

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*.

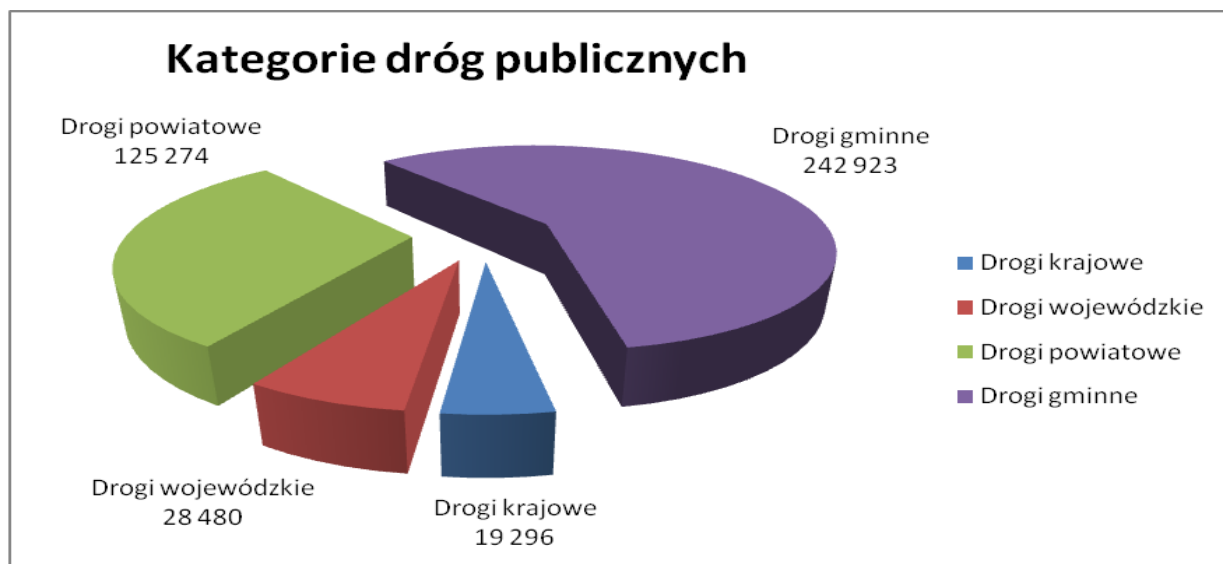
2. Diagnoza - stan obecny i proponowane działania

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.

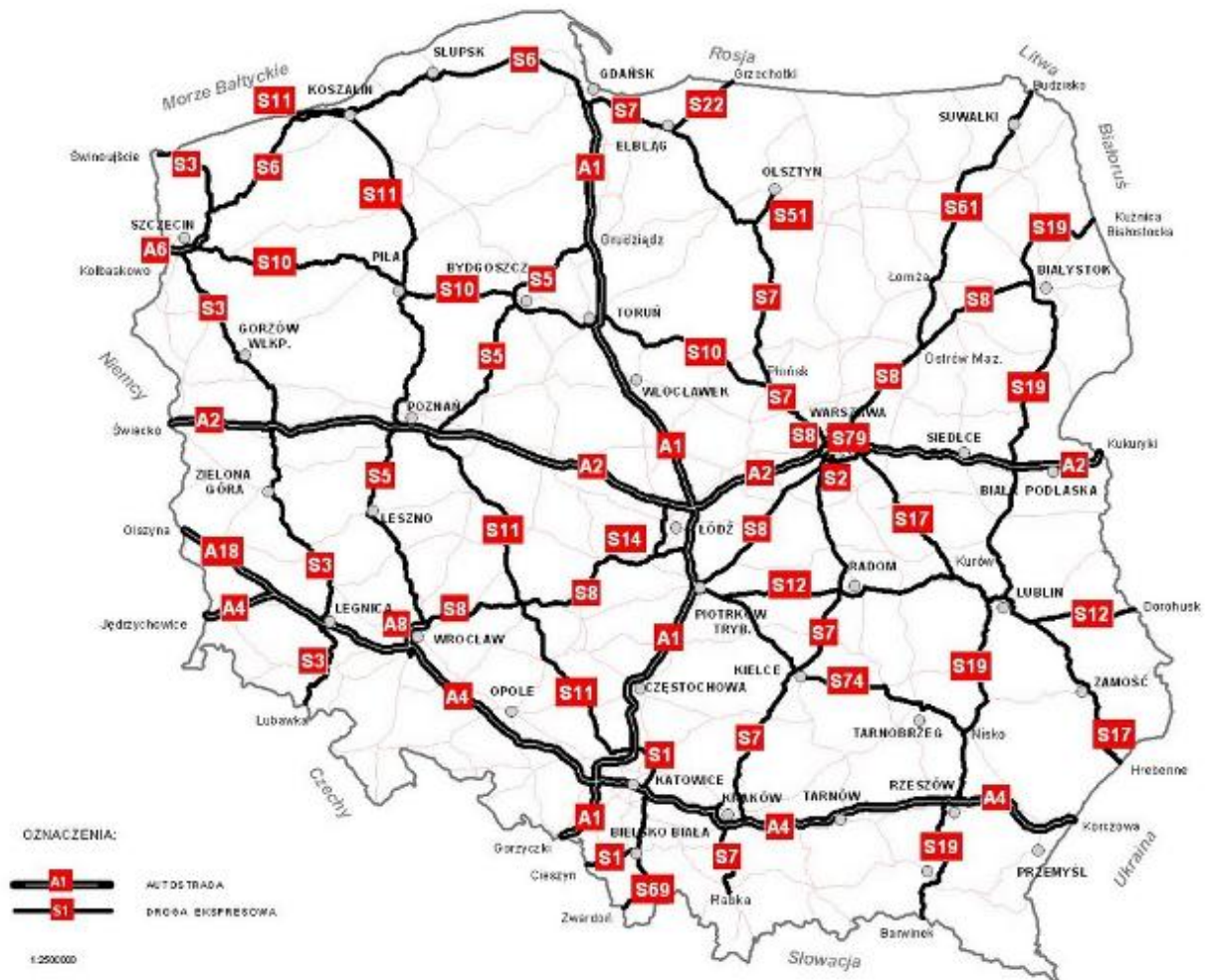
Kategorie dróg publicznych - stan na 31 grudnia 2013 r.		
<i>Kategoria dróg</i>	<i>km</i>	<i>udział %</i>
Drogi krajowe	19 296	4,7
Drogi wojewódzkie	28 480	6,8
Drogi powiatowe	125 274	30,1
Drogi gminne	242 923	58,4
Ogółem	415 973	100



