

Część projektu, której dotyczy uwaga/wniosek (rozdział, podrozdział, punkt, nr strony)	Zapis w projekcie, którego dotyczy uwaga/wniosek	Treść uwagi/wniosku lub proponowany zapis	Uzasadnienie uwagi/wniosku lub proponowanego zapisu	Sposób rozpatrzenia (uwzględniono/nieuwzględniono)	Uzasadnienie
Strona 22	Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T	Połączenie drogą S12 Leszna z Krzyżową (patrz załączona mapa S12.JPG)	Brak ekspresowego połączenia Poznania ze Zgorzelcem, i dalej z Dreznem nawet w sieci dróg krajowych.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
Program jako całość dokumentu, a zwłaszcza rozdział 5. Priorytety realizacyjne i kierunki interwencji	Brak opracowania systemu punktacji, listy z kolejnością realizacji zaplanowanych zadań inwestycyjnych.	Konieczność stworzenia przejrzystego systemu punktacji oraz listy zadań inwestycyjnych w oparciu o parametry takie jak: natężenie ruchu, natężenie ruchu pojazdów ciężarowych, ogólnego stanu odcinka drogi przeznaczonej do modernizacji oraz wzmocnienia, bliskości innych, alternatywnych dróg, itp.	Stworzenie przejrzystego systemu punktacji, na podstawie którego będzie stworzona docelowa lista planowanych do przebudowy/wzmocnienia odcinków zapewni przejrzystość przeprowadzania programu, pozwoli na sprawne realizowanie założonych celów. W aktualnie przedstawionych założeniach wymienionych jest parę odcinków, których przebudowa wedle zapisów przytoczonych przez osobę tworzącą dokument, ma znaczenie priorytetowe. Brak jednak jest wskazań, na jakiej podstawie odcinki te zostały wybrane.	nie uwzględniono	Na podstawie PWKSD GDDKiA jest zobowiązana do analizy sieci dróg krajowych w zakresie dostosowania do nośności 11,5 t/osi oraz aktualnych warunków technicznych. Wyniki analizy będą podstawą do dalszego kierowania zadań do realizacji. W ramach aktualnie prowadzonego strategicznego programu badań naukowych i prac rozwojowych docelowo przewiduje się wdrożenie opracowanych optymalnych rozwiązań modelu zarządzania majątkiem związanym z siecią.
Rozdział 5. Priorytety realizacyjne i kierunki interwencji Rozdział 6 – Zakres, a zwłaszcza podrozdział 6.1.Utrzymanie strukturalne oraz 6.2. Utrzymanie bieżące.	Brak wskazania dróg krajowych nr 44 na odcinku Tychy – Kraków oraz nr 28 na odcinku Zator – Wadowice jako inwestycji priorytetowych.	Wskazanie odcinków dróg nr 44 oraz nr 28 (jak w poprzedniej kolumnie) jako inwestycji priorytetowych. Szansa na dostosowanie dróg do wzrastającego ruchu w rejonie tzw. „węzła zatorskiego”.	Zakwalifikowanie dróg krajowych nr 44 oraz nr 28 na wskazanych wcześniej odcinkach (Tychy – Kraków oraz Zator – Wadowice) pozwoli na realizację dwóch kluczowych założeń. Po pierwsze, drogi te zostaną dostosowane do ruchu pojazdów ciężarowych, których ilości na lokalnych drogach z roku na rok wzrastają. Po drugie, istnieje duża szansa, iż przebudowa wskazanych traktów pozwoli przy okazji na budowę niezbędnych obwodnic w ciągu DK 28 oraz DK 44. Miejscowościami, które oczekują takich inwestycji są m. in. Precziszów czy Spytkowice (DK 44), ale także Wadowice (szansa na poprawę rejonu skrzyżowania dróg krajowych DK 28 i DK 52 oraz linii kolejowej Kraków – Bielsko-Biała). Inwestycje te wymuszają również dostosowanie dróg do wzrastającej ilości pieszych oraz rowerzystów w okolicy, co jest z kolei skutkiem silnego rozwoju branż turystycznej oraz hotelarskiej w rejonie (parki rozrywki, obszary „Natura 2000”). W przypadku miejscowości Zator ważna jest kwestia udrożnienia ruchu przez miasto, co może się udać poprzez budowę bezkolizyjnych skrzyżowań (rond) na obecnych skrzyżowaniach z drogami wojewódzkimi czy krajowymi (DK44-DW781, DK44-DK28)	nie uwzględniono	Wymienione na stronie 22 zadania są jedynie przykładami. Priorytety inwestycyjne będą określone jw., zgodnie z kryteriami określonymi w rozdziale 5.
