

**PROGRAM BUDOWY DRÓG
KRAJOWYCH
NA LATA 2014-2023**

22 grudnia 2014 r.

Spis treści

Wykaz skrótów.....	3
1. Wstęp.....	4
2. Diagnoza - stan obecny i proponowane działania	5
2.1. Sieć dróg publicznych.....	5
2.2. Sieć dróg krajowych	6
2.3. <i>Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 – wykonanie na koniec 2013 r. oraz zobowiązania na kolejne lata</i>	<i>10</i>
2.4. Prognozy w zakresie rozwoju sieci dróg.....	14
2.5. Zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych	17
2.6. Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego	20
2.7. Analiza SWOT <i>Programu</i>	21
3. <i>Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023</i>.....	23
3.1. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi.....	23
3.1.1. Dokumenty krajowe	23
3.1.2. Dokumenty UE.....	27
3.2. Cele <i>Programu</i>	29
3.3. Priorytety inwestycyjne	33
3.3.1 Autostrady.....	33
3.3.2 Drogi ekspresowe	34
3.3.3 Obwodnice.....	37
3.4. Realizacja <i>Programu</i>	38
4. Finansowanie <i>Programu</i>	41
5. Monitorowanie i ewaluacja <i>Programu</i>	44
6. Spis ilustracji	45
7. Załączniki	46
Załącznik 1. Lista zadań inwestycyjnych – lista podstawowa	46
Załącznik 2. Lista zadań inwestycyjnych – lista rezerwowa	53
Załącznik 3. Lista ukończonych zadań inwestycyjnych w ramach załącznika nr 1 do <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 (stan na 31.12.2013 r.)</i>	55
Załącznik 4. Lista zadań inwestycyjnych kontynuowanych po 31.12.2013 r. w realizacji w ramach <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015</i>	59

Wykaz skrótów

A	drogi klasy technicznej A (autostrady)
BP	Budżet Państwa
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
GDDKiA	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych
UE	Unia Europejska
S	drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
Sieć TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa

1. Wstęp

Niniejszy dokument jest kolejnym średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. W swojej treści bezpośrednio 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. 2010 z późn. zm.) *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* z dnia 25 września 2007 r. oraz, na podstawie art. 136 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.

Podobnie jak poprzednie programy, niniejszy dokument określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej. 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* zwanego dalej „*Programem*”.

Łączną kwotę wydatków inwestycyjnych w ramach Krajowego Funduszu Drogowego określono na poziomie około **92,8 mld zł**.

Drugi komponent rzeczowy *Programu* stanowią wydatki ponoszone na utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej, przygotowanie zadań do realizacji oraz zarządzanie. W latach 2014-2023 wydatki ponoszone z budżetu państwa wynosić będą **48,7 mld zł**.

Oprócz tego ponoszone będą wydatki na zadania inwestycyjne, ujęte w dotychczasowych załącznikach nr 1 i 1a *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* przyjętego uchwałą Rady Ministrów nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r. Limit wydatków dla zadań kontynuowanych w ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* wynosi **14,5 mld zł**. Na tę kwotę składa się suma nakładów na realizację zadań wskazanych w załącznikach nr 3 i 4¹ *Programu* ponoszonych z Krajowego Funduszu Drogowego i liczonych od początku 2014 r. Ostateczna wartość zadań z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* zostanie ustalona po zakończeniu prac na wszystkich inwestycjach (w ramach limitu 82,8 mld zł).

Łączne wydatki zawarte w *Programie* wynosić będą **155,9 mld zł**.

¹ Zadania ujęte w załącznikach nr 3 i 4 do *Programu* odpowiadają zadaniom ujętym w załącznikach nr 1 i 1a do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*.

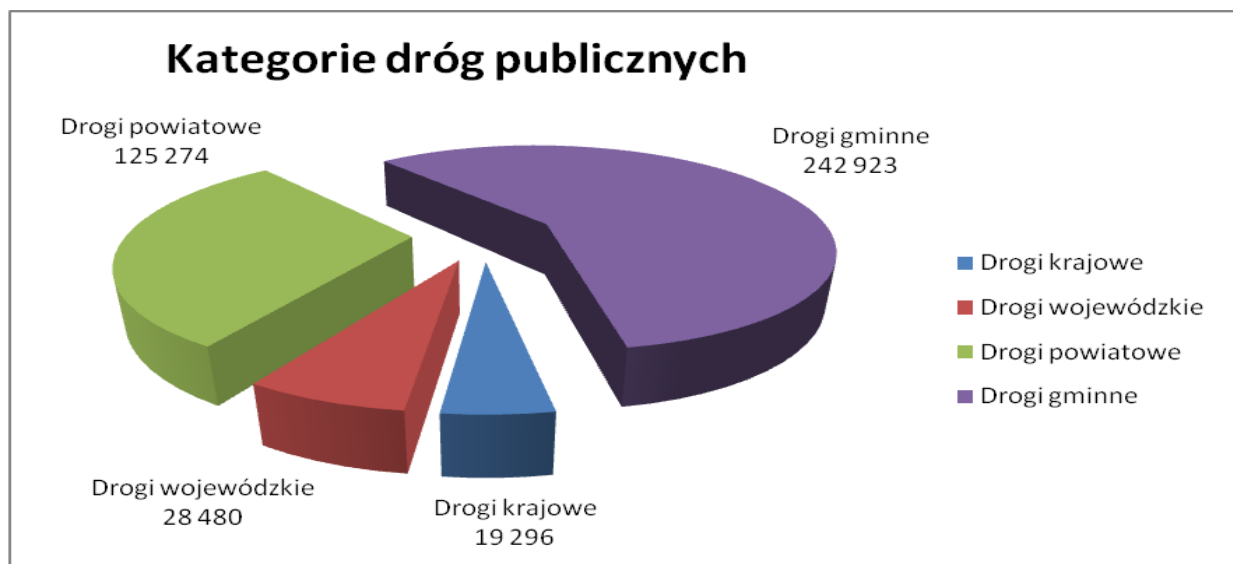
2. Diagnoza - stan obecny i proponowane działania

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 (w tym 248 powiatów ziemskich i 66 miast na prawach powiatu) oraz 2479 gmin miejskich i wiejskich. Do nowego układu administracyjnego kraju dostosowano sieć dróg publicznych, którą ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielono na następujące kategorie: drogi krajowe stanowiące własność Skarbu Państwa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego odpowiedniego szczebla.

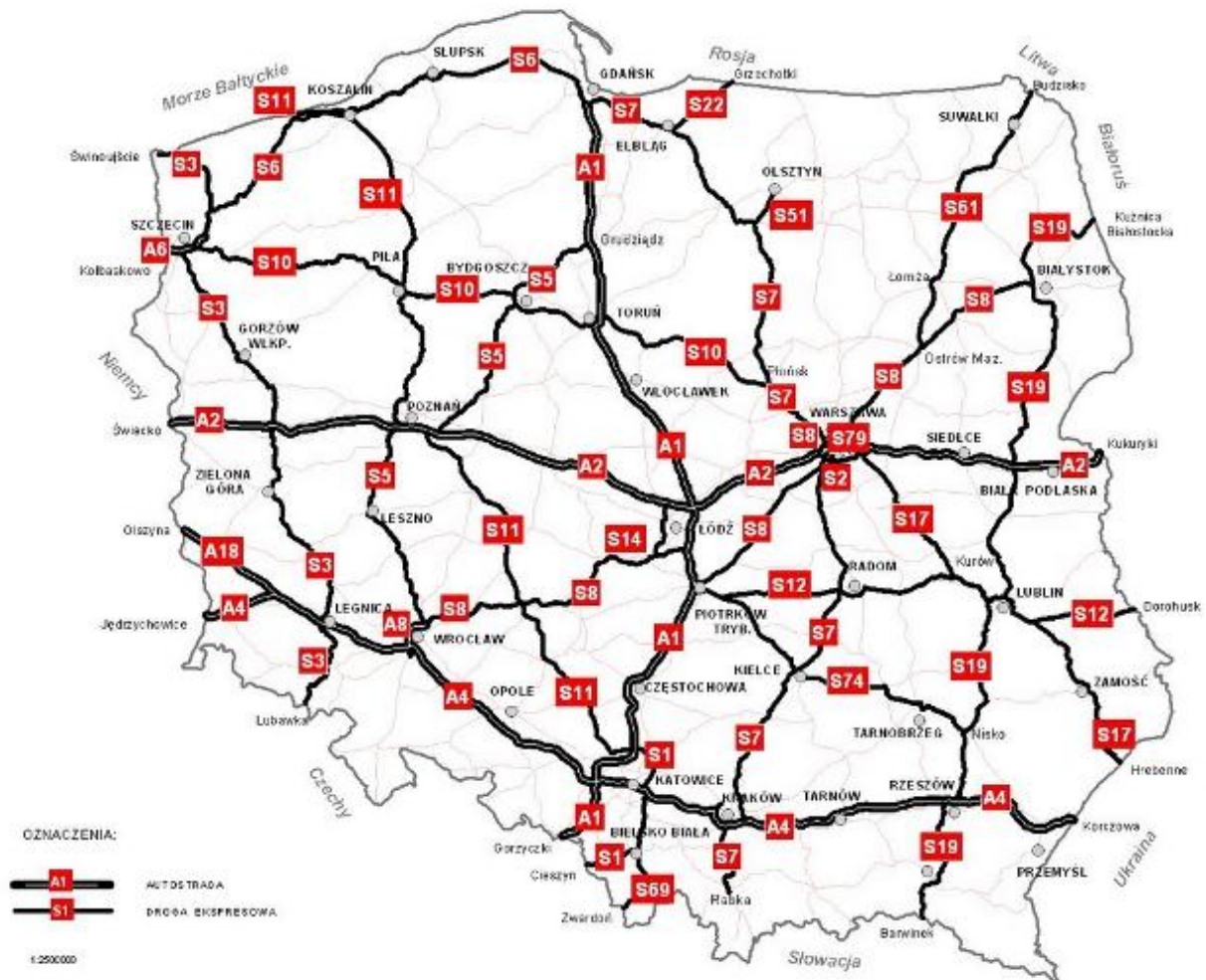
Kategorie dróg publicznych - stan na 31 grudnia 2013 r.		
<i>Kategoria dróg</i>	<i>km</i>	<i>udział %</i>
Drogi krajowe	19 296	4,7
Drogi wojewódzkie	28 480	6,8
Drogi powiatowe	125 274	30,1
Drogi gminne	242 923	58,4
Ogółem	415 973	100



Rysunek 1. Drogi publiczne (źródło: GDDKiA)

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*². Wyznacza ono przebieg oraz numerację najważniejszych arterii drogowych na obszarze Polski.



Rysunek 2. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (GDDKiA)*

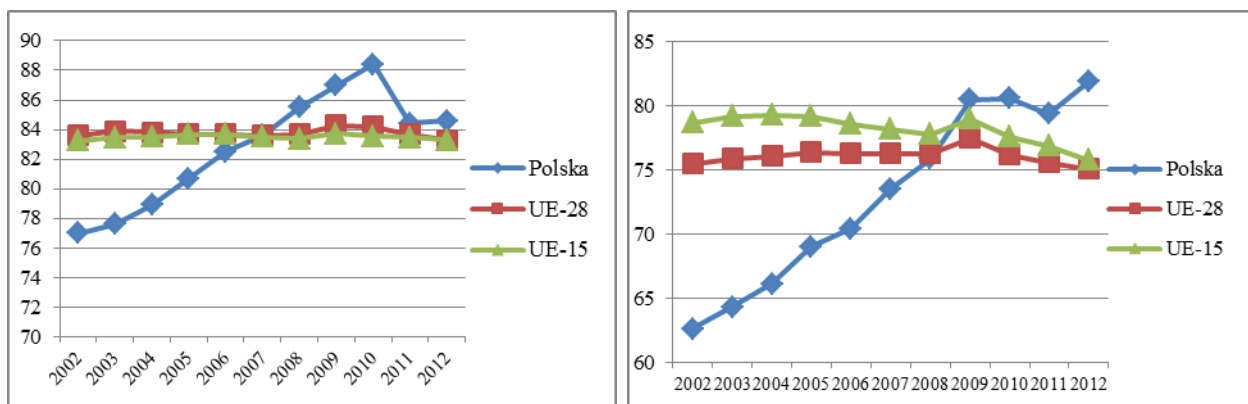
Krajowa infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów istniejącej sieci, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi jedynie 4,7% sieci dróg publicznych ogółem to przenosi ponad 60% ruchu. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu

² Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.

technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej rozbudowa. Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą bowiem, w szczególności:

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

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



Rysunek 3. Dynamika wzrostu % udziału transportu samochodowego w przewozach pasażerskich (samochody osobowe - lewy rys.) oraz towarowych (transport drogowy - prawy rys.): Polska na tle UE (Źródło: Eurostat)

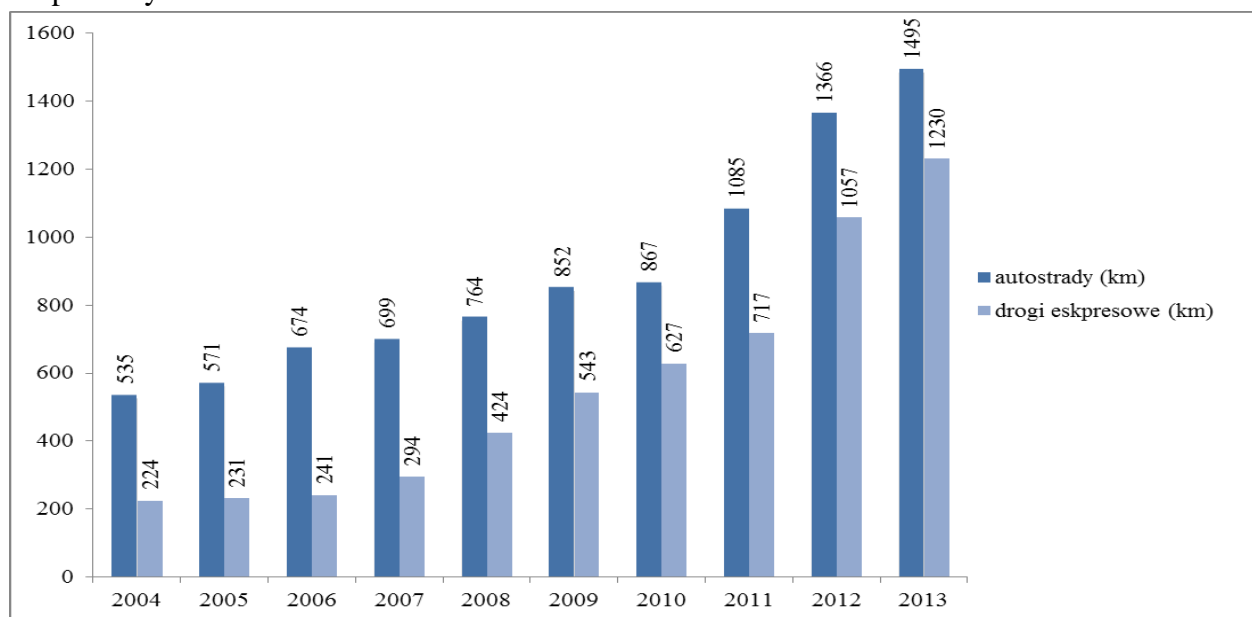
Przewiduje się ponadto dalszy wzrost liczby pojazdów, który do 2012 r. wyprzedzał wzrost PKB (127%) oraz przyrost długości sieci dróg utwardzonych (27,3%). Zakłada się, że przewozy realizowane transportem drogowym wzrosną o 7-11 mld pasażerów. Przy braku rozwoju sieci dróg krajowych przekładać się to 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. Kontynuowanie działań inwestycyjnych na głównych ciągach dróg krajowych, w szczególności zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak również punktami 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 85% i 82% (roku wg stanu na 2011 r.), jest wyższy od średniej europejskiej i rośnie.

Dobrze rozwinięta i nowoczesna sieć autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg szybkiego ruchu³, jest warunkiem właściwego funkcjonowania krajów rozwiniętych gospodarczo. W państwach 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 2004–2013 nastąpiło ponad trzy i półkrotne wydłużenie sieci autostrad i dróg ekspresowych.



Rysunek 4. Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2013 (km)

Istotne zwiększenie zauważalne jest w okresie 2011-2013, co wynika z realizacji *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*.

Oddawanie do użytkowania kolejnych odcinków autostrad, dróg ekspresowych oraz innych dróg krajowych było związane ze wzrostem wydatków na zadania drogowe⁴, zgodnie z poniższą tabelą:

³ 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 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. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.)*.

⁴ Pod pojęciem „zadania drogowe” rozumie się prócz budowy i przebudowy dróg krajowych również m.in.: zarządzanie, bieżące utrzymanie sieci drogowej, remonty sieci drogowej, proces przygotowania inwestycji, ochronę środowiska, regulacje stanów prawnych, nadzory, podatki, opłaty za grunty, obsługę prawną, *Krajowy System Zarządzania Ruchem*, inwestycje kubaturowe.

Opracowano w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

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
RAZEM	94 363 435,20	45 976 672,50	140 340 107,70

Tabela 1. Wydatki w latach 2004-2013 w tys. zł

Wybudowana infrastruktura autostrad, dróg ekspresowych i dróg szybkiego ruchu oraz nakłady na nią w okresie 2011-2013 były najwyższe w historii kraju. Zwłaszcza lata 2011 oraz 2012 były szczególnie pod względem wysokości nakładów oraz długości oddawanych dróg klasy A, S i GP, co wynikało z wielkości środków z budżetu UE przeznaczonych na drogi krajowe oraz wypełnienia zobowiązań związanych z organizacją Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. Na tym tle wydatki na drogi krajowe w 2013 r. notują istotny spadek, co ma związek z kończącą się perspektywą finansową UE na lata 2007-2013.

2.3. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 – wykonanie na koniec 2013 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* wynosi **82,8 mld zł**. Na tę kwotę składają 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, a 34% w stanie niezadawalającym i złym.

Dzięki *Programowi Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, który stanowił kontynuację *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012* od listopada 2007 r. do końca 2013 r. wybudowano:

- 835,3 km autostrad,
- 955 km dróg ekspresowych,
- 212,9 km obwodnic,
- 687,8 km ważniejszych przebudów i wzmocnień dróg krajowych.

Zakładany w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* próg 66% dróg krajowych o dobrej nawierzchni⁵ został osiągnięty w 2013 r.

Nadal realizowane są prace polegające na dokończeniu zadań ujętych w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Wydatki na realizację tych zadań po 31 grudnia 2013 r. wynoszą szacunkowo **14,5 mld zł**. Ostateczne rozliczenie prac w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* nastąpi po zakończeniu wszystkich inwestycji w ramach ustalonego przez Radę Ministrów limitu **82,8 mld zł**.

⁵ Wartość wyniku z raportu SOSN - System Oceny Stanu Nawierzchni, wykonywany corocznie przez GDDKiA.



Rysunek 5. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zrealizowana lub w trakcie realizacji - stan na 31 grudnia 2013 r.

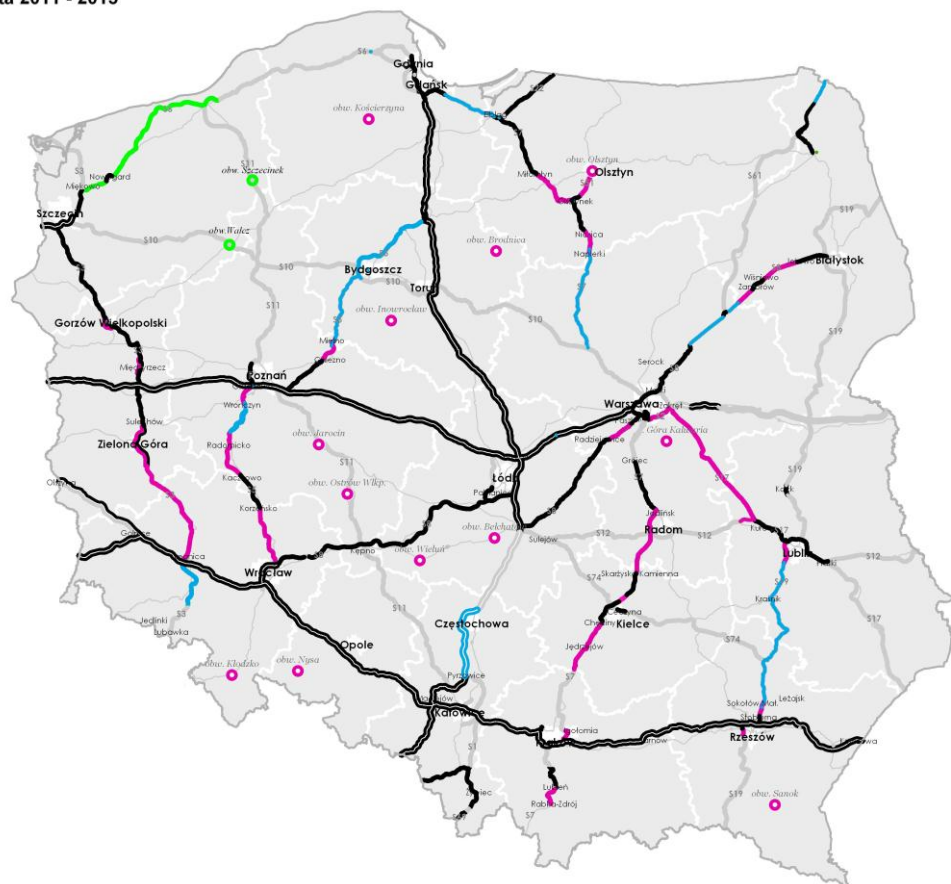
Sieć autostrad jest w znacznej mierze zrealizowana lub jest w trakcie realizacji. Istnieją ciągi autostradowe, co dotyczy autostrady A1, A2 oraz A4. Stworzenie pełnej sieci autostrad wymaga uzupełnienia: autostrady A1 o odcinek Pyrzowice – Tuszyn, autostrady A2 o odcinek pomiędzy obwodnicą Warszawy a Terespołem (z wyłączeniem istniejącej obwodnicy Mińska Mazowieckiego) oraz przebudowę południowej nitki A18.

Odmienna sytuacja występuje w zakresie dróg ekspresowych, gdzie istotne ciągi stanowią obecnie tylko dwie drogi ekspresowe: S3 pomiędzy Szczecinem a Nową Solą oraz S8 pomiędzy Wrocławiem a miejscowością Walichnowy (węzeł Łódź) oraz na odcinku Piotrków Trybunalski – Radziejowice. 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 S5, S7, S17, S19, S69).

W 2013 r., w związku z nowym okresem programowania UE, dokonano zmian w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* poprzez dodanie załączników nr 5 oraz nr 6, co w konsekwencji umożliwiło rozpoczęcie prac nad realizacją odcinków autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic w ciągach dróg krajowych, których wykonanie oraz oddanie do użytkowania wykracza poza rok 2015. Wdrażanie nowych zadań w zakresie ogłaszanych postępowań przetargowych od 2013 r. ma zapewnić w perspektywie unijnej 2014-2020 lepiej rozłożoną w czasie, rytmiczną i skoordynowaną realizację prac budowlanych, bez ich 0

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 - 2015
Załącznik nr 5 i nr 6



Rysunek 6. Zrealizowane lub w trakcie realizacji drogi ekspresowe i autostrady wraz z uruchomionymi zadaniami na podstawie Załącznika nr 5 i 6 (przyjętych na podstawie uchwał RM)

Zgodnie z treścią przyjętych przez Radę Ministrów załączników nr 5 i 6 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* rozpoczęte zostały prace w zakresie wypełniania brakującymi odcinkami ciągów dróg ekspresowych w szczególności: S3 od Nowej Soli do Bolkowa (wraz z budową drugich jezdni obwodnic: Międzyrzecza i Gorzowa Wielkopolskiego), S5 od Grudziądza do Wrocławia, S7 od Gdańska do Płońska oraz od Jedlińska do granicy województwa małopolskiego, S8 od Radziejowic do Białegostoku, S17 od Piasek do Warszawy. Zainicjowana została realizacja nowych ciągów dróg ekspresowych: S6 od Szczecina do

Koszalina, S19 od Lublina do Rzeszowa. Wydłużony zostanie również ciąg autostrady A1 o odcinek od Pyrzowic do końca obwodnicy Częstochowy.

Rysunek 6 przedstawia zakres rzeczowy inwestycji objętych przez załącznik nr 5 i 6, poprzez wskazanie zmian na liście względem kolejno przyjmowanych uchwał.

Szczegółowe zestawienie inwestycji, dla których ogłoszono postępowanie przetargowe w ramach załączników nr 5 i 6 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* i które będą realizowane w ramach perspektywy UE 2014-2020, zostało ujęte w załączniku nr 1 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.

Podejście 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 7. Sieć bazowa (linie niebieskofioletowe) i kompleksowa (linie czerwone) 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 – Tychy – Bielsko-Biała,
- 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*,
- S69 Bielsko – Biała – Zwardoń – *Słowacja*.

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

- A18 *Niemcy* – Olszyna – Golnice,
- S1 Bielsko-Biała – Cieszyn – *Czechy*,
- S5 Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Nowe Marzy,
- S6 Goleniów – obwodnica Trójmiasta,
- S7 Warszawa – Rabka – Chyżne – *Słowacja*,
- S8 Ostrów Mazowiecka – Białystok,
- S10 Szczecin – Płońsk,
- S11 Koszalin – Piła – Pyrzowice,
- S12 Radom – obwodnica Puław, Piaski – Dorohusk – *Ukraina*,
- dk 16 Nowe Marzy – Olsztyn – Augustów,
- S17 Lublin (w. Dąbrowica) – Piaski – Hrebenne – *Ukraina*,
- S19 Białystok – Lublin (w. Dąbrowica),
- S19 Rzeszów (w. Rzeszów Wschód) – Barwinek – *Słowacja*,
- S74 Piotrków Trybunalski – Cedzyna – Nisko.

Aktualnie 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.

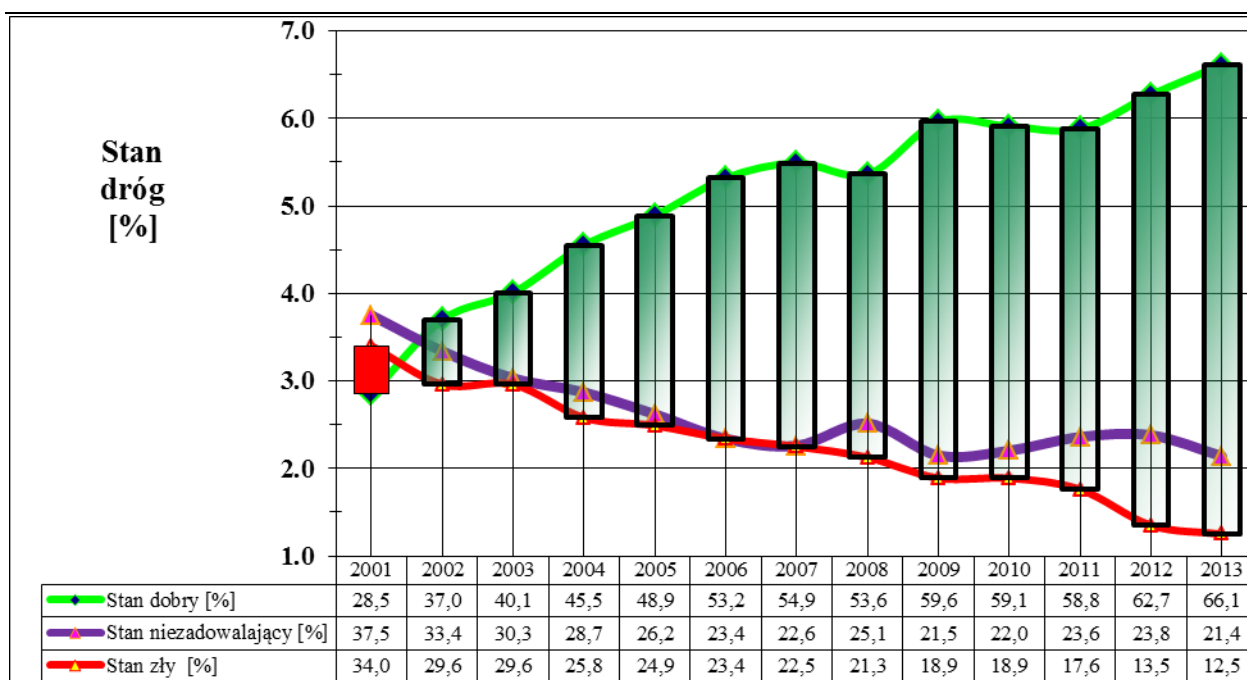
Na terenie Polski zostały zlokalizowane dwa korytarze sieci bazowej TEN-T, które obejmują najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobieżne i mające w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii Europejskiej.

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.

2.5. Zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych

Zgodnie z art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁶, 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.

Sieć dróg krajowych podlega okresowemu monitoringowi w celu określenia najpilniejszych potrzeb. W celu zobrazowania stanu sieci dróg krajowych opracowywane są cyklicznie raporty o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych. Z raportu o stanie sieci za 2013 r. wynika, że aktualnie w Polsce ponad 33,9 % dróg krajowych jest w stanie technicznym złym i niezadawalającym. Na koniec 2013 r. udział sieci w stanie złym wynosił 12,5% (drogi o długości ponad 2 500 km), niezadawalającym 21,4% (drogi o długości prawie 4 400 km).



Wykres 1. Procentowy rozkład ocen stanu dróg krajowych w latach 2001-2013

⁶ Dz. U. z 2013 r. poz. 260, 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

Tabela 2. Poprawa stanu sieci polskich dróg krajowych w latach 2004-2013 (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 2004-2013 długość odcinków dróg krajowych w stanie dobrym zwiększyła się z 8 333 km do 13 375 km, odcinków w stanie złym zmniejszyła się z 4 725 km do 2 531 km, a odcinków w stanie niezadowalającym zmniejszyła się z 5 256 km do 4 327 km.

Należy jednak pamiętać, że w dużej mierze na poprawę statystyk w zakresie stanu sieci drogowej wpływ miała intensywna rozbudowa infrastruktury, a zatem oddawanie do użytkowania nowych dróg krajowych, a nie poprawa standardów istniejącej sieci. Aktualnie dużym wyzwaniem infrastruktury drogowej oprócz kontynuacji 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, na podstawie corocznego jej badania, GDDKiA ustala odcinki wymagające pilnej interwencji a następnie, w ramach dostępnych środków finansowych, dokonuje niezbędnych prac w celu poprawy standardu ich użytkowania oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Zadania wymagające realizacji zostały zhierarchizowane w czterech programach i planach:

- 1) *Plan działań na sieci drogowej;*
- 2) *Program redukcji liczby ofiar śmiertelnych;*
- 3) *Program budowy ciągów pieszo – rowerowych;*
- 4) *Program działań na sieci drogowej w zakresie drogowych obiektów inżynierskich.*

Zadania w ramach poszczególnych programów i planów zostały uporządkowane w ściśle ustalonej kolejności, od najpilniejszych do wykonania. Zgodnie z algorytmem porządkującym, 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).

