

## SIECI KOMUNIKACYJNE W POLSCE 2014-2020

*W artykule omówiona została infrastruktura drogowa i jej ewolucja od 1989 r. do chwili obecnej, a także plany dotyczące dalszej rozbudowy zarówno sieci dróg publicznych, jak i sieci dróg krajowych do roku 2020/2030.*

### WSTĘP

Rozwój społeczny i technologiczny, szczególnie w ostatnich 150 latach był ogromny. Integralną częścią globalnie rozrastającej się sieci świata jest infrastruktura drogowa. Drogi były na przestrzeni lat wielokrotnie przebudowywane i rozbudowywane a wiele jej elementów było w dużej mierze wycofanych. Nie mniej służyła i nadal służy użytkownikom jako fundament wygodnego i szybkiego transportu, przez co niezmiernie ważnym jest aby była stabilna i trwała.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz możliwość uzyskania znaczących środków inwestycyjnych dało realną szansę na rozkręcenie drogowych inwestycji na niespotykaną dotąd skalę. Plany rozwoju infrastruktury zakładały, że docelowa sieć autostrad w Polsce będzie liczyć 2085 km, natomiast dróg ekspresowych - 5466 km.

Docelowa sieć transportowa Polski ma się opierać na szkielet, składającym się z autostrad A1 Gdańsk-Gorzyczki, A2 Świecko-Terespol, A4 Zgorzelec-Krzyżowa oraz uzupełniających odcinków: A6 pod Szczecinem, Autostradowej Obwodnicy Wrocławia w ciągu A8 oraz A18 Krzyżowa - Olszyna.

Kolejne unijne dotacje pozwolą na kontynuowanie inwestycji drogowych. Wszystko wskazuje na to, że pod koniec 2023 r., kiedy przyjdzie do ostatecznego rozliczenia unijnego wsparcia, Polska będzie dysponowała efektywną siatką nowoczesnych połączeń drogowych.

### 1. INFRASTRUKTURA DROGOWA - DIAGNOZA

#### 1.1. Polskie drogi po wielkiej zmianie

W 1989 r. polska sieć liczyła 216 tys. km dróg, z czego 181 tys. km miało nawierzchnie ulepszone. W 1994 r. jej gęstość osiągnęła 110 km/100 km kw., co było wynikiem niezłym biorąc pod uwagę, że ówczesna średnia dla Europy Zachodniej wynosiła ok. 130 km/100 km kw., jednak wskaźnik ów niewiele mówił o jakości tras. Większość z nich były to drogi lokalne, a tzw. współczynnik autostrad, który w rozwiniętych krajach kontynentu wynosił ok. 1,2 proc., był u nas 10 razy mniejszy. Pod koniec 1990 r. mieliśmy w Polsce łącznie 241 km dróg klasy A, 112 km dwujezdniowych dróg ekspresowych i nieco ponad 26 km jednojezdniowych. W 1994 r. łączna długość autostrad wzrosła do 266,8 km, co także nie było wynikiem imponującym.

Po zmianach ustrojowych w 1989 r. Polska zaakceptowała ogólny plan "transeuropejskiego systemu transportu", opierający się na czterech korytarzach łączących Europę Zachodnią z wschodnią częścią kontynentu. Uwzględniający to pierwszy program budowy autostrad został przyjęty w 1993 r. Zgodnie z nim miał powstać trasy: A1, z północy na południe kraju (z Gdańska przez Łódź do

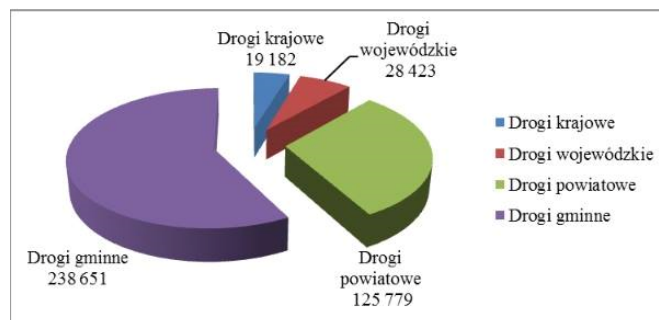
Czech), A2- wschód-zachód (ze Świecka przez Poznań, Warszawę do Terespol), A3 (Szczecin przez Zieloną Górę do Lubawki), A4 - biegnąca południowym obrzeżem kraju z zachodu na wschód ze Zgorzelca przez Wrocław i Kraków na Ukrainę, A8 od Łodzi przez Wrocław do Bolkowa i A12 Olszyna-Krzyżowa, śladem dawnej niemieckiej autostrady Berlin-Wrocław. Rok później Sejm RP uchwalił ustawę o płatnych autostradach, na mocy której powstała Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad oraz Program Budowy Autostrad realizowany według założeń, że w pierwszym roku budowy tych tras koszty inwestycji pokrywane będą z budżetu państwa, a w kolejnych udział ten zmniejszałby się na korzyść kapitału prywatnego.

