

RM-111-109-17

UCHWAŁA NR 105/2017

RADY MINISTRÓW

z dnia 12 lipca 2017 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, z późn. zm.¹⁾) uchwała się, co następuje:

§ 1. W uchwale nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”, zmienionej uchwałą nr 80/2017 Rady Ministrów z dnia 25 maja 2017 r. oraz uchwałą nr 91/2017 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2017 r., wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustanawia się limit finansowy wydatków na realizację zadań ujętych w załączniku nr 1 do Programu, finansowanych z Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, liczony od dnia 1 stycznia 2014 r. na poziomie 135 mld zł.”;

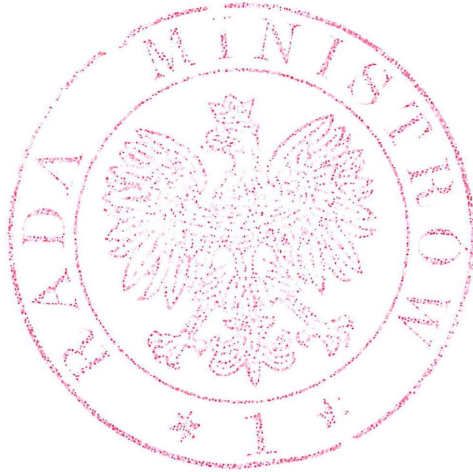
2) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Ustanawia się limit finansowy wydatków na realizację zadań ujętych w załączniku nr 2 do Programu, finansowanych z Krajowego Funduszu Drogowego, liczony od dnia 1 stycznia 2014 r. na poziomie 14,5 mld zł.”;

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948, 1984 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 191, 659, 933, 935 i 1089.

- 3) załącznik do uchwały otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



PREZES RADY MINISTRÓW

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Szydło".

BEATA SZYDŁO

Załącznik
do uchwały nr 105/2017
Rady Ministrów
z dnia 12 lipca 2017 r.

**PROGRAM BUDOWY DRÓG
KRAJOWYCH NA LATA 2014–2023
(z perspektywą do 2025 r.)**

Aktualizacja 2017

w związku ze *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego
Rozwoju*

Lipiec 2017 r.

Spis treści

Wykaz skrótów	2
1 Wstęp	3
2 Diagnoza - stan obecny i proponowane działania	4
2.1 Sieć dróg publicznych	4
2.2 Sieć dróg krajowych	5
2.3 <i>Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015</i> – wykonanie na koniec 2016 r. oraz zobowiązania na kolejne lata	9
2.4 Prognozy w zakresie rozwoju sieci dróg	12
2.5 Zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych	15
2.6 Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego	18
2.7 Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	19
2.7.1 Dokumenty krajowe	19
2.7.2 Dokumenty międzynarodowe	22
2.7.3 Dokumenty UE	24
2.8 Cele <i>Programu</i>	25
2.9 Priorytety inwestycyjne	29
2.9.1 Autostrady i drogi ekspresowe	29
2.9.2 Obwodnice	30
2.9.3 Bezpieczeństwo ruchu drogowego	31
2.10 Priorytety na istniejącej sieci drogowej	33
2.11 Realizacja <i>Programu</i>	34
3 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko <i>Programu</i> - ustalenia <i>Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</i>	38
4 Finansowanie <i>Programu</i>	40
5 Monitorowanie i ewaluacja <i>Programu</i>	43

Załączniki:

Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych które mogą być realizowane w ramach *Programu*

Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach załącznika 1 i 1a do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*.

Wykaz skrótów

A	droga klasy technicznej A (autostrady)
brd	bezpieczeństwo ruchu drogowego
BP	Budżet Państwa
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPR 2015	Generalny Pomiar Ruchu przeprowadzony w 2015 r. na zlecenie GDDKiA
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych
PLMN	Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych
UE	Unia Europejska
S	droga klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
Sieć TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
SRT	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)

1 Wstęp

Niniejszy dokument jest kolejnym średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. W swojej treści odnosi się do przyjętych, na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* z dnia 25 września 2007 r. oraz na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* z dnia 25 stycznia 2011 r.

Niniejszy dokument określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. W zakresie rzeczowym podstawą są zadania określone w załącznikach nr 1 i 2 *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* zwanego dalej „*Programem*”. Aktualizacja *Programu* została również przeprowadzona z uwagi na przyjęcie przez Radę Ministrów nowej strategii rozwoju kraju pn. *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*.

Program wskazuje na zakres rzeczowy, jaki planuje się zrealizować w perspektywie 2014-2023 w zakresie nowych inwestycji drogowych. Oprócz tego ponoszone będą wydatki na zadania inwestycyjne ujęte w załącznikach nr 1 i 1a do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* przyjętego uchwałą Rady Ministrów nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r. Szacowany poziom przepływów finansowych na ich realizację, w ramach Krajowego Funduszu Drogowego, określono na poziomie około **149,5 mld zł**, z czego na zadania realizowane w ramach perspektywy UE 2014-2020 przewidziana jest kwota **135 mld zł**. W ramach kwoty około **149,5 mld zł** przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad, dróg ekspresowych, odcinków wybranych dróg krajowych oraz obwodnic miejscowości. Ostateczna wartość *Programu* zostanie określona po rozliczeniu wszystkich zadań skierowanych do realizacji.

Kolejny komponent rzeczowy *Programu* stanowią wydatki ponoszone na poprawę bezpieczeństwa, utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej, przygotowanie zadań do realizacji oraz zarządzanie. W latach 2014-2023 wydatki ponoszone z budżetu państwa wynosić będą około **46,8 mld zł**. Powyższy limit uwzględnia planowane limity wydatków budżetu państwa na drogi krajowe, jakie zostały ujęte w Wieloletnich Planach Finansowych Państwa. Kwoty te zawierają również środki niezbędne na przygotowanie w kolejnych latach zadań inwestycyjnych, jakie zostały ujęte w *Programie*.

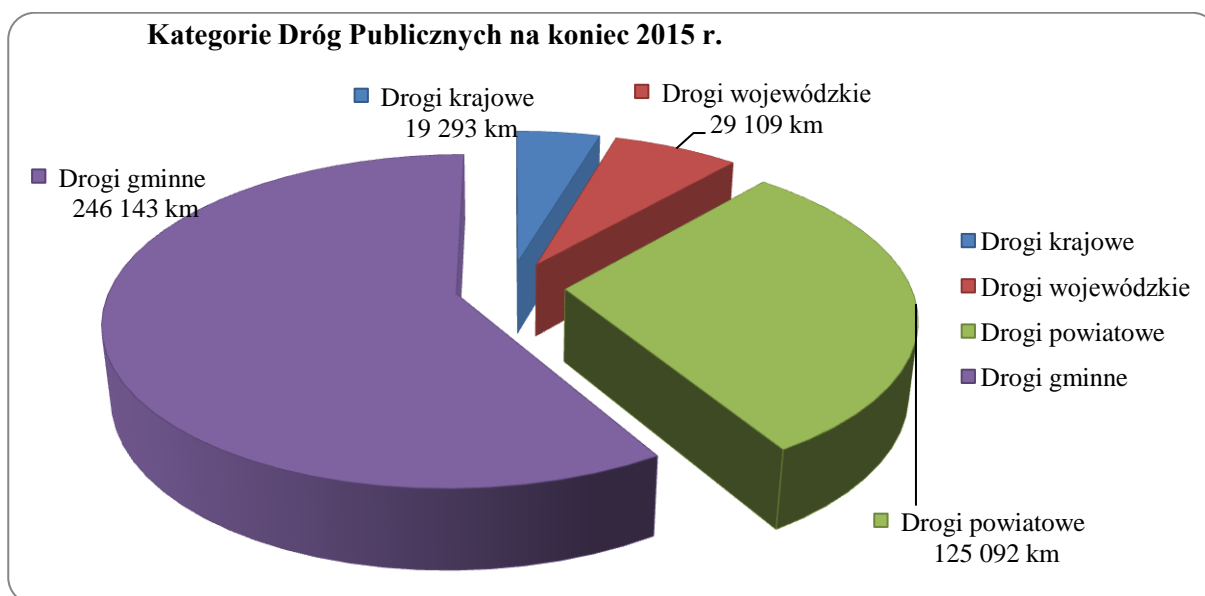
2 Diagnoza - stan obecny i proponowane działania

2.1 Sieć dróg publicznych

W dniu 1 stycznia 1999 r. weszła w życie reforma administracyjna państwa, w wyniku której nastąpiło dostosowanie sieci dróg publicznych do nowego podziału administracyjnego kraju.

W nowym układzie administracyjnym powstało 16 województw, 314 powiaty, 66 miast na prawach powiatu oraz 2 479 gmin miejskich i wiejskich. Do nowego układu administracyjnego kraju dostosowano podział sieci dróg publicznych, którą ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielono na następujące kategorie: drogi krajowe stanowiące własność Skarbu Państwa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego odpowiedniego szczebla.

Kategorie dróg publicznych - stan na 31 grudnia 2015 r.		
<i>Kategoria dróg</i>	<i>Km</i>	<i>udział %</i>
Drogi krajowe	19 293	4,6
Drogi wojewódzkie	29 109	6,9
Drogi powiatowe	125 092	29,8
Drogi gminne	246 143	58,7
Ogółem	419 637	100,0



Wykres 1. Drogi publiczne - źródło: GUS

2.2 Sieć dróg krajowych

Docelowy kształt sieci dróg krajowych określony został w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych*¹. Wyznacza ono przebieg oraz numerację najważniejszych arterii drogowych na obszarze Polski.



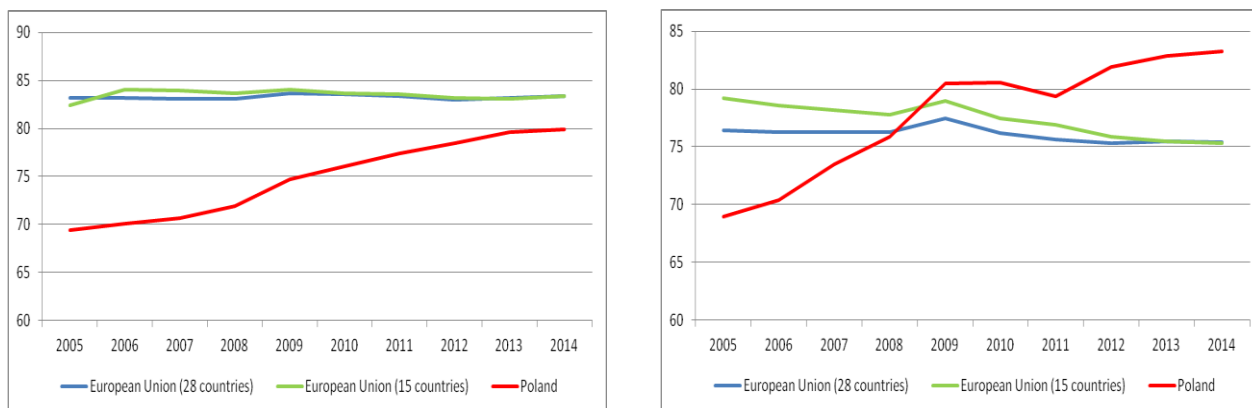
Rysunek 1. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych* - źródło GDDKiA

Krajowa infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienie odpowiednich standardów istniejącej sieci, 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 ponad 60% ruchu. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej rozbudowa. Do najważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą bowiem, w szczególności:

- brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych;
- brak dostosowania sieci dróg krajowych do przenoszenia nacisku 115 kN/oś;
- ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych, przebiegający przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane.

¹Dz. U. poz. 1334, z późn. zm.

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



Wykres 2. Dynamika wzrostu % udziału transportu samochodowego w przewozach pasażerskich (samochody osobowe - lewy rys.) oraz towarowych (transport drogowy - prawy rys.): Polska na tle UE (Źródło: Eurostat)

Przewiduje się ponadto dalszy wzrost liczby pojazdów, który do 2012 r. wyprzedzał wzrost PKB (127%) oraz przyrost długości sieci dróg utwardzonych (27,3%). Zakłada się, że przewozy realizowane transportem drogowym wzrosną od 7 do 11 mld pasażerokilometrów. Przy braku rozwoju sieci dróg krajowych przekładać się to będzie na dłuższe czasy przejazdu, zwiększone zatłoczenie na drogach, jak również zwiększone ryzyko wystąpienia zdarzeń niebezpiecznych.

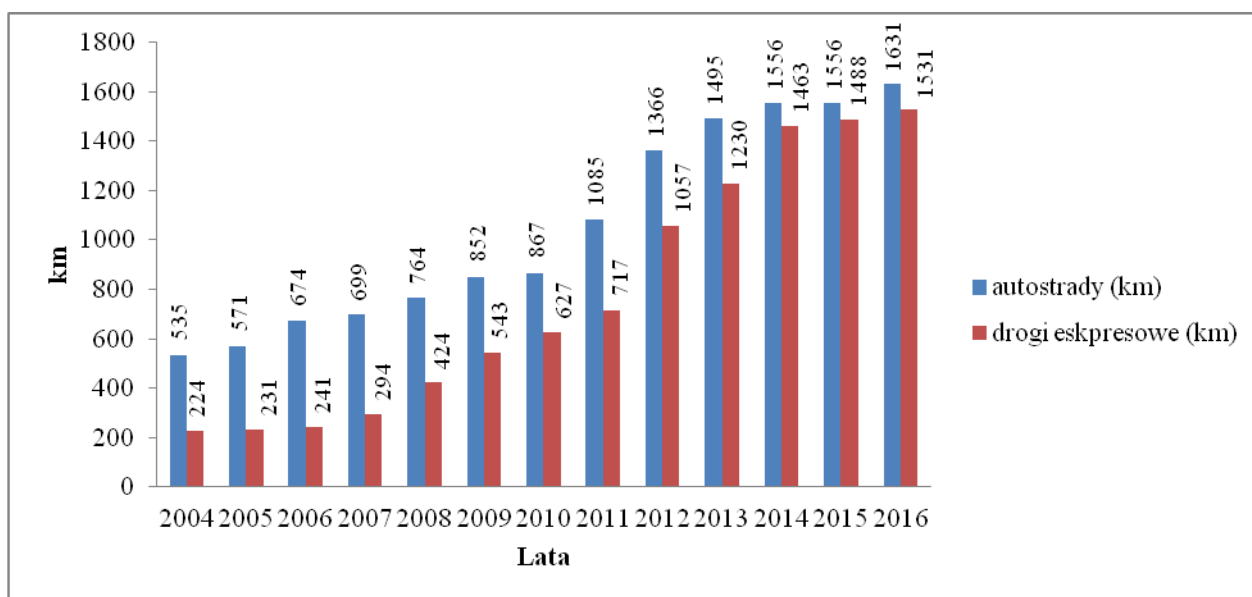
Mimo dużej skali podjętych inwestycji, polska sieć dróg krajowych, w tym autostrad oraz dróg ekspresowych, pozostaje niespójna i niewystarczająco drożna. Intensyfikacja działań inwestycyjnych na głównych ciągach dróg krajowych, w szczególności zapewnienie głównego rusztu komunikacyjnego opartego na równoważnych powiązaniach północ – południe, jak też wschód – zachód oraz punktów styku z innymi formami transportu, w tym portami, lotniskami, terminalami intermodalnymi, jest wyzwaniem na najbliższe lata. Ważne pozostaną również inwestycje drogowe usprawniające połączenia w tzw. Polsce Wschodniej (5 województw: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, świętokrzyskie i podkarpackie), które pozwolą na aktywizację tych terenów.