Przyjęte kryteria pozwalają na efektywne wykorzystanie środków finansowych i umożliwiają podejmowanie działań, w pierwszej kolejności na odcinkach dróg stwarzających największe zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników.

Powyższe plany i programy są cyklicznie aktualizowane. 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 są ze środków krajowych⁷.

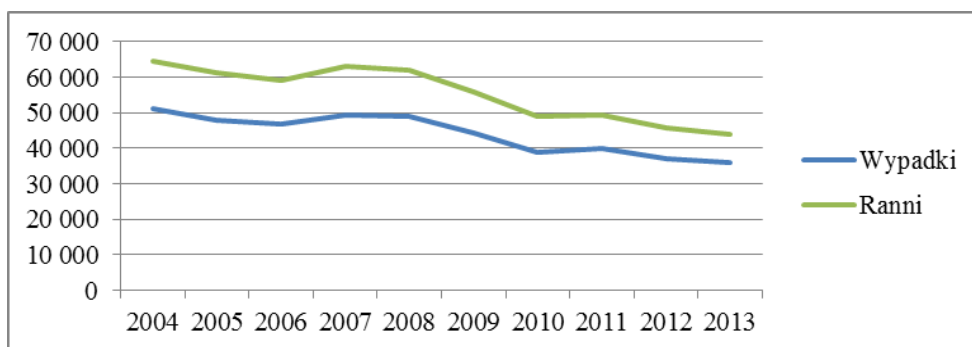
Nadal ponad 6 858 km dróg krajowych wymaga zabiegów interwencyjnych z zakresu remontu albo przebudowy. Pokazuje to jak ogromne są potrzeby z zakresu remontów i przebudów dróg krajowych.

Ponadto, potrzeba wzrostu środków na utrzymanie we właściwym standardzie dróg 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.

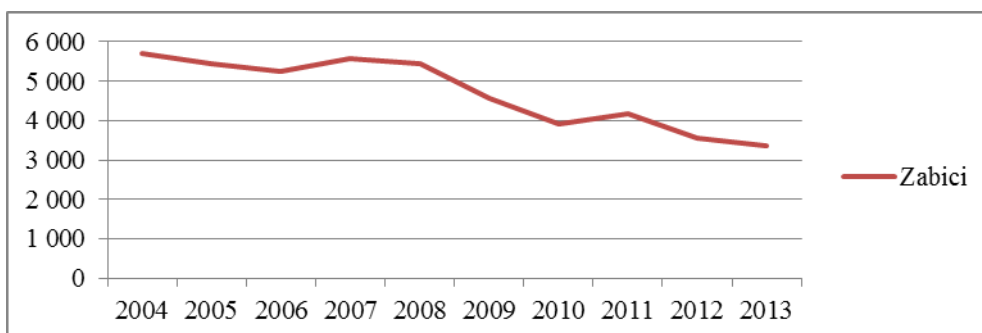
⁷ Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.) wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 18 % 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. Pomimo tych pozytywnych trendów Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W 2012 r. ze wskaźnikiem ponad 93 osób zabitych na 1 mln mieszkańców byliśmy trzecim krajem o najwyższym poziomie zagrożenia życia w ruchu drogowym, tuż po Litwie i Rumunii. Co ósma śmiertelna ofiara wypadku drogowego była mieszkańcem Polski. W 2013 r. sytuacja nie uległa znaczącej poprawie. 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 2. Wypadki i ranni na drogach publicznych w latach 2004-2013



Wykres 3. Zabici na drogach publicznych w latach 2004-2013

2.7. Analiza SWOT⁸ Programu

<p>Mocne strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Istniejąca sieć autostrad, • Stan przygotowania nowych zadań, • Zapewnienie źródeł finansowania, w tym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Międzynarodowych Instytucji Finansowych (np. EBI), • Potencjał wykonawczy, • Potencjał instytucjonalny strony publicznej w zakresie drogownictwa – duża sprawność w realizacji inwestycji, • Zmiany prawa w zakresie regulacji zobowiązań wobec podwykonawców oraz uruchamiania zaliczek. 	<p>Słabe strony:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duża skala zaległości do nadrobienia w zakresie budowy sieci TEN-T, • Brak sieci autostrad, dróg ekspresowych i spójnej sieci dróg szybkiego ruchu, • Występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, • Słaba kondycja finansowa firm wykonawczych, • Wysoki wskaźnik wypadkowości, • Ograniczona dostępność zewnętrzna kraju, • Stan powiązań sieci autostrad, dróg ekspresowych i dróg szybkiego ruchu z drogami innych zarządców dróg.
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Popyt na nowoczesną infrastrukturę dróg krajowych, • Stworzenie dodatkowej sieci nowoczesnych dróg różnych kategorii, • Podniesienie w całości do bardzo dobrego i dobrego stanu istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich, • Poparcie społeczeństwa oraz krajowych sił politycznych dla rozwoju autostrad, dróg ekspresowych i dróg szybkiego ruchu, • Zwiększający się popyt na przewozy drogowe, • Otoczenie prawne, • Zwiększanie się roli Polski, jako ośrodka tranzytu w związku z komplementarnym rozwojem innych rodzajów transportu, • Stworzenie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii, w tym ITS. 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pogorszenie sytuacji ekonomicznej – recesja lub załamanie gospodarcze, • Zmienność sytuacji geopolitycznej (konflikt na Ukrainie), • Preferowanie przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, • Duża liczba „czarnych punktów” (miejsc niebezpiecznych), • Niszczenie dróg nadmiernym ruchem ciężkich pojazdów samochodowych, • Niestabilność prawa, • Rosnące wymagania o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływające na wzrost kosztów inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji, • Zwiększona kosztowność inwestycji wynikająca z obowiązującej legislacji około środowiskowej.

Rysunek 8. Analiza SWOT w obszarze realizacji PBDK na lata 2014-2023

⁸ Analiza silnych (strengths) i słabych (weaknesses) stron danego przedsięwzięcia, możliwości (opportunities) i zagrożeń (threats), jakie ono stwarza.

Opracowano w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

Realizacja zadań w okresie 2014-2023 zaczęła została rozpoczęta. Zagwarantowane zostały środki na realizację zadań ujętych w załącznikach nr 5 i 6 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Sens budowania dróg jest uzasadniony zwiększającym się popytem na przewozy drogowe, w tym rosnącą rolą Polski jako kraju tranzytowego na kierunku północ-południe. Minister właściwy do spraw transportu oraz GDDKiA uzyskali stosowną sprawność instytucjonalną do realizowania największych inwestycji drogowych. Zdefiniowane zostały wąskie gardła w infrastrukturze dróg krajowych w obszarze ciągów autostrad, dróg ekspresowych i sieci dróg szybkiego ruchu. Realizacja zadań inwestycyjnych uzależniona jest od możliwości wytwórczych firm z branży drogowej, które znajdują się w słabej kondycji ekonomicznej po 2012 r. Zmiany prawa w zakresie zamówień publicznych i finansów publicznych, m.in. w zakresie uruchamiania zaliczek, regulacji zobowiązań wobec wykonawców i podwykonawców, usprawniają i porządkują sytuację na rynku. Obecna sytuacja ekonomiczna Polski pozwala na realizację planowanych zadań, jednakże, w przypadku zagrożeń bezpieczeństwa kraju nie należy wykluczać zmian w preferencjach wydatków, co również będzie miało wpływ na zakres *Programu*.

3. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023

3.1. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

3.1.1. Dokumenty krajowe

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁹ założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności¹⁰, przyjęta przez RM w dniu 5 lutego 2013 r., zakłada osiągnięcie strategicznego celu kluczowego, jakim jest **poprawa jakości życia Polaków**. Będzie to możliwe dzięki podjęciu działań w trzech obszarach zadaniowych:

- konkurencyjności i innowacyjności (modernizacji),
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
- efektywności i sprawności państwa.

Obszarowi równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) przyporządkowane zostały dwa kierunki interwencji w podziale tematycznym na rozwój regionalny i transport. Strategia wskazuje, że kluczowym czynnikiem umożliwiającym realizację celów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej. W konsekwencji konieczne jest zbudowanie do 2020 r. podstawowej sieci autostradowej i dróg ekspresowych łączących regiony, jak również poprawa jakości dróg lokalnych oraz budowa ich powiązań z siecią dróg krajowych.

Cel 9 – *Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego* przewiduje zwiększenie dostępności transportowej poprzez modernizację, rozbudowę (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T) i utrzymanie całej sieci dróg krajowych. Zwraca również uwagę na potrzebę podjęcia działań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz udrożnieniu obszarów miejskich i metropolitalnych. W tym ostatnim zakresie przewiduje budowę obwodnic dużych miejscowości.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo¹¹ z dnia 25 września 2012 r. stwierdza, że ważnym czynnikiem wpływającym na procesy rozwojowe jest dostępność transportowa i infrastrukturalna. W związku z tym istniejące zapóźnienia i niespójności w tym zakresie, nieadekwatność infrastruktury i jej niedopasowanie do potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego wymagają kontynuacji wysiłku modernizacyjnego. Strategia zakłada, że sukcesywna poprawa sieci transportowej w Polsce oraz połączeń z innymi krajami Europy i świata, z jednej strony zdynamizuje rozwój kraju i poszczególnych regionów, z drugiej wymagać będzie znacznych nakładów publicznych na ten cel.

⁹ Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.

¹⁰ M.P. z 2013 r. poz. 121.

¹¹ M.P. z 2012 r. poz. 882.

Dokument ten podejmuje szereg kwestii związanych z rozwojem sieci drogowej. W celu I.3 *Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela* zwraca uwagę na wysoką liczbę wypadków śmiertelnych na drogach oraz wynikającą z tego potrzebę podjęcia działań zaradczych, w tym poprawy stanu infrastruktury. Cel II.6 *Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko* zakłada prowadzenie polityki chroniącej przed hałasem, budowę obwodnic miejskich, stosowanie cichych nawierzchni dróg. Wskazuje również na potrzebę zwiększenia dostępności i przepustowości infrastruktury transportowej, aby zapewnić dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do obszarów rozwijających się wolniej. *Strategia* określa, że długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów, zaś planowane inwestycje infrastrukturalne zmierzać będą do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego.

Szczególna uwaga kwestiom komunikacyjnym poświęcona została w celu szczegółowym II.7. *Zwiększenie efektywności transportu*. W odniesieniu do infrastruktury drogowej wskazuje on, że stworzona zostanie spójna sieć autostrad i dróg ekspresowych, obsługujących główne korytarze transportowe i zapewniających funkcjonalne powiązania pomiędzy największymi ośrodkami, w tym w szczególności między Warszawą a stolicami województw (podobne działania zaprogramowane zostały w ramach celu III.3. *Wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych*). Dodatkowo cel ten zakłada, że nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wynikająca z rozbudowy dróg krajowych. Polepszeniu mają ulec warunki przejazdu dla ruchu tranzytowego. Podjęte zostaną działania prowadzące do uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości, w tym związane z budową obwodnic.

Wśród kluczowych działań inwestycyjnych określonych w *Strategii*, na stosunkowo wysokim, drugim miejscu umieszczona została sieć autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030¹² przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. w **celu nr 3** *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej* uznaje za najważniejsze inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju.

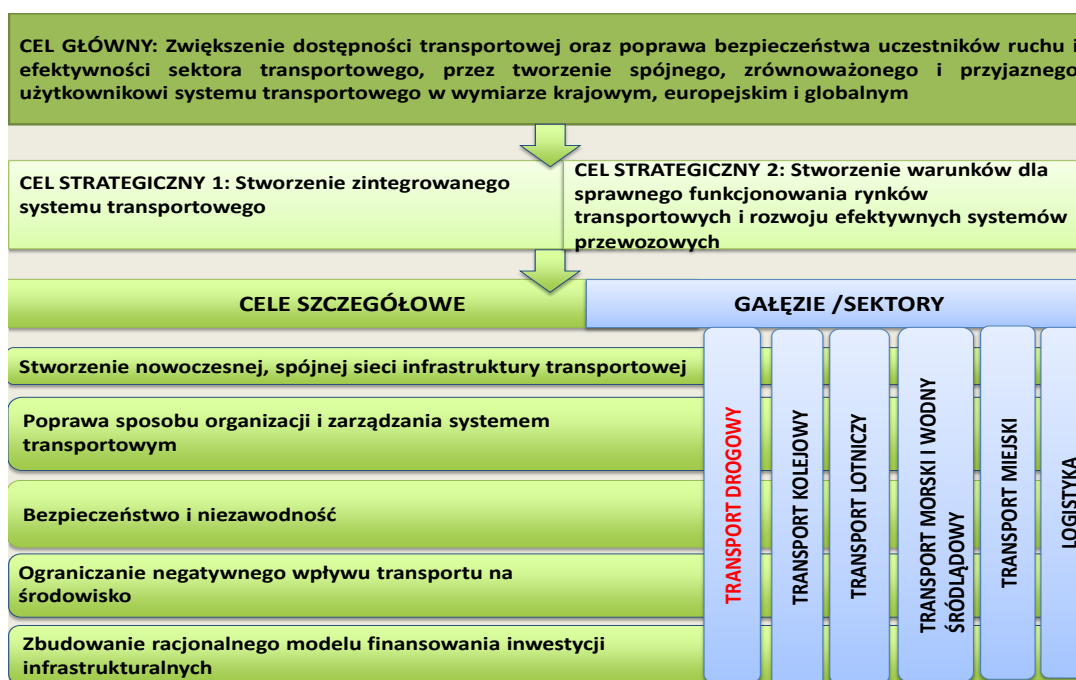
Jednym z kluczowych zamierzeń w tym zakresie jest działanie 3.1 *Poprawa dostępności polskich miast i regionów*. Celem Rządu – zgodnie z *Koncepcją* – powinno być zbudowanie sieci połączeń ciągami autostrad i dróg ekspresowych pomiędzy głównymi krajowymi ośrodkami wzrostu, tj. Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, Łodzią, Wrocławiem, konurbacją śląską, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem wraz z otwartym układem zagranicznym i połączeń z metropoliami europejskimi (Berlinem, Pragą, Wiedniem, Bratysławą i Budapesztem, Kijowem, Mińskiem i Moskwą).

¹² M.P. z 2012 r. poz. 252.

Jednym z założeń **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie**¹³ jest zwiększenie spójności terytorialnej, zarówno w skali krajowej, jak i regionalnej, w tym budowa powiązań między miastami wojewódzkimi a ich otoczeniem regionalnym, a przez to ograniczanie dysproporcji rozwojowych między poszczególnymi województwami.

Jednym z wyzwań strategicznych KSRR jest przedstawione w pkt 10. zadanie „Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju”. Zdiagnozowany w nim został negatywny wpływ na efektywność i sprawność połączeń drogowych między obszarami miejskimi kraju oraz na płynność ruchu tranzytowego niedostatecznie rozbudowanej i rozproszonej sieci autostrad, dróg ekspresowych i dróg szybkiego ruchu.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)¹⁴ przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 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 drogową, wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Powyższe cele w sposób syntetyczny przedstawia zamieszczony poniżej schemat:



Rysunek 9. Struktura i hierarchia celów *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*

¹³ M.P. z 2011 r. Nr 36, poz. 423.

¹⁴ M.P. z 2013 r. poz. 75.

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:

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

Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) Określa on 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, co zapewni skomunikowanie największych

ośrodków gospodarczych kraju. 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. Pozwoli ona na skomunikowanie za pomocą autostrad i dróg ekspresowych wszystkich miast wojewódzkich. 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.

3.1.2. Dokumenty UE

Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”¹⁵ 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 transportu¹⁶ 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,

¹⁵ KOM(2010) 2020.

¹⁶ KOM(2011) 144.

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/UE¹⁷ 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.

¹⁷ Dz. U. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1.

3.2. Cele Programu

Cel główny:

Celem, do którego dążyć będzie resort infrastruktury i rozwoju 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 ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz 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.

Wskaźniki¹⁸:

- Zwiększenie gęstości dróg ekspresowych z 4,1 km/1000 km² do 10 km/1000 km²
- Zwiększenie gęstości autostrad i dróg ekspresowych z 9 km/1000 km² do 15 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).
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).
4. Poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą).

¹⁸ 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. Kontynuowana 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*¹⁹. 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.

Wskaźniki²⁰:

- Łączna długość nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych – 1770 km,
- Łączna liczba nowych obwodnic – 35.

Ad 2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego

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 konstrukcji, a następnie zarządzania ruchem – umożliwi zwiększenie przepustowości dróg. Transport drogowy stanie się szybszy i tańszy. Krótszy czas przejazdu przyniesie wymierne korzyści zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Oszczędność czasu ma istotne znaczenie dla podróżujących osób, szczególnie na trasach długich, bądź prowadzących do lub z regionów odległych od centrów rozwoju. Rozbudowa sieci dróg krajowych wpłynie na redukcję czasu poświęcanego na przejazd i ułatwi mobilność. Podobnie, w przypadku przedsiębiorstw – nowe połączenia drogowe umożliwią dostęp 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.

Wskaźniki:

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

¹⁹ Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.

²⁰ Wartości odnoszą się do zadań ujętych w załączniku nr 1 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*.

Ad 3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego

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

Wskaźniki²¹:

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

Ad 4. Poprawa dostępu do rynków i usług

Sukcesywna poprawa sieci drogowej w kraju oraz połączeń z sąsiednimi państwami zdyNAMIZUJE rozwój gospodarczy. Połączenia miast wojewódzkich ze stolicą, dużych ośrodków miejskich między sobą oraz – poprzez węzły łączące z drogami innych kategorii – z terenami wiejskimi i obszarami peryferyjnymi, będą wzmacniać proces terytorialnego równoważenia rozwoju oraz sprzyjać spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Lepsza dostępność komunikacyjna jest czynnikiem wspomagającym wzrost konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałającym marginalizacji obszarów problemowych. Dla mieszkańców oznacza lepszy dostęp do rynku pracy oraz ułatwienie korzystania z usług publicznych (zwłaszcza mających kluczowe znaczenie dla rozwoju kapitału ludzkiego, takich jak edukacja). Z drugiej strony tworzy warunki do lokalizowania inwestycji poza dotychczasowymi ośrodkami wzrostu i dyfuzji procesów rozwojowych na oddalone od nich obszary. Rozbudowana sieć komunikacyjna, wykorzystująca elastyczność transportu drogowego, zwiększa możliwości rozwoju gospodarczego przy wykorzystaniu czynników endogenicznych oraz ułatwia odniesienie korzyści z inteligentnej specjalizacji regionów. Arterie drogowe wzmacniają intensywność produkcji i wymiany oraz zwiększają mobilność mieszkańców.

Wskaźniki:

²¹ 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*.

Opracowano w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

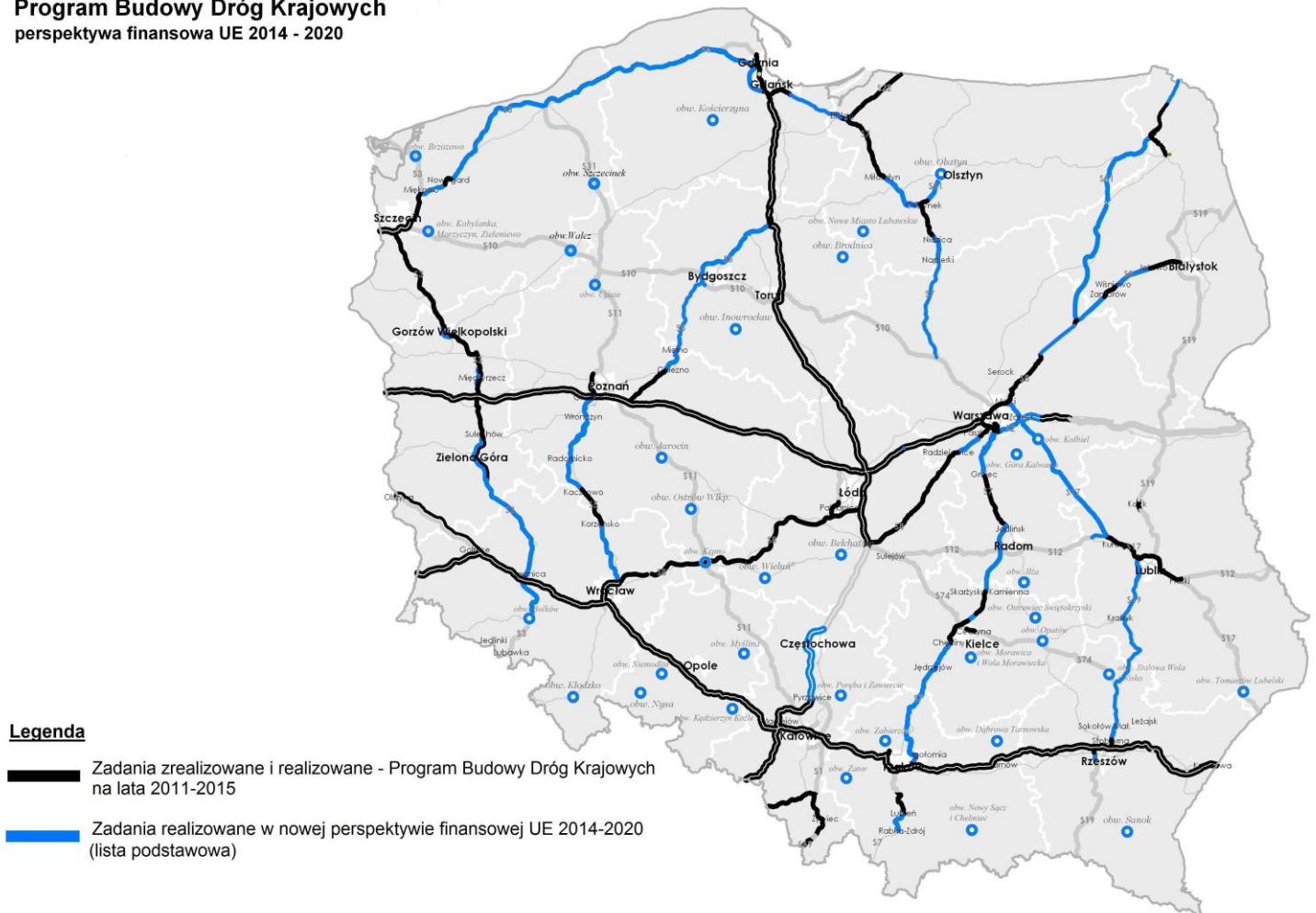
- Stolice województw posiadające połączenie drogowe z Warszawą, autostradami lub drogami ekspresowymi (17/17).

3.3. Priorytety inwestycyjne

W ramach określonych celów przewiduje się realizację następujących priorytetów:

- budowa autostrad,
- budowa dróg ekspresowych,
- budowa obwodnic,
- poprawa stanu technicznego dróg krajowych.

Program Budowy Dróg Krajowych perspektywa finansowa UE 2014 - 2020



Rysunek 10. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 - mapa

3.3.1 Autostrady

Autostrada A1

W chwili obecnej z łącznej długości 582 km w niniejszym Programie zakłada się budowę 56,9 km na odcinku Pyrzowice (bez węzła) – do obwodnicy Częstochowy biegnącym przez województwo śląskie.

Opracowano w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 500,4 km autostrady A1 (86 %) biegnącej przez województwa pomorskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, łódzkie i śląskie.

W przypadku skierowania do realizacji zadania z załącznika nr 2 (lista rezerwowa) A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn, ciąg zostanie ukończony w 100%.

Autostrada A2

W chwili obecnej z łącznej długości 657 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 14,6 km na odcinku w. Lubelska – początek obwodnicy Mińska Mazowieckiego biegnącym przez województwo mazowieckie.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 489,6 km autostrady A2 (74,5 %) biegnącej przez województwa lubuskie, wielkopolskie, łódzkie oraz mazowieckie.

W przypadku skierowania do realizacji zadań z załącznika nr 2 (lista rezerwowa):

- A2 Warszawa – Siedlce (odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce),
- A2 Siedlce – gr. państwa

ciąg zostanie ukończony w 100%.

3.3.2 Drogi ekspresowe

Droga ekspresowa S2

W chwili obecnej z łącznej długości 34,4 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 18,5 km na odcinku węzeł Lubelska – węzeł Puławska biegnącym przez województwo mazowieckie.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie – 34,4 km drogi ekspresowej S2 (100 %) tworzącej Południową Obwodnicę Warszawy.

Droga ekspresowa S3

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 450 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 179,4 km (ok. 62 km odcinka jednojezdniowego) na następujących odcinkach biegnących przez województwa lubuskie i dolnośląskie:

- Gorzów Wielkopolski – Sulechów: II jezdnia obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego, II jezdnia obwodnica Międzyrzecza,
- Sulechów – Legnica: odc. II jezdnia Sulechów – Nowa Sól, odc. Nowa Sól – Legnica,
- Legnica – Lubawka: odc. Legnica – Bolków.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 387,1 km drogi ekspresowej S3 (86%) biegnącej przez województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie.

W przypadku skierowania do realizacji zadań z załącznika nr 2 (lista rezerwowa):

- S3 Szczecin – Świnoujście,
- S3 Bolków – Lubawka

ciąg zostanie ukończony w 100%.

Droga ekspresowa S5

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 373,7 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 273,5 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa dolnośląskie, wielkopolskie, kujawsko – pomorskie:

- Wrocław – Poznań,
- Poznań – Bydgoszcz,
- Bydgoszcz – Nowe Marzy.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 373,7 km drogi ekspresowej S5 (100%) biegnącej przez województwa dolnośląskie, wielkopolskie i kujawsko-pomorskie.

Droga ekspresowa S6

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 380,5 km (z obwodnicą Trójmiasta, wspólny przebieg z S11) w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 328,6 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa zachodniopomorskie i pomorskie:

- Goleniów – Słupsk,
- S6/S11 w. Bielice – węzeł Koszalin Zachód,
- Słupsk – Gdańsk.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 380,5 km drogi ekspresowej S6 (100 %) biegnącej przez województwa zachodniopomorskie i pomorskie.

Droga ekspresowa S7

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 686,9 km (bez odc. Myślenice – Kraków) w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 382 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa pomorskie, warmińsko – mazurskie, mazowieckie i małopolskie:

- Gdańsk – Płońsk,
- Warszawa – Kraków (odcinek S7 Kraków – gr. województwa małopolskiego/świętokrzyskiego zostanie skierowany do realizacji w ramach obowiązującego limitu 92,8 mld zł dla *Programu*),
- Lubień – Rabka.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 629,9 km drogi ekspresowej S7 (91,7%) biegnącej przez województwa pomorskie, warmińsko – mazurskie, mazowieckie, świętokrzyskie i małopolskie.

W przypadku skierowania do realizacji zadania z załącznika nr 2 (lista rezerwowa):

- S7 Płońsk – Warszawa

ciąg zostanie ukończony w 100%.

Droga ekspresowa S8

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 548,2 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 104,6 km na odcinku Radziejowice – Białystok biegnącym przez województwa mazowieckie i podlaskie.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 548,2 km drogi ekspresowej S8 (100%) biegnącej przez województwa dolnośląskie, wielkopolskie, łódzkie, mazowieckie i podlaskie.

Droga ekspresowa S17

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 309 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 126,8 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa mazowieckie i lubelskie:

- węzeł Drewnica – węzeł Zakręt,
- Warszawa (węzeł Zakręt) – Lublin.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 195,3 km drogi ekspresowej S17 (63,5%) biegnącej przez województwa mazowieckie i lubelskie.

W przypadku skierowania do realizacji zadania z załącznika nr 2 (lista rezerwowa) S17 Piaski – Hrebenne ciąg zostanie ukończony w 100%.

Droga ekspresowa S19

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 609 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 157,5 km na odcinku biegnącym przez województwa lubelskie i podkarpackie:

- Lublin – Rzeszów.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 185 km drogi ekspresowej S19 (30,4%) biegnącej przez województwa lubelskie, podkarpackie, podlaskie i mazowieckie.

W przypadku skierowania do realizacji zadań z załącznika nr 2 (lista rezerwowa):

- S19 Lublin – Lubartów,
- S19 węzeł Kielanówka (Rzeszów Południe) – węzeł Babica

ciąg zostanie ukończony w 35%.

Droga ekspresowa S51

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 35 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 28 km na odcinku Olsztyn – Olsztynek biegnącym przez województwo warmińsko – mazurskie.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 35 km drogi ekspresowej S51 (100%) biegnącej przez województwo warmińsko – mazurskie.

Droga ekspresowa S61

W chwili obecnej z łącznej długości ok. 256,8 km w niniejszym *Programie* zakłada się budowę 191,5 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa mazowieckie, podlaskie, warmińsko-mazurskie:

- Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa,
- Obwodnica Augustowa – granica państwa.

Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 256,8 km drogi ekspresowej S61 (100%) biegnącej przez województwa mazowieckie, podlaskie i warmińsko-mazurskie.

3.3.3 Obwodnice

Przewiduje się realizację 14 zadań obwodnicowych na sieci dróg krajowych ujętych w ramach załącznika nr 6 do *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, przyjętego na podstawie uchwały Rady Ministrów Nr 158/2014 z dnia 5 sierpnia 2014 r.

Dodatkowo wprowadza się listę 21 nowych zadań polegających na budowie obwodnic na całej sieci dróg krajowych.

Łącznie przewiduje się, że w ramach *Programu* zostaną zrealizowane obwodnice o łącznej długości 366 km. Ich łączna szacunkowa wartość wyniesie około 9,1 mld zł.

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 miejscowości i 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).

3.4. Realizacja Programu

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury drogowej oraz potrzeby rozwojowe opracowano *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*. Niniejszy dokument określa cele i priorytety inwestycyjne realizowane w całym okresie programowania.

Niniejszy dokument zawiera:

- listę zadań inwestycyjnych polegających na budowie lub przebudowie autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic na drogach krajowych (załącznik nr 1),
- listę zadań rezerwowych, możliwych do realizacji w sytuacji, gdy pojawią się dodatkowe środki lub oszczędności (załącznik nr 2).

Łączna wartość przewidywanych wydatków w ramach zadań inwestycyjnych ujętych w załączniku nr 1 do *Programu* i realizowanych w perspektywie finansowej UE 2014-2020, począwszy od 1 stycznia 2014 r., wynosi 92,8 mld zł. Wydatki te ponoszone będą ze środków Krajowego Funduszu Drogowego. Wartości dla poszczególnych zadań inwestycyjnych mogą ulec zmianie na skutek rozstrzygnięcia postępowań przetargowych bądź opracowania kosztorysów inwestorskich po wyborze wariantu przebiegu drogi, przyjęciu określonych rozwiązań technicznych lub systemu realizacji inwestycji.

