

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

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



Ministerstwo Infrastruktury

Listopad 2021

Spis treści	2
Wykaz skrótów	3
1. Wprowadzenie	4
2. Diagnoza	6
3. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	10
3.1. Dokumenty krajowe	10
3.2. Dokumenty Unii Europejskiej	15
4. Priorytety Inwestycyjne	18
4.1. Budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T	18
4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T	24
4.3. Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych	25
4.4. Przebudowa lub budowa wybranych odcinków dróg krajowych	26
4.5. Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu (w zakresie infrastruktury drogowej) podregionów Polski	26
4.6. Usprawnienie metod zarządzania ruchem	30
4.7. Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym	31
5. Podjęte działania	33
5.1. Podsumowanie wdrażania <i>PBDK 2014 – 2023</i>	33
5.2. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030	41
5.3. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024	42
5.4. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.	43
5.5. Wsparcie Samorządu – Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg	44
6. Cele Programu	46
7. Realizacja Programu	51
8. Finansowanie Programu	54
8.1. Krajowy Fundusz Drogowy	54
8.2. Finansowanie z innych źródeł	56
8.3. Prace przygotowawcze	56
9. Wpływ realizacji Programu na środowisko	57
9.1. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu <i>Programu</i>	57
9.2. Realizacja <i>Programu</i> w kontekście działań na rzecz zero- i niskoemisyjnej oraz cyfrowej mobilności	57
10. Monitorowanie efektów realizacji Programu	59
Załącznik nr 1	61
Załącznik nr 2	65
Załącznik nr 3	72

Wykaz skrótów

A	drogi klasy technicznej A (autostrady)
brd	bezpieczeństwo ruchu drogowego
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
G	klasa drogi krajowej – droga główna
GP	klasa drogi krajowej – droga główna ruchu przyspieszonego
ITS	Inteligentne systemy transportowe (ang. ITS – Intelligent Transport(ation) Systems)
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
KSZR	Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym
NPBRD	projekt Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030
OAW	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej
odc.	odcinek
PBDK 2011-2015	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015
PBDK 2014-2023	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)
PBID 2021-2024	Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024
PWKSD	Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.
Program BRD	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020
RFRD	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
S	drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
SZRT	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
UE	Unia Europejska

1. Wprowadzenie

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

- na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. poz. 2104, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* z dnia 25 września 2007 r.;
- na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. poz. 1240, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* z dnia 25 stycznia 2011 r., oraz
- na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* z dnia 8 września 2015 r.

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

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

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

Ramy czasowe obowiązywania *Programu* zostają określone na lata 2021-2030, natomiast w celu realizacji zakresu rzeczowego określonego w załącznikach nr 1 i 2 przewiduje się dodatkowe 3 lata.

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.

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

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

Wydatki związane z budową zadań ujętych w załączniku nr 1 oraz 2 zostaną sfinansowane ze środków pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego, w ramach następujących limitów:

- dla zadań ujętych w załączniku nr 1 w wysokości 186,9 mld zł;
- dla zadań ujętych w załączniku nr 2 w wysokości 101,9 mld zł;
- rezerwa na nieprzewidziane wydatki (w tym waloryzację kontraktów) 3 mld zł.

W ramach łącznej kwoty około 292 mld zł przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych (w tym dobudowie pasów ruchu lub jezdni do istniejących już odcinków autostrad i dróg ekspresowych), odcinków wybranych dróg krajowych oraz obwodnic.

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

2. Diagnoza

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

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



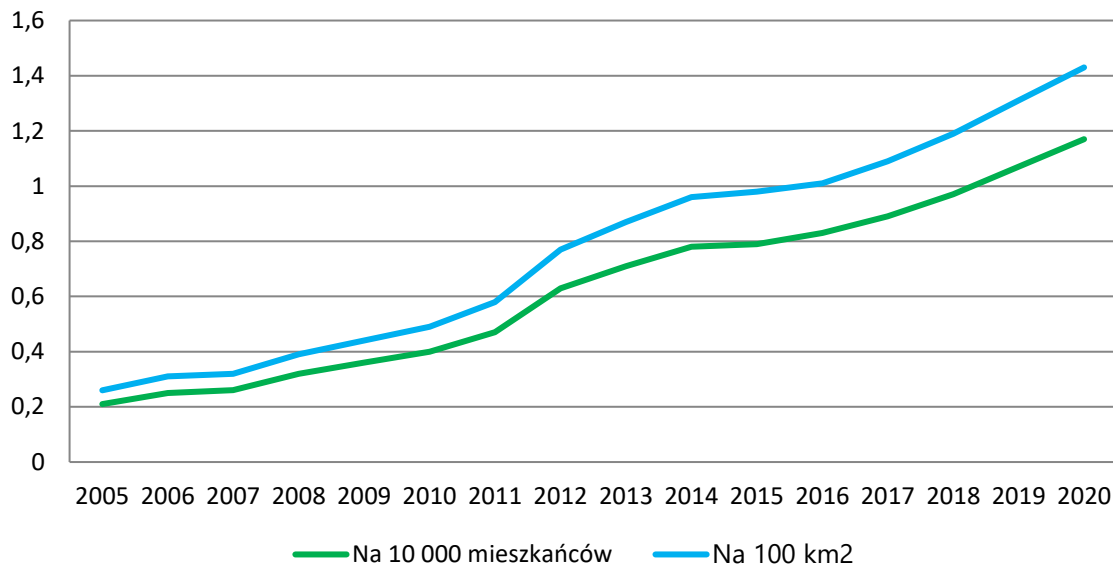
Rysunek 1 Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych. Źródło: GDDKiA

Polska w ostatnich 17 latach poczyniła istotne postępy w zakresie poprawy wielkości oraz jakości sieci drogowej. Widać to w szczególności w postępie realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych. W okresie od 2014 r., kiedy to zaczęła się perspektywa UE 2014-2020 sieć ta wzrosła z 2725 km do ponad 4300 km. Odkąd Polska przystąpiła do UE w 2004 r. sieć ta urosła ponad pięciokrotnie (w 2004 r. długość sieci dróg A i S wynosiła 759 km). Poprawiła się dostępność transportowa poszczególnych regionów i obecnie osiągnany jest efekt skali w zakresie realizacji kolejnych korytarzy transportowych (ukończenie autostrady A4 i drogi ekspresowej S51, bliskie ukończenia autostrady A1 czy drogi ekspresowe S3 i S8). Gdy zrealizowane zostaną odcinki kontynuowane z PBDK2014-2023 długość sieci A i S przekroczy 6000 km.

Zrealizowane w latach 1997 – 2020 inwestycje pozwoliły na pokrycie siecią dróg ekspresowych i autostrad dużej części powierzchni kraju. W 2023 roku wszystkie miasta wojewódzkie w Polsce będą miały dostęp do spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad. Zrealizowane inwestycje nie dają jednak pełnego efektu sieciowego. Wyraźnie odczuwany jest brak dróg uzupełniających, tworzących horyzontalne uzupełnienie sieci tj. dróg S10, S12, S16 oraz S74 a także drogi S11. Wymienione drogi

stanowią brakujące ogniwa i to właśnie ich realizacja stanie się wyzwaniem na kolejne lata.

Wskaźniki długości autostrad i dróg ekspresowych



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

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

Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą w szczególności:

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

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

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

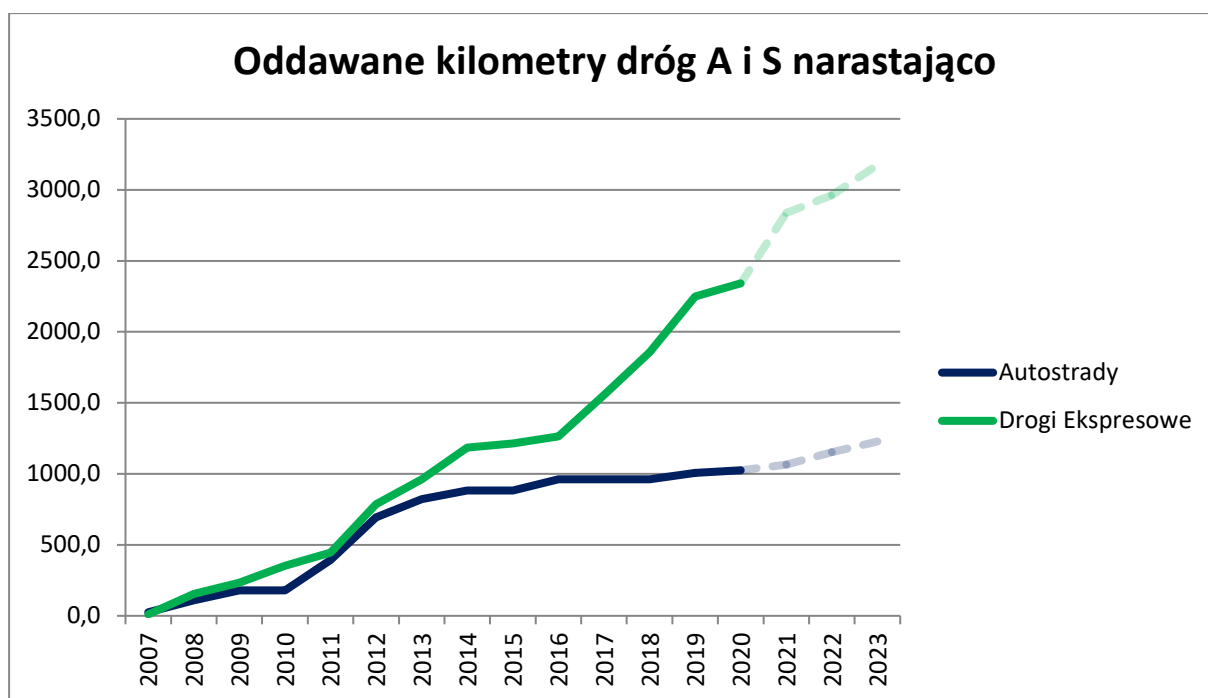
Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej stała rozbudowa, w tym powiązanie z siecią dróg drugorzędnych oraz pośrednio z pozostałymi sieciami transportowymi. Kwestia rozbudowy lub przebudowy pozostałych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

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

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

³ SZRT, s. 68

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



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

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

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

3. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

3.1. Dokumenty krajowe

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

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju⁵

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

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

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

⁴ Dz. U. z Dz. U. z 2021 r. poz. 1057.

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

zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora. Istotnym rezultatem będzie również zapewnienie odpowiedniego nasycenia systemu transportowego w Polsce usługami cyfrowymi opartymi o inteligentne systemy transportowe zmniejszające kongestie, podnoszące poziom bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury i uczestników ruchu, integrujące wszystkich zarządców infrastruktury w ramach jednego systemu zarządzania ruchem.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu⁶

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

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

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

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

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

i na drogach do nich równoległych (poprzez przeniesienie ruchu na szlaki o wyższych parametrach technicznych).

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

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

SZRT wskazuje, iż istotny wpływ na utrzymywanie się dysproporcji rozwojowych pomiędzy regionami ma ich ograniczona dostępność transportowa. Szczególnym wyzwaniem będzie zapewnienie odpowiednich połączeń obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, umożliwiających dostęp do lokalnych rynków pracy, m.in. w północnej i wschodniej części kraju. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, w szczególności w postaci przeniesienia ruchu tranzytowego na nowe ciągi drogowe przyczyniać się będzie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wielu wypadkach niski poziom rozwoju sieci drogowej jest barierą negatywnie wpływającą na wzrost gospodarczy. Rozbudowa sieci dróg ekspresowych i autostrad ułatwi przedsiębiorcom kooperację i tworzenie łańcuchów produkcji, zwiększy dostęp do rynków w skali krajowej i europejskiej.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego⁷

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

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

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

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

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego⁸

W części dotyczącej czynników ryzyka Program BRD wskazuje, że do mankamentów istniejącej sieci drogowej, będących źródłami największych zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego należy m.in. brak obwodnic wielu miejscowości. Według zapisów Programu BRD do osiągnięcia zakładanych celów redukcji liczby zabitych i rannych na polskich drogach konieczna jest modernizacja dróg wynikająca z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczne również jest wprowadzanie bezpieczniejszych rozwiązań infrastrukturalnych i organizacji ruchu w odniesieniu do skrzyżowań i przekrojów poprzecznych drogi.