ZAŁĄCZNIK NR 1		Brak rozbudowy drogi S1 na odcinku Żywiec – Przybędza do przekroju dwujezdniowego	Jednym z priorytetów PBDK jest: „budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S”. Droga S1 poza drogą S22 pozostanie jedynym odcinkiem dróg ekspresowych, który pozostanie w przekroju jednojezdniowym. Prognozy ruchu (opracowane dla GDDKiA) wskazują wyraźnie, że budowa drugiej jezdni na tym odcinku jest konieczna – w 2028 roku na tym odcinku prognozowany ruch to 17763 pojazdów na dobę (w tym 15,7% udziału ruchu ciężkiego). Tak duży ruch, przy pozostawieniu przekroju jednojezdniowego spowoduje, że droga będzie nieprzepustowa.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZAŁĄCZNIK NR 1		Brak rozbudowy odcinków przygranicznych do standardów drogi ekspresowej/autostrady w przypadku dróg: - A2 (odcinek przy granicy z Niemcami) – przygraniczny odcinek nie posiada statusu autostrady, mimo, że po dwóch stronach tego odcinka wybudowano autostradę (po stronie Niemiec i Polski) - S52 (odcinek przy granicy z Czechami) – oprócz braku drogi ekspresowej, droga posiada przekrój jednojezdniowy - S1 (odcinek przy granicy ze Słowacją) – odcinek przygraniczny jest drogą kolizyjną ze skrzyżowaniem jednopoziomym, nie zachowano ciągłości drogi ekspresowej (po polskiej stronie, jak i po słowackiej, po obu stronach kolizyjnego odcinka wybudowano bezkolizyjną drogę ekspresową) - S17 (odcinek przy granicy z Ukrainą) – obwodnica Hrebennego powinna mieć przekrój drogi dwujezdniowej (obecnie jest jednojezdniowa), dodatkowo w jej przebiegu znajduje się kolizyjne, jednopoziomowe skrzyżowanie, nie zachowano zatem ciągłości drogi ekspresowej	Jednym z priorytetów PBDK jest: „budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S”. Rozbudowa dróg S52 i S17 wpisuje się w ten priorytet. Dodatkowo, przebudowa przygranicznych odcinków i likwidacja skrzyżowań jednopoziomowych wpłynie na wzrost bezpieczeństwa ruchu i uciążliwy przebieg dróg ekspresowych/autostrad.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZAŁĄCZNIK NR 1		Po dopisaniu do PBDK odcinka S12 Kozenin – Łódź Południe, budowa drogi S12 Piotrków Tryb. – Kozenin jest bezcelowa.	Ruch z północy i północnego zachodu w kierunku Polski południowo wschodniej i granicy z Ukrainą będzie kierował się przez nowy odcinek S12 Kozenin – Łódź Południe. Fragment Piotrków T. – Kozenin nie będzie miał żadnego znaczenia sieciowego i będzie niepotrzebnym dublowaniem dróg w tamtym rejonie. Rezygnacja z tego odcinka spowoduje oszczędność ponad 2 mld zł.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZAŁĄCZNIK NR 1		Brak rozbudowy do standardu GP 2x2 drogi Olkusz – Kraków.	Poziom natężenia ruchu na tej drodze powoduje konieczność budowy wysokoprzepustowej drogi 2x2 (ok. 20000 pojazdów na dobę wg GPR 2015).	nie uwzględniono	Rozbudowa/przebudowa DK 94 Olkusz - Kraków jest w trakcie przygotowania i realizacji. Przewidywane parametry drogi w tym przekrój będą dostosowane do wymagań ruchowych.

ZALĄCZNIK NR 1		Brak w PBDK drogi S7 Kraków – Myślenice	Jest to jedyna droga ekspresowa znajdująca się w rozporządzeniu o przebiegu dróg, która nie została ujęta w proponowanym PBDK. Dodatkowo prognozy ruchu wskazują, że to jeden z najbardziej obciążonych odcinków wśród dróg krajowych w Polsce.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak drogi ekspresowej łączącej miasta wojewódzkie (duże miasta) na odcinku Opole – Częstochowa (Śląsk) – Kielce.	Brak bezpośredniego połączenia miast wojewódzkich drogami klasy S lub A. Brak drogi łączącej Kielce ze Śląskiem (bezpośrednio lub poprzez Częstochowę) oraz następnie z Opolem.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak połączenia drogi S1 w Pyrzowicach z drogą S11 w Tarnowskich Górach.	Kilukilometryrowy łącznik pomiędzy wschodnią obwodnicą GOP a drogą S11 jest konieczny ze względu na uwarunkowania sieciowe w rejonie północnego Śląska.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak ujęcia w PBDK postulowanej przez samorząd drogi A4bis.	Autostrada A4 w rejonie Śląska (Katowice) wyczerpała już swoją przepustowość, a jej rozbudowa jest niemożliwa. Budowa A4bis, stanowiąca południową obwodnicę Śląska rozwiąże problem i skróci czas przejazdu pomiędzy Krakowem a Wrocławiem.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak ujęcia w PBDK budowy pasa awaryjnego na odcinku A18 pomiędzy węzłami Gołnice i Krzyżowa.		nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak odcinka S5/S16 pomiędzy Olsztynem a Ostródą.	