Ponadto na utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej, przygotowanie zadań do realizacji oraz zarządzanie zaplanowano kwotę 48,7 mld zł, która będzie ponoszona ze środków budżetu państwa.

Nadal realizowane są prace w ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Limit wydatków na realizację zadań kontynuowanych w okresie obowiązywania przedmiotowego *Programu* (tj. po 31 grudnia 2013 r.) wynosi 14,5 mld zł. Ostateczna wartość zadań z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* zostanie ustalona po zakończeniu prac na wszystkich inwestycjach (w ramach limitu 82,8 mld zł).

Okres realizacji *Programu* zaplanowano na 10 lat (do 2023 zgodnie z zasadą n+3 rozliczenia środków UE dla perspektywy UE 2014-2020).

Program określa również wielkość środków przeznaczonych w Krajowym Funduszu Drogowym oraz budżecie państwa na ten cel. Finansowanie *Programu* w latach 2014-2023 określono w tabelach finansowych rozdziału 4 – Finansowanie *Programu*. Kwoty w poszczególnych latach oznaczają przewidywaną wartość środków odpowiednio w budżecie państwa oraz w Krajowym Funduszu Drogowym.

Przed podjęciem działań dokonywanych w ramach realizacji *Programu*, w tym przed wszczęciem postępowań przetargowych, w wyniku których może nastąpić przekroczenie limitu około 92,8 mld zł, konieczne jest uzyskanie akceptacji Rady Ministrów, w drodze uchwały.

Zadania wchodzące w zakres załącznika nr 2 mogą być realizowane także w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu

ujętych w załączniku nr 1. Przesunięcia tytułów inwestycyjnych pomiędzy załącznikami w ramach limitu finansowego około 92,8 mld zł nie będą powodować konieczności zmiany *Programu*. Minister właściwy do spraw transportu wskazuje, w ramach ustalonego limitu, do realizacji zadania z listy rezerwowej (załącznik 2). Jednakże z uwagi na fakt, że przesunięcia między załącznikiem 1 i 2 mogą wiązać się z innym rozkładem wydatków w latach, wskazanie zadań z listy rezerwowej będzie każdorazowo uzgadniane z Ministrem Finansów pod kątem finansowym.

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.)*. Zadania inwestycyjne polegające na budowie obwodnic zostały wskazane z uwagi na ich korzyści dla sieci dróg krajowych. Lista zadań w *Programie* została dostosowana do limitu finansowego dostępnego na realizację inwestycji w ramach perspektywy UE 2014-2020 tj. około 92,8 mld zł.

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.

Zadania będą realizowane:

- **przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**

Zgodnie z art. 18 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*²² Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) 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.

- **przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia**

Zgodnie z *ustawą z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia*²³ inwestorem realizującym zadania drogowe może być drogową spółką specjalnego

²² Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.

²³ Dz. U. Nr 23, poz. 136, z późn. zm.

przeznaczenia. Spółka tworzona jest przez ministra właściwego do spraw transportu. Ze środków Krajowego Funduszu Drogowego może być zapewnione finansowanie wkładu własnego na realizację projektu.

Minister właściwy do spraw transportu rozważa utworzenie drogowych spółek specjalnego przeznaczenia. W pierwszej kolejności rozważane jest utworzenie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia dla realizacji zadania pn. *Budowa autostrady A1 na odcinku Tuszyn – Częstochowa*.

Nadzór nad GDDKiA oraz powołanymi drogowymi spółkami specjalnego przeznaczenia sprawowany będzie przez ministra właściwego do spraw transportu.

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*²⁴ (tzw. umowy koncesyjne). Podjęcie decyzji o skierowaniu do realizacji zadań w tej formule zależne jest od szczegółowych analiz finansowych, technicznych i prawnych.

²⁴ Dz. U. z 2012 r. poz. 931, z późn. zm.

4. Finansowanie *Programu*

Zadania ujęte w *Programie* finansowane będą z dwóch podstawowych źródeł:

1. Budżet państwa

Z budżetu państwa finansowane będą: prace przygotowawcze, zarządzanie drogami krajowymi²⁵, utrzymanie bieżące, remonty dróg krajowych, przebudowy dróg oraz działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także wydatki majątkowe: inwestycje kubaturowe o charakterze inwestycyjnym 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*²⁶ 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*²⁷.

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 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

²⁵ w tym realizacja *Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem*.

²⁶ Dz. U. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.

²⁷ Dz. U. z 2012 r. poz 931, z późn. zm.

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

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

WYDATKI NA DROGI KRAJOWE W LATACH 2014-2023 (w tys. zł)											
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Wydatki w latach 2014-2023
budżet państwa	2 930 854,0	2 933 370,0	5 000 000,0	5 100 000,0	5 200 000,0	5 300 000,0	5 400 000,0	5 500 000,0	5 600 000,0	5 700 000,0	48 664 224,0
KFD zadania kontynuowane	6 137 800,0	3 764 800,0	3 118 700,0	1 159 000,0	293 100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14 473 400,0
KFD perspektywa 2014-2020	980 828,9	9 596 509,0	19 177 412,2	22 802 072,1	20 601 055,1	13 162 451,2	5 809 609,9	557 346,7	60 050,0	0,0	92 747 335,3
Razem	10 049 482,9	16 294 679,0	27 296 112,2	29 061 072,1	26 094 155,1	18 462 451,2	11 209 609,9	6 057 346,7	5 660 050,0	5 700 000,0	155 884 959,3

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA WYDATKÓW NA DROGI KRAJOWE W LATACH 2014-2023 (w tys. zł)											
Struktura finansowania	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Wydatki w latach 2014-2023
Krajowy Fundusz Drogowy oraz budżet państwa	5 199 140,0	13 005 388,3	20 398 593,8	18 541 773,3	14 914 105,8	10 315 193,8	11 209 609,9	6 057 346,7	5 660 050,0	5 700 000,0	111 001 201,6
środki europejskie	4 850 342,9	3 289 290,7	6 897 518,4	10 519 298,8	11 180 049,3	8 147 257,5	0,0	0,0	0,0	0,0	44 883 757,7
Razem	10 049 482,9	16 294 679,0	27 296 112,2	29 061 072,1	26 094 155,1	18 462 451,2	11 209 609,9	6 057 346,7	5 660 050,0	5 700 000,0	155 884 959,3

5. Monitorowanie i ewaluacja *Programu*

Monitoring realizacji *Programu* będzie prowadzony przez ministra właściwego do spraw transportu i odbywał 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 prezentować będzie efekty realizacji *Programu*. Informacja będzie umieszczana na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju jeden raz w roku do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym.

Przedmiotowa informacja będzie przedstawiała stan realizacji rzeczowo – finansowej *Programu* tj. zaawansowanie rzeczowe realizacji inwestycji oraz realizację finansową w ramach Krajowego Funduszu Drogowego oraz budżetu państwa.

6. Spis ilustracji

Tabele:

Tabela 1. Wydatki w latach 2004-2013 w tys. zł.....	9
Tabela 2. Poprawa stanu sieci polskich dróg krajowych w latach 2004-2013 (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.).....	18

Rysunki:

Rysunek 1. Drogi publiczne (źródło: GDDKiA)	5
Rysunek 2. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (GDDKiA)	6
Rysunek 3. Dynamika wzrostu % udziału transportu samochodowego w przewozach pasażerskich (samochody osobowe - lewy rys.) oraz towarowych (transport drogowy - prawy rys.): Polska na tle UE (Źródło: Eurostat)	7
Rysunek 4. Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2004-2013 (km)	8
Rysunek 5. Sieć autostrad i dróg ekspresowych zrealizowana lub w trakcie realizacji - stan na 31 grudnia 2013 roku	11
Rysunek 6. Zrealizowane lub w trakcie realizacji drogi ekspresowe i autostrady wraz z uruchomionymi zadaniami na podstawie Załącznika nr 5 i 6 (przyjętych na podstawie uchwał RM)	12
Rysunek 7. Sieć bazowa (linie niebieskofioletowe) i kompleksowa (linie czerwone) TEN-T	14
Rysunek 8. Analiza SWOT w obszarze realizacji PBDK na lata 2014-2023	21
Rysunek 9. Struktura i hierarchia celów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	25
Rysunek 10. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 - mapa	33

Wykresy:

Wykres 1. Procentowy rozkład ocen stanu dróg krajowych w latach 2001-2013	17
Wykres 2. Wypadki i ranni na drogach publicznych w latach 2004-2013.....	20
Wykres 3. Zabici na drogach publicznych w latach 2004-2013	20

7. Załączniki

Załącznik 1. Lista zadań inwestycyjnych – lista podstawowa

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Lata Realizacji	Wydatki KFD na realizację [tys. zł]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	A1 odc. Pyrzowice - koniec obw. Częstochowy	56,9	2015-2018	2 973 855,4	0,0	557 607,2	977 805,7	966 345,7	472 096,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa autostrady A1 Tuszyń - Pyrzowice, odc. Pyrzowice - koniec obw. Częstochowy	56,9		2 973 855,4	0,0	557 607,2	977 805,7	966 345,7	472 096,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2	A2 / S2 Warszawa - Siedlce	14,6	2016-2020	940 608,2	0,0	0,0	90 559,8	270 284,6	322 931,6	239 735,5	17 096,7	0,0	0,0	0,0
	Budowa autostrady A2 Warszawa (w. Lubelska) - Mińsk Mazowiecki	14,6		940 608,2	0,0	0,0	90 559,8	270 284,6	322 931,6	239 735,5	17 096,7	0,0	0,0	0,0
3	Puławska - Lubelska	18,5	2015-2019	6 736 304,0	0,0	143 370,7	1 000 831,3	2 820 340,2	2 305 716,2	465 695,5	350,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S2 Puławska - Lubelska	18,5		6 736 304,0	0,0	143 370,7	1 000 831,3	2 820 340,2	2 305 716,2	465 695,5	350,0	0,0	0,0	0,0
4	S3 Gorzów Wielkopolski - Sulechów - Legnica	143,6	2014-2018	4 699 447,9	169 119,7	1 332 837,3	1 378 102,1	1 376 591,9	370 871,2	66 530,0	4 325,7	1 070,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S3 Gorzów Wielkopolski - Nowa Sól, odc. Sulechów (w. Kruszyna) - Nowa Sól, II jezdni obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego, II jezdni obwodnicy Międzyrzecza	62,0		1 605 860,9	31 524,7	475 655,1	438 760,2	520 498,2	70 460,5	63 983,5	3 908,8	1 070,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S3 Nowa Sól - Legnica	81,6		3 093 587,0	137 595,0	857 182,1	939 341,9	856 093,8	300 410,7	2 546,6	416,9	0,0	0,0	0,0
5	S3 Legnica - Bolków	35,8	2015-2019	1 147 685,0	0,0	175 386,4	407 430,6	436 363,8	122 087,2	6 417,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S3 Legnica - Bolków	35,8		1 147 685,0	0,0	175 386,4	407 430,6	436 363,8	122 087,2	6 417,1	0,0	0,0	0,0	0,0
6	S5 Wrocław - Bydgoszcz	199,6	2014-2019	7 613 813,6	216 334,0	1 157 395,1	2 007 899,9	2 227 923,6	1 091 772,7	912 463,2	25,0	0,0	0,0	0,0

	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Poznań (A2, w. Gluchowo) – Wronczyn	15,9		721 995,5	0,0	199 895,0	341 068,6	180 903,9	35,0	93,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Wronczyn - Radomicko	34,6		1 313 370,5	0,0	98 288,5	463 100,0	585 800,0	166 182,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Radomicko - Kaczkowo	28,7		890 602,0	0,0	146 935,0	350 600,0	341 545,9	51 521,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S5 Poznań - Wrocław, odc. Korzeńsko - Wrocław (A8)	48,0		1 796 384,6	169 619,7	500 906,2	512 780,9	389 492,3	218 252,3	5 308,2	25,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S5 Żnin - Gniezno, odc. Mielno - Gniezno	18,3		623 065,9	46 714,4	190 000,0	319 000,0	67 351,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S5 Bydgoszcz – Mielno	54,1		2 268 395,2	0,0	21 370,5	21 350,4	662 830,1	655 782,2	907 062,0	0,0	0,0	0,0	0,0
7	S5 Nowe Marzy - Bydgoszcz	73,9	2015-2019	2 962 739,0	0,0	28 231,6	28 239,9	876 582,9	873 407,9	1 156 276,7	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S5 Nowe Marzy - Bydgoszcz	73,9			0,0	28 231,6	28 239,9	876 582,9	873 407,9	1 156 276,7	0,0	0,0	0,0	0,0
8	S6 Szczecin - Koszalin	139,6	2015-2018	4 071 143,0	0,0	490 668,2	1 349 929,8	1 242 953,9	987 591,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S6 Szczecin - Koszalin wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa (S6/S11)	139,6		4 071 143,0	0,0	490 668,2	1 349 929,8	1 242 953,9	987 591,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9	S6 Koszalin - Słupsk	45,3	2015-2019	1 157 516,2	0,0	2 000,0	234 791,3	446 788,5	406 231,3	67 705,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk	45,3		1 157 516,2	0,0	2 000,0	234 791,3	446 788,5	406 231,3	67 705,1	0,0	0,0	0,0	0,0
10	S6 Słupsk - Gdańsk	143,7	2015-2020	6 564 591,6	0,0	600,0	19 800,0	404 705,7	2 857 670,0	2 274 912,6	806 903,3	140 000,0	60 000,0	0,0
	Budowa drogi S6 Słupsk - Lębork	50,0		1 653 941,5	0,0	300,0	8 000,0	238 400,0	684 800,0	530 641,5	131 800,0	30 000,0	30 000,0	0,0
	Budowa drogi S6 Lębork - Obwodnica Trójmiasta	61,0		2 946 289,0	0,0	0,0	5 100,0	6 725,7	1 364 870,0	952 820,0	526 773,3	70 000,0	20 000,0	0,0
	Budowa obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	32,7		1 964 361,2	0,0	300,0	6 700,0	159 580,0	808 000,0	791 451,2	148 330,0	40 000,0	10 000,0	0,0
11	S7 Warszawa - Gdańsk	180,6	2014-2019	8 750 231,3	0,0	1 528 933,3	2 159 372,9	2 463 974,8	1 368 094,7	727 992,5	501 863,1	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Gdańsk - Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) - Elbląg (w. Kazimierzewo)	39,6		3 298 324,1	0,0	987 480,1	1 198 724,6	969 811,9	122 009,1	20 298,5	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Olsztynek - Płońsk, odc. Nidzica - Napierki	22,1		597 534,4	0,0	104 540,2	182 898,4	208 975,4	101 120,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Olsztynek - Płońsk,	71,3		2 244 932,1	0,0	0,0	0,0	388 637,5	646 737,5	707 694,0	501 863,1	0,0	0,0	0,0

	odc. Napierki - Płońsk (S10)													
	Budowa drogi S7 Elbląg - Olsztyn, odc. Miłomłyn (S7) - Olsztyn (S51)	47,6		2 609 440,7	0,0	436 913,0	777 750,0	896 550,0	498 227,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12	S7 Warszawa - Kraków	184,7	2014-2021	6 058 698,6	237 894,0	1 488 004,5	1 749 297,9	1 489 529,3	1 035 316,7	58 656,2	0,0	0,0	0,0	0,0
	Przebudowa drogi S7 Warszawa - obwodnica Grójca	29,1		1 687 182,5	0,0	948,1	55 470,0	807 535,5	773 618,4	49 610,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. obwodnica Radomia	24,7		1 152 127,6	0,0	253 465,1	359 200,0	313 550,0	217 246,9	8 665,7	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. Radom - gr. woj. mazowieckiego	22,0		942 428,0	38 023,6	392 688,6	443 752,5	52 852,2	15 111,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. gr. woj. mazowieckiego/świętokrzyskiego - Skarżysko Kamienna	7,6		306 244,2	0,0	125 900,0	121 900,0	58 444,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Radom - Jędrzejów, odc. w. Chęciny - Jędrzejów (pocz. obwodnicy)	21,6		863 390,1	93 307,1	368 678,7	349 603,7	50 570,6	1 230,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Jędrzejów - gr. woj. świętokrzyskiego, odc. Jędrzejów (DK 78, w. Piaski) - gr. woj. świętokrzyskiego	19,9		509 753,4	56 831,4	187 151,6	197 200,0	41 100,0	27 470,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 Biezanów - Christo Botewa-Igołomska, odc. Kraków (w. Igołomska, DK 79) - Kraków w. Christo Botewa (Rybitwy)	4,5		597 572,8	49 731,9	159 172,4	222 171,6	165 476,8	640,0	380,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S7 gr. woj. świętokrzyskiego - Kraków	55,5		3 192 346,0	0,0	0,0	0,0	260 150,0	1 085 550,0	1 290 600,0	492 638,0	63 408,0	0,0	0,0
13	S7 Kraków - Rabka odc. w. Lubień - Rabka (w. Zabornia)	16,7	2016-2021	3 222 343,5	0,0	0,0	478 063,9	668 828,1	919 980,0	784 281,5	258 873,7	112 316,3	0,0	0,0
14	S8 Radziejowice - Białystok	104,6	2014-2018	4 659 773,2	73 631,8	740 692,2	2 163 057,0	1 530 388,8	151 743,5	260,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski - Warszawa, odc. Radziejowice (DK 50) - Warszawa (w. Paszków)	21,5		1 269 110,7	0,0	82 500,0	552 927,4	553 499,5	79 923,8	260,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Przebudowa drogi S8 Wyszków - Białystok, odc. koniec obw. Wyszowska - gr. woj. mazowieckiego	38,5		1 761 505,4	0,0	138 963,8	958 254,9	592 597,0	71 689,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Przebudowa drogi S8 Wyszków - Białystok, odc. gr. woj. mazowieckiego - Zambrów	14,9		582 246,8	0,0	166 131,5	249 674,4	166 355,9	85,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Przebudowa drogi S8 Wyszków - Białystok, odc. Wiśniewo - Mężenin	15,4		512 014,5	73 631,8	179 180,1	180 000,0	79 179,2	23,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	Przebudowa drogi S8 Wyszków - Białystok, odc. Mężenin - Jeżewo	14,3		534 895,8	0,0	173 916,8	222 200,2	138 757,2	21,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15	S17 Warszawa - Lublin	126,8	2014-2020	6 664 629,0	3 194,1	144 799,2	1 900 051,3	1 538 744,1	1 323 950,0	1 050 992,2	695 061,8	7 836,4	0,0	0,0
	Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. w. Drewnica - w. Zakręt	15,0		1 780 607,5	0,0	0,0	0,0	50 950,0	200 000,0	827 000,0	694 821,1	7 836,4	0,0	0,0
	Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. Warszawa (w. Zakręt) - Warszawa(w. Lubelska)	4,5		672 717,5	0,0	51 029,8	277 588,2	175 009,9	158 408,5	10 681,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S17 Warszawa - Garwolin, odc. Warszawa (w. Lubelska) - Garwolin	36,9		1 443 793,8	0,0	16 527,7	561 148,8	469 425,0	295 085,0	101 607,3	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S17 Garwolin - Kurów	70,4		2 767 510,3	3 194,1	77 241,8	1 061 314,3	843 359,1	670 456,5	111 703,8	240,7	0,0	0,0	0,0
16	S19 Lublin - Rzeszów	157,5	2014-2020	6 721 469,6	47 488,8	389 126,2	630 122,9	733 164,2	1 813 347,4	1 829 192,0	1 279 028,2	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów, odc. obwodnica Lublina (w. Dąbrowica - w. Konopnica)	9,8		465 092,4	32 422,9	130 180,0	178 024,5	124 465,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów odc. Lublin - koniec obw. Kraśnika	42,0		1 747 898,7	0,0	0,0	14 895,0	162 541,2	521 287,1	542 500,0	506 675,3	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów odc. koniec obw. Kraśnika - w. Sokołów Młp. Północ	86,9		3 666 891,4	0,0	0,0	111 172,7	211 602,1	1 285 071,7	1 286 692,0	772 352,9	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów odc. w. Sokołów Młp. Północ bez węzła - Stobierna	12,5		391 939,1	7 465,9	115 564,6	150 899,0	114 109,7	3 900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S19 Lublin - Rzeszów, odc. w.Świlcza - w. Rzeszów Południe	6,3		449 648,1	7 600,0	143 381,6	175 131,6	120 446,3	3 088,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
17	S51 Olsztyn - Olsztynek	28,0	2014-2018	1 567 445,3	79 056,6	257 550,6	379 157,0	588 364,9	263 316,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S51 Olsztyn - Olsztynek	28,0		1 567 445,3	79 056,6	257 550,6	379 157,0	588 364,9	263 316,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18	S61 obwodnica Augustowa - granica państwa	38,5	2015-2020	1 700 976,7	0,0	115 232,0	205 172,2	205 570,9	318 349,7	598 107,0	258 395,0	150,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa - granica państwa odc. obwodnica Suwałk	13,9		589 205,9	0,0	115 232,0	204 542,2	202 310,5	47 031,4	20 054,9	35,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S61 obwodnica Augustowa - granica państwa odc. koniec obw. Suwałk - Budzisko (gr. państwa) z obw. Szypliszek	24,6		1 111 770,8	0,0	0,0	630,0	3 260,4	271 318,3	578 052,0	258 360,0	150,0	0,0	0,0

19	S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa	153,0	2016-2020	5 469 266,5	0,0	0,0	2 000,0	303 611,8	1 855 061,0	1 799 029,3	1 398 691,5	110 823,0	50,0	0,0
	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa, odc. Ostrów Mazowiecka - Szczuczyn	90,0		3 326 516,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Budowa drogi S61 Ostrów Mazowiecka - obwodnica Augustowa, odc. Szczuczyn - Raczki	63,0		2 142 749,8	0,0	0,0	0,0	258 200,0	804 900,0	665 576,0	414 073,8	0,0	0,0	0,0
20	Budowa obwodnicy Brodnicy dk nr 15	1,5	2014-2016	68 794,0	1 303,7	56 242,4	11 248,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
21	Budowa obwodnicy Inowroclawia dk nr 15	18,1	2014-2017	509 534,2	61 893,6	85 660,3	138 745,4	147 540,6	75 694,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22	Budowa obwodnicy Wielunia dk nr 8	13,2	2014-2017	216 256,2	22 515,5	93 630,0	80 130,0	19 906,7	74,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
23	Budowa obwodnicy Bełchatowa dk nr 8	10,9	2015-2017	221 881,9	0,0	82 510,3	106 752,3	32 619,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
24	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego S11	12,8	2014-2017	345 248,1	4 613,0	105 000,0	189 910,0	45 725,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
25	Budowa obwodnicy Jarocina S11	13,0	2014-2017	321 219,6	6 754,3	95 000,0	183 200,0	36 265,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
26	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii dk nr 50 i 79	9,0	2015-2018	435 102,9	0,0	129 048,0	124 800,0	155 900,0	21 134,9	4 220,0	0,0	0,0	0,0	0,0
27	Budowa obwodnicy Olsztyna dk nr 16	10,0	2015-2018	378 010,5	0,0	65 404,0	87 831,2	160 151,8	64 623,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
28	Budowa obwodnicy Kłodzka dk nr 33 i 46	11,5	2014-2018	282 984,6	4 033,3	54 354,0	103 910,1	88 187,1	32 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
29	Budowa obwodnicy Nysy dk nr 41 i 46	16,5	2014-2017	363 346,5	46 996,5	49 309,0	153 038,5	114 002,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
30	Budowa obwodnicy Kościerzyny dk nr 20	7,6	2014-2017	234 441,3	6 000,0	41 404,0	91 881,0	79 274,0	12 392,2	3 490,1	0,0	0,0	0,0	0,0
31	Budowa obwodnicy Sanoka dk nr 28	6,9	2015-2018	171 758,1	0,0	2 420,8	48 228,9	83 697,8	37 410,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
32	Budowa obwodnicy Szczecinka S11	12,0	2015-2019	691 536,0	0,0	6 572,4	189 526,4	242 043,9	228 943,9	24 449,3	0,0	0,0	0,0	0,0
33	Budowa obwodnicy Walcza S10	17,8	2015-2018	697 426,5	0,0	177 519,4	248 034,1	244 657,1	27 215,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

34	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa	6,4	2016-2020	84 357,0	0,0	0,0	800,0	800,0	30 115,5	35 389,2	17 252,4	0,0	0,0	0,0
35	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej dk 73	8,2	2016-2021	151 520,0	0,0	0,0	22 728,0	24 243,2	37 880,0	15 152,0	27 273,6	24 243,2	0,0	0,0
36	Budowa obwodnicy Kolbieli dk 50	11,6	2017-2021	296 399,7	0,0	0,0	0,0	2 464,3	29 690,4	74 226,1	118 761,8	71 257,1	0,0	0,0
37	Obwodnica Niemodlina dk 46	11,5	2016-2019	218 553,9	0,0	0,0	51 360,2	73 215,5	54 638,5	39 339,7	0,0	0,0	0,0	0,0
38	Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9	15,6	2016-2019	320 520,0	0,0	0,0	3 205,2	96 156,0	144 234,0	76 924,8	0,0	0,0	0,0	0,0
39	Budowa obwodnicy Ujścia S11	17,6	2016-2020	334 592,6	0,0	0,0	1 673,0	3 345,9	100 377,8	148 893,7	80 302,2	0,0	0,0	0,0
40	Budowa obwodnicy Kępna S11	8,0	2016-2019	144 800,0	0,0	0,0	34 028,0	48 508,0	36 200,0	26 064,0	0,0	0,0	0,0	0,0
41	Budowa obwodnicy Brzozowa S3	4,8	2016-2019	92 545,4	0,0	0,0	925,5	27 763,6	41 645,4	22 210,9	0,0	0,0	0,0	0,0
42	Budowa obwodnicy Zatora dk 28	2,4	2016-2018	45 684,6	0,0	0,0	456,8	22 842,3	18 273,8	4 111,6	0,0	0,0	0,0	0,0
43	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia dk 78	24,4	2016-2020	465 910,8	0,0	0,0	2 329,6	4 659,1	139 773,2	207 330,3	111 818,6	0,0	0,0	0,0
44	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska dk 77	15,3	2016-2019	293 010,0	0,0	0,0	2 930,1	87 903,0	131 854,5	70 322,4	0,0	0,0	0,0	0,0
45	Budowa obwodnicy Bolkowa dk 3 i 5	5,7	2016-2018	102 605,1	0,0	0,0	25 651,3	35 911,8	35 911,8	5 130,3	0,0	0,0	0,0	0,0
46	Budowa obwodnicy Hży dk 9	7,2	2016-2018	119 990,0	0,0	0,0	29 997,5	41 996,5	41 996,5	5 999,5	0,0	0,0	0,0	0,0
47	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej dk 73	7,0	2016-2018	119 997,2	0,0	0,0	28 199,3	40 199,1	39 599,1	11 999,7	0,0	0,0	0,0	0,0
48	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego dkr 42 i 9	2,7	2017-2021	56 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16 240,0	24 640,0	15 120,0	0,0	0,0
49	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego S17	9,6	2016-2019	159 920,0	0,0	0,0	37 581,2	53 573,2	39 980,0	28 785,6	0,0	0,0	0,0	0,0
50	Budowa obwodnicy Zabierzowa dk 79	10,5	2016-2020	333 800,0	0,0	0,0	500,7	56 746,0	78 443,0	114 660,3	83 450,0	0,0	0,0	0,0
51	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle dk 40	14,1	2017-2021	310 017,1	0,0	0,0	0,0	2 577,5	31 054,5	77 636,3	124 218,0	74 530,8	0,0	0,0
52	Budowa Nowego Miasta Lubawskiego dk 15	18,0	2016-2019	398 225,4	0,0	0,0	3 982,3	119 467,6	179 201,4	95 574,1	0,0	0,0	0,0	0,0

53	Budowa obwodnicy Myśliny dk 46	3,1	2016-2018	51 670,0	0,0	0,0	12 142,5	17 309,5	17 051,1	5 167,0	0,0	0,0	0,0	0,0
54	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chelmea dk 28	1,6	2017-2019	27 138,3	0,0	0,0	0,0	1 361,0	13 610,0	10 888,0	1 279,3	0,0	0,0	0,0
RAZEM PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023														
		2 227,9		92 747 335,3	980 828,9	9 596 509,0	19 177 412,2	22 802 072,1	20 601 055,1	13 162 451,2	5 809 609,9	557 346,7	60 050,0	0,0

Załącznik 2. Lista zadań inwestycyjnych – lista rezerwowa**2.1. Lista rezerwowa – drogi ekspresowe i autostrady**

Lp.	Nazwa drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Wydatki na realizację [tys. zł]
1	S1	S1 Kosztowy – Bielsko-Biała	40,0	3 141 557,00
2	S69	S69 Bielsko-Biała – gr. państwa (obejście Węgierskiej Górki)	8,5	1 545 986,83
3	A1	A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn	81,6	4 081 067,98
4	S7	S7 Gdańsk – Warszawa odc. Płońsk (S10) – Warszawa (S8)	57,0	4 910 257,00
5	A18	A18 Olszyna – Golnice	70,9	1 029 743,07
6	A2	A2 Warszawa – Siedlce odc. Mińsk Mazowiecki – Siedlce	31,9	1 941 067,57
7	S3	S3 Szczecin – Świnoujście	70,9	2 348 965,70
8	S19	S19 Lublin – Lubartów	17,3	518 586,59
9	S3	S3 Bolków – Lubawka	31,4	3 183 883,88
10	A2	A2 Siedlce – gr. państwa	97,1	5 210 863,40
11	S17	S17 Piaski – Hrebenne	113,4	6 330 255,60
12	S19	S19 Kielanówka – Babica	10,3	1 272 219,32
RAZEM			630,3	35 514 454,0

2.2. Lista rezerwowa – obwodnice²⁸

Lp.	Nazwa drogi	Nazwa zadania	Długość [km]	Wydatki na realizację [tys. zł]
1	S12	Budowa obwodnicy Chelma	17,0	838 620,5
2	12	Budowa obwodnicy Głogowa	20,0	460 000,0
3	11	Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór	17,2	441 094,0
4	51	Budowa obwodnicy Bartoszyc	12,2	234 301,0
5	22/31	Budowa obwodnicy Kostrzyna nad Odrą	14,3	280 000,0
6	S14	Budowa Zachodniej obwodnicy Łodzi	28,5	1 712 375,4
7	44	Budowa obwodnicy Skawiny	3,0	170 000,0
8	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącnik)	4,9	100 000,0
9	4	Budowa obwodnicy Łańcuta	5,8	202 200,0
10	25	Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego	5,9	178 819,7
11	45	Budowa obwodnicy Praszki	8,1	155 560,5

²⁸ Kolejność zadań na liście została ustalona na podstawie zgodności z budowaną siecią dróg ekspresowych i autostrad oraz na podstawie natężenia ruchu.