Projekt nowego **Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030** (projekt aktualny na styczeń 2021 r.)

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

⁸ Uchwała Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nr 5/2013 z dnia 20 czerwca 2013 r.

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

Zakłada się, że struktura interwencji NPBRD będzie oparta na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r.:

Filar I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

Filar II Bezpieczny człowiek

Filar III Bezpieczne drogi

Filar IV Bezpieczny pojazd

Filar V Ratownictwo i opieka powypadkowa

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

Krajowa Polityka Miejska 2023⁹

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

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030

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

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

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej¹⁰

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

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

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

3.2. Dokumenty Unii Europejskiej

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”¹¹ w priorytecie *Zrównoważony rozwój* –

¹⁰ Postanowienie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 maja 2020 r. w sprawie zatwierdzenia "Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej" (M.P. 2020 poz. 413).

¹¹ Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010) 2020 EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej uznaje za szczególnie istotne dla zapewnienia stabilnego wzrostu gospodarczego działania służące zwiększeniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Dokument ten, tworząc ramy dla Projektu przewodniego „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, wskazuje na potrzebę podjęcia działań w zakresie infrastruktury transportowej, zarządzania ruchem i logistyki. Nakłada też na państwa członkowskie obowiązek stworzenia inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni połączonej infrastruktury transportowej oraz zapewnienia skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE. Z kolei dla Projektu przewodniego „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” formułuje zalecenie dotyczące zapewnienia, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłowemu skuteczny dostęp do rynków, zwłaszcza jednolitego i międzynarodowych. Ponadto, *Strategia* zachęca do koncentracji wydatków publicznych na przedsięwzięciach zwiększających potencjał wzrostu, takich jak połączenia transportowe.

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

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE¹³ określa przebieg, w tym również na terytorium Polski, drogowej sieci bazowej i kompleksowej tworzących transeuropejską sieć transportową TEN-T. Ma ona za zadanie wzmacniać spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, a także zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu

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

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

społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona, dokument wymienia: zapewnienie dostępności i łączności regionów, zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, zapewnienie ciągłości tras, spełnienie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnienie bezpiecznych połączeń. Rozporządzenie podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

4. Priorytety Inwestycyjne

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

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

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

Realizacja zakładanych priorytetów oznaczać będzie ukończenie podstawowych korytarzy transportowych autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, w tym szczególnie całości strategicznej sieci zdefiniowanej na poziomie europejskim. Zakończone zostaną całe określone ciągi, w tym odcinki transgraniczne.

4.1. Budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T

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

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

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

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

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

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

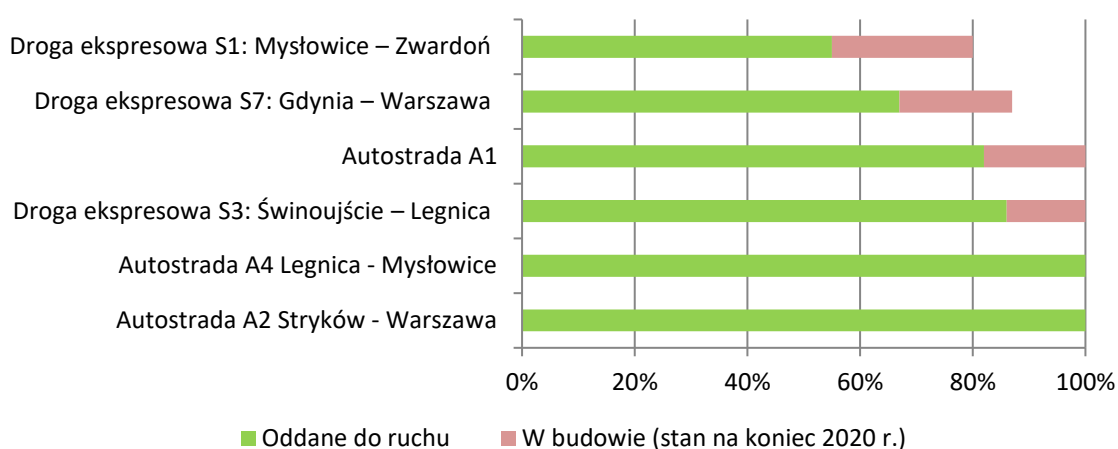
- A18 granica PL/DE – Olszyna – Golnice – Krzyżowa,
- S5 Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Nowe Marzy – Ostróda,
- S6 Goleniów – obwodnica Trójmiasta,
- S7 Warszawa – Rabka – Chyżne – granica PL/SK,
- S8 Ostrów Mazowiecka – Białystok,
- S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa,
- S10 Szczecin – Płońsk,
- S11 Koszalin – Piła – Pyrzowice,
- S12 A1 (Piotrków Trybunalski) Radom – obwodnica Puław, Piaski – Dorohusk – granica PL/UA,
- S16 Olsztyn – S61 (Ełk)
- S17 Lublin (w. Dąbrowica) – Piaski – Hrebenne – granica PL/UA,
- S19 granica PL/BY – Kuźnica – Białystok – Lublin (w. Lublin Sławinek),
- S19 Rzeszów (w. Rzeszów Wschód) – Barwinek – granica PL/SVK,

- S52 Głogoczków – Wadowice – Bielsko-Biała – Cieszyn – granica PL/CZ,
- S74 Sulejów (S12) – Cedzyna – Nisko (S19).

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

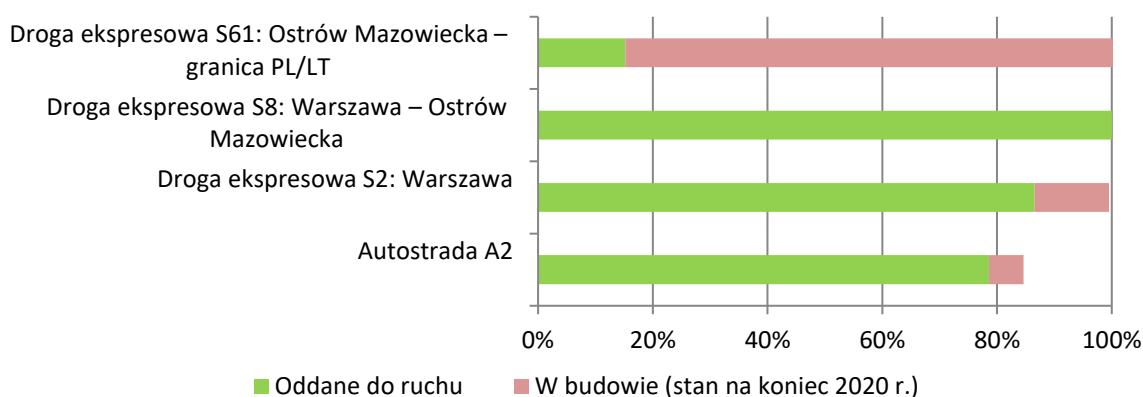
Ponadto, w celu bardziej efektywnego i szybkiego wdrażania sieci TEN-T na obszarze całej UE ustanowionych zostało 9 korytarzy sieci bazowej TEN-T, dwa z nich: korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie oraz korytarz Morze Bałtyckie – Morze Północne przebiegają przez terytorium Polski.

Realizacja korytarza Morze Bałtyckie - Adriatyk



Wykres 3 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Adriatyk

Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne



Wykres 4 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne

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

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

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

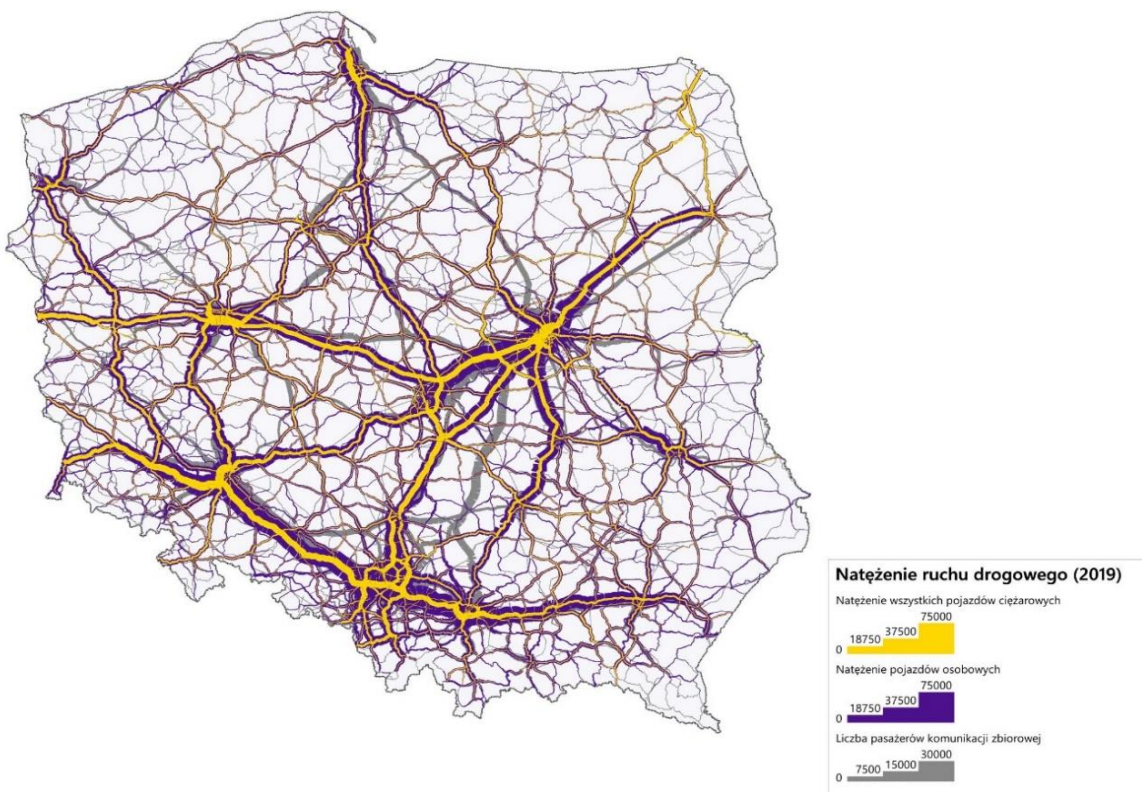
- Autostrada A2: cały przebieg – zrealizowana w 79%,
- Droga ekspresowa S2: Warszawa – zrealizowana w 85%,
- Droga ekspresowa S8: Warszawa – Ostrów Mazowiecka – zrealizowana w 100%,
- Droga ekspresowa S61: Ostrów Mazowiecka – granica PL/LT – zrealizowana w 15%.

Każde państwo członkowskie odpowiedzialne jest m.in. za rozwój infrastruktury transportowej TEN-T w standardach odpowiadających parametrom technicznym tej sieci i zapewniających interoperacyjność systemów transportowych z innymi państwami członkowskimi UE, likwidację tzw. „wąskich gardeł”, uzupełnianie brakujących połączeń na sieci TEN-T bądź włączanie nowych odcinków do tej sieci oraz zapewnienie funkcjonalnych powiązań sieci TEN-T z infrastrukturą lokalną i regionalną.