Pomiar ruchu wskazuje, że ten odcinek ma duże obciążenie ruchem. Jest to naturalna kontynuacja na zachód obw. Olsztyna i drogi S16. Taka droga łączyłaby S16 z Elku z drogą S5 do Grudziądza.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak rozbudowy starego przebiegu A4 od Wichrowa do Starego Sleszowa w przypadku budowy autostrady w nowym przebiegu (omijającym Wrocław od południa).	Nawet w przypadku budowy A4 w nowym przebiegu, dotychczasowy stary przebieg A4 od Wichrowa do Starego Sleszowa będzie stanowił dojazd do Wrocławia i wyjazd z Wrocławia na zachód. Te odcinki będą bardzo mocno obciążone ruchem i powinny posiadać status drogi ekspresowej lub autostrady (w przekroju 2x3 + pas awaryjny).	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		W projekcie PBDK brakuje inwestycji polegającej na budowie drugiej jezdni na drodze S1 na odcinku Żywiec – Przybędza	Po wybudowaniu dwujezdniowej obw. Węgierskiej Górki, odcinek Żywiec – Przybędza będzie wąskim gardłem. Co więcej, prognozy ruchu (oraz obecny ruch na drodze) pokazuje, że dobudowa drugiej jezdni jest uzasadniona. Koszt tej inwestycji nie będzie wysoki. Dodatkowo, taka inwestycja wpisuje się w jeden z priorytetów wymienionych w konsultowanym PBDK – tzn.: „budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S”. Prognozy ruchu (opracowane na rzecz GDDKiA) wskazują, że w 2028 roku na tym odcinku prognozowany ruch to 17763 pojazdów na dobę (w tym 15,7% udziału ruchu ciężkiego). Tak duży ruch, przy pozostawieniu przekroju jednojezdniowego spowoduje, że droga będzie nieprzepustowa.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak w PBDK drogi S7 Kraków – Myślenice	Jest to jedyna droga ekspresowa znajdująca się w rozporządzeniu o przebiegu dróg, która nie została ujęta w proponowanym PBDK. Natężenie ruchu na tej drodze jest niezwykle duże – ruch ten będzie się też zwiększał	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak połączenia drogi S1 w Pyrzowicach z drogą S11 w Tarnowskich Górach.	Brak naturalnej kontynuacji wschodniej obwodnicy GOP. Węzeł Pyrzowice został wybudowany z myślą o wybudowaniu takiego łącznika.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		W projekcie PBDK brakuje inwestycji polegającej na budowie drugiej jezdni na drodze S1 na odcinku Żywiec – Przybędza	Po wybudowaniu dwujezdniowej obw. Węgierskiej Górki, odcinek Żywiec – Przybędza będzie wąskim gardłem. Co więcej, prognozy ruchu (oraz obecny ruch na drodze) pokazuje, że dobudowa drugiej jezdni jest uzasadniona. Koszt tej inwestycji nie będzie wysoki. Dodatkowo, taka inwestycja wpisuje się w jeden z priorytetów wymienionych w konsultowanym PBDK – tzn.: „budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S”. Prognozy ruchu (opracowane na rzecz GDDKiA) wskazują, że w 2028 roku na tym odcinku prognozowany ruch to 17763 pojazdów na dobę (w tym 15,7% udziału ruchu ciężkiego). Tak duży ruch, przy pozostawieniu przekroju jednojezdniowego spowoduje, że droga będzie nieprzepustowa.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak w PBDK drogi S7 Kraków – Myślenice	Jest to jedyna droga ekspresowa znajdująca się w rozporządzeniu o przebiegu dróg, która nie została ujęta w proponowanym PBDK. Natężenie ruchu na tej drodze jest niezwykle duże – ruch ten będzie się też zwiększał.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
ZALĄCZNIK NR 1		Brak połączenia drogi S1 w Pyrzowicach z drogą S11 w Tarnowskich Górach.	Brak naturalnej kontynuacji wschodniej obwodnicy GOP. Węzeł Pyrzowice został wybudowany z myślą o wybudowaniu takiego łącznika.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
Roz. 4; pkt 4.2; str.23 Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T	Wersy piąty i kolejne: Wśród wymienionych inwestycji brak zadania dotyczącego budowy w standardzie drogi ekspresowej (2x2) odcinka drogi krajowej nr 8 Białystok – Augustów – Raczki	Jako kolejny punkt przy wymienianych inwestycjach dodać: „droga krajowa nr 8 na odcinku Białystok – Augustów – Raczki do standardów drogi ekspresowej (2x2)”	Droga Białystok – Augustów – Suwałki – granica państwa stanowi ważny samodzielnie ciąg komunikacyjny o największym natężeniu ruchu w tej części Polski i jednym z największych w kraju. Jest to najkrótsze połączenie aglomeracji białostockiej i schodzących się na jej obszarze dróg ekspresowych S8 i S19, prowadzące do granicy z Litwą, pozostałych krajów bałtyckich i Skandynawii. Droga ta ma duże znaczenie w ruchu międzynarodowym oraz wpływa na rozwój cywilizacyjny i jakość życia mieszkańców w znacznej części województwa podlaskiego i północno-wschodniej Polski. Ponadto droga będzie alternatywnym szlakiem drogowym pomiędzy trasami Via Baltica i Via Carpatia. Droga łączy dwa największe miasta w województwie podlaskim - Białystok i Suwałki oraz prowadzi do Augustowa jako popularnego ośrodka turystyczno-uzdrowskiego i atrakcyjnego pod względem turystyczno-środowiskowym Pojezierza Suwalsko-Augustowskiego	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD

Roz. 4; pkt 4.2; str.24 Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T	Na zakończenie podrozdziału 4.2 brak opisu do zadania, które jest zgłaszane w pkt 1 niniejszej tabeli, czyli budowy w standardzie drogi ekspresowej (2x2) odcinka drogi krajowej nr 8 Białystok – Augustów – Raczki	Na zakończenie podrozdziału 4.2 jako ostatni akapit dodać: „Droga krajowa nr 8 na odcinku Białystok – Augustów – Suwałki – granica państwa stanowi ważny ciąg komunikacyjny o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, o największym natężeniu ruchu w regionie i jednym z największych w kraju. Przebudowa tej drogi do parametrów drogi ekspresowej (2+2) stworzy spójny układ komunikacyjny w północno – wschodniej części Polski, zapewniając m.in. połączenie aglomeracji białostockiej i schodzących się na jej obszarze dróg ekspresowych S8 i S19 z Litwą i dalej z innymi krajami północnej części Europy. Droga ta będzie alternatywnym szlakiem drogowym łączącym trasy Via Baltica i Via Carpatia.”	Jw.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
Załącznik Nr 1; str.59-61 Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)	W zestawieniu tabelarycznym brak zadania inwestycyjnego dotyczącego budowy w standardzie drogi ekspresowej (2x2) odcinka drogi krajowej nr 8 Białystok – Augustów – Raczki	Jako punkt 38 dodać: „38. Przebudowa drogi krajowej nr 8 na odc. Białystok – Augustów – Raczki do standardów drogi ekspresowej (2x2)” określając długość odcinka, wydatki KFD i wydatki KFD narastająco	Jw.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
Roz. 5; str.22-23 Priorytety realizacyjne i kierunki inwestycji	Wśród planowanych do realizacji zadań związanych z dostosowaniem do nośności 11,5 t/os odcinków dróg najbardziej ucześniejszych i zdegradowanych należy wymienić np.: (...) DK 16 Augustów - Głębocki Bród (lata realizacji prac przygotowawczych 2020 - 2025, lata realizacji robót budowlanych 2025 - 2027) (...)	Przy zadaniu DK 16 Augustów-Głębocki Bród (lata realizacji prac przygotowawczych 2020 - 2025, lata realizacji robót budowlanych 2025 - 2027) w nawiasie po przecinku dodać: „zadanie poprzedzone szczegółową analizą dotyczącą kompleksowego funkcjonowania systemu komunikacyjnego regionu, w tym przebudowy do parametrów drogi ekspresowej DK 8 na odcinku Białystok - Augustów - Raczki wraz z obwodnicami oraz przebudowy dróg w regionie celem skierowania - z ominięciem Augustowa - transportu ciężarowego z przebudowanego odcinka DK 16 Augustów - Głębocki Bród”	Przed przystąpieniem do realizacji zadania przebudowy DK 16 Augustów - Głębocki Bród wymagane jest wykonanie szczegółowych analiz oraz propozycji kompleksowego rozwiązania systemu komunikacyjnego regionu, uwzględniającego możliwości harmonijnego rozwoju miasta Augustowa i Powiatu Augustowskiego. Dla prawidłowego funkcjonowania systemu komunikacyjnego regionu najważniejszym działaniem jest rozbudowa i przebudowa drogi o znaczeniu strategicznym w naszym regionie, tj. drogi krajowej Nr 8 na odcinku Białystok - Augustów - Raczki wraz z obwodnicami miejscowości, przez które przechodzi. W dalszej kolejności wymagane jest rozstrzygnięcie kwestii obwodnicy Augustowa w ciągu DK 16. Dopiero wtedy uzasadnione będzie wykonanie modernizacji i wzmocnienia konstrukcji aktualnego przebiegu DK 16. Wykonanie modernizacji drogi i wzmocnienia jej konstrukcji w celu umożliwienia poruszania się drogą transportu ciężarowego, bez wykonania kompleksowego rozwiązania sieci dróg krajowych na tym obszarze, doprowadzi do wprowadzenia ruchu ciężarowego do miasta Augustowa. Takie rozwiązanie jest całkowicie nieakceptowalne i z dużą dozą prawdopodobieństwa granicząca wręcz z pewnością doprowadzi do zdecydowanego sprzeciwu społecznego, w tym protestów mieszkańców miasta oraz wielu lokalnych środowisk.	nie uwzględniono	Niezależnie od planów rozbudowy dróg ekspresowych konieczne jest w związku z wyrokiem TSUE wzmocnienie istniejących DK do parametrów 11,5t/os. Oddział Białystok jest na etapie opracowywania dokumentacji przebiegu o. Augustowa (w trakcie procedury przetargowej pojawił się nowy wariant, który wymaga zmiany zakresu przedmiotowego zadania). Planowana data uzyskania informacji o wyborze wariantu - 10.2022 r.
