwag - zakres rzeczowy



Do dnia 17 września 2021 r. wpłynęła następująca liczba wniosków i uwag (w podziale na poszczególne podmioty):

- **3** uwagi od parlamentarzystów RP,
- **69** uwag władz samorządowych wszystkich szczebli (oraz ich administracja),
- **2 003** uwagi osób fizycznych,
- **70** uwag instytucji, organizacji, stowarzyszeń i innych.

### 2.2 Konsultacje z podmiotami branżowymi

W ramach konsultacji z podmiotami branżowymi swoje stanowisko wyraziły:

- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oraz dodatkowo
- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich.

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa nie wniosła uwag do dokumentu.

Uwagi pozostałych podmiotów zostały omówione poniżej.



Podmiot	Uwaga	Stanowisko MI	
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	<p>Str. 18</p> <p>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.( z perspektywą do 2033 r.) A2 dodać Siedlce i Biała Podlaska,</p> <p>A4 wskreślić Przemyśl, a wstawić Rzeszów, A6 dodać Kołbaskowo,</p> <p>S3 odwrócić kolejność Świnoujście – Szczecin – Legnica – Lubawka – Czechy,</p> <p>S61 wskreślić obwodnicę Augustowa, a wstawić Łomża – Ełk –Suwałki – Budzisko – Litwą, A18 dodać Krzyżową,</p> <p>S1 Bielsko Biała – Cieszyn zastąpić S52, sprzeczne z S1 Bielsko B. – Zwardoń.</p>	<p>Uwagi dot. A4, A6, S61, A18, S1 – zostaną uwzględnione, by zachować spójność prezentowania danych.</p> <p>Uwagi dot. A2 oraz S3 – nie zostały uwzględnione, podejście jest prawidłowe.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona
	<p>Str. 37</p> <p>Dotyczy PBDK 2014-2023 zostało 2 lata a nie 5 lat.</p>	<p>Perspektywa czasowa <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> to rok 2025. Początek <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> to rok 2021. Po przyjęciu opiniowanego projektu rokiem zakończenia realizacji PBDK będzie 2020 r. Stąd wskazane w treści 5 lat.</p>	Uwaga wyjaśniona
	<p>Str. 60</p> <p>poz. 18 i 19 Czy obwodnica Tarnowskich Gór jest w poz. 18 czy tylko w poz.19, czy w obu pozycjach, poz. 20 i 35 wykluczają się, albo poz. 20 S12 Piotrków – w. Kozenin albo poz. 35 S12 w. Kozenin – Łódź Południe,</p> <p>poz. 22 powinno być S12 Radom – Puławy, odc. Puławy – Kurów Zachód – Lublin jest już gotowy, poz.29 S74 Łągów – Nisko, wyłączyć budowaną</p>	<p>W odniesieniu do poz. 18 i 19, 22, 29, 30 – tytuły inwestycyjne wpisane do załącznika nr 1 są tożsame z nazwami Programów Inwestycji przygotowanymi przez GDDKiA i uzgodnionymi przez Ministra Infrastruktury na podstawie, których zabezpieczane są środki budżetu państwa na prowadzenie prac przygotowawczych. Stąd konieczność zachowania jednolitego nazewnictwa.</p> <p>W przypadku poz. 20 i 35 oraz 37 są to propozycje Ministerstwa oddające docelowy przebieg i charakter inwestycji.</p>	Uwaga wyjaśniona

	obecnie obwodnicę Opatowa, poz. 30 DK7 Rabka – Chyżne po uzgodnieniu ze Słowacją, podobnie poz. 37 S8 Kłodzko - Boboszów po uzgodnieniu z Czechami, jest to znany od wielu lat postulat regionalny.		
Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich.	1. W ramach planowanego odcinka drogi ekspresowej nr 7 nie uwzględniono odcinka pomiędzy Krakowem a Głogoczowem i Myślenicami.	W treści projektu zostało wyjaśnione, na str. 22, że planuje się rozpoczęcie prac projektowych dla nowej drogi ekspresowej mogącej przejąć ruch 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.	Uwaga wyjaśniona
	2. Na mapie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025) str. 39 nie uwzględniono będących w trakcie realizacji: <ul style="list-style-type: none"><li>– obwodnicy Oświęcimia w ciągu DK44 w ramach S1,</li><li>– drogi krajowej nr 47 Rdzawka - Nowy Targ.</li></ul>	Na mapie, jako odrębne zadania (obwodnice) zostały wskazane tylko te, które realizowane są jako oddzielne zadania z PBDK2014-2023 (wyodrębnione tytuły inwestycyjne). Obwodnica Oświęcimia jest, podobnie jak obwodnica Bierunia, częścią układu drogowego realizowanego w ramach inwestycji S1 Kosztowy – Bielsko-Biała.  Z kolei inwestycja polegająca na budowie drogi krajowej nr 47 Rdzawka – Nowy Targ nie jest realizowana na podstawie PBDK2014-2023. Inwestycja ta finansowana jest z budżetu państwa, a nie z Krajowego Funduszu Drogowego.	Uwaga wyjaśniona
	3. Brak jest osobnej mapy planowanych inwestycji w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.).	Mapa zostanie dodana.	Uwaga uwzględniona
	4. W Programie wskazanym byłoby dookreślenie podstawowych zadań komplementarnych dla realizacji programu autostrad i dróg ekspresowych w zakresie dróg niższych klas oraz węzłów w celu zintegrowania i usprawnienia funkcjonowania sieci drogowej oraz	Ministerstwo Infrastruktury nie gromadzi informacji dotyczących zamierzeń inwestycyjnych innych zarządców dróg publicznych. Minister Infrastruktury nie posiada żadnych podstaw prawnych do narzucania innym zarządcom inwestycji/planów, jakie mieliby realizować.	Uwaga wyjaśniona

	<p>dostępności do sieci TEN-T, w szczególności z dróg wojewódzkich.</p> <p>5. Województwo Małopolskie planuje przygotowanie inwestycji na sieci dróg wojewódzkich w otoczeniu planowanych inwestycji w ramach RPBDK2030 i w związku z tym koniecznym jest współpraca w zakresie skoordynowania przygotowania i realizacji tych zadań. Dotyczy to m.in. takich inwestycji jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Obwodnica Brzeszcz,</li> <li>– Obwodnica Jabłonki,</li> <li>– Obwodnica Raby Wyżnej,</li> <li>– Obwodnica Sułkowic,</li> <li>– Powiązanie nową drogą obwodnicy Skawiny z DK52 (BDI),</li> <li>– Przełożenie DW774 w Balicach,</li> <li>– Węzeł Jawornik na DK7 (realizowane przez GDDKiA).</li> </ul>	<p>RPBDK2030 dotyczy dróg krajowych.</p> <p>Uwaga o charakterze informacyjnym. Uwaga nie dotyczy przedmiotu RPBDK2030.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
	<p>1. Przedstawiony Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, stanowiący wsparcie dla samorządów obejmuje możliwość dofinansowania m.in. budowy, przebudowy dróg powiatowych i gminnych, nie obejmuje natomiast tak ważnej sieci dróg, stanowiących uzupełnienie systemu transportowego, jakim są drogi wojewódzkie. Należy bowiem pamiętać, że wszystkie podmioty regionalne uczestniczą czynnie w realizacji założeń polityki transportowej Państwa i przyczyniają się do poprawy jakości systemu komunikacyjnego i jego rozbudowy, gdyż jest to jeden z kluczowych czynników,</p>	<p>Co do zasady wspomniana uwaga nie dotyczy zakładanego zakresu rzeczowego RPBDK2030, lecz odnosi się do działań na sieci dróg samorządowych. Niemniej, odnosząc się do kwestii poruszonych w wystąpieniu:</p> <p><u>Kwestie związane z rozszerzeniem katalogu inwestycji objętych wsparciem z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg</u></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury zdaje sobie sprawę z potrzeb finansowych wszystkich zarządców dróg publicznych, w tym dróg wojewódzkich. Niezmiennie od wielu lat coraz większe środki centralne kierowane są na wsparcie dróg lokalnych.</p> <p>Dlatego właśnie powstał ww. Fundusz.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym.</p> <p>2. Należy dostrzec problemy wynikające z analiz wskazujących na jednoczesne zjawisko dynamicznego zwiększania sieci dróg ekspresowych przy braku równoległych działań dotyczących dróg krajowych innych niż A i S. Oddawanie do użytkowania nowych odcinków dróg ekspresowych powoduje, że równoległe względem tych dróg, drogi krajowe uzyskują kategorię dróg wojewódzkich, przechodząc w utrzymanie zarządów województw. Drogi zastępowane drogami ekspresowymi na skutek dotychczasowego niedoinwestowania cechuje często znaczny stopień degradacji oraz konieczność podjęcia działań inwestycyjnych zapewniających możliwość prawidłowej obsługi komunikacyjnej miejscowości przez które przebiegają. Pomimo powstania dróg ekspresowych, rola transportowa dróg, które zmieniły kategorię z krajowej na wojewódzką nadal jest istotna, stanowią bowiem one uzupełnienie sieci dróg ekspresowych, zapewniających dostępność komunikacyjną miejscowościom położonym na jej trasie. Drogi te stanowią ponadto istotną rolę w obsłudze działalności gospodarczej przedsiębiorstw, które w trakcie wielu lat funkcjonowania drogi jako drogi krajowej zostały zlokalizowane przy tych drogach.</p> <p>3. Położenie głównego nacisku inwestycyjnego na drogi A i S spowodowało zatem szereg równoległych zjawisk takich jak:</p>	<p>Środki Funduszu są przekazywane na dofinansowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych,</li> <li>- budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych,</li> <li>- finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym.</li> </ul> <p>Od 2021 r., mając na celu m. in. wsparcie samorządów i przedsiębiorców w walce z negatywnymi konsekwencjami pandemii COVID-19, rozszerzono katalog dofinansowanych zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zadania obwodnicowe - zadania polegające na budowie obwodnic lokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich,</li> <li>- zadania miejskie – zadania polegające na budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa,</li> <li>- zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych.</li> </ul> <p>Rozszerzenie działania Funduszu o nowe zadania wynikało z oceny sytuacji i zgłaszanych potrzeb w tym zakresie.</p> <p>Żeby zobrazować skalę rządowego wsparcia wystarczy wskazać, że łączna wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich wynosi 2 mld zł.</p> <p><u>Kwestie związane ze stanem dróg krajowych przekazywanych innym zarządcom.</u></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury wraz z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi wielotorowe działania, mające na celu ciągły, wielokierunkowy rozwój infrastruktury sieci drogowej.</p>	
--	--	---	--

	<p>a) niedostateczne finansowanie inwestycji na istniejącej sieci dróg krajowych,</p> <p>b) zmiana kategorii dróg krajowych na drogi wojewódzkie dotyczące niedoinwestowanych dróg krajowych zastępowanych drogami ekspresowymi,</p> <p>c) przejęcie przez samorządy wojewódzkie długich odcinków dawnych dróg krajowych, wymagających realizacji działań inwestycyjnych, przy braku zapewnienia dodatkowego finansowania,</p> <p>d) konieczność podjęcia działań inwestycyjnych na nowo przejętych drogach wojewódzkich z powodu ich degradacji technicznej oraz przystosowania do funkcjonowania w nowej strukturze sieci dróg publicznych, jako uzupełnienia sieci dróg A i S.</p> <p>4 W związku z powyższym zakres zadań objętych dofinansowaniem w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg proponujemy rozszerzyć o następujące punkty:</p> <p>a) dofinansowanie rozbudowy, budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich, stanowiących dawne drogi krajowe zastąpione drogami ekspresowymi,</p> <p>b) dofinansowanie rozbudowy, budowy, przebudowy lub remontu dróg wojewódzkich o znaczeniu strategicznym z punktu widzenia zapewnienia ciągłości ruchu w przypadku katastrof i zdarzeń losowych na autostradach, drogach ekspresowych i drogach krajowych.</p>	<p>Wśród aktualnych priorytetów w tym zakresie należy wymienić z jednej strony budowę nowych odcinków dróg szybkiego ruchu i wyprowadzanie nadmiernego ruchu drogowego obwodnicami poza tereny zabudowane, a z drugiej – podnoszenie parametrów, poprawę stanu i zwiększanie bezpieczeństwa użytkowników istniejącej sieci dróg krajowych.</p> <p>Duża różnorodność i szeroki zakres prowadzonych prac wymaga usystematyzowania sposobu postępowania z odcinkami dróg krajowych, które podlegają ciągłemu utrzymaniu w należytym stanie, ale w przewidywalnej przyszłości zostaną zastąpione przez powstający odcinek o nowym przebiegu (np. obwodnicy lub drogi ekspresowej).</p> <p>Proces ten został usankcjonowany w art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, który wskazuje, że „odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej”. Od tego momentu wszelkie zadania związane z bieżącym i strukturalnym utrzymaniem drogi przejmuje jej nowy zarządca.</p> <p>Należy przy tym wskazać, że GDDKiA, mając na uwadze znaczenie samorządowej sieci drogowej dla obsługi terenów przyległych do nowego odcinka, przekazuje zastępowane fragmenty sieci do samorządu w stanie dobrym. Oznacza to, że w przypadku zidentyfikowania potrzeby poprawy stanu odcinków przenoszonych do sieci samorządowej, uprzednio przeprowadzane są odpowiednie zabiegi remontowe i naprawcze.</p>	
--	---	--	--

	<p>Reasumując Konwent wskazuje, iż powyższa propozycja wynika z faktu, że drogi wojewódzkie, zlokalizowane w pobliżu, autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych, niejednokrotnie spełniają rolę doraźnych dróg objazdowych na wypadek zdarzeń uniemożliwiających ruch na drogach wyższych kategorii. Należy jednak pamiętać, że nie wszystkie drogi wojewódzkie mogą pełnić rolę alternatywnych połączeń komunikacyjnych dla dróg krajowych z uwagi na niewystarczające parametry techniczne. Ujęcie tego typu zadań w prezentowanym „Programie...” pozwoliłoby na usprawnienie każdorazowego przejścia ruchu w niespodziewanych sytuacjach na sieci dróg krajowych, szczególnie znajdujących się w sieci TEN-T, co w konsekwencji zapewniłoby zwiększenie efektywności systemu transportowego w Polsce.</p>		
--	--	--	--

## 2.3 Najczęściej pojawiające się uwagi o charakterze ogólnym

### 1) Uwagi i opinie dotyczące zakresu rzeczowego – ujęcia dodatkowych tytułów inwestycyjnych w projekcie *RPBDK2030*

Uwagi z tej grupy podzielić można ze względu na charakter postulowanych tytułów inwestycyjnych. Wśród zgłaszanych wniosków znalazły się m.in. te dotyczące uwzględnienia przebudowy/rozbudowy dróg krajowych, budowy nowych odcinków dróg krajowych i dróg ekspresowych, budowy węzłów autostradowych czy obwodnic.

Jednym z podstawowych założeń, jakie brane były pod uwagę przy opracowaniu projektu *RPBDK2030*, w szczególności w odniesieniu do określenia zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli **autostrad i dróg ekspresowych** w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).

Dlatego też w pierwszej kolejności w projekcie *RPBDK2030* ujęte zostały zadania, których realizacja jest niezbędna, aby wybudowana została cała zdefiniowana obecnie sieć dróg szybkiego ruchu, której długość będzie wynosiła ok. 8 tys. km.

Dopiero realizacja tego priorytetu i analiza sytuacji nowopowstałej sieci drogowej, wraz z jej wpływem na całą sieć transportową stworzy podstawę do podejmowania kolejnych działań inwestycyjnych.

#### **Przebudowy/rozbudowy dróg krajowych**

Wielokrotnie pojawiające się wnioski dotyczące ujęcia zadań polegających na przebudowie lub rozbudowie odcinków dróg krajowych mogą zostać spełnione w ramach *Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r. (PWKSD)*. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. *PWKSD* zakłada również dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

## **Obwodnice miejscowości**

W odniesieniu do zakresu związanego ze zgłaszanymi wnioskami dotyczącymi budowy obwodnic miejscowości warto wskazać na dedykowany temu program drogowy. Jest nim przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Nr 46/2021 Rady Ministrów *Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (PBO)*. Głównym założeniem tego programu jest budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych, co przyczynia się do rozwiązania problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz kongestii w miejscach, które najbardziej narażone są na zaburzenie płynności ruchu.

Warto pamiętać, że potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Niestety z uwagi na ograniczenia finansowe oraz możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb.

Dodatkowo warto podkreślić, że spośród zgłaszanych tytułów inwestycyjnych dotyczących budowy obwodnic znalazły się zadania, które obecnie są już na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach *PBO*. Przykładem takich zadań są obwodnice: Kłomnic czy Strzelina.

## **Węzły autostradowe**

Wśród wniosków dotyczących postulowanych tytułów inwestycyjnych odnotowano uwagi polegające na ujęciu w projekcie *RPBDK2030* budowy węzłów autostradowych. Wnioskodawcy postulowali budowę dodatkowego węzła na drodze ekspresowej S22, dodatkowego węzła na drodze ekspresowej S74 oraz dodatkowych węzłów na autostradach A2 i A4. *RPBDK2030* nie obejmuje jednak odrębnych inwestycji, polegających na budowie elementów infrastruktury punktowej, do których zaliczyć można węzły.

## **2) Uwagi i opinie dotyczące zakresu rzeczowego – usunięcia z Programu określonych inwestycji**

W ramach tej grupy uwag pojawiły się wnioski dotyczące usunięcia z projektu *RPBDK2030* określonych zadań drogowych w nim ujętych. Uwagi te dotyczyły rezygnacji z realizacji inwestycji takich jak: Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej (w ciągu autostrady A50 i drogi ekspresowej S50) oraz droga ekspresowa S16 na odcinku Olsztyn-Ełk.



Odnosząc się do tych uwag należy wskazać, że realizacja wymienionych inwestycji zgodna jest z priorytetami inwestycyjnymi zakładanymi w projekcie *RPBDK2030*. Inwestycja polegająca na budowie Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) pozwoli na wypełnienie priorytetu dotyczącego budowy połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T. Warto wskazać, że budowa OAW jest ściśle powiązana z powstaniem i eksploatacją Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Projektowana obwodnica zapewni integrację węzła CPK z układem drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn-Ełk pozwoli z kolei na wypełnienie priorytetu dotyczącego budowy brakujących elementów drogowej sieci TEN-T – w tym przypadku brakującego elementu sieci kompleksowej TEN-T. Droga krajowa nr 16, obok drogi ekspresowej S7, jest najważniejszym szlakiem transportowym na Warmii i Mazurach. Zaniechanie realizacji drogi ekspresowej S16 spowodowałoby, że w dalszym ciągu ruch tranzytowy relacji wschód - zachód będzie degradował jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów kraju, tj. Krainę Tysiąca Jezior. Główna trasa alternatywna dla drogi krajowej nr 16, czyli droga krajowa nr 58 przebiega bowiem przez środek jednego z największych i najcenniejszych obszarów Natura 2000, Puszcze Piską.

Szczegółowa argumentacja odnosząca się do kwestii związanych z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (A50/S50) oraz drogi ekspresowej S16 została przedstawiona w uzasadnieniach do złożonych w tej materii uwag.

## **2.4 Podsumowanie**

Łącznie przez cały okres trwania konsultacji publicznych wpłynęło 2 145 formularzy konsultacyjnych. Dokładnie 938 z nich to uwagi przesłane bezpośrednio na adres korespondencyjny Ministerstwa, natomiast 1 240 to uwagi przesłane na dedykowaną elektroniczną skrzynkę pocztową.

Ponad 98,5% formularzy posiadało podpisaną zgodę na przetwarzanie danych osobowych, co stanowiło warunek konieczny do uwzględnienia uwagi.

Uwagi były wystosowane przez przedstawicieli organizacji, stowarzyszeń, działających zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym, reprezentantów jednostek samorządów terytorialnych wszystkich szczebli, przedsiębiorców oraz osoby prywatne.

Szczegółowe zestawienie nadesłanych wniosków znajduje się w załączniku nr 1 i w załączniku nr 2. Zestawienie statystyczne zgłoszonych uwag przedstawia załącznik nr 3.

### 3. Wnioski wynikające z konsultacji publicznych

---

Przeprowadzone konsultacje publiczne udowodniły dużą potrzebę partycypacji społecznej w procesie rozwoju infrastruktury transportowej kraju. Możliwość wyrażenia uwag i zaprezentowania opinii przez społeczeństwo pozwoliła na wskazanie istotnych inwestycji, które będą mogły znaleźć się w centrum zainteresowania kolejnych programów drogowych. Warto podkreślić, że wiele spośród postulowanych inwestycji może zostać objętych w przyszłości dedykowanymi programami takimi jak np. *Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku*.

Kolejny wniosek wynikający z otrzymanych uwag dotyczy poziomu istniejących potrzeb inwestycyjnych i możliwości ich spełnienia. Pomimo bezprecedensowo wysokich wydatków infrastrukturalnych i osiągnięcia kolejnych inwestycyjnych kamieni milowych, pozostaje konieczność realizacji kolejnych zadań. Przykładem takiego działania może być budowa nowych obejść miejscowości w ciągach dróg krajowych tam, gdzie uzasadniają to ważne czynniki ruchowe, czy społeczne.

Załącznik nr 1 umożliwił kompleksowe odniesienie się do wszystkich uwag zgłaszanych przez wnioskodawców względem konieczności ujęcia dodatkowych inwestycji w projekcie *RPBDK2030*.

W Załączniku nr 2 Ministerstwo w szczegółowy sposób odniosło się do uwag względem zapisów projektu *RPBDK2030*, co znalazło swój wyraz w przyjęciu części spośród zgłoszonych uwag. Miały one zwykle charakter doprecyzowujący i uzupełniający zapisy projektu *RPBDK2030*, w ten sposób stanowiąc wartość dodaną dla dokumentu. Część uwag stanowiła też polemikę związaną z fundamentalnymi dla projektu *RPBDK2030* kwestiami, określeniami i przyjętą metodyką opracowania dokumentu.