12	22	Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego	5,3	102 170,6
13	61	Budowa obwodnicy Ostrołęki	5,0	97 119,7
RAZEM			147,2	4 972 261,4

Załącznik 3. Lista ukończonych zadań inwestycyjnych w ramach załącznika nr 1 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 (stan na 31.12.2013 r.)

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Wartość [tys. zł]	Lata realizacji (budowy)
1	Budowa autostrady A1 Pyrzowice - Maciejów - Sośnica	46,3	5 954 053,95	2008-2012
2	Budowa obwodnicy Mińska Maz. w ciągu autostrady A2 na odc. węzeł Lubelska - Siedlce	20,9	714 097,68	2009-2012
3	Budowa autostrady A2 Stryków - Konotopa	91	4 565 231,73	2009-2012
4	Budowa autostrady A4 Wielicka - Szarów wraz z drogą S7 Bieżanów - Christo Botewa - Igołomska	22,5	1 253 711,30	2007-2010
5	Budowa autostrady A 4 Kraków - Tarnów węz. Szarów - węz. Krzyż	56,8	2 875 000,03	2010-2012
6	Budowa obwodnicy Wrocławia A8	35,5	3 970 100,11	2008-2011
7	Budowa północno-wschodniej obwodnicy Bielska-Białej w ciągu S69/S1 Bielsko-Biała - Żywiec	11,9	1 469 149,21	2008-2011
8	Budowa drogi ekspresowej S2 w Warszawie, odc. w. "Konotopa" - w. "Puławska" wraz z odc. w. "Lotnisko"-Marynarska (S79)	20,1	4 255 239,74	2006-2013
9	Budowa drogi S3 Szczecin - Gorzów Wlkp.	81,6	2 307 000,00	2007-2010
10	Budowa drogi S5 Gniezno - Poznań (węzeł "Kleszczewo")	35	1 425 000,00	2009-2012
11	Budowa drogi S7 Gdańsk (A1) - Elbląg (S22) Gdańsk (S6, w. Południowy) - Koszwały (dk nr 7, w. Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska	17,9	1 458 966,08	2009-2012
12	Budowa drogi S7 Elbląg (S22) - Olsztynek(S51) Elbląg (w. Kazimierzowo) - Pasłek (w. Raczki z węzłem) - Miłomłyn	50,2	1 806 757,00	2008-2012
13	Budowa drogi S7 Olsztynek (S51) - Płońsk (S10) Olsztynek (S51) - Nidzica	31,3	1 235 550,3	2009-2012
14	Budowa drogi S7 Radom (Jedlińsk) - Jędrzejów odc. Skarżysko Kamienna (dk.42) - Występa + odc. Kielce (dk nr 73, w. Wiśniówka) - Chęciny (w. Chęciny)	39,4	1 556 454,8	2009-2013

15	Przebudowa drogi S8 Wyszków - Białystok odc. Jeżewo- w. Choroszcz - Białystok + obw. m. Zambrów i m. Wiśniewo	35,6	1 350 739,5	2009-2012
16	Przebudowa drogi S8 Piotrków Trybunalski - Warszawa w. Piotrków - w. Radziejowice z węzłem	95,3	2 778 309,29	2009-2013
17	Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z dk.nr 7 odc. S8 Paszków - Opacz - Łopuszańska (odc. miejski) - ETAP I / CZĘŚĆ II	1,9	467 367,17	2010-2013
18	Przebudowa drogi S8 odc. Powązkowska-Marki (ul. Piłsudskiego) w. Modlińska - w. Piłsudskiego (Marki)	7,1	1 007 988,60	2009-2013
19	Budowa drogi S8 Konotopa - ul. Powązkowska w Warszawie	12,6	2 806 940,64	2008-2013
20	Budowa drogi S8 Wrocław - Psie Pole - Syców	47,2	1 156 996,7	2009-2012
21.	Budowa drogi ekspresowej S8 Syców - Kępno - Wieruszów - Walichnowy	45	1 192 343,01	2011-2013
22	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	353 137,10	2009-2011
23	Budowa drogi S19 Międzyrzec Podlaski - Lubartów obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej	7,9	210 447,89	2009-2011
24	Budowa drogi S19 Stobierna - Rzeszów Stobierna - w. Rzeszów Wschód (A4)	7,5	241 967,92	2010-2012
25	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. płn. Złotkowo-A2 (węzeł Głuchowo) - etap I i IIa (bez etapu IIb)	22,0	1 070 721,9	2009-2012
26	Budowa obwodnicy Wasilkowa na drodze Nr 19	5	123 301,86	2007-2011
27	Budowa obwodnicy Jarosławia na drodze Nr 4	11,3	457 362,20	2010-2012
28	Budowa obwodnicy Ełku na drodze Nr 16 i 65	4,8	154 152,90	2010-2012
29	Budowa zachodniej obwodnicy Mrągowa na drodze Nr 59	6,5	157 161,10	2009-2011
30	Budowa obwodnicy Stawisk na drodze Nr 61	6,5	150 012,74	2012-2013
31	Budowa obwodnicy Olecka na drodze Nr 65	7,6	135 702,10	2010-2013
32	Budowa obwodnicy Frampola na drodze Nr 74	4,4	45 200,49	2011-2012

33	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa na drodze Nr 78	7,9	230 131,67	2010-2012
34	Budowa obwodnicy Troszyna, Parlówko i Ostromice na dk. S3	6,1	132 160,90	2009-2011
35	Budowa obwodnicy Nowogardu na dr S6	9,4	196 889,38	2010-2011
36	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu dk nr S11 (2 etapy) etap I	6,1	213 788,80	2008-2009
37	Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu dr. eksp. S-14 wraz z obwodnicą Pabianic - obwodnica Pabianic	15,2	568 640,77	2010-2012
38	Budowa obwodnicy Miękowa na dr S3	4,8	65 411,11	2009-2012
39	Budowa obwodnicy Łęknicy na dr. nr 12	3,6	72 364,00	2009-2011
40	Budowa obwodnicy Opoczna na dr. nr 12	7,9	176 897,97	2010-2011
41	ETAP I - Budowa obwodnicy Tyńca Małego w ciągu dk nr 35	5	101 373,77	2010-2011
42	Budowa obwodnicy Kędzierzyna -Kozła na dr. nr 40 (etap I)	5	169 517,20	2008-2010
43	Budowa obwodnicy Żyrardowa dk.nr 50	15,1	275 598,80	2009-2013
44	Budowa obwodnicy Serocka na dr. Nr 61	7	231 161,71	2009-2011
45	Budowa obwodnicy Siewierza na drodze Nr 78	7	206 173,89	2008-2010
46	Budowa obwodnicy Krakowa na odc. węzeł "Radzikowski" - węzeł "Modlnica" na drodze nr 94	4,6	188 465,47	2009-2011
47	Przebudowa drogi Nr 4 Machowa - Łańcut	54,9	585 063,40	2008-2011
48	Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku - węzeł Karczemki	13,9	229 206,28	2010-2012
49	Przebudowa drogi Nr 8 Białystok - Katryńka – Przewalanka, odc. Białystok - Katryńka	6,4	235 710,78	2006-2009
50	Budowa wiaduktu w Legionowie na drodze Nr 61	2,3	114 239,20	2007-2011

51	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	111 728,79	2009-2011
52	Rozbudowa i wzmocnienie dk 1 na odc. Toruń - Włocławek etap I	12,5	79 470,54	2009-2011
53	Przebudowa dk 2 na odc. Zakręt - Siedlce	78,3	335 952,70	2008-2011
54	Wzmocnienie dk 10 na odc. gr. woj. kujawsko-pomorskiego - Sierpc	22,9	80 660,40	2008-2010
55	Wzmocnienie dk 12 na odc. Łask - Wadlew	10,6	30 323,48	2010-2011
56	Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu dk nr 90	11,9	366 249,95	2010-2013
57	Wzmocnienie dk 94 na odc. Mazurowice - Wrocław	28,8	154 540,00	2008-2010

Załącznik 4. Lista zadań inwestycyjnych kontynuowanych po 31.12.2013 r. w realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015

Zadania ujęte w załączniku nr 1

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Wartość [tys. zł]	Lata realizacji (budowy)
1	Budowa autostrady A1 Toruń - Stryków	144	5 658 534,79	2010-2015
2	Budowa autostrady A1 Stryków - Tuszyn	37,3	1 616 053,27	2011-2016
3	Budowa autostrady A1 Sośnica - Gorzyczki	47,9	3 799 974,42	2007-2014
4	Dostosowanie autostrady A2 Konin - Stryków do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	n.d.	414 288,82	2009-2014
5	Dostosowanie autostrady A4 Wrocław - Katowice na odc. Wrocław - Sośnica do standardów autostrady płatnej i poboru opłat	n.d.	348 273,89	2009-2015
6	Budowa autostrady A4 Tarnów - Rzeszów węzeł "Krzyż" - węzeł "Rzeszów Wschód" wraz z odc. drogi ekspresowej S-19 w. Rzeszów Zachód - w. Świlcza	82,9	5 562 814,64	2010-2014
7	Budowa autostrady A4 Rzeszów-Korczowa	88,2	4 754 825,50	2009-2016
8	Budowa węzła "Tczewska" wraz z przebudową autostrady A6 na odcinku od Kijewa do węzła "Rzęśnica"	2,8	42 995,43	2011-2014
9	Budowa drogi S3 Gorzów Wielkopolski -Nowa Sól, Gorzów Wlkp. (dk nr 3, w. Gorzów Południe) z węzłem - w. Sulechów (w. Kruszyna)	80,6	2 169 434,35	2010-2015
10	Budowa drogi S5 Kaczkowo-Korzeńsko Leszno (w. Kaczkowo) z węzłem - w. Korzeńsko z węzłem (koniec obw. m. Rawicz)	29,3	1 114 700,00	2010-2014
11	Budowa drogi ekspresowej S8 na odc. w. Walichnowy- Łódź węzeł Walichnowy z węzłem - A1 (w. Łódź)	113,4	5 321 517,10	2011-2014
12	Budowa drogi S17 Kurów - Lublin -Piaski	66,8	3 375 491,54	2011-2014
13	Budowa drogi ekspresowej S69 Bielsko-Biała - Żywiec, odc. węzeł Mikuszowice (Żywiecka / Bystrzańska) - Żywiec odc. Bielsko-Biała (w. Mikuszowice (Żywiecka/Bystrzańska) - Żywiec	15,6	1 191 160,99	2010-2015
14	Budowa obwodnicy Augustowa łącznie z przebudową ul. Kardynała Wyszyńskiego na drodze Nr 8	55,8	958 550,10	2006-2014

15	Budowa obwodnicy Szczuczyna na drodze Nr 61	8	178 610,40	2012-2015
16	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego na drodze Nr 61	11,8	213 342,73	2013-2014
17	Budowa obwodnicy Hrubieszowa na drodze Nr 74	9,3	189 784,40	2011-2014
18	Budowa obwodnicy m. Leżajsk w ciągu dk 77	7,7	150 029,00	2011-2014
19	Przebudowa drogi nr 16, odcinek Olsztyn - Augustów (z wyłączeniem obwodnicy Ełku), odc. Barczewo - Borki Wielkie	26,4	561 791,74	2011-2014

Zadania ujęte w załączniku nr 1a:

Lp.	Nazwa zadania	Długość [km]	Wartość [tys. zł]	Lata realizacji (budowy)
1	Budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Salomea - Wolica wraz z powiązaniem z dk.nr 7 z wyłączeniem odcinka miejskiego	14,5	1 064 571,0	2012-2015
2	Przebudowa drogi S8 odc. Powązkowska - Marki (ul. Piłsudskiego) odc. w. Powązkowska - w. Modlińska	6	961 348,72	2013-2015
3	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. płn. Złotkowo - A2 (węzeł Głuchowo) etap II b	5,3	166 965,0	2013-2014

UZASADNIENIE

Przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*, zwany dalej „*Programem*”, jest dokumentem określającym cele w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej stanowiącej własność Skarbu Państwa, harmonogram realizacji inwestycji służących ich osiągnięciu oraz źródła finansowania planowanych działań. Ze względu na swój operacyjno-wdrożeniowy charakter, *Program* jest spójny z następującymi dokumentami strategicznymi i służy osiągnięciu zawartych w nich celów:

1. *Długookresową Strategią Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności;*
2. *Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo;*
3. *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).*

Program, poza realizacją celów ujętych w ww. dokumentach, uwzględnia również cele i kierunki rozwoju określone w dokumentach Unii Europejskiej takich, jak:

1. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”;*
2. *„Biała Księga”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu;*
3. *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/UE.*

Dokument jest programem rozwoju w rozumieniu *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.)*, zwanej dalej jako „*ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*” i spełnia określone w niej wymogi dotyczące tego rodzaju dokumentów.

Zgodnie z art. 136 ust. 2 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.)* dokument należy do kategorii programów wieloletnich.

Uchwała Rady Ministrów o przyjęciu *Programu* uchyli równocześnie dotychczasowy *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*.

Potrzeba opracowania nowego programu drogowego wynika z:

1. **Konieczności kontynuacji *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* (zwanego dalej „*PBDK 2011-2015*”) oraz dalszej rozbudowy sieci dróg krajowych.**

Podjęmowane we wcześniejszych latach wysiłki dotyczące rozbudowy sieci dróg krajowych wymagają dalszych skoordynowanych działań. Polska infrastruktura drogowa wymaga dalszych nakładów na rozwój i modernizację, aby możliwe było sprostanie potrzebom wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Do najważniejszych zadań drogowych należą:

- zapewnienie spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych;
- poprawa stanu technicznego dróg – do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest aktualnie tylko ponad 1/4 nawierzchni dróg krajowych, a pewna część sieci drogowej jest dopuszczona do ruchu pojazdów o tym nacisku jedynie w trybie administracyjnym, co oznacza, że konstrukcyjnie część tych dróg z założenia będzie niszczone szybciej niż to przewidywali projektanci i administracja drogowa;
- sprostanie wzrostowi natężenia ruchu, w tym samochodów ciężarowych, wynikającego z rozwoju terenów zabudowanych wzdłuż osi drogowych.

Mimo dużej skali inwestycji podjętych w mijającym okresie programowania, jak również we wcześniejszych latach, polska sieć dróg krajowych, w tym autostrad oraz dróg ekspresowych, pozostaje nadal niedostatecznie drożna, dlatego tak istotne jest kontynuowanie działań inwestycyjnych na głównych ciągach komunikacji drogowej, w szczególności zapewnienie połączeń pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi.

2. Konieczności wypełnienia warunków wstępnych nałożonych przez KE w zakresie wykorzystania środków z nowej perspektywy finansowej UE.

Wprowadzony przez Komisję Europejską mechanizm tzw. warunkowości *ex-ante* nałożył na państwa członkowskie chcące skorzystać z funduszy objętych Wspólnymi Ramami Strategicznymi 2014-2020 w sektorze transportu, obowiązek przygotowania kompleksowego dokumentu określającego plany inwestycyjne w tym obszarze. W celu jego realizacji opracowany został *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, zwany dalej „*DI*”, określający rządowe priorytety w zakresie transportu, których realizacja zostanie sfinansowana przy współudziale środków europejskich.

Dokumentem sektorowym, który wdraża ustalenia zawarte w *DI*, w odniesieniu do infrastruktury drogowej jest właśnie *Program*.

Celem głównym *Programu* jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.

Celami szczegółowymi są:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów).
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów).
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).
4. Poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą).

Zakłada się osiągnięcie powyższych celów poprzez budowę brakujących odcinków dróg krajowych tak, aby powstały całe ciągi dróg krajowych łączące największe ośrodki gospodarcze kraju. Dodatkowo w ramach *Programu* planuje się budowę obwodnic, które poprawią bezpieczeństwo użytkowników dróg oraz płynność ruchu w ośrodkach miejskich poprzez odciążenie miast od ruchu tranzytowego.

Dla każdego z ww. celów zostały opracowane wskaźniki.

Dzięki realizacji *Programu*, z końcem 2023 r. następujące szlaki komunikacyjne zyskają ciągłość:

- A1 – granica państwa (Ostrawa) – Gdańsk (bez odc. Częstochowa – Tuszyn)
- A2 – granica państwa (Świecko) – Mińsk Mazowiecki
- S2 – Południowa Obwodnica Warszawy
- S3 – Szczecin – Bolków
- S5 – Wrocław – Poznań – Bydgoszcz – Nowe Marzy (A1)
- S6 – Goleniów – Gdańsk
- S7 – Gdańsk – Płońsk oraz Warszawa – Rabka
- S8 – Wrocław – Łódź – Warszawa – Białystok
- S17 – Warszawa – Lublin
- S19 – Lublin – Rzeszów
- S51 – Olsztynek – Olsztyn
- S61 – Ostrów Mazowiecka – gr. państwa w Budzisku

Powyższe ciągi zostały ujęte na liście podstawowej (załącznik nr 1) projektu *Programu*. Ich wybudowanie możliwe będzie po zabezpieczeniu odpowiedniej kwoty środków finansowych. Dodatkowo, projekt *Programu* zawiera listę inwestycji drogowych ujętych na liście rezerwowej (załącznik nr 2).

W sytuacji zrealizowania zadań ujętych na obu listach, sieć dróg krajowych będzie obejmować pełne ciągi komunikacyjne: A1, A2, A4, A8, A18, S2, S3, S5, S6, S7 (bez odcinka Kraków – Myślenice), S8, S17, S22, S51, S61, S69 oraz S19 na odcinku Lubartów (Lublin) – Babica (Rzeszów).

Budowa drogi krajowej nr 7 na odcinku Kraków – Myślenice, z uwagi na niewyczerpanie jej przepustowości oraz nieujęcie w dokumentach programowych dla nowej perspektywy finansowej UE, będzie przedmiotem analiz w późniejszym okresie.

Ponadto planuje się wybudowanie 35 obwodnic klasy S lub G/GP:

Lp.	nr drogi	Nazwa zadania
1	15	Budowa obwodnicy Brodnicy
2	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia
3	8	Budowa obwodnicy Wielunia
4	8	Budowa obwodnicy miasta Bełchatowa
5	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego
6	S11	Budowa obwodnicy Jarocina
7	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii
8	16	Budowa obwodnicy Olsztyna
9	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka
10	41/46	Budowa obwodnicy Nysy
11	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny
12	28	Budowa obwodnicy Sanoka
13	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka
14	S10	Budowa obwodnicy Wąlcza

15	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa
16	73	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej
17	50	Budowa obwodnicy Kołbieli
18	46	Budowa obwodnicy Niemodlina
19	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa
20	S11	Budowa obwodnicy Ujścia
21	S11	Budowa obwodnicy Kępna
22	S3	Budowa obwodnicy Brzozowa
23	28	Budowa obwodnicy Zatora
24	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia
25	77	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska
26	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa
27	9	Budowa obwodnicy Iłży
28	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej
29	42/9	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego
30	S17	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego
31	79	Budowa obwodnicy Zabierzowa
32	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle
33	15	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego
34	46	Budowa obwodnicy Myśliny
35	28	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca

Oprócz powyższych zadań ujętych na liście podstawowej *Programu*, w ramach listy rezerwowej umieszczono 13 dodatkowych obwodnic.

Realizacja zadań uwarunkowana będzie ilością środków finansowych będących do dyspozycji. W pierwszej kolejności będą realizowane inwestycje z listy podstawowej, a w przypadku oszczędności również zadania z listy rezerwowej.

Finansowanie *Programu* obejmować będzie:

1. listę podstawową obejmującą zadania w zakresie budowy:
 - a. ciągów dróg krajowych (autostrad i dróg ekspresowych);
 - b. obejść miejscowości.
2. listę rezerwową zadań, które zostaną skierowane do realizacji w przypadku wystąpienia oszczędności na kontraktach w ramach listy podstawowej. Priorytet realizacji został nadany zadaniom: S1 - Kosztowy – Bielsko -Biała oraz S69 - tzw. obejście Węgierskiej Górki.

Program uwzględni również wydatki na zadania inwestycyjne, ujęte w dotychczasowych załącznikach nr 1 i 1a *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r. Łączna wartość wydatków *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* wynosi 82,8 mld zł. Zgodnie z obecnym stanem, limit wydatków na kontynuację od 2014 r. wynosi około 14,5 mld zł. Zadania te zostały ujęte w załącznikach nr 3 i 4 do *Programu*.

Program zawiera diagnozę stanu obecnego, część dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego i utrzymania oraz analizę SWOT (analizę mocnych i słabych stron przedmiotu *Programu* oraz zagrożeń i szans wpływających na jego realizację z otoczenia zewnętrznego). Dodatkowo *Program* zawiera informacje o środkach w budżecie państwa koniecznych na zapewnienie utrzymania istniejącej sieci dróg krajowych we właściwych standardach technicznych, przygotowanie inwestycji i zarządzanie – 48,7 mld zł.

Na realizację wszystkich ww. zadań konieczne będzie zapewnienie kwoty 155,9 mld zł w latach 2014-2023. Środki pochodzić będą z Krajowego Funduszu Drogowego, budżetu państwa oraz refundacji z budżetu środków europejskich.

Zadania ujęte w *Programie* finansowane będą z dwóch podstawowych źródeł:

1. Budżet państwa

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

Źródłem finansowania tych wydatków są planowane wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych oraz środki przeznaczone na prefinansowanie zadań współfinansowanych z budżetu środków europejskich.

2. Krajowy Fundusz Drogowy (zwany dalej „KFD”)

Wszystkie zadania inwestycyjne określone w załącznikach do *Programu* pokrywane będą z KFD na podstawie corocznego planu finansowego, którego głównym źródłem dochodów jest opłata paliwowa wpływająca w proporcji ustalonej na podstawie art. 37i ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 931, z późn. zm.) (opłata paliwowa jest również podstawą do zaciągania kredytów i pożyczek oraz emitowania obligacji, a także spłaty wynikającego z nich długu). Od 1 lipca 2011 r. do stałych źródeł zasilających KFD dołączyły wpływy z opłaty elektronicznej.

Do *KFD* wpływać będą również środki z budżetu UE w formie refundacji z tytułu wydatków poniesionych na realizację zadań określonych w programach operacyjnych. Środki te mogą zostać przekazane do *KFD* także w formie zaliczkowej.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, na mocy art. 15 ust. 8 *ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* odstąpiło od opracowania raportu ewaluacyjnego dla *Programu*.

Zgodnie z art. 19 ust. 1 *ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, *Program* zostanie przedłożony, na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów, ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w celu wydania opinii dotyczącej zgodności ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz z zakresem określonym w art. 17 ust. 1. w przytoczonej ustawie.

Na podstawie 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 środowisko* (Dz. U. 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.) zostanie przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu.

Rozwiązania zawarte w projekcie uchwały są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami prawa dot. funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

PROJEKTU *PROGRAMU BUDOWY DRÓG
KRAJOWYCH NA LATA 2014-2023*

Warszawa, 2 marca 2015 r.

SPIS TREŚCI

1. ZAGADNIENIA OGÓLNE	3
1.1. Podstawa prawna.....	3
1.2. Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi.....	3
1.3. Cel konsultacji publicznych.....	3
1.4. Porządek oraz forma organizacji konsultacji publicznych	4
1.5. Forma zgłaszania oraz zbierania uwag	7
2. PODSUMOWANIE KONSULTACJI PUBLICZNYCH, WNIOSKI I NAJWAŻNIEJSZE ZAGADNIENIA PORUSZONE W UWAGACH	8
2.1. Ogólne informacje.....	8
2.2. Wyniki konsultacji pisemnych z partnerami gospodarczymi i społecznymi	9
2.3. Najczęściej pojawiające się tematy o charakterze ogólnym	14
2.4. Najczęstsze uwagi dotyczące listy tytułów inwestycyjnych	24
2.5. Podsumowanie	25
3. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH	25

1. Zagadnienia ogólne

1.1. Podstawa prawna

Projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (dalej: *Program*) został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2009 r., poz. 1649, j.t.).

1.2. Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*, czyli Minister Infrastruktury i Rozwoju, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (dalej: Ministerstwo). W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za organizację konsultacji publicznych jest Departament Dróg i Autostrad.

1.3. Cel konsultacji publicznych

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

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

Z uwagi na bardzo szeroki zakres oraz zasięg tematyki związanej z przygotowaniem i realizacją projektu *Programu* w mediach ogólnokrajowych i lokalnych konsultacje publiczne przerodziły się w debatę na temat budowy dróg w Polsce. Posłużyło to zebraniu uwag, komentarzy i wniosków od wszystkich zainteresowanych.

1.4. Porządek oraz forma organizacji konsultacji publicznych

Projekt *Programu* został skierowany do konsultacji publicznych w dniu 22 grudnia 2014 r. Jednocześnie został on udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa.

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

- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji społecznych w prasie ogólnopolskiej – dziennik „Gazeta Wyborcza”, wydanie z dnia 22 grudnia 2014 r.;
- zamieszczenie ogłoszeń i oraz dokumentów na stronach internetowych Ministerstwa;
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej wraz z możliwością składania uwag i wniosków do protokołu w siedzibie Ministerstwa.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazywana i propagowana na bieżąco w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa.

W dniu 23 grudnia 2014 r. projekt *Programu* skierowano również bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych:

1. Polski Kongres Drogowy,
2. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
3. Polskie Linie Kolejowe S.A.,
4. Polskie Koleje Państwowe S.A.,
5. Polska Izba Paliw Płynnych,
6. Polska Izba Gazu Płynnego,
7. Stowarzyszenie Producentów Cementu,
8. Stowarzyszenie Producentów Białych Materiałów Ściennych,
9. Polski Związek Pracodawców Producentów Kruszyw,
10. Business Centre Club,
11. Konfederacja Lewiatan,

12. Unia Metropolii Polskich,
13. Związek Miast Polskich,
14. Związek Gmin Wiejskich,
15. Związek Powiatów Polskich,
16. Związek Województw RP.

Tego samego dnia, tj. 23 grudnia 2014 r., projekt został przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (dalej: KWRiST). W dniach 7-13 stycznia 2015 r. do projektu uwagi zgłosiły województwa: Lubelskie, Zachodniopomorskie, Łódzkie, Podlaskie, Pomorskie, Dolnośląskie, Mazowieckie, Małopolskie, a także Związek Powiatów Polskich i Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej. Ministerstwo ustosunkowało się do postulatów zgłoszonych przez te podmioty w piśmie skierowanym do KWRiST z dnia 14 stycznia 2015 r. Kolejne uwagi, w dniach 14-28 stycznia, wpłynęły od województwa Lubuskiego oraz Związku Miast Polskich, Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Odpowiedź na nie przekazana została do KWRiST pismem z dnia 10 lutego 2015 r.

W ostatnim dniu konsultacji, tj. 30 stycznia 2015 r. odbyła się w siedzibie Ministerstwa (ul. Wspólna 2/4 w Warszawie) konferencja podsumowująca, podczas której przedstawiono najważniejsze kwestie związane z pracami nad projektem *Programu* oraz wysłuchano głosu społeczeństwa, w tym licznie przybyłych przedstawicieli samorządów oraz posłów i senatorów Rzeczypospolitej Polskiej, jak też Parlamentu Europejskiego. Uczestniczyło w niej około 115 osób. Konferencji przewodniczyła Pani Minister Maria Wasiak oraz Wicepremier, Minister Gospodarki Pan Janusz Piechociński. Na pytania odpowiadali również Pani Ewa Tomala-Borucka – p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz Pan Rafał Nowak – Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Podczas konferencji dyr. Rafał Nowak przedstawił prezentację na temat głównych założeń *Programu*, zaś naczelnik wydziału Michał Perliński omawiającą wstępne wnioski z konsultacji.

Konferencja miała formę wysłuchania publicznego, podczas którego zgłoszono następujące uwagi:

- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie drogi krajowej nr 61 w Legionowie (etap III);
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie dk8/S8 Wrocław-Kłodzko-Boboszów (gr. państwa);
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie przeprawy mostowej i obwodnicy Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12;
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie Zachodniej Obwodnicy Łodzi w ciągu S14;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Konstantynowa i Zgierza;

- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie A1, odcinek: koniec obwodnicy Częstochowy – Tuszyn;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej 29/31;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Świdnicy w ciągu drogi krajowej nr 35;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Radomska w ciągu drogi krajowej nr 91/94;
- zwiększenie nakładów na drogi krajowej 50 i 60;
- przyspieszenie realizacji odcinka węzeł Drewnica – węzeł Zakręt;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Makowa Mazowieckiego w ciągu drogi krajowej nr 57;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Przasnysza w ciągu drogi krajowej nr 57;
- przyspieszenie budowy obwodnicy Kołbieli w ciągu drogi krajowej nr 50;
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 61;
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie S7 Płońsk – Warszawa;
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie A2 Mińsk Mazowiecki – Siedlce – granica województwa;
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie A18 Golnice – Olszyna;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie drogi krajowej nr 22 z uwzględnieniem obwodnicy Strzelec Krajeńskich;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie dróg krajowych nr 24 i 27 oraz 12 z budową obwodnic Szprotawy, Szlichtyngowy, Wschowy;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie w Łagów i w. Myszęcín (A2);
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie obwodnicy Kostrzyna nad Odrą w ciągu drogi krajowej nr 22/31;
- brak ujęcia w nowym *Programie* zadań z *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* (obwodnica miasta Kargowa, obwodnica Nowogrodu Bobrzańskiego, wzmocnienie dk 12);
- wsparcie finansowe budowy mostu w Milsku;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie S10 (zwłaszcza odcinka Bydgoszcz-Toruń z budową w. Czerniewice) prośba o udostępnienie kryteriów przyznane punkty;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Brześcia Kujawskiego w ciągu drogi krajowej nr 62;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie obwodnicy Lipna w ciągu drogi krajowej nr 10;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie drogi krajowych nr 15, 67, 62 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego;

- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie obwodnicy Inowrocławia w ciągu drogi krajowej nr 15/25 (łącznik);
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie drogi krajowych nr 62 i 63, zwłaszcza na terenie powiatu Sokółka Podlaskiego;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie drogi krajowej nr 16, zwłaszcza na odcinku Borki Wielkie – Mrągowo;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na przebudowie węzłów Kowale i Szadółki (obw. Zachodnia Trójmiasta);
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie trasy W-Z od ul. Otomińskiej do granicy miasta;
- ujęcie w *Programie* zadania polegającego na budowie Drogi Zielonej oraz ul. Nowej Spacerowej;
- przeniesienie na listę podstawową zadania polegającego na budowie obwodnicy Łańcuta w ciągu drogi krajowej nr 4;
- przeprowadzenie audytu dot. celowości przyjętych rozwiązań technicznych na odcinku S7 Napierki – Płońsk;
- wyjaśnienie czy postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej na Miejsca Obsługi Podróżnych powinny być procedowane oddzielnie, czy jako części składowe poszczególnych odcinków dróg.

