



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.38.2024

Warszawa, 21 maja 2024

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 2287 - Posła na Sejm RP Daniela Milewskiego w sprawie rozwoju sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, przedstawiam poniższe informacje.

## **Ad 1.**

Obecnie w użytkowaniu znajduje się 5117,1 km dróg szybkiego ruchu w tym 3267,9 km dróg ekspresowych oraz 1849,2 km autostrad. Zrealizowane zostały dotychczas kompletne ciągi autostrad: A1 Gdańsk (Rusocin) – gr. polsko-czeska, A4 Zgorzelec – Korczowa, A6 na odc. gr. polsko-niemiecka – Szczecin, A8 – Autostradowa Obwodnica Wrocławia oraz A18 Olszyna – Golnice.

W odniesieniu do dróg ekspresowych w realizacji jest 1000 km dróg tej klasy, a dla kolejnych inwestycji liczących łącznie ponad 360 km trwają postępowania przetargowe. Ponad 1,5 tys. km dróg ekspresowych jest w przygotowaniu.

## **Ad 2 – 4 oraz Ad 7.**

Priorytety inwestycyjne wyrażone w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – RPBDK stanowią budowa brakujących elementów transeuropejskiej sieci drogowej (TEN-T) oraz dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S. Pozwoli to na ukończenie podstawowych korytarzy transportowych autostrad i dróg ekspresowych w Polsce.

Określone w powyższy sposób priorytety znalazły odzwierciedlenie w zaplanowanych w perspektywie obowiązywania RPBDK inwestycjach dotyczących autostrad. W załączniku nr 1 – liście zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) wskazano inwestycje, które znajdują się obecnie w przygotowaniu:

- Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Biała Podlaska (w. Cicibór) – gr. państwa o dł. 32,3 km,
- Poszerzenie autostrady A2 na odc. w. „Łódź Północ” (bez węzła) – w. „Konotopa” (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu o dł. 92,2 km,
- Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej (A50/S50) – o szacunkowej dł. 282 km,
- Poszerzenie autostrady A1 na odcinku od w. „Toruń Południe” do w. „Włocławek Północ” o dodatkowe pasy ruchu o dł. 34,8 km,
- Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa o dł. 119,1 km,

- Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów o dł. 337 km.

W realizacji (w budowie) znajdują się natomiast odcinki autostrady A2 od Mińska Mazowieckiego do Białej Podlaskiej (w. Cicibór) o łącznej długości ok. 101 km. Odcinki te zostały ujęte w załączniku nr 2 – liście zadań inwestycyjnych kontynuowanych z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.).

Wszystkie ze wskazanych inwestycji dot. autostrad w przygotowaniu, jak i w realizacji umożliwią zwiększenie przepustowości istniejących autostrad i poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przykładem może być planowane poszerzenie autostrady A2 pomiędzy Łodzią i Warszawą, czy też rozbudowa autostrady A4 na odc. Wrocław – Tarnów.

#### **Ad 5.**

Należy pamiętać, że proces inwestycyjny to proces długotrwały i złożony. Rozpoczęcie prac przygotowawczych do budowy determinuje efekt finalny, którym jest inwestycja drogowa. Lokalizacja danej inwestycji to efekt skrupulatnych, wieloletnich działań analitycznych, projektowych, a potem decyzji odpowiednich organów, na które wpływ mają liczne czynniki ekonomiczne, społeczne, środowiskowe i techniczne. Odpowiednie przygotowanie inwestycji stanowi wyzwanie, ale zarazem kwintesencję procesu inwestycyjnego.

W odniesieniu do wyzwań związanych z realizacją projektów autostradowych czy też szerszej projektów drogowych niewątpliwie należy wskazać na czynniki niemożliwe do przewidzenia, a mogące wpływać na kondycję branży i zdolność realizacji kontraktów budowlanych. Doskonałym przykładem takiej sytuacji jest trwająca agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę zapoczątkowana w lutym 2022 r. Konflikt zbrojny spowodował w krótkim okresie niepewność związaną z dostępem do materiałów i pracowników, wzrost cen materiałów i przerwanie łańcuchów dostaw. Innym przykładem może być pandemia COVID-19.

Kwestie finansowe natomiast sprowadzają się do zapewnienia odpowiedniego finansowania zasilającego Krajowy Fundusz Drogowy. Praktycznie od momentu kryzysu związanego z pandemią COVID-19 a potem z wojną w Ukrainie koszty związane z budową dróg stale wzrastają. Natomiast zapewnienie stabilnego finansowania KFD staje się coraz większym wyzwaniem, choćby z uwagi na zmiany prowadzonej polityki UE. Należy bowiem wskazać na istotną pozycję funduszy Unii Europejskiej w zasilaniu KFD w postaci refundacji z Funduszu Spójności. W perspektywie UE 2014-2020 alokacja dla GDDKiA była na poziomie ok. 43 mld zł. Środki dostępne z perspektywy UE 2021-2027 na drogi krajowe wynoszą zaledwie 18,4 mld zł, z czego na inwestycje GDDKiA przewiduje się obecnie realnie ok. 16,8 mld zł.