# Załącznik nr 1

## Omówienie zgłoszonych uwag

<b>Uwagi odnoszące się do ujęcia dodatkowych tytułów inwestycyjnych w podziale na województwa</b>		
Przebudowy/rozbudowy dróg krajowych i dróg ekspresowych		
<p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu. Dodatkowo dołączono kilka zupełnie nowych przebiegów dróg krajowych o klasie GP. Kwestia przebudowy bądź rozbudowy istniejącego odcinka drogi krajowej, co do zasady nie jest przedmiotem procedowanego <i>RPBDK2030</i>.</p> <p>Resort infrastruktury proceduje projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. Dlatego też działania w ramach przebudowy bądź rozbudowy danego odcinka istniejącej drogi będą rozważane w ramach <i>PWKSD</i>.</p>		
Województwo dolnośląskie		
<b>Przebudowa drogi krajowej nr 94 Wrocław-Lubin oraz przebudowa drogi krajowej nr 36 Lubin-Rawicz</b>	<p>W ramach <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> przewidziana jest do realizacji przebudowa dróg krajowych nr 94 i 36 relacji Wrocław-Lubin na odcinku ok 60 km.</p> <p>Powyższe zadanie pozwoli usprawnić komunikację pomiędzy aglomeracją wrocławską a Zagłębiem Miedziowym, jako korytarz równoległy do autostrady A4, która jest także planowana do przebudowy. Jest to odcinek o dużym natężeniu ruchu.</p>	Uwaga wyjaśniona
<b>Przebudowa drogi krajowej nr 94 Prochowice-Krzywa</b>	Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.	Uwaga wyjaśniona

	<p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dodatkowo, priorytetem jest też rozbudowa istniejącej sieci, tam gdzie standardy nie są zachowane, a duże natężenie ruchu powoduje duże problemy komunikacyjne. Dlatego też w <i>RPBDK2030</i> uwzględniono rozbudowę autostrady A4 w tym rejonie, co powinno wpłynąć na przepustowość głównego korytarza i poprawić kwestie natężenia ruchu na równoległym korytarzu drogi krajowej nr 94.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. Dlatego też działania w ramach przebudowy bądź rozbudowy danego odcinka istniejącej drogi będą rozważane w ramach <i>PWKSD</i>.</p>	
<b>Województwo małopolskie</b>		
<p><b>Przebudowa drogi krajowej nr 28 Zator-Wadowice</b></p>	<p>Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Obecnie równolegle procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. Dlatego też działania w ramach przebudowy bądź rozbudowy danego odcinka istniejącej drogi będą rozważane w ramach <i>PWKSD</i>.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>W ramach obecnie obowiązującego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> realizowane jest zadanie dotyczące budowy obwodnicy miejscowości Zator w ciągu drogi krajowej nr 28. Ponadto, w ramach dedykowanego <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i> zrealizowana zostanie obwodnica Wadowic w ciągu drogi krajowej nr 28. Podstawowym celem budowy obwodnicy Wadowic jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście na drodze numer 28. Fragment ten będzie uzupełnieniem nowego układu komunikacyjnego w obrębie Wadowic.</p>	
<p>Województwo mazowieckie</p>		
<p><b>Rozbudowa drogi krajowej nr 79 Piaseczno-Góra Kalwaria</b></p>	<p>Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Jednocześnie należy zauważyć, że w ramach obecnie obowiązującego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> zrealizowane zostało zadanie polegające na budowie obwodnicy Góry Kalwarii w ciągu dróg krajowych nr 50 i 79, dzięki czemu ruch ciężki i tranzytowy odbywający się tymi drogami, wyprowadzony został poza miasto. Ponadto, wpływ na sytuację komunikacyjną będzie miało również oddanie drogi ekspresowej S7 na odcinku Warszawa – Grójec, wraz z inwestycjami wspierającymi planowanymi przez samorządy.</p> <p>Natomiast, jeśli chodzi o priorytet komunikacyjny w obrębie aglomeracji warszawskiej, w <i>RPBDK2030</i> została ujęta budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Jej realizacja w dużym stopniu wpłynie na rozkład ruchu w regionie.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. W związku z powyższym kwestie dotyczące rozbudowy drogi krajowej nr 79</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>.</p>	
<p><b>Rozbudowa drogi krajowej nr 9 Radom-Opatów w zakresie województwa mazowieckiego</b></p>	<p>Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Z punktu widzenia sieciowego i obsługi ruchu komunikacyjnego pomiędzy Warszawą a Radomiem jest już obecnie realizowany ciąg S19 pomiędzy Lublinem a Rzeszowem oraz planowana w projekcie <i>RPBDK2030</i> budowa całego ciągu drogi ekspresowej S74.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że już obecnie podejmowane są działania, których celem jest poprawa warunków ruchu na przedmiotowej drodze, wśród których należy wskazać, budowę obwodnicy Iłży, która jest w trakcie realizacji (w ramach <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023</i>) oraz budowę obwodnicy Skaryszewa, która jest na etapie prac przygotowawczych (w ramach <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>).</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. W związku z powyższym kwestie dotyczące rozbudowy drogi krajowej nr 9 mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p><b>Poszerzenie S8 na odc. Radzymin - Wyszaków - Ostrów Maz.</b></p>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> dedykowany jest nowym inwestycjom na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowie kluczowych odcinków dróg krajowych o klasie GP, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń jakie brane były pod uwagę przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i>, w szczególności w odniesieniu do określenia zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu. Dlatego też w pierwszej kolejności</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>w projekcie <i>RPBDK2030</i> ujęte zostały zadania, których realizacja jest niezbędna, aby wybudowana została cała zdefiniowana obecnie sieć dróg szybkiego ruchu, której długość będzie wynosiła ok. 8 tys. km.</p> <p>Dopiero po realizacji tego priorytetu i analizie sytuacji tak stworzonej sieci drogowej, wraz z jej wpływem na całą sieć transportową, będą mogły być podstawą do podejmowania kolejnych działań inwestycyjnych, takich jak wskazana rozbudowa drogi S8 Radzymin – Ostrów Mazowiecka, szczególnie po tym jak ułoży się ruch po zakończeniu budowy korytarza Via Baltica S61. Należy też spodziewać się zmian po zakończeniu budowy Wschodniej obwodnicy Warszawy w ciągu S17.</p> <p>Natomiast, jeśli chodzi o priorytet komunikacyjny w obrębie aglomeracji warszawskiej, w <i>RPBDK2030</i> została ujęta budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Jej realizacja w dużym stopniu wpłynie na rozkład ruchu w regionie. W pierwszej kolejności do poszerzenia zostały skierowane do realizacji odcinki autostrad A2 i A4 gdzie potoki ruchu są bardzo wysokie, a odcinki nie spełniają obecnych wymogów i przepisów technicznych dotyczących autostrad lub też z uwagi na poprawę dostępności CPK.</p>	
<b>Województwo podkarpackie</b>		
<p><b>Przebudowa drogi krajowej nr 28 Moderówka-Potok</b></p>	<p>Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.</p> <p>W związku z powyższym kwestie dotyczące rozbudowy drogi krajowej nr 28 mogą być</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>



	<p>przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>. Odcinek drogi krajowej nr 28 będzie również przedmiotem stosownych analiz mających na celu stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci dróg krajowych, mając szczególnie na względzie planowane w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> inwestycje polegające na budowie obwodnic w ciągu drogi krajowej 73 pomiędzy Pilznem a Jasłem oraz z drugiej strony planowaną obwodnicę Miejsca Piastowego w ciągu drogi krajowej 28.</p>	
<b>Województwo śląskie</b>		
<p><b>Dobudowa drugiej jezdni na odcinku drogi S1, sieci bazowej TEN-T, Żywiec Soła – tunel za węzłem Przybędza.</b></p>	<p>Priorytetem <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokończenie sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Resort infrastruktury poprzez średnio i długookresowe programy rządowe dedykowane drogom krajowym realizuje spójną politykę dążącą do realizacji docelowego układu drogowego. W toku prac i przeprowadzonych analiz określono priorytety dotyczące dalszego rozwoju sieci dróg w Polsce. Głównym celem jest dokończenie brakujących odcinków S10, S11, S12, S16, S74, przygranicznego odcinka A2, czy budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej S52. Dzięki temu, wszystkie polskie regiony zostaną połączone siecią szybkich dróg. Powyższe jest zgodne z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>Wstępne wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 dla S1 na odcinku Żywiec – Zwardoń nie wykazują znacznego średniego dobowego ruchu rocznego na tym odcinku, który wskazywałby na wyczerpanie się przepustowości istniejącego przekroju. Należy zaznaczyć jednocześnie, że realizowany obecnie jest ostatni odcinek S1 relacji Żywiec – Zwardoń, czyli tzw. obejście Węgierskiej Górki. Co ważne, na odcinku tunelowym, już na chwilę obecną realizowany jest przekrój 2x2, co znacząco ułatwi rozbudowę jeżeli sytuacja ruchowa będzie tego wymagała.</p> <p>Ponadto, należy wskazać, że po stronie słowackiej odcinek przygraniczny autostrady D3 Svrčinovec – Skalite został również zrealizowany w przekroju jednojezdniowym. Strona słowacka wskazuje, że obecnie nie ma podstaw do rozbudowy tego odcinka o drugą jezdnię. Podobnie jak strona polska, strona słowacka uzależnia ewentualną rozbudowę tego odcinka od znaczącego wzrostu ruchu.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p><b>Przebudowa drogi krajowej nr 91 Rudniki – granica województw</b></p>	<p>Priorytet w odniesieniu do zakresu rzeczowego w trakcie opracowania projektu <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> stanowiło dokończenie sieci dróg szybkiego ruchu zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Przebudowa wskazanego odcinka drogi krajowej może być jednak przedmiotem prac w ramach obecnie procedowanego <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.</i></p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>



	<p>Obecnie trwa budowa blisko 81 kilometrów autostrady A1 na odcinku Tuszyn – węzeł Rząsawa (obecnie Częstochowa Północ). Planowane udostępnienie do ruchu poszczególnych odcinków autostrady w 2021 i 2022 r. wpłynie w pozytywny sposób na sytuację komunikacyjną na odcinku Rudniki – granica województw oraz ograniczenie ruchu tranzytowego. Oddanie do ruchu autostrady A1 pozwoli także na określenie rzeczywistego poziomu natężenia ruchu i podjęcie decyzji, co do działań inwestycyjnych.</p> <p>Dodatkowo za istotną okoliczność uznać należy obecność zadania inwestycyjnego w postaci budowy obwodnicy Kłomnic (droga krajowa nr 91), w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO)</i>. Inwestycja ta znajduje się wśród zadań możliwych do realizacji w ramach <i>PBO</i> (Załącznik nr 2). Oznacza to, że inwestycja ta możliwa będzie do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej <i>PBO</i>, mając również na względzie wymienioną powyżej sytuację jaka będzie miała miejsce na sieci dróg krajowych po wybudowaniu A1.</p>	
<p><b>Przebudowa drogi krajowej nr 44 Tychy-Kraków</b></p>	<p>Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. W związku z powyższym kwestie dotyczące rozbudowy drogi krajowej nr 44 mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>.</p> <p>Warto zauważyć, że zgodnie z obowiązującymi przepisami za przebudowę drogi krajowej nr 44 na terenie Tych odpowiada Prezydent Miasta. Minister Infrastruktury jest otwarty na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie możliwości dofinansowania</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>zadań na drogach samorządowych. W gestii Ministra Infrastruktury, na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych, znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg oraz rezerwa subwencji ogólnej. Minister Infrastruktury poza wskazanymi źródłami nie ma obecnie innych formalnych możliwości finansowego wsparcia inwestycji realizowanych na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.</p> <p>Ponadto, na odcinku Tychy – Kraków, udogodnieniem będzie realizacja inwestycji dotyczącej drogi ekspresowej S1 na odcinku Mysłowice – Oświęcim, w ramach której przewidziana jest obwodnica Bierunia oraz obwodnica Oświęcimia w ciągu drogi krajowej nr 44.</p> <p>S1 Bieruń - Oświęcim wraz z obwodnicą Bierunia to fragment drogi ekspresowej S1 o długości ok. 2,9 km, odcinka drogi klasy GP (główny ruchu przyspieszonego) o długości ok. 2 km, drogi klasy Z (zbiorczej) - pomiędzy węzłem Bieruń a układem ulicznym Bierunia (dojazdu do ul. Jagiełły) - o długości ok. 2 km, węzła Bieruń oraz pięciu obiektów inżynierskich. To umożliwi skomunikowanie nowej drogi ekspresowej S1 poprzez węzeł Bieruń z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 44 (DK44). Obwodnica Oświęcimia to fragment długości około 9 km, stanowiący nowy ślad drogi krajowej nr 44. Powyższy odcinek realizowany jest w ramach budowy drogi ekspresowej S1.</p>	
<b>Województwo warmińsko-mazurskie</b>		
<p><b>Przebudowa drogi krajowej nr 54 wraz z obwodnicą Braniewa</b></p>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic ani też przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Programem dedykowanym budowie obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO)</i>. Lista inwestycji zawarta w <i>PBO</i> wraz z potencjalnym harmonogramem, była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Zadanie inwestycyjne polegające na budowie obwodnicy Braniewa zostało ujęte w Załączniku nr 2 do <i>PBO</i>, czyli na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji. Zadania te będą realizowane w ramach oszczędności wygenerowanych na inwestycjach</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>z Załącznika nr 1. Ujęcie na liście rezerwowej oznacza, że inwestycja ta będzie możliwa do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej PBO.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.</p> <p>Zakres <i>PWKSD</i> dotyczy kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, w tym także działań z zakresu przebudowy oraz rozbudowy odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu. W związku z powyższym kwestie dotyczące wzmocnienia drogi krajowej 54 mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>.</p>	
<p><b>Rozbudowa drogi krajowej nr 51 Olsztyn – Bezdedy (gr. państwa)</b></p>	<p>Projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i> określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Jednym z podstawowych założeń, jakie brane były pod uwagę przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i>, w szczególności w odniesieniu do określenia zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.</p> <p>Zakres Programu dotyczy kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych zarządzanych</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>przez GDDKiA, w tym także działań z zakresu przebudowy oraz rozbudowy odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu. W związku z powyższym kwestie dotyczące rozbudowy drogi krajowej nr 9 mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że już obecnie prowadzone są działania, których celem jest poprawa warunków ruchu na przedmiotowej drodze. W ramach <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> planowana jest realizacja w ciągu tej drogi obwodnic: Olsztyna wraz z Dywitami oraz Smolajn, a w przypadku zabezpieczenia finansowania, pozyskanego w drodze osiągnięcia oszczędności, także obwodnic Dobrego Miasta i Bartoszczyk.</p>	
<p><b>Rozbudowa drogi krajowej nr 53 Olsztyn – Szczytno i drogi krajowej nr 57 Szczytno –Szymany</b></p>	<p>Należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że już obecnie prowadzone są działania, których celem jest poprawa warunków ruchu na przedmiotowej drodze. W ramach <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> planowana jest realizacja obwodnicy Szczytna w ciągu dróg krajowych nr 53 i 57.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. W związku z powyższym kwestie dotyczące rozbudowy dróg krajowych nr 53 i 57 mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i>.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p><b>Nowe odcinki dróg krajowych i dróg ekspresowych</b></p>		
<p>Projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (<i>RPBDK2030</i>) określa cele polityki transportowej w zakresie</p>		

budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych. Łącznie na realizację inwestycji ujętych w *RPBDK2030* przeznaczona zostanie kwota ok. 292 mld zł. Limit finansowy obejmuje nowe zadania o wartości około 187 mld zł oraz zadania kontynuowane o wartości około 105 mld zł. Podstawowym celem *RPBDK2030* jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. 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 *RPBDK2030* inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją

### Województwo kujawsko-pomorskie

<p><b>Wpisanie DK 15 do kategorii dróg ekspresowych – Budowa DK 15 Ostróda-Trzebnica w standardzie drogi ekspresowej w relacji: granica województwa – Inowrocław – Toruń – granica województwa</b></p>	<p>Układ sieci autostrad i dróg ekspresowych został określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741 z późn. zm.), tworząc spójny układ dróg szybkiego ruchu na terenie całego kraju.</p> <p>Podczas planowania i realizacji inwestycji w infrastrukturę drogową należy kierować się zasadą racjonalności i gospodarności wydatkowania środków publicznych. Natomiast, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządca sieci dróg krajowych na bieżąco monitoruje sytuację na drogach krajowych i podejmuje niezbędne działania, przyczyniające się do poprawy jakości całej sieci dróg krajowych.</p> <p>Po zrealizowaniu sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadzi szczegółową weryfikację krajowego układu sieci drogowej. Przeprowadzona weryfikacja będzie stanowiła podstawę do podjęcia decyzji o ewentualnych zmianach na sieci autostrad i dróg ekspresowych, określonej w powyższym rozporządzeniu. Podstawą do przeprowadzenia zmian będzie m.in. natężeniu ruchu na danym odcinku drogi.</p> <p>W zakresie województwa kujawsko-pomorskiego należy zauważyć, iż projekt <i>RPBDK2030</i> przewiduje uzupełnienie podstawowego szkieletu komunikacyjnego o ciąg drogi ekspresowej S10, a także uzupełnienie ciągu drogi ekspresowej w kierunku Ostródy. Według oceny resortu konieczne jest dokończenie tej sieci wraz z budową obwodnic kluczowych miejscowości na wskazanych w uwadze ciągach takich jak już wybudowana obwodnica Inowrocławia czy planowane obwodnice Strzelna, Kowalewa Pomorskiego czy też Nowej Wsi Wielkiej i dopiero wówczas dokonanie oceny zasadności dalszej rozbudowy sieci dróg ekspresowych.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p><b>Trasa Wschodnia od Placu Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej w Toruniu, stanowiąca nowy</b></p>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> dedykowany jest inwestycjom na sieci dróg krajowych, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

<p><b>przebieg drogi krajowej nr 91</b></p>	<p>Należy wskazać, że Toruń jest miastem na prawach powiatu. Zgodnie z art. 19 ust. 5 i art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o <i>drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376) w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. Do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, oraz koordynacja robót w pasie drogowym.</p> <p>Budowa Trasy Wschodniej od Placu Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej w Toruniu znajduje się w kompetencjach inwestycyjnych Prezydenta Miasta Torunia.</p>	
<p>Województwo lubelskie</p>		
<p><b>Połączenie autostrady A2 (węzeł Dobryń) z Portem Małaszewicze i Granicznym Punktem Odpraw Fitosanitarnych w Kobylanach oraz Drogowym Przejściem Granicznym w Terespolu</b></p>	<p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w rejonie Terespoła i Małaszewicz prowadzi prace przygotowawcze dot. budowy przygranicznego odcinka autostrady A2 Biała Podlaska (w. Ciczibór) – Kukuryki. Odcinek ten zostanie zrealizowany w ramach <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i>. Zgodnie z ustaleniami z posiedzenia Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych odcinek ten będzie się kończył na węźle Dobryń, na przecięciu autostrady z drogą krajową nr 68 przed terminalem celnym w Koroszczynie. Ruch ciężarowy prowadzony w kierunku przejścia granicznego w Kukurykach zostanie skierowany do terminala celnego w Koroszczynie, zaś ruch osobowy za pośrednictwem dróg krajowych 68 oraz 2 do przejścia granicznego w Terespolu. Należy jednak zauważyć, iż w związku z zakończeniem autostrady A2 na węźle Dobryń analizowane są różne możliwości bezpośredniego powiązania autostrady z przejściem granicznym w Terespolu.</p> <p>Powyższe działania inwestycyjne nie rozwiążą jednak problemu powiązania układu drogowego „Suchego Portu” w Małaszewiczach z układem dróg krajowych. Należy zauważyć, iż do samego terenu terminala nie prowadzą drogi krajowe, zaś na bezpośredni układ drogowy wokół zespołu terminali w rejonie Małaszewicz składają się drogi samorządowe i wewnętrzne powiązane z drogą krajową nr 2 w miejscowościach Wólka Dobryńska, Małaszewicze Duże, Małaszewicze Małe oraz Kobylany. Wypracowanie skutecznego rozwiązania kwestii poprawy dostępu drogowego wymaga porozumienia zarówno zarządców infrastruktury kolejowej, licznych podmiotów prowadzących działalność przeładunkową, jak i samorządowych. Dowiązanie tego układu do sieci dróg krajowych, w opinii resortu infrastruktury, powinno stanowić ostatni etap procesu budowy układu drogowego wokół zespołu terminali intermodalnych w rejonie Małaszewicz.</p> <p>Należy zaznaczyć, iż projekt <i>RPBDK2030</i> obejmuje swoim zakresem realizację zadań na sieci</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	dróg krajowych. Zadanie polegające na budowie alternatywnego połączenia obiektów przeładunkowych na terenie Małaszewicz będzie odbywać się na sieci dróg samorządowych.	
<b>Województwo małopolskie</b>		
<b>Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice</b>	<p>W treści <i>RPBDK2030</i> zostało wyjaśnione, na str. 22, że planuje się rozpoczęcie prac projektowych dla nowej drogi ekspresowej mogącej przejąć ruch 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.</p> <p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła prace nad opracowaniem Studium Korytarzowego. Studium Korytarzowe jest pierwszym elementem dokumentacji projektowej, określającym lokalizację pasa (korytarza) terenu pod nową drogę z uwzględnieniem regionalnych i lokalnych uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych i społecznych. Służy wstępnej ocenie zasadności budowy drogi i jest kluczowe dla decyzji o prowadzeniu dalszych prac.</p> <p>W chwili obecnej nie można przesądzać o przebiegu przyszłej drogi.</p> <p>W kwestii lat realizacji, należy wskazać, że mimo dużego natężenia ruchu na ww. odcinku drogi krajowej nr 7, jest to droga dwujezdniowa a jej przepustowość jest stale poprawiana poprzez inwestycje punktowe, mające na celu upłynnienie ruchu.</p> <p>Droga krajowa nr 7 na odcinku Kraków – Myślenice od wielu lat stanowi przedmiot intensywnych działań zarówno ze strony Ministerstwa Infrastruktury, jak i GDDKiA. Ich dotychczasowym efektem jest przeprowadzenie w ostatnich latach szeregu inwestycji o łącznym koszcie przekraczającym 30 mln zł, które przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa i udrożnienia ruchu. Zaliczyć do nich należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowę kładki dla pieszych w Gaju,</li> <li>• Budowę tzw. aktywnego przejścia dla pieszych w Mogilanach,</li> <li>• Budowę dwóch kładek dla pieszych i budowę chodnika w Głogoczowie,</li> <li>• Przebudowę skrzyżowania przez wydzielenie lewoskrętu w Krzyszkowicach,</li> <li>• Budowę kładki dla pieszych w Jaworniku,</li> <li>• Przebudowę skrzyżowania obejmującą budowę pasa włączenia do ruchu i wyłączenia z ruchu oraz budowę wiaduktu w Myślenicach,</li> </ul>	