Polska zobowiązała się do realizacji sieci bazowej TEN-T do 2030 r., natomiast sieci kompleksowej do roku 2050. W obliczu dynamicznego wzrostu transportu drogowego, 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, która umożliwi wzrost spójności międzyregionalnej, przyczyniając się do pełnego wykorzystania potencjału gospodarczego kraju. Transport samochodowy, którego udział w przewozach pasażerów i towarów w Polsce wynosi odpowiednio 80% i 83% (wg stanu na 2014 r.), jest wyższy od średniej europejskiej i rośnie.

Dobrze rozwinięta i nowoczesna sieć autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg szybkiego ruchu², jest warunkiem właściwego funkcjonowania krajów rozwiniętych gospodarczo. W państwach

² Zgodnie z definicją zawartą w *Słowniku Pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, droga szybkiego ruchu to potoczne określenie drogi głównej ruchu przyspieszonego, która jest oznaczona symbolem

intensywnie modernizujących się następuje znaczne przyspieszenie rozwoju tego typu dróg. Przedmiotowe zjawisko występuje również w Polsce, zwłaszcza po akcesji do UE. W Polsce w latach 2004–2016 nastąpiło ponad czterokrotne wydłużenie sieci autostrad i dróg ekspresowych:



Wykres 3. Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2016 (km)

Oddawanie do użytkowania kolejnych odcinków autostrad, dróg ekspresowych oraz innych dróg krajowych było związane z realizacją założeń finansowych *Programu*, zgodnie z poniższą tabelą:

Rok	KFD	Budżet państwa	RAZEM KFD+BP
2004	875 314,90	3 129 979,70	4 005 294,60
2005	2 878 383,40	2 915 398,60	5 793 782,00
2006	4 721 886,10	2 586 813,70	7 308 699,80
2007	3 074 605,20	6 697 241,40	9 771 846,60
2008	1 950 770,80	11 382 837,70	13 333 608,50
2009	10 111 188,70	8 130 044,60	18 241 233,30
2010	16 937 016,50	2 985 875,20	19 922 891,70
2011	23 650 966,20	2 570 660,70	26 221 626,90
2012	19 656 028,50	2 729 640,20	22 385 668,70
2013	10 507 274,90	2 848 180,70	13 355 455,60
2014	6 577 086,83	2 828 372,56	9 405 459,39
2015	8 635 950,06	2 852 217,30	11 488 167,36
2016	12 782 905,59	2 948 507,00	15 731 412,59
RAZEM	122 359 377,68	54 605 769,36	176 965 147,04

Tabela 1. Wydatki w latach 2004-2016 w tys. zł

Wybudowana infrastruktura autostrad, dróg ekspresowych i dróg szybkiego ruchu oraz nakłady na nią w okresie 2007 – 2013 były związane z realizacją perspektywy finansowej UE, z którą

GP, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).

powiązana była wielkość środków przeznaczana z KFD na drogi klasy A, S i GP. Szczyt wydatków w latach 2010 – 2012 wygenerował szereg problemów realizacyjnych a w perspektywie kolejnych lat znaczne oczekiwania, co do wysokiego poziomu wydatków, który jednak nie nastąpił.

Jednocześnie pomimo zakładanego w *Programie* wzrostu środków w budżecie państwa w okresie 2010 – 2016 środki przeznaczane z tego źródła na drogi krajowe były ograniczone.

2.3 Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 – wykonanie na koniec 2016 r. oraz zobowiązania na kolejne lata

Celem *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* było, m.in. przygotowanie i realizacja najważniejszych ciągów drogowych TEN-T.

Łączna wartość wydatków *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* wynosiła **82,8 mld zł**. Na tę kwotę składały się nakłady na realizację zadań wskazanych w załącznikach nr 1 i 1a tego Programu, ponoszone z Krajowego Funduszu Drogowego i liczone od początku 2010 r.

Zakładano również do 2013 r.:

- wybudowanie 810,4 km sieci autostrad;
- wybudowanie 782,5 km dróg ekspresowych;
- wybudowanie 26 obwodnic miejscowości dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego (łącznie 203 km);
- przebudowę niektórych odcinków dróg krajowych pod kątem bezpieczeństwa ruchu w ramach programu „Drogi Zaufania”;
- poprawę stanu nawierzchni na drogach tak, aby w roku 2012 66% dróg krajowych była w stanie dobrym.

W ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, który stanowił kontynuację *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* od listopada 2007 r. do końca 2016 r. zrealizowano:

- 975,3 km autostrad,
- 1 273,6 km dróg ekspresowych,
- 73 obwodnice.

Zakładany w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* próg 66% dróg krajowych o dobrej nawierzchni³ został osiągnięty w 2013 r. Powyższe udało się osiągnąć poprzez znaczące skumulowanie prac związanych z organizacją EURO 2012. W kolejnych latach widać postępujący spadek udziału dróg w stanie dobrym, co wskazuje na konieczność zwiększenia nakładów na utrzymanie i przebudowę istniejącej sieci dróg krajowych.

Nadal realizowane są prace polegające na dokończeniu zadań ujętych w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*.

Według stanu na 31 grudnia 2016 r. łączna długość sieci dróg ekspresowych i autostrad wynosiła 3 162 km, w tym:

- 1 631 km autostrad,
- 1 531 km dróg ekspresowych.

³ Wartość wynika z raportu SOSN - System Oceny Stanu Nawierzchni, wykonywany corocznie przez GDDKiA.



Rysunek 2. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zrealizowana - stan na 31 grudnia 2016 r.

Sieć autostrad jest zrealizowana w ok. 81,5% i jest w trakcie realizacji. Zakończono budowę ciągu autostrady A4. Stworzenie pełnej sieci autostrad wymaga uzupełnienia: autostrady A1 o odcinek Pyrzowice – Tuszyn, autostrady A2 o odcinek pomiędzy obwodnicą Warszawy a Terespołem (z wyłączeniem istniejącej obwodnicy Mińska Mazowieckiego) oraz przebudowę południowej nitki A18.

Odmienna sytuacja występuje w zakresie dróg ekspresowych. Sieć dróg ekspresowych zrealizowano w 27%, gdzie nie zakończono realizacji żadnego ciągu ekspresowego, a istotne ciągi stanowią obecnie tylko dwie drogi ekspresowe: S3 pomiędzy Szczecinem a autostradą A2 oraz S8 pomiędzy Wrocławiem a autostradą A1. Pozostałe odcinki w zakresie dróg ekspresowych

są zdecydowanie krótsze i brakuje im wystarczającej ciągłości. W obszarze istniejących autonomicznych odcinków synergia z całą siecią autostrad i dróg ekspresowych pojawi się dopiero po ich połączeniu w dłuższe ciągi (w szczególności S1, S3, S5, S7, S8, S17, S19, S61 *Via Baltica*).

Z zadań, których realizacja rozpoczęła się w ramach limitu przewidzianego dla załączników nr 1 i 1a Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, nie zakończono do końca 2016 r. realizacji następujących zadań:

1. Budowa obwodnicy Kępna (S11) etap I – 3,6 km
2. Budowa drogi ekspresowej S8 w. Marki – Drewnica – w. Radzymin – 15,4 km.

Zadania te będą kontynuowane w perspektywie 2014-2020 i zostały ujęte w załączniku nr 2 do *Programu*, jako jego integralna część.

2.4 Prognozy w zakresie rozwoju sieci dróg

Rozwój dróg krajowych nie może być rozpatrywany autonomicznie, tj. w oderwaniu od innych rodzajów transportu i zobowiązań międzynarodowych.

Transport drogowy generuje relatywnie dużą zajętość terenu pod budowę dróg oraz wysoki poziom kosztów zewnętrznych (obciążenie środowiska hałasem, emisjami, kosztami społecznymi w związku z kolizjami i wypadkami). Uwzględniając pełne koszty transportu drogowego konkurencyjność przewozów drogowych ogranicza się do średnich dystansów. Wobec powyższego oraz z uwagi na zapewnienie pewności transportu należy rozpatrywać rozwój dróg krajowych komplementarnie z pozostałymi gałęziami transportu, w szczególności z transportem kolejowym.

Podjęcie tego rodzaju jest obecnie jednym z fundamentów polityki transportowej UE. Budowa sieci TEN-T zakłada integrację różnych rodzajów transportu, której pełne wdrożenie wiąże się z odpowiednim planowaniem połączeń drogowych, jako spójnych elementów systemu transportowego kraju, w tym takich które zapewniają efektywne powiązania z terminalami intermodalnymi na sieci TEN-T. Ponadto w ramach sieci TEN-T istnieje zobowiązanie państw członkowskich do wybudowania sieci bazowej TEN-T do 2030 r. oraz sieci kompleksowej TEN-T do 2050 r. Uwzględniając termin 2030 r. należy zauważyć, iż już w 2020 r. sieć bazowa powinna być wysoko zaawansowana, aby wypełnić przedmiotowe zobowiązanie.



Rysunek 3. Sieć bazowa (linie czerwone ciągłe) i kompleksowa (linie czerwone przerywane) TEN-T

Całkowita długość drogowej sieci TEN-T w Polsce wynosi ok. 7 400 km, z czego ok. 3 890 km stanowi sieć bazowa, w skład której wchodzi następujące ciągi drogowe:

- A1 Gdańsk – Łódź – Gorzyczki – *Czechy*,
- A2 Niemcy – Świecko – Łódź – Warszawa – Kukuryki – *Białoruś*,
- A4 Niemcy – Jędrzychowice – Wrocław – Kraków – Przemyśl – w. Korczowa – *Ukraina*,
- A6 Niemcy – w. Klucz – w. Rzęsnica,
- A8 Autostradowa Obwodnica Wrocławia,
- S1 Lotnisko Pyrzowice (A1) – Bielsko-Biała – Zwardoń – *Słowacja*,
- S2 Warszawa (w. Konotopa – w. Puławska – w. Lubelska),
- S3 *Czechy* – 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. Dąbrowica),
- S19 Lublin (w. Dąbrowica) – Kraśnik – Rzeszów (w. Rzeszów Wschód),
- S22 Elbląg – Grzechotki – *Rosja*,
- S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa – Suwałki – *Litwa*.

Pozostałe ok. 3 460 km stanowi sieć kompleksowa, do której należą:

- A18 Niemcy – Olszyna – Golnice,
- S5 Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Nowe Marzy,
- S6 Goleniów – obwodnica Trójmiasta,
- S7 Warszawa – Rabka – Chyżne – *Słowacja*,
- S8 Ostrów Mazowiecka – Białystok,
- S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa,
- S10 Szczecin – Płońsk,
- S11 Koszalin – Piła – Pyrzowice,
- S12 A1 (Piotrków Trybunalski) Radom – obwodnica Puław, Piaski – Dorohusk – *Ukraina*,
- S16 Nowe Marzy – Olsztyn – S61,
- S17 Lublin (w. Dąbrowica) – Piaski – Hrebenne – *Ukraina*,
- S19 gr. państwa – Kuźnica – Białystok – Lublin (w. Dąbrowica),
- S19 Rzeszów (w. Rzeszów Wschód) – Barwinek – *Słowacja*,
- S52 Głogoczów – Wadowice – Bielsko-Biała – Cieszyn – *Czechy*,
- S74 Sulejów (S12) – Cedzyna – Nisko (S19).

Odcinkom dróg wyższych kategorii, wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T brakuje ciągłości. Planowane jest, aby przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w okresie 2014 – 2023 przyczyniły się w jak największym stopniu do zakończenia sieci bazowej TEN-T i istotnego uzupełniania sieci kompleksowej.

Na terenie Polski zostały zlokalizowane dwa korytarze sieci bazowej TEN-T, które obejmują najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobieżne i mające

w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii Europejskiej. Korytarze sieci bazowej przecinają, co najmniej dwie granice i obejmują, w miarę możliwości, co najmniej trzy rodzaje transportu. W przypadku Polski są to korytarze: Morze Bałtyckie – Adriatyk oraz Morze Północne – Morze Bałtyckie.

Ponadto, ustanowione zostały węzły sieci bazowej TEN-T. W Polsce do węzłów sieci bazowej zaliczone zostały: Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Warszawa, Wrocław.

2.5 Zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych

Zgodnie z art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁴, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich należy do zarządcy drogi. W zakresie dróg krajowych, zadania GDDKiA podejmowane są stosownie do posiadanych środków finansowych przyjmując za cel maksymalizację efektu końcowego. Oznacza to, że zadania kierowane są do realizacji na podstawie obiektywnych kryteriów gwarantujących wykonanie najbardziej potrzebnych i efektywnych zadań.

Aby określić najpilniejsze potrzeby, sieć dróg krajowych podlega okresowemu monitoringowi. W celu zobrazowania stanu sieci dróg krajowych opracowywane są cyklicznie raporty o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych. Z raportu o stanie sieci za 2016 r. wynika, że w Polsce ponad 51,8 % dróg krajowych jest w dobrym stanie technicznym. Zauważalny jest postęp, jaki został poczyniony w ciągu ostatnich 15 lat. Niemniej w ostatnim okresie należy zauważyć spadek udziału dróg w stanie dobrym, co świadczy o niewystarczających nakładach na utrzymanie istniejącej sieci.



Wykres 4. Procentowy rozkład ocen stanu dróg krajowych w latach 2001-2015

⁴ Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.

W %	Stan dobry	Stan niezadowalający	Stan zły	Ogółem	w km	Stan dobry	Stan niezadowalający	Stan zły	Ogółem
2004	45.5	28.7	25.8	100.0	2004	8 333	5 256	4 725	18 314
2005	48.9	26.2	24.9	100.0	2005	8 926	4 783	4 545	18 254
2006	53.2	23.4	23.4	100.0	2006	9 796	4 309	4 309	18 414
2007	54.9	22.6	22.5	100.0	2007	10 168	4 186	4 167	18 521
2008	53.6	25.1	21.3	100.0	2008	9 926	4 648	3 945	18 519
2009	59.6	21.5	18.9	100.0	2009	11 072	3 994	3 511	18 577
2010	59.1	22.0	18.9	100.0	2010	10 773	4 017	3 442	18 232
2011	58.8	23.6	17.6	100.0	2011	11 054	4 437	3 309	18 800
2012	62,7	23,8	13,5	100,0	2012	12 378	4 698	2 664	19 740
2013	66,1	21,4	12,5	100,0	2013	13 375	4 327	2 531	20 233
2014	61,7	25,1	13,2	100,0	2014	12 743	5 189	2 724	20 656
2015	60,6	25,3	14,1	100,0	2015	12 594	5 246	2 930	20 770
2016⁵	51,8	31,3	16,9	100,0	2016	10 690	6 461	3 474	20 625

Tabela 2. Stan sieci polskich dróg krajowych w latach 2004-2016 (w % ogółu – dane z raportów o stanie dróg krajowych i km – wyliczenie proporcjonalne do długości dróg krajowych w danym roku; długość dróg została podana w rozwinięciu na jedną jezdnię.)

Analizując dane zaprezentowane w Tabeli 2. należy stwierdzić, że w latach 2004-2016 długość odcinków dróg krajowych w stanie dobrym zwiększyła się z 8 333 km do 10 690 km, czyli o 28,3%, odcinków w stanie złym zmniejszyła się z 4 725 km do 3 474 km, czyli o 26,5%.

Należy jednak pamiętać, że w dużej mierze na poprawę statystyk w zakresie stanu sieci drogowej wpływ miała rozbudowa infrastruktury, a zatem oddawanie do użytkowania nowych dróg krajowych. Aktualnie dużym wyzwaniem infrastruktury drogowej oprócz jej rozbudowy jest także zapewnienie odpowiednich środków na utrzymanie już wybudowanej infrastruktury we właściwym stanie technicznym. Aby nie doprowadzać do degradacji majątku należy systematycznie wykonywać zabiegi interwencyjne, do których należą: utrzymanie bieżące, okresowe remonty nawierzchni oraz przebudowy.