Roz. 5; str.22-23 Priorytety realizacyjne i kierunki inwestycji	Wśród planowanych do realizacji zadań związanych z dostosowaniem do nośności 11,5 t/os odcinków dróg najbardziej ucześniejszych i zdegradowanych należy wymienić np.: (...) DK 16 Augustów – Głębocki Bród (lata realizacji prac przygotowawczych 2020 – 2025, lata realizacji robót budowlanych 2025 – 2027) (...)	Przed przystąpieniem do realizacji zadania związanego z przebudową DK 16 Augustów – Głębocki Bród wymagane jest wykonanie szczegółowych analiz oraz propozycji kompleksowego rozwiązania dotyczącego systemu komunikacyjnego regionu, uwzględniającego możliwości harmonijnego rozwoju miasta Augustowa i Powiatu Augustowskiego. Dla prawidłowego funkcjonowania systemu komunikacyjnego regionu najważniejszym działaniem jest rozbudowa i przebudowa drogi o znaczeniu strategicznym w naszym regionie, tj. drogi krajowej Nr 8 na odcinku Białystok – Augustów – Raczki wraz z obwodnicami miejscowości przez które przechodzi. W dalszej kolejności wymagane jest rozstrzygnięcie kwestii obwodnicy Augustowa w ciągu DK 16. Dopiero wtedy uzasadnione będzie wykonanie modernizacji i wzmocnienia konstrukcji aktualnego przebiegu DK 16.	Wykonanie modernizacji drogi i wzmocnienia jej konstrukcji w celu umożliwienia poruszania się drogą transportu ciężarowego, bez wykonania kompleksowego rozwiązania sieci dróg krajowych na tym obszarze, doprowadzi do wprowadzenia ruchu ciężarowego do miasta Augustowa. Takie rozwiązanie jest całkowicie nieakceptowalne i z dużą dozą prawdopodobieństwa granicząca wręcz z pewnością doprowadzi do zdecydowanego sprzeciwu społecznego w tym protestów mieszkańców miasta oraz wielu lokalnych środowisk.	nie uwzględniono	Niezależnie od planów rozbudowy dróg ekspresowych konieczne jest w związku z wyrokiem TSUE wzmocnienie istniejących DK do parametrów 11,5t/os. Oddział Białystok jest na etapie opracowywania dokumentacji przebiegu o. Augustowa ( w trakcie procedury przetargowej pojawił się nowy wariant , który wymaga zmiany zakresu przedmiotowego zadania ). Planowana data uzyskania informacji o wyborze wariantu - 10.2022 r.

Rozdział 6 Zakres PWKSD Str. 23	Program dotyczy dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Programem nie zostaną objęte te odcinki dróg, które na podstawie przepisów (art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych) utracą swój status w momencie oddania do użytkowania nowej drogi, np. drogi ekspresowej lub obwodnicy miejscowości.	Włączenie do Programu dróg krajowych znajdujących się w zarządzie prezydentów miast na prawach powiatu, a także dróg które w aktualnie w niedookreślonej perspektywie utracą swój status po oddaniu do użytkowania nowej drogi.	Krajowa sieć drogowa to nie tylko drogi zarządzane przez GDDKiA, ale również drogi zarządzane przez Prezydentów Miast. Wyłączenie z Programu dróg krajowych położonych na terenie miast na prawach powiatu znacznie ogranicza możliwość spójnego rozwoju sieci drogowej w Polsce, a także możliwości pozyskania środków zewnętrznych na poprawę ich funkcjonowania. Wyłączenie z Programu dróg, które na podstawie przepisów (art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych) utracą swój status w momencie oddania do użytkowania nowej drogi powoduje, że drogi będą ulegać dalszej degradacji oraz po zmianie kategorii drogi na niższą zostaną przekazane w niezadowolającym stanie technicznym w zarząd do innych instytucji tj. zarządy dróg wojewódzkich.	nie uwzględniono	Program dotyczy tylko jednostki podległej ministrowi właściwemu ds. transportu. Miasta na prawach powiatu są jednostkami niezależnymi od ministra i same kształtują politykę zarządzania siecią dróg na swoim terenie. 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.