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

Uwagi o charakterze ogólnym zostały omówione w rozdziale 2.3 Raportu.

1.5. Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja, czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury drogowej miał prawo oraz możliwość do wyrażenia swojej opinii. Uwagi były zgłaszane w formie oficjalnych pism oraz dedykowanych formularzy kierowanych na Dziennik Podawczy Ministerstwa, drogą pocztową oraz pocztą elektroniczną na specjalnie wyznaczony do tego celu adres: konsultacjebdk@mir.gov.pl. Udostępniono również możliwość wglądu do dokumentu w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przy ul. Chałubińskiego 4/6 oraz osobistego składania uwag.

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

W niniejszym raporcie podsumowany został proces konsultacji publicznych w formie zebrania najważniejszych i najliczniejszych uwag, komentarzy i wniosków, które napłynęły do resortu do dnia 30 stycznia 2015 r.

2. Podsumowanie konsultacji publicznych, wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach

2.1. Ogólne informacje

Uwagi do *Programu* można było zgłaszać do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju począwszy od dnia 22 grudnia 2014 r. do 30 stycznia 2015 r.

Uwagi ogólne do konsultowanych dokumentów odnosiły się najczęściej (ponad 99%) do zakresu rzeczowego *Programu*, w zakresie uzupełnienia listy priorytetowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do zrealizowania w lata 2014-2023 (załączniki nr 1 i 2).

Do dnia 30 stycznia 2015 r. wpłynęła następująca liczba wniosków i uwag¹ (w podziale na poszczególne podmioty):

- 103 uwagi parlamentarzystów RP i UE,
- 777 uwag władz samorządowych wszystkich szczebli oraz wojewodów (oraz ich administracja),
- 41 028 uwag osób fizycznych (w tym podpisy na listach zbiorowych),
- 472 uwag organizacji, stowarzyszeń, klubów, cechów, izb, agencji rozwoju oraz innych podmiotów,

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

- uwagi dotyczące zapisów projektu *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* odnoszące się przede wszystkim do propozycji zmian na listach zadań inwestycyjnych;
- uwagi dotyczące uzupełnienia treści projektu *Programu* lub usunięcia pewnych zapisów;
- uwagi redakcyjne,
- uwagi inne, niedające się zaklasyfikować do żadnej z powyższych grup.

¹ Należy wyjaśnić, że uwaga nie jest tożsama z wnioskiem/pismem.

2.2. Wyniki konsultacji pisemnych z partnerami gospodarczymi i społecznymi

Uwagi do projektu *Programu* zgłosiło 7 organizacji, do których skierowano imienne zaproszenie do udziału (Polski Kongres Drogowy, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Stowarzyszenie Producentów Cementu, Polski Związek Pracodawców Producentów Kruszyw, Business Centre Club, Związek Gmin Wiejskich, Związek Województw RP).

Szczegółowe uwagi zgłaszane przez poszczególne podmioty zawiera poniższe zestawienie. Odniesienie do poszczególnych postulowanych inwestycji znajduje się w Załączniku do raportu, natomiast odniesienie do głównych kwestii ogólnych znajduje się w rozdziale 2.3 niniejszego raportu.

lp.	Nazwa organizacji	Uwagi
1.	Polski Kongres Drogowy	<ol style="list-style-type: none"> 1. uwzględnienie w projekcie przebudowy drogi krajowej nr 16 na odc. Borki Wielkie – Mrągowo – Orzysz – Ełk 2. przeniesienie z listy rezerwowej (zał. 2) na listę podstawową (zał. 1) zadania polegającego na budowie S19 Lublin – Lubartów oraz wprowadzenie na listę rezerwową S19 Lubartów – Białystok (<i>Via Carpatia</i>); 3. wydzielenie środków na naprawę dróg lokalnych, zdegradowanych w trakcie budowy dróg ekspresowych i autostrad oraz planowania i finansowania modernizacji dróg służących do rozprowadzania ruchu z węzłów dróg szybkiego ruchu.
2.	Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa	<ol style="list-style-type: none"> 1. kumulacja środków w latach 2016-2018, która może doprowadzić do perturbacji na rynku drogowym i materiałów budowlanych (zapotrzebowanie na maszyny w 2016-2017, na kruszywo w 2017 r. oraz roboty bitumiczne lub betonowe w 2018 r.), co może spowodować kłopoty firm wykonawczych z zaangażowaniem finansowanym, wykwalifikowaną kadrą oraz znaczny cen maszyn i materiałów; 2. konieczność podjęcia działań mających na celu większe zaangażowanie budżetu państwa w finansowanie drogownictwa. Wydatki w latach 2021-2023 na proponowanym poziomie będą katastrofą dla dróg oraz całej branży; 3. umieszczenie danych finansowych pokazujących planowane wpływy i wszystkie wydatki KFD w lata 2014-2023; 4. umieszczenie odniesienie w projekcie dot. harmonogramów działań i środków finansowych na zadania poza siecią TEN-T (zwrócenie uwagi na pilną potrzebę budowy lub przebudowy dk8 Wrocław – Kudowa, dk 35 Wrocław (Tyniec) – Wałbrzych, Beskidzka Droga Integracyjna czy tzw. „Sądeczanka”.

3.	Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej	<p>Uwagi zgłosiło 7 województw: świętokrzyskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie, mazowieckie, pomorskie, łódzkie oraz opolskie. Uwagi dotyczyły rozszerzenia list inwestycyjnych.</p> <p>a) <i>woj. świętokrzyskie</i>: włączenie do <i>Programu S74</i> Sulejów – Kielce – Nisko, rozbudowa dk 73 wraz z budową wschodniej obw. Kielc, rozbudowa dk 42 na odc. gr. województwa – Końskie – Skarżysko Kamienna – Starachowice do parametrów drogi klasy GP wraz z obw. Wąchocka, Starachowice w połączeniu z rozbudową drogi krajowej nr 9 na odc. Rudnik – gr. województwa wraz z budową obw. Opatowa; rozbudowa dk 77 do parametrów drogi klasy GP wraz z przełożeniem prawobrzeżnej części Sandomierza – ul. Lwowska bis; rozbudowa dk 78 w perspektywie połączenie woj. świętokrzyskiego z Konurbacją Śląską i dalej z Czechami i południową Europą jak dwujezdniowa droga klasy S; rozbudowa dk 79 do parametrów drogi klasy GP (w pierwszym etapie, jako jednojezdniowa) z budowa obw. miejscowości: Ożarów, Koprzywnica, Łoniów, Osiek, Połaniec, Opatowiec;</p> <p>b) <i>woj. wielkopolskie</i>: postulat stworzenia w <i>Programie</i> nowych kategorii działań do realizacji na drogach krajowych (drogi poza S, A i wskazanymi obwodnicami oraz odcinki dróg, dla których zostaną wykonane prace studialne do 2020); ujęcie w <i>Programie</i> - S11 Piła – Poznań, S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno, S11 obw. Obornik (prace studialne i realizacja), S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski (prace studialne i realizacja), dk 25 Ostrów Wielkopolski – Kalisz –Konin (prace studialne i realizacja), obw. Gostynia (dk 12) od w. Kosowo – do w. Piaski – Drzędzewo (połączenie z planowaną obw. Gostynia i Piasków na dw 434), S10 Szczecin – Bydgoszcz (odcinki na terenie woj. wielkopolskiego); dokończenie budowy wschodniej obw. Poznania w tym łącznika między S5 a S11, budowa obw. Wrześni (dk15), budowa obw. Pleszewa i Gołuchowa (dk12), budowa północno-zachodniej obw. Wolsztyna oraz rozbudowa skrzyżowania dk 32 z dw 305 i ul. Gajewskich w Wolsztynie, budowa obw. Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa (dk15);</p> <p>c) <i>woj. zachodniopomorskie</i>: włączenie do załącznika nr 1 S3 Szczecin – Świnoujście oraz Bolków – Lubawka, S10, S11, Zachodnie Obejście Miasta Szczecina w ciągu S6, tunel w Świnoujściu, obw. Myśliborza (dk 26), obw. Gryfina (dk31) oraz Węgorzyna (dk20) oraz budowa dk 13 na odc. rondo Hakena w Szczecinie – w. Kołbaskowo –</p>
----	--	---

		<p>obw. Kołbaskowa;</p> <p>d) <i>woj. łódzkie</i>: włączenie do <i>Programu S74</i> Piotrków Trybunalski – Cedzyna – Nisko, włączenie do załącznika nr 1 S14 Zachodnia Obw. Łodzi, A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn;</p> <p>e) <i>woj. pomorskie</i>: dodanie do listy podstawowej zadania polegającego na budowie mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55, przebudowie Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni oraz budowie S11, dodanie do listy rezerwowej budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej oraz budowy obwodnic Malborka i Czerska;</p> <p>f) <i>woj. mazowieckie</i>: S10 Płońsk – Toruń, budowa nowego przebiegu drogi 62 w rejonie MPL Warszawa - Modlin i obw. Pomiechówka oraz budowa wiaduktu na linii E75 Rail Baltica w Łochowie w ciągu dk 62;</p> <p>g) <i>woj. opolskie</i>: dodanie do listy podstawowej zadania polegającego na budowie S11 na terenie województwa opolskiego w tym obw. Olesna w ciągu S11.</p>
4.	Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej	<ol style="list-style-type: none"> 1. włączenie do listy przedsięwzięć priorytetowych przebudowy drogi krajowej nr 61 na odc. od wiaduktu kolejowego w Legionowie do skrzyżowania z dw 631 na rondzie w Zegrzu Południowym; 2. włączenie do listy przedsięwzięć priorytetowych budowy autostrady A2 na odc. od Mińska Mazowieckiego do Terespoła.
5.	Stowarzyszenie Producentów Cementu	<ol style="list-style-type: none"> 1. rozbudowa celu szczegółowego <i>Programu</i> dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego o sam proces budowy lub modernizacji drogi i dostosowanie pod tym kątem wskaźników <i>Programu</i> (kwestie związane z BHP i większe zobowiązanie pracodawców branżowych do troski o zdrowie i życie pracowników zaangażowanych w budowę drogi).

6.	Polski Związek Pracodawców Producentów Kruszyw	<ol style="list-style-type: none"> 1. projekt powinien zostać uzupełniony o informacje o przepisach technicznych w tym: katalogi OST, WT. Bez czytelnych i jednoznacznych dla zamawiającego, nadzorów, wykonawców i dostawców materiałów i usług, nie jest możliwa właściwa komunikacja i unikanie zbędnych sporów. Takie doświadczenia płyną z poprzedniego okresu PBDK 2011-2015.
7.	Business Center Club	<ol style="list-style-type: none"> 1. krytyczna ocena planowania wydatkowania wielkich sum w krótkim czasie, co może uniemożliwić rozsądne gospodarowanie środkami finansowymi; 2. zwrócenie uwagi na konieczność zaangażowania środków państwa z uwagi na ich brak po 2020. Wydatki na poziomie 6,1 mld (2021) oraz po 5,7 mld (w 2022 i 2023) są zbyt niskie na dokończenie inwestycji i dokonywać napraw i remontów. Propozycja zwiększenia zaangażowania środków z budżetu państwa 3. brak w projekcie odniesienia się do dróg krajowych poza siecią TEN-T; 4. wprowadzenie do załącznika nr 1 lub 2 zadania polegającego na budowie odc. S19 Lubartów – Białystok Zachodni – Korycin na terenie woj. lubelskiego i podlaskiego; 5. przesunięcia inwestycji S19 Lublin – Lubartów do załącznika nr 1.

2.3. Najczęściej pojawiające się tematy o charakterze ogólnym

1) Uwagi i opinie dotyczące spójności z *Kontraktami Terytorialnymi*

Różnice zapisów między *Kontraktami Terytorialnymi* a projektem *Programu* były najczęściej zgłaszane przez samorzady terytorialne województw.

Kontrakt Terytorialny to instrument koordynacji działań administracji rządowej i samorządowej na obszarze województwa, służący uzgodnieniu przez rząd i władze regionu najważniejszych celów i przedsięwzięć mających istotne znaczenie dla rozwoju kraju oraz wskazanego w nim województwa i który pozwala na lepszą koordynację źródeł finansowania pochodzących z Unii Europejskiej, budżetu państwa i budżetów samorządowych.

Wśród warunków realizacji przedsięwzięć ujętych w *Kontrakcie Terytorialnym* wskazano w zakresie infrastruktury drogowej warunki wynikające z realizacji obecnego resortowego programu inwestycyjnego: *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* oraz proponowanego na nową perspektywę 2014-2020 projektu *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*. Wskazano również warunki wynikające z *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

Zapisy w *Kontraktach Terytorialnych* wskazują, że realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych w nich zawartych uzależniona jest przede wszystkim od dostępności środków i możliwa będzie po spełnieniu wszystkich warunków w nich określonych. Dostępność środków w zakresie infrastruktury drogowej determinuje obowiązujący *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015* oraz projekt *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023*. Zapisy w *Kontraktach Terytorialnych* są pochodną prawomocnych rządowych dokumentów o charakterze programowym i strategicznym i nie mogą stanowić podstawy do ujęcia inwestycji w ww. programach.

Istotnym czynnikiem ograniczającym możliwość ujęcia większej liczby proponowanych zadań jest obowiązujący limit finansowy projektu *Programu* na poziomie 92,8 mld zł

2) Uwagi i opinie dotyczące zakresu rzeczowego i rozwiązań technicznych dla poszczególnych inwestycji

Uwagi z tej grupy dotyczyły przede wszystkim problemów z wybranym wariantem przebiegu drogi krajowej na terenie miasta lub gminy oraz propozycji jego zmiany. Proponowano przede wszystkim zmiany przebiegu odcinków dróg ekspresowych - najliczniejsze zgłoszenia dotyczyły tras: S3 Bolków-Lubawka, S6 Gdańsk Słupsk, S7 w. Igołomska – gr. województwa świętokrzyskiego, czy też Metropolitarnej Obwodnicy Trójmiasta

Uwagi tego typu wykraczają poza przedmiot dokumentu. *Program* określa zakres rzeczowy i finansowy dla inwestycji realizowanych w perspektywie UE 2014-2020. Natomiast kwestie

szczegółowe i techniczne są regulowane przez właściwe przepisy i dotyczą procesu przygotowania inwestycji drogowej do realizacji.

Realizacja inwestycji drogowej prowadzona jest zawsze w oparciu o ostateczne decyzje administracyjne określone przepisami prawa, w tym: decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, które wydawane są przez właściwe niezależne organy administracji publicznej po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań administracyjnych. Te decyzje określają warunki realizacji projektu. W celu uzyskania stosownych zezwoleń, inwestor, czyli Generalna Dyrekcja Dróg krajowych i Autostrad zobowiązana jest do przygotowania szczegółowej dokumentacji, która wskazuje wpływ inwestycji na otoczenie. Decyzje dotyczące wyboru wariantu, czy szczegółów zastosowanych rozwiązań technicznych poprzedzone są szczegółową analizą, np. kosztów budowy, wpływu hałasu, itp.

Kwestia przebiegu, czyli wskazania wariantu, jaki będzie przedmiotem dalszych szczegółowych prac projektowych jest regulowana przez ustawę z 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. z 2013 r., poz. 1235), która implementuje obowiązki wynikające m.in. z dyrektyw: Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, Rady nr 2011/92/UE z 13 grudnia 2011 r. (dawniej 85/337/EWG z 27 czerwca 1985 r.) w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, Rady nr 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. nr 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz dyrektywa Rady nr 79/409/EWG z 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestor przedkłada raport z oceny oddziaływania na środowisko, w którym wskazuje na możliwe warianty przebiegu danej inwestycji (w tym z wariantem preferowanym) i określa skutki oraz wpływ jaki każdy z wariantów wywiera na środowisko (w tym czynnik społeczny).

3) Uwagi i opinie dotyczące harmonogramów realizacji dla poszczególnych inwestycji

W toku konsultacji publicznych pojawiły się prośby o przyspieszenie budowy poszczególnych zadań drogowych ujętych w *Programie* i zmiany w przedstawionych harmonogramach. Uwagi te dotyczą zarówno inwestycji, które są już realizowane, jak np. dokończenie budowy autostrady A4, jak i planowanych do realizacji inwestycji np. obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego w ciągu S17, czy też obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu dk 73.

Odnosząc się do tych uwag należy wskazać, że przedstawione lata realizacji wynikają ze stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i postępów w procesie inwestycyjnym oraz są uzależnione od daty przyjęcia *Programu*. Ostateczna wersja dokumentu zostanie uchwalona przez Radę Ministrów i w ten sposób określone zostaną środki przeznaczone na finansowanie realizację inwestycji wskazanych w Załączniku nr 1 do *Programu*. Na tej podstawie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uzyska upoważnienie do ogłoszenia postępowania przetargowego na realizację danej

inwestycji. Postępowanie przetargowe wynosi średnio 8-10 miesięcy. Dopiero po jego rozstrzygnięciu możliwe jest podpisanie umowy z wykonawcą i jego wejście na plac budowy.

Należy też zwrócić uwagę, że proces przygotowania do realizacji inwestycji drogowej jest skomplikowany i obciążony wydaniem stosownych decyzji administracyjnych przez organy niezależne od inwestora, czyli GDDKiA. Okres przygotowania inwestycji jest dłuższy od okresu realizacji, czyli budowy odcinka drogi przez wybranego Wykonawcę.

4) Uwagi i opinie dotyczące zakresu finansowania

Pojawiające się uwagi dotyczące zakresu finansowego projektu *Programu* odnoszą się do:

1. niewystarczających środków budżetu państwa na zadania drogowe (zwłaszcza po 2020 r.)

Określone w projekcie *Programie* wydatki budżetu państwa są zgodne z przewidywaniami resortu infrastruktury opartymi na informacjach przekazywanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i dotyczą przede wszystkim wydatków w zakresie utrzymania właściwych standardów technicznych dróg krajowych, zarządzania oraz prac przygotowawczych. Kwoty te są dwukrotnie wyższe od obecnych średniorocznych nakładów pochodzących z budżetu państwa, wydatkowanych na powyższe zadania przez GDDKiA.

Istotą rozwiązań proponowanych w projekcie *Programu* jest powiązanie ze sobą wydatków inwestycyjnych z wydatkami na późniejsze utrzymanie wybudowanej infrastruktury. Utrzymanie majątku drogowego w należyłym stanie jest wymogiem Unii Europejskiej w zakresie wydatkowania środków pomocowych w perspektywie UE 2014-2020.

2. kumulacji wydatków w latach 2016-2018 i jej wpływ na funkcjonowanie branży drogowej

Powyzsza kumulacja jest efektem zakładanych harmonogramów. Z uwagi na stan prac przygotowawczych poszczególnych zadań, nie ma możliwości sztucznej zmiany przepływów finansowych. Zaplanowanie postępowań przetargowych na ostatnie 2-3 lata trwania *Programu*, oznaczałoby realizację większości zadań w tym samym czasie i byłoby obciążone dużym ryzykiem w przypadku przesunięć lub opóźnień w ostatnim okresie rozliczania środków finansowych UE. Jest to pragmatyczne podejście z punktu widzenia zarządzania dużymi kwotami finansowymi.

Ministerstwo, działając na podstawie doświadczeń z poprzedniej perspektywy finansowej UE 2007-2013, w celu płynnego wejścia w nowy okres programowania UE, rozpoczęło przygotowania nad listą nowych inwestycji już na początku 2013 r. Uchwała Rady Ministrów pozwalająca na ogłaszanie pierwszych przetargów na kwotę 35,8 mld zł została przyjęta jeszcze w czerwcu 2013 r. W innym przypadku pierwsze postępowania przetargowe mogłyby zostać ogłoszone najwcześniej w roku bieżącym. Warto zauważyć, że projekt *Programu* wykazuje przepływy finansowe w kolejnych latach niższe niż w przypadku *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, który w 2013 r., np. przewidywał wydatki w wysokości 31 mld zł.

Założono, że wykonawcy, podejmując decyzje o udziale w postępowaniu przetargowym ogłaszanym przez GDDKiA, dokonują rzetelnych analiz swoich zdolności do realizacji kontraktu i uwzględniają możliwe scenariusze rozwoju sytuacji na rynku krajowym, a nawet globalnym.

3. uwzględnienia w *Programie* finansowania inwestycji z budżetów miast na prawach powiatu (w odniesieniu do działań na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu)

Zgodnie z art. 19. ust 2. *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.)* zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z wyjątkiem dróg krajowych w granicach miast na prawach powiatu, których zarządcą jest prezydent miasta (poza autostradami i drogami ekspresowymi). Na mocy art. 3 *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.)* są oni odpowiedzialni za finansowanie dróg krajowych pozostających w ich zarządzie.

Program jest dokumentem rządowym, stanowiącym podstawę prawną do realizacji inwestycji drogowych przez organy centralne. W rozdziale 3.4. Realizacja projektu *Programu* wskazano dwa podmioty, które zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi będą odpowiedzialne za realizację zadań umieszczonych w projekcie *Programu*, tj. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz powołane drogowe spółki specjalnego przeznaczenia. Te dwa podmioty są wskazane, jako beneficjenci środków z funduszy UE oraz środków pozostających do dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu (KFD).

Zgodnie z założeniami przyjętego przez Komisję Europejską Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, znajdzie się w nim pula środków przewidzianych do przyznania w procedurze konkursowej dla miast na prawach powiatu:

W pozostałych przypadkach (inwestycje w miastach na prawach powiatu, w tym w miejskich węzłach sieci bazowej) będzie miał zastosowanie tryb konkursowy, preferujący projekty przyczyniające się do realizacji celu szczegółowego priorytetu inwestycyjnego, związanego ze zwiększeniem dostępności transportowej i odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego, poprzez premiowanie inwestycji eliminujących wąskie gardła w miastach, wyprowadzających ruch poza miasta i poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 nie stanowi tytułu do realizacji inwestycji na drogach krajowych przez miasta na prawach powiatu. Z tego powodu nie jest uzasadnione ujmowanie tego typu inwestycji w projekcie *Programu*.

4. wyodrębnienia pozycji i wysokości środków na przebudowy dróg i prace przygotowawcze

Nie jest obecnie możliwe wskazanie udziału ww. komponentów, jakie zostaną sfinansowane ze środków budżetu państwa w latach 2014-2023, z uwagi na roczne planowanie budżetu państwa, odległy horyzont czasowy, zmienność priorytetów oraz identyfikowanych potrzeb,

wynikających z postępującej degradacji majątku oraz rozwoju sieci dróg. Wskazane w tabeli na str. 43 projektu *Programu* kwoty są szacunkami wynikającymi z zapotrzebowania zgłaszanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad na zadania finansowane z budżetu państwa obejmujące szereg komponentów m.in. przebudowy dróg i prace przygotowawcze.

5. przedstawiania danych finansowych w programie, w tym niejasności dotyczące zapisu „Wydatki KFD na realizację”, a także różnice pomiędzy wydatkami KFD a wartością kosztorysową.

W opinii Ministerstwa użyty termin „Wydatki KFD na realizację” nie wymaga doprecyzowania, bowiem wynika z przepisów prawa. Zgodnie z art. 39a *ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 93, z późn. zm.) z Krajowego Funduszu Drogowego finansowana może być jedynie budowa i przebudowa dróg krajowych. Taka sama definicja wydatków została wskazana w poprzednim Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz jest wykazywana w wydatkach Krajowego Funduszu Drogowego w ramach sprawozdawczości prowadzonej przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Koszt budowy nie uwzględnia kosztu prac przygotowawczych (np. wydatków na dokumentację, prace archeologiczne czy wykup gruntów), które są ponoszone z budżetu państwa w części dostępnej dla ministra właściwego do spraw transportu. Wydatki te są ponoszone w okresie przed realizacją inwestycji. Zatem wydatki Krajowego Funduszu Drogowego nie są tożsame z kosztem całkowitym projektu.

Wydatki KFD zawierają dofinansowanie unijne. Ich wyszczególnienie w poszczególnych latach dla nowych zadań znajduje się w tabeli na str. 43.

5) Uwagi i opinie o charakterze redakcyjnym i porządkującym

Uwagi dotyczące konieczności uzupełnienia treści projektu *Programu* lub doprecyzowania opisów/informacji/map. Pojawiły się również uwagi o zaktualizowanie zadań ujętych w załączniku nr 3 i 4. oraz o zmianę zapisów dotyczących sieci TEN-T w tym również zapisów dotyczących korytarzy sieci bazowej przebiegających przez Polskę.

W przypadku kwalifikacji odcinków dróg do sieci TEN-T bazowej i kompleksowej, należy zauważyć, że określanie kluczowej sieci odbywa się poprzez wypracowaną przez Komisję Europejską metodologię definiowania sieci oraz głównych węzłów dla transportu pasażerskiego i towarowego. Następnie założenia są poddawane dyskusji w Państwach członkowskich. Obecne rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 określiło zakres sieci dla obecnej perspektywy 2014-2020. Następna rewizja sieci bazowej TEN-T ma się odbyć przed 2023 rokiem.

W przypadku sieci drogowej TEN-T w Polsce jest ona podstawą do podejmowania dalszych działań w zakresie definiowania celów strategicznych, w tym określonych priorytetów w *Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Z tego

względu w *Programie* nie znalazły się odcinki dróg ekspresowych, które nie mają odzwierciedlenia w sieci TEN-T lub polskich dokumentach strategicznych. Dokument ten nie stanowi jednak zamkniętego katalogu priorytetów i będzie mógł on być rozszerzany w kolejnych latach oraz następnych perspektywach unijnych. Nadrzędnym celem jest stworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad.

Tam, gdzie to możliwe, wartości finansowe oraz harmonogramy realizacji będą aktualizowane na podstawie najnowszej dostępnej wiedzy, tak by w momencie przyjęcia projektu *Programu* przez Radę Ministrów dane w nim zawarte były najbardziej aktualne. Odnośnie ujęcia poniesionych już kosztów w 2014 r., przepływy te zostaną również zaktualizowane, natomiast z uwagi na okres obowiązywania dokumentu oraz czas trwania perspektywy finansowej UE, stanowiąc będą one integralną część przepływów i wartości *Programu*.

6) Uwagi i opinie o charakterze kierunkowym i koncepcyjnym

Uwagi te miały głównie charakter postulatów zmiany (modyfikacji/uzupełnienia) kierunków działań w zakresie realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych. Propozycje dotyczyły:

1. uwzględnienia rozwoju regionalnego oraz dostępu do portów morskich.

Propozycje odnoszące się do rozszerzenia *Programu* o kwestie związane z rozwojem portów morskich zostaną przeanalizowane pod kątem ich ujęcia w części dotyczącej intermodalności ze wszystkimi środkami transportu. Wszystkie środki transportu oraz przypisane im strategię sektorowe powinny zapewniać wzajemną intermodalność.

Zgodnie z priorytetami *Programu*, realizowana jest spójna sieć dróg ekspresowych i autostrad, która ma zapewnić połączenie pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi oraz z Warszawą, jak również poprawiających dostęp polskich portów morskich do sieci TEN-T i ich konkurencyjność.

2. definicji węzłów sieci bazowej i kwestii połączenia infrastruktury drogowej z węzłami

Węzły sieci bazowej obejmują wszystkie środki transportu. Właściwe rozporządzenie 1315/2013 nie definiuje charakteru połączeń pomiędzy elementami. Należy mieć na uwadze, że w przypadku sektora drogowego mamy do czynienia ze sytuacją występowania różnych zarządców (art. 2 i 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych). Ponadto, w przypadku dróg trudno jest mówić o jednym połączeniu z elementem sieci bazowej.

Natomiast z punktu widzenia kosztów ekonomicznych, gospodarczych i środowiskowych nie jest opłacalne ani technicznie możliwe doprowadzenie do każdego centrum multimodalnego, portu morskiego czy też lotniczego drogi o parametrach A i S. Połączenie może być również realizowane przez drogę krajową (np. w przypadku portu w Świnoujściu) czy też drogę samorządową (jak w przypadku portu lotniczego w Gdańsku, Rębiechowie) o właściwych parametrach.

3. nowego układu sieci dróg krajowych wraz z propozycją nowej listy inwestycyjnej z załącznika nr 1

Uwagi te w uzasadnieniu zazwyczaj odnosiły się do argumentu poprawy płynności ruchu, bezpieczeństwa oraz komfortu podróży. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że rozkład sieci dróg ekspresowych i autostrad jest ustalony w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. oraz rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2010 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.)*.

Natomiast, lista inwestycji wynika z również wcześniej przyjętych dokumentów strategicznych, dla których *Program* jest dokumentem wdrażającym (*Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*).

Nie oznacza to jednak, że stopniowo sieć dróg ekspresowych i autostrad nie będzie mogła być rozszerzana. Rewizja sieci bazowej przed 2023 r. spowoduje ponowną ocenę stanu sieci transportowej i jeżeli zaistnieją istotne czynniki wpływające na strukturę transportu krajowego i europejskiego, na pewno zostaną one wzięte pod uwagę.

4. jakie kryteria wyboru spowodowały skierowanie do realizacji poszczególnych inwestycji, w tym zwłaszcza ciągów dróg (np. skonstruowania celów *Programu* bez uwzględnienia czynnika ilościowego w postaci wielkości prognozowanego ruchu na proponowanych połączeniach)

W odniesieniu do tej uwagi należy zauważyć, że cel główny jak i cele szczegółowe wskazują na ogólne procesy, jakie powinny zaistnieć po wybudowaniu założonej sieci dróg krajowych. Zatem, odniesienie się do wielkości ruchu na poszczególnych odcinkach w tym miejscu *Programu* nie wydaje się być właściwe.

Odnosząc się do listy inwestycji, należy zwrócić uwagę, że jest ona opracowana na podstawie listy rankingowej projektów drogowych ujętej w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Przedmiotowa lista rankingowa została opracowana na podstawie dziewięciu obiektywnych kryteriów, z którymi dwa dotyczyły ruchu (natężenie ruchu ogółem i natężenie ruchu ciężarowego). Kryteria zostały opracowane na podstawie GPR 2010 oraz prognozy ruchu w 2020 r. opracowanej przez GDDKiA. Istotne jest, że natężenie jako ważny czynnik wpływający na ostateczną pozycję danego ciągu w rankingu *Dokumentu Implementacyjnego* jest niejako dwukrotnie: po raz pierwszy jako natężenie ruchu samochodowego ogółem, natomiast po raz drugi jako natężenie ruchu samochodów ciężarowych, które wywierają nieporównywalnie większy wpływ na stan sieci drogowej niż samochody pasażerskie.