W celu zoptymalizowania procesu zarządzania istniejącą siecią drogową oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach, na podstawie corocznego jej badania, ustalane są odcinki wymagające pilnej interwencji, a następnie, w ramach dostępnych środków finansowych, dokonuje się niezbędnych prac w celu poprawy standardu ich użytkowania oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Zadania wymagające realizacji zostały zhierarchizowane zgodnie z algorytmem porządkującym, w którym bierze się pod uwagę w szczególności:

- wyniki badań stanu nawierzchni (wskaźnik oceny nawierzchni),
- wielkość i strukturę ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem udziału samochodów ciężarowych (wskaźnik ruchu pojazdów ciężarowych, wskaźnik ruchu pojazdów osobowych),
- parametry drogi (wskaźnik nienormatywnej szerokości, wskaźnik rodzaju nawierzchni, wskaźnik szorstkości),
- wskaźniki liczby zabitych i rannych (wskaźnik zabitych, wskaźnik rannych).

⁵ W 2016 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zmieniła metodologię wyznaczania kategorii ruchu oraz procedur pomiarowych, co ma znaczący wpływ na wnioski z 2016 r. w porównaniu do lat ubiegłych.

Przyjęte kryteria mają zapewnić efektywne wykorzystanie środków finansowych i umożliwiają podejmowanie działań, w pierwszej kolejności na odcinkach dróg najbardziej zdegradowanych i stwarzających największe zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników. Na tej podstawie realizowane jest między innymi dostosowywanie kolejnych odcinków dróg do przenoszenia nacisków na oś 11,5 tony oraz zadania wpływające na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

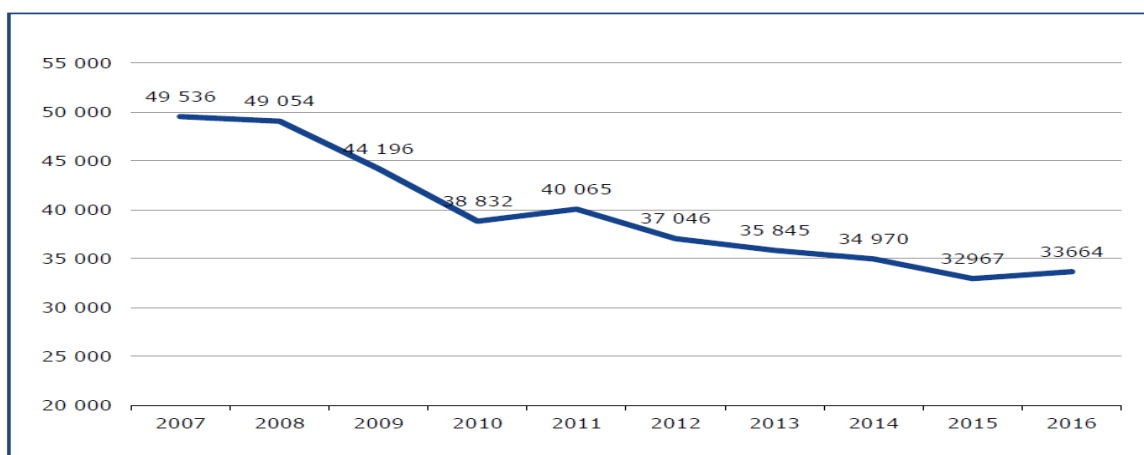
Corocznie plany aktualizowane są pod kątem stanu technicznego i wypadkowości, jak również zabiegów wykonanych na sieci w latach poprzednich. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt rozbudowy dróg, a co za tym idzie znacznego obniżenia ruchu średniodobowego na niektórych odcinkach. Liczba realizowanych w danym roku zadań jest ściśle związana ze środkami, jakie można przeznaczyć na prace na istniejącej sieci drogowej. Zadania te w całości finansowane będą ze środków krajowych pochodzących z budżetu państwa⁶ oraz Krajowego Funduszu Drogowego, w ramach którego zabezpieczana będzie kwota na poziomie 300 mln zł rocznie.

⁶ Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. poz. 2251, z późn. zm.) wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej na podstawie planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

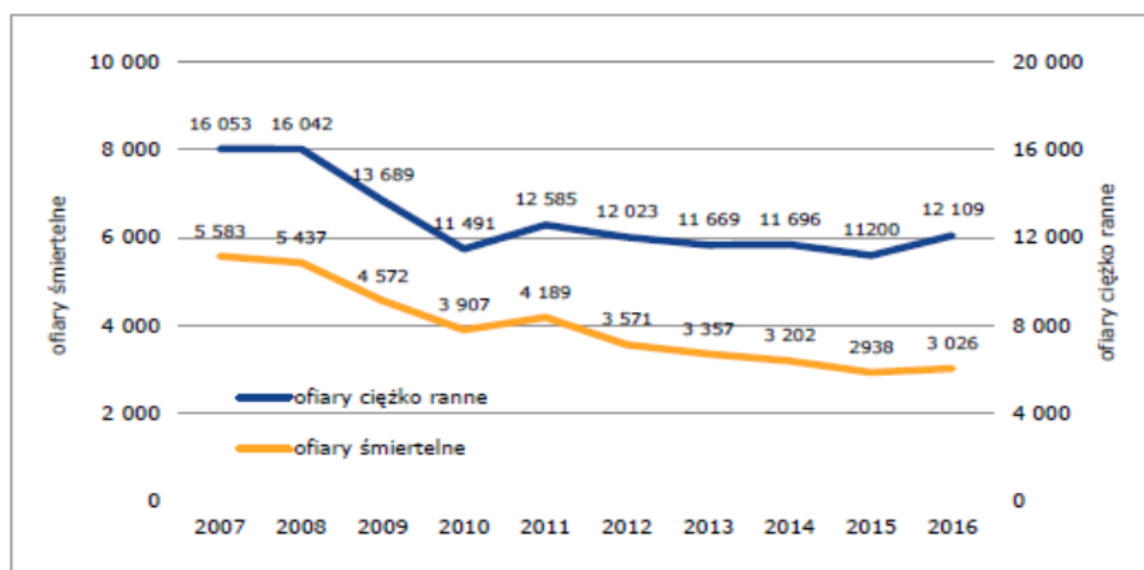
2.6 Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

Ostatnie lata przyniosły znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Od 2004 r. (z wyjątkiem 2006 r., gdy nastąpiło okresowe pogorszenie sytuacji) liczba osób zabitych i ciężko rannych w wypadkach drogowych systematycznie spada średnio o odpowiednio – 9% i 6% rocznie. W okresie od 2006 r. liczba zabitych zmniejszyła się o 44%, a osób ciężko rannych w wypadkach o 23%. W tym samym okresie liczba wypadków na polskich drogach zmniejszyła się o 29%.

Pomimo tych pozytywnych trendów Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W latach 2013-2015 r. sytuacja nie uległa znaczącej poprawie. Wyniki za 2016 r. nie wykazują poprawy sytuacji. Tymczasem w 2004 r., wstępując do Unii Europejskiej, Polska zobowiązała się do realizacji polityki unijnej również w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Najnowszy dokument zatytułowany *W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020* wskazuje wspólny cel tej polityki do roku 2020: zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.



Wykres 5. Wypadki na drogach publicznych w latach 2007-2016



Wykres 6. Zabici i ciężko ranni na drogach publicznych w latach 2007-2016

2.7 Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

2.7.1 Dokumenty krajowe

Zgodnie z przepisami **ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju**⁷ założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Nowa wizja rozwoju kraju została ujęta w przyjętym 16 lutego 2016 r. przez Radę Ministrów *Planie na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*. W dniu 14 lutego 2017 r. Rada Ministrów ostatecznie przyjęła finalną wersję dokumentu określającego ramy dla rozwoju kraju do 2030 r., tj. *Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*.

Głównym celem *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym i terytorialnym. Będzie to możliwe dzięki realizacji trzech celów szczegółowych:

- Cel szczegółowy I – Trwały wzrost gospodarczy oparty na dotychczasowych i nowych przewagach,
- Cel szczegółowy II – Rozwój społecznie i terytorialnie równoważony,
- Cel szczegółowy III – Skuteczne państwo i instytucje gospodarcze służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.

Wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów *Strategii* wskazano zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, przy czym rozwój infrastruktury transportu traktuje się jako czynnik determinujący zarówno jakość życia obywateli, jak i konkurencyjność gospodarki.

Wśród kierunków interwencji wskazuje się:

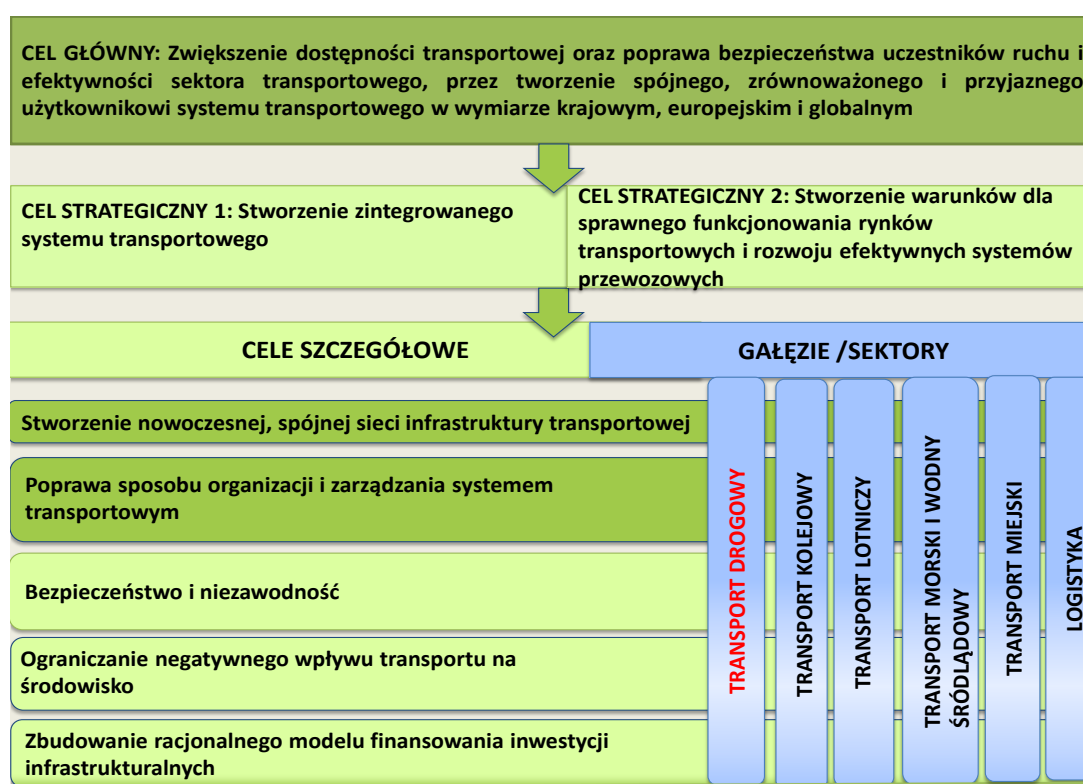
- budowę zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, oraz
- tworzenie warunków dla budowy podstaw nowoczesnej gospodarki w Polsce Wschodniej poprzez między innymi poprawę dostępności transportowej i spójności komunikacyjnej poszczególnych regionów Polski Wschodniej i całego makroregionu.

Natomiast na liście projektów strategicznych przewidzianych do przygotowania i realizacji do roku 2020 znajduje się *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* zapewniający budowę najważniejszych dróg ekspresowych i autostrad oraz obwodnic. W związku z *Programem Strategia* przewiduje, że po roku 2023 nastąpi kontynuacja działań inwestycyjnych pozwalająca na dokończenie budowy sieci dróg ekspresowych i autostrad szczególnie sieć TEN-T w relacjach południe-północ, wschód-zachód, w tym rozwój międzynarodowego szlaku transportowego *Via Carpatia* (do roku 2030) oraz powiązanie wszystkich miast wojewódzkich siecią dróg ekspresowych i autostrad.

⁷ Dz. U. z 2016 r. poz. 383, z późn. zm.

Wśród działań objętych *Strategią* przewidziano prowadzenie analiz dotyczących Centralnego Portu Komunikacyjnego i ewentualne podjęcie decyzji o jego budowie. Niezbędne będzie również powiązanie poszczególnych portów lotniczych z siecią dróg szybkiego ruchu, w tym w szczególności Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa – Modlin.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁸ przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą Nr 6 z dnia 22 stycznia 2013 r. jest średniookresowym dokumentem planistycznym, wskazującym cele oraz kierunki rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności* oraz *Strategii Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo*. Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa, w tym drogowa, wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Powyższe cele w sposób syntetyczny przedstawia zamieszczony poniżej schemat:



Rysunek 4. Struktura i hierarchia celów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*

Strategia wskazuje na konieczność podejmowania działań, które w pierwszej kolejności będą skutkowały usunięciem zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz umożliwią połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju, a także zapewnią włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T).

Program realizuje cel główny SRT w zakresie transportu drogowego przede wszystkim poprzez następujące działania:

⁸ M.P. z 2013 r. poz. 75.

- rozbudowę systemu autostrad i dróg ekspresowych z uwzględnieniem rozwiązań najmniej szkodliwych dla środowiska;
- budowę obwodnic drogowych w miejscowościach szczególnie obciążonych ruchem w celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast;
- poprawę bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury drogowej;
- wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w której zawarte są rekomendacje polityk publicznych, będzie stanowić też podstawę dla aktualizacji obowiązujących dokumentów strategicznych w tym *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)*.

Wstępnie planowanymi kierunkami aktualizacji obowiązującej SRT będą m.in.:

- zapewnienie odpowiedniego nasycenia systemu transportowego usługami cyfrowymi;
- promowanie działań na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportu;
- optymalizacja procesu inwestycyjnego infrastruktury transportowej;
- uzupełnienie luk w systemie transportowym kraju, ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Polski Wschodniej.

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) określa cele operacyjne i główne kierunki interwencji w obszarze transportu, w tym transportu drogowego, do których realizacji wykorzystane zostaną środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności oraz pochodzące z instrumentu „Łącząc Europę”. Dokument ten przedstawia także podstawowe informacje o planowanych inwestycjach. Wyznaczone w nim zostały kryteria wyboru projektów oraz opisane środki zapewniające zdolność instytucjonalną do przygotowania i realizacji przedsięwzięć finansowanych ze środków UE.

W odniesieniu do transportu drogowego *Dokument Implementacyjny* określa następujące cele operacyjne, które mają być osiągnięte do 2023 r.: zmodernizowanie ok. 88% bazowej oraz ok. 33% kompleksowej sieci TEN-T, skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut), poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa przepustowości głównych arterii drogowych, uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, dostosowanie sieci dróg krajowych do nacisku na poziomie 115 kN/oś, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego, dokończenie modernizacji podstawowych ciągów transportowych, na których prace rozpoczęto w bieżącej perspektywie. Powyższe, wskazane w *Dokumencie Implementacyjnym* cele operacyjne, stanowią punkt odniesienia dla *Programu*. Jednym z fundamentalnych założeń przyjętych przy pracach nad *Programem* była spójność obu dokumentów, przy uwzględnieniu faktu, iż dotyczy on wyłącznie szlaków stanowiących własność Skarbu Państwa, tj. dróg krajowych.

Cele operacyjne *Dokumentu Implementacyjnego* są uwzględnione we właściwym celu głównym oraz celach szczegółowych i przypisanych im wskaźnikach *Programu*.

Istotnymi aspektami ww. celów jest stworzenie spójnego systemu, zgodnego z wymogami określonymi dla sieci TEN-T, umożliwiającego nieskrępowany przepływ osób i towarów. Jednym

z założeń *Programu* jest realizacja w jak największym stopniu sieci bazowej TEN-T oraz kontynuowanie rozbudowy sieci kompleksowej. Umożliwi to większą płynność podróży pomiędzy regionami, wzmocni efektywność transportu drogowego oraz ułatwi dostęp do rynków i usług.