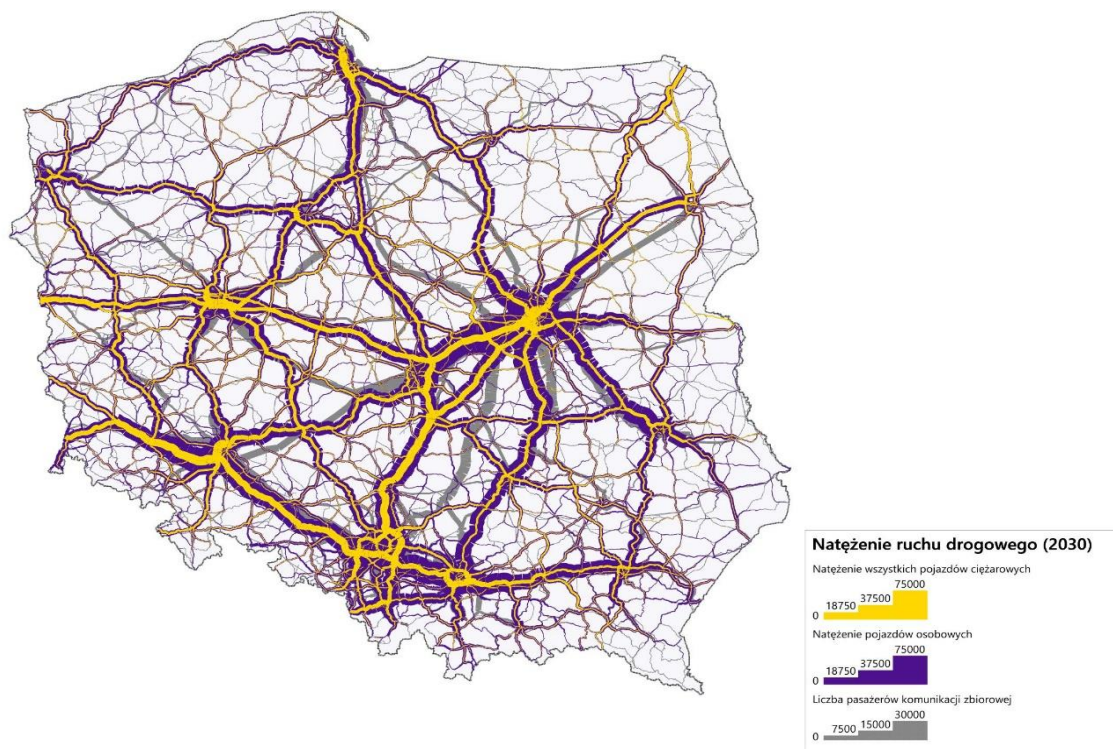
Mimo wieloletnich działań inwestycyjnych, skupiających się na budowie nowych połączeń drogowych w ciągach autostrad i dróg ekspresowych, drogom wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T nadal brakuje ciągłości.

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

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



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



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

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

Ponadto, planuje się kontynuowanie rozpoczętych prac projektowych dla kolejnych odcinków sieci TEN-T, takich jak droga ekspresowa S7 na południe od Krakowa, mająca na celu przejęcie ruchu z obecnej drogi krajowej nr 7 między Krakowem a Myślenicami.

Niemniej jednak sama realizacja tego odcinka powinna rozpocząć się po zakończeniu realizacji podstawowego układu sieci dróg szybkiego ruchu.

4.2. Budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T

Transeuropejska sieć drogowa TEN-T na terenie Polski nie konsumuje w całości popytu pasażerskiego i ciężarowego ruchu kołowego. Potrzeby inwestycyjne w tym zakresie zostały wskazane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych¹⁴. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych zdefiniowana w ww. rozporządzeniu, w znacznej części pokrywa się z siecią TEN-T. Niemniej jednak plany dotyczące rozbudowy sieci szybkiego ruchu są szersze i uwzględniają potrzeby rozwoju naszego kraju. Stąd konieczność ujęcia w Programie takich inwestycji jak:

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

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

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

Droga ekspresowa S16 Ełk – Białystok stanowić będzie ważny element w krajowej i europejskiej sieci drogowej w celu zapewnienia ciągłości przebiegu szlaku *Via*

¹⁴ Dz.U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.

Carpatia na terenie Polski przez drogi klasy S. W PBDK 2014-2023 zabezpieczone zostały fundusze na całość realizacji polskiego odcinka trasy *Via Carpatia*, w ciągu S19 oraz S61, jak również na odcinki dróg ekspresowych stanowiących połączenia komplementarne (odgałężenia *Via Carpatia*) – S17 Lublin – Hrebenne oraz S12 Piaski – Dorohusk. Sukcesywnie budowane są kolejne odcinki, przy granicy z Litwą oraz w województwach lubelskim i podkarpackim. Intensywnie przygotowywana jest też realizacja pozostałych odcinków.

Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej powiązana jest ściśle z realizacją szeregu zamierzeń inwestycyjnych w celu stworzenia uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego – Centralnego Portu Komunikacyjnego. W treści *Konceptji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*¹⁵ wskazano, iż dla funkcjonowania CPK konieczna jest rozbudowa układu dróg ekspresowych oraz autostrad w celu zapewnienia integracji węzła z układem drogowym Rzeczypospolitej Polskiej. Dlatego we wrześniu 2019 r. wprowadzono do rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych nowe drogi: A50 oraz S50, definiujące docelowy nowy przebieg dużej obwodnicy Warszawy, która na północ od autostrady A2 miałaby parametry drogi ekspresowej, a na południe od autostrady A2, parametry autostrady. Powyższe założenia są zgodne z zapisami ww. *Konceptji*. Ostateczny przebieg i zakres rzeczowy OAW zostaną określone po wykonaniu szczegółowych studiów i analiz. Wybudowanie tej obwodnicy usprawni połączenie CPK nie tylko z Warszawą, ale także z całą Polską poprzez powiązanie korytarzy autostrad i dróg ekspresowych.

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

4.3. Budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych

Realizacja tego priorytetu została wskazana z uwagi na konieczność kontynuacji budowy obwodnic ujętych w PBDK 2014-2023, których realizacja nie zakończyła się lub nie została rozliczona do końca 2020 r. Są to zarówno inwestycje w ciągu dróg klasy S,

¹⁵ uchwała nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. ws. przyjęcia „Konceptji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, RM-111-163-17.

jak i GP. Dokumentem rządowym dedykowanym realizacji zadań inwestycyjnych w zakresie drogowych odcinków miejscowości w ciągu dróg krajowych klasy GP jest *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*¹⁶.

4.4. Przebudowa lub budowa wybranych odcinków dróg krajowych

Realizacja tego priorytetu została również wskazana z uwagi na konieczność kontynuacji budowy inwestycji ujętych w *PBDK 2014-2023*, których realizacja nie zakończyła się lub nie została rozliczona do końca 2019 r. a także uwzględnienia nowych odcinków. Są to:

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

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

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

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

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

¹⁶ uchwała Rady Ministrów nr 46/2021 z dnia 13 kwietnia 2021 r., RM-06111-44-21

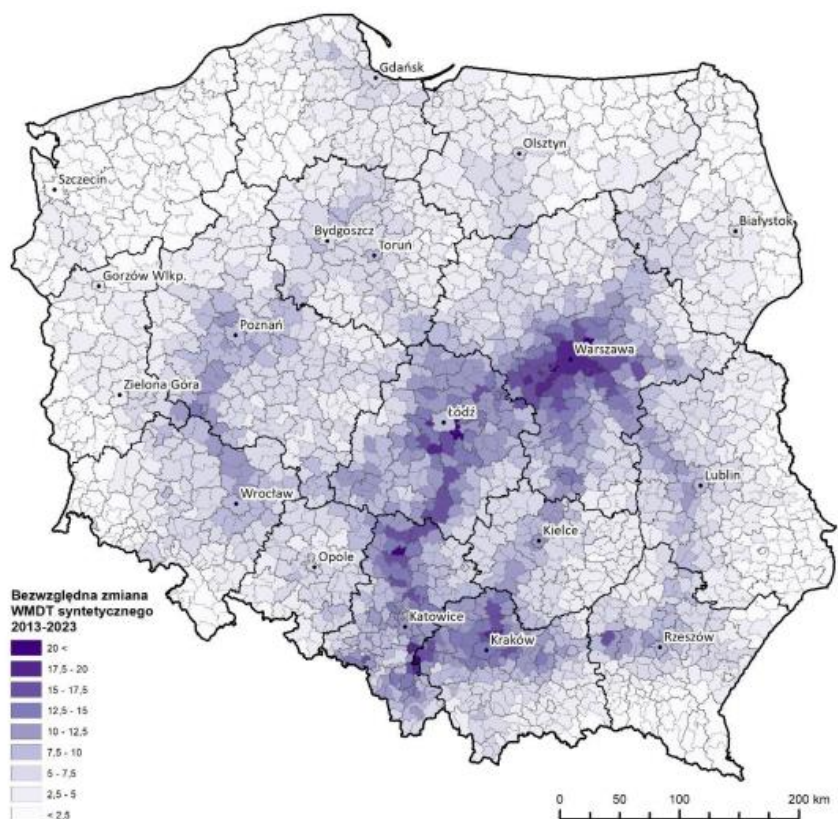
jak: koszaliński, szczecinecko-pyrzycki, pilski, kaliski, wałbrzyski, krośnieński, siedlecki, bialski, olsztyński, łomżyński, białostocki czy suwalski.

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

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

Pomimo znaczącego przyrostu długości dróg ekspresowych i autostrad w ostatnich latach, do sieci nie są wplecione wszystkie miasta wojewódzkie (mimo, że we wszystkich znajdują się już odcinki dróg najwyższej klasy). W 2017 r. 13 z 18 miast wojewódzkich posiadało połączenie drogami ekspresowymi lub autostradami. W 2019 roku wskaźnik ten zwiększył się do 15 na 18 miast. Według badań z 2017 roku sieć drogową w Polsce cechowało istnienie dwóch biegunów o najlepszej dostępności drogowej: warszawsko-łódzkiego oraz krakowsko-górnośląskiego, rozchodzących się wzdłuż autostrad A2 i A4. Na zmianę dostępności drogowej wpłynęła również autostrada A1, przyczyniając się do znacznej poprawy dostępności Trójmiasta. Zwarte obszary o wyraźnie słabszej drogowej dostępności regionalnej występowały na Pomorzu Środkowym, na krańcach północno-wschodnich oraz wzdłuż wschodniej granicy państwa.

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



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

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

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

Jak wskazuje prof. Tomasz Komornicki w raporcie „Polska sprawiedliwa komunikacyjnie”¹⁷ *poprawa dostępności tak międzynarodowej, jak i krajowej w wyniku inwestycji drogowych nie była równomierna w sensie przestrzennym*. Według tej opinii

¹⁷ T. Komornicki, *Polska sprawiedliwa komunikacyjnie*, Fundacja Batorego, <http://www.batory.org.pl/upload/files/Polska%20sprawiedliwa%20komunikacyjnie.pdf> [dostęp: 03.03.2021].