Nie jest zatem możliwe uwzględnienie przy wyborze projektów wyłącznie czynnika natężenia ruchu ani np. wyłącznie kryterium bezpieczeństwa ruchu (wypadkowości) czy faktu znajdowania się na sieci bazowej TEN-T. Kryteria wyboru zostały szczegółowo określone w *Dokumencie Implementacyjnym* wraz właściwymi podkryteriami oraz wagami przypisanymi do każdego z kryteriów. Ocena całościowa

wpłynęła na ostateczny kształt rankingu w Dokumencie Implementacyjnym, co znalazło również swoje odzwierciedlenie w projekcie *Programu*.

Co do zasady, do realizacji kierowano zadania znajdujące się do pozycji 20 w *Dokumencie Implementacyjnym*. Istniały od tego następujące wyjątki:

- ciągi autostradowe, gdzie analizowana jest możliwość zmobilizowania środków pozabudżetowych, co powinno pozwolić na pozyskanie dodatkowych środków na realizację Programu (np. autostrada A1 Tuszyn - obw. Częstochowy),
- ciągi dróg ekspresowych na wstępnym etapie przygotowań (np. budowa S1 Kosztowy – Bielsko-Biała),
- zadania z odleglejszych pozycji w Dokumencie Implementacyjnym, natomiast znajdujące się na liście przewidzianej do finansowania z instrumentu CEF (np. S69 obejście Węgierskiej Górki).

W przypadku obwodnic kierowano się szeroko rozumianymi korzyściami z punktu widzenia rozwoju sieci dróg krajowych, biorąc przy tym pod uwagę podobne kryteria jak w przypadku ciągów dróg, tj. natężenie ruchu, umiejscowienie na sieci TEN-T.

5. dodawanie nowych inwestycji do *Programu* oraz przesunięcia inwestycji między załącznikami

Nawiązując do wyjaśnień w poprzednich punktach, kwestia wyboru inwestycji była poprzedzona analizą wielokryterialną. Te same kryteria obowiązują przy ewentualnym wyborze zadań do Programu, Z tego względu, nie jest możliwe uwzględnienie szeregu zgłaszanych wniosków o usunięcie zadania, które znajduje się wyżej na liście w Dokumencie Implementacyjnym i zastąpienie go zadaniem, które w rankingu znajduje się na niższej pozycji.

Odnosząc się do zwiększania puli środków przeznaczanych na drogi krajowe, należy zwrócić uwagę, że wielkość limitu finansowego uwzględnia otrzymane dofinansowanie UE na sektor drogowy. Wysokość dofinansowania dla sektora drogowego i kolejowego była przedmiotem długich dyskusji z Komisją Europejską i proponowane wielkości dofinansowania są ostateczne. Uzasadnieniem dla takich działań ma być: optymalny wybór zadań drogowych w projekcie *Programu* (wyjątkiem tych przewidzianych do usunięcia) oraz zakłócenie równowagi między sektorem drogowym i kolejowym, co uniemożliwiłoby realizację celów określonych w *Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”* czy też *Białej Księdze – Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, a w ślad za nimi w krajowych dokumentach strategicznych.

6. Opłaty na drogach krajowych

Odnosząc się do wniosków o zmianę polityki opłat na drogach krajowych, należy stwierdzić, że:

- zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2002 r. w sprawie *autostrad płatnych* (Dz.U. z 2014 r., poz. 45) znacząca większość tego rodzaju dróg w Polsce ma być eksploatowana, jako płatna;
- zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* (Dz.U. z 2013 r., poz. 260) pobierane są opłaty od samochodów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

Program nie reguluje kwestii poboru opłat ani wysokości stawek na nich pobieranych, jest to kwestia polityki rządu i właściwych przepisów. Należy zauważyć, że przychody z tego tytułu zasilają Krajowy Fundusz Drogowy i przyczyniają się do finansowania budowy nowych odcinków dróg w Polsce.

Ministerstwo, z udziałem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, prowadzi prace analityczne nad koncepcją wprowadzenia w Polsce innych niż dotychczasowe systemów poboru opłat, w tym niewymagających zatrzymania pojazdu. Dopiero po ich zakończeniu, uwzględniając zarówno ekonomiczny jak i społeczny aspekt tej sprawy, Ministerstwo określi kształt krajowego systemu poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej przez pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t (tzw. pojazdy lekkie), sieć dróg, które obejmie, a także ramy czasowe jego wdrożenia.

7) Uwagi dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Podczas konsultacji zarzucono brak odniesienia do wyników strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (sooś) dla przedmiotowego projektu *Programu*. Należy wyjaśnić, że konsultacje publiczne były przeprowadzane w oparciu o ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, a nie ustawy o z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. z 2013 r. poz 1235, j.t.). W chwili obecnej trwają prace nad opracowaniem prognozy oddziaływania projektu *Programu* na środowisko. Po ich zakończeniu, projekt zostanie uzupełniony o fragmenty odnoszące się do ustaleń sooś.

8) Uwagi i opinie dotyczące rozszerzenia zakresu *Programu* o działania podejmowane na pozostałej sieci dróg krajowych poza inwestycjami ujętymi w załączniku nr 1 i 2 (przebudowy, rozbudowy, wzmocnienia)

Uwagi zakwalifikowane w tej grupie były skonstruowane, jako:

- brak omówienia w rozdziale 3.3. *Priorytety inwestycyjne*, priorytetu „poprawa stanu technicznego dróg krajowych” oraz
- stworzenia w *Programie* nowych kategorii działań do realizacji na drogach krajowych.

Odnosząc się do tych uwag należy wyjaśnić, że działania na sieci dróg krajowych niebędące działaniami inwestycyjnymi są w większości finansowane z budżetu państwa i zostały ujęte

w specjalnie dla nich stworzonych planach/programach, o których mowa w rozdziale 2.4. *Zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych.*

Wskazanie tego typu zadań w *Programie* jest niezasadne z uwagi na źródło finansowania (ustawa budżetowa przyjmowana co roku) oraz zbyt daleki horyzont czasowy (pilność kierowanych do realizacji zadań jest ustalana cyklicznie np. na podstawie badania stanu nawierzchni odcinków dróg, czy liczby ofiar wypadków).

9) Uwagi i opinie odnoszące się do działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. budowa chodników, budowy skrzyżowań)

Niewielką grupę postulatów płynących przede wszystkim od władz lokalnych stanowiły prośby o budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz przebudów skrzyżowań. Wszelkie przedsięwzięcia podejmowane w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego (w tym również budowy ścieżek rowerowych, chodników, zatok autobusowych, prawo- i lewoskrętów, przebudów skrzyżowań) również zostały ujęte w planach/programach, o których mowa w pkt. 9).

10) Uwagi i opinie dotyczące zapisów (rozszerzenia/modyfikacji) analizy SWOT

Podczas konsultacji pojawiała się grupa uwag wskazująca na konieczność rozszerzenia analizy SWOT. Wskazywały one na potrzebę uzupełnienia analizy dotyczącej słabych stron infrastruktury drogowej o takie elementy jak np.:

- niewystarczająca liczba obwodnic miast,
- budowa obwodnic w miejscach występowania dużego ruchu generowanego przez czynniki regionalne,
- niszczenie dróg lokalnych podczas budowy nowych inwestycji,
- słaba współpraca administracji publicznej z wykonawcami,
- złe przepisy regulujące zamówienia publiczne, w tym kryterium najniższej ceny,
- braków zasobach ludzkich, rzeczowych i materiałowych, co może nastąpić w latach 2016-2018.

W zakresie zgłaszanych uwag należy stwierdzić, że:

- Diagnoza, w tym SWOT, zarysowuje ogólną sytuację panującą w drogownictwie. Cele programu wskazują na zakres rzeczowy i finansowy inwestycji a nie propozycji zmian i rozwiązań legislacyjnych, czy też szczegółowo omawianie kryteriów wyboru inwestycji
- *Program* nie zajmuje się kompleksowo zmianami legislacyjnymi, nie jest uzasadnione odnoszenie się do wybranych ustaw czy zapisów.
- Kwestia rozłożenia nakładów i wydatków KFD w poszczególnych latach została omówiona odrębnie.

2.4. Najczęstsze uwagi dotyczące listy tytułów inwestycyjnych

W załączniku nr 1 do *Raportu* zostały zaprezentowane najważniejsze i najliczniejsze uwagi zgłoszone do zakresu rzeczowego projektu *Programu*, jakim są listy priorytetów inwestycyjnych.

Część uwag nie została ujęta w załączniku nr 1 z uwagi na ich ogólny charakter. Odniesienie się do nich zostało zaprezentowane w podrozdziale 2.3.

Na podstawie uzasadnień do otrzymanych opinii i stanowisk wobec zmian na listach inwestycyjnych można było wyróżnić następujące typy argumentów:

- natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku;
- bardzo zły stan nawierzchni drogi;
- bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego;
- stan przygotowania inwestycji i poniesione koszty;
- korzyści dla sieci i poprawa płynności ruchu;
- dostępność terytorialna a przez to zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej (turystycznej) i rozwój gospodarczy regionu (zahamowanie wzrostu stopy bezrobocia, przeciwdziałanie emigracji młodych ludzi);
- zbieżność z celami strategicznymi określonymi w dokumentach krajowych;
- połączenia transgraniczne;
- dostęp do dużych przedsiębiorstw lub obiektów o znaczeniu strategicznym dla rozwoju i bezpieczeństwa kraju;
- powołanie się na wcześniejsze porozumienia/obietnice (czynniki polityczne).

Ustosunkowanie się do postulatów obejmujących nowe tytuły inwestycje wymagało przeprowadzenia analizy pod kątem ich celowości. Dla części z nich takie analizy są nadal prowadzone i będą kontynuowane.

W ich wyniku ustalone zostaną potrzeby związane z podjęciem prac przygotowawczych dla ewentualnych nowych zadań. Potrzeby te będą następnie skonfrontowane ze środkami przeznaczonymi na przygotowanie projektów zapewnionymi w projekcie *Programu* w ramach finansowania z budżetu państwa w latach 2014-23.

Z tego względu w kolumnie „Ustosunkowanie się do uwagi” zostały umieszczone informacje dotyczące obecnego stanowiska Ministerstwa uwzględniające obecny stan wiedzy oraz możliwości finansowych. Kwestia ewentualnych zmian na listach inwestycyjnych będzie przedmiotem dalszych rozmów z Ministrem Finansów. Dodatkowo, może ona jeszcze ulec zmianie w następstwie

przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu Programu.

2.5. Podsumowanie

Łącznie przez cały okres trwania konsultacji wpłynęło 42 466 wniosków (formularze, uwagi ustne składane podczas konferencji konsultacyjnej, uwagi przesłane bezpośrednio na adres Ministerstwa oraz przesłane na dedykowaną elektroniczną skrzynkę pocztową lub na inne adresy poczty elektronicznej, nie wliczając w to wystąpień parlamentarzystów) wystosowanych przez przedstawicieli organizacji, stowarzyszeń, działających zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym, reprezentantów jednostek samorządów terytorialnych wszystkich szczebli oraz osoby prywatne. Szczegółowe zestawienie nadesłanych wniosków znajduje się w załączniku nr 2.

Natomiast odnosząc się do pozostałych uwag, które nie mogą być przedmiotem zmian w *Programie*, Ministerstwo przeanalizuje argumentację w nich zawartą i zwróci się do właściwych komórek oraz organów celem nadania biegu sprawie bądź udzielenia wyjaśnień i odpowiedzi.

3. Wnioski wynikające z konsultacji publicznych

Podstawowym wnioskiem płynącym z przeprowadzonych konsultacji, podobnie jak miało to miejsce podczas konsultacji *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, jest potrzeba udziału społeczeństwa w procesie decyzyjnym dotyczącym rozwoju infrastruktury transportowej kraju oraz wola wyrażenia uwag i zaprezentowania opinii z jednoczesną ich analizą i ewentualnym uwzględnieniem w jak najszerszy możliwy sposób.

Bardzo ważnym elementem jest też odpowiednia, sprawna wymiana informacji i zagwarantowanie dostępu do niej.

Drugi wniosek wynikający z otrzymanych uwag wskazuje, że zakres potrzeb dotyczących rozwoju infrastruktury drogowej znacznie przekracza obecne możliwości finansowe państwa. Pośrednio potwierdza to przyjęte priorytety inwestycyjne koncentrujące dostępne środki na budowie autostrad, dróg ekspresowych i obejść miejscowości oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na podstawie zebranych wniosków Ministerstwo prowadzi szczegółowe analizy w zakresie inwestycji zgłoszonych przez stronę społeczną pod kątem możliwości wprowadzenia zmian do Załączników nr 1 (lista podstawowa) i nr 2 (lista rezerwowa). W przypadku Załącznika nr 1 pod uwagę brane jest przede wszystkim uzasadnienie merytoryczne oraz ekonomiczne przemawiające za potencjalną realizacją inwestycji, zaś wszelkie zmiany powinny kształtować się w ramach ustalonego limitu finansowego *Programu*. Natomiast w przypadku Załącznika nr 2 pod uwagę brany jest szereg kryteriów, o których mowa w projekcie *Programu*, w tym również czynnik społeczny, tj. zaangażowanie wnioskujących

w zakresie proponowanych zmian w *Programie*. Pokazuje ono wagę poszczególnych inwestycji dla społeczności lokalnych oraz wpływ, jaki mogą one wywierać na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej.

\

Lista załączników:

Załącznik nr 1 *Odniesienie się do zgłoszonych inwestycji*

Załącznik nr 2 *Zestawienie statystyczne zgłoszonych wniosków/uwag*

Załącznik nr 1 Odniesienie się do zgłoszonych inwestycji

Lp.	numer drogi	Nazwa inwestycji	Ustosunkowanie się do uwagi
1	1	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "A1 Częstochowa - Tuszyn"	Inwestycja znajduje się na wysokim miejscu w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> . Dla przedmiotowego zadania rozważa się realizację w systemie pozabudżetowym. Do momentu podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej sposobu finansowania, nie ma podstaw do skierowania jej do realizacji ze środków KFD.
2	1	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S1 Kosztowy - Bielsko-Biała"	Z uwagi na wysoką pozycję w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> oraz zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województw: śląskiego i małopolskiego, inwestycja S1 Pyrzowice - Bielsko-Biała będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
3	1	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "A1 Rozbudowa w. Tuszyn o pełne relacje zjazdowe"	Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy poszczególnych węzłów w ciagach dróg ekspresowych i autostrad. Priorytetem <i>Programu</i> jest realizacja ciągów nowych dróg ekspresowych i autostrad.
4	1	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dk 1 na terenie gminy Tuszyn"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Remonty i przebudowy dróg krajowych są realizowane w ramach środków przyznanych GDDKiA w budżecie państwa (plany roczne).
5	1	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Poprawa dostępności Terminalu w Sławkowie (dk1/dk94)"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nie należące do właściwości GDDKiA. Budowa dróg dojazdowych do terminalu w Sławkowie z drogi ekspresowej S1 oraz drogi krajowej dk 94 stworzyłaby nieuzasadnione zagrożenie równoległych dróg krajowych w bliskiej odległości.
6	1	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa Ronda Autostradowego w m. Sosnowice gm. Stryków"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S. Remonty oraz zadania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach krajowych są realizowane w ramach innych źródeł finansowania, np. w ramach środków przyznanych GDDKiA w budżecie państwa (plany roczne). <i>Program</i> nie przewiduje tego rodzaju zadań.
7	1	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa w. Autostradowego Stryków III w m. Wola Błędowa - autostrada A1"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy węzłów. Kwestia ewentualnej budowy węzła jest uzależniona od poziomu ruchu na A1 i dobudowy trzeciego pasa na autostradzie.
8	1	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 1 na bezpłatną S1 koniec obw. Częstochowy - Tuszyn oraz nowy korytarz dla A1"	Uwaga nieuwzględniona. System autostrad i dróg ekspresowych określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Przewiduje on realizację autostrady w tym korytarzu. Nie jest przewidziana niezależna budowa równoległej drogi ekspresowej. Budowa dwóch dróg o dużej przepustowości nie jest możliwa i uzasadniona.
9	1	Rozszerzenie zakresu budowy A1 na obwodnicę Częstochowy o trzeci pas ruchu	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia parametrów technicznych danego odcinka nie jest przedmiotem <i>Programu</i> . Należy zauważyć, że ewentualna budowa jest uzależniona przede wszystkim od zakładanych poziomów ruchu i jest rozstrzygana na etapie przygotowania dokumentacji technicznej dla projektu (2012 r.). Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy węzłów.
10	2	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "A2 Mińsk Mazowiecki - Siedlce - gr. państwa"	Dla przedmiotowego zadania przewiduje się realizację w systemie pozabudżetowym. Do momentu podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej sposobu finansowania, nie ma podstaw do skierowania jej do realizacji ze środków KFD.
11	2	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa w. Łągów i Myszyn A2"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy węzłów. Realizacja tych węzłów jest uzależniona od rozmów z koncesjonariuszem.
12	3	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S3 Bolków - Lubawka"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu. Zadanie znajduje się na liście rezerwowej z uwagi na ujęcie na sieci bazowej TEN-T oraz na liście projektów przewidzianych do finansowania z CEF. Decyzja o realizacji wymaga uzgodnienia w wymiarze transgranicznym ze stroną czeską.
13	3	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S3 Szczecin - Świnoujście"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
14	3	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łączników planowanej S3 z aglomeracją Wałbrzyską i Jeleniogorską przez przebudowę dk 3 odc. Jelenia Góra - projektowana obw. Bolkowa/S3 w standardzie dwujezdniowej drogi szybkiego ruchu (wraz z południowym dokończeniem obw. Jeleniej Góry)"	Uwaga nieuwzględniona. Nie jest przewidywana zmiana zakresu rzeczowego dla planowanej obwodnicy Bolkowa. Budowa drogi o takich parametrach wymaga dużego natężenia ruchu. W przypadku realizacji drogi o parametrach S, przebieg dróg ekspresowych został ustalony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.).
15	4	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Obwodnica Łańcuta w ciągu dk 4"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu. Wymagane są dalsze analizy po oddaniu A4.
16	4	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łączników na A4 z dk w Łańcutcie, Przeworsku, w Borku Wielkim, do w. Debica Wsch i Zach, od gr. miasta Rzeszowa w ciągu dk 9 do A4 i dalej do ws. dk 9 z dw 869"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy łączników jako osobnych zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji.
17	4	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika węzła autostradowego A4 Ocieszyn - Ostrów z dw 986"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy łączników jako osobnych zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji.
18	4	Uwaga dotycząca pozostawienia w. autostradowego Wądroże przy drodze powiatowej 2184D relacji Jawor - Prochowice.	Uwaga nieuwzględniona. Przebudowa autostrady A4 nie jest przedmiotem tego <i>Programu</i> .
19	5	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Poznania w tym budowa łącznika między S11 a S5"	Uwaga nieuwzględniona. Przebieg dróg ekspresowych został ustalony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2010 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej.
20	6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa węzłów: Kowale i Szadółki na Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie przebudowy węzłów.
21	6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pacholkiem i budowa Drogi Zielonej"	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie znajduje się w ciągu drogi krajowej. Zadanie należy do kompetencji samorządu.
22	6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Trasy W-Z etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska"	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja znajduje się w ciągu drogi krajowej na terenie miasta na prawach powiatu. Zadanie należy do kompetencji samorządu.
23	6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa obw. Słupska wraz z przebudową w. Słupska Wschód (Globino)"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> przewiduje rozbudowę obw. Słupska w ciągu drogi ekspresowej S6. Nie jest natomiast przewidziana przebudowa węzła.
24	6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wraz z Droga Czerwoną jako krajową"	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie znajduje się w ciągu drogi krajowej. Zadanie należy do kompetencji samorządu.
25	6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa węzła w Gorzębądziu z dw 203 i dk 6"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie przebudowy węzłów. Odcinek drogi ekspresowej S6 znajduje się obecnie w postępowaniu przetargowym. Brak podstaw do zmiany zakresu rzeczowego inwestycji.
26	7	Zabezpieczenie finansowania dla zadania "S7 Kraków - granica województwa"	Zadanie jest traktowane jako inwestycja priorytetowa, dlatego zostało ujęte na liście podstawowej i będzie realizowana w ramach ustalonego limitu finansowego <i>Programu</i> .
27	7	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S7 Płońsk - Warszawa"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.

28	7	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja drogi krajowej nr 7 na odc. Kielcin - gm. Łomianki do Mostu Północnego w Warszawie"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Część przebiegu znajduje się w mieście na prawach powiatu (Warszawa). W tej części zadanie należy do kompetencji samorządu.
29	7	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa odcinka Kraków - Myślenice"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieujęte w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> w związku z czym nie ma możliwości ubiegania się od środków finansowe. Zapis o braku ujęcia tego odcinka znajduje się w <i>Programie</i> . Na odcinku tym do kilkunastu lat prowadzony są prace w zakresie przebudów, w ramach których została wzmocniona nawierzchnia obu jezdni do przenoszenia obciążeń 115 kN/0ś, przebudowano obiekty mostowe, przebudowano skrzyżowania, zabezpieczono osuwiska, wybudowano ekrany akustyczne i wykonano elementy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wybudowano kładkę dla pieszych w Mogilanach i w Jaworniku. Mimo, że droga ta nie ma parametrów drogi ekspresowej – wykonana przebudowa powinna zapewnić trwałość użytkowania w okresie ok. 20 lat.
30	7	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S7 granica województwa - Kraków - Nowy Sącz - granica państwa" NOWY PRZEBIEG	Uwaga nieuwzględniona. Przebieg dróg ekspresowych został ustalony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2010 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej. Rozporządzenie nie przewiduje przebiegu S7 przez Nowy Sącz.
31	8	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S8 Wrocław-Kłodzko-Boboszwów"	Z uwagi na bardzo liczne głosy społeczeństwa, władz samorządowych oraz poparcie przedstawicieli Parlamentu RP inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa. Natomiast nie ma uzasadnienie do prowadzenie drogi klasy S z uwagi na natężenie ruchu oraz brak kontynuacji korytarza o wysokiej przepustowości po stronie czeskiej. Analizowane będą różne warianty realizacji.
32	8	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 12 Kalisz - Sieradz - S8"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). <i>Program</i> nie przewiduje tego typu zadań inwestycyjnych.
33	8	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa skrzyżowania dk 8 z DW 346 w gm. Kobierzyce"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Remonty i przebudowy dróg krajowych są realizowane w ramach środków przyznanych GDDKiA w budżecie państwa (plany roczne).
34	8	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi ekspresowej Białystok (Knyszyn) - Augustów (Raczki)"	Uwaga nieuwzględniona. System autostrad i dróg ekspresowych określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Przedmiotowy odcinek nie jest znajduje się na sieci TEN-T. Nie jest też uwzględniony w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> , ponieważ priorytet został nadany ciągom dróg krajowych o najwyższej klasie technicznej – tj. autostradom i drogom ekspresowym - tworzącym sieć TEN-T (zwłaszcza sieć bazową, którą Polska jest zobowiązana do wybudowania do 2030 r.).
35	8	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S8 Radzymin Marki stanowiąca obwodnicę Marek"	Zadanie jest realizowane w ramach <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015</i> .
36	9	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Nowa Dęba (przejście) - 11013 poj./dobę Zadanie nie przygotowywane, nieujęte we wcześniejszych dokumentach.
37	9	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi krajowej nr 9"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Majdan Królewski - Kolbuszowa - 10331 poj./dobę Prognoza nie wykazuje wzrostu natężenia ruchu do 2020 r. Brak dokumentacji projektowej.
38	9	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S9 Rzeszów - Radom"	Uwaga nieuwzględniona. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej. Zadanie nie jest ujęte w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> .
39	9	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa dwujezdniowej drogi klasy GP w ciągu drogi krajowej nr 42 i 9 na odcinku Brody - Opatów wraz z obw. Ostrowca Świętokrzyskiego"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Świętokrzyskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
40	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S10 Bydgoszcz - Toruń /w. Stryżek - w. Czerniewice"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa kujawsko-pomorskiego oraz na liczne głosy poparcia oddane podczas konsultacji publicznych, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
41	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania S10 na całym przebiegu	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
42	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S10 Szczecin - Piła"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
43	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Lipna w ciągu S10"	Zadanie, realizowane jako element przyszłej drogi S10. Jako inwestycja samodzielna nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Czernikowo-Lipno - 11096 poj./dobę - GPR 2010 odc. Lipno-Sierpc - 7092 poj./dobę Przedmiotowy ciąg S10 znajduje się na poz. 31 w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> .
44	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S10 Piła - Czerniewice"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
45	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S10 odc. Płońsk - Płock wraz z włączeniem m. Płock w sieć TEN-T"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa. Włączenie do dokumentów strategicznych koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w której Płock występuje jako ośrodek obsługiwany drogą ekspresową, stwarza przesłankę do rozpatrzenia wariantu przebiegu drogi ekspresowej S10 uwzględniającego obsługę miasta Płock na późniejszych etapach prac przygotowawczych.
46	10	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dróg krajowych nr 10, 11 i 25 na terenie województwa wielkopolskiego"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
47	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S11 Koszalin-Szczecinek-Poznań-Kępno-Tarnowskie Góry-A1"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
48	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S11 Koszalin-Szczecinek-Poznań"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
49	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Obwodnica Obornik S11"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa wielkopolskiego inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
50	11	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Obwodnica Tarnowskich Gór w ciągu S11" w tym uwagi o zmianie nazwy na "Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór do w. autostradowego A1 Piekary Śląskie"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu. Przebieg obwodnicy i zakres rzeczowy nie są przedmiotem konsultacji.
51	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11"	Z uwagi na natężenie ruchu oraz ujęcie w ciągu korytarza drogi ekspresowej, budowa obwodnicy będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa. Natężenie ruchu (wg GPR 2010): Olesno (przejście) 14 649 poj./dobę.
52	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi łączącej dk 11 z dk 12 w Jarocinie"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nie przygotowane. Nie pojawiało się we wcześniejszych dokumentach planistycznych. Budowa łączników nie znajduje się wśród priorytetów <i>Programu</i> .
53	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Piły w ciągu S11"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa. W Piłę funkcjonuje obwodnica dla dróg krajowych nr 10 i nr 11. Do realizacji skierowano odcinek dk 11 w Ujściu, który nie dysponuje obwodnicą.
54	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Jastrowia w ciągu S11"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.

55	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Okonka w ciągu S11"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
56	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 na terenie woj. śląskiego z uwzględnieniem jego połączenia z węzłem autostradowym A1 w Piekarach Śląskich (Szarlej)"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
57	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 Piła - Poznań"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
58	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 Ostrów Wlkp. - Kępno"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
59	11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 Kórnik - Ostrów Wlkp."	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S11 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
60	11	Budowa nowego przebiegu S11 - południowa obwodnica Koszalina - w. Kawno - w. Mostowo	Uwaga nieuwzględniona. Przebieg dróg ekspresowych został ustalony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2010 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej. Nie jest możliwy podwójny przebieg tej samej drogi ekspresowej (S6/S11).
61	12	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12 wraz z przeprawą mostową na rzece Odrze"	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
62	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S12 Piotrków Trybunalski - Radom"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S12 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
63	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S12 Piaski - Chełm - Dorohusk"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S12 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
64	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Jaraczewa w ciągu dk 12"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Borek Wlkp. Jarocin - 4103 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący wzrost ruchu.
65	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Gostynia i Piasków w ciągu dk 12"	Z uwagi na zapisy w Kontrakcie Terytorialnym dla województwa wielkopolskiego inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
66	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 12 w. Kosowo – do w. Piaski"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Gostyń-Strumiany - 4941 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. wskazuje na niewielki wzrost ruchu. Możliwe działania w ramach remontów i przebudów sieci drogowej finansowanych z budżetu państwa.
67	12	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
68	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S12 na terenie woj. mazowieckiego"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa mazowieckiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
69	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Zachodniej i Wschodniej Obwodnicy Kalisza (łącznik między dk 25 i 12)"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieprzygotowane. Nie pojawiało się we wcześniejszych dokumentach planistycznych. Budowa łączników nie znajduje się wśród priorytetów <i>Programu</i> .
70	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Leszna w ciągu dk 12"	Uwaga nieuwzględniona. Ruch niewskazujący na pilną potrzebę budowy: - GPR 2010 odc. Długie St.-Leszno - 8792 poj./dobę - GPR 2010 odc. Leszno-Dobramyśl - 6952 poj./dobę Zadanie nieprzygotowane.
71	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12"	Uwaga nieuwzględniona. Ruch niewskazujący na pilną potrzebę budowy: - GPR 2010 odc. Jarocin-Pleszew - 11895 poj./dobę - GPR 2010 odc. Pleszew (obwodnica) - 8075 poj./dobę - GPR 2010 odc. Pleszew-Sobótka - 8220 poj./dobę Do realizacji została skierowana obw. Jarocin. Ponadto, do dalszych analiz skierowano możliwość ujęcia w <i>Programie</i> odc. S11 Kórnik-Ostrów-Wlkp.
72	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Radomia w ciągu S12"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa mazowieckiego, budowa S12 na terenie woj. mazowieckiego inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
73	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 12 wraz z objęciem drogowym Kalisza i miejscowości Opatówek w ciągu dk 12"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
74	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa, Szlichtyngowa, Szprotawa"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Lubuskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
75	12	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Wzmocnienie drogi krajowej nr 12 Łęknica - Trzebień"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
76	13	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "budowa dk 13 na odc. rondo Hakena w Szczecinie - w. Kolbaskowo - obw. Kolbaskowa"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Zachodniopomorskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
77	14	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S14 Zachodnia obwodnica Łodzi"	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
78	14	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Strykowa w ciągu drogi krajowej nr 14"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nie znajdowało się w poprzednim <i>Programie</i> i nie jest przygotowane do realizacji. Priorytetem jest dokończenie realizacji budowa autostrady A1 na odc. Stryków-Tuszyn. Powinno to spowodować zmianę sytuacji na tym odcinku.
79	14	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 14 na odc. Łódź-Łowicz"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
80	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu dk 15"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Koźmin-Wałków - 5913 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący wzrost ruchu.
81	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa w ciągu dk 15"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Krotoszyn-Koźmin - 6889 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący wzrost ruchu.
82	15	Wprowadzenie załącznika nr 5 uwzględniającego zadania inwestycyjne w zakresie przebudowy istniejących dróg krajowych (w tym przebudowę dk15 do klasy GP 2/2 na odc. Inowrocław - Toruń)	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
83	15	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Inowrocławia w ciągu dk 15/25 - łącznik"	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.