Istotna jest również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, która zostanie zapewniona poprzez wybudowanie bezkolizyjnej i bezpiecznej infrastruktury zapewniającej rozdzielanie ruchu lokalnego od ponadregionalnego.

Dokument Implementacyjny zakłada, że dzięki wykorzystaniu funduszy UE do 2023 r. stworzona zostanie sieć arterii o dużej przepustowości. Niemal wszystkie budowane lub modernizowane trasy będą znajdowały się w transeuropejskiej sieci transportowej, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Ponadto, nacisk zostanie położony na połączenie ośrodków Polski Wschodniej z centrum kraju i siecią dróg międzynarodowych. Interwencja będzie skierowana również na realizację inwestycji związanych z połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T i odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego. Środki unijne zostaną w większości skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych i wybranych odcinków autostrad.

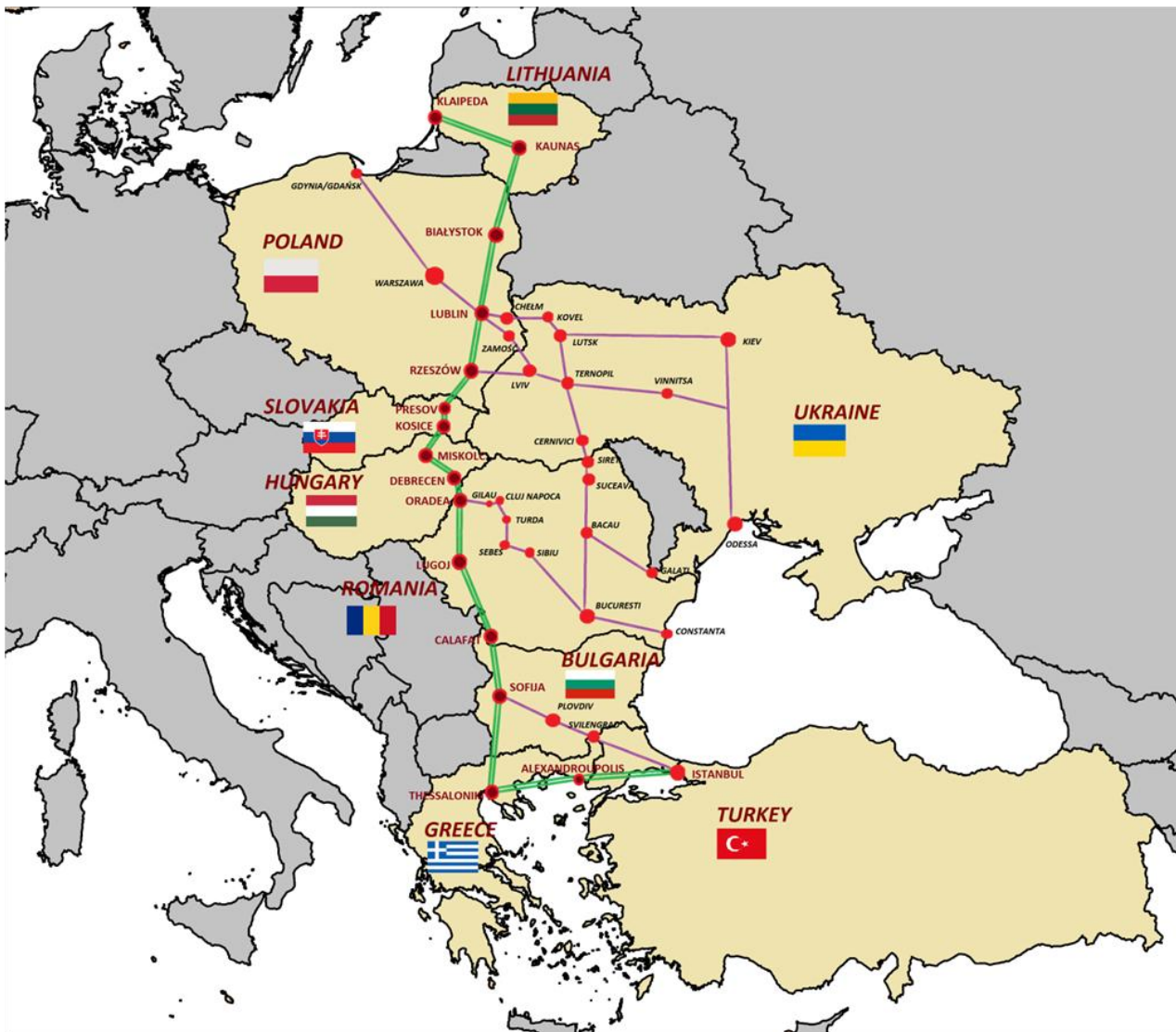
2.7.2 Dokumenty międzynarodowe

Polska wraz z innymi krajami Europy środkowo-wschodniej zaangażowana jest w rozwijanie międzynarodowego szlaku drogowego *Via Carpatia*, który w ramach negocjacji z Komisją Europejską nad nowymi wytycznymi UE dla sieci TEN-T w 2013 r. został uwzględniony jako element tej sieci. Na terenie Polski, w skład szlaku drogowego *Via Carpatia* wchodzi odcinki dróg: S61, S16, S19 pomiędzy m. Budzisko, Suwałki, Ełk, Białystok, Lublin, Rzeszów, Barwinek.

W 2006 roku z inicjatywy Polski odbyła się międzynarodowa konferencja w Łańcucie, z udziałem ministrów ds. transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier, na której formalnie utworzono międzynarodowy szlak drogowy łączący ww. kraje. W 2010 roku odbyła się kolejna konferencja, na której podpisano Deklarację *Via Carpatia* łączącą: Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję. Głównym celem tej inicjatywy było uzyskanie poparcia w UE dla włączenia szlaku *Via Carpatia* do priorytetowej dla UE sieci bazowej TEN-T.

Szlak drogowy *Via Carpatia* w Polsce w większości został włączony do sieci kompleksowej TEN-T podczas ostatniej rewizji wytycznych UE ws. sieci TEN-T. Jedynie odcinek Lublin – Rzeszów, ze względu na wysoki poziom ruchu, został zakwalifikowany do drogowej sieci bazowej TEN-T. Wyjątkiem jest odcinek na północ od Białegostoku, który nie został włączony przez Komisję Europejską do sieci TEN-T z uwagi na uwarunkowania środowiskowe.

W marcu 2016 r. podpisano deklarację o dalszej współpracy w rozwoju korytarza oraz aktualizacji jego przebiegu.



Rysunek 5. Przebieg *Via Carpatia*

Inicjatywa korytarza *Via Carpatia*, którego głównym elementem jest droga ekspresowa S19 od granicy ze Słowacją w Barwinku aż do Białegostoku (Knyszyn), będzie stanowiła priorytet w następnych latach, w szczególności w zakresie przyspieszenia prac przygotowawczych, tak by była możliwa jak najszybsza realizacja tego ciągu łączącego kraje Bałtyckie z krajami wschodniej flaki UE oraz jej wschodnich sąsiadów. Z tego względu będą analizowane różne rozwiązania komunikacyjne na północ od Białegostoku, dotyczące dróg ekspresowych S16 oraz S19, w tym włączając w to możliwą przebudowę obecnej drogi krajowej nr 8 w kierunku Augustowa (głównie na odcinku Korycin –Augustów, stanowiącego jedno z połączeń korytarza *Via Carpatia* i *Via Baltica*).

2.7.3 Dokumenty UE

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”⁹ w priorytecie *Zrównoważony rozwój – 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 transportu¹⁰ 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 oraz zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 r.

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/UE¹¹ określa przebieg, w tym również na terytorium Polski, drogowej sieci bazowej i kompleksowej tworzących transeuropejską sieć transportową. Ma ona za zadanie wzmocnić spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczynić się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, a także zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona, dokument wymienia: zapewnienie dostępności i łączności regionów, zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, zapewnienie ciągłości tras, spełnienie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnienie bezpiecznych połączeń. *Rozporządzenie* podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

⁹ KOM(2010) 2020.

¹⁰ KOM(2011) 144.

¹¹ Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.

2.8 Cele Programu

Cel główny:

Celem, do którego dążyć będzie resort właściwy w sprawach infrastruktury drogowej poprzez realizację Programu jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie państwa oraz rozwój jego regionów. Poprawa gęstości i 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. Budowa obwodnic poprawi funkcjonowanie miast najbardziej dotkniętych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego. Zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna pomiędzy krajami UE-15 a Polską.

Obecny Program, przyjmując okres realizacji zgodny z perspektywą finansową UE stanowi punkt wyjścia dla dalszych działań inwestycyjno-modernizacyjnych, które prowadzone będą w przyszłości i zmierzały będą do stworzenia systemu połączeń drogowych odpowiadających rosnącym potrzebom dynamicznie rozwijającego się kraju.

Wskaźniki¹²:

- Zwiększenie gęstości dróg ekspresowych z 3,9 km/1000 km² do 12 km/1000 km²,
- Zwiększenie gęstości autostrad i dróg ekspresowych z 8,7 km/1000 km² do 17,5 km/1000 km².

Realizacja Programu powinna maksymalnie przybliżyć osiągnięcie stanu docelowego dla sieci dróg krajowych, w tym szczególnie dróg ekspresowych i autostrad.

Cele szczegółowe:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów).
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów.
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).
4. Rozwój połączeń międzynarodowych w relacjach północ-południe jako uzupełnienie połączeń wschód-zachód.

¹² Za rok bazowy dla obu wskaźników przyjęto rok 2014, natomiast rokiem pomiaru wskaźnika będzie rok zakończenia budowy wszystkich zadań realizowanych w ramach Programu.

Ad 1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych

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*¹³. Priorytetem będzie budowa odcinków uzupełniających istniejące główne korytarze transportowe tak, aby zapewniona została płynność jazdy na długich dystansach. 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.

Wskaźniki¹⁴:

- Łączna długość nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych – 2 750 km,
- Łączna liczba nowych obwodnic – 43.

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 przedsięwzięć – nowe połączenia drogowe umożliwią dostęp 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 korków i 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 zdyktuje rozwój gospodarczy oraz będzie wzmocniać proces terytorialnego równoważenia rozwoju oraz sprzyjać spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Lepsza dostępność komunikacyjna jest czynnikiem wspomagającym wzrost konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałającym

¹³Dz. U. poz. 1334, z późn. zm.

¹⁴Wartości odnoszą się do zadań ujętych w załączniku nr 1 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*. Są to wartości orientacyjne, zależne od ostatecznego kształtu listy zadań inwestycyjnych skierowanych do realizacji w ramach *Programu*.

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:

- Skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi, co najmniej o 15% (rok bazowy 2013).

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 prowadzone 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 budowę obwodnic na już istniejących drogach oraz wytyczanie przebiegu nowych odcinków poza obszarami zamieszkania.

Wskaźniki¹⁵:

- Ograniczenie liczby zabitych co najmniej o 40%,
- Ograniczenie liczby ciężko rannych co najmniej o 41%.

Ad 4. Dokończenie ciągów autostrad i dróg ekspresowych w układzie północ-południe

Ważnym elementem polityki transportowej jest dokończenie głównych ciągów autostrad i dróg ekspresowych. Obecnie bardziej zaawansowane są ciągi w układzie wschód-zachód. Natomiast istotnym jest stworzenie sieci autostrad i dróg ekspresowych, która będzie łączyć kraje Europy Środkowej i Wschodniej, tj. kraje bałtyckie (Litwa, Łotwa, Estonia), Czechy, Słowacja oraz kraje położone na południu Europy. Jest to również istotne dla rozwoju gospodarki morskiej i portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Należy również zwrócić uwagę na politykę dotyczącą sieci TEN-T, gdzie zdefiniowano priorytetowe korytarze sieci bazowej Morze Bałtyckie – Adriatyk oraz Morze Bałtyckie – Morze Północne, gdzie brakujące są właśnie korytarze w układzie północ-południe. Ważne jest jak najszybsze zbudowanie ciągu drogi S19 stanowiącej

¹⁵ Wskaźniki zaczerpnięto z *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*. W *NPBRD 2013-2020*, dotyczą one okresu od 2010 r. i wynoszą odpowiednio – co najmniej 50% dla liczby zabitych i co najmniej 40% dla liczby ciężko rannych. Natomiast, z uwagi na okres obowiązywania, dla wskaźników ujętych w *Programie* przyjęto za rok bazowy 2013 r. (dane opublikowane w raporcie *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2013*). Podejście takie umożliwia monitorowanie zmian będących efektem realizacji *Programu* oraz wyeliminowanie okoliczności niemających związku z przygotowywanym *Programem*, a mających wpływ na osiągnięcie wartości przyjętych w *NPBRD 2013-2020*.

kluczowy element korytarza *Via Carpatia*. Jako priorytetowe uważa się również korytarze S3, A1, S7.

Wskaźniki

- Dokończenie głównych ciągów północ-południe zgodnie z rozporządzeniem w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych¹⁶ – w sztukach 3/3 (S3, A1, S7),
- Kontynuacja budowy ciągu S19 w ramach *Via Carpatia* (w % długości) – 100%.

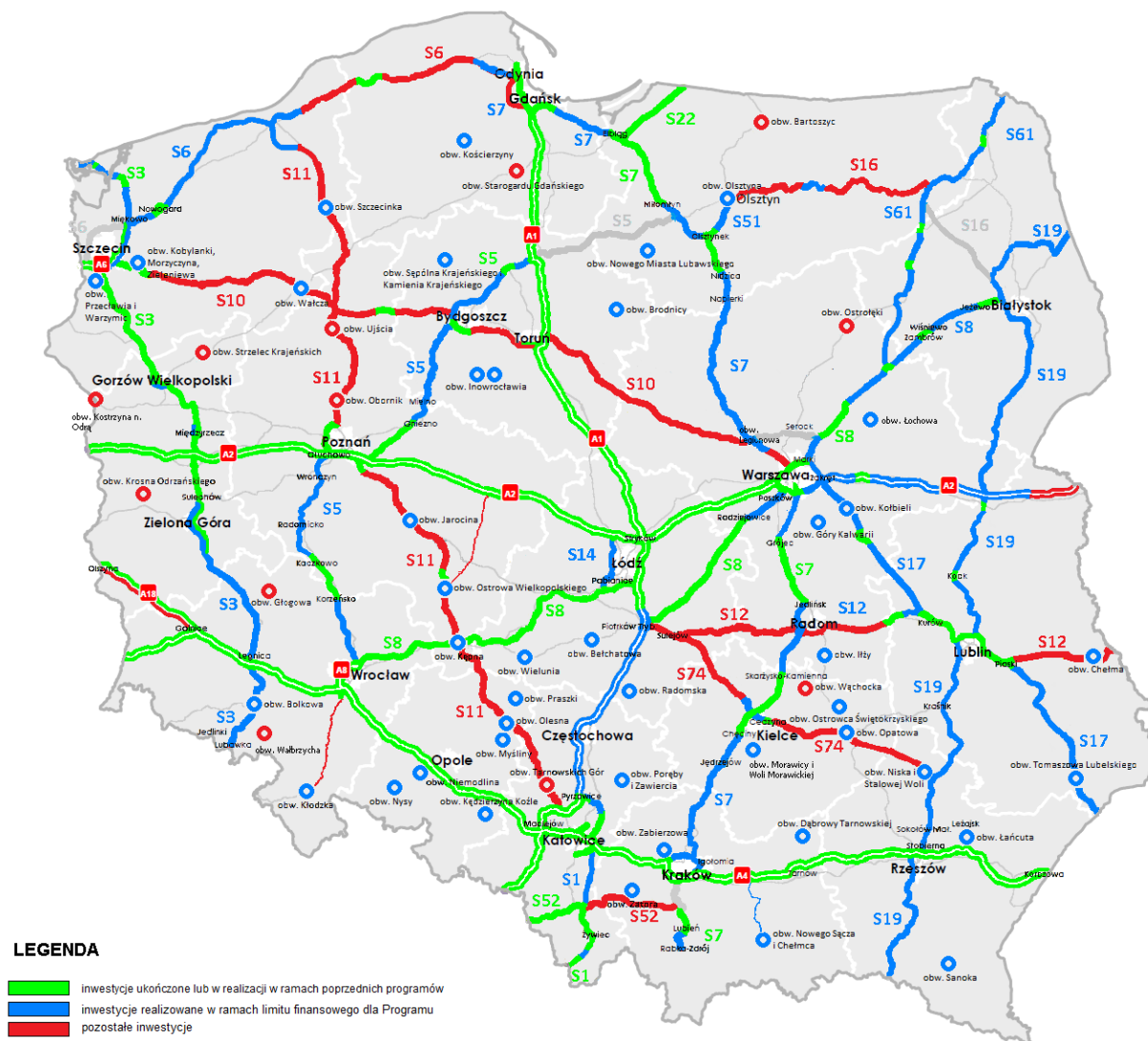
¹⁶ Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2004 r. poz. 1334, z późn. zm.).