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6. Usprawnienie metod zarządzania ruchem

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

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

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

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

Projekt obejmuje:

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

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

4.7. Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym

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

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

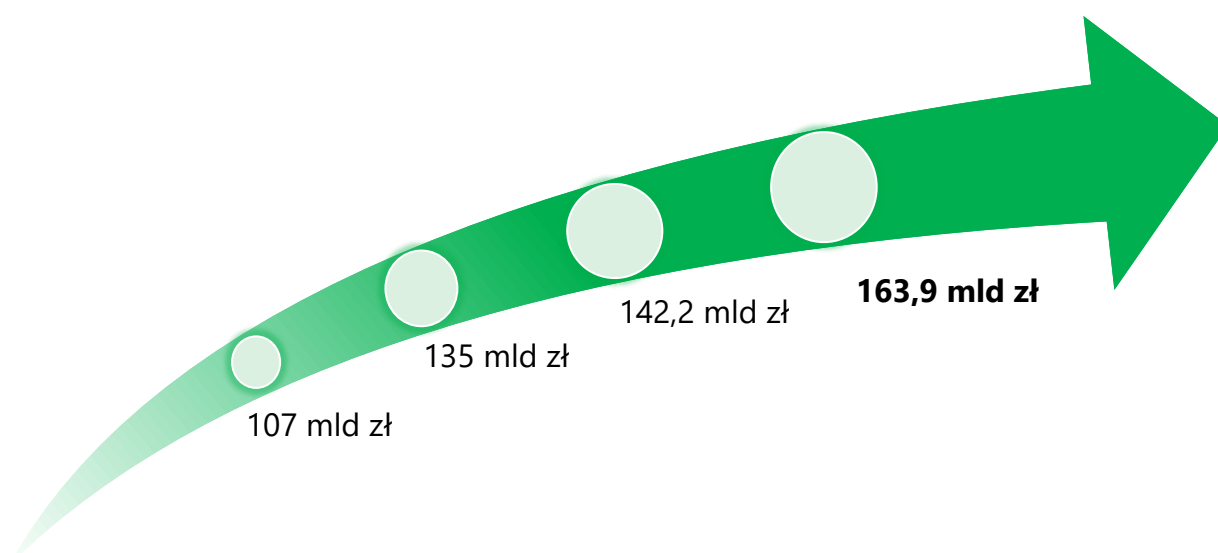
5. Podjęte działania

5.1. Podsumowanie wdrażania *PBDK 2014 – 2023*

Informacje ogólne

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

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



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

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

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

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

Zakres rzeczowy

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

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



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

Lp.	Numer drogi	Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań	Długość [km]
1	A1	odc. F: węzeł Rząsawa – węzeł Blachownia	21,2
2	A1	odc. G: węzeł Blachownia – węzeł Zawodzie	4,7
3	A1	odc. H: węzeł Zawodzie – węzeł Woźniki	16,7
4	A1	odc. I: węzeł Woźniki – węzeł Pyrzowice	15,2
5	A2	odc. w. Lubelska (bez węzła) – w. Konik (z węzłem)	5,6
6	A2	odc. w. Konik (bez węzła) – obw. Mińska Mazowieckiego	9,2
7	A6	odc. Kijewo – Dąbie – Rzęsnica	3,5
8	S2	odc. B: węzeł Przyczółkowa – węzeł Wał Miedzeszyński	6,5
9	S2	odc. C: Wał Miedzeszyński (bez węzła) – Lubelska (bez węzła)	7,5
10	S2	w. Lubelska	1,5
11	S3	odc. II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego	11,7
12	S3	odc. II jezdnia obwodnicy Międzyrzecza	6,4
13	S3	odc. Sulechów (węzeł Kruszyna) – węzeł Zielona Góra Północ	13,4
14	S3	odc. Zielona Góra Północ – węzeł Niedoradz	13,3
15	S3	odc. węzeł Niedoradz – DW nr 283	17,3
16	S3	odc. węzeł Nowa Sól Płd. – węzeł Gaworzyce (bez węzła)	16,4
17	S3	odc. węzeł Gaworzyce – węzeł Kaźmierzów (bez węzła)	16,9
18	S3	odc. węzeł Lubin Północ – węzeł Lubin Południe	11,3
19	S3	odc. węzeł Lubin Południe (bez węzła) – węzeł Legnica (z węzłem)	22,6
20	S3	odc. węzeł Legnica II (A4/S3) (bez węzła) – węzeł Jawor II (z węzłem)	19,7
21	S3	odc. węzeł Jawor II (bez węzła) – węzeł Bolków (z węzłem)	16,1
22	S5	odc. Szubin – Jaroszewo	19,3
23	S5	odc. Jaroszewo – Mielno	25,1
24	S5	odc. Mielno – Gniezno	18,3
25	S5	odc. węzeł Radomicko (bez węzła) – węzeł Leszno Płd. (bez węzła d. Zaborowo)	19,1
26	S5	odc. węzeł Leszno Płd. (z węzłem) – Kaczkowo (bez węzła o. Rydzyna)	9,5
27	S5	odc. węzeł Korzeńsko (bez węzła) – węzeł Krościna (bez węzła)	14,9
28	S5	odc. węzeł Krościna – węzeł Trzebnica (bez węzła)	13,8
29	S5	odc. węzeł Trzebnica – węzeł Widawa	19,3
30	S5	odc. Poznań (A2, węzeł Głuchowo) – Wronczyn	15,9
31	S5	odc. Wronczyn – węzeł Kościan Płd.	18,9
32	S5	odc. węzeł Kościan Płd. – Radomicko	15,7
33	S5	odc. Aleksandrowo – Trzyczyn	14,7
34	S5	odc. Trzyczyn - Bydgoszcz (Białe Błota)	13,5
35	S6	odc. Goleniów – Nowogard	19,8
36	S6	odc. Nowogard – koniec obwodnicy miejscowości Płoty	20,3
37	S6	odc. koniec obwodnicy miejscowości Płoty – węzeł Kiełpino	14,6
38	S6	odc. węzeł Kiełpino – węzeł Kołobrzeg Zachód	24,1
39	S6	odc. węzeł Kołobrzeg Zachód – węzeł Ustronie Morskie wraz z budową obwodnicy Kołobrzegu w ciągu drogi krajowej nr 11	16,5
40	S6	odc. węzeł Ustronie Morskie – początek obwodnicy Koszalina i Sianowa	24,1

Lp.	Numer drogi	Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań	Długość [km]
41	S6	odc. obwodnica Koszalina i Sianowa na S6 odcinek od km 0+665 do km 6+400 oraz od km 14+300 do 18+606 wraz z odcinkiem S11 węzeł Bielice - węzeł Koszalin Zachód	11,3
42	S7	odc. Koszwały – Nowy Dwór Gdański	20,5
43	S7	odc. Nowy Dwór Gdański – w. Kazimierzowo	19,1
44	S7	odc. węzeł Nidzica Płn. – węzeł Nidzica Płd.	9,1
45	S7	odc. węzeł Nidzica Płd. – Napierki	13,0
46	S7	odc. Miłomłyn (S7) – Ostróda Płn. (DK16)	9,2
47	S7/ DK16	odc. Ostróda Płn. – Ostróda Płd. wraz z obwodnicą Ostródy dk 16	18,2
48	S7	odc. Ostróda – węzeł Rychnowo	8,8
49	S7	odc. węzeł Rychnowo – Olsztynek	11,3
50	S7	odc. obwodnica Radomia	24,7
51	S7	odc. Radom - granica woj. mazowieckiego	22,0
52	S7	odc. gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna	7,6
53	S7	odc. węzeł Chęciny – Jędrzejów (początek obwodnicy)	21,6
54	S7	odc. Jędrzejów (DK 78, węzeł Piaski) – granica woj. świętokrzyskiego	19,9
55	S7	odc. Kraków (węzeł Igołomska, DK 79) – Kraków węzeł Christo Botewa	4,5
56	S7	odc. Lubień – Naprawa – I jezdnia	7,6
57	S7	odc. Rabka Zdrój – Chabówka	6,1
58	S8	odc. Radziejowice – Przeszkoda	9,9
59	S8	odc. Przeszkoda – Paszków	11,6
60	S8	odc. Wyszków – węzeł Poręba	13,0
61	S8	odc. węzeł Poręba (bez węzła) – Ostrów Mazowiecka	16,1
62	S8	odc. Ostrów Mazowiecka – granica woj. podlaskiego	9,4
63	S8	odc. granica woj. mazowieckiego – Zambrów	14,9
64	S8	odc. Wiśniewo – Mężenin	15,4
65	S8	odc. Mężenin – Jeżewo	14,3
66	S17	odc. w. Lubelska (bez węzła) – początek obw. Kołbieli	15,2
67	S17	odc. obw. m. Kołbiel	8,7
68	S17	odc. koniec obwodnicy Kołbieli – początek obwodnicy Garwolina	13,0
69	S17	odc. koniec obwodnicy Garwolina – koniec obwodnicy Gończyc	12,2
70	S17	odc. koniec obwodnicy Gończyc – granica woj. mazowieckiego	13,0
71	S17	odc. granica woj. mazowieckiego – węzeł Skrudki	20,2
72	S17	odc. węzeł Skrudki – Kurów Zachód (S12 węzeł Sielce)	13,2
73	S12	odc. dojazd do przeprawy mostowej na rzece Wisła w mieście Puławy (obwodnica Puław II etap)	11,9
74	S19	odc. obwodnica Lublina węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica	9,8
75	S19	odc. węzeł Sokołów Młp. Północ bez węzła – Stobierna	12,5
76	S19	odc. węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Płd.	6,3
77	S51	odc. Olsztyn Wsch. – Olsztyn Płd.	16,0
78	S51	odc. Olsztyn Płd. – Olsztynek	13,3
79	S61	odc. obwodnica Suwałk	12,8
80	S61	odc. obw. Szczuczyna (druga jezdnia)	6,6
81	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa	6,4

Lp.	Numer drogi	Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań	Długość [km]
82	S10	Budowa obwodnicy Wałcza	17,8
83	S11	Budowa obwodnicy Jarocina	13,1
84	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego	12,8
85	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka	12,0
86	74	Budowa obwodnicy Wielunia	13,2
87	74	Budowa obwodnicy Bełchatowa	10,9
88	15	Budowa obwodnicy Brodnicy	1,5
89	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia	18,1
90	16	Budowa obwodnicy Olsztyna	10,0
91	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznik)	4,9
92	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny	7,6
93	28	Budowa obwodnicy Sanoka	6,7
94	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka	9,2
95	46	Budowa obwodnicy Myśliny	3,1
96	41/46	Budowa obwodnicy Nysy	16,5
97	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa	5,7
98	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii	9,0
99	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej	6,9
Razem			1303,3

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

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

Lp.	Numer drogi	Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu 14,5 mld zł	Długość [km]
1	A1	odc. Stryków – Tuszyn	37,3
2	A4	odc. Rzeszów (węzeł Wschód) – Jarosław (węzeł Wierzbna)	41,2
3	S11	Budowa obwodnicy Kępna w ciągu S11, etap I	3,6
4	S8	odc. węzeł Łódź Południe	1,3
5	S8	odc. węzeł Rzgów – węzeł Łódź Południe	4,1
6	61	Budowa obwodnicy Szczuczyna	8,0
7	61	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego	18,5
8	74	Budowa obwodnicy Hrubieszowa	9,3
9	S8	odc. Janki Małe – skrzyżowanie z DW 721 w m. Sękocin Las	2,4
10	S8	odc. Paszków – Opacz – Łopuszańska (odc. pozamiejski)-ETAP I/CZĘŚĆ I	12,1
11	S8	odc. węzeł Marki - Drewnica – węzeł Radzymin	15,4
12	S8	odc. most Grota Roweckiego	4,6
Razem			157,8

Tabela 2 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu 14,5 mld zł

Zakres finansowy

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

Pierwszy limit w wysokości 14,5 mld zł dotyczy zadań ujętych w załączniku nr 2 PBDK 2014-2023, czyli na liście zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach załącznika nr 1 i 1a do PBDK 2011-2015 i których finansowanie zostało zapewnione w ramach limitu PBDK 2011-2015 - 82,8 mld zł (tzw. zadania kontynuowane). Na koniec 2020 r. zostały wydatkowane w ramach ww. limitu, środki w wysokości 11,25 mld zł, co stanowi prawie 78% przyznanego limitu. Ostatnie wydatki w ramach tego limitu przewidywane są w 2025 r. dla zadania pn. *Budowa drogi ekspresowej S-8 węzeł "Marki" - Drewnica - węzeł "Radzymin"*. Rozliczenie tych inwestycji nastąpi wraz z rozliczeniem wszystkich inwestycji ujętych w załączniku nr 2, po rozliczeniu ostatniej inwestycji finansowanej w ramach limitu 101,9 mld zł. Informacja w tym zakresie zostanie przygotowana przez ministra właściwego do spraw transportu i przedstawiona do wiadomości Radzie Ministrów.