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowę dróg zbiorczych o łącznej długości 2 km na odcinku Kraków – Myślenice, zapewniających dojazd do zabudowań mieszkalnych.</li> </ul> <p>Ministerstwo Infrastruktury ma świadomość dalszych potrzeb inwestycyjnych w obszarze infrastruktury drogowej w tym regionie, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa i płynności ruchu. Stąd, podejmowane są dalsze, istotne dla funkcjonowania DK 7 na tym odcinku, inwestycje, do których należy zaliczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowę dwupoziomowego węzła w Libertowie,</li> <li>• Budowę dwupoziomowego skrzyżowania DK 7 z pasami włączania i wyłączania w Gaju,</li> <li>• Budowę węzła z drogą powiatową w Myślenicach,</li> <li>• Przebudowę układu komunikacyjnego z poprowadzeniem drogi powiatowej w tunelu z funkcją podziemnego przejścia dla pieszych pod DK 7 w Krzyszkowicach,</li> <li>• Budowę węzła DK 7 z drogą wojewódzką w Jaworniku,</li> <li>• Rozbudowę DK 7 w rejonie Głogoczowa i Bęczarki z uwzględnieniem bezkolizyjnych przekroczeń drogi krajowej,</li> <li>• Rozbudowę węzła Kraków Południe na skrzyżowaniu A4 i DK 7 oraz rozbudowę istniejącego odcinka A4 o dodatkowy pas ruchu przy tym węźle.</li> </ul> <p>Łączne nakłady wymagane na realizację tych zadań, skierowanych do realizacji przez Ministra Infrastruktury zgodnie z licznymi wnioskami mieszkańców i władz samorządowych, wynoszą prawie 600 mln zł.</p> <p>Mając na względzie z jednej strony aktualne potrzeby ruchowe, a z drugiej dostępne możliwości odseparowania ruchu tranzytowego od lokalnego oraz maksymalizacji ich bezpieczeństwa i płynności na skutek powyższych inwestycji, realizacja drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice w perspektywie do 2030 roku nie jest uzasadniona. Dalsze działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości na DK 7 na trasie Kraków – Myślenice w perspektywie czasowej po 2030 roku, będą realizowane zgodnie z identyfikowanymi potrzebami, i jak w przypadku każdej inwestycji, w miarę możliwości prawnych, technicznych, organizacyjnych i finansowych.</p>	
Województwo mazowieckie		



<p><b>Budowa drogi ekspresowej S92 na odcinku Warszawa (S8, Bemowo) – Kutno (A1)</b></p>	<p>Priorytetem <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> jest dokończenie sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Resort infrastruktury poprzez średnio- i długookresowe programy rządowe dedykowane drogom krajowym realizuje spójną politykę, dążąc do realizacji docelowego układu drogowego. W toku prac i przeprowadzonych analiz określono priorytety dotyczące dalszego rozwoju sieci dróg w Polsce. Głównym jest dokończenie brakujących odcinków S10, S11, S12, S16, S74, przygranicznego odcinka A2, czy budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej S52. Dzięki temu, wszystkie polskie regiony zostaną połączone siecią szybkich dróg. Powyższe jest zgodne z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>Droga krajowa nr 92 jest na bieżąco monitorowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Na chwilę obecną nie zdiagnozowano potrzeby rozbudowy tej drogi do parametrów drogi klasy S czy też nowego połączenia równoległego do istniejącej autostrady A2. W toku prowadzonych analiz dotyczących określenia priorytetów inwestycyjnych w zakresie obwodnic miejscowości poza siecią A i S oraz identyfikacji tzw. wąskich gardeł na drodze krajowej nr 92 wytypowano w pierwszej kolejności realizację obwodnicy Łowicza w ciągu dróg krajowych nr 14, 70 i 92. Inwestycja będzie realizowana w ramach dedykowanego obwodnicom <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i>. Budowa obwodnicy przede wszystkim poprawi bezpieczeństwo mieszkańców, a także odciążą układ komunikacyjny i zwiększy przepustowość ulic miejskich w blisko 30-tysięcznym Łowiczu. Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego na odcinkach ww. dróg krajowych. Z jednej strony prowadzą one w kierunku Warszawy, z drugiej zaś włączają się do autostrad A2 i A1.</p> <p>Natomiast, jeśli chodzi o priorytet komunikacyjny w obrębie aglomeracji warszawskiej, w <i>RPBDK2030</i> została ujęta budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Jej realizacja w dużym stopniu wpłynie na rozkład ruchu w regionie. Do tego do realizacji zostały skierowane odcinki autostrad A2 i A4 gdzie potoki ruchu są bardzo wysokie a odcinki nie spełniają obecnych wymogów i przepisów. W przypadku rozbudowy A2 pomiędzy Łodzią a Warszawą, inwestycja ta docelowo również powinna wpłynąć na poprawę sytuacji ruchowej w regionie. Autostrada A2 jest obecnie głównym korytarzem transportowym na osi wschód- zachód w tym regionie i obecnie nie przewiduje się realizacji ciągów równoległych.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p><b>Budowa drogi tzw. Paszkowianki na odcinku od S8 Paszków do węzłów A2 Pruszków i A2 Brwinów</b></p>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> dedykowany jest nowym inwestycjom na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowie kluczowych odcinków dróg krajowych o klasie GP, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

<p><b>oraz do DK 92 w Kopytowiu</b></p>	<p>Krajowych i Autostrad.</p> <p>Zadanie polegające na budowie tzw. <i>Paszkowianki</i>, czyli połączenia drogowego pomiędzy drogą S8 (w rejonie węzła Paszków), autostradą A2 oraz drogą krajową nr 92 jest zadaniem realizowanym na sieci dróg samorządowych. Przedmiotowe zadanie znajduje się aktualnie na etapie prac przygotowawczych związanych z opracowaniem niezbędnej dokumentacji i uzyskaniem decyzji administracyjnych, w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestorem zadania jest Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.</p>	
<p><b>Województwo podkarpackie</b></p>		
<p><b>Budowa drogi klasy GP na odcinku Tarnobrzeg (węzeł z S74) – Mielec – Dębica – Jasło jako kontynuacji drogi krajowej nr 9</b></p>	<p>Odnosząc się do kwestii realizacji nowej drogi krajowej na przedstawionej we wniosku relacji, przede wszystkim należy zaznaczyć, że <i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 (z perspektywą do 2030 r) (RPBDK2030)</i> w przeważającej mierze odnosi się do sieci dróg najwyższej klasy czyli A i S. Priorytet stanowi dokończenie sieci przewidzianej w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym określona jest sieć autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej o łącznej długości około 7980 km, w tym około 2100 km autostrad.</p> <p>Działania Ministerstwa Infrastruktury w ramach <i>RPBDK2030</i> przyczyniają się do rozwoju bądź ulepszenia istniejącego układu drogowego obsługiwane przez drogę krajową nr 9. Należy tu wymienić przede wszystkim planowany odcinek drogi ekspresowej S74 na odcinku Opatów – Nisko, który będzie przebiegał po północnej stronie Tarnobrzegu, budowę obwodnicy Opatowa w ciągu drogi ekspresowej S74 i drogi krajowej nr 9 oraz budowę obwodnic Kolbuszowej i Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p><b>Województwo podlaskie</b></p>		
<p><b>Budowa drogi ekspresowej S8 Białystok – Augustów – Raczki</b></p>	<p>W dniu 19 maja 2016 r. Rada Ministrów podjęła decyzję, którą zmieniono rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 15 maja 2004 r., przedłużając drogę ekspresową S16 o odcinek Ełk-Knyszyn. Uzupełnienie sieci dróg szybkiego ruchu o ten odcinek uzasadnione było zapewnieniem ciągłości szlaku <i>Via Carpatia</i> na terenie Polski poprzez drogi klasy S. Nowy fragment drogi S16 zwiększy dostępność obszaru województwa warmińsko-mazurskiego z kierunku wschodniego i południowego, a także stanowić będzie znaczne ułatwienie dla transportu międzynarodowego, zwłaszcza na kierunku Białoruś – polskie porty bałtyckie. Powyższa zmiana jest też potwierdzeniem faktu, że realizacja szlaku <i>Via Carpatia</i> na terenie Polski ma charakter priorytetowy. Dodatkowo realizacja drogi S16 na tym odcinku będzie stanowiła naturalne, najkrótsze połączenie pomiędzy stolicami sąsiadujących województw, a zatem będzie spełniała również istotną rolę w kontekście krajowym. Budowa</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>spójnej i logicznej sieci transportowej jest standardem, do którego chcemy dążyć.</p> <p>Zadanie dotyczące drogi ekspresowej S16 Ełk-Knyszyn znajduje się na wczesnym etapie procesu przygotowawczego. Obecnie prowadzone są działania, których celem jest wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Dnia 14 stycznia 2019 r. zawarta została umowa, której przedmiotem jest wykonanie STEŚ drogi krajowej S16 na odcinku: Ełk-Knyszyn wraz z analizą i prognozą ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcą zadania jest firma Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o.</p> <p>Celem opracowania STEŚ jest dostarczenie wszelkich informacji koniecznych do wyboru optymalnego wariantu trasy. Opracowanych zostanie kilka wariantów przebiegu trasy, które następnie zostaną poddane analizie pod kątem wysokości nakładów, czasu realizacji, uwarunkowań lokalnych, ochrony przyrody i zabytków. W ramach dotychczasowych prac zrealizowane zostało Studium korytarzowe, analiza i prognoza ruchu oraz materiały do audytu BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). We wrześniu 2019 r. przedstawione zostały przez projektantów proponowane korytarze przebiegu drogi S16, w liczbie 6. W wyniku kolejnych bardziej szczegółowych analiz i prac projektowych wyznaczone zostały propozycje konkretnych wariantów przebiegu drogi (3 warianty), które zostały poprowadzone w korytarzach zbliżonych do obecnego przebiegu drogi krajowej nr 65. Warianty te zostały w październiku 2020 r. udostępnione szerokiej publiczności.</p> <p>Należy podkreślić, że na etapie procesu przygotowawczego przeprowadzana jest szeroko zakrojona akcja informacyjna, w ramach której zainteresowane podmioty, zarówno jednostki samorządu terytorialnego, jak i osoby prywatne mogą zgłaszać swoje uwagi, wnioski i postulaty, co do realizacji zadania. Taka akcja rozpoczęła się 26 października i trwała do 4 grudnia 2020 r. W jej ramach wszystkie zainteresowane osoby, podmioty i samorządy, mogły zapoznać się z dotychczas opracowaną dokumentacją oraz wskazanymi propozycjami wariantów przebiegu drogi oraz złożyć swoje uwagi, wnioski czy też spostrzeżenia.</p> <p>W trakcie prac projektowych dotyczących analizy poszczególnych wariantów napotkano na szereg aspektów związanych m.in. z kolizją drogi z zabytkiem architektury militarnej – Twierdzą Osowiec, bliskim sąsiedztwem linii kolejowej (dostosowanie do dużych prędkości), kolizją z terenem zamkniętym MON (brak zgody wejścia na tereny wojskowe i konieczność zachowania pasa ochronnego) oraz przejściem przez tereny Biebrzańskiego Parku Narodowego.</p> <p>Mając na uwadze powyżej wskazane uwarunkowania oraz w celu uzyskania możliwości porównania różnych rozwiązań komunikacyjnych w zakresie poprowadzenia drogi ekspresowej</p>	
--	---	--

	<p>S16, stanowiącej połączenie dwóch międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, tj. Via Carpatia i Via Baltica, GDDKiA zleciła opracowanie dodatkowego wariantu alternatywnego przebiegu przedmiotowej drogi (wariant 4), przebiegającego częściowo w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8 Raczki-Augustów-Korycin.</p> <p>Ostateczne rozstrzygnięcia dotyczące określenia i wyboru wariantu przebiegu drogi ekspresowej S16 zostaną podjęte przez odpowiedni organ administracji publicznej, w tym wypadku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w toku postępowania administracyjnego, i znajdą odzwierciedlenie w treści wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.</p> <p>Odnosząc się do kwestii zapisów projektu <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> należy wskazać, że ujęte w nim zostało zadanie polegające na budowie ciągu drogowego, którego efektem będzie zrealizowanie połączenia największych ośrodków miejskich Polski północno – wschodniej (Białystok, Suwałki i Olsztyn) posiadającego parametry drogi ekspresowej, mianowicie drogi S16 Ełk – Knyszyn. Należy wskazać, że zastosowanie takiego nazewnictwa nie przesądza o określeniu konkretnego przebiegu przedmiotowego korytarza.</p>	
<b>Województwo pomorskie</b>		
<p><b>Via Maris – Droga Czerwona w Gdyni</b></p>	<p>Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni uznana jest, przez Ministerstwo Infrastruktury, za priorytet inwestycyjny. Ministerstwo Infrastruktury prowadzi prace nad szczegółową analizą koncepcji drogowej „Droga Czerwona elementem „ostatniej mili” dostępu drogowego do portu Gdynia i granicy państwa”, która została przekazana przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.</p> <p>Budowa drogi <i>Via Maris</i> wymaga wypracowania wspólnej koncepcji przebiegu oraz rozwiązań technicznych dla przebiegu tych inwestycji drogowych w Gdyni. Inwestycja ta jest na wstępnym etapie koncepcyjnym, jako inwestycja uzupełniająca Drogę Czerwoną w Gdyni.</p> <p>Przebieg drogi <i>Via Maris</i>, przez teren miasta Gdynia, wymaga uzgodnienia z Prezydentem Miasta Gdyni. Zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.) w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.</p> <p>Ponadto, w myśl art. 20 ww. ustawy, do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, oraz koordynacja robót w pasie drogowym.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	Budowa Drogi Czerwonej w Gdyni nie może zostać ujęta w <i>Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> , ponieważ program dotyczy inwestycji w infrastrukturę drogową zarządzaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, koncentrując się na budowie ciągów dróg, które stanowią docelową krajową sieć autostrad i dróg ekspresowych. Ponadto, zgodnie z obowiązującymi przepisami, zakłada się, że inwestycja ta będzie finansowana ze środków budżetu państwa, nie zaś ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.	
<b>Droga klasy GP (na parametrach klasy S) na odcinku Bydlino – Bytów – Człuchów/Chojnice – Bydgoszcz (S5 – S10)</b>	<p>Układ sieci autostrad i dróg ekspresowych został określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741 z późn. zm.), tworząc spójny układ dróg szybkiego ruchu na terenie całego kraju.</p> <p>Po zrealizowaniu sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach obecnego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadzi szczegółową weryfikację krajowego układu sieci drogowej. Przeprowadzona weryfikacja będzie stanowiła podstawę do podjęcia decyzji o ewentualnych zmianach na sieci autostrad i dróg ekspresowych, określonej w powyższym rozporządzeniu. Podstawą do przeprowadzenia zmian będzie m.in. natężeniu ruchu na danym odcinku drogi.</p> <p>Jednocześnie, inwestycją przyczyniającą się do poprawy: infrastruktury drogowej, bezpieczeństwa ruchu, komfortu i płynności w podróżowaniu, zwiększenia atrakcyjności regionu są drogi ekspresowe S6 oraz S11, łączące z jednej strony największe miasta północnej Polski: Szczecin, Koszalin, Słupsk, Gdynię, Gdańsk, ale także z drugiej strony zwiększające dostępność Pomorza z resztą kraju, przez Wielkopolskę i dalej w kierunku Śląska czy też Dolnego Śląska. Obserwowane obecnie potoki ruchu oraz zakładane prognozy nie uzasadniają budowy kolejnego korytarza północ-południe w tym regionie kraju.</p>	Uwaga wyjaśniona
<b>Województwo śląskie</b>		
<b>Droga ekspresowa S78 Tarnowskie Góry – Pyrzowice zamiast koncepcji obwodnicy Nakła Śląskiego i Świerklańca w ciągu DK78</b>	<p>Zgodnie założeniami <i>RPBDK2030</i>, głównymi drogowymi połączeniami południkowymi najwyższej klasy będą począwszy od zachodu drogi S3, S11, A1, S7 oraz S19. Po realizacji docelowego układu drogowego oraz przeanalizowaniu rozkładu ruchu już na docelowej sieci drogowej podejmowane będą dalsze działania. Obecnie polityka dotycząca sieci dróg klasy A i S skorelowana jest z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>Odnosząc się do istniejącej drogi krajowej nr 78 należy zaznaczyć, że sieć dróg krajowych jest na bieżąco monitorowana oraz prowadzone są analizy dotyczące jej ewentualnej rozbudowy.</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>Na drodze krajowej nr 78 przewidziano 4 zadania o łącznej długości ponad 36 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obwodnicę m. Szczekociny i m. Goleniowy w ciągu drogi krajowej nr 78,</li> <li>• Obwodnicę Kroczyca w ciągu drogi krajowej nr 78,</li> <li>• Obwodnicę Pradeł w ciągu drogi krajowej nr 78,</li> </ul> <p>Obwodnicę Nakła Śląskiego oraz Świerklańca w ciągu drogi krajowej nr 78, która to przewiduje stworzenie obejścia szeregu miejscowości pomiędzy planowaną drogą ekspresową S11 a już wybudowaną autostradą A1.</p> <p>Zadania te w znaczny sposób usprawnią połączenie pomiędzy województwem świętokrzyskim i śląskim, wyprowadzą ruch tranzytowy z objętych inwestycjami miejscowości oraz przyczynią się do odciążenia układu komunikacyjnego w ruchu drogowym na obszarze obejmującym północno-wschodnie tereny woj. śląskiego. Powyższe inwestycje będą realizowane w ramach dedykowanego obwodnicom <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i>.</p>	
<p><b>Budowa drogi ekspresowej S46</b></p> <p>(dotyczy również województw dolnośląskiego, opolskiego i świętokrzyskiego)</p>	<p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i>, w odniesieniu do określenia jego zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Resort infrastruktury nie zamyka się na wysuwane postulaty, co do realizacji nowych połączeń, jednakże ograniczony budżet wymusza gospodarne i spójne zarządzanie siecią drogową. Dopiero po realizacji określonych obecnie priorytetów i analizie sytuacji stworzonej sieci drogowej, wraz z jej wpływem na całą sieć transportową, podejmowane będą kolejne działania inwestycyjne.</p> <p>Obecnie z punktu widzenia spójności sieci dróg najwyższej klasy nie jest zasadne prowadzenie skomplikowanych i czasochłonnych prac przygotowawczych dążących do wyznaczenia korytarza drogi ekspresowej S46.</p> <p>Należy mieć na uwadze, że obecna droga krajowa nr 46 jest pod stałym nadzorem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i planowany jest na niej szereg inwestycji. Do najważniejszych z nich zaliczają się inwestycje dotyczące obwodnic w ramach <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i>. W poniższych województwach wytypowano do realizacji w pierwszej kolejności następujące obwodnice:</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• woj. dolnośląskie: obwodnica Złotego Stoku,</li> <li>• woj. opolskie: obwodnica Lędzin, obwodnica Sidziny,</li> <li>• woj. śląskie: obwodnica m. Blachownia i m. Herby.</li> </ul> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.</p>	
<b>Województwo wielkopolskie</b>		
<p><b>Budowa zachodniej części drogi ekspresowej S12 od Sieradza (wspólny przebieg Z S8 na odcinku Łódź Południe - Sieradz) przez Kalisz, Jarocin, Leszno, Głogów-węzeł Krzyżowa A4/A18</b></p> <p><b>Budowa korytarza transportowego od węzła na S3 Głogów Zachód z węzłem autostrady A4 i A18 przy Bolesławcu traktowany jako połączenie S5/S3 z A4</b></p> <p><b>Budowa drogi ekspresowej S12 na odcinku od węzła Głogów Zachód (S3) do węzła Leszno Zachód (S5) i od węzła Pleszew (S11) do węzła Sieradz Południe (S8)</b></p> <p><i>(dotyczy również województw dolnośląskiego, lubuskiego i łódzkiego)</i></p>	<p>Należy wskazać, że w chwili obecnej realizowany jest <i>Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>, który określa priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury dróg krajowych, które miałyby zostać zrealizowane do 2025 r. W <i>Programie</i> ujmowane są zadania polegające na budowie nowych odcinków dróg, w tym w szczególności tych o najwyższych standardach, czyli autostrad i dróg ekspresowych. Kontynuacją przedmiotowego programu jest projekt <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i>, w którym określone zostały priorytety inwestycyjne na kolejny okres.</p> <p>Należy także wskazać, że docelowy układ autostrad i dróg ekspresowych został określony 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.). Przedmiotowy akt zawiera docelowy układ dróg szybkiego ruchu w Polsce na który składa się ok. 8000 km autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, droga ekspresowa S12 ma następujący przebieg: A1 (Piotrków Trybunalski) - Sulejów - Radom - Puławy - Kurów - Lublin - Piaski - Chełm - Dorohusk - granica państwa (Kijów).</p> <p>W związku z powyższymi zapisami rozporządzenia należy wskazać, że w chwili obecnej brak jest podstaw formalnych do przygotowania i realizacji zadania inwestycyjnego polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 12 na terenie województw wielkopolskiego, lubuskiego i dolnośląskiego do parametrów drogi ekspresowej. Zadanie o takim zakresie rzeczowym, jak</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>wskazano powyżej, nie zostało ujęte w aktualnie realizowanym programie wieloletnim ani w projekcie <i>RPBDK2030</i>. Działania Ministerstwa Infrastruktury skupiają się obecnie na realizacji już wyznaczonych priorytetów inwestycyjnych.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń jakie brane były pod uwagę przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i>, w szczególności w odniesieniu do określenia zakresu rzeczowego, była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Dlatego też w pierwszej kolejności w projekcie <i>RPBDK2030</i> ujęte zostały zadania, których realizacja jest niezbędna aby wybudowana została cała zdefiniowana obecnie sieć dróg szybkiego ruchu, której długość będzie wynosiła ok. 8 tys. km.</p> <p>Dopiero po realizacji tego priorytetu i analizie sytuacji tak stworzonej sieci drogowej, wraz z jej wpływem na całą sieć transportową powstanie podstawa do podejmowania kolejnych działań inwestycyjnych.</p>	
<b>Obwodnice</b>		
<p>Programem dedykowanym do budowy obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (PBO)</i>. Głównym założeniem programu jest budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych, przyczyniając się tym samym do rozwiązania problemów w miejscach, które najbardziej narażone są na zaburzenie płynności ruchu. Przy konstruowaniu list zadań inwestycyjnych programu brane pod uwagę były m.in. kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, spójności sieci drogowej czy też aspekty społeczne. Założeniem <i>PBO</i> jest budowa nowych obejść miejscowości w ciągach dróg krajowych tam, gdzie uzasadniają to ważne czynniki ruchowe, czy społeczne. Trzeba pamiętać, że potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Z uwagi na powyższe, lista inwestycji wraz z potencjalnym harmonogramem były przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Niestety z uwagi na ograniczenia finansowe oraz możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb.</p>		
<b>Województwo dolnośląskie</b>		
<p><b>Obwodnica Strzelina w ciągu drogi krajowej nr 39</b></p>	<p>W zakresie realizacji obwodnicy Strzelina należy wskazać, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP.</p> <p>Obwodnica Strzelina w ciągu drogi krajowej nr 39 znalazła się na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach rządowego programu dedykowanego obwodnicom, czyli <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i>.</p> <p>Ujęcie danej inwestycji na tej liście oznacza, że inwestycja będzie możliwa do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczenia</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>



	zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej PBO.	
<b>Województwo kujawsko-pomorskie</b>		
<b>Północna obwodnica Torunia</b>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP. Programem dedykowanym do budowy obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> wraz z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na ogromne zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące obwodnic w skali całego kraju, ograniczenia finansowe, a także możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb w zakresie budowy obwodnic.</p> <p>Warto również zauważyć, że wg wiedzy MI prowadzone są przez samorząd województwa prace nad przebiegiem takiej obwodnicy w ciągu dróg samorządowych.</p> <p>Ponadto, inwestycją przyczyniającą się do poprawy przepustowości drogowej i bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie droga ekspresowa S10 Bydgoszcz-Toruń, która ma strategiczne znaczenie dla rozwoju gospodarczego Polski. Po wybudowaniu i oddaniu do ruchu drogi ekspresowej S10 Bydgoszcz-Toruń zostaną przeprowadzone analizy w zakresie istniejącego układu drogowego.</p>	Uwaga wyjaśniona
<b>Budowa obwodnic miasta Nowe (DK91), obwodnica Koronowa (DK25 i DK56)</b>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP. Programem dedykowanym do budowy obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> wraz z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na ogromne zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące obwodnic w skali całego kraju, ograniczenia finansowe, a także możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb w zakresie budowy obwodnic.</p>	Uwaga wyjaśniona

Województwo lubuskie		
<p><b>Północna obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego</b></p>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> dedykowany jest inwestycjom na sieci dróg krajowych, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Należy wskazać, że Gorzów Wielkopolski jest miastem na prawach powiatu. Zgodnie z art. 19 ust. 5 i art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.) w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. Do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, oraz koordynacja robót w pasie drogowym.</p> <p>Budowa północnej obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego znajduje się w kompetencjach Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
Województwo małopolskie		
<p><b>Wschodnia obwodnica Nowego Sącza</b></p>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> dedykowany jest nowym inwestycjom na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowie kluczowych odcinków dróg krajowych o klasie GP, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
Województwo pomorskie		
<p><b>Obwodnica Malborka</b></p>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP. Programem dedykowanym do budowy obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> wraz z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na ogromne zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące obwodnic</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	w skali całego kraju, ograniczenia finansowe, a także możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb w zakresie budowy obwodnic.	
<b>Województwo śląskie</b>		
<b>Obwodnica Rędzin w ciągu drogi krajowej nr 91</b>	<p>W zakresie realizacji obwodnicy Rędzin w ciągu drogi krajowej nr 91 należy podkreślić, że projekt <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP.</p> <p>Obwodnica Rędzin w ciągu drogi krajowej nr 91 znalazła się na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach rządowego programu dedykowanego obwodnicom, czyli <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030</i> (Załącznik nr 2).</p> <p>Ujęcie danej inwestycji na tej liście oznacza, że inwestycja będzie możliwa do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczenia zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej Programu.</p> <p>Warto dodatkowo wskazać, że w pozytywny sposób na sytuację komunikacyjną i zmniejszenie natężenia ruchu drogowego na odcinku drogi krajowej nr 91 zlokalizowanym w Gminie Rędziny wpłynie planowane na 2021 i 2022 r. oddanie do eksploatacji autostrady A1 na odcinku Tuszyń – w. Rząsawa (Częstochowa Północ).</p>	Uwaga wyjaśniona
<b>Województwo warmińsko-mazurskie</b>		
<b>Obwodnica Gołdapi</b>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP. Programem dedykowanym budowie obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> wraz z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na ogromne zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące obwodnic w skali całego kraju, ograniczenia finansowe, a także możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb w zakresie budowy obwodnic.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że w latach 2008-2010 zrealizowane zostało zadanie polegające na budowie obwodnicy Gołdapi w ciągu drogi krajowej nr 65. W wyniku tych</p>	Uwaga wyjaśniona

	działań powstała nowa droga klasy GP o długości 5,6 km, przebiegająca po zachodniej stronie miasta, omijająca tereny zurbanizowane Gołdapi.	
<p><b>Przebudowa drogi krajowej nr 54 wraz z obwodnicą Braniewa</b></p> <p><i>(uwaga po raz drugi z uwagi na jej charakter)</i></p>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic ani też przebudowy lub rozbudowy dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg klasy GP.</p> <p>Jednym z podstawowych założeń przy opracowaniu projektu <i>RPBDK2030</i> była kwestia dokończenia budowy sieci dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych w kształcie określonym przez rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. To właśnie na ten aspekt kładziony jest nacisk i pierwszeństwo mają drogi, których konieczność realizacji usankcjonowana została w ww. rozporządzeniu.</p> <p>Programem dedykowanym budowie obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> (PBO) wraz z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Zadanie inwestycyjne polegające na budowie obwodnicy Braniewa zostało ujęte w Załączniku nr 2 do <i>PBO</i>, czyli na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji. Zadania te będą realizowane w ramach oszczędności wygenerowanych na inwestycjach z Załącznika nr 1. Ujęcie na liście rezerwowej oznacza, że inwestycja ta będzie możliwa do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej PBO.</p> <p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.</p> <p>Zakres Programu dotyczy kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, w tym także działań z zakresu przebudowy oraz rozbudowy odcinków dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, obejmujące także m.in. przebudowę skrzyżowań</p>	Uwaga wyjaśniona

	i uzupełnienie infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu. W związku z powyższym kwestie dotyczące wzmocnienia drogi krajowej 54 mogą być przedmiotem prac nad <i>PWKSD</i> .	
<b>Województwo wielkopolskie</b>		
<b>Obwodnica Miejskiej Górki w ciągu drogi krajowej nr 36</b>	<p>Projekt konsultowanego <i>RPBDK2030</i> nie dotyczy budowy obwodnic w ciągach dróg krajowych, lecz co do zasady przewiduje realizację nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowych odcinków dróg o klasie GP. Programem dedykowanym budowie obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>W zakresie budowy Miejskiej Górki w ciągu drogi krajowej nr 36 należy wyjaśnić, że Ministerstwo Infrastruktury nie występuje przeciwko konieczności realizacji inwestycji, które w znaczący sposób przyczyniają się do poprawy infrastruktury drogowej w Polsce, w tym bezpieczeństwa, ale wspiera ich realizację.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> wraz z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na ogromne zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące obwodnic w skali całego kraju, ograniczenia finansowe, a także możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb w zakresie budowy obwodnic.</p>	Uwaga wyjaśniona
<b>Kontynuacja budowy obwodnicy Wrześni</b>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> dedykowany jest inwestycjom na sieci dróg krajowych, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>W zakresie kontynuacji budowy obwodnicy Wrześni, należy wskazać, że programem dedykowanym budowie obwodnic jest przyjęty 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>.</p> <p>Głównym założeniem ww. programu jest budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych, przyczyniając się tym samym do rozwiązania problemów w miejscach, które najbardziej narażone są na zaburzenie płynności ruchu. Przy konstruowaniu list zadań inwestycyjnych programu brane pod uwagę były m.in. kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, spójności sieci drogowej czy też aspekty społeczne.</p> <p>Lista inwestycji zawarta w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> wraz</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>z potencjalnym harmonogramem była przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Niemniej jednak, z uwagi na ogromne zapotrzebowanie na inwestycje dotyczące obwodnic w skali całego kraju, ograniczenia finansowe, a także możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb w zakresie budowy obwodnic.</p>	
<b>Węzły autostradowe</b>		
<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się rozbudowa węzłów. <i>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.) wskazuje na dopuszczalne odstępstwa między węzłami lub skrzyżowaniami dla drogi klasy A (autostrady). Zgodnie z zapisami rozporządzenia odstępstwa między węzłami nie powinny być mniejsze niż 15 km, a w granicach lub sąsiedztwie dużego miasta lub zespołu miast – nie mniejsze niż 5 km. Pojedyncze odstępstwa między węzłami nie mniejsze niż 5 km są dopuszczalne tylko wyjątkowo, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępstwa uzasadniają. Dodatkowo, mogą mieć zastosowanie inne przepisy, np. w zakresie odległości od Miejsc Obsługi Podróżnych, promieni łuków, czy widoczności. Trzeba też pamiętać, że budowa węzłów wymaga dość sporej zajętości terenu, co może się okazać trudne na obszarach o dużej gęstości zabudowy.</p> <p>Niezależnie od powyższego przy projektowaniu drogi bierze się pod uwagę, jaki jest układ dróg lokalnych oraz jakie są prognozowane potoki ruchów.</p> <p>W sytuacjach uzasadnionych i zgodnych z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, w obowiązującym obiegu prawnym istnieje możliwość budowy dodatkowych węzłów przez stronę samorządową. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376), w myśl której koszt budowy lub przebudowy węzła drogowego, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tego węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy tego węzła drogowego. Ewentualne nowe węzły autostradowe nie mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników autostrady, a ich lokalizacja i parametry techniczne muszą być zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi.</p>		
<b>Województwo lubuskie</b>		
<p><b>Rozbudowa węzła drogowego Gorzów Wielkopolski Południe (skrzyżowanie drogi krajowej nr 22 i drogi ekspresowej S3)</b></p>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i> dedykowany jest nowym inwestycjom na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz kluczowym odcinkom dróg krajowych o klasie GP, będącym w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p><i>RPBDK2030</i> nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się rozbudowa węzła drogowego Gorzów Wielkopolski Południe (skrzyżowanie DK22 i S3). Działania takie, jeśli są uznane za niezbędne mogą być finansowane ze środków budżetu państwa. Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z obowiązującymi przepisami finansowanie budowy powinno należeć do strony inicjującej proces inwestycyjny. MI jest otwarte na kwestie rozwiązań komunikacyjnych poprawiających dostępność autostrad i dróg ekspresowych, przy</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	poszanowaniu i zachowaniu odpowiednich przepisów technicznych.	
<b>Województwo mazowieckie</b>		
<b>Węzeł autostradowy w Brwinowie (A2)</b>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i> dedykowany jest nowym inwestycjom na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz budowie kluczowych odcinków dróg krajowych o klasie GP, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p><i>RPBDK2030</i> nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się budowa węzła Brwinów. Działania takie, jeśli są uznane za niezbędne mogą być finansowane ze środków budżetu państwa. Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z obowiązującymi przepisami finansowanie budowy powinno należeć do strony inicjującej proces inwestycyjny. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376), w myśl której koszt budowy lub przebudowy węzła drogowego, wraz z koniecznymi drogowymi obiektami inżynierskimi w pasie drogowym oraz urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tego węzła, ponosi zarządca drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy tego węzła drogowego.</p> <p>MI jest otwarte na kwestie rozwiązań komunikacyjnych poprawiających dostępność autostrad i dróg ekspresowych, przy poszanowaniu i zachowaniu odpowiednich przepisów technicznych (<i>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i> wskazuje na dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami dla drogi klasy A (autostrady).</p> <p>W sytuacjach uzasadnionych i zgodnych z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, w obowiązującym obiegu prawnym istnieje możliwość budowy dodatkowych węzłów przez stronę samorządową. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376). Ewentualne nowe węzły autostradowe nie mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników autostrady, a ich lokalizacja i parametry techniczne muszą być zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi.</p>	Uwaga wyjaśniona
<b>Województwo opolskie</b>		
<b>Węzeł autostradowy (A4) w okolicach miejscowości Prószków/Ochodze</b>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się rozbudowa węzła.</p> <p>Ponadto istotne są przepisy techniczne, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne w tym</p>	Uwaga wyjaśniona



	<p>w szczególności autostrady w Polsce (<i>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</i>) m.in. w zakresie dopuszczalnych odstępów między węzłami lub skrzyżowaniami a także Miejscami Obsługi Podróżnych, co w przypadku propozycji tego węzła nie jest spełnione.</p> <p>W sytuacjach uzasadnionych i zgodnych z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, w obowiązującym obiegu prawnym istnieje możliwość budowy dodatkowych węzłów przez stronę samorządową. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. <i>o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376). Ewentualne nowe węzły autostradowe nie mogą zagrażać bezpieczeństwu użytkowników autostrady, a ich lokalizacja i parametry techniczne muszą być zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi.</p>	
<b>Województwo świętokrzyskie</b>		
<b>Węzeł Łągów w m. Piotrów (S74)</b>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się rozbudowa węzła.</p> <p>Odnosząc się do kwestii dodatkowego węzła na odcinku S74 Cedzyna – Łągów wraz z obwodnicą Łągowa należy pamiętać, że drogi klasy S muszą odpowiadać warunkom technicznym (<i>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia z dnia 2 marca 1999 r.</i>). Wybór wariantu przebiegu drogi i przygotowanie dla niego odpowiedniej dokumentacji projektowej i budowlanej muszą być prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Węzły muszą znajdować się w odpowiedniej odległości uwzględniając w miarę możliwości lokalne układy drogowe.</p> <p>Jednocześnie, należy wskazać, że zarówno zbyt duża liczba jak i zbyt mała ilość węzłów może spotkać się ze sprzeciwem bądź wnioskami lokalnych społeczności. Co do zasady droga klasy S ma prowadzić ruch międzyregionalny i międzynarodowy odciążając w miarę możliwości lokalne układy drogowe. W przypadku realizacji układu drogowego w rejonie węzła Łągów wydaje się, że realizacja odpowiedniego dojazdu do obecnie planowanego węzła leży również w gestii przedstawicieli władz samorządowych. Kwestie te powinny być negocjowane również na poziomie odpowiedzialnych zarządców dróg i przedstawiać konstruktywne, realne rozwiązania.</p> <p>Podkreślam, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad odpowiedzialna za realizację inwestycji z zakresu autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych działa na podstawie i w granicach obowiązujących przepisów prawa, wykorzystując swoje</p>	Uwaga wyjaśniona



	<p>doświadczenie oraz dobre praktyki wypracowane na podstawie wieloletniej realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych. Cała dokumentacja, która powstaje w fazie przygotowania i realizacji danej inwestycji jest sporządzana w sposób szczegółowy, transparentny i uwzględniający wszelkie możliwe czynniki. Tak jak wskazano powyżej rozwiązywanie lokalnych problemów infrastrukturalnych powinno odbywać się również z udziałem przedstawicieli władz samorządowych czy też zarządcy dróg.</p> <p>W sytuacjach uzasadnionych i zgodnych z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, w obowiązującym obiegu prawnym istnieje możliwość budowy dodatkowych węzłów przez stronę samorządową. W takim przypadku zastosowanie mają przepisy art. 25 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1376).</p>	
<b>Województwo warmińsko-mazurskie</b>		
<b>Węzeł Grzechotki (S22)</b>	<p><i>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> nie obejmuje rozbudowy elementów infrastruktury punktowej, do których zalicza się rozbudowa węzła. Program ten koncentruje się na budowie ciągów dróg stanowiących docelową, krajową sieć autostrad i dróg ekspresowych.</p> <p>Budowa węzła stanowiącego połączenie z drogą powiatową nr 1393N była przedmiotem szeregu analiz w resorcie infrastruktury. Niestety, z przeprowadzonych analiz wynika, że inwestycja nie znajduje uzasadnienia w zasadności jej realizacji, przede wszystkim, ze względu na średni dobowy ruch pojazdów w tym regionie, co przekłada się również na aspekty ekonomiczno-finansowe (realizacja inwestycji z budżetu państwa).</p> <p>Natomiast, w kwestii poprawy dostępności Braniewa należy wyjaśnić, że 13 kwietnia 2021 r. uchwałą Rady Ministrów przyjęto <i>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i>. Głównym założeniem ww. programu jest budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych, przyczyniając się tym samym do rozwiązania problemów w miejscach, które najbardziej narażone są na zaburzenie płynności ruchu. Przy konstruowaniu list zadań inwestycyjnych programu brane pod uwagę były m.in. kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, spójności sieci drogowej czy też aspekty społeczne.</p> <p>W <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i> została ujęta, na liście rezerwowej, obwodnica Braniewa w ciągu drogi krajowej nr 54. Ujęcie na liście rezerwowej oznacza, że inwestycja ta będzie możliwa do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej <i>Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</i></p>	Uwaga wyjaśniona