2.9 Priorytety inwestycyjne

W ramach określonych celów przewiduje się realizację następujących priorytetów:

- budowa autostrad i dróg ekspresowych,
- budowa obwodnic,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego.

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



Rysunek 6. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) - mapa

2.9.1 Autostrady i drogi ekspresowe

W pełni rozwinięta i nowoczesna infrastruktura jest jednym z czynników sprzyjających lepszej dynamice rozwoju społeczno-gospodarczego oraz terytorialnego kraju. Cechą charakterystyczną polskiej sieci dróg ekspresowych i autostrad jest jej fragmentaryczność. Pomimo wysokich

nakładów finansowych na inwestycje poczynionych w tym zakresie w ciągu ostatniej dekady, rozbudowa najważniejszych korytarzy transportowych w kraju wymaga kolejnych interwencji. Konieczna jest budowa głównego rusztu komunikacyjnego opartego na równoważnych powiązaniach północ-południe, jak też wschód-zachód. Konieczna jest również intensyfikacja przygotowań i realizacji korytarza międzynarodowego *Via Carpatia* oraz inwestycji stanowiących powiązanie korytarza *Via Carpatia* z sieciami transportowymi państw sąsiednich oraz tworzących nowoczesne połączenia pomiędzy najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi Polski Wschodniej.

Realizacja ciągu drogi ekspresowej S19, stanowiącego główny element korytarza *Via Carpatia* przyczyni się do realizacji celów określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w zakresie rozwoju gospodarczego regionów Polski Wschodniej, szczególnie w zakresie połączenia najważniejszych ośrodków gospodarczych i stolic województw, tj. Białegostoku, Lublina i Rzeszowa. Ponadto, budowa tego ciągu przyczyni się do poprawy sytuacji powiązań komunikacyjnych z Białorusią na północy (przejście w Kuźnicy Białostockiej) oraz Słowacją (przejście w Barwinku). Analizowane będą też inne połączenia transportowe wspierające realizację korytarza *Via Carpatia* oraz S19, w tym również inwestycje o innym charakterze takim jak budowa obwodnic, np. Sokółki oraz przebudowa drogi krajowej nr 8 Korycin-Augustów).



Z tego względu wśród priorytetów inwestycyjnych, znalazła się rozbudowa dróg krajowych o najwyższych klasach technicznych S i A. Przy zapewnieniu odpowiednich środków finansowych, dzięki *Programowi* możliwe będzie domknięcie najważniejszych szlaków drogowych w kraju.

Istotne jest by w pierwszej kolejności oddane zostały odcinki stanowiące wąskie gardła na sieci dróg krajowych, uzupełniające już oddane inwestycje i tworzące efekt sieciowy.

2.9.2 Obwodnice

Zadania polegające na budowie obwodnic mają na celu rozwiązanie kwestii płynności ruchu poprzez likwidację wąskich gardeł na sieci dróg krajowych. Szczególnie w okolicach miejscowości ruch międzynarodowy i tranzytowy spotyka się z ruchem regionalnym i lokalnym, zmierzającym do większych ośrodków administracyjnych.

Ze względu na ustalony limit finansowy oraz priorytety w zakresie rozwoju sieci dróg ekspresowych i autostrad, do realizacji skierowano te obwodnice, które przyniosą największy skumulowany efekt dla sieci, w tym uwzględniając: powiązanie z siecią dróg ekspresowych

i autostrad, a także natężenie ruchu (w przypadku wątpliwości brane jest również pod uwagę przygotowanie inwestycji do realizacji).

Ponadto, prowadzone będą prace w zakresie przygotowania kolejnych odcinków obwodnic, które nie zostały ujęte w Programie, celem możliwego przygotowania ich do realizacji w następnej perspektywie programowej UE, tj. po 2020 r.

2.9.3 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

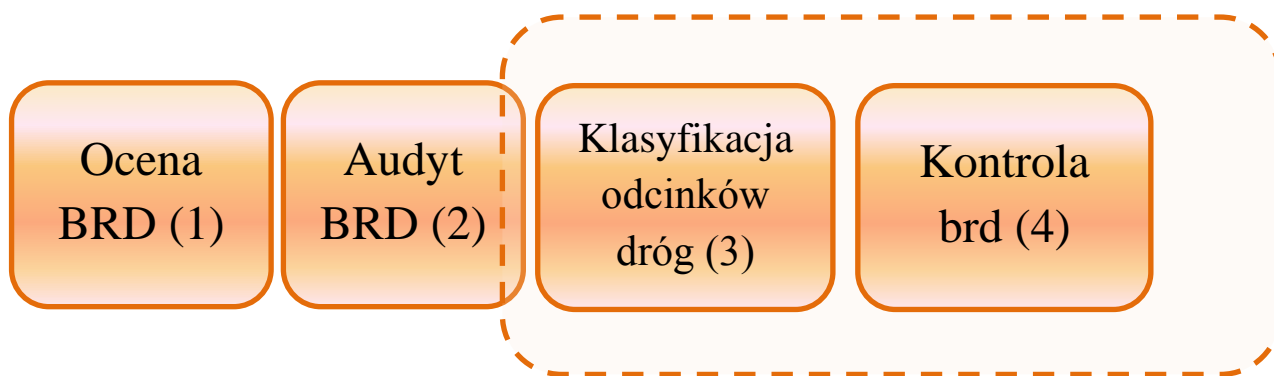
System zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej opiera się na wytycznych *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej*¹⁷, która w 2012 r. została zaimplementowana do prawa krajowego poprzez nowelizację *ustawy o drogach publicznych*¹⁸.

System zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej określony w ww. dyrektywie obejmuje cztery elementy:

- **ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (1)** – strategiczna analiza porównawcza wpływu poszczególnych wariantów nowej drogi lub istotnej modyfikacji istniejącej sieci na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd). Przeprowadzana jest na wstępnym etapie planowania.
- **audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego (2)** – niezależna, szczegółowa, systematyczna i techniczna kontrola cech konstrukcyjnych projektu. Stanowi on integralną część przedsięwzięcia inwestycyjnego i wykonywany jest na etapie projektu wstępnego, projektu szczegółowego, przed oddaniem drogi do użytku i w początkowej fazie użytkowania.
- **klasyfikacja odcinków (3)** – analiza i klasyfikacja odcinków sieci drogowej, które użytkowane są co najmniej 3 lata. Klasyfikacja identyfikuje najbardziej zagrożone pod względem brd odcinki dróg krajowych, które następnie poddawane są szczegółowej analizie i kontroli w terenie. Takie działania ma na celu wskazanie możliwie najlepszych rozwiązań podnoszących poziom brd na odcinku drogi.
- **kontrola (inspekcja) brd (4)** – okresowa weryfikacja cech i stanu drogi, identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń dla brd. Inspekcja drogi ma na celu identyfikację zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci dróg, co umożliwi wdrożenie efektywnych środków poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz podniesienie standardów sieci drogowej. Jest wykonywana w szczególności na odcinkach dróg wskazanych w klasyfikacji odcinków o największym ryzyku.

¹⁷ Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59.

¹⁸ Dyrektywa 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz. Urz. UE L 319 z 29.11.2008, str. 59) została wdrożona do polskiego porządku prawnego przepisami *ustawy z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 472)*.



Realizacja powyższych elementów, już na etapie planowania nowej drogi, a następnie na etapie jej projektowania, budowy i eksploatacji umożliwia eliminację z infrastruktury drogowej tak realnych jak i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji pozwala na osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zidentyfikowane w procesie problemy, a w konsekwencji przedstawiane rozwiązania są gromadzone, w zależności od charakteru wymaganych działań, w planach działań niezbędnych do wykonania na istniejącej sieci drogowej.

Jak zostało już wskazane liczba realizowanych w danym roku zadań, mających na celu minimalizację zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego jest ściśle uzależniona od ilości przeznaczonych na nie środków finansowych. Zadania ujęte w ww. dokumentach finansowane będą ze środków budżetu państwa oraz Krajowego Funduszu Drogowego w ramach limitów określonych w *Programie*. Obydwa te źródła należy traktować jako uzupełniające pozwalające na elastyczne zarządzanie bieżącymi potrzebami z tego zakresu.

Na tej podstawie realizowany jest między innymi *Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych*. Dobór zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonywany będzie przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z aktualizowaną listą potrzeb w tym zakresie, pilnością interwencji oraz przy uwzględnieniu możliwości finansowych.

Realizacja zadań w wymiarze wieloletnim w połączeniu z kompleksowymi działaniami poprawiającymi stan istniejącej sieci dróg krajowych pozwoli na zmniejszenie liczby odcinków niebezpiecznych.

2.10 Priorytety na istniejącej sieci drogowej

W ramach *Programu* planowana jest realizacja zadań na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA, polegających na:

1. *zapewnieniu właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych.*

Zadania te mają na celu utrzymanie sieci dróg krajowych we właściwym standardzie technicznym, zgodnie z rozdziałem 2.5 *Programu*. Oprócz zadań wskazanych powyżej opracowany zostanie specjalny *Plan dostosowania sieci dróg krajowych do przenoszenia nacisków 11,5 t/oś.*

Nadal ponad 6 tys. km dróg krajowych wymaga zabiegów interwencyjnych, remontu, przebudowy albo rozbudowy. Pokazuje to jak ogromne są potrzeby dotyczące utrzymania sieci dróg krajowych.

Potrzeba zwiększenia środków na utrzymanie we właściwym standardzie dróg krajowych wynika z systematycznego przyrostu dróg krajowych najwyższych klas technicznych, czyli dróg o klasie autostrady i drogi ekspresowej. Nowo oddawane drogi cechują się w szczególności znacznie szerszym pasem drogowym oraz większą ilością skomplikowanych obiektów inżynierskich, przez co wymagają znacznie wyższych środków. Koszty utrzymania dróg klasy A i S, są około 2,5 krotnie wyższe niż dróg o niższych klasach technicznych.

Innym bardzo ważnym powodem zapewnienia właściwego poziomu finansowania działań na istniejącej sieci dróg krajowych jest skarga Komisji Europejskiej do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w związku z niedostosowaniem polskiej sieci drogowej do nośności 11,5 t/oś. Dostosowanie sieci drogowej do właściwych parametrów uznane zostało za jeden z priorytetów ministra właściwego do spraw transportu. Po przeanalizowaniu sieci dróg krajowych podjęte zostaną adekwatne działania w celu sukcesywnego podnoszenia standardu technicznego i rozszerzania sieci dróg krajowych, na której dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku do 11,5 t/oś.

Realizacja zidentyfikowanych zadań pozwoli na stworzenie nowoczesnej sieci dróg krajowych we właściwym standardzie technicznym, który nie będzie wymagał przeznaczania znaczących środków na odtworzenie stanu technicznego, wynikającego z niewystarczających środków w budżecie państwa.

2. *przebudowie kluczowych z punktu widzenia społecznego odcinków dróg krajowych.*

Realizacja tych odcinków trwale przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionów, gdzie nie jest planowana realizacja dróg ekspresowych i autostrad. Znacząco skróci czas dojazdu, poprawi komfort oraz bezpieczeństwo użytkowników tych dróg.

2.11 Realizacja Programu

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury drogowej oraz potrzeby rozwojowe kraju opracowano niniejszą Aktualizację *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 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 podzielone na zadania mieszczące się w limicie określonym dla *Programu* oraz będących poza limitem.

W pierwszej części załącznika nr 1 (do pozycji nr 118) określono zadania, które zostały zakończone, są w trakcie realizacji lub których realizacja rozpocznie się do 2023 r. Są to zadania, które będą realizowane w pierwszej kolejności do limitu wydatków w *Programie* i które powinny zapewnić maksymalne wykorzystanie środków unijnych. Na realizację tych zadań przeznaczony jest limit dostępnych środków w ramach perspektywy 2014-2020, tj. 135 mld złotych. Zadania w tej części załącznika nr 1 ułożone są według klas i numerów dróg. W drugiej części załącznika nr 1 znajdują się zadania, które mogą wejść w fazę realizacji w wyniku uzyskanych oszczędności na przetargach oraz oszczędności powstałych na skutek rozliczenia zadań oddanych do ruchu. Kierowania do realizacji zadań z drugiej części załącznika nr 1 będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu.

Łączna wartość przewidywanych wydatków na zadania inwestycyjne będzie wynosić około 149,5 mld zł. Na wartość tę składają się wydatki w ramach limitu dostępnego dla perspektywy 2014-2020 (135 mld zł) oraz wydatki w ramach limitu dostępnego dla perspektywy 2007-2013 (14,5 mld zł). Zadania realizowane w ramach tego limitu określone są odpowiednio w załącznikach nr 1 oraz 2. Wydatki te ponoszone będą ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Ostateczna wartość wydatków 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 kwotę około 149,5 mld zł, wymaga akceptacji Rady Ministrów.

Decyzję w sprawie wyboru zadań do realizacji w zakresie *Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych* będzie podejmował minister właściwy do spraw transportu. Zadania te będą finansowane ze środków budżetu państwa oraz Krajowego Funduszu Drogowego w ramach limitów określonych w *Programie*.

Ponadto na utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej, przygotowanie zadań do realizacji oraz zarządzanie zaplanowano kwotę około 46,8 mld zł. Kwota ta będzie ponoszona z rocznych limitów budżetu państwa. Powyższy limit uwzględnia planowane

wydatki budżetu państwa, jakie zostały ujęte w Wieloletnich Planach Finansowych Państwa. Powstały poziom wydatków wynika z zapotrzebowania na środki finansowe, jakie wynikają z zobowiązań inwestycyjnych powstałych na skutek przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych ujętych w *Programie*. Oznacza to, że w ramach środków budżetu państwa ponoszone będą wydatki na zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych oraz przygotowanie niezbędnych zadań inwestycyjnych na sieci dróg krajowych, ujętych w Załączniku nr 1.

Nadal realizowane są prace w ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Ostateczna wartość zadań z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* zostanie ustalona po zakończeniu prac na wszystkich inwestycjach i ich rozliczeniu.

Podstawowy okres realizacji *Programu* zaplanowano na 10 lat (do 2023 zgodnie z zasadą n+3 rozliczenia środków UE dla perspektywy UE 2014-2020). Ponadto, przewiduje się dodatkowy okres 2 lat na zakończenie realizacji wszystkich zadań przewidzianych do realizacji *Programu*. Łączny okres obowiązywania *Programu* będzie wynosił 12 lat.