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

Wykonanie wskaźników

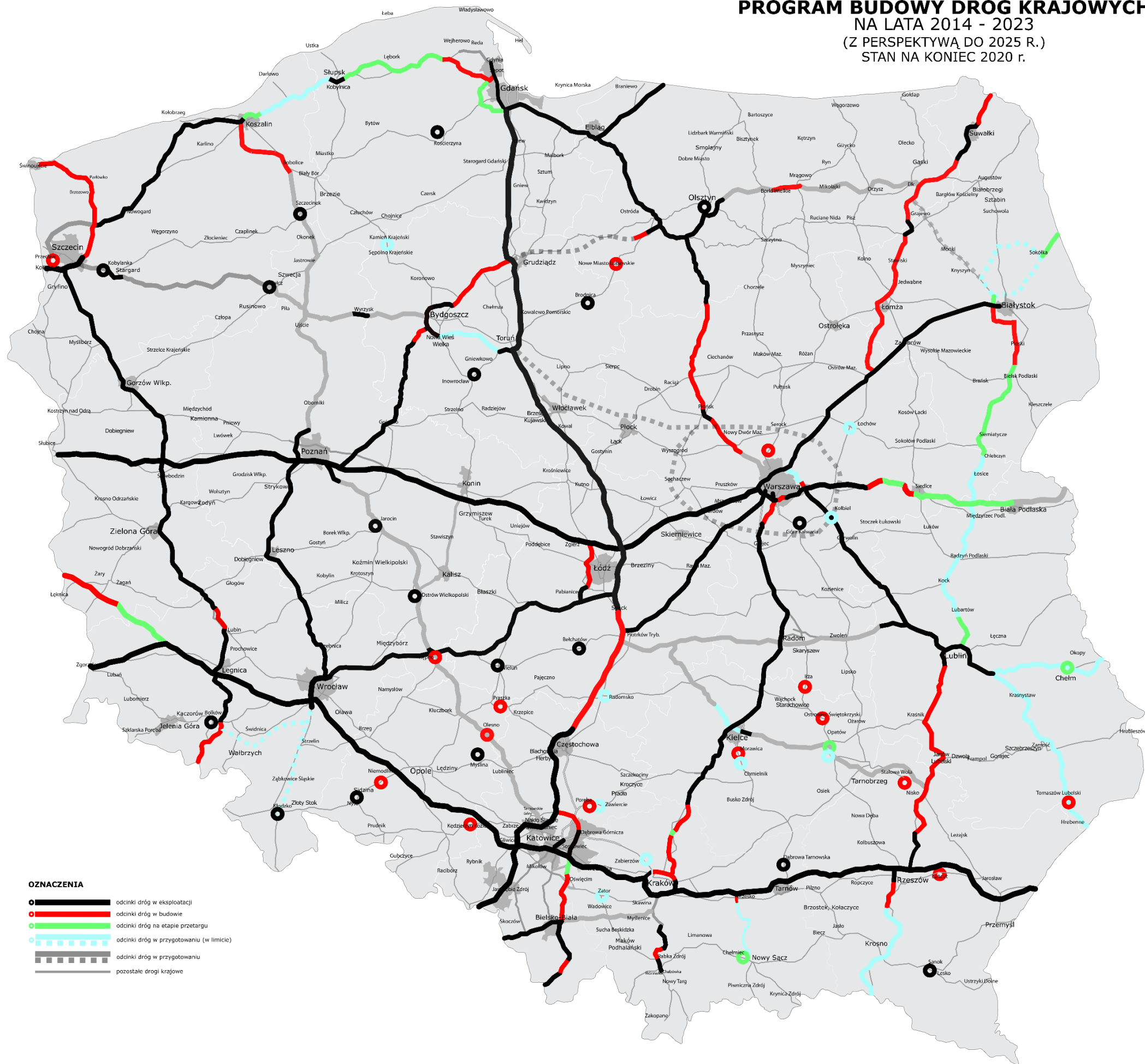
Wskaźniki określone w PBDK 2014-2023 zostały opracowane przy założeniu wykonania wszystkich inwestycji objętych limitem 135 mld zł¹⁸. Na koniec 2020 r. zarówno w zakresie finansowanym (135 mld zł), jak i rzeczowym (3 267,7 km) wykonanie PBDK 2014-2023 oscylowało w granicach 40%, a do zakończenia wdrażania PBDK 2014-2023 pozostało jeszcze 5 lat.

Z uwagi na opracowanie *Programu*, do którego inkorporowano znaczną część zakresu rzeczowego PBDK 2014-2023 nie jest możliwe wskazanie wykonania wskaźników określonych dla PBDK 2014-2023. Wskaźniki *Programu* zostały określone

¹⁸ Dla limitu 142,2 mld zł oraz 163,9 mld zł wskaźniki nie uległy zmianie.

z uwzględnieniem zarówno nowych, jak i kontynuowanych z PBDK 2014-2023 inwestycji.

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



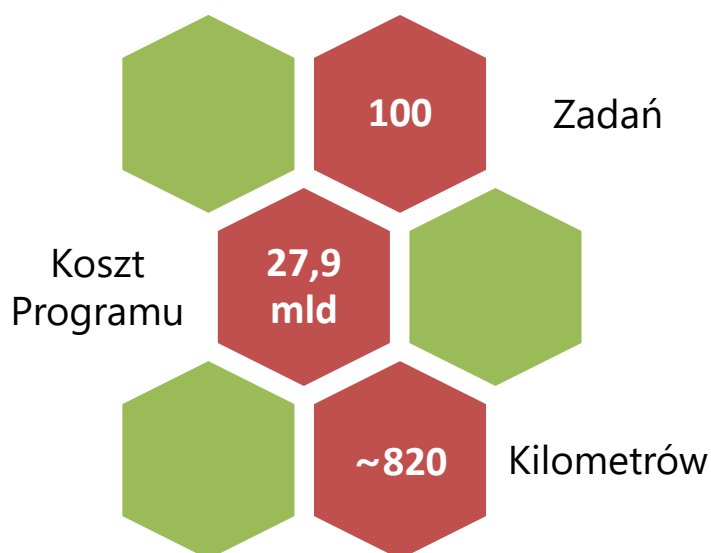
OZNACZENIA

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

5.2. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

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

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



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

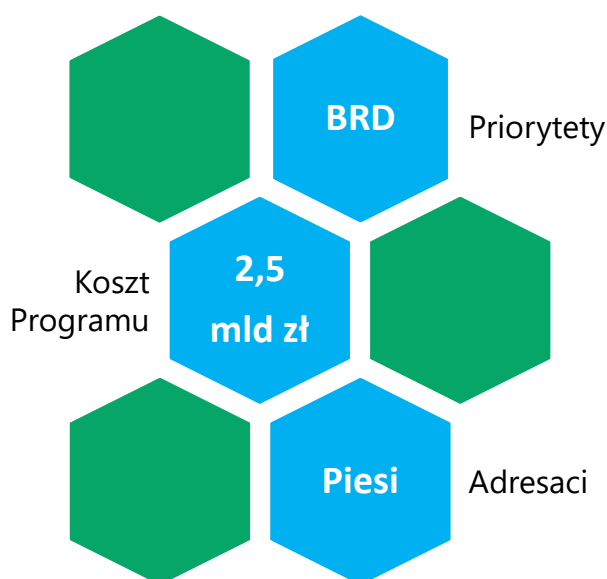
Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

5.3. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024

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

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

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



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

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

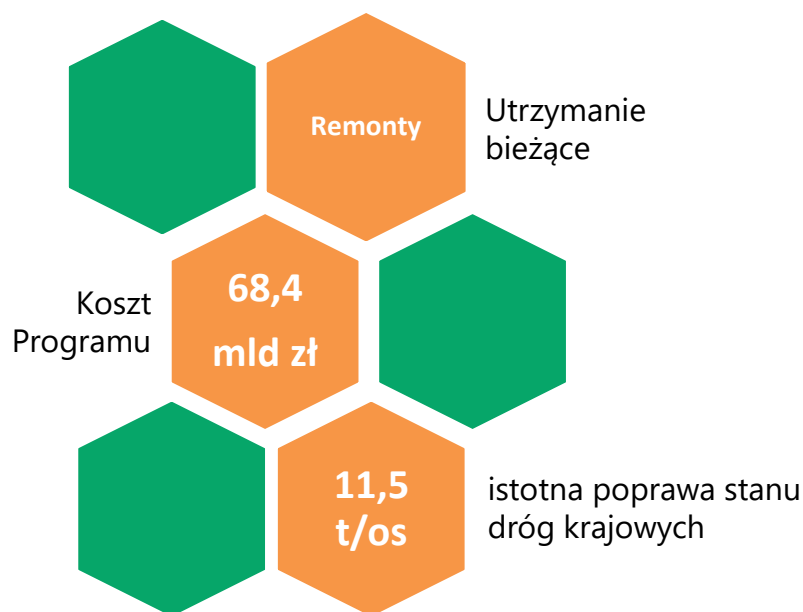
również m.in. zadania dotyczące budowy chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów), budowy zatok autobusowych, przebudowy skrzyżowań czy kładek dla pieszych i montażu znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej.

5.4. Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.

W dniu xx Rada Ministrów przyjęła uchwałą nr xx/2021 rządowy program dotyczący kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych, zarządzanych przez GDDKiA, obejmujący utrzymanie bieżące i strukturalne.

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

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



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

W ramach środków zabezpieczonych w PWKSD prowadzone będą działania, mające na celu utrzymanie bieżące infrastruktury już wybudowanej oraz planowanej do wybudowania na podstawie *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030* oraz *Programu*. Również w ramach PWKSD zabezpieczone zostaną środki pochodzące z budżetu państwa przeznaczone na prace przygotowawcze dla inwestycji ujętych w *Programie*.

5.5. Wsparcie Samorządu – Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

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

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

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

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

Środki Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg są przekazywane na:

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

Wraz z nowelizacją ustawy, od 2021 r. rozszerzono katalog zadań, które mogą uzyskać dofinansowanie z RFRD o:

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

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

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

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

6. Cele Programu

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

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

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

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

Wskaźniki¹⁹:

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

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

Cele szczegółowe:

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

¹⁹ Wskaźniki na podstawie GUS. Docelowe wartości wszystkich wskaźników dotyczą wartości po realizacji całego zakresu rzeczowego Programu.

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

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

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

Wskaźniki:²⁰

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

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

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

²⁰ Docelowe wartości wszystkich wskaźników dotyczą wartości po realizacji całego zakresu rzeczowego Programu.

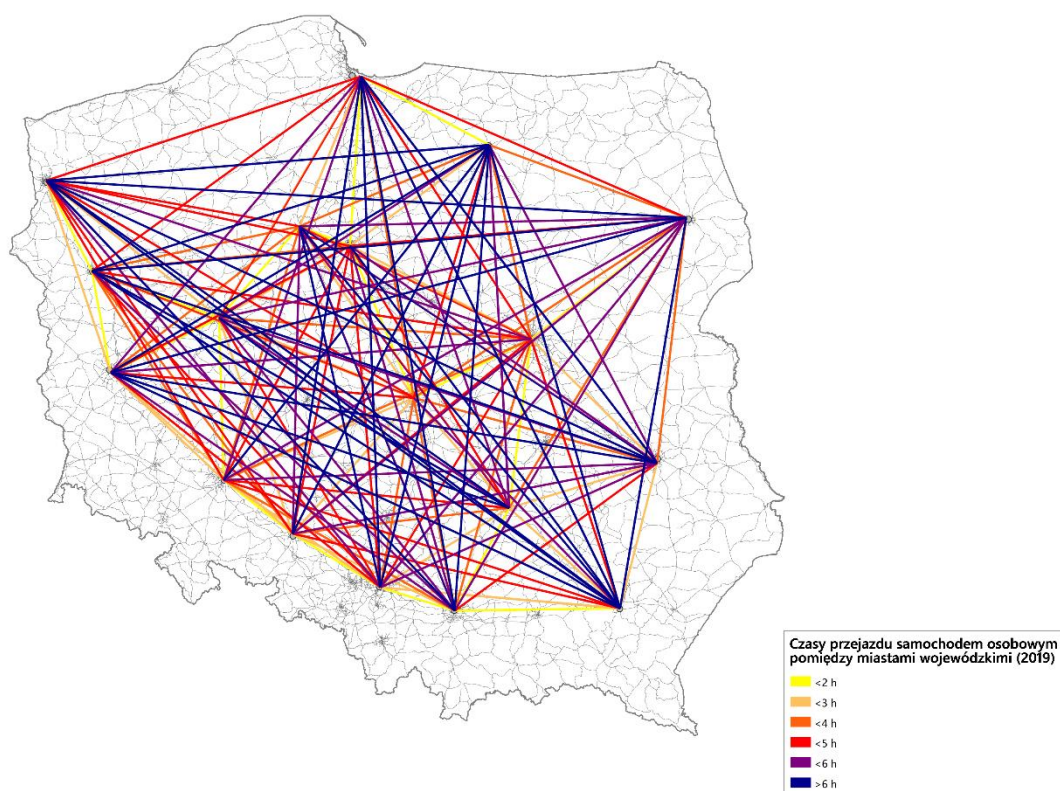
do większego rynku, skrócą czas dostawy i ograniczą koszty dotarcia do odbiorcy. Budowa autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic umożliwi wyeliminowanie wąskich gardeł w transporcie drogowym – zredukuje ryzyko powstawania zatorów i utrudnień w ruchu, co zwiększy płynność ruchu. Zastosowanie nowoczesnych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

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

Wskaźniki:²¹

- Skrócenie średniego czasu przejazdu między miastami o liczbie ludności przekraczającej 100 tysięcy, co najmniej o 15% (rok bazowy 2019).