Rozdział 9.3 Nowe rozwiązania w zakresie utrzymania PWKSD	Biorąc pod uwagę zakres Programu, zobowiązuje się Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do wykonania w czasie trwania Programu określonych w nim projektów pilotażowych w zakresie zielonych filtrów antysmogowych, wykorzystania odnawialnych źródeł energii i zapobiegania suszy przez ograniczenia koszenia i stosowanie nasadzeń.	Włączenie miast na prawach powiatu do projektów pilotażowych w zakresie zielonych filtrów antysmogowych, wykorzystania odnawialnych źródeł energii i zapobiegania suszy przez ograniczenia koszenia i stosowanie nasadzeń.	Konieczne jest zachęcenie jednostek samorządu terytorialnego do stosowania i wdrażania nowoczesnych i prośrodowiskowych rozwiązań z zakresu utrzymania.	nie uwzględniono	Program dotyczy tylko jednostki podległej ministrowi właściwemu ds. transportu. Miasta na prawach powiatu są jednostkami niezależnymi od ministra i same kształtują politykę zarządzania siecią dróg na swoim terenie. 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.
2.Diagnoza, str. 6 z rysunkiem nr 3 na str. 7	Zapis dotyczący oznaczenia kolorem żółtym na rys. 3 dróg o dopuszczeniu ruchu ciężarowego o nacisku 11,5 t/osi pomimo braku technicznego przystosowania jezdni	Brak wspomnianych oznaczeń na rysunku	Niezgodność treści z rysunkiem	uwzględniono	Korekta oczywistej omyłki.
Uwaga ogólna	Brak uszczegółowienia Programu w zakresie planowanych przedsięwzięć nie daje informacji o faktycznie realizowanych inwestycjach	W Programie przedstawiono wyłącznie mapę ze wskazaniem dostosowania dróg krajowych do nośności 11,5 t/osi, co pozwala na wskazanie dróg objętych programem w ramach utrzymania strukturalnego, podczas gdy na niektórych drogach spełniających standardy nośności planowane są inwestycje wyłączone z pozostałych programów (np. Program Budowy 100 Obwodnic), a skalą modernizacji wychodzące poza utrzymanie bieżące i o nich informacji brakuje.	Ogólny charakter dokumentu nie pozwala ocenić kiedy, jakie i w ramach którego celu szczegółowego inwestycje będą realizowane, co utrudnia wnioskowanie zainteresowanym podmiotom, w tym w szczególności jednostkom samorządu terytorialnego, o realizację niezbędnych z punktu widzenia bezpieczeństwa czy rozwoju regionu przedsięwzięć. Formuła ta nie zapewnia transparentnego podejścia do planowania inwestycji i weryfikacji potrzeb oraz uniemożliwia konsultacje zakresu rzeczowego Programu	nie uwzględniono	Na podstawie PWKSD GDDKiA jest zobowiązana do analizy sieci dróg krajowych w zakresie dostosowania do nośności 11,5 t/osi oraz aktualnych warunków technicznych. Wyniki analizy będą podstawą do dalszego kierowania zadań do realizacji.
Uwaga ogólna	Brak priorytetu dla inwestycji realizowanych w formule partnerstwa z samorządami	Z uwagi na fakt, iż Program dopuszcza możliwość realizacji zadań na podstawie porozumień, przedsięwzięciem tym należy nadać wyższy priorytet. Inwestycją realizowaną na mocy porozumienia jest m.in. przebudowa ul. Wyszogrodzkiej w Płocku w ciągu drogi krajowej nr 62 (porozumienie Gminy Płock z GDDKiA Oddział Warszawa).	Przebudowa dróg krajowych realizowana na mocy porozumień niesie ze sobą szerszy zakres realizowanych robót - poprawę jakości dróg krajowych także na odcinkach zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu, przy niezmiennym poziomie finansowania z budżetu centralnego, co stanowi przesłankę do uprzywilejowania tych projektów w Programie. W ramach porozumienia będzie realizowana kompleksowa przebudowa obejmująca modernizację części miejskiej i finansowanie budowy nowych odcinków jezdni o dwóch pasach ruchu przez GDDKiA na odcinku całego przebiegu aż do planowanego ronda Mirosław.	nie uwzględniono	MI ocenia kompleksowo zasadność inwestycji do realizacji, z punktu widzenia funkcjonowania całości sieci dróg krajowych. Wobec powyższego nie ma uzasadnienia dla uprzywilejowania inwestycji realizowanych w formule partnerstwa z samorządami, zwłaszcza że zaangażowanie samorządu jest już czynnikiem pozytywnie wpływającym na harmonogram realizacji inwestycji.