	w późniejszych latach jego realizacji.	
<b>Uwagi odnoszące się do usunięcia tytułów inwestycyjnych lub zmiany przebiegu</b>		
<b>Województwo mazowieckie</b>		
<b>Usunięcie z Programu budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej S50/A50</b>	<p>Ministerstwo Infrastruktury w sposób szczególnie staranny analizuje każdą uwagę i wniosek związany z procesem przygotowawczym do realizacji Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW).</p> <p>Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej i powiązanie jej z projektowaną drogą ekspresową S10 zapewni poprawę funkcjonowania układu drogowego centralnej Polski, przyczyniając się do obniżenia kosztów transportu i poprawy warunków życia mieszkańców. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz zmniejszenie oddziaływania transportu na jakość środowiska w otoczeniu obecnie funkcjonujących dróg. Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej to jedna z kluczowych inwestycji transportowych nie tylko w skali regionu, ale i całego kraju, a potrzeba jej realizacji będzie odczuwalna z każdym kolejnym rokiem i wzrastającą mobilnością mieszkańców i użytkowników dróg.</p> <p>Obecny etap prac nad inwestycją w postaci Studium Korytarzowego nie precyzuje dokładnego przebiegu przyszłej trasy. W ramach tego opracowania wskazane zostały jedynie warianty korytarzy o szerokości ok. 5 km, w których droga może zostać zlokalizowana.</p> <p>Wyznaczone korytarze objęte będą szczegółowymi analizami na etapie przygotowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES), co nastąpi w trakcie kolejnego etapu przygotowania inwestycji. Podczas sporządzania tego opracowania przeanalizowane będą wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu. W trakcie opracowania STES analizuje się bowiem wszelkie przesłanki, które umożliwiają realizację inwestycji drogowej w rozpatrywanych wariantach, jak i te, które uniemożliwiają jej wykonanie (np. kolizja z formami ochrony przyrody). Najkorzystniejszy z wariantów przebiegu trasy wskazany zostanie jako rekomendowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).</p> <p>Prowadzenie dalszych prac projektowych dotyczących budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej może być prowadzone wyłącznie po zabezpieczeniu środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Odbywa się to w drodze uzgodnienia przez Ministra Infrastruktury Programów Inwestycji. Dopiero uzgodnienie Programów Inwestycji umożliwi rozpoczęcie kolejnego etapu prac, czyli wyłonienia wykonawców Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES).</p> <p>3 sierpnia br. uzgodniony został przez Ministra Infrastruktury Program Inwestycji dla części</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>zachodnio-południowej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej obejmującej odcinek zachodni (w ciągu S50 o długości ok. 77 km) oraz odcinek południowy (w ciągu A50 o długości ok. 64 km), co umożliwi ogłoszenie przetargu na opracowanie STEŚ dla przedmiotowego odcinka. Dla dalszej części OAW, dla której preferowany wariant korytarza przebiegał w sąsiedztwie Serocka, Radzymina czy też Otwocka ponownie analizowane będą istniejące korytarze i uwarunkowania sieciowe, co stanowi wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym.</p> <p>Warto wskazać, że długość 263 km widniejąca w pozycji 4 Załącznika 1 do projektu Programu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) w odniesieniu do OAW stanowi wartość szacunkową – w tym wypadku długość preferowanego wariantu korytarza. Dokładne parametry – w tym dokładna długość OAW będzie znana dopiero po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Tożsame rozwiązanie dotyczące wyznaczania długości odcinków będących w podobnym stanie przygotowania przyjęto także dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.</p>	
<b>Województwo warmińsko-mazurskie</b>		
<p><b>Wyznaczenie trasy przebiegu S16 Olsztyn-Ełk tak, aby nie przechodziła przez środek Mazur</b></p>	<p>W związku z faktem, że obecnie przebiegająca przez Warmię i Mazury droga krajowa nr 16 stanowi obok drogi S7 najważniejszy szlak komunikacyjny, a jednocześnie posiada niskie parametry techniczne w zakresie szerokości jezdni, pobocza, licznych zjazdów, wąskich gardeł oraz punktów kolizyjnych oraz mając na uwadze wyniki przeprowadzonych analiz ruchu w horyzoncie czasowym do 2055 r., zgodnie z którymi natężenie ruchu będzie wynosiło 18-24 tys. pojazdów na dobę, podjęte zostały działania w celu realizacji w tej części Polski, w relacji wschód – zachód, drogi szybkiego ruchu w postaci drogi ekspresowej S16. Realizacja przedmiotowego zadania będzie jednocześnie wypełnieniem zapisów rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym kierunkowo wskazany został przebieg przedmiotowej drogi.</p> <p>Aktualnie prowadzone są prace przygotowawcze dla przedmiotowej inwestycji. W trakcie przygotowań analizowane są wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu, jak i zagospodarowania terenu wzdłuż planowanej inwestycji. Przygotowane zostało studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej - etap I wraz z analizą wielokryterialną, których zatwierdzenie umożliwiło wystąpienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ) z wnioskiem o wydanie decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.</p> <p>RDOŚ w celu wydania decyzji środowiskowej przeprowadzi szczegółowe postępowanie z udziałem społeczeństwa. Zapewniony będzie dostęp do dokumentacji z możliwością</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>wnoszenia uwag i wniosków dla wszystkich zainteresowanych, w tym mieszkańców, na których nieruchomości będzie oddziaływać inwestycja drogowa.</p> <p>W ramach dotychczasowych działań GDDKiA w ramach prac projektowych zorganizowała oraz brała udział w kilkudziesięciu spotkaniach informacyjnych z mieszkańcami, przedstawicielami organów władzy samorządów terytorialnych i organizacjami ekologicznymi.</p> <p>Zostało przeanalizowanych ponad 40 wariantów możliwego przebiegu drogi ekspresowej S16, w tym kilkanaście wariantów wskazywanych przez społeczeństwo. Przeanalizowano również rozwiązania zgłoszone w petycjach, w tym wariant budowy drogi ekspresowej na południu regionu pomiędzy Nidzicą i Szczuczynem o długości ok. 150 km. Przeprowadzone analizy oraz zebrana wiedza umożliwiły zawężenie liczby wariantów do trzech obecnie analizowanych.</p> <p>Dodatkowo w celu jak najlepszego zapoznania się z opiniami w dniu 17 czerwca 2020 r. odbyła się Mazurska Debata Drogowa. Debata została zorganizowana wspólnie przez GDDKiA i Uniwersytet Warmińsko-Mazurski. Wzięli w niej udział przedstawiciele samorządów, organizacji pozarządowych oraz naukowcy. Uczestnicy debaty, a także jej odbiorcy, mogli przedstawić argumenty zarówno przeciwko, jak i za budową tej drogi. Przebieg drogi budzi duże zainteresowanie mieszkańców, samorządów jak i organizacji pozarządowych.</p> <p>Wypowiedzi, które padły podczas debaty były bardzo różne, od negacji budowy S16 w jednym z trzech proponowanych wariantów po zachętę do jak najszybszej budowy drogi w jednym z nich, by Mazury przestały być najbardziej wykluczonym komunikacyjnie regionem Europy.</p> <p>W grudniu 2020 r. złożony został wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Przedmiotowa decyzja w sposób ostateczny rozstrzygnie o przebiegu drogi oraz sposobie powiązania jej z terenami przyległymi, a także będzie stanowiła podstawę prowadzenia dalszych prac projektowych na etapie opracowywania Koncepcji programowej.</p> <p>Odnosząc się do kwestii zapisów projektu <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK2030)</i> należy wskazać, że ujęte w nim zostało zadanie polegające na budowie ciągu drogowego S16 Olsztyn - Ełk, którego efektem będzie zrealizowanie połączenia największych ośrodków miejskich Warmii i Mazur (Olsztyn,</p>	
--	--	--

	<p>Mrągowo – Ełk), a w połączeniu z przewidywaną do realizacji drogą S16 Ełk – Knyszyn również najważniejszych ośrodków miejskich Polski północno-wschodniej (Białystok, Suwałki i Olsztyn).</p> <p>Należy wskazać, że ujęcie przedmiotowego zadania w projekcie <i>RPBDK2030</i> umożliwi, po jego przyjęciu przez Radę Ministrów, zabezpieczenie środków finansowych na realizację całego procesu inwestycyjnego. Ujęcie tego zadania w projekcie <i>RPBDK2030</i>, nie przesądza o określeniu konkretnego przebiegu przedmiotowego korytarza, ponieważ jak wskazano powyżej przedmiotowa kwestia zostanie rozstrzygnięta przez odpowiedni organ administracji, w drodze decyzji administracyjnej wydanej po przeprowadzeniu postępowania.</p>	
<p><b>Usunięcie z Programu Inwestycji budowy drogi ekspresowej S16 Olsztyn-Ełk</b></p>	<p>Należy wskazać, że droga krajowa nr 16, obok drogi ekspresowej S7, jest najważniejszym szlakiem transportowym na Warmii i Mazurach. Najbardziej newralgicznym odcinkiem drogi krajowej nr 16 jest jej przebieg na odcinku Mrągowo – Orzysz.</p> <p>Niskie parametry techniczne drogi krajowej nr 16 na odcinku Mrągowo – Orzysz tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5,5-6,0 metrowa jezdnia,</li> <li>• gruntowe pobocza, na których rosną drzewa ograniczające skrajnię drogi i widoczność,</li> <li>• liczne miasta i miejscowości, przez które przebiega droga powodując mieszanie się ruchu tranzytowego z ruchem lokalnym,</li> <li>• ograniczona dostępność dla pieszych,</li> <li>• nienormatywne łuki poziome i pionowe,</li> <li>• dostępność do drogi poprzez liczne zjazdy i proste skrzyżowania, obniżają przepustowość drogi oraz poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li> </ul> <p>Zaniechanie realizacji drogi ekspresowej S16 spowodowałoby, że w dalszym ciągu ruch tranzytowy relacji wschód - zachód będzie degradował jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów kraju, tj. Krainę Tysiąca Jezior. Główna trasa alternatywna dla drogi krajowej nr 16, czyli droga krajowa nr 58 przebiega bowiem przez środek jednego z największych i najcenniejszych obszarów Natura 2000, Puszcę Piską.</p> <p>Zgodnie z przeprowadzonymi analizami ruchu, prognozowane natężeniu ruchu na przedmiotowej drodze ekspresowej będzie wynosiło łącznie (w obu kierunkach) 9-12 tys.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>pojazdów na dobę w 2025 r., a w 2055 r. 18-24 tys. pojazdów na dobę, z czego około 25-30% będzie stanowił ruch ciężki.</p> <p>Z uwagi na powyższe prowadzone są prace przygotowawcze dla przedmiotowej inwestycji. W trakcie przygotowań analizowane są wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu, jak i zagospodarowania terenu wzdłuż planowanej inwestycji.</p> <p>Prowadzone są analizy techniczne dotyczące możliwych do zastosowania rozwiązań oraz spotkania informacyjne z mieszkańcami danego regionu, które mają na celu naświetlenie potrzeb i oczekiwań lokalnych środowisk.</p> <p>Obecnie przygotowane zostało studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej - etap I wraz z analizą wielokryterialną, których zatwierdzenie umożliwiło wystąpienie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (RDOŚ) z wnioskiem o wydanie decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.</p> <p>RDOŚ w celu wydania decyzji środowiskowej przeprowadzi szczegółowe postępowanie z udziałem społeczeństwa. Zapewniony będzie dostęp do dokumentacji z możliwością wnoszenia uwag i wniosków dla wszystkich zainteresowanych, w tym mieszkańców, na których nieruchomości będzie oddziaływać inwestycja drogowa.</p> <p>Podstawowym celem budowy drogi ekspresowej S16 jest przeniesienie ruchu z dróg krajowych nr 16, 58 i 59 oraz dróg wojewódzkich nr 610, 655, 656 na nową drogę ekspresową. Żaden z analizowanych wariantów nie koliduje z obszarem Mazurskiego Parku Krajobrazowego. Występuje kolizja jedynie z otuliną Mazurskiego Parku Krajobrazowego.</p> <p>Zadanie znajduje się na etapie prac przygotowawczych, których celem jest określenie preferowanego wariantu przebiegu drogi, wraz z wariantami alternatywnymi. Określenie tego wariantu będzie wynikiem szeregu analiz i opracowań, które jak wskazano powyżej są konsultowane z władzami samorządowymi i społeczeństwem. W grudniu 2020 r. złożony został wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Przedmiotowa decyzja w sposób ostateczny rozstrzygnie o przebiegu drogi oraz sposobie powiązania jej z terenami przyległymi, a także będzie stanowiła podstawę prowadzenia dalszych prac projektowych na etapie opracowywania Koncepcji programowej.</p> <p>Mając na uwadze powyższe kwestie oraz uwarunkowania, w projekcie <i>Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)</i> ujęte zostało zadania polegające na budowie ciągu drogowego S16 Olsztyn - Ełk, którego efektem będzie</p>	
--	--	--

	zrealizowanie połączenia największych ośrodków miejskich Warmii i Mazur (Olsztyn, Mrągowo – Ełk), a w połączeniu z przewidywaną do realizacji drogą S16 Ełk – Knyszyn również najważniejszych ośrodków miejskich Polski północno-wschodniej (Białystok, Suwałki i Olsztyn).	
--	---	--

# Załącznik nr 2

## Omówienie zgłoszonych uwag

### Uwagi odnoszące się do treści *RPBDK2030*

1	Dodanie kolumny „prognozowane lata realizacji” lub określenie priorytetów w inny sposób	<p>W toku prac nad projektem zrezygnowano z podawania dokładnych lat realizacji. Powodem takiego podejścia jest fakt, że dla znacznej części inwestycji ujętych w <i>RPBDK2030</i> nie wydano jeszcze decyzji administracyjnych zamykających kolejne etapy prac przygotowawczych, które w całym cyklu inwestycyjnym są najbardziej czasochłonne. Przedmiotowe wynika z udziału w procesie, innych niż administracja drogowa, podmiotów: organów administracji, sądów oraz strony społecznej (NGO's, mieszkańcy), na działalność, których inwestor nie może mieć wpływu.</p> <p>Zakłada się, by inwestycje ujęte w <i>RPBDK2030</i> były zakończone lub w realizacji (w budowie) w 2030 r., zgodnie z horyzontem czasowym <i>RPBDK2030</i>. <i>RPBDK2030</i> nie stanowi szczegółowego harmonogramu poszczególnych zadań, szczególnie w tak długim horyzoncie czasowym. Trzeba pamiętać, że wskazane tytuły składają się często z wielu odcinków realizacyjnych o wartości sięgającej miliardów złotych. Istotne jest zapewnienie odpowiednich środków, tak by było możliwe prowadzenie prac przygotowawczych dla nowych zadań inwestycyjnych lub ogłoszenie postępowań przetargowych dla zadań już przygotowanych.</p>	Uwaga wyjaśniona
2	Str. 18 Droga S1 Bielsko-Biała - Cieszyn to jest droga S52	Zmiana porządkowa. W momencie powstania była to droga ekspresowa S1, obecnie po zmianie przebiegu ciągów dróg ekspresowych jest to oczywiście droga ekspresowa S52.	Uwaga uwzględniona
3	Str. 7 Zmiana zapisu „brak spójnej sieci połączeń pomiędzy ośrodkami aglomeracyjnymi” na „brak spójnej sieci połączeń pomiędzy ośrodkami regionalnymi”	<i>RPBDK2030</i> jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i> . Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić. Zapis jest literalnym brzmieniem ustaleń diagnozy ww. <i>Strategii</i> .	Uwaga wyjaśniona



4	Str. 25 Zmiana zapisu: „Pełnego dostępu we wszystkich kierunkach do zaplanowanej sieci dróg szybkiego ruchu wciąż nie posiadają stolice województw leżących na wschodzie kraju: Białystok, Lublin, Kielce czy Olsztyn.” na: „niektóre stolice województw, w tym leżące na wschodzie kraju: Białystok, Lublin, Kielce, Olsztyn oraz Opole i Gorzów Wlkp.	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741), nie obejmuje innych połączeń Opola i Gorzowa Wlkp. drogami szybkiego ruchu (autostradami i drogami ekspresowymi) aniżeli już te wybudowane.  Wprowadzony zostanie zapis:  „Pełnego dostępu we wszystkich kierunkach do zaplanowanej sieci dróg szybkiego ruchu wciąż nie posiadają niektóre stolice województw: Toruń i Bydgoszcz, Kraków, Radom oraz zwłaszcza te leżące na wschodzie kraju: Białystok, Lublin, Kielce czy Olsztyn.”	Uwaga uwzględniona częściowo
5	Całość projektu  brak odwołań do dokumentów, literatury naukowej, wyników sondaży, analiz itp. na poparcie tez pojawiających się w projekcie np. "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." , "Dobrze rozwinięta i utrzymana infrastruktura drogowa jest kluczowym elementem wzrostu gospodarczego i osiągania lepszych wyników finansowych."	Autor uwagi wskazuje na brak odniesień do dokumentów, literatury naukowej, wyników sondaży, analiz, wskazując jedynie dwa przykłady, dlatego nie ma możliwości merytorycznego odniesienia do uwagi.  1. Przykład pierwszy dot. zapisów <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i> . Na początku akapitu zostanie dodane „Zgodnie ze Strategią ”  2. W drugim przypadku uznano, że nie ma konieczności podawania źródeł dla tezy, która jest parafrazą zapisów <i>Strategii...</i> (str. 19) a w obecnych czasach stanowi element polityki od lata wdrażanej przez UE, OECD czy Bank Światowy.  Niemniej odnosząc się do ogólnie postawionej tezy należy powiedzieć, że konieczność rozwoju infrastruktury drogowej w UE, a tym samym i w Polsce, została zapisana w postanowieniach Załącznika XII do Traktatu Akcesyjnego (rozdział 8, pkt 3), który odwołuje się do decyzji 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, w której czytamy:  (1) <i>Stworzenie i rozbudowa sieci transeuropejskich przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Wspólnoty, takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i zwiększenie spójności gospodarczej i społecznej.</i>  (2) <i>Stworzenie i rozbudowa sieci transeuropejskich na terytorium Wspólnoty ma również szczególne cele polegające na zapewnieniu przewozów rzeczy i osób w najlepszych warunkach, uwzględniając aspekty społeczne, ochronę środowiska i bezpieczeństwo, oraz na integrowaniu wszystkich form transportu, z uwzględnieniem porównywalnych korzyści; tworzenie miejsc pracy jest jedną z możliwych korzyści ubocznych rozwoju sieci</i>	Uwaga wyjaśniona

		<p><i>transeuropejskiej.</i></p> <p>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, na początku czytamy:</p> <p><i>(2) Planowanie, rozwijanie i użytkowanie transeuropejskich sieci transportowych przyczynia się do osiągnięcia głównych celów Unii, zawartych między innymi w strategii „Europa 2020” oraz w białej księdze Komisji zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (zwanej dalej „białą księgą”), takich jak sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Ich szczegółowe cele obejmują również zapewnienie niezakłóconego, bezpiecznego i zrównoważonego przepływu osób i towarów, zapewnienie dostępności i łączności wszystkich regionów Unii oraz przyczynienie się do dalszego <u>rozwoju gospodarczego i konkurencyjności w perspektywie globalnej.</u></i></p> <p>W dokumencie opracowanym przez KE – DG Move w zakresie priorytetów KE na nadchodzące lata pn. <i>Strategic plan 2020-2024 – Mobility and Transport</i> w priorytecie 3 - <i>General objective 3: An economy that works for people</i> czytamy:</p> <p><i>„Transport has always played and continues to play an essential role in the life of Europeans as the backbone of the internal market. The sector accounts for about 5-9 % of the EU-27 gross value added and employs more than 10 million people (2018). (...)</i></p> <p><i>The transport sector is a vital pillar for the EU economy, and our transport policy will be key in driving the EU economic recovery following the COVID-19 crisis.”</i></p> <p>Teza dot. korelacji działań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury drogowej ze wzrostem gospodarczym została również potwierdzona w ustaleniach wielu badań np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Efekty wdrażania polityki spójności 2007-2013 w zakresie transportu;</i></li> <li>• <i>Efekty transportowe interwencji wspartych w ramach NSRO 2007-2013;</i></li> <li>• <i>Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski (2014);</i></li> <li>• <i>Wpływ polityki spójności na rozwój społeczno-gospodarczy Polski i regionów w latach 2004-2018;</i></li> </ul>	
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych.</li> </ul> <p>Ponadto, autorzy projektu opierają się na swojej wieloletniej wiedzy i współpracy z partnerami społecznymi, apelującymi nieustannie o budowę nowych połączeń drogowych np. umożliwiających im skomunikowanie powstających SSE, osiedli mieszkalnych, ułatwiających dostęp do większych ośrodków miejskich czy nowych dróg, wprowadzających nadmierny ruch z terenów zabudowanych.</p>	
6	Całość projektu brak odniesień do dokumentów planistycznych na poziomie kraju innych niż transportowe	<p>Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się przede wszystkim w efekcie odnosi.</p> <p>Odnosi się on również do innych dokumentów, nie dotyczących transportu takich jak: <i>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, Krajowa Polityka Miejska 2023, Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030</i>. Są to dokumenty niezwiązane z sektorem transportu, mimo że zawierają zapisy do niego się odnoszące.</p>	Uwaga wyjaśniona
7	Całość projektu dokument nieprzystający do realiów lat 20 XXI w.	<p>Brak wskazania, czym jest dokument przystający do realiów lat 20 XXI w.</p> <p>Należy przypomnieć, że projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Uzasadnienie do uwagi jednoznacznie wskazuje, że kwestie jakie autor uwagi chciałby ująć w projekcie (np. sytuacja społeczno-polityczna na świecie i w UE) powinny znaleźć się w ww. <i>Strategii</i>.</p> <p>Projekt jest dokumentem wykonawczym odnoszącym się do budowy nowej sieci dróg krajowych, zgodnie ze swoją nazwą. Należy pamiętać, co zostało wskazane w projekcie, że nadal na Polsce ciąży obowiązek dotyczący doprowadzenia sieci dróg strategicznych, jaką są drogi krajowe do parametrów sieci TEN-T.</p>	Uwaga wyjaśniona
8	Str. 6 nieprecyzyjne sformułowania, nieoparte na „twardych” danych. Co to znaczy, że coś jest wyraźnie wyczuwalne? Przez kogo, jak, czym?	<p>Wyrażenie „wyraźnie odczuwany” użyte na str. 6 zostało wpisane na podstawie wiedzy autorów projektu w zakresie wieloletnich starań i postulatów władz samorządowych, mieszkańców czy przedsiębiorców, wspieranych niejednokrotnie przez przedstawicieli Parlamentu RP (Parlamentarny Zespół ds. Budowy Drogi Ekspresowej S74, Parlamentarny Zespół ds. Budowy Drogi Ekspresowej S12, Parlamentarny Zespół ds. Budowy Drogi Ekspresowej S16, Parlamentarny Zespół ds. Budowy Drogi S10,</p>	Uwaga wyjaśniona

		<p>Parlamentarny Zespół ds. Budowy Dróg Ekspresowych S6 i S11) o realizację wspomnianych dróg.</p> <p>Pozostałe „nieprecyzyjne sformułowania” nie zostały wskazane, dlatego nie można się do nich odnieść lub ewentualnie poprawić i doprecyzować.</p> <p>Warto zwrócić uwagę w tym przypadku, że nadal bardzo dużo uwag do przedmiotowego projektu dokumentu polega na apelu o dopisanie do listy inwestycji kolejnych pozycji inwestycyjnych.</p>	
9	<p>Str. 7 brak pokazania tych informacji w szerszym kontekście np.: transportu kolejowego, celów zrównoważonego rozwoju, priorytetów politycznych Unii Europejskiej (np. Polityka klimatyczna).</p> <p>Błędne wnioskowanie - z liczb wskazujących udział w przewozie ładunków nie można wnioskować o konieczności poprawy stanu technicznego dróg.</p>	<p>Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić. Pokazanie informacji w szerszym kontekście jest przedmiotem <i>Strategii</i>, która odnosi się do wszystkich gałęzi transportu.</p> <p>Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi zostały natomiast opisane w Rozdziale 3.</p> <p>Intencja uwagi w drugiej jej części jest niejasna.</p> <p>W przytoczonym fragmencie autorzy projektu wskazują na dominujący udział transportu drogowego w przewozie ładunków (ponad 85%) i transporcie osób (75% łącznej pracy przewozowej). Oznacza to, że ogromna część pracy przewozowej odbywa się drogami. Szczególnie istotny dla konstrukcji jezdni jest wpływ ruchu samochodów ciężarowych, który istotnie przyczynia się do degradacji nawierzchni.</p> <p>Tak duży udział transportu drogowego wymusza na zarządcach konieczność utrzymania dróg w stanie gwarantującym bezpieczeństwo jego użytkowników oraz zapobieganie zbyt szybkiej degradacji majątku publicznego. Niedostosowana infrastruktura do obecnych wymagań ruchu samochodowego powoduje, że drogi się szybciej degradują i konieczne jest ponoszenie rosnących wydatków nawet na przywrócenie parametrów do początkowych, nie biorąc pod uwagę kwestii rosnącego natężenia. Jest to zresztą ustawowy obowiązek zarządcy drogi.</p> <p>Z uwagi na fakt, że to drogi krajowe przenoszą największe potoki ruchu, które zgodnie z prognozami ulegną zwiększeniu (wzrost udziału transportu drogowego) wymusza to na zarządcy dróg krajowych ich dostosowanie do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ</p>	Uwaga wyjaśniona

