



Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

PROJEKT

**Program Budowy Dróg Krajowych
na lata 2014-2020**

Departament Dróg i Autostrad

4 listopada 2014 r.

Lp	Nazwa zadania	Oddział realizujący	Długość odcinka [km]	Lata Realizacji	Wydatki KPD na realizację [tys. zł]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
31.	Budowa obwodnicy Samoka dk 28	RZ	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	SZ	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 Waleca S10	SZ	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, Złotoniowa wraz z drogą wspomagającą odc. Niedzwiedz – Zdunowo w ciągu S10	SZ	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 Morawickiej dk 73	KI	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 Kolbiel dk 50	WA	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.	Budowa obwodnicy Niemodlina dk 46	OP	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 Opadowa S74 i dk 9	KI	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	PO	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	PO	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	SZ	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	KR	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	KA	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	RZ	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	WR	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

UZASADNIENIE

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

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

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

1. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”;*
2. *„Biała Księga”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu;*
3. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.*

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

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

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

Potrzeba opracowania nowego programu drogowego wynika z:

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

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

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

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

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

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

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

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

Celami szczegółowymi są:

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

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

Dla każdego z ww. celów zostały opracowane wskaźniki.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finansowanie *Programu* obejmować będzie:

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

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

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

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

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

1. Budżet państwa

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

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

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

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

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

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

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

Na podstawie art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.) zostanie przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu.

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

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