²¹ Docelowe wartości wszystkich wskaźników dotyczą wartości po realizacji całego zakresu rzeczowego Programu.



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

Ad 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego

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

Wskaźniki:

- Ograniczenie liczby wypadków na drogach krajowych w stosunku do roku bazowego (2019).
- Ograniczenie liczby zabitych w wypadkach drogowych na drogach krajowych w stosunku do roku bazowego (2019).

7. Realizacja *Programu*

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

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

W załączniku nr 1 określono nowe zadania, których realizacja rozpocznie się najwcześniej w 2021 r. i będzie mogła zostać sfinansowana w ramach nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027 oraz kolejnej perspektywy UE 2028-2034.

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

Łączna wartość przewidywanych wydatków KFD na zadania inwestycyjne będzie wynosić około 292 mld zł. Na wartość tę składają się wydatki w ramach limitu dostępnego dla perspektywy 2021-2027 lub 2028-2034 (186,9 mld zł) oraz wydatki w ramach limitu dostępnego dla perspektywy 2014-2020 (101,9 mld zł wraz z rezerwą 3 mld zł). Zadania realizowane w ramach tego limitu określone są odpowiednio w załącznikach nr 1 oraz 2.

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

Kierowanie do realizacji kolejnych tytułów inwestycyjnych w ramach *Programu* nie będzie powodować konieczności jego zmiany. Natomiast, przekroczenie sumy wydatków dla ww. zadań inwestycyjnych ponad wskazaną łączną kwotę limitów wraz

z rezerwą, wymaga akceptacji Rady Ministrów, która nastąpi w drodze zmiany uchwały Rady Ministrów przyjmującej *Program*. Dopuszcza się w szczególnie uzasadnionych sytuacjach przenoszenie środków KFD między limitami ustalonymi dla obu załączników, mając na uwadze wywiązanie się z przyjętych zobowiązań wynikających z realizacji sieci TEN-T, jak również z podpisanych przez stronę rządową umów z wykonawcami.

Podstawowy okres obowiązywania *Programu* zaplanowano na 10 lat (do 2030). Ponadto, przewiduje się dodatkowy okres 3 lat na zakończenie realizacji wszystkich zadań przewidzianych do realizacji w ramach *Programu*. Łączny okres wdrażania *Programu* będzie wynosił 13 lat.

Wiele z ujętych w *Programie* zadań nie posiada prawomocnej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, co znacząco wpływa na możliwość określenia lat ich realizacji. Przed wydaniem przedmiotowej decyzji, planowane terminy są jedynie szacunkowe a ich dotrzymanie w dużej mierze zależy od uzyskania odpowiednich decyzji administracyjnych, na które mogą mieć wpływ ewentualne protesty okolicznych mieszkańców, władz samorządowych czy organizacji ekologicznych, które często mają przeciwstawne interesy i wnioski. Z tego względu zrezygnowano z określenia lat realizacji zadań.

Środki budżetu państwa na zadania ujęte w załącznikach nr 1 i 2 *Programu*, zabezpieczone zostaną w ramach corocznych ustaw budżetowych w części 39-transport. Wskazane środki budżetu państwa wraz z środkami przeznaczonymi na utrzymanie infrastruktury, jaka powstanie na podstawie *Programu* zostaną zabezpieczone w ramach limitu PWKSD.

Finansowanie *Programu* w latach 2021-2030 oraz po 2030 określono w tabelach finansowych w załączniku nr 3 do *Programu*.

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

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

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

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

8. Finansowanie *Programu*

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

8.1. Krajowy Fundusz Drogowy

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

Stabilnym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa wpływająca do KFD w odpowiedniej proporcji ustalonej na podstawie art. 37i ustawy z dnia 27 października 1994 r. o *autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*²².

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

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

Wydatki na nowe inwestycje ujęte w załączniku nr 1, będą zaspakajane, oprócz z ww. wpływów z refundacji UE również:

- na podstawie ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19, w której uregulowano przesunięcie części środków z podatku akcyzowego na opłatę paliwową a tym

²² Dz. U. z 2020 r. poz. 72, z późn. zm.

samym powodującą generowanie dodatkowego strumienia środków do Funduszu;

- z systematycznego rozszerzania sieci dróg objętych elektronicznym poborem opłat o nowe odcinki zgodnie z pierwotnymi planami;
- kredytów i obligacji.

Wartości zadań wskazanych w *Programie*:

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

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

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

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

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

8.2. Finansowanie z innych źródeł

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

8.3. Prace przygotowawcze

Prace przygotowawcze finansowane będą przede wszystkim z budżetu państwa a zapotrzebowanie na nie w latach 2021-2030 zostanie włączone do limitu środków PWKSD. W ramach tych środków zostanie sfinansowana m.in. dokumentacja środowiskowa, budowlana oraz wypłaty odszkodowań za wywłaszczone nieruchomości.

Środki budżetu państwa na zadania ujęte w załącznikach nr 1 i 2 *Programu*, zabezpieczone zostaną w ramach corocznych ustaw budżetowych w części 39-transport.

9. Wpływ realizacji *Programu* na środowisko

9.1 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu *Programu*

Podrozdział zostanie uzupełniony po przeprowadzeniu SOOŚ

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

W ramach budowy nowych odcinków autostrad oraz dróg ekspresowych wdrażane będą nowoczesne rozwiązania, mające na celu wsparcie realizacji zapisów strategii Europejskiego Zielonego Ładu przedstawionej w komunikacie Komisji Europejskiej *Europejski Zielony Ład* z dnia 11 grudnia 2019 r. oraz *Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości* z dnia 9 grudnia 2020 r.

W pierwszej kolejności będzie to implementacja:

- rozwiązań cyfrowych, poprawiających efektywność zarządzania drogami krajowymi i usprawniających reakcje na zdarzenia kryzysowe. Kontynuowane będą działania mające na celu wdrożenie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, tj. dokończenie obecnego I etapu na wybranej części sieci bazowej TEN-T oraz projekt II etapu rozwijający system na pozostałe drogi krajowe należące do sieci TEN-T;
- rozwiązań w zakresie paliw alternatywnych obejmujących zarówno budowę infrastruktury, jak i rozwój zaplecza i kompetencji niezbędnych do obsługi technologii przez przewoźników w transporcie zbiorowym oraz użytkowników indywidualnych. Prowadzone będą działania zmierzające do powstania kompleksowej sieci stacji paliw alternatywnych na drogach krajowych, w szczególności kategorii A i S. Działania te będą obejmowały głównie zapisy w ramach informacji o warunkach przetargu, podczas przetargów ogłaszanych przez GDDKiA na obsługę Miejsc Obsługi Podróżnych na nowych i istniejących odcinkach A i S, które to zapisy mają zachęcić inwestorów prywatnych do

umieszczania stacji paliw alternatywnych na dzierzawionych przez siebie obiektach;

- rozwiązań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych – w celu zastąpienia kruszyw naturalnych ,wprowadzenie zmian w procesie realizacji projektów inwestycyjnych mających na celu zwiększenie wtórnego wykorzystania odpadów nie stwarzających zagrożenia zanieczyszczeniem środowiska (w szczególności mineralnych), w tym np. destruktu asfaltowego czy mas ziemnych. Powyższe działania wpisują się również w założenia gospodarki o obiegu zamkniętym;
- drogowych obejść miejscowości – zmniejszenie presji transportu drogowego na środowisko poprzez likwidację zatorów drogowych w centrach miejscowości, co prowadzi do redukcji zużycia paliw w transporcie tranzytowym i w efekcie do redukcji zanieczyszczeń. Wyprowadzenie ruchu na obwodnice powodować będzie, że średnia prędkość na obwodnicach będzie wyższa od obecnej na istniejących drogach krajowych. Efekt ograniczenia emisji gazów cieplarnianych osiągnany jest głównie dzięki upłynnieniu ruchu, co prowadzi do zmniejszenia zużycia paliwa.

10. Monitorowanie efektów realizacji Programu

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

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

Informacja ta będzie również publikowana na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

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

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

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

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

Spis ilustracji

Rysunek 1 Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych. Źródło: GDDKiA.....	6
Rysunek 2 Natężenia ruchu drogowego w roku 2019. Źródło danych: CUPT – Zintegrowany Model Ruchu.	22
Rysunek 3 Natężenia ruchu drogowego dla roku 2030 do programu PBDK. Źródło danych: CUPT - Zintegrowany Model Ruchu.	23
Rysunek 4 Zmiana bezwzględna WMDT w latach 2013 - 2023 Źródło: Raport końcowy dot. opracowania ewaluacyjnego pt. "Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014 – 2020 (aktualizacja 2020/2021):	28
Rysunek 5 Średnie czasy przejazdu na drogach pomiędzy miastami wojewódzkimi w 2019 r. Źródło danych: CUPT - Zintegrowany Model Ruchu.....	49
Rysunek 6 Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r) - Realizacja w latach 2021 - 2030.....	64

Spis wykresów

Wykres 1 Wskaźniki drogowe: Długość autostrad i dróg ekspresowych na 10 000 mieszkańców oraz na 100 km ² (Źródło danych: GUS/MI)	7
Wykres 2 Przyrost sieci autostrad i dróg ekspresowych od 2007 r. na podstawie programów drogowych. Źródło danych: MI.....	9
Wykres 3 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Adriatyk.....	20
Wykres 4 Realizacja korytarza Morze Bałtyckie – Morze Północne	20

Spis Tabel

Tabela 1 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu dla nowych zadań w PBDK 2014-2023 na koniec 2020 r.	37
Tabela 2 Zadania oddane do użytkowania w ramach limitu 14,5 mld zł	37