		<p>infrastruktury drogowej na środowisko. Dynamiczny wzrost udziału transportu drogowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych powoduje, że zarządca musi podejmować działania nie tylko doraźne, ale także proinwestycyjne np. budowę nowych dróg, które zastępują te degradowane i stwarzające zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego.</p> <p>Warto też zwrócić uwagę, że znacząca większość inwestycji jest zdefiniowana jako europejska sieć TEN-T, co również wynika europejskiej polityki mobilności.</p>	
10	<p>Str. 8 brak źródeł tego twierdzenia, brak sensu: konieczność rozwoju potwierdzają statystyki oddające dynamikę wzrostu udziału (?)</p>	<p>W nawiązaniu do wyjaśnień dot. uwagi nr 9, teza poprawy stanu technicznego dróg, a tym samym zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu jazdy w kontekście ww. znacznego udziału dróg w pracy przewozowej oraz trendów wzrostowych w tym zakresie, wyjaśnienia zostały przedstawione w powyższej uwadze.</p> <p>Należy też wskazać, że projekt jest dokumentem programowym, który definiuje cele określone w dokumentach wyższego celu. Nie jest jego rolą wyjaśnianie wszystkich procesów i zjawisk w polskiej gospodarce, szczególnie jeśli zostały one określone w ww. dokumentach. Dlatego brak było źródła tego twierdzenia, tym bardziej, że poniżej zostało wskazane:</p> <p>„Powyższe zostało również stwierdzone w Diagnozie Stanu Polskiego Transportu ujętej w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”.</p>	Uwaga wyjaśniona
11	<p>Str. 9 brak uzasadnienia i danych, że "Budowa nowoczesnych i szybkich połączeń drogowych pomiędzy wszystkimi ośrodkami wojewódzkimi wpływa na aktywizację gospodarczą.</p> <p>Str. 11 podobnie jak wyżej brak danych i analiz. Informacja oparta na wyobrażeniach autorów.</p>	<p>Wyjaśnienia, jak w odniesieniu do uwag powyżej, w zakresie odniesienia do innych dokumentów. Projekt dokumentu nie jest dokumentem strategicznym. Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest np. <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić poprzez wskazanie działań, mających na celu realizację polityki Rządu w zakresie infrastruktury dróg krajowych.</p> <p>Powyższe tezy mają potwierdzenie w innych dokumentach, ponadto wykorzystana jest wiedza płynąca z raportów, analiz oraz dokumentów prawnych i ich uzasadnień, zarówno na poziomie krajowym, unijnym oraz międzynarodowym.</p>	Uwaga wyjaśniona
12	<p>Str. 14 ogólnikowe nawiązanie do polityki mającej na celu ograniczanie emisji gazów cieplarnianych. Zupełny brak analizy i wskazania punktów zbieżnych i</p>	<p>Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić poprzez wskazanie działań, mających na celu realizację polityki Rządu w zakresie</p>	Uwaga wyjaśniona

	konfliktowych.	<p>infrastruktury dróg krajowych.</p> <p>Polityka Rządu mająca na celu ograniczanie emisji gazów cieplarnianych nie jest przedmiotem tego projektu. Opiniowany projekt dedykowany jest budowie nowych dróg krajowych oraz ma na celu przede wszystkim wskazanie listy nowych inwestycji drogowych. W odniesieniu do polityki dot. ograniczania emisji zanieczyszczeń, projekt powinien uwzględniać ogólne kierunki interwencji Rządu w tym zakresie, w celu zachowania spójności i maksymalizacji podejmowanych wysiłków. W opinii autorów, zapisy projektu to właśnie gwarantują.</p> <p>Należy przy tym pamiętać, że sama budowa dróg nie jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia pochodzą od pojazdów budujących poszczególne odcinki dróg jak i poruszających się po drogach. Kwestie z nimi związane nie są jednak przedmiotem tego projektu. Natomiast działania mające na celu zmniejszenie presji na środowisko, jakie są możliwe w ramach budowy dróg zostały wskazane w podrozdziale 9.2. Ważny w zrozumieniu istoty projektu jest fakt, że drogi dziś budowane będą wykorzystywane przez wiele lat, w tym również przez pojazdy nisko- i zeroemisyjne.</p> <p>Ponadto, nie istnieją ustawowe wymagania dot. ujęcia w programie rozwoju pogłębionych analiz w zakresie innych polityk publicznych. Art. 17 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2021 r. poz. 1057) określa zawartość merytoryczną programów rozwoju.</p>	
13	Str. 15 brak analizy wymienionego dokumentu, wskazania punktów zbieżnych i konfliktowych.	<p>Brak związku z przedmiotem projektu. W uzasadnieniu do uwagi, autor przytacza zapisy „Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju ...” w:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. odniesieniu do <i>uzależnienia od paliw kopalnianych i narażenia konsumentów i przedsiębiorców na szok cenowy, zagrożenia dla bezpieczeństwa gospodarczego i niekorzystnych zmian klimatu</i> nie wykazując powiązań z budową dróg. W opinii autorów projektu, kwestie te dotyczą użytkowników dróg (pojazdów) nie samej infrastruktury.</li> <li>2. odniesieniu do ograniczania emisji dwutlenku węgla oraz zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii również nie wykazując powiązań z budową dróg oraz udziału w transporcie. Podobnie jak w pkt. 1, w opinii autorów projektu, kwestie te dotyczą przede wszystkim użytkowników dróg (pojazdów) nie samej infrastruktury.</li> </ol>	Uwaga wyjaśniona
14	Str. 17 brak danych, analiz, źródeł informacji	Jak w uzasadnieniu do uwagi nr 5.	Uwaga

			wyjaśniona
15	Str. 18 dot. S16 Olsztyn – S61 (Ełk) w projektowanym przebiegu trasa nie spełnia założeń wskazywanych w projekcie jako podstawa konieczności inwestycji w rozbudowę infrastruktury (np. jakość życia obywateli)	<p>Przebieg przyszłej drogi S16 jest zgodny z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>Uwaga nie posiada merytorycznych podstaw – brak danych, analiz, źródeł informacji, że przebieg stoi w sprzeczności z założeniami dotyczącymi jakości życia obywateli.</p> <p>Ponadto, w projekcie dokumentu nie jest wskazane, że „jakość życia obywateli” była podstawą wyboru inwestycji ujętych do realizacji a jedynie wskazaniem ogólnej tezy, że dobra infrastruktura drogowa jest elementem polityki społecznej, przekładającej się na jakość życia obywateli.</p> <p>Odnosząc się szerzej do kwestii wpływu inwestycji na czynniki zewnętrzne, w tym społeczne, wpływ ten można rozpatrywać na poziomie ogólnym lub makroekonomicznym, czyli wpływu inwestycji infrastrukturalnych na pozostałe dziedziny gospodarki czy też dziedziny życia. Wpływ ten jest również możliwy do rozpatrywania z punktu widzenia poszczególnych inwestycji. W ramach przygotowywania poszczególnych zadań inwestycyjnych prowadzone są analizy wpływu inwestycji na otoczenie, w tym czynniki społeczne, jak np. na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego czy też opracowań do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Uwaga wydaje się odnosić do tego drugiego spektrum i powinna być w takim razie rozpatrywana na poziomie przygotowań tej konkretnej inwestycji.</p> <p>Warto również zwrócić uwagę, że <i>RPBDK2030</i>, co do zasady nie odnosi się do przebiegu konkretnych inwestycji. Przebieg poszczególnych inwestycji jest decydowany na etapie ww. przygotowań konkretnych ciągów czy odcinków dróg.</p>	Uwaga wyjaśniona
16	Str. 23 dot. Obwodnicy Aglomeracji Warszawy (A50/S50) w projektowanym przebiegu trasa nie spełnia założeń wskazywanych w projekcie jako podstawa konieczności inwestycji w rozbudowę infrastruktury (np. jakość życia obywateli)	Jak w uzasadnieniu do uwagi powyżej.	Uwaga wyjaśniona
17	Str. 24 brak źródeł na których opiera się twierdzenie o tym, że Centralny Port	Uwaga niemerytoryczna, nie odnosi się <i>stricto</i> do inwestycji drogowych.	Uwaga



	Komunikacyjny będzie rentowny - samo wybudowanie nie jest gwarancją rentowności (vide np.: lotnisko w Radomiu).	<p>Warto również zwrócić uwagę, że zapis w projekcie brzmi:</p> <p>„Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) 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.”</p> <p>Ani autorzy projektu ani sam dokument w żaden sposób nie analizują rentowności CPK. Dokument wskazuje, iż podejmowane będą komplementarne do niego zamierzenia inwestycyjne (tj. OAW czy droga ekspresowa S10), mające na celu stworzenie rentownego, innowacyjnego węzła. Jest to cel, do którego strona publiczna będzie dążyć. Jest to wyraźnie napisane: „<u>w celu stworzenia</u> (...) rentownego, innowacyjnego węzła”.</p> <p>Realizacja CPK jest jednym z priorytetów rządu zapisanym w dokumentach strategicznych wyższego rzędu, który jest stopniowo przygotowywany, m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 listopada 2017 r. Rada Ministrów przyjęła Koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.</li> <li>• 28 października 2020 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023.</li> </ul>	wyjaśniona
18	Str. 25 brak wskazania źródeł twierdzeń o „istotności” relacji, brak informacji, do czego potrzebna jest możliwość ruchu tranzytowego w tych relacjach.	<p>Teza o istotności relacji tranzytowych północ-południe (np. S7 Warszawa - Kraków) jest wiedzą wynikającą z obserwowanych potoków ruchu, potwierdzaną od wielu lat w Generalnych Pomiarach Ruchu 2005, 2010, 2015. Pochodzi również ze <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</i></p> <p>Możliwość ruchu tranzytowego w tych relacjach potrzebna jest, jak sama nazwa wskazuje, do przenoszenia ruchu tranzytowego np. pomiędzy największymi miastami w Polsce i dalej w kierunku Gdańska i do polskich portów oraz w relacji z krajami nadbałtyckimi.</p> <p>Zapis w projekcie zostanie uzupełniony o odwołanie do ww. Strategii.</p>	Uwaga wyjaśniona
19	Str. 27 użycie jednego dokumentu źródłowego innego niż dokumenty rządowe w tworzeniu projektu o znaczeniu ogólnokrajowym można uznać za	<p>Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić poprzez wskazanie działań, mających na celu realizację polityki Rządu</p>	Uwaga wyjaśniona



	niesmaczny żart.	w zakresie infrastruktury dróg krajowych.	
20	Str. 45 brak danych, analiz, źródeł informacji	Jak w uzasadnieniu do uwagi nr 5.	Uwaga wyjaśniona
21	Str. 45 brak uzasadnienia pod względem celów projektu	<p>Uwaga niezrozumiała w kontekście jej uzasadnienia przez autora. Podany wskaźnik (zwiększenie gęstości dróg A i S) dot. celu głównego, jakim jest <i>budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego</i>. Drogami takimi są autostrady i drogi ekspresowe, a wskaźnik dotyczący zwiększenia gęstości tej sieci oddaje tempo i zakres jej przyrostu. Zatem wskaźnik ten jest uzasadniony.</p> <p>Wbrew uzasadnieniu do uwagi, w projekcie nie ma żadnych zapisów sugerujących, że celem głównym lub szczegółowym jest poprawa a) stanu gospodarki b) jakości życia obywateli. Kwestie te są pośrednimi rezultatami projektu. Cele natomiast odnoszą się do produktów projektu (wybudowanych km) oraz w celach szczegółowych – do rezultatów bezpośrednich.</p>	Uwaga wyjaśniona
22	Str. 54 ogólnikowe nawiązanie do „Europejskiego Zielonego Ładu” (EZŁ). Zupełny brak analizy i punktów zbieżnych i konfliktowych. Brak wskazania jak EZŁ wpłynie na politykę transportową UE. Brak wskazania podstaw utworzenia projektu w obecnym kształcie - jego założenia są nienowoczesne i nie wpisują się w ambitną politykę UE odnośnie ograniczania emisji gazów cieplarnianych	<p>Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić poprzez wskazanie działań, mających na celu realizację polityki Rządu w zakresie infrastruktury dróg krajowych.</p> <p>Projekt nie może odnosić się do polityki transportowej, gdyż ta kształtowana jest w ww. <i>Strategii</i>. Projekt jest zgodny ze <i>Strategią</i>, co oznacza, że teza o braku podstaw jego utworzenia w obecnym kształcie nie jest prawdziwa.</p> <p>Należy pamiętać, że sama budowa dróg nie jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia pochodzą od pojazdów budujących poszczególne odcinki dróg, jak i poruszających się po drogach. Kwestie z nimi związane nie są jednak przedmiotem tego projektu. Natomiast działania mające na celu zmniejszenie presji na środowisko, jakie są możliwe w ramach budowy dróg zostały wskazane w podrozdziale 9.2. Co ważne w zrozumieniu istoty projektu, to fakt, że drogi dziś budowane są na dekady i nic nie stoi na przeszkodzie, by w przyszłości poruszały się nimi pojazdy niski- i zeroemisyjne.</p> <p>Należy pamiętać, co zostało wskazane w projekcie, że nadal na Polsce ciąży obowiązek dotyczące doprowadzenia sieci dróg strategicznych, jakim są drogi krajowe do</p>	Uwaga wyjaśniona

		parametrów sieci TEN-T.	
23	Należy wymienić główne przedsięwzięcia, które będą realizowane w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej.	<p>Prowadzone konsultacje dotyczą projektu dokumentu rządowego jakim jest RPBDK 2030.</p> <p><i>Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024</i> jest wieloletnim programem dedykowanym poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, który już został przyjęty przez Radę Ministrów. Głównym celem tego ww. Programu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA.</p> <p>Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).</p> <p>Osiągnięcie założonych w ramach ww. Programu celów zakłada się poprzez realizację inwestycji drogowych m.in. takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych,</li> <li>• efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych,</li> <li>• przebudowa skrzyżowań w tym np. budowa lewoskrętów,</li> <li>• budowa zatok autobusowych,</li> <li>• montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.</li> </ul> <p>Zadania planowane do realizacji w ramach ww. Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 uwzględniane są w listach, zatwierdzanych przez ministra właściwego do spraw transportu, tworzonych w każdym roku wdrażania Programu.</p>	Uwaga wyjaśniona
24	Str. 55-56 W związku z potrzebą adaptacji do zmian klimatu należy podjąć działania, które ograniczą negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko oraz życie i zdrowie mieszkańców - uzupełnienie pkt. 9 Wpływ realizacji Programu na środowisko [str. 55-56].	<p>Polityka Rządu mająca na celu ograniczanie emisji gazów cieplarnianych nie jest przedmiotem tego projektu. Opiniowany projekt dedykowany jest budowie nowych dróg krajowych oraz ma na celu przede wszystkim wskazanie listy nowych inwestycji drogowych. W odniesieniu do polityki dot. ograniczenia negatywnego wpływu transportu drogowego, projekt powinien uwzględniać ogólne kierunki interwencji Rządu w tym zakresie, w celu zachowania spójności i maksymalizacji podejmowanych wysiłków. W opinii autorów, zapisy projektu to właśnie gwarantują.</p> <p>Należy przy tym pamiętać, że sama budowa dróg nie jest głównym źródłem emisji</p>	Uwaga wyjaśniona

		<p>zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia pochodzą od pojazdów budujących poszczególne odcinki dróg, jak i poruszających się po drogach. Kwestie z nimi związane nie są jednak przedmiotem tego projektu. Natomiast działania mające na celu zmniejszenie presji na środowisko, jakie są możliwe w ramach budowy dróg zostały wskazane w podrozdziale 9.2. Ważny w zrozumieniu istoty projektu jest fakt, że drogi budowane są na dekady i nic nie szkodzi na przeszkodzie, by w przyszłości poruszały się nimi pojazdy nisko- i zeroemisyjne.</p> <p>Natomiast w kwestii adaptacji do zmian klimatu, w zakresie infrastruktury drogowej należy wskazać, że działania adaptacyjne są podejmowane już od dłuższego czasu i mają one charakter zarówno inwestycyjny, jak i utrzymaniowy. Zgodnie z zapisami projektu KLIMADA - „Opracowanie i wdrożenie strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu” infrastruktura jest szczególnie wrażliwa na niektóre zjawiska klimatyczne, do których przede wszystkim należą opady i silny wiatr, a także upały i temperatura oscylująca wokół zera stopni.</p> <p>Największe i najważniejsze prognozowane zmiany klimatu dotyczą dwóch kategorii „deszcz” i „wiatr”. Jeszcze większego znaczenia nabierze m.in. poprawne określenie światła mostów i przepustów, projektowanie niwelety drogi na dojazdach do mostów, problem osuwisk i zagadnienia związane z odwodnieniem powierzchni transportowych oraz przejść podziemnych, tuneli.</p> <p>Obecnie podczas prac projektowych uwzględniane są ww. ryzyka.</p>	
25	<p>Str. 5 Dopisanie dodatkowych dwóch dokumentów w dokumentach krajowych (podrozdział 3.1.) rozdziału 3 Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej</li> <li>2. Umowa Między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych</li> </ol>	<p>W projekcie dokumentu RPBDK 2030 zostanie uzupełniony rozdział 3 - <i>Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi</i> o zapisy dotyczące <i>Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej</i>. Znajdują się w niej m.in. zapisy dotyczące rozbudowywania sieci transportowej zapewniającej równomierne nasycenie infrastrukturą:</p> <p><b>Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej</b></p> <p><i>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 umożliwiających przerzut wojsk do</i></p>	<p>Uwaga częściowo wyjaśniona, częściowo uwzględniona</p>

	Ameryki o Wzmocnionej Współpracy Obronnej (EDCA)	<p><i>Europy oraz mobilność wojskową na terenie Europy.</i></p> <p><i>Bezpośrednim celem zawartym w 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:</i></p> <p><i>„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”.</i></p> <p>Nie jest natomiast uzasadnione wpisywanie drugiego dokumentu, który jest dokumentem o charakterze bardziej szczegółowym. <i>Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej</i> zawiera zapisy dotyczące rozwijania współpracy strategicznej ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, szczególnie w obszarach bezpieczeństwa i obronności (w tym w formie stałej obecności sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki w Polsce).</p> <p>Umowa międzynarodowa, o której mowa w uwadze (EDCA) jest jedną z wielu umów międzynarodowych, w których zawarte są wzmianki o wspieraniu działań inwestycyjnych, dlatego w projekcie nie ma do nich odwołań.</p>	
26	Str. 23 rozszerzenie zapisu: „Niemniej jednak plany dotyczące rozbudowy sieci szybkiego ruchu są szersze i uwzględniają potrzeby rozwoju naszego kraju <u>oraz bezpieczeństwa narodowego, w tym, wynikających z polsko-amerykańskiej umowy EDCA.</u> ”	Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i> . Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. Strategii i do niej się odnosić poprzez wskazanie działań, mających na celu realizację polityki Rządu w zakresie infrastruktury dróg krajowych. Jest również dokumentem programowym, który powinien odnosić się do innych dokumentów programowych (korespondować z nimi). Tak więc, zgodnie z wyjaśnieniami do uwagi powyżej, nie jest uzasadnione dopisanie odniesień do polsko-amerykańskiej umowy EDCA.	Uwaga wyjaśniona
27	Str. 23 rozszerzenie zapisu: „Stąd konieczność ujęcia w Programie takich inwestycji jak: • droga ekspresowa S5 na odc. Sobótka (S8) – Świdnica – Bolków (S3)	<p>Treść rozdziału dot. priorytetów inwestycyjnych, w zakresie budowy ciągów autostrad i dróg ekspresowych dotyczy inwestycji zgodnie z wykazem z obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>Wyjątek stanowią S12 Kozenin – Łódź Południe (który jest traktowany jako część sieci kompleksowej TEN-T), który został wpisany z uwagi na ujęcie w sieci TEN-T, a także</p>	Uwaga wyjaśniona