#### **Ad 6.**

Wpływ na tempo budowy autostrad i dróg ekspresowych ma przygotowanie inwestycji, ustalenie odpowiedniego harmonogramu prac oraz konsekwentna realizacja zgodnie z wyznaczonym harmonogramem. Ministerstwo Infrastruktury sprawuje bieżący nadzór nad Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad będącą inwestorem zadań drogowych. Stanowi to ważny czynnik w zakresie procesu inwestycyjnego przyczyniający się m.in. do optymalizacji rozwiązań projektowych i zapewnienia najwyższej jakości prowadzonych prac. Są to priorytety, które ze względu na gospodarne zarządzanie

środkami publicznymi stanowią domenę resortu infrastruktury. Tempo budowy nie może w tej sytuacji stanowić jedynego wyznacznika jakości procesu inwestycyjnego.

W zakresie zwiększenia dostępności autostrad za istotny czynnik można z kolei uznać rezygnację z poboru opłat za przejazd pojazdów lekkich znajdujących się w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, czyli odcinków autostrad A2 Konin-Stryków oraz A4 Wrocław-Sońnica. Bezpłatny przejazd obowiązuje również dla pojazdów osobowych o dwóch osiach i motocykli na koncesyjnym odcinku autostrady A1 na odc. Gdańsk – Toruń.

#### **Ad 8.**

Obecnie trwają prace nad projektem rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektroniczne. Projekt przewiduje rozszerzenie sieci dróg płatnych dla pojazdów powyżej 3,5 tony o dodatkowe 1630 km autostrad i dróg ekspresowych. Rozszerzenie przewiduje objęcie opłatą drogową następujących odcinków autostrad:

- A1 na odc. w Piotrków Trybunalskich Południe – w. Pyrzowice,
- A2 na odc. węzeł Lubelska - Choszczówka Dębska (skrzyżowanie z drogą gminną nr 220207W).

Pamiętać należy, że zgodnie z ustawą z 26 maja 2023 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw od 1 lipca 2023 roku nastąpiła całkowita rezygnacja z poboru opłaty za przejazd pojazdów lekkich na odcinkach dróg płatnych znajdujących się w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (A2 Konin – Stryków oraz A4 Wrocław – Sońnica). Wskazać również należy, że w przypadku autostrady koncesyjnej A1 na odcinku Gdańsk – Toruń od 4 września 2023 roku przejazd jest bezpłatny dla pojazdów osobowych o dwóch osiach i motocykli.

#### **Ad 9.**

Wszystkie polskie autostrady są częścią europejskiej sieci transportowej TEN-T. Zgodnie z nowym rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie wytycznych europejskiej sieci transportowej TEN-T, które wejdzie w życie w ciągu najbliższych miesięcy, polskie autostrady, oprócz autostrady A18 oraz ostatniego odcinka autostrady A2 (Biała Podlaska - Kukuryki), staną się częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T, kręgosłupa europejskiej sieci transportowej. Częścią korytarza Bałtyk-Adriatyk, łączącego Polskę z Włochami i Słowenią, jest autostrada A1 (oraz drogi ekspresowe S3 i S1); częścią korytarza Morze Północne - Bałtyk (Beneluks - Niemcy - Polska - kraje bałtyckie i Ukraina) są autostrady A2, A4, A6 i A8 (oraz drogi ekspresowe S8 i S61).

Należy przy tym zaznaczyć, że Rzeczpospolita Polska dysponuje połączeniami drogowymi o kategorii klasy A z sąsiadującymi państwami takimi jak Republika Federalna Niemiec oraz Ukraina. Integracja polskich autostrad z siecią autostrad europejskich odbywa się w przypadku Republiki Federalnej Niemiec poprzez połączenie autostrad polskich i niemieckich: A6 z A11, A2 z A12, A18 z A15 oraz A4 z A4. Autostrada A4 stanowi również połączenie drogowe z ukraińską drogą międzynarodową M10. Najwyższa kategoria dróg z pozostałymi państwami sąsiadującymi to kategoria drogi ekspresowej: S22 (Federacja Rosyjska), S61 (Republika Litewska), S1 (Republika Słowacka) będąca połączeniem

ze słowacką autostradą D3 oraz S3 (Republika Czeska), która w przyszłości połączy się ze znajdującą się w realizacji czeską autostradą D11.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Przemysław Koperski

Podsekretarz Stanu