Załącznik nr 1

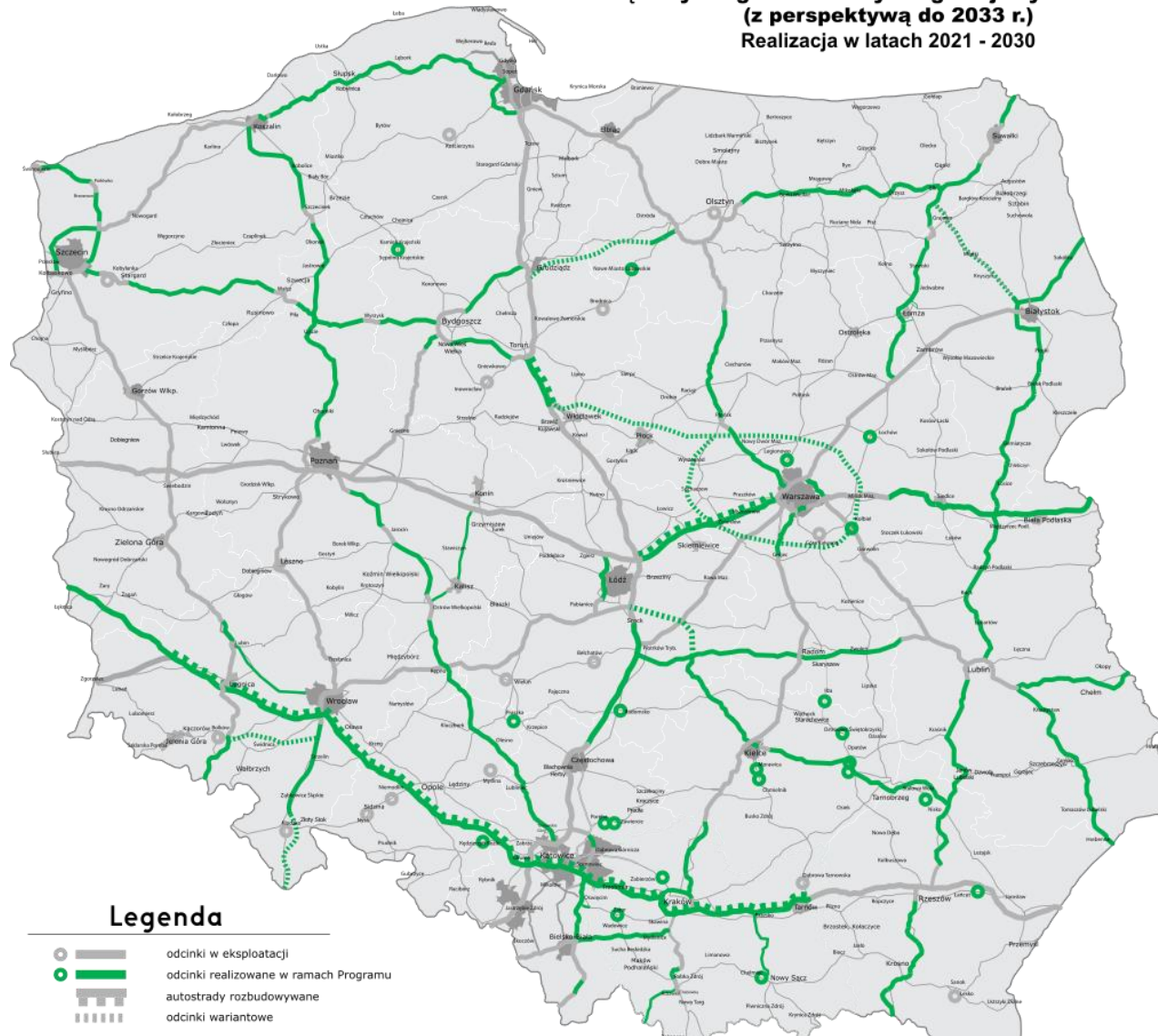
Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
1	A2	Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Biała Podlaska (w. Ciczów) - gr. Państwa	32,3	1 755 840,4	1 755 840,4
2	A2	Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu	46,2	549 569,4	2 305 409,7
3	A2	Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województw łódzkiego i mazowieckiego – węzeł "Konotopa" (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu	42,0	512 121,9	2 817 531,6
4	A50 S50	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej	263,0	34 921 304,8	37 738 836,4
5	S6	Zachodnie drogowe obejście Szczecina	51,6	5 197 241,4	42 936 077,8
6	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Czosnów – Warszawa	22,1	3 930 353,3	46 866 431,1
7	S10	Budowa drogi S10 Szczecin – Piła	114,1	6 284 492,1	53 150 923,3
8	S10	Budowa drogi S10 Piła – Bydgoszcz	76,8	4 338 509,4	57 489 432,7
9	S10	Budowa drogi S10 A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej	100,0	9 529 001,9	67 018 434,6
10	A1	Rozbudowa drogi A1 Toruń Włocławek o trzeci pas ruchu	35,0	601 448,8	67 619 883,4
11	S11	Budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek	24,4	1 471 698,1	69 091 581,5
12	S11	Budowa drogi S11 Szczecinek – Piła (w. Piła Północ bez węzła)	60,0	3 389 034,5	72 480 616,0
13	S11	Budowa obwodnicy Ujścia i Piły – Etap I obw. Ujścia S11	15,0	923 326,1	73 403 942,1
14	S11	Budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła – Oborniki	58,0	3 554 704,5	76 958 646,6
15	S11	Budowa obwodnicy Obornik S11	13,7	808 703,3	77 767 349,9

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
16	S11	Budowa drogi S11 Piła – Poznań odc. Oborniki – w. Poznań Północ	9,0	522 729,0	78 290 078,9
17	S11	Budowa drogi S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski	85,0	5 087 896,2	83 377 975,1
18	S11	Budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno	31,0	1 875 296,4	85 253 271,5
19	S11	Budowa drogi S11 Kępno – A1	73,8	4 174 644,4	89 427 915,9
20	S11	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór S11	36,1	3 158 781,3	92 586 697,2
21	S12	Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin)	35,1	2 130 071,7	94 716 768,9
22	S12	Budowa drogi S12 Sulejów – Radom	67,4	4 255 510,3	98 972 279,2
23	S12	Budowa drogi S12 Radom – Lublin	67	4 201 381,7	103 173 660,9
24	S16	Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk	102,8	5 337 584,5	108 511 245,4
25	S16	Budowa drogi S16 Ełk – Białystok	87,0	4 621 164,6	113 132 410,0
26	S19	Rozbudowa drogi S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) etap II (dobudowa drugiej jezdni).	15,0	458 278,2	113 590 688,2
27	S52	Budowa drogi S52 Bielsko-Biała – Głogoczów	61,0	6 596 387,2	120 187 075,4
28	S74	Budowa drogi S74 Sulejów – Przełom/Mniów	51,9	3 041 461,9	123 228 537,3
29	S74	Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Cedzyna – Łągów wraz z obw. Łągowa	30,0	1 865 562,2	125 094 099,5
30	S74	Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łągów – Nisko	87,3	5 596 266,8	130 690 366,2
31	GP7 (S7)	Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne	35,0	4 702 150,0	135 392 516,2
32	25	Przebudowa drogi krajowej nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin z wył. Obw. Kalisza	44,0	3 025 094,1	138 417 610,3
33	A4	Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław - Krzyżowa	116,0	8 550 000,0	146 967 610,3
34	A4	Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław - Tarnów	337,0	27 000 000,0	172 967 610,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
35	S5	Budowa drogi ekspresowej S5 Nowe Marzy - Wirwajdy	90,0	4 418 350,0	177 385 960,3
36	S12	Budowa drogi S12 odc. Łódź Południe – Kozenin	60,0	3 500 000,0	180 885 960,3
37	94	Przebudowa dróg krajowych nr 94 i 36 na odc. Wrocław - Lubin	60,0	2 500 000,0	183 385 960,4
38	S8	Budowa drogi ekspresowej S8 odc. Kłodzko - Boboszów	45,0	2 500 000,1	186 885 960,5
RAZEM			2 580,6	186 885 960,5	

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



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

Załącznik nr 2

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

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
1	A1	Budowa autostrady A1 Tuszyn – Pyrzowice, odc. Pyrzowice – koniec obw. Częstochowy	57,7	106 607,0	106 607,0
2	A1	Budowa autostrady A1 koniec obwodnicy Częstochowy – Tuszyn	80,7	1 559 988,5	1 666 595,5
3	A2	Budowa autostrady A2 Warszawa (w. Lubelska) – Mińsk Mazowiecki	14,8	45 224,6	1 711 820,1
4	A2	Budowa autostrady A2 Warszawa – Siedlce, odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce	37,4	1 903 222,8	3 615 042,9
5	A2	Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Siedlce – Biała Podlaska (w. Cicibór)	63,4	2 945 090,0	6 560 132,8
6	S1	Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. Pyrzowice – w. Lotnisko)	9,7	43 300,4	6 603 433,3
7	S1	Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (przebudowa dk 1)	7,0	329 363,4	6 932 796,7
8	S1	Budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała	51,8	3 633 861,5	10 566 658,2
9	S1	Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odcinek Przybędza – Miłówka (obejście Węgierskiej Górki)	8,5	1 240 544,3	11 807 202,6
10	S2	Budowa drogi S2 Puławska – Lubelska	18,5	491 048,9	12 298 251,4
11	S3	Budowa drogi S3 Troszyn – Świnoujście	33,0	1 546 888,8	13 845 140,2
12	S3	Budowa drogi S3 Miękowo – koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęśnia	26,1	82 492,1	13 927 632,2
13	S3/A6	Rozbudowa drogi S3/A6 odc. w. Kijewo – w. Rzęśnia (bez węzła)	5,2	98 866,4	14 026 498,7
14	S3	Budowa drogi S3 Gorzów Wielkopolski – Nowa Sól, odc. Sulechów (w. Kruszyna) –	62,0	34 293,2	14 060 791,9

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
		Nowa Sól, II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego, II jezdnia obwodnicy Międzyrzecza			
15	S3	Budowa drogi S3 Nowa Sól – Legnica	81,6	160 022,3	14 220 814,3
16	S3	Budowa drogi S3 Legnica – Bolków	35,8	21 830,8	14 242 645,0
17	S3	Budowa drogi S3 Legnica (A4) – Lubawka, odc. Bolków – Lubawka (granica państwa)	31,4	2 554 531,2	16 797 176,3
18	S5	Budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno	54,1	341 222,4	17 138 398,7
19	S5	Budowa drogi S5 Żnin – Gniezno, odc. Mielno – Gniezno	18,3	0,0	17 138 398,7
20	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Poznań (A2, w. Głuchowo) – Wronczyn	15,9	37 810,3	17 176 209,0
21	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Wronczyn – Radomicko	34,6	0,0	17 176 209,0
22	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Radomicko – Kaczkowo	28,7	0,0	17 176 209,0
23	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Korzeńsko – Wrocław (A8)	48,0	30 561,3	17 206 770,3
24	S5	Budowa drogi S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz	74,0	1 036 839,5	18 243 609,8
25	S6	Budowa drogi S6 Szczecin – Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11)	142,1	417 166,6	18 660 776,4
26	S6	Budowa drogi S6 dk 6 – początek Obwodnicy Trójmiasta	40,9	996 143,6	19 656 920,0
27	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) – Elbląg (w. Kazimierzowo)	39,6	491,0	19 657 411,0
28	S7	Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Nidzica – Napierki	22,1	10 283,1	19 667 694,1
29	S7	Budowa drogi S7 Olsztynek – Płońsk, odc. Napierki – Płońsk (S10)	71,2	1 043 966,1	20 711 660,2
30	S7/S5	Budowa drogi S7 Elbląg – Olsztynek, odc. Miłomłyn (S7) – Olsztynek (S51)	52,4	220 148,7	20 931 808,8
31	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Płońsk – Czosnów	34,6	2 253 670,1	23 185 478,9
32	S7	Przebudowa drogi S7 Warszawa – obwodnica Grójca	29,2	997 885,1	24 183 364,0
33	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. obwodnica Radomia	24,7	0,0	24 183 364,0