Rozdział nr 5 Strona nr 23	Priorytety realizacyjne i kierunki interwencji.	Wnoszę o dopisanie dodatkowego akapitu o następującej treści: „Ponadto, w ramach Programu przewiduje się konieczność analizy przez GDDKiA wielkości i struktury ruchu na istniejących węzłach autostrad pod kątem ewentualnej potrzeby budowy dodatkowych węzłów, np. budowy węzła autostrady A2 w Brwinowie (pomiędzy węzłami A2 Pruszków i A2 Grodzisk Mazowiecki), w sąsiedztwie dużego zespołu miast oraz istniejących stref przemysłowych.”	Planowanie, projektowanie i budowa autostrad następowała sukcesywnie w okresie ostatnich kilkunastu lat. Jednakże, po ich wybudowaniu, w sąsiedztwie węzłów często lokalizowane były strefy przemysłowe, generujące dodatkowy ruch pojazdów, w tym głównie pojazdów ciężarowych i dostawczych, o poziomie znacznie wyższym niż pierwotnie zakładano w analizach ruchowych. Dodatkowo, w sąsiedztwie dużych aglomeracji obserwowany jest intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej znaczna migracja ludności na te tereny. Taki właśnie przypadek zachodzi w rejonie węzła A2 Pruszków, w okolicy którego rozbudowują się strefy przemysłowe: w Pruszkowie, w Duchnicach i Orlarzewie w Gminie Ożarów Mazowiecki, w Mosznie, Koszaju, Parzniewie i Brwinowie w Gminie Brwinów. Ponadto, w mieście Pruszkowie oraz na terenie Gminy Brwinów rozwija się budownictwo mieszkaniowe, w efekcie którego cztery sąsiadujące ze sobą miasta (Pruszków, Brwinów, Milanówek i Podkowa Leśna) liczą już blisko 110.000 mieszkańców. Jedynym racjonalnym rozwiązaniem dla udrożnienia notorycznie zakorkowanego węzła A2 Pruszków jest budowa węzła A2 w Brwinowie. Nadmienić należy, że budowa węzła autostrady A2 w Brwinowie będzie zgodna z przepisami rozporządzenia, określającego warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, tj. budowa węzła A2 Brwinów ok. km 445+700: połączą autostradę A2 z drogami co najmniej klasy G: istniejącą drogą wojewódzką nr 720 klasy G w Brwinowie oraz projektowaną drogą klasy GP Paszkwianką w sąsiedztwie Brwinowa, nastąpi w odległości ok. 7,7 km od węzła A2 Grodzisk Mazowiecki oraz ok. 5,2 km od węzła A2 Pruszków, znajdować się będzie w sąsiedztwie zespołu miast (Brwinów, Milanówek, Podkowa Leśna) o łącznej liczebności blisko 47.000 mieszkańców (według danych GUS za 2019 r. Gmina Brwinów liczyła 26.718 mieszkańców, Milanówek – 16.416 mieszkańców, zaś Podkowa Leśna – 3.844 mieszkańców), znajdując się będzie w sąsiedztwie stref przemysłowych Dzielnicy Gąsін w Pruszkowie i Gminy Brwinów (Brwinów, Moszna, Parzniew i Koszajec). Warto zauważyć, że w przeszłości GDDKiA w analogicznym (niemal bliźniaczym) przypadku, zdecydowała o wybudowaniu węzła A4 Niepołomice (pomiędzy węzłami A4 Kraków Wieliczka i A4 Targowisko).	nie uwzględniono	GDDKiA na bieżąco analizuje całą sieć DK w tym w okolicach węzłów i w przypadku zidentyfikowania potrzeby rozwoju infrastruktury m.in. w okolicach węzłów, podejmowane są odpowiednie działania. Ich podjęcie będzie możliwe także w ramach PWKSD, w jego obecnym brzmieniu.
Rozdział 4. „Priorytety inwestycyjne.” Podrozdział 4.5. „Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu podregionów Polski”. Punkt 2, str. 23, 25-26. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T	Wylczenie dróg koniecznych w celu poprawy dostępności podregionów i miast. Uzupełnienie treści zamieszczonej w rozdziale 4, w punkcie 2 na str.23 o dodatkowe zapisy	Uzupełnienie sieci dróg ekspresowych w województwie podlaskim o odcinek Białystok – Augustów i połączenie go z drogą ekspresową S61 Via Baltica w miejscowości Raczek. W rozdziale 4, punkt 2 na stronie 23 należy wprowadzić dodatkowe zapisy. W zdaniu: „Droga ekspresowa S8 na odc. Boboszków (gr. Państwa) – Kłodzko – Wrocław (Magnice)” należy dodać następujący zapis: „oraz odcinka Białystok – Augustów – Raczek”. Ponadto przed treścią „Droga ekspresowa S16 Elk-Białystok” należy wprowadzić dodatkowy zapis o treści: „Z uwagi na olbrzymie natężenie ruchu, zwłaszcza ciężkich pojazdów w ruchu tranzytowym, na drodze krajowej nr 8 na odcinku Białystok (Katrynka) -Augustów-Raczek (węzeł na S 61) należy ten odcinek włączyć do sieci dróg ekspresowych wydłużając odpowiednio drogę ekspresową S8 lub S19. Do Programu przyjmuje się realizację tego odcinka według standardów drogi ekspresowej”.	