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• droga ekspresowa S6 Zachodnie drogowe obejście Szczecina,</li> <li>• droga ekspresowa S8 na odc. Boboszów (gr. państwa) – Kłodzko – Wrocław (Magnice),</li> <li>• droga ekspresowa S16 na odc. S61 (Ełk) – S19 (Białystok),</li> <li>• Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu autostrady A50 oraz drogi ekspresowej S50,</li> <li>• <u>droga ekspresowa S12 na odc. A18 (węzeł Żary Zachód w budowie) – Żagań – Głogów – Leszno – S8 (węzeł Sieradz Południe),</u></li> <li>• droga ekspresowa S12 na odc. S74 (Kozenin) – S8 (Łódź Południe),</li> <li>• <u>droga ekspresowa od węzła Krzywa na A4 i DK 18 – Chocianów – S12 (węzeł Głogów)</u></li> </ul>	<p>przygraniczny odcinek planowanej drogi S8 Kłodzko – Boboszów (jako podstawa do prowadzenia analiz w zakresie uzupełnienia połączenia międzynarodowego pomiędzy Polską a Czechami).</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że odniesienie do ujęcia poszczególnych odcinków na przedłużeniu ciągu drogi ekspresowej S12 znajduje się w Załączniku nr 1 do raportu (inwestycja polegająca na wydłużeniu ciągu S12 nie znalazła się na liście inwestycji). Zgodnie z wyjaśnieniami dalszy rozwój sieci dróg ekspresowych będzie analizowany po ukończeniu już zdefiniowanej sieci.</p> <p>W chwili obecnej, z uwagi na uzgodniony wstępnie limit finansowy KFD <i>RPBDK2030</i>, nie przewiduje się włączenia do niego wymienionych nowych inwestycji.</p>	
28	<p>Str. 60 Wpisanie po punkcie 19 budowy drogi S12 jako punktu 20 i kolejnych punktów po podziale odcinka zawartego w następnym wierszu na krótsze odcinki, według decyzji instytucji prowadzącej konsultacje.</p> <p>Dot. Budowa drogi S12 na odc. A18 (węzeł Żary Zachód w budowie) – Żagań – Głogów – Leszno – S8 (węzeł Sieradz Południe)."</p>	Jak w uzasadnieniu do uwagi powyżej.	Uwaga wyjaśniona
29	Str. 61 Dopisanie jako ostatniego punktu budowy nowego odcinka drogi szybkiego	Jak wyżej.	Uwaga wyjaśniona

	ruchu. Dot. „Budowa drogi od węzła Krzywa na A4 i DK 18 – Chocianów – S12 (węzeł Głogów).”		
30	Zamiana długości odcinka na ok. 290 km lub 300 km lub wskazanie w treści programu, że długości podane w tabeli załącznik 1 są szacunkowe i mogą ulec zmianie w wyniku ustalenia szczegółowego przebiegu tras.	W kolumnie w załączniku 1 i 2 dot. długości zostanie dodane „... lub szacunkowa długość”.	Uwaga uwzględniona
31	Str. 55 Konsultowany jest dokument niekompletny Dot. zapisu „Podrozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu SOOŚ” podrozdział 9.1	Projekt <i>RPBDK 2030</i> nie określa przebiegu poszczególnych inwestycji w nim ujętych. Przebieg OAW zostanie przeanalizowany w ramach procesu przygotowawczego dla tej inwestycji. Na podstawie już przeprowadzonego Studium Korytarzowego, prowadzone będą dalsze analizy na etapie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla poszczególnych fragmentów tej Obwodnicy. Nie można zatem odgórnie narzucać zapisów dot. tej części projektu, bez oparcia się o ustalenia wynikające z prowadzonych analiz.	Uwaga wyjaśniona
32	W rozdziale nie wzięto pod uwagę nowych wymogów unijnych odnośnie standardów ekologicznych Pakiet legislacyjny Komisji Europejskiej “Fit for 55” - 12 dyrektyw aktualizujących obecnie obowiązujące przepisy i nowe propozycje: rewizja unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) (...)	Pakiet legislacyjny Komisji Europejskiej “Fit for 55” ma znowelizować niektóre unijne dyrektywy i rozporządzenia, w tym m.in. dyrektywę w sprawie odnawialnych źródeł energii czy rozporządzenie określające normy emisji CO <sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych. Niemniej, nie zostały jeszcze wypracowane żadne ostateczne brzmienia nowych aktów prawnych na poziomie UE. Po drugie, kwestie te dotyczą przede wszystkim pojazdów. Należy pamiętać, że sama budowa dróg nie jest głównym źródłem emisji zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia pochodzą od pojazdów budujących poszczególne odcinki dróg, jak i poruszających się po drogach. Kwestie z nimi związane nie są przedmiotem tego projektu. Co ważne w zrozumieniu istoty projektu, to fakt, że drogi budowane są na dekady i nic nie stoi na przeszkodzie, by w przyszłości poruszały się nimi pojazdy nisko- i zeroemisyjne. Natomiast działania mające na celu zmniejszenie presji na środowisko, jakie są możliwe w ramach budowy dróg zostały wskazane w podrozdziale 9.2. Są tam m.in. kwestie związane z wprowadzaniem rozwiązań w zakresie paliw alternatywnych. Należy jednak podkreślić, że dokument nie wskazuje technicznych aspektów budowy	Uwaga wyjaśniona

		dróg z wyjątkiem długości, pozostawiając te kwestie do rozstrzygnięcia inwestorowi, w toku prac przygotowawczych. Niemniej jednak jest on zobowiązany do przestrzegania prawa krajowego oraz unijnych wymagań, w tym również tych wprowadzonych nowymi dyrektywami czy rozporządzeniami dotyczącymi ochrony środowiska.	
33	Str. 7 Transport drogowy posiada dominujący udział w przewozie ładunków (ponad 85%) i transporcie osób (75% łącznej pracy przewozowej jest wykonywane samochodami osobowymi). <u>Dominacja transportu drogowego nad innymi środkami transportu jest niekorzystna dla środowiska i wpływa negatywnie na bezpieczeństwo. Dlatego konieczne jest uzupełnienie sieci drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa oraz skuteczne przeciwdziałanie wzrostowi pracy przewozowej w transporcie drogowym na rzecz transportu kolejowego</u>	Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w zakresie infrastruktury drogowej i ma na celu wskazanie priorytetów inwestycyjnych w zakresie dróg krajowych. Nie jest przedmiotem projektu decydowanie o kształcie polityki transportowej ogółem (nie tylko kolei, ale również dróg śródlądowych czy lotnictwa). Temu celowi służy <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i> . Jak zostało wskazane na wstępie projektu:  „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 definicją ujętą w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad”.  Nie ma zatem podstaw do odnoszenia się w nim do inwestycji dotyczących innych gałęzi transportu, w tym kolei.	Uwaga wyjaśniona
34	Str. 11 uzupełnienie zapisu: „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu wskazuje, że niezbędne jest dalsze prowadzenie inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym drogi ekspresowe i autostrady, <u>ale również przede wszystkim w infrastrukturę kolejową, której założenia przedstawiono w Krajowym Programie Kolejowym.</u> ”	Jak w uzasadnieniu do uwagi powyżej.	Uwaga wyjaśniona
35	Str. 17 uzupełnienie zapisu: „ <u>Budowa niezbędnych połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T</u> ”	Jak wyżej.	Uwaga wyjaśniona
36	Str. 22 uzupełnienie zapisu: <u>Stąd konieczność ujęcia wyłącznie niezbędnych w Programie inwestycji np.: [...]</u>	Ujęcie w proponowany sposób zapisu, sugerowałoby ograniczenie listy inwestycji do wymienianych w tym akapicie.	Uwaga wyjaśniona



37	Str. 25 uzupełnienie zapisu: „Przeciwdziałanie wykluczeniu transportu drogowego podregionów Polski”	Dodany zostanie zapis „... w zakresie infrastruktury drogowej”	Uwaga uwzględniona
38	Str. 29 Usunięcie zapisu: „Poprawa czasu dojazdu do miejscowości, a także wysokiej jakości infrastruktura przystankowa wpływa bezpośrednio na opłacalność uruchomienia nowych linii autobusowych, które obsługują dotychczas wykluczone rejony.”	Zapis zostanie zmieniony w następujący sposób: <i>„Poprawa czasu dojazdu do miejscowości, a także wysokiej jakości infrastruktura przystankowa może wpłynąć na decyzję o uruchomieniu nowych linii autobusowych, które obsługują dotychczas wykluczone rejony”.</i>	Uwaga uwzględniona
39	Str. 46 Usunięcie zapisu: „Oszczędność czasu ma istotne znaczenie dla podróżujących osób, szczególnie na trasach długich, bądź prowadzących do lub z regionów odległych od centrów rozwoju”.	Użyte w uzasadnieniu do uwagi twierdzenie Lewisa – Modrige’a nie uzasadnia pasywności w budowie spójnej sieci dróg szybkiego ruchu w obecnej sytuacji w Polsce, kiedy brak jest alternatywy dla dróg.  Zaniechanie nowych inwestycji drogowych i skupienie się na utrzymaniu istniejącej infrastruktury możliwe byłoby jedynie, gdyby użytkownik dróg w porównywalnym czasie, warunkach i o porównywalnym koszcie mógł skorzystać z innego środka transportu.  Należy wskazać, że zwiększające się zatłoczenie na polskich drogach nie jest jedynie wynikiem zwiększonej podaży pobudzającej popyt, ale również zamożności Polaków oraz ich nawyków komunikacyjnych.  Co bardzo istotne, celem polityki Rządu jest wybudowanie podstawowej sieci szybkich połączeń między wszystkimi największymi miastami oraz skupienie się na inteligentnym zarządzaniu nimi. Konieczność realizacji tej sieci została określona w szeregu dokumentów strategicznych wymienionych w Rozdziale 3 projektu <i>RPBDK 2030</i> .	Uwaga wyjaśniona
40	Str. 52 Usunięcie zapisu: „Planowane w Planach finansowych KFD wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego, 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”.	Zmiany ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie są przedmiotem projektu.	Uwaga wyjaśniona



41	<p>Wnoszę o to, by inwestycje infrastrukturalne odpowiadały realnym potrzebom społecznym, zamiast dopasowywać się do nieistniejących „zamierzeń inwestycyjnych”. Dlatego wnoszę o przedstawienie rzetelnych wyliczeń, z podaniem pochodzenia danych źródłowych i algorytmów ich analizy, dotyczących przepustowości projektowanych dróg. Np. dane demograficzne z ostatnich 30 lat i prognozy na przyszłość nie uzasadniają takiej skali przedsięwzięć.</p>	<p>Lista inwestycji jest zgodna z docelowym układem autostrad i dróg ekspresowych ujętych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>W znacznej części odpowiada ona również drogowej sieci TEN-T, którą Polska jest zobligowana do wybudowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• do 2030 r. w zakresie sieci bazowej;</li> <li>• do 2050 r. w zakresie sieci kompleksowej.</li> </ul> <p>Kwestia przekroju danej drogi wynika z prognozowanych potoków ruchu dla każdej z inwestycji. Projekt RPBKD2030 nie definiuje <i>a priori</i> ilości pasów autostrady czy drogi ekspresowej. Natomiast, co do zasady, przyjmuje się, że z uwagi na przenoszenie przez te drogi ruchu ciężarowego oraz związane z tym kwestie bezpieczeństwa ruchu (w tym wyprzedzani), drogi te są dwujezdniowe.</p>	Uwaga wyjaśniona
42	<p>Wpisanie Dokumentu Unii Europejskiej pn. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (2020) COM(2020) 789 final.</p>	<p>Dokument, o który się wnioskuje, nie zawiera bezpośrednich odniesień do infrastruktury drogowej. Na etapie opracowania dokumentu były analizowane liczne dokumenty dotyczące polityki transportowej na poziomie zarówno krajowym, jak i europejskim. Po analizie przywołanego dokumentu należy wskazać, iż odnosi się on do kwestii transportu drogowego, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• środków służących znacznemu ograniczeniu obecnej zależności od paliw kopalnych (poprzez zastąpienie istniejących flot pojazdami niskoemisyjnymi i bezemisyjnymi oraz poprzez zwiększenie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych),</li> <li>• większego wykorzystania innych form transportu niż drogi (w tym zwiększenia liczby pasażerów podróżujących koleją oraz dojeżdżających do pracy transportem publicznym i korzystających z aktywnych form przemieszczania)</li> <li>• internalizacji kosztów zewnętrznych</li> <li>• oraz wielu innych aspektów dotyczących promowania nowych technologii i paliw, mobilności w miastach czy intermodalności, które są przedmiotami innych dokumentów programowych.</li> </ul> <p>Kwestia wpływu projektu programu na same środowisko jest omówiona w osobnym podrozdziale 9.2 dotyczącym Zielonego Ładu, który jest dokumentem obejmującym całość inicjatyw w zakresie nowej polityki wobec całego sektora transportu drogowego oraz infrastruktury oraz który będzie następnie odzwierciedlany w wielu nowych działaniach</p>	Uwaga wyjaśniona

		legislacyjnych KE. Znajdują się tam m.in. odniesienia, które dotyczą infrastruktury ładowania i tankowania paliwami alternatywnymi, która znajdzie się pasie drogi (choć warto zauważyć, że jakakolwiek infrastruktura paliw kopalnych czy alternatywnych nie jest przedmiotem finansowania w tym Programie). Projekt RPBDK nie wskazuje też inwestycji w innych sektorach transportu.	
43	Str. 29 Zmiana zapisu w następujący sposób:  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 oraz <b>węzłach sieci bazowej o znaczeniu europejskim</b> na terenie Polski zarządzanych przez GDDKiA.	W ocenie autorów projektu, nie ma na obecnym etapie konieczności uzupełniania treści o odniesienie do węzłów sieci bazowej.  Proponowana zmiana odnosi się do zdania dotyczącego wdrażania ITS na infrastrukturze sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Natomiast węzły miejskie dotyczą przede wszystkim terenów miast na prawach powiatu, dla których zarządcą są właściwi prezydenci poszczególnych miast.  Ponadto warto zauważyć, że określenie węzłów sieci bazowej jeszcze nie znajduje się w obowiązujących przepisach unijnych w zakresie sieci TEN-T. W art. 3 lit (p) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013, z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, znajduje się jedynie definicja węzła miejskiego:  <i>„węzeł miejski” oznacza obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego;</i>	Uwaga wyjaśniona
44	Str. 25 uzupełnić zdanie o zapis „..... olsztyński czy łomżyński, <b>białostocki i suwalski</b> ”.	Zapis zostanie uzupełniony.	Uwaga uwzględniona
45	Str. 27 uzupełnić zdanie: „Dokończenie budowy tych połączeń jest istotne z punktu widzenia zachowania spójności komunikacyjnej między dużymi ośrodkami miejskimi tj. Biała Podlaska ....” Poprzez dopisanie „ <b>Białystok</b> ”.	W części tej zostały ujęte miasta nieposiadające żadnego ciągłego połączenia drogą A lub S z siecią dróg szybkiego ruchu. Białystok takie połączenie posiada – jest to droga ekspresowa S8.  W zdaniu zostanie wprowadzona autopoprawka polegająca na usunięciu miasta Torunia.	Uwaga wyjaśniona
46	Str. 59 Zmiana podanej długości odcinka na około 290 km oraz wskazanie w treści	W kolumnie w załączniku 1 i 2 dot. długości zostanie dodane „.... lub szacunkowa długość”.	Uwaga uwzględniona

	<p>programu, że długości podane w tabeli w załączniku 1 są szacunkowe i mogą ulec zmianie w wyniku ustalenia szczegółowego przebiegu tras</p> <p>Zmiana podanej długości odcinka na około 290 km oraz wskazanie w treści programu, że długości podane w tabeli w załączniku 1 są szacunkowe i mogą ulec zmianie w wyniku ustalenia szczegółowego przebiegu tras, ponieważ podana w tabeli długość Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej ewidentnie wskazuje na wariant czerwony oraz zielony korytarza A50, przedstawiony w prezentacji GDDKiA z dn. 27/01/2021r. (<a href="https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/s/s10-i-obwodnica-aglomeracji-wars_40773/SK_S10_OAW_Streszczenie_final.pdf">https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/s/s10-i-obwodnica-aglomeracji-wars_40773/SK_S10_OAW_Streszczenie_final.pdf</a>)</p> <p>Uwaga do tego zapisu: wnoszę o doprowadzenie do spójności niniejszego dokumentu z dokumentem „Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej” (RM-111-163-17), poprzez uwzględnienie uwagi 1., a w konsekwencji również 6. i 7.</p>		
47	<p>Str. 59 Zmiana podanej wielkości 34 921 304,8 tys. zł na odpowiednią po uwzględnieniu uwag 1. i 3.</p> <p>Uwaga do tego zapisu: wnoszę o poprawę spójności dokumentu, poprzez</p>	<p>Podana kwota jest zgodna z deklaracjami inwestora (GDDKiA) przekazanymi do Ministra Infrastruktury i przez niego zaakceptowana.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	uwzględnienie uwag 6. i 7 Zmiana podanej wielkości 37 738 836,4 tys. zł na odpowiednią po uwzględnieniu uwag 1. i 3.		
48	Str. 9 Wykreślenie „A50”, propozycja zapisu: „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).”	Autostrada A50 została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).  W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury zostało zobligowane do przygotowania tej inwestycji oraz późniejszej jej realizacji. Konieczność ujęcia jej w projekcie wynika z obowiązku zabezpieczenia w kolejnych latach funduszy na przygotowanie i realizację tej inwestycji. Jej istotność została opisana w projekcie. Rezygnacja z jej budowy lub zmiana jej parametrów wymaga zgody Rady Ministrów.	Uwaga wyjaśniona
49	Str. 12-13 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o poprawę spójności dokumentu poprzez uwzględnienie uwagi 1. a w konsekwencji również 6. i 7., ponieważ ten zapis stoi w sprzeczności z zapisami dokumentu „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030” (M.P. poz. 1060)	Projekt <i>RPBDK2030</i> nie określa przebiegu poszczególnych inwestycji w nim ujętych. Przebieg OAW zostanie przeanalizowany w ramach procesu przygotowawczego dla tej inwestycji. Na podstawie już przeprowadzonego Studium Korytarzowego, prowadzone będą dalsze analizy na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla poszczególnych fragmentów tej Obwodnicy.  Autorzy dokumentu nie widzą sprzeczności z przywołanymi zapisami Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030. Nie odnosi się ona również do przebiegu poszczególnych inwestycji. Przywołany zapis o „powiązaniach regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększeniu dostępności terytorialnej obszarów wiejskich” nie ogranicza wariantów przebiegu poszczególnych ciągów autostrad czy dróg ekspresowych.	Uwaga wyjaśniona
50	Str. 14-15 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o poprawę spójności dokumentu, poprzez uwzględnienie uwag 3. i 8., a w konsekwencji również 6. i 7., ponieważ ten zapis stoi w sprzeczności z zapisami w Załączniku 1	W uzasadnieniu do uwagi nie wykazano dlaczego akurat rezygnacja z A50 a nie z innej inwestycji przyczyni się do obniżenia emisyjności. Natomiast celem realizacji tej inwestycji, oprócz cel, jakim jest realizacja inwestycji wspierających budowę CPK, jest również wyprowadzenie nadmiernych potoków ruchu z obszarów Warszawy.  Kwestia możliwych wariantów przebiegu OAW zostanie przeanalizowana w ramach procesu przygotowawczego dla tej inwestycji. Na podstawie już przeprowadzonego Studium Korytarzowego, prowadzone będą dalsze analizy na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla poszczególnych fragmentów tej Obwodnicy.	Uwaga wyjaśniona

51	Str. 15 Dotyczy treści zapisu w „Dokumenty Unii Europejskiej”	<p>Autostrada A50 została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury zostało zobligowane do przygotowania tej inwestycji oraz późniejszej jej realizacji. Konieczność ujęcia jej w projekcie wynika z obowiązku zabezpieczenia w kolejnych latach funduszy na przygotowanie i realizację tej inwestycji. Jej istotność została opisana w projekcie. Rezygnacja z jej budowy lub zmiana jej parametrów wymaga zgody Rady Ministrów.</p>	Uwaga wyjaśniona
52	Str. 21-22 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o poprawę spójności dokumentu, poprzez uwzględnienie uwagi 3, a w konsekwencji również 6. i 7., ponieważ ten zapis stoi w sprzeczności z zapisami w Załączniku 1	<p>W ocenie autorów jest to kolejna uwaga, która ma stanowić uzasadnienie do zmiany parametrów lub przebiegu inwestycji, jaką jest OAW.</p> <p>Po pierwsze, autostrada A50 została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury zostało zobligowane do przygotowania tej inwestycji oraz późniejszej jej realizacji. Konieczność ujęcia jej w projekcie wynika z obowiązku zabezpieczenia w kolejnych latach funduszy na przygotowanie i realizację tej inwestycji. Jej istotność została opisana w projekcie. Rezygnacja z jej budowy lub zmiana jej parametrów wymaga zgody Rady Ministrów.</p> <p>Po drugie, przywołany rysunek nie stanowi uzasadnienia do budowy inwestycji w konkretnym przebiegu ani na konkretnych parametrach technicznych.</p> <p>Natomiast kwestia możliwych wariantów przebiegu OAW zostanie przeanalizowana w ramach procesu przygotowawczego dla tej inwestycji. Na podstawie już przeprowadzonego Studium Korytarzowego, prowadzone będą dalsze analizy na etapie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego dla poszczególnych fragmentów tej Obwodnicy. Warto zauważyć, że na etapie Studium Korytarzowego były również rozpatrywane warianty opierające się o szeroko rozumiany korytarz drogi krajowej nr 50. Szczegółowa analiza została przedstawiona w tym dokumencie.</p> <p>Projekt RPBDK2030 nie jest miejscem do wprowadzenia takich szczegółowych odniesień do inwestycji.</p>	Uwaga wyjaśniona
52	Str. 23 Wykreślenie „A50” „autostrada A50”: propozycja zapisu:  • Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej w ciągu drogi ekspresowej S50”	<p>Autostrada A50 została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury zostało zobligowane do przygotowania tej inwestycji oraz późniejszej jej realizacji. Konieczność ujęcia jej</p>	Uwaga wyjaśniona

		w projekcie wynika z obowiązku zabezpieczenia w kolejnych latach funduszy na przygotowanie i realizację tej inwestycji. Jej istotność została opisana w projekcie. Rezygnacja z jej budowy lub zmiana jej parametrów wymaga zgody Rady Ministrów.	
53	Str. 24 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o doprowadzenie do spójności niniejszego dokumentu z dokumentem „Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej” (RM-111-163-17), poprzez uwzględnienie uwag 1. i 3., a w konsekwencji również 6. i 7.	<p>W ocenie autorów jest to kolejna uwaga, która ma stanowić uzasadnienie do zmiany parametrów lub przebiegu inwestycji jaką jest OAW. Kwestia przebiegu oraz parametrów tej inwestycji została omówiona powyżej.</p> <p>Dodatkowo, należy zauważyć, że właściwym podmiotem do określenia parametrów i przebiegu inwestycji na sieci dróg krajowych jest GDDKiA. Jak już wskazano powyżej, rozpoczęły się już prace przygotowawcze, m.in. zostało wykonane Studium Korytarzowe, które określiło w przybliżeniu korytarz, jaki jest najbardziej uzasadniony dla tej inwestycji. Na kolejnych etapach procesu przygotowawczego dla tej, ale też i każdej innej inwestycji ujętej w projekcie <i>RPBDK2030</i>, prowadzone będą analizy dotyczące poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji. Na etapie prowadzonych prac będzie możliwość zgłaszania uwag.</p>	Uwaga wyjaśniona
54	<p>Str. 26 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o korektę, ponieważ wschodnia część Polski jest połączona z Warszawą poprzez autostradę A2</p> <p>Dot. zapisu” „Dużym problemem jest również brak wschodniego fragmentu obwodnicy Warszawy wpływający negatywnie na powiązania ruchowe w aglomeracji warszawskiej i dostępność komunikacyjną wschodniej Polski”</p>	<p>Projekt <i>RPBDK2030</i> odnosi się prawidłowo do kwestii Wschodniej Obwodnicy Warszawy, w kontekście problemu komunikacyjnego.</p> <p>Co do zasady kluczowe jest kompleksowe rozwiązanie problemów komunikacyjnych w węźle warszawskim. Przywołana autostrada A2 na wschód i zachód od Warszawy doprowadza ruch do samej Warszawy. Wschodnia część A2 będzie doprowadzać ruch do miasta przede wszystkim od strony Siedlec, trasy Via Carpatia oraz Białorusi, ale także z województw lubelskiego i podlaskiego oraz wschodniej części województwa mazowieckiego. Cały ten ruch będzie na chwilę obecną wprowadzany do miasta, co nie jest rozwiązaniem właściwym. W przypadku, w którym autor uwagi miał na myśli drogę ekspresową S2, to rozwiązuje ona problem częściowo w układzie wschód-zachód.</p> <p>Natomiast zapis ten odnosi się do braku ostatniego odcinka obwodnicy stanowiącego ciąg drogi ekspresowej S17, która pozwoli, aby całość ruchu nie kierowała się wyłącznie poprzez S2. Realizacja tego odcinka drogi ekspresowej S17 wytworzy nowe możliwości szybkiego przemieszczenia się np. poprzez drogę ekspresową S8. Prognozowane potoki ruchu na przyszłej S17 wskazują również na duże obciążenie na tym ciągu.</p> <p>Docelowym rozwiązaniem, które pomoże rozwiązać przywołane kwestie powiązań ruchowych może okazać się dopiero OAW.</p>	Uwaga wyjaśniona
55	Str. 42-43 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o	Wzmianka dot. dokumentu pn. <i>Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030</i>	Uwaga