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
34	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. Radom – gr. woj. mazowieckiego	22,0	561,4	24 183 925,4
35	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna	7,6	5 990,1	24 189 915,5
36	S7	Budowa drogi S7 Radom – Jędrzejów, odc. w. Chęciny – Jędrzejów (pocz. Obwodnicy)	21,6	18 216,6	24 208 132,1
37	S7	Budowa drogi S7 Jędrzejów – gr. woj. świętokrzyskiego, odc. Jędrzejów (DK 78, w. Piaski) – gr. woj. świętokrzyskiego	19,9	0,0	24 208 132,1
38	S7	Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków	55,4	2 478 615,8	26 686 747,9
39	S7	Budowa drogi S7 Bieżanów – Christo Botewa – Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) – Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy)	4,5	0,0	26 686 747,9
40	S7	Budowa drogi S7 Lubień – Rabka	16,7	424 867,6	27 111 615,5
41	S8	Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa, odc. Radziejowice (DK 50) – Warszawa (w. Paszków)	21,5	9 472,0	27 121 087,5
42	S8	Rozbudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. koniec obw. Wyszakowa – gr. woj. podlaskiego	38,5	24 138,8	27 145 226,3
43	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. gr. woj. Mazowieckiego – Zambrów	14,9	162,5	27 145 388,9
44	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. Wiśniewo – Mężenin	15,4	0,0	27 145 388,9
45	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków – Białystok, odc. Mężenin – Jezewo	14,3	12,5	27 145 401,4
46	S11	Budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek, odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) – w. Bobolice	47,7	1 696 153,1	28 841 554,5
47	S14	Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi S14	26,7	1 096 553,2	29 938 107,7
48	S16	Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk, odc. Borki Wielkie – Mrągowo	13,0	720 034,1	30 658 141,8
49	S17	Budowa drogi S17 Warszawa – Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) – Warszawa (w. Lubelska)	6,0	190 847,5	30 848 989,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
50	S17	Budowa drogi S17 odc. w. Drewnica – w. Zakręt	13,8	1 786 936,9	32 635 926,2
51	S17	Budowa drogi S17 Warszawa – Garwolin, odc. Warszawa (w. Lubelska) – Garwolin	36,9	34 589,2	32 670 515,5
52	S17	Budowa drogi S17 Garwolin – Kurów	70,5	59 802,0	32 730 317,4
53	S17	Budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne	115,2	4 711 598,5	37 441 915,9
54	S19	Budowa drogi S19 gr. państwa – Białystok	71,8	3 413 978,1	40 855 894,1
55	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. Choroszcz – Ploski – Chlebczyn	128,0	4 744 294,4	45 600 188,5
56	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. gr. woj. podlaskiego – Łosice – gr. woj. lubelskiego	32,4	866 191,1	46 466 379,6
57	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego – Lubartów, w. Lubartów Północ	81,4	2 563 835,0	49 030 214,6
58	S19	Budowa drogi S19 odc. Lublin – Lubartów, (w. Lublin Rudnik/bez węzła – w. Lubartów Północ)	23,0	1 358 485,5	50 388 700,2
59	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. obwodnica Lublina w. „Dąbrowica” – w. „Konopnica”	9,8	0,0	50 388 700,2
60	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – koniec obw. Kraśnika	41,9	763 260,7	51 151 960,9
61	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika – w. Sokołów Młp. Północ	86,7	1 563 133,9	52 715 094,7
62	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. w. Sokołów Młp. Północ bez węzła – Stobierna	12,5	0,0	52 715 094,7
63	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. w. Świlcza – w. Rzeszów Południe	6,3	0,0	52 715 094,7
64	S19	Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) – w. Babica (z węzłem)	10,3	2 636 693,7	55 351 788,5
65	S19	Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Babica (bez węzła) – Barwinek	74,5	7 006 726,5	62 358 514,9
66	S51	Budowa drogi S51 Olsztyn – Olsztynek	29,4	20 153,3	62 378 668,3
67	S52	S52 Północna Obwodnica Krakowa	14,5	1 670 291,9	64 048 960,2

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
68	S61	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa – granica państwa, odc. obwodnica Suwałk	12,8	0,0	64 048 960,2
69	S61	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa – granica państwa, odc. koniec obw. Suwałk – Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek	24,2	908 797,9	64 957 758,1
70	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn	91,0	2 083 269,6	67 041 027,7
71	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. obw. Szczuczyna (druga jezdnia)	6,6	3 727,8	67 044 755,6
72	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa, odc. m. Szczuczyn – m. Raczki	66,4	1 409 374,0	68 454 129,6
73	S74	Budowa drogi S74 Przełom/Mniów – Kielce	21,4	2 433 233,7	70 887 363,3
74	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa	6,4	16 148,6	70 903 511,9
75	S10	Budowa obwodnicy Wąlcza	17,8	23 254,5	70 926 766,4
76	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka	12,0	905,2	70 927 671,6
77	S11	Budowa obwodnicy Jarocina	13,1	0,0	70 927 671,6
78	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego	12,8	0,0	70 927 671,6
79	S11	Budowa obwodnicy Kępna	6,8	33 038,8	70 960 710,4
80	S11	Budowa obwodnicy Olesna	24,8	663 972,0	71 624 682,4
81	S12	Budowa obwodnicy Chełma	13,6	878 115,0	72 502 797,4
82	S17	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego	9,6	69 209,1	72 572 006,5
83	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa	17,9	570 543,5	73 142 550,0
84	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa	5,7	3 933,9	73 146 483,9
85	4	Budowa obwodnicy Łańcuta	5,8	57 221,4	73 203 705,3
86	8	Budowa obwodnicy Wielunia dk nr 74	13,2	0,0	73 203 705,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
87	8	Budowa obwodnicy Bełchatowa dk nr 74	10,9	0,0	73 203 705,3
88	9	Budowa obwodnicy Iłży	7,2	117 019,7	73 320 725,0
89	13	Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia	6,5	152 715,8	73 473 440,7
90	15	Budowa obwodnicy Brodnicy	1,5	0,0	73 473 440,7
91	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia	18,1	0,0	73 473 440,7
92	15	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego	17,7	182 199,0	73 655 639,7
93	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznie)	4,9	0,0	73 655 639,7
94	16	Budowa obwodnicy Olsztyna	10,0	9 338,0	73 664 977,7
95	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny	7,6	0,0	73 664 977,7
96	25	Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego oraz Kamienia Krajeńskiego	8,7	177 041,2	73 842 018,9
97	28	Budowa obwodnicy Zatora	2,1	55 629,3	73 897 648,2
98	28	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca	1,4	37 770,1	73 935 418,3
99	28	Budowa obwodnicy Sanoka	6,7	4 058,2	73 939 476,5
100	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka	9,2	0,0	73 939 476,5
101	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna-Koźle	14,3	185 632,5	74 125 109,0
102	41/46	Budowa obwodnicy Nysy	16,5	0,0	74 125 109,0
103	42/9	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego	2,8	66 741,0	74 191 850,0
104	42/91	Budowa obwodnicy Radomska	14,2	157 724,6	74 349 574,6
105	45	Budowa obwodnicy Praszki	12,8	192 655,3	74 542 229,9
106	46	Budowa obwodnicy Niemodlina	11,5	127 919,2	74 670 149,1
107	46	Budowa obwodnicy Myśliny	3,1	3 709,4	74 673 858,5
108	50	Budowa obwodnicy Kołbieni	11,6	296 156,9	74 970 015,4

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Długość lub szacunkowa długość [km]	Wydatki KFD 2021-2030 [tys. zł]	Wydatki KFD [tys. zł] NARASTAJĄCO
109	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii	9,0	10 128,7	74 980 144,1
110	61	Budowa wiaduktu w Legionowie (etap III)	1,8	17 266,6	74 997 410,7
111	62	Budowa obwodnicy Łochowa	9,6	243 909,3	75 241 320,1
112	73	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej	8,2	164 092,5	75 405 412,6
113	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej	6,9	1 156,2	75 406 568,8
114	75	Budowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko – Nowy Sącz	47,7	3 183 854,3	78 590 423,1
115	77	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska	15,0	46 128,6	78 636 551,8
116	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia	24,3	632 269,0	79 268 820,7
117	79	Budowa obwodnicy Zabierzowa	10,3	288 289,1	79 557 109,8
118	A18	Budowa autostrady A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej)	70,0	887 918,3	80 445 028,1
119	S12	Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odc. Piaski – Dorohusk	60,9	2 487 209,8	82 932 237,9
120	S8	Budowa drogi S8 na odc. Wrocław (Magnice) – Kłodzko	77,3	3 866 999,1	86 799 237,0
121	S5	Budowa drogi S5 na odc. Sobótka (S8) – Bolków (S3)	50,2	3 000 000,0	89 799 237,0
122	S6	Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	39,1	2 210 244,4	92 009 481,4
123	S10	Budowa drogi S10 Toruń – Bydgoszcz z w. Toruń Płd.	57,6	2 796 367,7	94 805 849,1
124	S6	Budowa drogi S6 odc. Łębork – dk 6	22,0	1 396 008,2	96 201 857,3
125	S6	Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk	46,1	2 623 008,0	98 824 865,3
126	S6	Budowa drogi S6 Słupsk – Łębork	49,6	2 956 163,9	101 781 029,2
127	Wydatki na zadania inwestycyjne realizowane w ramach załącznika 1 i 1a do PBDK 2011-2015 (limit 14,5 mld zł)			109 128,6	101 890 157,9
RAZEM			3 746,4	101 890 157,9	
128	Rezerwa na wypadek wzrostów wartości zadań z poz. 1-126 oraz Załącznika 1			3 000 000,0	
RAZEM				104 890 157,9	

Załącznik nr 3

Zestawienie finansowania Programu w latach 2021 – 2030 i po 2030

WYDATKI NA DROGI KRAJOWE W LATACH 2021-2030 i po 2030 (w tys. zł)												
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	po 2030	Wydatki w latach 2021-2030 i po 2030
KFD załącznik nr 1	0,00	794 551,60	3 117 522,20	7 858 878,30	13 926 224,30	19 220 509,20	20 037 401,39	20 860 598,71	18 213 722,83	13 155 355,23	69 701 196,74	186 885 960,50
KFD załącznik nr 2	14 066 680,20	17 472 991,20	20 814 427,50	18 756 450,80	14 974 511,90	7 547 922,00	4 595 992,20	1 643 130,50	985 443,30	1 032 608,30	0,0	101 890 157,90
Razem	14 066 680,20	18 267 542,80	23 931 949,70	26 615 329,10	28 900 736,20	26 768 431,20	24 633 393,59	22 503 729,21	19 199 166,13	14 187 963,53	69 701 196,74	288 776 118,40
Rezerwa na zadania z załącznika nr 1 i 2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000 000,0	1 000 000,0	1 000 000,0	0,0	3 000 000,00
Razem	14 066 680,20	18 267 542,80	23 931 949,70	26 615 329,10	28 900 736,20	26 768 431,20	24 633 393,59	23 503 729,21	20 199 166,13	15 187 963,53	69 701 196,74	291 776 118,40

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WYDATKÓW NA DROGI KRAJOWE NA LATA 2021-2030 i po 2030 (w tys. zł)												
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	po 2030	Wydatki w latach 2021-2030 i po 2030
Środki krajowe	9 157 788,50	12 328 813,40	20 288 558,30	22 685 889,90	21 937 624,00	20 309 552,90	19 336 822,79	19 896 186,71	18 954 709,03	14 187 963,53	69 701 196,74	248 785 105,80
Środki europejskie	4 908 891,70	5 938 729,40	3 643 391,40	3 929 439,20	6 963 112,20	6 458 878,30	5 296 570,80	2 607 542,50	244 457,10	0,0	0,00	39 991 012,60
Perspektywa 2014-2020	4 908 891,70	5 938 729,40	2 143 391,40	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12 991 012,50
Perspektywa 2021-2027	0,0	0,0	1 500 000,00	3 929 439,20	6 963 112,20	6 458 878,30	5 296 570,80	2 607 542,50	244 457,10	0,0	0,0	27 000 000,10
Razem	14 066 680,20	18 267 542,80	23 931 949,70	26 615 329,10	28 900 736,20	26 768 431,20	24 633 393,59	22 503 729,21	19 199 166,13	14 187 963,53	69 701 196,74	288 776 118,40
Rezerwa na zadania z załącznika nr 1 i 2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00	0,0	3 000 000,00
Razem	14 066 680,20	18 267 542,80	23 931 949,70	26 615 329,10	28 900 736,20	26 768 431,20	24 633 393,59	23 503 729,21	20 199 166,13	15 187 963,53	69 701 196,74	291 776 118,40