Droga Białystok – Augustów we wcześniejszych planach rządowych była przewidziana jako droga ekspresowa. Rozporządzeniem Rady Ministrów z 20 października 2009 roku w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych została ona pominięta w sieci dróg ekspresowych w związku ze zmianą przebiegu drogi ekspresowej Via Baltica z korytarza Warszawa – Białystok – Augustów – Suwałki – granica państwa na trasę Warszawa – Łomża – Elk – Suwałki – granica państwa. Zgodnie z „Deklaracją Łańcucką” z 27 października 2006 roku podpisaną w obecności ś.p. Prezydenta Polski Lecha Kaczyńskiego i ministrów transportu Polski, Węgier, Słowacji i Litwy droga S19 Via Carpatia miała prowadzić przez teren Wschodniej Polski od Rzeszowa (Barwinka) przez Lublin, Białystok, Augustów, Suwałki aż do granicy państwa z Litwą. Z niejasnych przyczyn jej aktualny przebieg prowadzi w stronę Białorusi, a nie Litwy i państw bałtyckich. Droga Białystok – Augustów – Raczek – Suwałki – granica państwa jest najkrótszym połączeniem dróg S8 i S19 z krajami bałtyckimi. Łączy także te drogi i aglomerację białostocką z Augustowem jako miastem turystyczno -uzdrowiskowym, Suwałkami jako drugim pod względem wielkości miastem w województwie podlaskim, a także krajami bałtyckimi i Skandynawią. Odcinek ten nie może być rozpatrywany jedynie jako alternatywny w stosunku do innych wariantów łącznik pomiędzy Via Carpatia i Via Baltica, lecz stanowi sam w sobie ważną część „ruszta komunikacyjnego” sieci dróg w wymiarze regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Natężenie ruchu ciężkich pojazdów na tej drodze jest ponad pięciokrotnie wyższe niż na DK 65, która w Rządowym Programie Dróg Krajowych do 2030 roku jest przewidziana jako droga ekspresowa. Włączenie odcinka Białystok – Augustów – Raczek do sieci dróg ekspresowych jest nieodzownym warunkiem zapewnienia jej spójności w północno – wschodniej Polsce. Proszę o wzięcie pod uwagę w podejmowanych rozstrzygnięciach argumentów i stanowisk w przedmiotowej sprawie Podlaskiego Zespołu Parlamentarnego z 17 marca 2021 roku i z 10 sierpnia 2021 roku, a także argumentów, stanowisk i wniosków jednostek samorządu terytorialnego, organizacji gospodarczych i obywateli kierowanych w tej sprawie wcześniej, a także w ramach niniejszych konsultacji publicznych do Ministra Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Prezesa Rady Ministrów.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD
Załącznik nr 1	Po Lp. 37 na stronie 61 proponuje się wprowadzić dodatkowy punkt Lp. 38	Proponuje się wprowadzić do Załącznika nr 1 dodatkowy punkt w Lp. 38 o treści: „- Numer drogi : S8 - Nazwa ciągu/zadania: Przebudowa drogi krajowej nr 8 na odcinku Białystok(Katrynka). - Augustów-Raczek (węzeł na S61) do parametrów drogi ekspresowej - Długość (km) : 100,0 - Wydatki KFD (tys. zł): 7 000 000 Wydatki KFD (tys. zł) NARASTAJĄCO: 193 885 960.5”	Jak wyżej.	nie uwzględniono	Uwaga nie dotyczy zakresu PWKSD

Rozdział 3	Dostosowanie 60% dróg krajowych do nacisku 11,5t	Brak informacji o planach dot. pozostałych 40%	Warto podać choć przybliżony termin dalszych prac dostosowawczych	nie uwzględniono	Ze względu na fakt, że wyrokiem TSUE dopuszczono najcięższy ruch - o nacisku 11,5 t/os - na wszystkich drogach krajowych, konieczne jest ich dostosowanie techniczne poprzez odpowiednie wzmocnienie nawierzchni, aby drogi nie ulegały szybkiej degradacji. Docelowo planowane jest więc dostosowanie 100% dróg krajowych do nacisku 11,5 t. Przewidujemy, że PWKSD do 2020 roku będzie miał swoją kontynuację w postaci kolejnego programu wieloletniego. Planowanie zakresu prac na sieci dróg krajowych musi uwzględniać nie tylko możliwości finansowe i organizacyjne inwestora, ale także zdolności rynku wykonawców i dostawców oraz zdolności administracyjne urzędów i organów odpowiedzialnych za wydawanie decyzji i uzgodnień. Zakres prac objęty PWKSD uwzględnia te czynniki oraz inne działania w ramach PBDK, P100, PBID a także planowanymi inwestycjami w pozostałych sektorach transportu.
Rozdział 6.3.1	Zielone filtry antysmogowe	Bardzo cenna inicjatywa, jednak należy ją uzupełnić o zadania w zakresie zapewnienia odpowiedniej widoczności jako ważnego elementu bezpieczeństwa	W bieżącym sezonie obserwuje się zjawisko ograniczenia koszenia traw, do takiego stopnia, że ogranicza to widoczność przy przejściach dla pieszych, ścieżkach rowerowych itp.	nie uwzględniono	Jest to zadanie pilotażowe, które ma na celu ocenę możliwości szerszego zastosowania. W trakcie analiz będą brane pod uwagę różne aspekty, np. ekonomiczne, środowiskowe i związane z bezpieczeństwem.