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)*

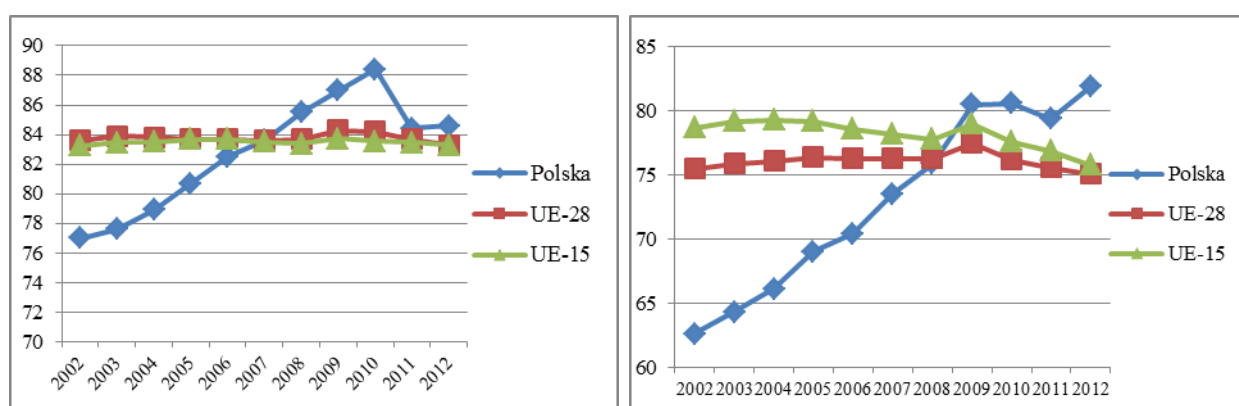
Krajowa infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów istniejącej sieci, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi 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)