#### Sieć dróg publicznych

Reforma administracyjna państwa z 1 stycznia 1999 r., skupiła się na dostosowaniu sieci dróg publicznych do nowego podziału administracyjnego kraju. Nowy układ administracyjny tworzyło 16 województw, 373 powiaty (w tym 308 powiatów ziemskich i 65 miast na prawach powiatu) oraz 2489 gmin miejskich i wiejskich. Nowy układ administracyjny kraju wymagał dostosowania sieci dróg publicznych, które przez wzgląd na pełnione funkcje dzieliły się na następujące kategorie: drogi krajowe, które stanowiły własność Skarbu Państwa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, które stanowiły własność jednostek samorządu terytorialnego odpowiednio szczebla.

Tab. 1. Drogi publiczne (udział procentowy)

Kategorie dróg publicznych - stan na sierpień 2013 r.		
Kategoria drogi	km	udział (%)
Drogi krajowe	19 182	4,7
Drogi wojewódzkie	28 423	6,9
Drogi powiatowe	125 779	30,5
Drogi gminne	238 651	57,9
<b>Ogółem</b>	<b>412 035</b>	<b>100</b>



Rys. 1 Drogi publiczne (podział)

## 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. Wyznacza ono przebieg oraz numeryację najważniejszych arterii drogowych na obszarze Polski.



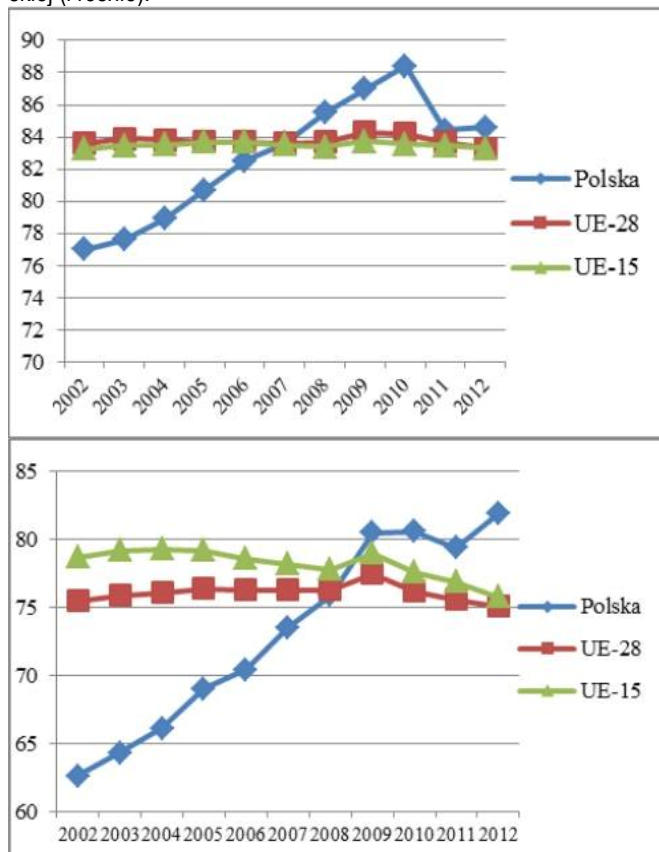
Krajowa infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienia odpowiednich standardów istniejącej sieci, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi jedynie 4,7% sieci dróg publicznych ogółem to przenosi ponad 60% ruchu. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu 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) 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, zgodnie z rysunkiem 2:

Przewiduje się ponadto dalszy wzrost liczby pojazdów, który do 2012 roku wyprzedzał wzrost PKB (127%) oraz przyrost długości sieci dróg utwardzonych (27,3%). Zakłada się, że przewozy realizowane transportem drogowym wzrosną o kolejne 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 inwestycji podjętych, 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 są wyzwaniem na najbliższe lata. Ważne pozostaną również inwestycje drogowe usprawniające połączenia w tzw. Polsce Wschodniej, które pozwolą

na aktywizację tych terenów. Polska zobowiązała się do realizacji sieci bazowej TEN-T do 2030, zaś 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% (w roku 2011), jest wyższy od średniej europejskiej (i rośnie).