	<p>odrzućenie całego dokumentu i przedłożenie do konsultacji publicznych nowej, poprawionej wersji oraz o potraktowanie zebranych w procesie konsultacji publicznych uwag w sposób rzetelny, transparentny i uczciwy.</p> <p>Dot. punktu 5.4 - „Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.”</p>	<p>r. (PWKSD) jest informacją mającą na celu pokazać kompleksowość podejmowanych przez Rząd w zakresie ogółu działań dot. sieci dróg krajowych.</p> <p>Ww. Program dotyczy działań przede wszystkim utrzymaniowych. PWKSD jest dokumentem niezależnym, i co do zakresu rzeczowego, nie jest powiązany z omawianym projektem. Jak już zostało wspomniane, PWKSD dot. przede wszystkim utrzymania we właściwych standardach dróg krajowych a przez informacje o nim autorzy chcieli pokazać, że Rząd zapewnia nie tylko środki na budowę nowych inwestycji, ale działając kompleksowo, zapewnia również środki na jej późniejszą eksploatację.</p> <p>Zapis został tak sformułowany jak powinien brzmieć w ostatecznej wersji a jedyną informacją do uzupełnienia będą numer i data przyjęcia uchwały. W przypadku znaczącej zmiany projektu PWKSD, zmiany oczywiście znajdą się również i w projekcie RPBDK2030.</p>	<p>wyjaśniona</p>		
<p>56</p>	<p>Str. 45-46 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o poprawę spójności dokumentu, poprzez uwzględnienie uwagi 3, a w konsekwencji również 6. i 7., ponieważ ten zapis stoi w sprzeczności z zapisami w Załączniku 1</p>	<p>Odnosząc się do zarzutu sformułowanego w uzasadnieniu:</p> <p><i>„Budowa OAW w standardzie autostrady nie mieści się w żadnym z wymienionych celów szczegółowych Programu. Nie znajduje się również w przywołanym tu fałszywie „Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych”, co stanowi argument nie ZA, a PRZECIW takiemu rozwiązaniu.”</i></p> <p>należy wyjaśnić, że zapisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741) w Załączniku - Wykaz autostrad i dróg ekspresowych poz. 7 określają następującą drogę:</p> <table border="1" data-bbox="804 1011 1787 1110"> <tr> <td data-bbox="804 1011 972 1110">A50</td> <td data-bbox="972 1011 1787 1110">A2 (Centralny Port Komunikacyjny) - Mszczonów - Góra Kalwaria - A2 (Mińsk Mazowiecki)</td> </tr> </table>	A50	A2 (Centralny Port Komunikacyjny) - Mszczonów - Góra Kalwaria - A2 (Mińsk Mazowiecki)	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
A50	A2 (Centralny Port Komunikacyjny) - Mszczonów - Góra Kalwaria - A2 (Mińsk Mazowiecki)				
<p>57</p>	<p>Str. 55-56 Uwaga do tego punktu: wnoszę o dodanie w tym punkcie zapewnienia, że wszelkie przebiegi planowanych dróg będą oceniane wg zgodności z zasadą DNSH</p>	<p>W ocenie autorów jest to kolejna uwaga, która ma stanowić uzasadnienie do zmiany parametrów lub przebiegu inwestycji jaką jest OAW. Nie jest to natomiast uwaga mająca merytoryczny charakter, jeśli chodzi o zapisy w projekcie RPBDK2030.</p> <p>Zapisy odnoszące się do zasady <i>Do No Significant Harm (DNSH)</i> zostały wprowadzone m.in. do Europejskiego Zielonego Ładu i odnoszą się do bardzo ogólnie</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>		



		<p>sformułowanych celów środowiskowych i ochrony klimatu, jakimi będą się kierować Państwa członkowskie, jego instytucje, ale też i podmioty prywatne realizując wszelkie swoje działania i zamierzenia. Zasady DNSH są przedmiotem prowadzonych prac analitycznych dotyczących, m.in. tzw. taksonomii czy też są wprowadzane do zasad nowych programów i funduszy unijnych jak np. Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (w Polsce jest to Krajowy Plan Odbudowy). Nie jest to ściśle katalog przepisów, które wskazują na określone procedury w zakresie obszarów chronionych dla inwestycji drogowych.</p> <p>Kwestia przebiegu przez obszary chronione jest już określona we właściwych przepisach unijnych i krajowych, które dotyczą bezpośrednio już wpływu poszczególnych inwestycji, w tym drogowych na środowisko.</p>	
58	<p>Str. 56 Uwaga do tego zapisu: wnoszę o poprawę spójności dokumentu, poprzez uwzględnienie uwag 3. i 8., a w konsekwencji również 6. i 7., ponieważ ten zapis stoi w sprzeczności z zapisami w Załączniku 1</p>	<p>Autostrada A50 została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury zostało zobligowane do przygotowania tej inwestycji oraz późniejszej jej realizacji. Konieczność ujęcia jej w projekcie wynika z obowiązku zabezpieczenia w kolejnych latach funduszy na przygotowanie i realizację tej inwestycji. Jej istotność została opisana w projekcie. Rezygnacja z jej budowy lub zmiana jej parametrów wymaga zgody Rady Ministrów.</p> <p>Natomiast kwestia przebiegu inwestycji będzie przedmiotem prowadzonego przez GDDKiA procesu przygotowawczego dla tej inwestycji, tam też będą analizowane potencjalne skutki m.in. dla środowiska. Projekt <i>RPBDK2030</i> nie determinuje przebiegu tej inwestycji. Warto też zauważyć, że kwestia potencjalnych niższych emisji na drodze o parametrach S względem A nie jest czynnikiem przesądającym o konkretnym przebiegu inwestycji.</p>	Uwaga wyjaśniona
59	<p>brak informacji na temat oddziaływania na środowisko całkowicie dyskwalifikuje dokument jako przedmiot konsultacji</p>	<p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami, kwestia oddziaływania na środowisko będzie uzupełniona po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, tak jak to ma miejsce z innymi projektami programów, w tym wszystkich poprzednich wersji Programu Budowy Dróg Krajowych.</p> <p>Obecne konsultacje społeczne prowadzone są w oparciu o ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju i mają na celu m.in. dostarczenie informacji o konieczności zmiany zakresu rzeczowego dokumentu właśnie pod względem ww. strategicznej oceny i określenie docelowego zakresu, jaki miałby nią zostać objęty.</p>	Uwaga wyjaśniona



		Na etapie ww. strategicznej oceny będą prowadzone konsultacje na podstawie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Po zakończeniu prac rozdział 9 projektu RPBDK 2030 będzie uzupełniony.	
60	Str. 23 i 59 oraz Oznaczenie Zachodniej Obwodnicy Szczecina jako S6 dublowałoby oznaczenie drogi krajowej z A6 pod kątem drogi krajowej nr 6. Jeżeli Zachodnia Obwodnica Szczecina zostanie oznaczona jako S3, wówczas nie będzie dublowania numerów dróg krajowych.	Lista inwestycji oraz ich oznaczenie jest zgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).	Uwaga wyjaśniona
61	W najnowszym rozporządzeniu w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych ( <a href="https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001819/O/D2019_1819.pdf">https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190001819/O/D2019_1819.pdf</a> strona 2) obwodnica Metropolii Trójmiejskiej jest oznaczona jako S7. Na stronach 19, i 20 projektu PBDK też jest napisane, że S7 będzie miała swój początek w Gdyni. Ponadto numeracja węzłów na istniejącym odcinku S7, liczba planowanych węzłów na obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej sugerują, że ta obwodnica będzie miała oznaczenie S7, a oznaczenie S6 pozostanie dla istniejącej obwodnicy Trójmiasta, co też jest praktyczniejsze i nie spowoduje zamieszania w numeracji.	Uwaga jest słuszna, niemniej odnosi się do numeracji drogi ekspresowej po oddaniu jej do użytku.  Natomiast projekt <i>RPBDK2030</i> pokazuje tytuły inwestycji, jakie obecnie obowiązują dla tej inwestycji i na podstawie której prowadzone są działania inwestycyjne. Oznacza to, że dla OMT prace przygotowawcze oraz postępowanie przetargowe było prowadzone, jako dla odcinka drogi ekspresowej S6. Powyższa sytuacja ma charakter wyjątkowy i jest znana Ministerstwu.	Uwaga wyjaśniona
62	Str. 4 Proponowany zapis: Załącznik nr 1 obejmuje tytuły inwestycyjne nowych zadań, których realizacja może rozpocząć się najwcześniej 1 stycznia 2021 r. <b>możliwa jest w</b> ramach perspektywy UE 2021-2027 lub kolejnej perspektywy UE 2028-2034 - Wprowadzenie str. 4	Zapis zostanie skorygowany.	Uwaga uwzględniona

63	Str. 10 Poprawa Dziennika Ustaw z Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, z późn. zm na Dz. U. z 2021 r. poz. 1057	Zapis zostanie skorygowany.	Uwaga uwzględniona
64	Str. 12 Dodanie zdania: Szczególnym wyzwaniem będzie zapewnienie odpowiednich połączeń obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, umożliwiających dostęp do lokalnych rynków pracy, m.in. w północnej i wschodniej części kraju.	<p>Powyższa uwaga wynika z zapisów <i>Specific Country Recommendations</i>, z 2019 r., jakie zostały wydane przez Komisję Europejską dla Polski. Zalecenia te zostały już wprowadzone do obowiązującego <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i> poprzez skierowanie do realizacji w ramach limitu PBDK:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w Polsce północnej ciągu drogi ekspresowej S6. Znajduje się ona już na etapie przetargu lub zawartych umów z wykonawcami. Dodatkowo w projekcie konsultowanego dokumentu ujęto w limicie wydatków cały przebieg drogi ekspresowej S10 i S11.</li> <li>• w Polsce wschodniej przebiegu drogi ekspresowej S12, S17 czy też S19. Dodatkowo w projekcie konsultowanego dokumentu ujęto w limicie wydatków pozostałe przebiegi autostrady A2 czy też drogi ekspresowej S16.</li> </ul> <p>Wobec powyższego, w ocenie autorów nie jest konieczne wprowadzanie tej zmiany. Projekt uwzględnia budowę całej zakładanej sieci autostrad i dróg ekspresowych, niezależnie od regionu kraju w jakim będzie ona realizowana.</p>	Uwaga wyjaśniona
65	<p>Str. 15 Proponuje się dodać: Załącznik D: Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021–2027 do Sprawozdania krajowego – Polska 2019.</p> <p>W przedmiotowym dokumencie Komisja Europejska wypowiedziała się w sprawie priorytetowych obszarów inwestycyjnych i warunków ramowych skutecznej realizacji polityki spójności na lata 2021-2027. Wynikają one z zawartej w raporcie szerokiej analizy barier i potrzeb inwestycyjnych oraz różnic regionalnych.</p> <p>Wśród nich, w zakresie inwestycji infrastrukturalnych drogowych, wskazuje się:</p>	Jak w uzasadnieniu do uwagi powyżej.	Uwaga wyjaśniona

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• usunięcie różnic regionalnych w drogowej sieci TEN-T, zwłaszcza na północy Polski;</li> <li>• poprawę dostępności transportu publicznego na obszarach peryferyjnych, wiejskich i transgranicznych;</li> <li>• dalsze ograniczenia wpływu transportu na środowisko i poprawy jego bezpieczeństwa.</li> </ul>		
66	Str. 59 Zmiana podanej klasy planowanej drogi z A50/S50 na S50 (rezygnacja z realizacji drogi w klasie autostrady)	<p>Autostrada A50 została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741).</p> <p>W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury zostało zobligowane do przygotowania tej inwestycji oraz późniejszej jej realizacji. Konieczność ujęcia jej w projekcie wynika z obowiązku zabezpieczenia w kolejnych latach funduszy na przygotowanie i realizację tej inwestycji. Jej istotność została opisana w projekcie. Rezygnacja z jej budowy lub zmiana jej parametrów wymaga zgody Rady Ministrów.</p> <p>Natomiast kwestia przebiegu inwestycji będzie przedmiotem prowadzonego przez GDDKiA procesu przygotowawczego dla tej inwestycji, tam też będą analizowane potencjalne skutki m.in. dla środowiska. Projekt nie determinuje przebiegu tej inwestycji.</p>	Uwaga wyjaśniona
67	Proponowana zmiana z „Toruń – S7” na „Toruń – Lipno – Płock – S7” - Budowa drogi S10 Toruń – S7	<p>Lista inwestycji oraz ich oznaczenie jest zgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741). Rozporządzenie określa drogę ekspresową S10 w następujący sposób: A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo. Odcinek ten nie ma jeszcze określonego przebiegu. Trwają prace studyjne, dlatego nie można w nazwie tytułu inwestycji wpisać miejscowości „Lipno”.</p>	Uwaga wyjaśniona
68	Str. 53 Zapis o „rozszerzaniu sieci dróg objętych elektronicznym poborem opłat” powinien zostać uzupełniony o zapis, że dotyczy to przede wszystkim ciężarowego ruchu tranzytowego	<p>Zapis ten dotyczy źródeł finansowania Krajowego Funduszu Drogowego, zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Zapisy te (art. 39 b ustawy) nie definiują zakresu proponowanego przez wnioskodawcę.</p>	Uwaga wyjaśniona

69	<p>Całość projektu</p> <p>Wprowadzenie zintegrowanego planowania wielomodalnego prowadzącego do inteligentnej (wielomodalnej) integracji transportu w celu szybszej i bardziej zrównoważonej poprawy wskaźnika wielogałęziowej dostępności transportowej z preferencjami dla transportu niskoemisyjnego, w tym w szczególności ptz</p>	<p>W ramach prac nad przygotowaniem nowej perspektywy finansowej UE na lata 2021 – 2027 wprowadzono obowiązek planowania transportu na odpowiednim poziomie.</p> <p>W związku z powyższym od 2018 r. w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) prowadzone są prace nad wdrożeniem Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR) dzięki któremu będzie można prowadzić kompleksowe analizy dotyczące m.in. optymalizacji procesu planowania strategicznego i wdrażania polityki transportowej na poziomie krajowym i regionalnym, oceny przyszłych strategicznych planów transportowych w Polsce, oceny nowych dużych projektów inwestycyjnych a także analizy wariantowej opcji inwestycyjnych. ZMR stanowi instrument wsparcia dla wypełnienia warunków finansowania inwestycji transportowych w perspektywie finansowej UE 2021 – 2027.</p>	Uwaga wyjaśniona
70	<p>Całość projektu</p> <p>Realizacja programu stref i linii rozwoju transportu autonomicznego (i automatycznego)</p> <p>Pilotażowe odcinki na przykładzie województwa lubuskiego: S3, DK22, DK29</p>	<p>Projekt jest dokumentem wdrożeniowym w stosunku do dokumentu wyższego szczebla, jakim jest <i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu</i>. Zatem, co do zasady musi wdrażać przede wszystkim postanowienia ww. <i>Strategii</i> i do niej się odnosić. Strategia ta oczywiście wskazuje na istotność rozwiązań autonomicznych dla przyszłego transportu. W Rozdziale 5. Kierunek Interwencji 2: Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym odniesiono się do kwestii automatyzacji transportu drogowego. Proces automatyzacji transportu drogowego będzie wymagał m.in. zdefiniowania zasad testowania i wprowadzania do zastosowań pojazdów autonomicznych czy też przyjęcia niezbędnych zmian legislacyjnych. Warto pamiętać o tym, że potencjalne szerokie oddziaływanie autonomizacji transportu drogowego na różnorodne dziedziny życia społecznego i funkcjonowanie państwa wymaga skrupulatnej analizy i odpowiednio zaplanowanego sposobu wdrożenia. Kamieniem milowym dla rozwiązań autonomicznych będzie niewątpliwie wdrożenie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem na całej sieci dróg krajowych w perspektywie do 2025 r.</p> <p>Wnioskowana realizacja programu stref i linii rozwoju transportu autonomicznego – w tym pilotażowych odcinków w województwie lubuskim może stanowić przedmiot zainteresowania opracowywanych w przyszłości programów drogowych. Wskazane działanie wymaga uprzedniego przyjęcia m.in. odpowiednich rozwiązań legislacyjnych zapewniających bezpieczeństwo wdrożeniowe.</p>	Uwaga wyjaśniona
71	<p>Podrozdział 5.5 Powiązanie dofinansowań na rozwój samorządowych sieci dróg z dostępnością komunikacyjną poprzez</p>	<p>W podrozdziale 5.5 projektu wskazano katalog zadań możliwych do objęcia przez Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) funkcjonujący na podstawie ustawy z 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430,</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>wprowadzenie zasady współfinansowania inwestycji samorządowych w połączeniu z obligatoryjną poprawą dostępności i inkluzji komunikacyjnej (zmniejszenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego) np. poprzez wymóg wzmacniania bądź uruchamiania linii komunikacyjnych ptz lub innych form transportu zorganizowanego np. transport na życzenie itp.</p> <p>Preferencje dla inwestycji drogowych jst poprawiających dostępność transportem indywidualnym i zbiorowym do najbliższego węzła ptz o znaczeniu odpowiednio gminnym, powiatowym lub wojewódzkim.</p>	<p>z późn. zm.). Postulowane powiązanie dofinansowań na rozwój samorządowej sieci dróg z obligatoryjną poprawą dostępności i inkluzji społecznej np. poprzez wymóg wzmacniania lub uruchamiania linii komunikacyjnych ptz może przybierać charakter wykluczający wobec potencjalnych beneficjentów. Celem RFRD jest przede wszystkim przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym. RFRD przyczynia się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego, co może przekładać się na zmniejszenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.</p> <p>W odniesieniu do postulowanego przez wnioskodawcę wymogu wzmacniania lub uruchamiania linii komunikacyjnych ptz lub innych form zorganizowanego transportu warto wskazać na istniejący Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dzięki dofinansowaniu z tego Funduszu możliwe jest przywracanie połączeń autobusowych, zwiększanie siatki tych połączeń w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Oprócz zapewnienia inkluzji komunikacyjnej, Fundusz pozwala też na zapewnienie inkluzji społecznej dzięki uwzględnieniu wśród kryteriów przyznawania środków m.in. realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.</p>	
72	<p>Dopisanie zadań do Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ścieżka rowerowa dk 15 Września – Gniezno</li> <li>2. ścieżka rowerowa dk 15 Września – Miłosław</li> <li>3. ścieżka rowerowa dk 15 Gonice – Wólka</li> </ol>	<p>Przedstawione uwagi dotyczące poprawy infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego nie wpisują się bezpośrednio w opiniowany projekt. Programem dedykowanym obszarom infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego jest <i>Program bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021-2024 (PBID)</i>.</p> <p>Głównym celem <i>Programu bezpiecznej infrastruktury drogowej na lata 2021-2024</i> jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podejmowane w ramach ww. Programu działania będą ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar.</p> <p>Natomiast warto zwrócić uwagę, że ww. Program wykazuje katalog interwencji oraz system realizacji, nie zaś dokładne tytuły inwestycyjne. Z tego powodu nie jest możliwe zrealizowanie postulatu. Cele PBID 2021-2024 zostały wskazane w Rozdziale 3 projektu <i>RPBDK2030</i>.</p>	Uwaga wyjaśniona
73	<p>Dopisanie do wpływu realizacji na środowisko zadrzewienia występującego</p>	<p><i>RPBDK2030</i> dedykowany jest inwestycjom na sieci dróg krajowych, będącym w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p>	Uwaga wyjaśniona

	przy drogach krajowych	<p>Obecnie procedowany jest projekt <i>Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drożowej do 2030 roku (PWKSD)</i>. Jego celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. <i>PWKSD</i> zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drożowej na środowisko.</p> <p>Warto również zwrócić uwagę, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, kwestia oddziaływania na środowisko będzie uzupełniona po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, tak jak to ma miejsce z innymi projektami programów, w tym wszystkich poprzednich wersji Programu Budowy Dróg Krajowych.</p> <p>Obecne konsultacje społeczne prowadzone są w oparciu o ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju i mają na celu m.in. dostarczenie informacji o konieczności zmiany zakresu rzeczowego dokumentu właśnie pod względem ww. strategicznej oceny i określenie docelowego zakresu, jaki miałby nią zostać objęty.</p>	
--	------------------------	--	--

# Załącznik nr 3

---

## Zestawienie statystyczne zgłoszonych uwag

### Liczba uwag:

w terminie konsultacji	<b>2178</b>
poza terminem konsultacji	72
ze zgodą na przetwarzanie danych osobowych (uwzględnione)	<b>2145</b>
zgodnych z zakresem rzeczowym Programu	2176
przesłanych w formie elektronicznej	1240
przesłanych w formie papierowej	938
od osób fizycznych	2003
od samorządów	69
od instytucji	70