Program określa również wielkość środków przeznaczonych w Krajowym Funduszu Drogowym oraz budżecie państwa na ten cel. Finansowanie *Programu* w latach 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) określono w tabelach finansowych rozdziału 4 – Finansowanie *Programu*. Kwoty w latach 2017-2023 oznaczają przewidywaną wartość środków odpowiednio w budżecie państwa oraz w Krajowym Funduszu Drogowym, kwoty w latach 2014-2016 odpowiadają faktycznym wydatkom z obu źródeł.

Zadania inwestycyjne polegające na budowie dróg ekspresowych i autostrad zostały wskazane na podstawie priorytetów ustalonych w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, potrzeby zachowania spójności sieci drogowej oraz pełnej absorpcji środków unijnych, których beneficjentem jest GDDKiA. Zadania inwestycyjne polegające na budowie obwodnic zostały wskazane z uwagi na ich korzyści dla sieci dróg krajowych oraz w celu pełnego wykorzystania środków UE dostępnych w perspektywie finansowej 2014-2020. Lista zadań w *Programie* wskazuje na priorytety inwestycyjne, jakie zostaną zrealizowane w ramach *Programu*. Wielkość nakładów zostanie ustalona na podstawie poniesionych wydatków, zgodnie z listą inwestycji skierowaną do realizacji, biorąc pod uwagę ustalone limity finansowe *Programu*. Finansowanie realizacji zadań ujętych w *Programie* odbywać się będzie poprzez coroczne zapewnienie niezbędnych środków w planach finansowych Krajowego Funduszu Drogowego oraz kolejnych ustawach budżetowych.

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

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

Oprócz tego, przewiduje się możliwość realizacji odcinków wybranych autostrad i dróg ekspresowych w systemie pozabudżetowym, tj. przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia (dalej zwane jako „dssp”) oraz inne systemy realizowania inwestycji przy wykorzystaniu kapitału

prywatnego. Minister właściwy do spraw transportu, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, wskazuje do realizacji w ww. systemie, zadania. Decyzje w tym zakresie podejmowane będą indywidualnie, po przeprowadzeniu szczegółowych analiz dotyczących celowości powołania dssp czy wykorzystania innych mechanizmów, z uwzględnieniem przede wszystkim aspektów ekonomicznych, finansowych, prawnych oraz technicznych.

Zadania:

- **określone w pierwszej części Załącznika nr 1 będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych¹⁹ Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pełni funkcję zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w tym zakresie. Ponadto GDDKiA jest także głównym beneficjentem Krajowego Funduszu Drogowego. Finansowanie zadań drogowych realizowanych przez GDDKiA zostanie w latach realizacji *Programu* zapewnione przez Krajowy Fundusz Drogowy i budżet państwa.

- **określone w drugiej części Załącznika nr 1 mogą być realizowane:**
 - ✓ **przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**

Na zasadach identycznych opisanych w punkcie powyżej.

- ✓ **przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia**

W związku z ograniczeniami finansowymi oraz zobowiązaniami wobec UE do wybudowania wszystkich dróg w najwyższym standardzie w korytarzach sieci TEN-T, dopuszcza się możliwość dokończenia wybranych odcinków sieci autostrad i dróg ekspresowych przy wykorzystaniu innego niż tradycyjny sposób ich finansowania.

Zgodnie z ustawą z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia²⁰ inwestorem realizującym zadania drogowe może być drogową spółką specjalnego przeznaczenia. Spółka tworzona jest przez ministra właściwego do spraw transportu. Ze środków Krajowego Funduszu Drogowego może być zapewnione finansowanie wkładu własnego na realizację projektu.

Zakłada się, że udział Skarbu Państwa w dssp wynosić będzie 100%. Spółki odpowiedzialne byłyby za przygotowanie, sfinansowanie, realizację i utrzymanie powierzonych im odcinków dróg na podstawie umowy ze Skarbem Państwa. Dssp mają znajdować się poza deficytem finansów publicznych.

¹⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.

²⁰ Dz. U. z 2015 r. poz. 1502, z późn. zm.

✓ **przez inne spółki celowe**

Ponadto, możliwa jest realizacja zadań inwestycyjnych w zakresie budowy i eksploatacji dróg, zgodnie z *ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*²¹ (tzw. umowy koncesyjne) lub *ustawy z dnia 19 grudnia 2008 o partnerstwie publiczno-prywatnym*²² lub *ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi*²³ lub *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. prawo zamówień publicznych*²⁴. Realizacja zadań inwestycyjnych na podstawie ww. ustawy dotyczyła dotychczas odcinków autostrad (A1, A2, A4). Nie wyklucza się możliwości realizacji kolejnych odcinków dróg krajowych w tym systemie. Należy mieć szczególnie na względzie środki, jakie mają być przeznaczone na finansowanie projektów infrastrukturalnych w ramach tzw. Planu Junckera.

Każdorazowo decyzja będzie podejmowana indywidualnie, w zakresie możliwości finansowania projektów, oraz mając na względzie deficyt finansów publicznych. Dlatego też, podjęcie decyzji o skierowaniu do realizacji zadań w tej formule zależne jest od szczegółowych analiz finansowych, technicznych i prawnych.

²¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 1057.

²² Dz. U. z 2015 r. poz. 696, z późn. zm.

²³ Dz. U. z 2016 r. poz. 1920.

²⁴ Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, z późn. zm.

3 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko Programu - ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

Na mocy art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko²⁵, zwanej dalej „ustawą ooś”, została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu. Podstawowym jej elementem było opracowanie i uzgodnienie z właściwymi organami Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023, zwanej dalej „Prognozą”, oraz skonsultowanie jej ze stroną publiczną. Na etapie późniejszych prac nad Programem podjęto decyzję o przedłużeniu okresu jego obowiązywania, z uwagi na konieczność zakończenia realizacji wszystkich zadań skierowanych do realizacji i możliwości ich rozliczenia finansowego. Stąd zmiana nazwy dla Programu, natomiast nie uległ zmianie zakres rzeczowy, jakim została objęta Prognoza.

Celem Prognozy było określenie oddziaływania skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 – obecnie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.) na środowisko.

Zakres Prognozy oddziaływania na środowisko jest zgodny z:

1. art. 51 ust. 2 ustawy ooś;
2. uzgodnieniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dokonany w trybie art. 53 w związku z art. 57 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś;
3. uzgodnieniem Głównego Inspektora Sanitarnego dokonany w trybie art. 53 w związku z art. 58 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.

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

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

²⁵ Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.

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

Na podstawie przeprowadzonych analiz na poziomie strategicznym, nie stwierdzono żadnego korytarza drogowego, który byłby jako całość nieakceptowany pod względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary sieci Natura 2000.

Oceniono, że zastosowanie działań minimalizujących w odpowiednim zakresie, uszczegółowionym po weryfikacji terenowej, zapewni skuteczne ograniczenie oddziaływania do poziomu nieznaczącego.

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

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

Poszczególne zadania ujęte w *Programie* należy realizować w sposób jak najmniej negatywnie wpływający na środowisko – sposób ten musi każdorazowo być wnikliwie przeanalizowany na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Konsultacje społeczne dla *Prognozy*

Na podstawie art. 54 ust. 2 *ustawy o oś* od 3.06.2015 r. do 26.06.2015 r. odbyły się konsultacje społeczne opracowanej przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad *Prognozy* w ramach zapewnienia udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Konsultacje przeprowadzone były w formie:

1. Zbierania uwag i wniosków na formularzu konsultacyjnym, który można było przekazać drogą elektroniczną, drogą korespondencyjną oraz bezpośrednio do Kancelarii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
2. Otwartych spotkań z mieszkańcami, umożliwiających wyrażenie opinii i składanie uwag i wniosków. Spotkania odbyły się w Białymstoku, Bydgoszczy, Radomiu, Rzeszowie Szczecinie oraz we Wrocławiu.

Po zakończeniu konsultacji wszystkie wnioski i uwagi zostały przeanalizowane. Analizując złożone formularze szukano najlepszych możliwych rozwiązań oraz porozumienia w sytuacji istnienia wielu różnych grup społecznych mających sprzeczne oczekiwania względem inwestycji drogowych. Należy jednak zaznaczyć, że *Prognoza* odnosi się do planowanej sieci dróg jako całości, a nie poszczególnych inwestycji, stąd pytania dotyczące kwestii poruszanych w raportach o oddziaływaniu na środowisko nie były szczegółowo wyjaśniane.

4 Finansowanie *Programu*

Zadania ujęte w *Programie* finansowane będą z trzech źródeł:

1. Budżet państwa

Z budżetu państwa finansowane będą: prace przygotowawcze, zarządzanie drogami krajowymi²⁶, utrzymanie bieżące, remonty dróg krajowych, przebudowy i rozbudowy dróg oraz działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także wydatki majątkowe: inwestycje kubaturowe i zakupy dóbr gotowych oraz zadania związane z ochroną środowiska.

Źródłem finansowania tych wydatków są planowane wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych zgodnie z *ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego*²⁷ oraz środki przeznaczone na realizację zadań współfinansowanych ze środków z budżetu UE.

2. Krajowy Fundusz Drogowy

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

Stabilnym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa wpływająca do KFD w odpowiedniej proporcji ustalonej na podstawie art. 37i *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*²⁸.

Opłata paliwowa jest również 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. Każdego roku sieć jest rozszerzana o odcinki dróg ukończone w ramach *Programu*.

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 2004-2006, 2007-2013 oraz 2014-2020. Środki te mogą zostać przekazane do KFD także w formie zaliczkowej.

²⁶ w tym realizacja *Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem*.

²⁷ Dz. U. poz. 2251, z późn. zm.

²⁸ Dz. U. z 2017 r. poz. 1057.

3. Finansowanie z innych źródeł

W przypadku zadań w formule drogowej spółki specjalnego przeznaczenia (dssp) oraz zadań, jakie mają być realizowane w zakresie budowy i eksploatacji dróg, zgodnie z *ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (tzw. umowy koncesyjne) lub *ustawy z dnia 19 grudnia 2008 o partnerstwie publiczno-prywatnym*²⁹ lub *ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi*³⁰ lub *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. prawo zamówień publicznych*³¹ przewiduje się, że podmioty, którym zostanie powierzona realizacja tych zadań (tzw. spółki celowe), będą pozyskiwać środki na potencjalne finansowanie na zasadach rynkowych, a także z innych instrumentów i źródeł dostępnych dla tego typu projektów.

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

²⁹ Dz. U. z 2015 r. poz. 696, z późn. zm.

³⁰ Dz. U. z 2016 r. poz. 1920.

³¹ Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, z późn. zm.

WYDATKI NA DROGI KRAJOWE W LATACH 2014-2023 z perspektywą do 2025 (w tys. zł)											
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 i później	Wydatki w latach 2014-2025
Budżet Państwa	2 828 372,56	2 852 217,30	2 948 507,00	4 314 691,00	5 300 000,00	5 475 000,00	5 565 000,00	5 672 000,00	5 862 500,00	5 949 138,14	46 767 426,00
KFD zadania drogowe załącznik nr 1	608 087,29	5 692 972,22	11 312 022,20	13 941 844,09	16 423 475,07	18 067 065,98	17 026 309,12	16 128 802,90	14 073 807,30	21 901 139,63	135 175 525,80
KFD zadania drogowe załącznik nr 2	5 968 999,54	2 942 977,84	1 470 883,70	746 204,40	568 998,60	944 189,90	936 580,00	894 566,02	0,00	0,00	14 473 400,00
Razem	9 405 459,39	11 488 167,36	15 731 412,90	19 002 739,49	22 292 473,67	24 486 255,88	23 527 889,12	22 695 368,92	19 936 307,30	27 850 277,77	196 416 351,79

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WYDATKÓW NA DROGI KRAJOWE NA LATA 2014-2023 z perspektywą do 2025 (w tys. zł)											
Struktura finansowania	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 i później	Wydatki w latach 2014-2025
Środki krajowe	4 218 392,69	8 500 188,76	9 503 566,80	9 910 741,39	13 159 053,07	15 970 186,28	16 094 349,62	21 368 258,82	19 148 500,00	27 467 733,47	145 340 970,89
Środki europejskie	5 187 066,70	2 987 978,60	6 227 846,10	9 091 998,10	9 133 420,60	8 516 069,60	7 433 539,50	1 327 110,10	787 807,30	382 544,30	51 075 380,90
Razem	9 405 459,39	11 488 167,36	15 731 412,90	19 002 739,49	22 292 473,67	24 486 255,88	23 527 889,12	22 695 368,92	19 936 307,30	27 850 277,77	196 416 351,79

5 Monitorowanie i ewaluacja *Programu*

Monitorowanie realizacji *Programu* będzie prowadzone przez ministra właściwego do spraw transportu i odbywało się będzie w cyklach rocznych w odniesieniu do wskaźników dotyczących celu głównego i celów szczegółowych (z wyjątkiem celu: *Wzmocnienie efektywności transportu drogowego*, dla którego oszacowanie osiągniętej wartości nastąpi na koniec realizacji *Programu*). Jest to zgodne z obowiązującym systemem sprawozdawczym, wymaganym dla potrzeb budżetu zadaniowego oraz kontroli zarządczej.

Proponowany system umożliwi bieżące monitorowanie postępów realizacji *Programu* i aktywne reagowanie na pojawiające się ewentualne problemy związane z jego realizacją.

Co roku minister właściwy do spraw transportu przygotowywać będzie informację na temat stanu realizacji *Programu*. Informacja będzie przedkładana do wiadomości Radzie Ministrów, do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym. Przedmiotowa informacja będzie przedstawiała stan realizacji rzeczowo – finansowej *Programu*.