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

Dobrze rozwinięta i nowoczesna sieć autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg szybkiego ruchu<sup>3</sup>, 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.

## 2. PROGNOZY W ZAKRESIE 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 pyłów i spalin, 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 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.

## 2.1. Założenia na 2017 rok

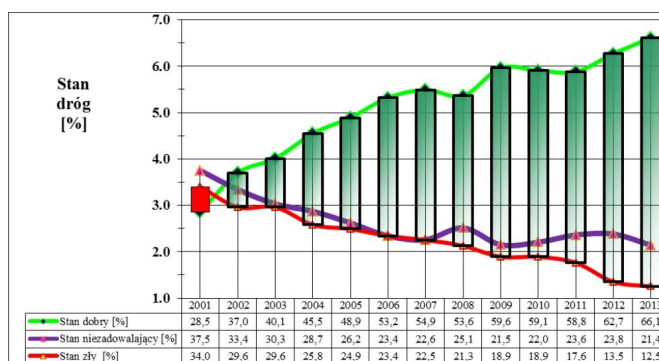
Zgodnie z planowanymi działaniami rozbudowy infrastruktury w 2017 r. Polska wzbogaci się o niemal 400 km nowych dróg zarządzanych przez GDDKiA – z czego aż 330 km będzie miało standard tras ekspresowych. Kolejnych sześć miast zostanie wzbogaconych o obwodnice.

W następstwie inwestycji ukończonych w 2016 r. oraz w latach poprzednich a także tych, które zostaną oddane do końca grudnia tego roku, polska sieć drogowa staje się coraz bardziej spójna. Ku końcowi zbliżają się chociażby długie fragmenty kilku kluczowych tras ekspresowych. Trasy te nie będą nadal kompletne, tak jak chociażby autostrada A4, wiodąca od Zgorzelca do Korczowej ale progres i tak będzie widoczny. Na chwilę obecną w realizacji – na różnych etapach – łącznie jest nieco ponad 1300 km dróg. W 2017 r. kierowcy do użytku otrzymają 400 km nowych tras, z czego 300 stanowić będą drogi ekspresowe.

Niemniej jednak, w opinii branży budowlanej pojawiły się w 2016 r. przestoje w ogłaszaniu nowych przetargów, pomimo rozkręcającej się nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej, która w poprzednich latach mocno pchnęła do przodu tempo rozbudowy sieci drogowej w Polsce. W 2016 r. podpisano umowy na jedynie 266 km nowych tras. Nie zmienia to faktu iż pod koniec 2016 r. mieliśmy 1631,7 km autostrad i 1531,7 km dróg ekspresowych, natomiast w chwili przystępowania do Unii Europejskiej, w 2004 r. w użytku kierowców było zaledwie 470 km autostrad i ok. 200 km dróg ekspresowych.

## 2.2. Zapewnienie właściwych standardów technicznych sieci dróg krajowych

Zgodnie z art. 20 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, 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

Obecnie sporym wyzwaniem dla infrastruktury drogowej poza kontynuacją jej rozbudowy jest w dużej mierze zapewnienie odpowiednich środków na utrzymanie we właściwym stanie technicznym już wybudowanej infrastruktury. W celu nie doprowadzenia do degradacji majątku istotnym jest aby systematycznie wykonywać zabiegi interwencyjne, do których należą: bieżące utrzymanie, okresowe remonty nawierzchni oraz przebudowy. Należy zoptymalizować proces zarządzania istniejącą siecią drogową, na podstawie corocznego jej badania. W ten sposób GDDKiA ustala, które odcinki wymagają 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, które należy wykonać w ramach poszczególnych programów i planów są uporządkowywane w ściśle ustalonej kolejności, od najpilniejszych do wykonania. Zgodnie z algorytmem zarządzającym, 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 w ten sposób kryteria pozwalają na efektywne wykorzystanie środków finansowych a także ułatwiają 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 krajowych.

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.