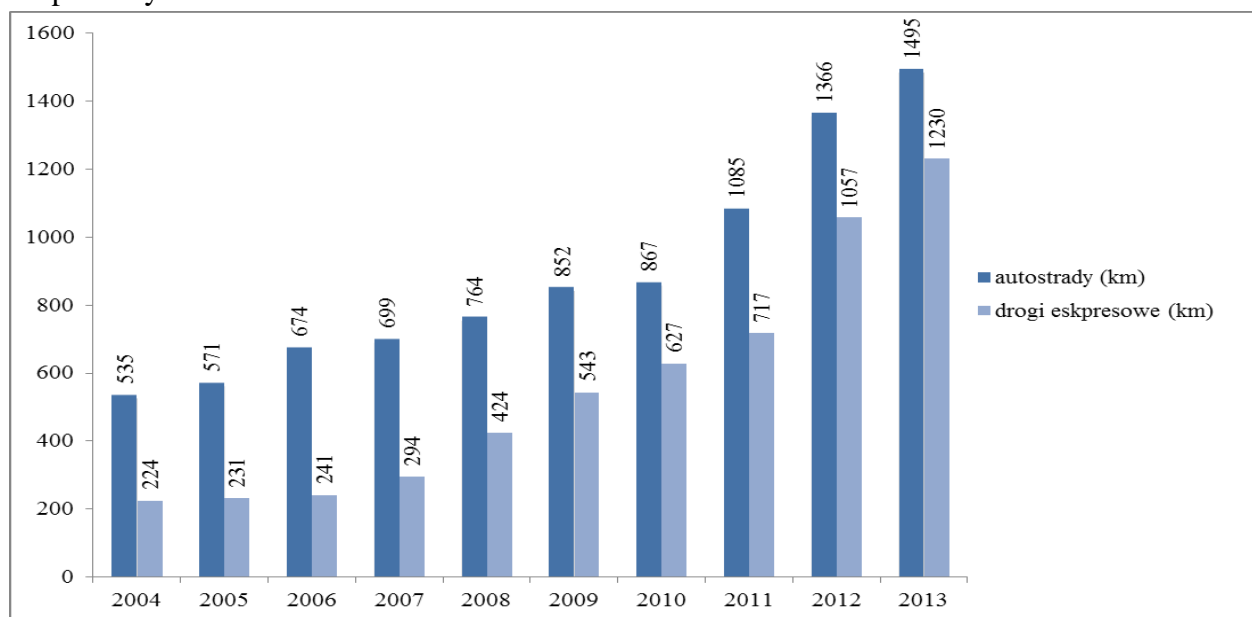
Przewiduje się ponadto dalszy wzrost liczby pojazdów, który do 2012 r. wyprzedził wzrost PKB (127%) oraz przyrost długości sieci dróg utwardzonych (27,3%). Zakłada się, że przewozy realizowane transportem drogowym wzrosną o 7-11 mld pasażerów. Przy braku rozwoju sieci dróg krajowych przekładać się to 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.

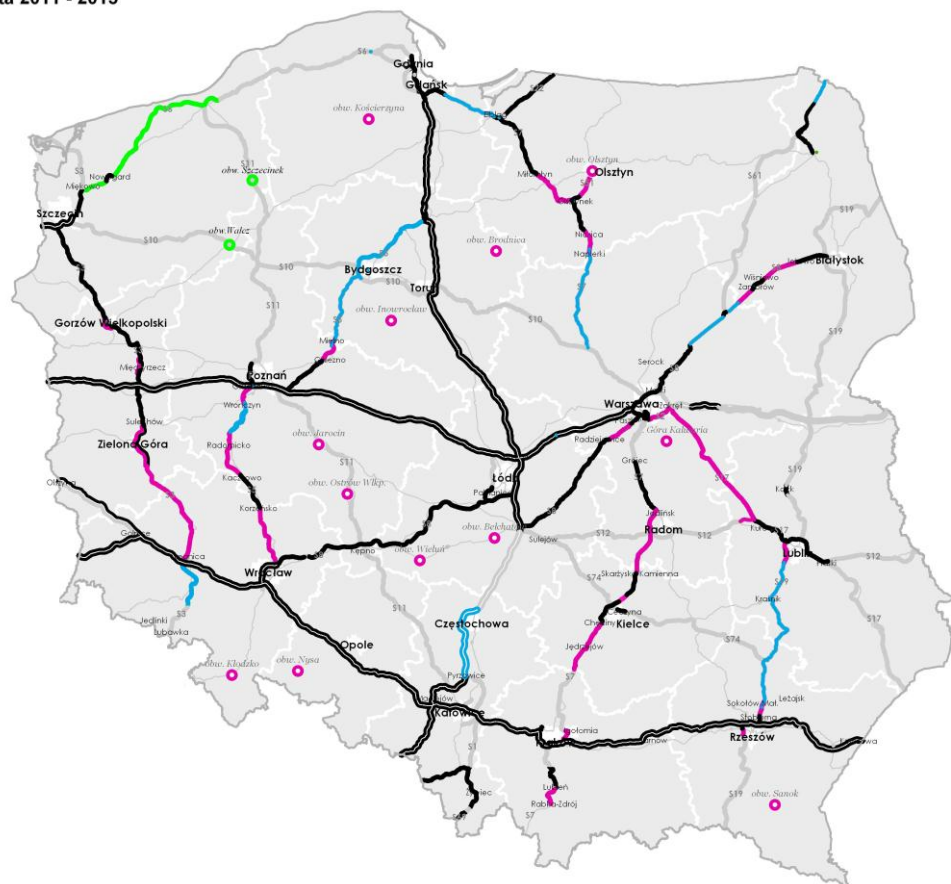
Sieć autostrad jest w znacznej mierze zrealizowana lub jest w trakcie realizacji. Istnieją ciągi autostradowe, co dotyczy autostrady A1, A2 oraz A4. Stworzenie pełnej sieci autostrad wymaga uzupełnienia: autostrady A1 o odcinek Pyrzowice – Tuszyn, autostrady A2 o odcinek pomiędzy obwodnicą Warszawy a 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 Płocka 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.