Spis ilustracji

Rysunki:

Rysunek 1. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych - źródło GDDKiA.....	5
Rysunek 2. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zrealizowana - stan na 31 grudnia 2016 r.	10
Rysunek 3. Sieć bazowa (linie czerwone ciągłe) i kompleksowa (linie czerwone przerywane) TEN-T.....	12
Rysunek 4. Struktura i hierarchia celów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).....	20
Rysunek 5. Przebieg Via Carpatia	23
Rysunek 6. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) - mapa.....	29

Tabele:

Tabela 1. Wydatki w latach 2004-2016 w tys. zł.....	7
Tabela 2. Stan sieci polskich dróg krajowych w latach 2004-2016 (w % ogółu – dane z raportów o stanie dróg krajowych i km – wyliczenie proporcjonalne do długości dróg krajowych w danym roku; długość dróg została podana w rozwinięciu na jedną jezdnię.)	16

Wykresy:

Wykres 1. Drogi publiczne - źródło: GUS.....	4
Wykres 2. Dynamika wzrostu % udziału transportu samochodowego w przewozach pasażerskich (samochody osobowe - lewy rys.) oraz towarowych (transport drogowy - prawy rys.): Polska na tle UE (Źródło: Eurostat).....	6
Wykres 3. Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2016 (km).....	7
Wykres 4. Procentowy rozkład ocen stanu dróg krajowych w latach 2001-2015	15
Wykres 5. Wypadki na drogach publicznych w latach 2007-2016.....	18
Wykres 6. Zabici i ciężko ranni na drogach publicznych w latach 2007-2016.....	18

Załącznik nr 1. Lista zadań inwestycyjnych, które mogą być realizowane w ramach *Programu*

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
1	A1	Budowa autostrady A1 Tuszyn - Pyrzowice, odc. Pyrzowice - koniec obw. Częstochowy	57,7	2015-2019	2 420 383,0	2 420 383,0
2	A1	Budowa autostrady A1 koniec obwodnicy Częstochowy - Tuszyn	80,7	2018-2021	3 695 916,9	6 116 300,0
3	A2	Budowa autostrady A2 Warszawa (w. Lubelska) - Mińsk Mazowiecki	14,8	2017-2020	827 977,4	6 944 277,3
4	A2	Budowa autostrady A2 Warszawa - Siedlce odc. Mińsk Mazowiecki - Siedlce	36	2020-2023	1 667 031,5	8 611 308,8
5	A2	Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. państwa odc. Siedlce - Biała Podlaska (w. Cicibór)	64	2020-2024	2 945 762,5	11 557 071,3
6	S1	Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Pyrzowice - Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. Pyrzowice - w. Lotnisko)	9,7	2017-2020	101 348,2	11 658 419,5
7	S1	Budowa drogi S1 Pyrzowice – Kosztowy, odc. Podwarpie - Dąbrowa Górnicza (przebudowa dk 1)	7,8	2019-2021	230 400,5	11 888 820,0
8	S1	Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała	39,7	2019-2022	3 555 947,8	15 444 767,8
9	S1	Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odcinek Przybędza – Milówka (obejście Węgierskiej Górki)	8,5	2018-2020	1 533 144,6	16 977 912,5
10	S2	Budowa drogi S2 Puławska - Lubelska	18,5	2015-2020	4 531 376,4	21 509 288,9
11	S3	Budowa drogi S3 Troszyn - Świnoujście	34,5	2019-2023	897 174,6	22 406 463,5
12	S3	Budowa drogi S3 Miękowo - koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo - Rzęśnia	26,2	2017-2021	553 744,2	22 960 207,6
13	S3/A6	Rozbudowa drogi S3/A6 odc. w. Kijewo - w. Rzęśnia (bez węzła)	5,3	2017-2020	138 030,7	23 098 238,3
14	S3	Budowa drogi S3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól, odc. Sulechów (w. Kruszyna) - Nowa Sól, II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego, II jezdnia obwodnicy	62	2014-2019	1 326 013,0	24 424 251,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
		Międzyrzecz				
15	S3	Budowa drogi S3 Nowa Sól - Legnica	81,6	2014-2018	2 793 797,5	27 218 048,8
16	S3	Budowa drogi S3 Legnica - Bolków	35,8	2015-2018	844 585,7	28 062 634,5
17	S3	Budowa drogi S3 Legnica (A4) - Lubawka, odc. Bolków - Lubawka (granica państwa)	31,4	2018-2023	3 228 133,3	31 290 767,8
18	S5	Budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno	54,1	2015-2019	1 391 457,4	32 682 225,2
19	S5	Budowa drogi S5 Żnin - Gniezno, odc. Mielno - Gniezno	18,3	2014-2017	588 866,3	33 271 091,4
20	S5	Budowa drogi S5 Poznań – Wrocław, odc. Poznań (A2, w. Głuchowo) - Wronczyn	15,9	2015-2017	654 514,4	33 925 605,9
21	S5	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Wronczyn - Radomicko	34,6	2016-2019	834 529,1	34 760 135,0
22	S5	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Radomicko - Kaczkowo	28,7	2016-2018	845 283,9	35 605 418,8
23	S5	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Korzeńsko - Wrocław (A8)	48	2014-2017	1 740 185,2	37 345 604,0
24	S5	Budowa drogi S5 Nowe Marzy - Bydgoszcz	73,9	2015-2019	2 049 985,9	39 395 589,9
25	S6	Budowa drogi S6 Szczecin - Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11)	141,1	2015-2019	3 451 904,4	42 847 494,2
26	S6	Budowa drogi S6 dk 6 - początek Obwodnicy Trójmiasta	41,9	2017-2021	2 028 137,4	44 875 631,6
27	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk - Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) - Elbląg (w. Kazimierzowo)	39,6	2015-2018	3 565 993,6	48 441 625,2
28	S7	Budowa drogi S7 Olsztynek - Płońsk, odc. Nidzica - Napierki	22,1	2015-2017	598 230,7	49 039 855,9
29	S7	Budowa drogi S7 Olsztynek - Płońsk, odc. Napierki - Płońsk (S10)	71,2	2017-2021	2 638 243,6	51 678 099,5

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
30	S7/S5	Budowa drogi S7 Elbląg - Olsztynek, odc. Miłomłyn (S7) - Olsztynek (S51)	52,2	2014-2021	2 543 913,9	54 222 013,4
31	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk - Warszawa, odc. Płońsk - Czosnów	34,6	2019-2023	1 724 218,7	55 946 232,1
32	S7	Przebudowa drogi S7 Warszawa - obwodnica Grójca	29,3	2017-2021	1 455 043,7	57 401 275,8
33	S7	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. obwodnica Radomia	24,7	2015-2018	871 447,1	58 272 723,0
34	S7	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. Radom - gr. woj. mazowieckiego	22	2014-2017	830 985,2	59 103 708,2
35	S7	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. gr. woj. mazowieckiego/ świętokrzyskiego - Skarżysko Kamienna	7,6	2017-2020	305 454,2	59 409 162,4
36	S7	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. w. Chęciny - Jędrzejów (pocz. obwodnicy)	21,6	2015-2017	780 206,5	60 189 368,9
37	S7	Budowa drogi S7 Jędrzejów - gr woj. świętokrzyskiego, odc. Jędrzejów (DK 78, w. Piaski) - gr. woj. świętokrzyskiego	19,9	2014-2017	511 753,4	60 701 122,3
38	S7	Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego - Kraków	55,4	2017-2021	2 629 894,1	63 331 016,4
39	S7	Budowa drogi S7 Biezanów - Christo Botewa - Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) - Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy)	4,5	2014-2017	597 572,8	63 928 589,2
40	S7	Budowa drogi S7 Lubień - Rabka	16,7	2016-2020	2 350 264,9	66 278 854,1
41	S8	Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski - Warszawa, odc. Radziejowice (DK 50) - Warszawa (w. Paszków)	21,5	2015-2019	1 099 306,5	67 378 160,6
42	S8	Rozbudowa drogi S8 Wyszaków - Białystok odc. koniec obw. Wyszkowa - gr. woj. podlaskiego	38,5	2016-2018	1 256 708,7	68 634 869,2
43	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków - Białystok, odc. gr. woj. mazowieckiego - Zambrów	14,9	2015-2017	537 603,6	69 172 472,9
44	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszaków - Białystok, odc. Wiśniewo - Mężenin	15,4	2014-2017	491 524,5	69 663 997,4

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
45	S8	Przebudowa drogi S8 Wyszków - Białystok, odc. Mężenin - Jezewo	14,3	2014-2017	492 209,4	70 156 206,8
46	S11	Budowa drogi S11 Koszalin – Szczecinek, odc. w. Koszalin Zachód (bez węzła) - w. Bobolice	47,7	2020-2023	1 206 707,1	71 362 913,9
47	S14	Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi S14	26,6	2018-2021	1 581 921,2	72 944 835,1
48	S16	Budowa drogi S16 Olsztyn - Elk odc. Borki Wielkie - Mrągowo	15,6	2019-2022	619 877,4	73 564 712,4
49	S17	Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) - Warszawa(w. Lubelska)	4,5	2017-2021	710 219,7	74 274 932,1
50	S17	Budowa drogi S17 odc. w. Drewnica - w. Zakręt	13,8	2019-2023	1 780 430,0	76 055 362,1
51	S17	Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. Warszawa (w. Lubelska) - Garwolin	36,9	2016-2019	1 242 590,2	77 297 952,3
52	S17	Budowa drogi S17 Garwolin - Kurów	70,5	2014-2019	2 272 491,4	79 570 443,7
53	S17	Budowa drogi S17 Piaski - Hrebenne	113,3	2021-2024	4 630 317,0	84 200 760,7
54	S19	Budowa drogi S19 gr. państwa - Białystok	92	2019-2023	3 289 894,8	87 490 655,5
55	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. Choroszcz - Ploski - Chlebczyn	110,1	2019-2022	4 409 265,9	91 899 921,4
56	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. gr. woj. podlaskiego - Łosice - gr. woj. lubelskiego	32,4	2022-2025	864 225,3	92 764 146,7
57	S19	Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego - Lubartów, w. Lubartów Północ	81,4	2019-2024	2 563 412,3	95 327 559,0
58	S19	Budowa drogi S19 odc. Lublin – Lubartów, (w. Lublin Rudnik/bez węzła - w. Lubartów Północ)	23,8	2020-2024	919 503,7	96 247 062,8
59	S19	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów, odc. obwodnica Lublina w. "Dąbrowica" - w. "Konopnica"	9,8	2014-2016	486 761,5	96 733 824,2

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
60	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin - koniec obw. Kraśnika	41,9	2017-2021	1 614 561,5	98 348 385,7
61	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika - w. Sokołów Młp. Północ	86,7	2017-2021	3 462 356,6	101 810 742,3
62	S19	Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odc. w. Sokołów Młp. Północ bez węzła – Stobierna	12,5	2014-2017	391 939,1	102 202 681,5
63	S19	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów, odc. w. Świlcza - w. Rzeszów Południe	6,3	2014-2017	449 648,1	102 652 329,6
64	S19	Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, odc. w. Rzeszów Południe (bez węzła) - w. Babica (z węzłem)	10,3	2019-2023	1 263 088,1	103 915 417,7
65	S19	Budowa drogi S19 Rzeszów – Barwinek, w. Babica (bez węzła) - Barwinek	74,9	2021-2025	7 562 179,9	111 477 597,7
66	S51	Budowa drogi S51 Olsztyn – Olsztynek	29,4	2015-2019	1 551 297,4	113 028 895,1
67	S52	S52 Północna Obwodnica Krakowa	14,9	2019-2022	1 546 400,0	114 575 295,1
68	S61	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa - granica państwa, odc. obwodnica Suwałk	12,8	2015-2019	379 273,6	114 954 568,7
69	S61	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa - granica państwa, odc. koniec obw. Suwałk - Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek	24,2	2017-2020	759 319,6	115 713 888,3
70	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa, odc. Ostrów Mazowiecka - Szczuczyn	91	2017-2021	3 511 136,0	119 225 024,3
71	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa, odc. obw. Szczuczyna (druga jezdnia)	6,6	2017-2020	92 793,4	119 317 817,7
72	S61	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa, odc. m. Szczuczyn - m. Raczki	67	2018-2021	2 224 695,4	121 542 513,1
73	S74	Budowa drogi S74 Przełom/Mniów – Kielce	21,2	2019--2023	1 240 362,3	122 782 875,4
74	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa	6,4	2017-2020	86 731,9	122 869 607,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
75	S10	Budowa obwodnicy Walcza	17,8	2015-2018	517 574,0	123 387 181,2
76	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka	12	2015-2018	399 740,7	123 786 921,9
77	S11	Budowa obwodnicy Jarocina	13,1	2014-2017	324 791,7	124 111 713,6
78	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego	12,8	2014-2017	309 027,0	124 420 740,7
79	S11	Budowa obwodnicy Kępna	6,8	2017-2021	160 290,1	124 581 030,8
80	S11	Budowa obwodnicy Olesna	28	2019-2022	719 694,0	125 300 724,7
81	S12	Budowa obwodnicy Chełma	17	2019-2023	689 723,6	125 990 448,3
82	S17	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego	9,6	2017-2021	245 387,9	126 235 836,2
83	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa	15,6	2019-2023	570 132,0	126 805 968,2
84	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa	5,7	2016-2020	87 918,5	126 893 886,7
85	4	Budowa obwodnicy Łañcuta	5,8	2018-2021	97 475,7	126 991 362,4
86	8	Budowa obwodnicy Wielunia dk nr 74	13,2	2014-2017	222 661,6	127 214 024,0
87	8	Budowa obwodnicy Bełchatowa dk nr 74	10,9	2014-2016	165 016,2	127 379 040,2
88	9	Budowa obwodnicy Hży	7,2	2017-2021	155 989,3	127 535 029,5
89	13	Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia	6,5	2017-2021	139 771,4	127 674 800,9

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
90	15	Budowa obwodnicy Brodnicy	1,5	2014-2016	51 136,6	127 725 937,5
91	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia	18,1	2014-2017	477 368,0	128 203 305,6
92	15	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego	17,9	2017-2021	461 568,6	128 664 874,2
93	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznik)	4,9	2017-2019	126 211,4	128 791 085,6
94	16	Budowa obwodnicy Olsztyna	10	2015-2018	441 295,7	129 232 381,3
95	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny	7,6	2014-2017	234 441,3	129 466 822,6
96	25	Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego oraz Kamienia Krajeńskiego	8,7	2019-2023	176 656,7	129 643 479,3
97	28	Budowa obwodnicy Zatora	2,1	2018-2021	56 101,2	129 699 580,5
98	28	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca	1,6	2018-2020	26 600,4	129 726 180,9
99	28	Budowa obwodnicy Sanoka	6,7	2016-2019	206 292,3	129 932 473,2
100	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka	11,6	2015-2018	243 138,9	130 175 612,1
101	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle	14,3	2018-2021	286 803,8	130 462 415,9
102	41/46	Budowa obwodnicy Nysy	16,5	2014-2017	363 346,5	130 825 762,4
103	42/9	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego	2,7	2019-2022	55 795,0	130 881 557,4
104	42/91	Budowa obwodnicy Radomska	11,3	2021-2023	147 329,0	131 028 886,4

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
105	45	Budowa obwodnicy Praszki	11,8	2019-2022	220 082,4	131 248 968,8
106	46	Budowa obwodnicy Niemodlina	11,5	2018-2021	245 640,4	131 494 609,2
107	46	Budowa obwodnicy Myśliny	3,1	2018-2019	47 732,8	131 542 341,9
108	50	Budowa obwodnicy Kołbieli	11,6	2020-2024	296 152,5	131 838 494,4
109	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii	9	2016-2019	364 023,0	132 202 517,5
110	61	Budowa wiaduktu w Legionowie (etap III)	1,8	2017-2020	68 634,9	132 271 152,4
111	62	Budowa obwodnicy Łochowa	8,2	2021-2024	139 898,9	132 411 051,3
112	73	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej	8,2	2018-2024	150 820,0	132 561 871,3
113	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej	6,9	2016-2019	95 458,7	132 657 330,0
114	75	Budowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko – Nowy Sącz	47,1	2020-2025	1 475 250,0	134 132 580,0
115	77	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska	15,3	2017-2021	279 078,9	134 411 658,9
116	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia	24,3	2018-2021	464 167,0	134 875 825,9
117	79	Budowa obwodnicy Zabierzowa	10,2	2019-2023	292 156,0	135 167 981,9
118		Pozostałe Wydatki Inwestycyjne (PLMN)	-	-	w ramach oszczędności	135 175 525,8
RAZEM			3 267,7		135 175 525,8	