### 2.3. Remonty infrastruktury drogowej 2016-2017

W 2016 roku:

- prowadzono remonty na 163 odcinkach dróg o łącznej długości 415,5 km, z czego zakończono remonty na 153 odcinkach dróg o łącznej długości 389,7 km, wydatkowano środki w wysokości 338,6 mln zł;
- prowadzono remonty na 10 obiektach mostowych o długości 1,072 km, z czego zakończono remonty 7 obiektów mostowych o łącznej długości 0,771 km, za kwotę 22 mln zł;
- • prowadzono przebudowy/rozbudowy na 15 odcinkach dróg, z czego zakończono przebudowy/rozbudowy 3 odcinków dróg o łącznej długości 5,3 km, wydatkowano środki w wysokości 24,4 mln zł;
- • prowadzono przebudowy na 68 obiektach mostowych o łącznej długości 2,992 km, z czego zakończono przebudowy 31 obiektów mostowych o łącznej długości 0,803 km, wydatkowano środki w wysokości 97,2 mln zł;
- • realizowano 220 zadań polegających na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z czego zakończono 74 zadania, wydatkowano środki w wysokości 133,5 mln zł.
- W 2017 roku zaplanowano:
  - • remont 87 odcinków dróg o łącznej długości 346,8 km, z czego 86 odcinków dróg o łącznej długości 342 km planuje się zakończyć w 2017r., za kwotę 420,8 mln zł; ponadto planuje się wykonanie około 200 zadań typu „nakładka”;
  - • remont 10 obiektów mostowych o łącznej długości 1,437 km, w tym planuje się zakończyć remonty 9 obiektów mostowych o łącznej długości 1,269 km, za kwotę 28,1 mln zł;
  - • przebudowy/rozbudowy na 58 odcinkach dróg o łącznej długości 295,5 km za kwotę 147 mln zł;
  - przebudowy 107 obiektów mostowych o łącznej długości 4,286 km (wraz z dojazdami o długości 27,210 km), w tym planowane do zakończenia przebudowy 24 obiektów mostowych o łącznej długości 0,572 km, za kwotę 211,3 mln zł;
  - • poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach 352 zadań, z których 228 będzie zakończonych w 2017r., za kwotę 418,8 mln zł.

### 3. ZAŁOŻENIA INWESTYCYJNE DO 2020 R.

W ramach inwestycji rozbudowy infrastruktury drogowej na podstawie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020* przewiduje się realizację następujących priorytetów:

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

#### 3.1. Autostrady

- Autostrada A1 – w planach, zakłada się budowę 56,9 km na odcinku Pyrzowice (bez węzła) – do obwodnicy Częstochowy biegnącym przez województwo śląskie. Łącznie, po zakończeniu realizacji *Programu*, w eksploatacji znajdować się będzie 500,4 km autostrady A1 (86 %) biegnącej przez województwa pomorskie, kujawsko-pomorskie, mazowieckie, łódzkie, śląskie. W przypadku skierowania do realizacji zadania z listy rezerwowej, A1 koniec obw. Częstochowy – Tuszyn, ciąg zostanie ukończony w 100%.
- • Autostrada A2 – w planach, zakłada się budowę 14,6 km na odcinku w. Lubelska – początek obwodnicy Mińska Mazowiec-

kiego 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%.

#### 3.2. Drogi ekspresowe

- Droga ekspresowa - 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 - 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 jezdnie 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 listy rezerwowej:
  - S3 Szczecin – Świnoujście
  - S3 Bolków – Lubawkaciąg zostanie ukończony w 100%.
- Droga ekspresowa S5 - 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, kujawsko-pomorskie.
- Droga ekspresowa S6 - 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 - zakłada się budowę 382 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa pomorskie, warmińsko – mazurskie, mazowieckie, 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 – mazur-

skie, mazowieckie, świętokrzyskie, małopolskie. W przypadku skierowania do realizacji zadania z listy rezerwowej:

S7 Płońsk – Warszawa - ciąg zostanie ukończony w 100%.

- Droga ekspresowa S8 - 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, podlaskie.

- Droga ekspresowa S17 - zakłada się budowę 126,8 km na następujących odcinkach biegnących przez województwa mazowieckie i lubelskie:

w. 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 listy rezerwowej S17 Piaski – Hrebennie ciąg zostanie ukończony w 100%.

- Droga ekspresowa S19 - 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 i podkarpackie, podlaskie i mazowieckie. W przypadku skierowania do realizacji zadań z listy rezerwowej:

S19 Lublin – Lubartów

S19 Kielanówka – Babica ciąg zostanie ukończony w 35%.