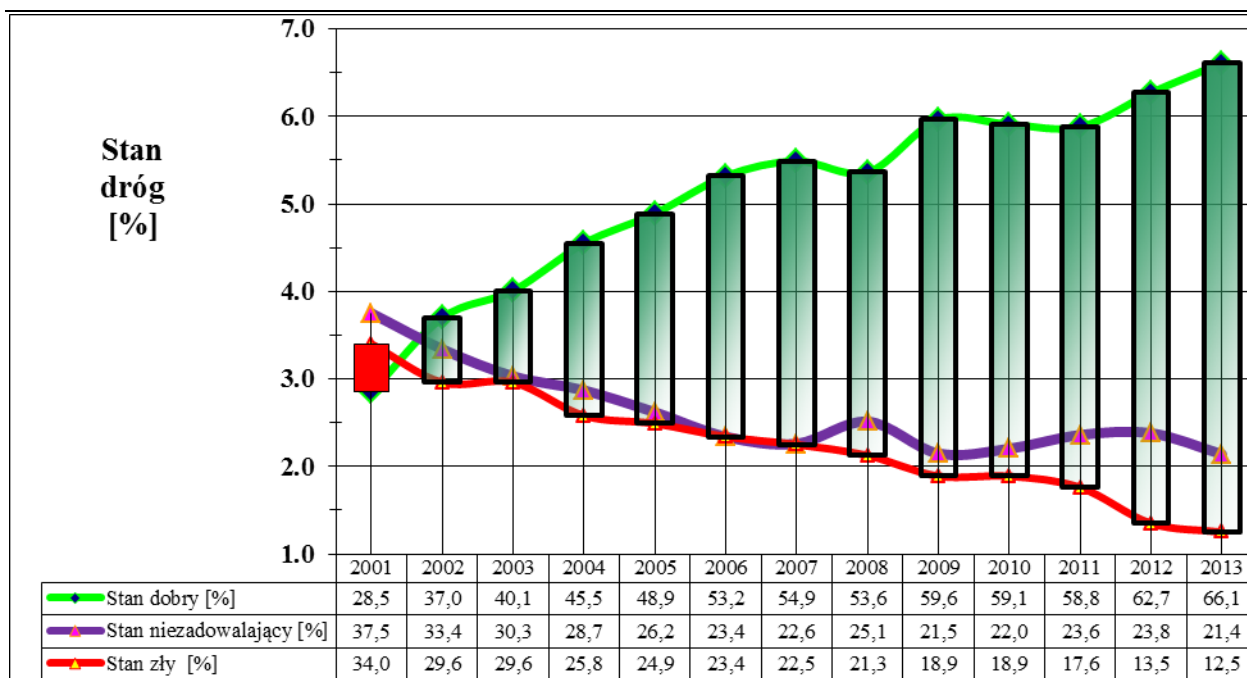
Na terenie Polski zostały zlokalizowane dwa korytarze sieci bazowej TEN-T, które obejmują najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobieżne i mające w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii Europejskiej.

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.

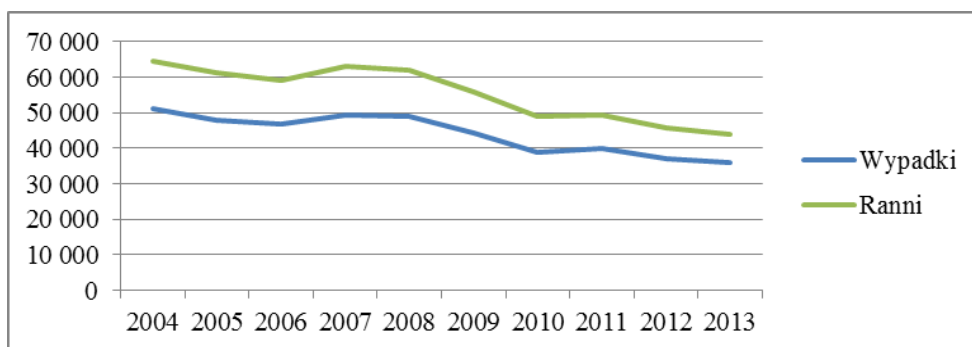
Nadal ponad 6 858 km dróg krajowych wymaga zabiegów interwencyjnych z zakresu remontu albo przebudowy. Pokazuje to jak ogromne są potrzeby z zakresu remontów i przebudów dróg krajowych.