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
119	A18	Budowa autostrady A18 Olszyna - Golnice (przebudowa jezdni południowej)	70,9		984 596,4	136 160 122,2
120	S7	Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Czosnów - Warszawa	22,1		2 209 990,2	138 370 112,4
121	S52	Budowa drogi S52 Bielsko-Biała - Głogoczów	61,0		4 316 759,5	142 686 871,9
122	A2	Budowa autostrady A2 Siedlce - gr. państwa, odc. Biała Podlaska (w. Cicibór) - gr. państwa	32,1		1 515 492,2	144 202 364,1
123	S6	Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	30,8		1 957 543,3	146 159 907,4
124	S11	Budowa drogi S11 Piła - Poznań odc. Oborniki - w. Poznań Północ	9,0		317 633,9	146 477 541,2
125	S12	Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski - Sulejów (w. Kozenin)	35,0		1 384 321,9	147 861 863,2
126	S10	Budowa drogi S10 Toruń - Bydgoszcz z w. Toruń Płd.	50,4		2 046 206,1	149 908 069,3
127	S11	Budowa drogi S11 Kórnik - Ostrów Wielkopolski	96,0		3 383 942,6	153 292 011,9
128	S74	Budowa drogi S74 Kielce – Nisko, odc. Cedzyna - Łagów wraz z obw. Łagowa	32,0		1 125 923,6	154 417 935,5
129	S11	Budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła - Oborniki	58,0		1 997 780,4	156 415 715,9
130	S11	Budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski - Kępno	31,0		1 094 862,0	157 510 577,9
131	S74	Budowa drogi Sulejów - Przełom/Mniów	51,9		1 688 980,7	159 199 558,6
132	S12	Budowa drogi S12 Lublin - Dorohusk odc. Piaski - Dorohusk	62,4		2 494 722,6	161 694 281,2
133	S10	Budowa drogi S10 Toruń - S7	170,0		4 033 035,1	165 727 316,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
134	S74	Budowa drogi S74 Kielce – Nisko, odc. Łągów - Nisko	85,5		3 883 478,2	169 610 794,6
135	S11	Budowa drogi S11 Szczecinek - Piła (w. Piła Północ bez węzła)	73,0		2 488 028,5	172 098 823,0
136	S11	Budowa drogi S11 Kępno - A1	87,6		3 718 080,3	175 816 903,3
137	S12	Budowa drogi S12 Radom - Lublin	65,7		1 842 449,8	177 659 353,1
138	S11	Budowa drogi S11 Bobolice - Szczecinek	23,0		612 706,7	178 272 059,8
139	S6	Budowa drogi S6 odc. Lębork - dk 6	20,9		918 174,7	179 190 234,5
140	S6	Budowa drogi S6 Koszalin - Słupsk	46,2		1 155 756,7	180 345 991,2
141	S6	Budowa drogi S6 Słupsk - Lębork	49,6		1 647 023,1	181 993 014,3
142	S10	Budowa drogi S10 Piła - Bydgoszcz	76,8		2 935 019,6	184 928 033,9
143	S16	Budowa drogi S16 Olsztyn - Ełk	99,6		3 939 622,3	188 867 656,1
144	S10	Budowa drogi S10 Szczecin - Piła	114,1		3 025 636,8	191 893 292,9
145	S12	Budowa drogi S12 Sulejów - Radom	68,5		2 193 772,8	194 087 065,7
146	51	Budowa obwodnicy Bartoszyc	12,2		265 491,6	194 352 557,3
147	22	Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego	15,0		377 100,0	194 729 657,3
148	12	Budowa obwodnicy Głogowa	20,0		740 730,9	195 470 388,3

Lp.	Numer drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	Wydatki KFD na realizację narastająco [tys. zł]
149	S11	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	17,2		438 974,0	195 909 362,3
150	29	Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego	8,9		250 944,2	196 160 306,5
151	42	Budowa obwodnicy Wąchocka	11,7		344 200,9	196 504 507,4
152	S11	Budowa obwodnicy Ujścia i Piły - Etap I obw. Ujścia	15,0		396 637,6	196 901 145,1
153	61	Budowa obwodnicy Ostrołęki	19,0		550 239,0	197 451 384,1
154	S11	Budowa obwodnicy Obornik	13,7		558 593,2	198 009 977,3
155	22	Budowa obwodnicy Strzelec Krajeńskich	8,5		79 527,4	198 089 504,7
156	31	Budowa obwodnicy m. Kostrzyn nad Odrą	8,2		179 573,0	198 269 077,7
157	8	Przebudowa drogi krajowej nr 8 na odc. Wrocław (Magnice) - Kłodzko	74,5		1 780 572,0	200 049 649,7
158	25	Przebudowa drogi krajowej nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski - Kalisz - Konin	64,0		1 153 800,0	201 203 449,7

Załącznik nr 2. Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach załącznika 1 i 1a do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji [budowy]	Wartość kosztorysowa [tys. zł.]	Wydatki KFD od 01.01.2014 [tys. zł]
1	Budowa autostrady A-1 Toruń - Stryków	143,5	2010-2015	5 602 901,26	662 994,37
2	Budowa autostrady A-1 Stryków - Tuszyn	37,3	2011-2016	1 559 100,35	1 214 307,39
3	Budowa autostrady A-1 Pyrzowice - Maciejów - Sośnica	46,3	2008-2012	5 941 958,86	35 320,00
4	Budowa autostrady A-1 Sośnica - Gorzyczki	47,9	2007-2014	3 789 716,49	68 830,71
5	Budowa obwodnicy Mińska Maz. w ciągu autostrady A-2 na odc. węzeł Lubelska - Siedlce	20,9	2009-2012	707 907,99	6 341,87
6	Dostosowanie autostrady A-2 Konin - Stryków do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	-	2009-2014	414 112,47	3 479,24
7	Dostosowanie autostrady A-4 Wrocław - Katowice na odc. Wrocław - Sośnica do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	-	2009-2015	348 273,90	104 503,70
8	Budowa autostrady A-2 Stryków - Konotopa	91,0	2009-2012	4 567 525,22	118 094,89
9	Budowa autostrady A-4 Wielicka - Szarów wraz z drogą S-7 Bieżanów - Christo Botewa-Igołomska	22,6	2007-2010	1 248 845,91	5 964,40
10	Budowa autostrady A - 4 Kraków - Tarnów węz. Szarów - węz. Krzyż	56,8	2010-2012	2 862 737,18	114 390,65
11	Budowa autostrady A - 4 Tarnów - Rzeszów węzeł "Krzyż" - węzeł "Rzeszów Wschód" wraz z odc. drogi ekspresowej S-19 w. Rzeszów Zachód - w. Świlcza	82,8	2010-2014	5 407 340,50	1 039 426,00
12	Budowa autostrady A-4 Rzeszów-Korczowa	88,2	2009-2016	4 934 674,37	1 267 647,31
13	Budowa węzła "Tczewska" wraz z przebudową autostrady na A6 na odcinku od Kijewa do węzła „Rzęśnia”	2,8	2011-2014	42 994,79	16 951,94
14	Budowa obwodnicy Wrocławia A-8	35,5	2008-2011	3 965 111,37	10 184,97
15	Budowa północno-wschodniej obwodnicy Bielska-Białej w ciągu S-69 Bielsko-Biała - Żywiec	11,9	2008-2011	1 469 122,10	827,70
16	Budowa drogi ekspresowej S-2 w Warszawie, odc. w. "Konotopa" - w. "Puławska" wraz z odc. w. "Lotnisko" - Marynarska (S79)	20,1	2006-2013	4 217 890,45	175 366,00
17	Budowa drogi S-3 Szczecin - Gorzów Wlkp.	81,6	2007-2010	2 307 000,00	0,00
18	Budowa drogi S-3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól 2)	80,6	2010-2015	2 124 520,83	222 147,57

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji [budowy]	Wartość kosztorysowa [tys. zł.]	Wydatki KFD od 01.01.2014 [tys. zł]
19	Budowa drogi S-5 Gniezno - Poznań (węzeł "Kleszczewo")	35,0	2009-2012	1 425 000,00	8 852,51
20	Budowa drogi S-5 Kaczkowo-Korzeńsko odc. Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem - w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw. m. Rawicz)	29,3	2010-2014	1 148 769,07	379 947,78
21	Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) - Elbląg (S-22) odc. Gdańsk (S6, w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska	17,9	2009-2012	1 442 549,45	8 096,17
22	Budowa drogi S-7 Elbląg (S-22) - Olsztynek (S-51)	50,2	2008-2012	1 805 582,25	4 624,44
23	Budowa drogi S-7 Olsztynek (S-51) - Płońsk (S-10) odc. Olsztynek (S51) - Nidzica	31,3	2009-2012	1 262 266,43	26 632,25
24	Budowa drogi S-7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów	39,4	2009-2013	1 555 350,08	56 630,81
25	Przebudowa drogi S-8 Wyszków - Białystok	35,6	2009-2012	1 309 631,85	31 774,42
26	Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski - Warszawa	95,3	2009-2013	2 776 167,94	76 087,81
27	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z dk. nr 7 odc. S-8 Paszków - Opacz - Łopuszańska (odc. miejski) - ETAP I / CZĘŚĆ II	1,9	2010-2013	464 005,45	41 075,79
28	Przebudowa drogi S-8 odc. Powązkowska-Marki (ul. Piłsudskiego) odc. w. Modlińska - w. Piłsudskiego (Marki)	7,1	2009-2013	1 003 174,88	33 562,72
29	Budowa drogi S-8 Konotopa - ul. Powązkowska w Warszawie	12,6	2008-2013	2 817 977,80	23 886,61
30	Budowa drogi S-8 Wrocław - (Psie Pole) - Syców	47,2	2009-2012	1 147 699,66	26 388,93
31	Budowa drogi ekspresowej S8 Syców - Kępno - Wieruszów - Walichnowy	48,6	2011-2018	1 314 468,92	216 658,23
32	Budowa drogi ekspresowej S8 na odc. w. Walichnowy - Łódź odc. w. Walichnowy z węzłem - A 1 (w. Łódź)	113,4	2011-2014	5 124 872,51	1 070 605,24
33	Przebudowa drogi krajowej 12/74 do parametrów drogi ekspresowej Piotrków Trybunalski - Sulejów - Opatów na odcinku Kielce (dk nr 73) - Cedzyna - wylot wschodni z Kielc	6,8	2009-2011	353 137,10	0,00
34	Budowa drogi S-17 Kurów - Lublin - Piaski	66,8	2010-2014	3 462 036,92	559 700,12
35	Budowa drogi S-19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów odc. obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej	7,9	2009-2011	210 447,89	0,00

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji [budowy]	Wartość kosztorysowa [tys. zł.]	Wydatki KFD od 01.01.2014 [tys. zł]
36	Budowa drogi S-19 Stobierna - Rzeszów odc. Stobierna - w. Rzeszów Wschód (A4)	7,5	2010-2012	241 630,54	662,53
37	Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko-Biała - Żywiec, odc. w. Mikuszowice (Żywiecka/Bystrzańska) - Żywiec odc. Bielsko-Biała (w. Mikuszowice (Żywiecka/Bystrzańska) - Żywiec	15,6	2010-2015	1 117 513,61	325 225,93
38	Budowa obwodnicy Augustowa łącznie z przebudową ul. Kardynała Wyszyńskiego na drodze Nr 8	57,3	2006-2015	896 304,95	385 425,46
39	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. płn. Złotkowo-A2 (węzeł Głuchowo)	27,3	2009-2014	1 230 583,23	91 567,04
40	Budowa obwodnicy Wasilkowa na drodze Nr 19	5,0	2007-2011	121 529,10	9,72
41	Budowa obwodnicy Jarosławia na drodze Nr 4	11,3	2010-2012	457 009,14	6 920,40
42	Budowa obwodnicy Ełku na drodze Nr 16 i 65	4,8	2010-2012	154 152,90	0,00
43	Budowa zachodniej obwodnicy Mrągowa na drodze Nr 59	6,5	2009-2011	157 161,10	0,00
44	Budowa obwodnicy Szczuczyna na drodze Nr 61	8,0	2012-2015	166 288,07	144 564,18
45	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego na drodze Nr 61	11,8	2013-2015	206 530,89	127 296,29
46	Budowa obwodnicy Stawisk na drodze Nr 61	6,5	2012-2013	149 701,90	5 250,29
47	Budowa obwodnicy Olecka na drodze Nr 65	7,6	2010-2013	134 624,12	14 905,79
48	Budowa obwodnicy Frampola na drodze Nr 74	4,4	2011-2012	44 917,35	716,86
49	Budowa obwodnicy Hrubieszowa na drodze Nr 74	9,3	2011-2015	232 579,10	98 157,10
50	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa na drodze Nr 78	7,9	2010-2012	229 608,43	1 194,90
51	Budowa obwodnicy Troszyna, Parlówko i Ostromice na dr. S-3	6,1	2009 - 2011	132 160,90	0,00
52	Budowa obwodnicy Nowogardu na dr. S-6	9,4	2010 - 2011	196 889,38	0,00
53	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu dr kr nr S-11 (2 etapy) etap I	6,1	2008-2009	213 788,80	0,00
54	Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu S-14 wraz z obwodnicą Pabianic odc. obwodnica Pabianic	15,2	2010-2012	568 640,77	0,00
55	Budowa obwodnicy Miękowa na dr S-3	4,8	2009 - 2012	65 411,11	0,00

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji [budowy]	Wartość kosztorysowa [tys. zł.]	Wydatki KFD od 01.01.2014 [tys. zł]
56	Budowa obwodnicy Łęknicy na dr. nr 12	3,6	2009-2011	72 364,00	0,00
57	Budowa obwodnicy Opoczna na dr. nr 12	7,9	2010-2011	176 897,97	0,00
58	ETAP I - Budowa obwodnicy Tyńca Małego w ciągu dk nr 35	5,0	2010-2011	101 383,24	31,64
59	Budowa obwodnicy Kędzierzyna -Kozła na dr. nr 40 (2 etapy)	5,0	2008 - 2010	169 517,20	0,00
60	Budowa obwodnicy Żyrardowa dk.nr 50	15,1	2009 - 2013	284 652,96	23 132,85
61	Budowa obwodnicy Serocka na dr. Nr 61	7,0	2009 - 2011	231 161,71	0,00
62	Budowa obwodnicy m. Leżajsk w ciągu dk 77	7,7	2011-2015	136 994,69	47 766,16
63	Budowa obwodnicy Siewierza na drodze Nr 78	7,0	2008-2010	206 173,89	0,00
64	Budowa obwodnicy Krakowa na odc. Węzeł "Radzikowskiego" - Węzeł "Modlnica" na drodze nr 94	4,7	2009-2011	187 524,74	0,00
65	Przebudowa drogi Nr 4 Machowa - Łañcut	54,9	2008-2011	585 063,40	0,00
66	Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku - węzeł Karczemki	13,9	2010-2012	229 206,28	44,28
67	Przebudowa drogi Nr 8 Białystok - Katryнка - Przewalanka odc. Białystok - Katryнка	6,4	2006-2009	234 574,26	33,25
68	Przebudowa drogi nr 16, odcinek Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Elku)	26,4	2008-2014	550 680,49	37 152,18
69	Budowa wiaduktu w Legionowie na drodze Nr 61	2,3	2007-2011	114 239,20	0,00
70	Budowa drugiego mostu przez Wisłę w ciągu drogi Nr 77 wraz z ul. Lwowską bis w Sandomierzu etap I - budowa drugiego mostu przez rz. Wisłę w Sandomierzu	0,9	2009-2011	111 728,79	0,00
71	Rozbudowa i wzmocnienie dk 1 na odc. Toruń - Włocławek - etap I	12,5	2009-2011	79 470,54	0,00
72	Przebudowa dk 2 na odc. Zakręt - Siedlce	78,3	2008 - 2011	335 952,70	0,00
73	Wzmocnienie dk 10 na odc. gr. woj. kujawsko-pomorskiego - Sierpc	22,9	2008 - 2010	80 660,40	0,00
74	Wzmocnienie dk 12 na odc. Łask - Wadlew	10,6	2010-2011	30 323,48	0,00
75	Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu dk nr 90	11,9	2010 - 2013	363 603,74	2 717,69
76	Wzmocnienie dk 94 na odc. Mazurowice - Wrocław	28,8	2008 - 2010	154 540,00	0,00

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata realizacji [budowy]	Wartość kosztorysowa [tys. zł.]	Wydatki KFD od 01.01.2014 [tys. zł]
77	Przebudowa drogi S-8 odc. Powązkowska-Marki (ul. Piłsudskiego) w. Powązkowska - w. Modlińska	6,0	2012-2015	940 389,45	814 723,44
78	Budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z dk nr 7 z wyłączeniem odcinka miejskiego	14,5	2012-2015	1 103 570,97	718 950,62
79	Budowa drogi ekspresowej S-8 węzeł "Marki" - Drewnica - węzeł "Radzymin"	15,4	2014-2017	1 118 993,43	1 114 734,80
80	Pozostałe wydatki inwestycyjne	-	-	-	2 880 914,06
RAZEM		2 117,2	-	94 451 565,16	14 473 400,00