- Droga ekspresowa S51 - zakłada się budowę 28 km na odcinku Olsztyn – Olsztynek biegnącym przez województwo warmińskie – mazurskie. Łącznie, po zakończeniu realizacji Programu, w eksploatacji znajdować się będzie 35 km drogi ekspresowej S51 (100%) biegnącej przez województwo warmińskie – mazurskie.

- Droga ekspresowa S61 - 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, warmińsko-mazurskie.

## WNIOSKI

Plan inwestycji drogowych na najbliższe lata jest ambitny. Zakłada rozbudowę dróg krajowych, obwodnic, autostrad i dróg szybkiego ruchu na szeroką skalę. Najważniejszym celem przyjętego przez Radę Ministrów Programu jest to, aby czas przejazdu między głównymi polskimi miastami skrócił się o przynajmniej 15%. Istotnym jest fakt, iż rządzący nie zapomnieli o funduszach na konserwację istniejących już dróg.

W 2016 roku zakończono remonty oraz przebudowy na łącznym odcinku 396,6 km na co wydatkowano środki w wysokości 481,8 mln zł oraz zrealizowano zadania mające na celu poprawienie bezpieczeństwa ruchu drogowego na co wydatkowano środki w wysokości 133,5 mln zł.

W 2017 roku zakłada się iż zostaną przeprowadzone oraz zakończone remonty oraz przebudowy na łącznym odcinku 643,1 km na co mają zostać wydane środki w wysokości 807,2 mln zł oraz mają zostać zrealizowane zadania mające na celu poprawienie

bezpieczeństwa ruchu drogowego na co wydatkowano środki w wysokości 418,88 mln zł.

Do roku 2020 zgodnie z założeniami Programu ma zostać oddanych do użytku dodatkowych 71,5 km autostrad i 1790,4 km dróg ekspresowych. Podsumowując, do eksploatacji przez polskich kierowców, zgodnie z założeniami Programu ma zostać oddanych 990 km autostrad i 3025,9 km dróg ekspresowych.

Niestety, na wspomniane cele nie zabezpieczono odpowiedniej kwoty, jest więc wielce prawdopodobne, iż program będzie musiał zostać skorygowany. Jednym z pomysłów na oszczędności jest zastąpienie tras ekspresowych drogami mających tylko trzy pasy szerokości.

## BIBLIOGRAFIA

### Normy

1. Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60, Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
2. Dz.U. nr 128, poz. 1334, z późn. zm., Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.
3. Dz.U. nr 43, poz. 430, z późn. zm., Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
4. M.P. z 2011 r. Nr 36, poz. 423., Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.
5. M.P. z 2013 r. poz. 75., Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
6. Załącznik do uchwały Rady Ministrów, Projekt Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020, departament Dróg i Autostrad 2014
7. Dz.U. 1998 nr 103 poz. 652 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1998 r. w sprawie utworzenia powiatów.

### Publikacje naukowe

1. Kaliński J., Autostrady w Polsce, czyli drogi przez mękę, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2011, ISBN 978-83-7729-116-0
2. Misiak J., Mechanika ogólna, Wydawnictwo Naukowo -Techniczne 1993 r.

### Internet

1. <https://www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady>
2. <https://www.gddkia.gov.pl/pl/927/drogi-krajowe>
3. <https://www.gddkia.gov.pl/pl/928/remonty-drog-krajowych>
4. <http://fakty.interia.pl/raporty/raport-polskiedrogi/informacje/news-historia-polskiego-drogownictwa-od-wielkiej-ruiny-do-sieci-a,nld,1939322>

## Road infrastructure in Poland 2014-2030

*The article discusses about the road infrastructure and its evolution from 1989 to the present day, as well as plans for further expansion of both the public road network and the national road network until 2020/2030.*

Autorzy:

dr hab. inż. **Jan Targosz** – AGH Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica, Katedra Robotyki i Mechatroniki, al. Mickiewicza 30, 30-059 Kraków, e-mail: jantargosz@interia.pl

mgr inż. **Jacek Wiederek** – doktorant Wydziału Transportu i Elektrotechniki Uniwersytetu Technologiczno– Humanistycznego im. Kazimierza Pułaskiego Radom, e-mail:wiederek.jacek@gmail.com

JEL: L96 DOI: 10.24136/atest.2018.075

Data zgłoszenia: 2018.05.21 Data akceptacji: 2018.06.15