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.

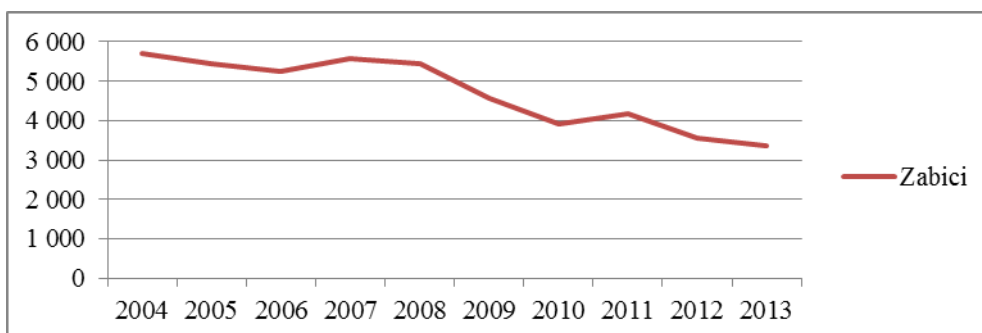
⁷ Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251, z późn. zm.) wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra 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 ogniów 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.

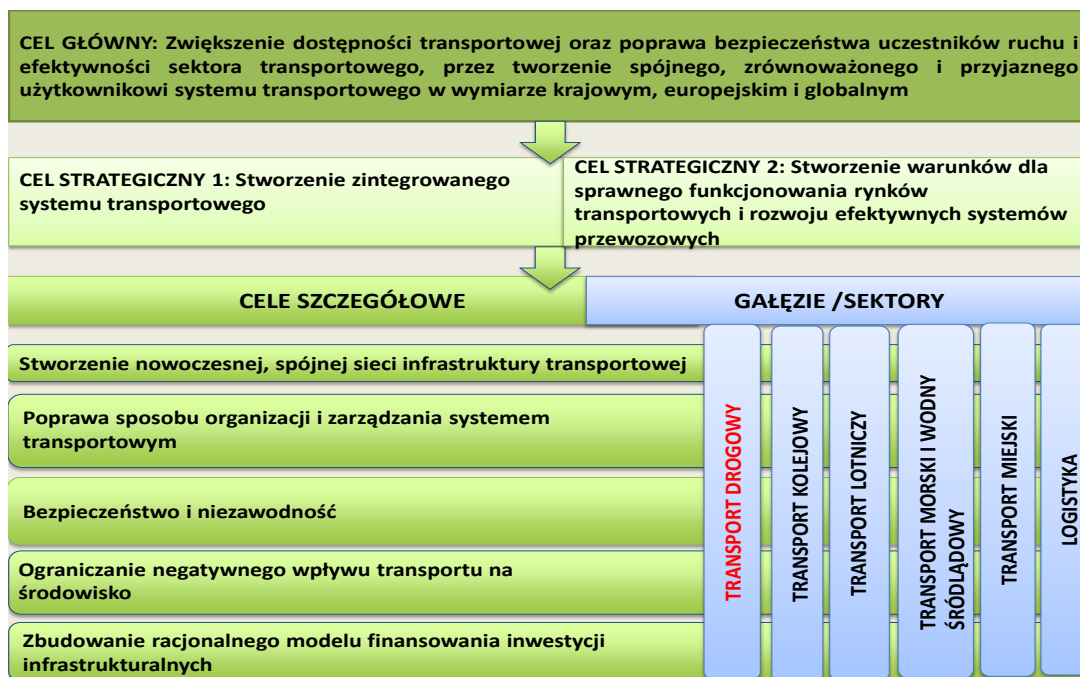
Jednym z kluczowych zamierzeń w tym zakresie jest działanie 3.1 *Poprawa dostępności polskich miast i regionów*. Celem Rządu – zgodnie z *Koncepcją* – powinno być zbudowanie sieci połączeń ciągami autostrad i dróg ekspresowych pomiędzy głównymi krajowymi ośrodkami wzrostu, tj. Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, 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

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

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 - Olsztynek, odc. Miłomłyn (S7) - Olsztynek (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 Belchatowa 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 Mrągora 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 "Radzikowskiego" - 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