			Uwaga nieuwzględniona.
84	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa DK 15 w województwie kujawsko - pomorskim"	Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
85	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Wrześni w ciągu dk 15"	Uwaga nieuwzględniona. Największe natężenie ruchu na dk 15 w okolicach Wrześni jest na południe od miasta. Obwodnica ma zadanie łączyć drogę krajową z dk 15 na północ od miasta. Niskie natężenie ruchu (wg GPR 2010). Września (przejście) 10 782 poj./dobę Września-Zydowo 6998 poj./dobę Przedsięwzięcie nieujęte w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Wielkopolskiego.
86	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu dk 15"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Kujawsko-Pomorskiego zadanie będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
87	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Milicza w ciągu dk 15"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Dolnośląskiego zadanie będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
88	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi krajowej nr 15 na odc. Nowe Miasto Lubawskie - Ostróda zgodnie z koncepcją programową docelowego przebiegu dk 15 od gr. województwa do km ok. 312+808 do km ok. 362+000"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
89	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dróg krajowych nr 15 i 16 w woj. warmińsko-mazurskim"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
90	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dróg krajowych nr 15, 16, 17, 19, 61 na obszarze Polski Wschodniej"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
91	15	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> przebudowy dk 15/16 Stanowo-Samborowo-Ornowo	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
92	16	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa/modernizacja drogi krajowej nr 16"	Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz na liczne głosy poparcia oddane podczas konsultacji publicznych, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
93	16	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> przebudowy dk 16 Stanowo-Iława oraz Iława-Jędrzychowo	Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz na liczne głosy poparcia oddane podczas konsultacji publicznych, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
94	16	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa ciągu pieszo-rowerowego z Kisielic do Ogrodzieńca drogi krajowej nr 16 od km 48+130 do 50+600"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Powyższe działanie wpisuje się w zadania polegające na utrzymaniu właściwych standardów na krajowej sieci drogowej, finansowych z budżetu państwa i nie ma uzasadnienia do wpisywania go jako osobnej inwestycji do <i>Programu</i> .
95	17	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S17 Piaski - Hrebenne"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
96	18	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "A18 Olszyna - Golnice"	Inwestycja znajduje się na wysokim miejscu w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> . Dla przedmiotowego zadania rozważa się realizację w systemie pozabudżetowym. Do momentu podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej sposobu finansowania, nie ma podstaw do skierowania jej do realizacji ze środków KFD.
97	18	Budowa węzła w Wymiarkach przy wykorzystaniu zjazdów i wyjazdów z d. powiatowej 1078F na drogę A18"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje osobnej realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy węzłów.
98	19	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S19 Lublin - Lubartów"	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
99	19	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S19 Rzeszów (Babica) - Barwinek"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województw: podkarpackiego, lubelskiego, mazowieckiego oraz podlaskiego inwestycja polegająca na budowie S19 na całym przebiegu będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
100	19	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S19 Lublin - Białystok"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województw: podkarpackiego, lubelskiego, mazowieckiego oraz podlaskiego inwestycja polegająca na budowie S19 na całym przebiegu będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
101	19	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy m. Dukla w ciągu S19"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województw: podkarpackiego, lubelskiego, mazowieckiego oraz podlaskiego inwestycja polegająca na budowie S19 na całym przebiegu będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
102	19	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S19 Kielanówka - Babica"	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
103	19	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika od S19 do dw 878 poprzez dk 9 do w. Rzeszów południe oraz łącznika w Jasionce"	Uwaga nieuwzględniona. Brak informacji o zadaniu. Inwestycja powinna być realizowana przez samorząd.
104	19	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa odcinka w. Jasiona - w. Stobierna na 2 jezdnie wraz z realizacją pozostałych odcinków S19 jako arterii dwujezdniowej"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie zrealizowane w ramach <i>Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015</i>
105	19	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S19 na całym przebiegu"	Z uwagi na zapisy Kontraktów Terytorialnych dla poszczególnych województw i ujęcie w <i>Dokumencie Implementacyjnym</i> cały ciąg S19 będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
106	20	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Gryfina, Myślborza i Węgorzyna"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Zachodniopomorskiego zadanie będzie przedmiotem analiz Ministerstwa.
107	21	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S21 Ustka - Miastko na odc. Ustka - Słupsk"	Uwaga nieuwzględniona. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej.
108	21	Zmiany w przebiegu S6 w powiecie słupskim: - wprowadzenie w. Redzikowo i Sycewicz lub bliżej Słupska - uwzględnić północne obejście m. Słupska (od w. Bolesławiec)	Uwaga nieuwzględniona. Zmiany przebiegu dróg ekspresowych nie są przedmiotem <i>Programu</i> . Przebieg i zakres techniczny zadania definiony jest przez stosowne decyzje administracyjne oraz dokumentację.

109	21	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 21 na odc. Ustka - Słupsk do parametrów GP/S wraz z wykonaniem ścieżki rowerowej oraz południowej obw. Ustki i obejścia Bydłina"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
110	21	Wykonanie opracowania koncepcyjnego i analiz dla drogi o roboczej nazwie S21 Ustka-Słupsk-Bytów-Chojnice-Bydgoszcz"	Uwaga nieuwzględniona. <i>Program</i> obejmuje inwestycje realizowane w czasie jego obowiązywania, nie przewiduje sporządzania analiz i opracowań koncepcyjnych.
111	21	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika między S6 a dk 21 (obw. północna Słupska)"	Uwaga nieuwzględniona. Brak drogi krajowej o takim przebiegu. Budowa łączników nie znajduje się wśród priorytetów <i>Programu</i> .
112	21	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 21 Słupsk - Ustka z uwzgl. mostu w Bydlinie oraz fragmentu drogi wojewódzkiej i powiatowej do Łędowa"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
113	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Strzelce Krajeńskich w ciągu dk 22"	Z uwagi na liczne głosy społeczeństwa inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
114	22	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu dk 22"	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
115	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 22 Grzechotki - granica państwa w Kostrzynie na terenie gminy Starogard Gdański"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
116	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Malborka w ciągu dk 22"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Pomorskiego zadanie będzie przedmiotem analiz Ministerstwa. Duże natężenie ruchu w mieście. Ruch dojazdowy do Malborka na dk 22 niski (wg GPR 2010). Czarlin-Malbork 10 360 poj./dobę Malbork - gr. woj. 7669 poj./dobę Budowany nowy most na rz. Nogat.
117	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 22 Elbląg - Swarżyn do klasy S"	Uwaga nieuwzględniona. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 20104 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej.
118	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 22 na odc. Gorzów Wielkopolski - Zdroisko - Strzelce Krajeńskie wraz z budową nowego odcinka drogi krajowej nr 22A od Różanek do nowego węzła w ciągu S3"	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja znajduje się w <i>Planie działań na sieci drogowej</i> . Zadanie przewidziane do finansowania przez budżet państwa.
119	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dróg krajowych nr 22 i 24"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
120	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie znajduje się w realizacji i jest finansowane w ramach zadań poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie ma uzasadnienia do umieszczenia tego zadania w <i>Programie</i> .
121	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Czarska w ciągu dk 22"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Pomorskiego zadanie będzie przedmiotem analiz Ministerstwa.
122	22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa węzła Niezychowice w ciągu drogi krajowej nr 22 (obwodnica Chojnic)"	Uwaga nieuwzględniona. Brak uzasadnienia ruchowego. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie przebudowy węzłów.
123	23	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Gryfina, Myśliborza i Węgorzyna"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Zachodniopomorskiego zadanie będzie przedmiotem analiz Ministerstwa.
124	25	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 25 na odc. Konin - Kalisz - Ostrów Wielkopolski"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa wielkopolskiego inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
125	25	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Brzozy w ciągu dk 25 oraz odc. dk 25 od w. Stryzek na dk m10 do skrzyżowania dk 25 z dw 254 w Brzozie"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nie należące do właściwości GDDKiA. Wymagane stanowisko zarządcy drogi wojewódzkiej oraz zarządcy kolejowego.
126	25	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obw. Sępólna Kraj i Kamienia Kraj." dk 25	Przeniesienie zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
127	25	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 25 na odc. Oleśnica - Konin wraz z obejściem drogowym Kalisza do parametrów drogi dwujezdniowej o czterech pasach ruchu"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
128	27	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowej obwodnicy Zielonej Góry w ciągu dk 27"	Uwaga nieuwzględniona. Zielona Góra posiada obwodnicę w ciągu drogi dk 27 (droga nr 32). Inwestycja znajduje się na terenie miasta na prawach powiatu, do realizacji przez samorząd. Zgodnie z art. 19. ust 2. ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.) zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z wyjątkiem dróg krajowych w granicach miast na prawach powiatu, których zarządcą jest prezydent miasta (poza autostradami i drogami ekspresowymi). Na mocy art. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.) są oni odpowiedzialni za finansowanie dróg krajowych pozostających w ich zarządzie.
129	27	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego w ciągu dk 27"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg GPR 2010): Żary-Nowogród Bobrzański 5030 poj./dobę Nowogród Bobrzański-Swidnica 8732 poj./dobę
130	27	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 27 na odc. terenie woj. lubuskiego wraz z przebudowa drogi krajowej nr 12 na odc. Żary - A18"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
131	28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 28 wraz z kapitalnym remontem wiaduktu drogowego w ciągu ul. Zana w Przemyślu"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
132	28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Rymanowa w ciągu dk28"	Uwaga nieuwzględniona. Stosunkowo niskie natężenie ruchu (wg GPR 2010): Miejsce Piastowe-Rymanów 10125 poj./dobę Rymanów-Besko 7034 poj./dobę
133	28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Limanowej i Mszany Dolnej w ciągu dk 28"	Uwaga częściowo nieuwzględniona (w zakresie obw. Mszany Dolnej) W odniesieniu do obw. Limanowej, z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Małopolskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.

134	28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Północnej obwodnica Jasła w ciągu dk 28 i S13"	Uwaga nieuwzględniona. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2010 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) nie przewiduje takiej drogi ekspresowej. Nie jest też możliwe realizowanie fragmentu tego ciągu S
135	28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 28 na odc. Przemysł - Medyka"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo (wg GPR 2010) odc. Przemysł-Gr. państwa - 5882 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący wzrost ruchu.
136	28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Gorlic w ciągu dk 28"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Małopolskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
137	29	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Słubic w ciągu dk 29/31"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Górzycza-Słubice - 3888 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący wzrost ruchu.
138	29	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu dk 29 wraz z mostem na rzece Odrze"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa lubuskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
139	29	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 29 i 32 na terenie woj. lubuskiego"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
140	31	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowy obwodnicy Kostrzyna n. Odrą w ciągu dk 22/31"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
141	31	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Gryfina, Myślborza i Węgorzyna"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Zachodniopomorskiego zadanie będzie przedmiotem analiz Ministerstwa.
142	32	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa północno-zachodniej obw. Wolsztyna w ciągu dk 32 oraz rozbudowa skrzyżowania dk 32 z dw 305 ul. Gajewski w Wolsztynie"	Uwaga nieuwzględniona. Względnie niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg GPR 2010): Powodowo-Wolsztyn 8349 poj./dobę Wolsztyn (przejście) 9559 poj./dobę Wolsztyn-Rakoniewice 8828 poj./dobę Inwestycja nie znajdowała się w poprzednim <i>Programie</i> . Inwestycja nieprzygotowana. Brak w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Wielkopolskiego. Zadanie z zakresu rozbudów skrzyżowań są przewidziane do finansowania ze środków z budżetu państwa.
143	32	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kargowa w ciągu dk 32"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg GPR 2010): Okunin-Kargowa 6133 pojazdów/dobę Kargowa-Powodowo 5979 pojazdów/dobę
144	32	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 32 do standardu 2+1 na odc. Płock-Warszawa"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
145	35	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Świdnicy w ciągu dk 35"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa dolnośląskiego oraz liczne głosy społeczeństwa, władz samorządów oraz poparcie przedstawicieli Parlamentu RP, inwestycja oraz warianty jej przeprowadzenia będą przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
146	35	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa lub przebudowa dk 35 Wrocław (Tyniec) – Wałbrzych"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Do dalszych analiz skierowano budowę obwodnicy Świdnicy.
147	35	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 35 na odc. Matuszów-A4-łącznik, obwodnica Matuszowa"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
148	35	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Dokończenie budowy zachodniego odcinka obwodnicy Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35"	Inwestycja znajduje się praktycznie w całości na terenie miasta na prawach powiatu. Inwestycja do realizacji przez samorząd. Jednakże, z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa dolnośląskiego inwestycja w zakresie właściwości GDDKiA będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa w części poza granicami miasta na prawach powiatu.
149	35	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika dk 35 z autostradą A4 w. Strzegomice"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy łączników jako osobnych zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji. Brak w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Dolnośląskiego.
150	36	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Krotoszyna w ciągu dk 36"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Krotoszyn-Koźmin - 6889 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost.
151	36	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Miejskiej Górki w ciągu dk 36"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Samówka-Dłoń - 3701 poj./dobę Brak dokumentacji projektowej.
152	36	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kobyłina" dk 36	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc.Dłoń-Krotoszyn- 5088 poj./dobę Brak dokumentacji projektowej.
153	39	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 39 na odcinku Łagiewniki - A4 (Powiat Strzeliński)"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieprzewidziane do ujęcia w <i>Programie</i> z uwagi na brak dokumentacji oraz bardzo niski ruch obecny na odc. Łagiewniki-Strzelin-Łukowice Brzeskie - 3072 poj./dobę. Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost.
154	39	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu dk 39"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieprzewidziane do ujęcia w <i>Programie</i> z uwagi na brak dokumentacji oraz bardzo niski ruch obecny na odc. Łagiewniki-Strzelin-Łukowice Brzeskie - 3072 poj./dobę. Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost.
155	39	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Brzegu z przeprawą przez Odrę dk 39"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Gr.woj.-Brzeg- 4029 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost.
156	39	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy miejscowości Białobrzeg, Karczyna, Brochocinek dk 39"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieprzewidziane do ujęcia w <i>Programie</i> z uwagi na brak dokumentacji oraz bardzo niski ruch obecny na odc. Łagiewniki-Strzelin-Łukowice Brzeskie - 3072 poj./dobę. Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost.
157	42	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Wąchocka, Starachowic i Parszewa w ciągu dk 42"	Uwaga częściowo nieuwzględniona (w zakresie dotyczącym obw. Starachowic i Parszewa). Zadanie polegające na budowie obw. Wąchocka, z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa świętokrzyskiego, będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
158	42	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Robudowa drogi krajowej nr 42 na odc. Skarżysko Kamienna - Rudnik"	Uwaga częściowo nieuwzględniona (w zakresie odc. dk 42 Skarżysko Kamienna - Rudnik z wyłączeniem obw. Wąchocka) Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Zadanie polegające na budowie obw. Wąchocka, z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa świętokrzyskiego, będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.

159	42	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadanie</i> "Rozbudowa dk 42 na odc. gr. województwa – Końskie – Skarżysko Kamienna – Starachowice do parametrów drogi klasy GP wraz z obw. Wąchocka, Starachowice"	Uwaga częściowo nieuwzględniona (w zakresie odc. dk 42 gr. województwa – Końskie – Skarżysko Kamienna – Starachowice do parametrów drogi klasy GP z wyłączeniem obw. Wąchocka) Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Zadanie polegające na budowie obw. Wąchocka, z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa świętokrzyskiego, będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
160	46	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Budowa obwodnicy Lelowa w ciągu dk 46 wraz z bezpiecznym rozwiązaniem skrzyżowania dk 46 z DW 789"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Szczekociny-Janów - 2844 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost. Brak dokumentacji projektowej.
161	47	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Przebudowa drogi krajowej nr 47 na odc. Rdzawka - Nowy Targ, wraz z elementami modernizacji DK 47 na odcinek Nowy Targ – Zakopane (Węzeł Poronin)"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa małopolskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
162	47	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Budowa obwodnicy Klikuszowej w ciągu dk 47"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa małopolskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
163	50	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Przebudowa dk 50 Mińsk Mazowiecki - Łochów - Ostrów Mazowiecka"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
164	51	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Budowa dk 51 na odcinku Olsztyn - Bezledy"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
165	51	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Obwodnica Dobrego Miasta dk 51"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa warmińsko-mazurskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
166	51	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Przebudowa węzła Pieczewo/Szczęsne na odc. S51 Olsztyn-Olsztynek"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy lub przebudowy węzłów.
167	52	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Beskidzka Droga Integracyjna dk 52"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa małopolskiego i śląskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
168	53	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Budowa obwodnicy Szczytna w ciągu dk 53"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg. GPR 2010): Pasym-Szczytno 4799 poj./dobę Szczytno-Rozogi 4373 poj./dobę Ruch w samym mieście na poziomie zbliżonym do średniej dla wszystkich dróg krajowych.
169	53	Ujęcie w projekcie <i>Programu zadania</i> "Przebudowa drogi krajowej nr 53 na odc. Leleszki - Jęcznik"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa warmińsko-mazurskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.

170	54	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Braniewa w ciągu dk 54"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg GPR 2010): - w.Chrusciel-Braniewo 2869 poj./dobę - Braniewo-Gr. Państwa 2910 poj./dobę Ruch w samym mieście na poziomie zbliżonym do średniej dla wszystkich dróg krajowych. Niski ruch na dojazdach wskazuje, że ruch ma charakter lokalny a nie tranzytowy.
171	55	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy wschodniej Kwidzyna dk 55"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo (wg GPR 2010): - odc. Sztum-Kwidzyn - 6254 poj./dobę - odc. Kwidzyn (przejście 2) - 6821 poj./dobę - odc. Kwidzyn (przejście) - 9540 poj./dobę - odc. Kwidzyn Gardeja - 5103 poj./dobę Zadanie nieprzygotowane.
172	57	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Makowa Maz. dk 57/60"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo (wg GPR 2010): - odc. Maków Maz.-Pułtusk - 4818 poj./dobę (dk 57) - odc. Maków Maz. (przejście) - 6796 poj./dobę (dk 57) - odc. Przasnysz-Maków Maz. - 3643 poj./dobę (dk 57) - odc. Gołymin-Maków Maz. - 4604 poj./dobę (dk 60) - odc. Maków Maz. (przejście) - 11686 poj./dobę (dk 60) - odc. Maków Maz.-Różan - 4272 poj./dobę (dk 60) Niski ruch na dojazdach wskazuje, na jego charakter lokalny a nie tranzytowy. Zadanie nieprzygotowane.
173	57	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Przasnysza dk 57"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo (wg GPR 2010): - odc. Przasnysz-Maków Maz. - 3643 poj./dobę - odc. Przasnysz (przejście) - 7860 poj./dobę - odc. Mchowo-Przasnysz - 4363 poj./dobę Zadanie nieprzygotowane.
174	58	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika S51 oraz S7 z drogą krajową nr 58 omijającą m. Olsztynek"	Uwaga nieuwzględniona. Brak drogi krajowej o takim przebiegu. Budowa łączników nie znajduje się wśród priorytetów Programu. Ruch na drodze krajowej nr 58 bardzo niski (wg GPR 2010) Olsztynek-Zgniocza - 1434 poj./dobę
175	60	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa przeprawy mostowej na rz. Wiśle w granicach Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka"	Uwaga nieuwzględniona. Brak inwestycji o takim przebiegu. Brak jakiegokolwiek dokumentacji. Nie jest możliwe oszacowanie przebiegu i podmiotu odpowiedzialnego za inwestycję. Brak inwestycji w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Mazowieckiego.
176	60	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa dk 62 Łochów - Wyszogród"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
177	61	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 61 w Legionowie etap. III"	Z uwagi na bardzo liczne głosy społeczeństwa, władz samorządowych oraz poparcie przedstawicieli Parlamentu RP, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
178	61	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Ostrołęki w ciągu dk 61"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
179	61	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Pułtuska w ciągu dk 61"	Przewiduje się, że na tym odcinku podobnie jak w m. Ostrołęka część ruchu tranzytowego odpłynie po wybudowaniu S61 Ostrów Mazowiecka - gr. państwa, jednakże z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa mazowieckiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
180	61	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 61 na odcinku od gr. Legionowa do ronda w Zegrzu"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
181	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa dk 62 po nowym śladzie uwzględniającym obw. Łochowa oraz jej modernizację na odc. Wyszków - Węgrów"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). W przypadku Łochowa, z uwagi na dużą liczbę głosów oraz uzgodnienia z zarządcą kolejowym PKP PLK S.A., dotyczącym przebiegu dk 62 przez Łochów, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
182	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dk 62 w miejscowości Kamionna"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
183	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 62 na odc. Włocławek - Brześć Kujawski z obwodnicą Brześcia Kujawskiego i Kruszycy"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa kujawsko-pomorskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
184	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dk 62 na odc. Węgrów - Sokołów Podlaski - Frankopol"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo. Dla odc. Sokołów Podlaski – gr. woj. mazowieckiego nie są prowadzone prace projektowe.
185	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Wyszkowa w ciągu dk 62"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego w ciągu drogi dk 62 (wg GPR 2010): Popowo-Wyszków 5717 poj./dobę Wyszków-Łochów 4451 poj./dobę
186	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 62 i 63 w powiecie sokołowskim"	Uwaga nieuwzględniona. Zlecono opracowanie STES dla zmiany przebiegu dróg krajowych 62 i 63 w Sokolowie Podlaskim, które wykazało że nie jest możliwe zaprojektowanie dróg krajowych na terenie miasta na parametrach klasy GP. Zadanie nieuzasadnione ruchowo. - GPR 2010 odc. Sokołów Podl.-Repki- 4763 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na znaczący jego wzrost.
187	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Słupna w ciągu dk 62 "	Uwaga nieuwzględniona. Natężenie ruchu tranzytowego wynikające z bliskości Płocka (wg GPR 2010): Płock-Słupno 13240 poj./dobę Słupno-Wyszogród 7275 poj./dobę Ruch w kierunku Warszawy na niskim poziomie.

188	62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa nowego przebiegu drogi 62 w rejonie MPL Warszawa-Modlin i obw. Pomiechówka"	Uwaga nieuwzględniona. Zmiany przebiegu dróg krajowych nie są przedmiotem <i>Programu</i> .
189	65	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 65 na odc. Gołdap - Olecko - Elk"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Gołdap-Olecko-Elk - 3609 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na jego wzrost. Ruch lokalny, rośnie wokół większych miejscowości. Dla wszystkich trzech miejscowości (Gołdap, Olecko, Elk) wybudowano obwodnice w ciągu drogi krajowej. Dla pozostałego przebiegu polegającego na przebudowie drogi krajowej, priorytetem jest budowa dróg ekspresowych i autostrad oraz obwodnic. Brak również dokumentacji projektowej.
190	67	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 67 wraz z obw. Lipna i połączeniem z dk nr 10/S10"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa kujawsko-pomorskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
191	69	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S69 Bielsko-Biała - gr. państwa"	Przeniesienia zadania możliwe w przypadku pojawienia się oszczędności w ramach limitu dla <i>Programu</i> lub zgody Rady Ministrów na zwiększenie limitu.
192	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni dk 73 na odc. Dąbrowa Tarnowska - Tarnów"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
193	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 73 na odc. Szczucin - Dąbrowa Tarnowska bez obw. Dąbrowy Tarnowskiej"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
194	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przełożenie dk 73 odc. w Krzyż w ciągu A4 Kraków - Tarnów do w. Lwowska w Tarnowie w ciągu dk 4 Kraków - Tarnów (tzw. Wschodnia Obw. Tarnowa)"	Uwaga nieuwzględniona. Brak możliwości odniesienia się z uwagi na niewybrany wariant przebiegu (Tarnów jest miastem na prawach powiatu). Ocena zasadności realizacji zadania będzie możliwa po wydaniu DŚU i analizie rozkładu ruchu po oddaniu do użytkowania całej A4.
195	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obw. obwodnicy Pilzna w ciągu dk 73 wraz z zjazdem z A4 w kierunku Pilzno, Jasło dk 73"	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja zmiany przebiegu oraz budowy łącznika. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie budowy łączników jako osobnych zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji. Łącznik realizowany w ciągu drogi samorządowej - jest to kompetencja właściwego zarządcy.
196	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadanie "Rozbudowa dk 73 wraz z budową wschodniej obw. Kielc"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Odcinek stanowiący wschodnią obwodnicę Kielc nie posiada dokumentacji, przebiega częściowo przez miasto na prawach powiatu. W przypadku rozbudowy do parametrów S, brak takiej drogi ekspresowej w rozporządzeniu ws. sieci.
197	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 73 na odc. Kielce - Wola Morawicka bez obw. Morawicy i Woli Morawickiej"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
198	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa ulicy głównej KG 2 w Jaśle, która będzie stanowić przedłużenie dk 73 w Jaśle"	Uwaga nieuwzględniona. Projekt <i>Programu</i> nie przewiduje realizacji zadań w zakresie przebudowy lub zmiany przebiegu dróg krajowych jako osobnych zadań inwestycyjnych przewidzianych do realizacji.
199	73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa nowego przebiegu drogi ekspresowej nr 73 Tarnów - Gorlice - Jasło Barwinek"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Rozporządzenie przewiduje takiej drogi ekspresowej. Brak tej inwestycji w <i>Dokumentacie Implementacyjnej</i> .
200	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S74 Sulejów - Kielce"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumentacie Implementacyjnej</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa łódzkiego i świętokrzyskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
201	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy m. Raducki Folwark w ciągu dk 74"	Uwaga nieuwzględniona. Brak w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Łódzkiego. Brak uzasadnienia do realizacji. Niewielki ruch.
202	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy m. Chorzyna w ciągu dk 74"	Uwaga nieuwzględniona. Brak w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Łódzkiego. Brak uzasadnienia do realizacji. Niewielki ruch.
203	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S74 odc. Cudzyna - Łagów - Jajłowy"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumentacie Implementacyjnej</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa świętokrzyskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
204	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S74 na całym przebiegu"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumentacie Implementacyjnej</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa łódzkiego i świętokrzyskiego i podkarpackiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
205	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi ekspresowej S74 Łódź - Tomaszów Mazowiecki" tzw. łącznik A1/S8/S74	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.) droga S74 nie ma takiego przebiegu.
206	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S74 odc. Opatów - w. Zapacz (Nisko)"	Z uwagi na pozycję w <i>Dokumentacie Implementacyjnej</i> , zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województw świętokrzyskiego i podkarpackiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
207	74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9"	Zadanie znajduje się na liście podstawowej <i>Programu</i> .
208	75	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Droga ekspresowa/szybkiego ruchu S75/dk75 Brzesko - Nowy Sącz - Muszynka - granica państwa, tzw. Sądeczanka"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa małopolskiego oraz liczne głosy społeczeństwa, władz samorządowych oraz poparcie przedstawicieli Parlamentu RP, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa, dotyczy to przede wszystkim odc. Łosina Dolna - Nowy Sącz.
209	77	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi S74 oraz budowa drogi krajowej nr 77 Sandomierz (Lwowska Bis w Sandomierzu) wraz z remontem mostu na Wiśle"	Uwaga częściowo nieuwzględniona (w zakresie budowy drogi krajowej nr 77). W odniesieniu do dk77 należy zauważyć, że celem <i>Programu</i> jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
210	77	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi S74 oraz budowa drogi krajowej nr 77 Sandomierz (Lwowska Bis w Sandomierzu) wraz z remontem mostu na Wiśle"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
211	78	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowej Obwodnicy Chmielnika i Przededworza w ciągu dk 78"	Uwaga nieuwzględniona. Natężenie ruchu na drodze dk 78 na odcinku Kije-Chmielnik wynosi 4423 poj./dobę. Obwodnica dotyczy odcinka niewielkich miejscowości.
212	78	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 78 Kije - Chmielnik"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).

213	78	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadanie "Rozbudowa drogi krajowej nr 78, docelowo o parametrach S"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Zgodnie z rozporządzeniem, nie istnieje droga ekspresowa S78.
214	79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Północna Obwodnica Krakowa na odcinku od węzła Modlnica dk 94 do węzła Nowohuckiego S7"	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja należąca do kompetencji samorządu. Miasto na prawach powiatu.
215	79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Koszyc w ciągu dk 79"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu (wg GPR 2010): Nw.Korczyn-Koszyce 5942 poj./dobę Koszyce-Nw.Brzesko 7028 poj./dobę
216	79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 79 na odc. Warszawa - Sandomierz - Kraków odc. od km 193+729 do km 201+269"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
217	79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Zabierzowa w ciągu dk 79"	Inwestycja znajduje się w <i>Programie</i> na liście podstawowej.
218	79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Zmiana przebiegu dk 79 na terenie miasta Katowice, Chorzów, Bytom od węzła z ul. Katowicką do Al. Jana Pawła"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
219	79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odc. obwodnicy Piaseczna od ul. Energetycznej w Warszawie do obwodnicy Góry Kalwarii"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
220	79	Ujęcie z projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowy drogi krajowej nr 79 do parametrów drogi GP, z budową miejscowości Ozarów, Koprzywnica, Łonów, Osiek, Polaniec, Opatowiec"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Natężenie ruchu nie uzasadnia budowy obwodnic miejscowości w woj. świętokrzyskim (poniżej 6000 poj./dobę wg GPR 2010).
221	80	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 80 na odc. Pawówek-Lubicz wraz z północnym obejściem Torunia oraz budową obw. Zlejski Wielkiej, Strzyżawy, Przysieka i Rozgrat wzdłuż dk 80"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Kujawsko-Pomorskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
222	81	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 81 pd w. autostrad A4 z dk 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej - Etap I i IV"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
223	87	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Trasy Zachodniej Nowy Sącz - Stary Sącz"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Małopolskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
224	88	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa węzła Niezychowice na dk 22 wraz z rozbudową odcinka południowej obwodnicy Chojnic"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Chojnice (obwodnica) 5864 poj./dobę Prognoza na 2020 r. wskazuje na niewielki wzrost ruchu. Prace przygotowawcze na bardzo wczesnym etapie.
225	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Radomska w ciągu dróg krajowych nr 91 i 42"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa łódzkiego oraz liczne głosy społeczeństwa, władz samorządowych oraz poparcie przedstawicieli Parlamentu RP, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
226	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 91 na odc. Rudniki - gr. woj. i budowa na terenie gminy Rędziny drogi alternatywnej"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
227	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu dk 91"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Krośnice-Łęczycza- 9620 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na wzrost natężenia. Brak dokumentacji. Przygotowany jest projekt dla przebudowy przejścia przez Łęczycę. Inwestycja znalazła się w <i>Planie działań na sieci drogowej</i> .
228	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Dk 91 przebudowa na odc. Rudniki - Kłomnice - gr. woj. łódzkiego/śląskiego oraz budowa obw. Kłomnic"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Radomsko-Kłomnice-Rudniki - 5627 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. wskazuje na niewielki wzrost natężenia.
229	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Lubienia Kujawskiego w ciągu dk 91"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Kujawsko-Pomorskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
230	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa bypass'a pomiędzy dk 91 a drogą woj. 229 na odc. Gręblin - Wielki Garc"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nie należące do właściwości GDDKiA.
231	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Srocka w ciągu dk 91 z budową ronda w Srocku"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc. Droga A1 - Piotrków Trybunalski - 11121 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. nie wskazuje na wzrost natężenia. Brak dokumentacji projektowej.
232	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Niechcic i Rozprzy w ciągu dk 91"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg GPR 2010): Piotrków Tryb.-Rozprza 6958 poj./dobę Rozprza-Kletnia 5584 poj./dobę
233	91	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy: m. Kamiński"	Uwaga nieuwzględniona. Niskie natężenie ruchu tranzytowego (wg GPR 2010): Rozprza-Kletnia 5584 poj./dobę
234	93	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa połączenia komunikacyjnego między wyspami Uznam i Wolin"	Zadanie na terenie miasta na prawach powiatu. Zgodnie z zapisami Kontraktu Terytorialnego dla województwa zachodniopomorskiego wypracowana zostanie przez stronę rządową i samorządową, z udziałem Miasta Świnoujście, koncepcja realizacji wraz z mechanizmem finansowania uwzględniającym zaangażowanie środków publicznych i prywatnych.
235	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Oławy w ciągu dk 94"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla województwa dolnośląskiego oraz liczne głosy społeczeństwa, władz samorządowych oraz poparcie przedstawicieli Parlamentu RP, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
236	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 94 odc. Kraków - Olkusz"	Z uwagi na zapisy Kontraktu Terytorialnego dla Woj. Małopolskiego, inwestycja będzie przedmiotem dalszych analiz Ministerstwa.
237	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa przeprawy przez rzekę Bóbr w Bolesławcu w ciągu dk 94"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie nieuzasadnione ruchowo: - GPR 2010 odc.Bolesławiec (przejście) - 7957 poj./dobę Prognoza ruchu na 2020 r. wskazuje na niewielki wzrost ruchu.

238	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa skrzyżowania w Wieliczce - ul. Krakowska z dk 94 budowa bezkolizyjnego włączenia w ruch z Wieliczki w kierunku Krakowa (obiekt mostowy - wiadukt pod dk 94)"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.). Przebudowa skrzyżowań i budowa węzłów jako osobnych elementów infrastruktury nie znajduje się wśród priorytetów <i>Programu</i> .
239	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 94 na odc. Zederman - Jerzmanowice"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
240	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowej obwodnicy Opola dk 94"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie leżące przed wszystkim na terenie miasta na prawach powiatu. Zadanie należące do kompetencji samorządu.
241	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowo-wschodniej obwodnicy Legnicy w ciągu drogi krajowej nr 94"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie leżące również na terenie miasta na prawach powiatu. Zadanie należące przede wszystkim do kompetencji samorządu.
242	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu dk 94 (obw. Leśnicy)"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie leżące przed wszystkim na terenie miasta na prawach powiatu. Zadanie należące do kompetencji samorządu.
243	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Wzmocnienia i przebudowy: przebudowa dk 94 odc. Krzywa - Chojnów - Legnica - Prochowice"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
244	94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Przeworska w ciągu drogi krajowej nr 94"	Uwaga nieuwzględniona. Wymagane są dalsze analizy po oddaniu A4.
245	97	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa przedłużenia dk 97 Rzeszów - Krościenko"	Uwaga nieuwzględniona. Celem jest dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Z tego względu – poza obwodnicami miast – na listę zadań inwestycyjnych wpisane zostały przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków dróg klasy A i S, tj. autostrad i dróg ekspresowych. Ich pełny system określony został w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.).
246		Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S7 Rabka - Nowy Targ"	Uwaga nieuwzględniona. Brak zadania w <i>Dokumentacji Implementacyjnej</i> . Realizacji odcinka w klasie technicznej S wymaga zmiany przepisów prawa. Nie jest rozważane przedłużenie ciągu S7 do Nowego Targu.
247		Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa DTŚ Wschód - etap II - w. Janów - w. Bór"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie należące do kompetencji samorządu.
248		Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania pn. "Zachodnie obejście Miasta Szczecina"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie należące do kompetencji samorządu. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2004 r., Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.) nie określa przebiegu takiej drogi.
249		Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa estakady Kwiatkowskiego w Gdyni"	Uwaga nieuwzględniona. Zadanie należące do kompetencji samorządu. Przebudowa dróg krajowych w mieście na prawach powiatu.

Załącznik nr 2 Zestawienie statystyczne zgłoszonych wniosków/uwag

Lp.	Nazwa inwestycji	Parlamentarzyści	Jednostki samorządu terytorialnego, Marszałkowie, Wojewodowie	Firmy, organizacje, stowarzyszenia, inne	Osoby fizyczne	Razem
1	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "A1 Częstochowa – Tuszyn"	2	9	12	547	570
2	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S1 Kosztowy – Bielsko-Biała"	1	9	12	2	24
3	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "A1 Rozbudowa w. Tuszyn o pełne relacje zjazdowe"	0	2	1	7	10
4	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dk 1 na terenie gminy Tuszyn"	0	1	0	7	8
5	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania poprawa dostępności Terminalu w Sławkowie (dk1/dk94)	0	1	0	0	1
6	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa Ronda Autostradowego w m. Sosnowice gm. Stryków"	0	1	0	0	1
7	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa w. Autostradowego Stryków III w m. Wola Błędowa – autostrada A1"	0	1	0	0	1
8	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 1 na bezpłatną S1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn oraz nowy korytarz dla A1"	0	7	0	0	7
9	Rozszerzenie zakresu budowy A1 na obwodnicy Częstochowy o trzeci pas ruchu	0		1	0	1
10	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "A2 Mińsk Mazowiecki – Siedlce – gr. państwa"	1	21	22	315	359
11	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa w. Łągów i Myszęcina A2"	0	1	1	0	2
12	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S3 Bolków – Lubawka"	3	3	6	571	583
13	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S3 Szczecin – Świnoujście"	3	8	4	2	17
14	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łączników planowanej S3 z aglomeracją Wałbrzyską i Jeleniogórką przez przebudowę dk 3 odc. Jelenia Góra – projektowana obw. Bolkowa/S3 w standardzie dwujezdniowej drogi szybkiego ruchu (wraz z południowym dokończeniem obw. Jeleniej Góry)"	0	1	0	0	1
15	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Obwodnica Łańcuta w ciągu dk 4"	4	10	5	930	949
16	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łączników na A4 z dk w Łańcutcie, Przeworsku, w Borku Wielkim, do w. Dębica Wsch. i Zach., od gr. miasta Rzeszowa w ciągu dk 9 do A4 i dalej do ws. dk 9 z dw 869"	2		0	0	2
17	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika węzła autostradowego A4 Ocieszyn – Ostrów z dw 986"	2		0	0	2
18	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa zjazdu z A4 w kierunku Pilzno, Jasło dk 73"	0	1	0	0	1
19	Uwaga dotycząca pozostawienia w. autostradowego Wądroże przy drodze powiatowej 2184D relacji Jawor – Prochowice	0	1	0	0	1
20	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Poznania, w tym budowa łącznika między S11 a S5"	0	1	0	0	1
21	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa węzłów: Kowale i Szadółki na Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta"	0	5	0	0	5

22	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachółkiem i budowa Drogi Zielonej"	0	4	0	0	4
23	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Trasy W-Z etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska"	0	3	0	0	3
24	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa obw. Słupska wraz z przebudową w. Słupska Wschód (Głobino)"	0	1	0	0	1
25	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Obw. Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wraz z Droga Czerwoną jako krajową"	0	2	3	0	5
26	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa węzła w Gorzębądziu z dw 206 i dk 6"	0		0	1	1
27	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S8 Wrocław – Kłodzko – Boboszków"	13	56	71	5791	5931
28	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 8 na odc. Pawłówek – Lubicz"	0	1	1	0	2
29	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 12 Kalisz – Sieradz – S8"	0	1	0	0	1
30	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa skrzyżowania dk 8 z DW 346 w gm. Kobierzyce"	0	1	0	0	1
31	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi ekspresowej Białystok (Knyszyn) – Augustów (Raczki)"	0	1	0	0	1
32	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S8 Radzymin Marki stanowiącej obwodnicę Marek"	0	1	0	0	1
33	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Nowej Dęby w ciągu drogi krajowej nr 9"	1		0	0	1
34	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kolbuszowej w ciągu drogi krajowej nr 9"	2	2	0	0	4
35	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S9 Rzeszów – Radom"	0	1	0	0	1
36	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa dwujezdniowej drogi klasy GP w ciągu drogi krajowej nr 42 i 9 na odcinku Brody – Opatów wraz z obw. Ostrowca Świętokrzyskiego"	0		0	1	1
37	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S10 Bydgoszcz – Toruń /w. Stryzek – w. Czerniewice"	2	8	12	335	357
38	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania S10 na całym przebiegu	3	6	1	7	17
39	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S10 Szczecin – Piła"		1	0		
40	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Lipna w ciągu S10"	0	1	0	0	1
41	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S10 Piła – Czerniewice"	0	2	0	2	4
42	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S10 odc. Płońsk – Płock wraz z włączeniem m. Płock w sieć TEN-T"	0	1	0	0	1
43	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dróg krajowych nr 10, 11 i 25 na terenie województwa wielkopolskiego"	0	2	0	0	2
44	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S11 Koszalin – Szczecinek – Poznań – Kępno – Tarnowskie Góry – A1"	2	6	12	769	789
45	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S11 Koszalin – Szczecinek – Poznań"	1	19	35	30	85
46	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Obwodnica Obornik S11"	1	2	2	11	16
47	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Obwodnica Tarnowskich Gór w ciągu S11", w tym uwagi o zmianie nazwy na "Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór do w. autostradowego A1 Piekary Śląskie"	1	6	1	0	8
48	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Olesna w ciągu S11"	0	3	0	0	3

49	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi łączącej dk 11 z dk 12 w Jarocinie"	0	2	0	0	2
50	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Piły w ciągu S11"	0	1	0	1	2
51	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Jastrowia S11"	0		1	0	1
52	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Okonka S11"	0		1	0	1
53	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 na terenie woj. śląskiego z uwzględnieniem jego połączenia z węzłem autostradowym A1 w Piekarach Śląskich (Szarlej)"	0	1	0	0	1
54	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 Piła – Poznań"	0	1	0	0	1
55	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 Ostrów Wlkp. – Kępno"	0	1	0	0	1
56	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S11 Kórnik – Ostrów Wlkp."	0	1	0	0	1
57	Budowa nowego przebiegu S11 — południowa obwodnica Koszalina – w. Kawno – w. Mostowo	0		1	0	1
58	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12 wraz z przeprawą mostową na rzece Odrze"	1	10	24	3046	3081
60	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S12 Piotrków Trybunalski – Radom"	0	10	10	434	454
61	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S12 Piaski – Chełm – Dorohusk"	0	3	0	30	33
62	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Jaraczewa w ciągu dk 12"	2	2	9	1	14
63	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Gostynia i Piasków w ciągu dk 12"	1	3	3	0	7
64	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 12 w. Kosowo – do w. Piaski"	0	1	0	0	1
65	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Chełma w ciągu S12"	0		0	24	24
66	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S12 na terenie woj. Mazowieckiego"	0	2	0	0	2
67	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Zachodniej i Wschodniej Obwodnicy Kalisza (łącznik między dk 25 i 12)"	0	1	0	0	1
68	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Leszna w ciągu dk 12 "	0	1	0	0	1
69	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12"	0	3	0	0	3
70	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Radomia w ciągu S12"	0		0	1	1
71	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 12 wraz z obejściem drogowym Kalisza i miejscowości Opatówek w ciągu dk 12"	0	0	0	1	1
72	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa , Szlichtyngowa , Szprotawa "	0	1	0	0	1
73	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa , Szlichtyngowa , Szprotawa "	0	1	0	0	1
74	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa , Szlichtyngowa , Szprotawa "	0	1	0	0	1
75	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Wzmocnienie drogi krajowej nr 12 Łęknica – Trzebieł"	0	1	0	0	1
76	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "budowa dk 13 na odc. rondo Hakena w Szczecinie – w. Kołbaskowo – obw. Kołbaskowa"	0	1	0	16	17
77	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S14 Zachodnia obwodnica Łodzi"	1	11	48	2772	2832
78	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Strykowa w ciągu drogi krajowej nr 1 (14)"	0	1	0	0	1
79	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 14 na odc. Łódź – Łowicz"	0	1	0	0	1

80	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu dk 15"	1	2	0	0	3
81	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa w ciągu dk 15"	0	2	0	1	3
82	Wprowadzenie załącznika nr 5 uwzględniającego zadania inwestycyjne w zakresie przebudowy istniejących dróg krajowych (w tym przebudowę dk 15 do klasy GP 2/2 na odc. Inowrocław – Toruń)	0	1	0	0	1
83	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Inowrocławia w ciągu dk 15/25 – łącznik"	0	3	0	0	3
84	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa DK 15 w kujawsko-pomorskim"	0	1	0	0	1
85	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Obwodnica Wrześni w ciągu dk 15"	0	1	0	0	1
86	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu dk 15 "	0	1	0	0	1
87	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Milicza w ciągu dk 15"	0	1	0	0	1
88	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi krajowej nr 15 na odc. Nowe Miasto Lubawskie – Ostróda z godnie z koncepcją programową docelowego przebiegu dk 15 od gr. województwa do km ok. 312+808 do km ok. 362+000"	0	1	0	0	1
89	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dróg krajowych nr 15 i 16 w woj. warmińsko-mazurskim"	1		0	0	1
90	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dróg krajowych nr 15, 16, 17, 19, 61 na obszarze Polski Wschodniej"	1		0	0	1
91	Przebudowa dk 15/16 Stanowo – Samborowo – Ornowo	0	1	0	9	10
92	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa/modernizacja drogi krajowej nr 16"	25	70	20	881	996
93	Przebudowa dk 16 Stanowo – Iława oraz Iława – Jędrzychowo	0	1	0	0	1
94	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa ciągu pieszo-rowerowego z Kisielic do Ogrodzieńca drogi krajowej nr 16 od km 48+130 do 50+600"	0	1	0	0	1
95	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S17 Piaski – Hrebenne"	0	2	0	0	2
96	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "A18 Olszyna – Gołnice"	2	6	1	1	10
97	Budowa węzła w Wymiarkach przy wykorzystaniu zjazdów i wyjazdów z d. powiatowej 1078F na drogę A18"	0	3	0	0	3
98	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S19 Lublin – Lubartów"	0	2	2	2368	2372
99	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S19 Rzeszów (Babica) – Barwinek"	3	19	1	1	24
100	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S19 Lublin – Białystok"	3	15	8	163	189
101	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy m. Dukla w ciągu S19"	0	1	0	0	1
102	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S19 Kielanówka – Babica"	1	6	0	0	7
103	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika do S19 do dw 878 poprzez dk 9 do w. Rzeszów południe oraz łącznika w Jasionce"	2	1	0	0	3
104	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa odcinka w. Jasiona – w. Stobierna na 2 jezdnie wraz z realizacją pozostałych odcinków S19 jako arterii dwujezdniowej"	2	1	0	0	3
105	Ujęcie w Programie budowy S19 na całym przebiegu	0	1	0	0	1
106	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Gryfina, Myśliborza i Węgorzyna"	0	1	0	17	18
107	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S21 Ustka – Miastko na odc. Ustka – Słupsk"	0	1	0	0	1

108	Zmiany w przebiegu S6 w powiecie słupski: - wprowadzenie w. Redzikowo i Sycewic lub bliżej Słupska - uwzględnić północne obejście m. Słupska (od w. Bolesławiec)	0	1	0	0	1
109	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 21 na odc. Ustka – Słupsk do parametrów GP/S wraz z wykonaniem ścieżki rowerowej oraz południowej obw. Ustki i obejścia Bydlina"	0	2	0	0	2
110	Wykonanie opracowania koncepcyjnego i analiz dla drogi o roboczej nazwie S21 Ustka – Słupska – Bytów – Chojnice – Bydgoszcz"	0	1	0	0	1
111	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika między S6 a dk 21 (obw. północna Słupska)"	0	1	0	0	1
112	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 21 Słupsk – Ustka z uwzgl. mostu w Bydlinie oraz fragmentu drogi wojewódzkiej i powiatowej do Lędowa"	0	1	0	0	1
113	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Strzelec Krajeńskich w ciągu dk 22"	0	2	0	2825	2827
114	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu dk 22"	0	3	0	0	3
115	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 22 Grzechotki – granica państwa w Kostrzynie na terenie gminy Starogard Gdański"	0	1	0	0	1
116	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Malborka w ciągu dk 22"	0	2	0	0	2
117	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 22 Elbląg – Swarozyn do klasy S"	0	1	0	0	1
118	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 22 na odc. Gorzów Wielkopolski – Zdroisko – Strzelce Krajeńskie wraz z budową nowego odcinka drogi krajowej nr 22A od Różanek do nowego węzła w ciągu S3"	0	3	0	2	5
119	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dróg krajowych nr 22 i 24"	1	2	0	0	3
120	Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku	0	1	0	0	1
121	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Czerska w ciągu dk 22"	0	1	0	0	1
122	Przebudowa węzła Niezychowice w ciągu drogi krajowej nr 22 (obwodnica Chojnic)	0	1	0	0	1
123	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Gryfina, Myślborza i Węgorzyna"	0	1	0	17	18
124	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 25 na odc. Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski"	2	3	0	4	9
125	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Brzozy w ciągu dk 25 oraz odc. dk 25 od w. Stryzek na dk 10 do skrzyżowania dk 25 z dw 254 w Brzozie"	0	1	0	1	2
126	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obw. Sępólna Kraj. i Kamienia Kraj." dk 25	1	1	0	0	2
127	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 25 na odc. Oleśnica – Konin wraz z obejściem drogowym Kalisza do parametrów drogi dwujezdniowej o czterech pasach ruchu"	0	0	0	1	1
128	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowej obwodnicy Zielonej Góry w ciągu dk 27"	0	1	1	0	2
129	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Nowogrodu Bobrzańskiego w ciągu dk 27"	0	1	1	0	2
130	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 27 na odc. terenie woj. lubuskiego wraz z przebudową drogi krajowej nr 12 na odc. Żary – A18"	1	1	1	0	3
131	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 28 wraz z kapitalnym remontem wiaduktu drogowego w ciągu ul. Zana w Przemyślu"	0	1	0	0	1
132	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Rymanowa w ciągu dk 28"	0	1	0	0	1

133	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Limanowej i Mszany Dolnej w ciągu dk 28"	1	2	1	0	4
134	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Północnej Obwodnicy Jasła w ciągu dk 28 i S13"	0		0	1	1
135	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 28 na odc. Przemysł – Medyka"	0		0	1	1
136	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Gorlic w ciągu dk 28"	0	1	0	0	1
137	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Słubic w ciągu dk 29/31"	0	1	0	0	1
138	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu dk 29 wraz z mostem na rzece Odrze"	4	4	1	0	9
139	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 29 i 32 na terenie woj. lubuskiego"	0		1	0	1
140	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowy obwodnicy Kostrzyna n. Odrą w ciągu dk 22/31"	2	7	0	2	11
141	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Gryfina , Myśluborza i Węgorzyna"	0	1	0	17	18
142	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa północno-zachodniej obw. Wolsztyna w ciągu dk 32 oraz rozbudowa skrzyżowania dk 32 z dw 305 ul. Gajewskich w Wolsztynie"	0	1	0	0	1
143	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kargowa w ciągu dk 32"	0	1	1	0	2
144	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 32 do standardu 2+1 na odc. Płock – Warszawa"	0	1	0	0	1
145	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Świdnicy w ciągu dk 35"	4	4	0	4104	4112
146	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania budowy lub przebudowy dk 35 Wrocław (Tyniec) – Wałbrzych	0	1	0	0	1
147	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 35 na odc. Małuszów – A4 – łącznik, obwodnica Małuszowa"	0		1	0	1
148	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Dokończenie budowy zachodniego odcinka obwodnicy Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35"	2	1	0	1	4
149	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika dk 35 z autostradą A4 w. Strzegomice"	0	1	0	0	1
150	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Krotoszyna w ciągu dk 36"	1	2	0	0	3
151	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Miejskiej Górki w ciągu dk 36"	0	1	0	0	1
152	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Kobylina" dk 36	1		0	0	1
153	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 39 na odcinku Łagiewniki – A4 (Powiat Strzeliński)"	0	4	6	2	12
154	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu dk 39"	0	3	7	2	12
155	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Brzegu z przeprawą przez Odrę dk 39"	0	1	0	0	1
156	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy miejscowości Białobrzecia, Karczyna, Brochocinek dk 39"	0	1	0	0	1
157	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnica Wąchocka, Starachowic i Parszewa w ciągu dk 42"	0	4	2	92	98
158	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 42 na odc. Skarżysko Kamienna – Rudnik"	1		0	0	1
159	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> rozbudowy dk 42 na odc. gr. województwa – Końskie – Skarżysko Kamienna – Starachowice do parametrów drogi klasy GP wraz z obw. Wąchocka, Starachowice		1			
160	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Lelowa w ciągu dk 46 wraz z bezpiecznym rozwiązaniem skrzyżowania dk 46 z DW 789"	0	1	0	0	1

161	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 47 na odc. Rdzawka – Nowy Targ, wraz z elementami modernizacji DK 47 na odcinku Nowy Targ – Zakopane (Węzeł Poronin)"	1	5	1	16	23
162	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Klikuszowej w ciągu dk 47"	0		0	1	1
163	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 50 Mińsk Mazowiecki – Łochów – Ostrów Mazowiecka"	3	24	2	20	49
164	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa dk 51 na odcinku Olsztyn – Bezledy"	0	12	14	196	222
165	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Obwodnica Dobrego Miasta dk 51"	0	3	0	128	131
166	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa węzła Pieczewo/Szczęsne na odc. S51 Olsztyn – Olsztynek"	0	3	0	0	3
167	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Beskidzka Droga Integrycyjna dk 52"	0	4	0	1	5
168	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Szczytna w ciągu dk 53"	0		0	1	1
169	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 53 na odc. Leleszki – Jęcznik "	0	2	0	0	2
170	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Braniewa w ciągu dk 54"	0	1	0	0	1
171	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy wschodniej Kwidzyna dk 55"	0	2	0	0	2
172	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Makowa Maz." dk 57/60	0	1	0	0	1
173	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Przasnysza" dk 57	0	1	0	0	1
174	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa łącznika S51 oraz S7 z drogą krajową nr 58 omijający m. Olsztynek"	0		0	1	1
175	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa przeprawy mostowej na rz. Wiśle w granicach Obszaru Funkcjonalnego Miasta Płocka"	0	1	0	0	1
176	Dk 60 Łochów Wyszogród	0		1	0	1
177	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 61 w Legionowie etap. III"	3	36	16	5986	6041
178	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "Budowa obwodnicy Ostrołęki w ciągu dk 61"	0	3	0	0	3
179	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Pułtuska w ciągu dk 61"	0	2	0	1	3
180	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa drogi krajowej nr 61 na odcinku od gr. Legionowa do ronda w Zegrzu"	1	5	0	10	16
181	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa dk 62 po nowym śladzie uwzględniającym obw. Łochowa oraz jej modernizację na odc. Wyszaków – Węgrów"	0	15	0	19	34
182	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dk 62 w miejscowości Kamionna"	0		0	11	11
183	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 62 na odc. Włocławek – Brześć Kujawski z obwodnicą Brześcia Kujawskiego i Kruszewicy"	0	8	1	0	9
184	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Modernizacja dk 62 na odc. Węgrów – Sokołów Podlaski – Frankopol"	0	3	0	0	3
185	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Wyszkowa w ciągu dk 62"	0	2	0	0	2
186	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 62 i 63 w powiecie sokołowskim"	0	1	0	0	1
187	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Słupna w ciągu dk 62"	0	1	0	0	1
188	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa nowego przebiegu drogi 62 w rejonie MPL Warszawa-Modlin i obw. Pomiechówka"	0	1	0	0	1
189	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 65 na odc. Gołdap – Olecko – Elk"	0	3	0	0	3

190	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 67 wraz z obw. Lipna i połączeniem z dk nr 10/S10"	0	1	0	0	1
191	Przeniesienie z listy rezerwowej do listy podstawowej zadania "S69 Bielsko-Biała – gr. państwa"	3	5	1	0	9
192	Przyspieszenie realizacji zadania "Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu dk 73"	0	3	2	223	228
193	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa/wzmocnienie nawierzchni dk 73 na odc. Dąbrowa Tarnowska – Tarnów"	0		0	2	2
194	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 73 na odc. Szczucin – Dąbrowa Tarnowska bez obw. Dąbrowy Tarnowskiej"	0		0	2	2
195	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przełożenie dk 73 odc. w. Krzyż w ciągu A4 Kraków – Tarnów do w. Lwowska w Tarnowie w ciągu dk 4 Kraków – Tarnów (tzw. Wschodnia Obw. Tarnowa)"	0	2	0	0	2
196	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obw. obwodnicy Pilzna w ciągu dk 73 wraz ze zjazdem z A4 w kierunku Pilzno, Jasło dk 73"	0	1	0	0	1
197	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 73 na odc. Kielce – Wola Morawicka bez obw. Morawicy i Woli Morawickiej"	0		0	1	1
198	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa ulicy głównej KG 2 w Jaśle, która będzie stanowić przedłużenie dk 73 w Jaśle"	0	1	0	0	1
199	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa nowego przebiegu drogi ekspresowej nr 73 Tarnów – Gorlice – Jasło Barwinek"	0		0	1	1
200	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "S74 Sulejów – Kielce"	0	11	11	448	470
201	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy m. Raducki Folwark w ciągu dk 74"	0	1	0	0	1
202	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy m. Chorzyna w ciągu dk 74"	0	1	0	0	1
203	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S74 odc. Cedzyna – Łągów – Jałoweszy"	0	1	0	0	1
204	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S74 na całym przebiegu"	1	10	0	3	14
205	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi ekspresowej S74 Łódź – Tomaszów Mazowiecki, tzw. łącznik A1/S8/S74"	0	8	2	10	20
206	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa S74 odc. Opatów – w. Zapacz (Nisko)"	1	4	0	0	5
207	Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9	0		2	0	2
208	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Droga ekspresowa/szybkiego ruchu S75/dk75 Brzesko – Nowy Sącz – Muszynka – granica państwa, tzw. Sądeczanka"	11	23	35	181	250
209	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa drogi S74 oraz budowa drogi krajowej nr 77 Sandomierz (Lwowska Bis w Sandomierzu) wraz z remontem mostu na Wiśle"	3	4	1	1345	1353
210	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa drogi dk 77, w tym w Sandomierzu (Lwowska Bis), wraz z remontem mostu na Wiśle"		1			
211	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowej Obwodnicy Chmielnika i Przededworza w ciągu dk 78"	0	1	0	0	1
212	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 78 Kije – Chmielnik"	0	1	0	0	1
213	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> rozbudowy drogi krajowej nr 78, docelowo o parametrach S	0	1	0	0	1
214	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Północna Obwodnica Krakowa na odcinku od węzła Modlnica dk 94 do węzła Nowohuckiego S7"	1	7	13	482	503
215	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Koszyc w ciągu dk 79"	0	1	0	0	1
216	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 79 na odc. Warszawa – Sandomierz – Kraków odc. od km 193+729 do km 201+269"	0	1	0	0	1

217	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Zabierzowa w ciągu dk 79"	0	1	0	0	1
218	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Zmiana przebiegu dk 79 na terenie miasta Katowice, Chorzów, Bytom od węzła z ul. Katowicką do al. Jana Pawła"	0	3	0	0	3
219	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odc. obwodnicy Piaseczna od ul. Energetycznej w Warszawie do obwodnicy Góry Kalwarii"	0		0	2	2
220	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> rozbudowy drogi krajowej nr 79 do parametrów drogi GP, z budową miejscowości Ożarów, Koprzywnica, Łoniów, Osiek, Połaniec, Opatowiec	0	1	0	0	1
221	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Złejwi Wielkiej, Strzyżawy, Przysieka i Rozgrat wzdłuż dk 80"	0		1	0	1
222	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa drogi krajowej nr 81 od węzła na autostradzie A4 z dk 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej — Etap I i IV"	0	1	0	0	1
223	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Trasy Zachodniej Nowy Sącz – Stary Sącz"	0	1	0	0	1
224	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa węzła Nieżychowice na dk 22 wraz z rozbudową odcinka południowej obwodnicy Chojnic"	0	1	0	0	1
225	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Radomska w ciągu dróg krajowych nr 91 i 42"	0	11	6	4903	4920
226	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 91 na odc. Rudniki – gr. woj. i budowa na terenie gminy Rędziny drogi alternatywnej"	0	7	0	0	7
227	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Łęczycy i w ciągu dk 91"	0	1	0	0	1
228	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Dk 91 przebudowa na odc. Rudniki – Kłomnice – gr. woj. łódzkiego/śląskiego oraz budowa obw. Kłomnic"	0	2	0	0	2
229	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Lubienia Kujawskiego w ciągu dk 91"	0	1	0	0	1
230	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa bypass'a pomiędzy dk 91 a drogą woj. 229 na odc. Gręblin – Wielki Garc"	0	1	0	0	1
231	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Srocka w ciągu dk 91 z budową ronda w Srocku"	0	2	0	7	9
232	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnic Niechcic i Rozprzy w ciągu dk 91"	0	2	0	0	2
233	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy: m. Kamieński"	0	1	0	0	1
234	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa połączenia komunikacyjnego między wyspami Uznam i Wolin"	0	1	0	17	18
235	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Oławy w ciągu dk 94"	2	1	9	843	855
236	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa dk 94 odc. Kraków – Olkusz"	0	1	0	0	1
237	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa przeprawy przez rzekę Bóbr w Bolesławcu w ciągu dk 94"	0	1	0	0	1
238	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Przebudowa skrzyżowania w Wieliczce — ul. Krakowska z dk 94 — budowa bezkolizyjnego włączenia w ruch z Wieliczki w kierunku Krakowa (obiekt mostowy — wiadukt pod dk 94)"	0	1	0	0	1
239	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Rozbudowa dk 94 na odc. Zederman – Jerzmanowice"	0	1	0	0	1
240	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowej obwodnicy Opola" dk 94	1		0	0	1
241	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa południowo-wschodniej obwodnicy Legnicy w ciągu drogi krajowej nr 94"	0	1	0	0	1
242	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu dk 94 (obw. Leśnicy)"	0	1	0	0	1

243	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Wzmocnienia i przebudowy: przebudowa dk 94 odc. Krzywa – Chojnów – Legnica – Prochowice"	0	1	0	0	1
244	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa obwodnicy Przeworska w ciągu drogi krajowej nr 94"	0	1	0	0	1
245	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa przedłużenia dk 97 Rzeszów – Krościenko"	0	1	0	0	1
246	S7 Rabka – Nowy Targ	0	1	0	0	1
247	Ujęcie w projekcie <i>Programu</i> zadania "Budowa DTŚ Wschód — etap II — w. Janów – w. Bór"	0	1	0	0	1
248	Zachodnie obejście Miasta Szczecina	0	1	0	0	1
249	Przebudowa estakady Kwiatkowskiego w Gdyni	0	1	0	0	1
RAZEM		103	777	472	41028	42416