



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.99.2024  
Warszawa, 29 października 2024

Szanowny Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 5357 grupy posłów: Jarosława Krajewskiego, Waldemara Andzela, Jana Michała Dziedziczaka, Marcina Porzucka oraz Jerzego Polaczka z dnia 14 października 2024 r. ws. *ograniczania nowych inwestycji drogowych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad* uprzejmie informuję, że obecnie nie ma żadnych planów ograniczenia zakresu rzeczowego oraz finansowego rządowych programów drogowych a plan przetargów GDDKiA realizowany jest zgodnie z terminami wynikającymi z harmonogramów inwestycyjnych.

W odniesieniu do szczegółowych pytań zadanych przez Panów posłów, poniżej przekazuję stosowne informacje.

## **Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)(dalej: Program)**

Ad 1 W 2024 r. w ramach *Programu* planuje się oddać 15 nowych inwestycji drogowych na łącznie 153,5 km. Do chwili obecnej oddano następujące inwestycje (87,5 km):

1. S6 obw. Koszalina i Sianowa na S6 od km 6+400 do km 14+300 7,9 km,
2. S1 odc. Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (przebudowa dk 1) 7,0 km,
3. S3 odc. w. Bolków – w. Kamienna Góra 16,1 km,
4. S16 odc. Borki Wielkie – Mrągowo 12,9 km,
5. A2 odc. w. „Gręzów” (z węzłem) – w. „Swoboda” (z węzłem) 12,5 km,
6. DK11 odc. od ronda „Janiska” do węzła „Kołobrzeg Wschód” 1,5 km,
7. 42/9 obw. Ostrowca Świętokrzyskiego 2,9 km,
8. S7 odc. Miechów – Szczepanowice 5,3 km,
9. A2 odc. w. Ryczołek (bez węzła) – węzeł Groszki (ETAP I) 8,5 km,
10. S61 odc. w. Łomża Zachód – w. Kolno 12,9 km (I jezdnia).

Do końca bieżącego roku powinno nastąpić oddanie:

1. A2 odc. km 610+722 – w. „Biała Podlaska” w km 624+830 14,1 km,
2. S3 odc. Świnoujście - Dargobądz (bez węzła) 17,0 km,
3. S3 odc. Dargobądz (z węzłem) – Troszyn 15,9 km,
- 9.2 A2 odc. w. Ryczołek (bez węzła) – węzeł Groszki (ETAP II) 3,6 km,
4. S52 odc. w. Modlnica – w. Kraków Mistrzejowice 12,3 km,
5. 75 odc. Brzesko - Nowy Sącz, odc. I - II etap łącznika "brzeskiego" 3,0 km.

Poza ww. inwestycjami istnieje możliwość oddania do użytkowania 2,2 km obwodnicy Oświęcimia w ciągu drogi krajowej nr 44.

W 2025 r. planuje się oddanie do użytkowania 32 następujących inwestycji o łącznej długości 440 km (z uwagi na ich liniowy charakter podano jedynie oddział GDDKiA realizujący inwestycję<sup>1</sup>):

Lp.	Numer drogi	Nazwa ciągu/zadania	Oddział realizujący	Długość w km
1.	A2	węzeł „Groszki” (bez węzła) – węzeł „Gręzów” (bez węzła)	WA	12,9
2.	A2	odc. węzeł „Siedlce Południe”(bez węzła) (dawnej Swoboda) w km 561+440 – km 580+190	WA	18,8
3.	A2	odc. km 580+190 – węzeł „Łukowisko” (z węzłem) w km 598+216	WA	19,9
4.	A2	odc. węzeł „Łukowisko” (bez węzła) w km 598+216 – km 610+722	WA	12,5
5.	S1	odc. w. „Oświęcim” (z węzłem) – Dankowice	KA	15,8
6.	S1	Dankowice – w. „Suchy Potok” (z węzłem)	KA	11,9
7.	GP44	obwodnica Oświęcimia w ciągu DK44*	KR	4,0
8.	S1	Budowa drogi ekspresowej S1 (dawniej S69) odcinek Przybędza – Milówka (obejście Węgierskiej Górki)	KA	8,5
9.	S7	odc. w. „Modlin” (z węzłem) – w. „Czosnów” (bez węzła)	WA	9,7
10.	S19	odc. Kuźnica – węzeł Sokółka Północ (z węzłem)	BI	15,8
11.	S19	odc. Krynice (istn. DK65) – w. Dobrzyniewo (bez węzła) – w. Białystok Zachód (z węzłem)	BI	10,2
12.	S19, DK66	odc. Haćki – w. Bielsk Podlaski Zachód z odcinkiem DK66 (do istn. DK19)	BI	11,2
13.	DK66	obwodnica Bielska Podlaskiego	BI	3,0
14.	S19	odc. w. Bielsk Podlaski Zachód – w. Boćki	BI	12,2
15.	S19	odc. w. Boćki – Malewice	BI	15,9
16.	S19	odc. Malewice – Chlebczyn	BI	25,1
17.	S19	odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego – Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy)	KI	13,7
18.	S19	odc. obwodnica Kocka i Woli Skromowskiej (dobudowa drugiej jezdni)	LU	7,8
19.	S19	odc. w. Iskrzynia (z węzłem) – w. Miejsce Piastowe (z węzłem)	RZ	10,3
20.	S12	Budowa obwodnicy Chełma S12	LU	13,8

<sup>1</sup> BI – o/Białystok, GD – o/Gdańsk, KA – o/Katowice, KI – o/Kielce, KR – o/Kraków, LU – o/Lublin, RZ – o/Rzeszów, WA – o/Warszawa, SZ – o/Szczecin.

21.	DK74	Budowa obwodnicy Opatowa, łącznik północny	KI	3,0
22.	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9	KI	10,9
23.	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78, odc. Siewierz – Poręba – Zawiercie (Kromołów) od km 105+836 do km 122+500	KA	16,7
24.	S7	odc. węzeł Chwaszczyno (bez węzła) – węzeł Żukowo (bez węzła)	GD	16,2
25.	S7, DK20	odc. w. Żukowo (z węzłem) – w. Gdańsk Południe (z węzłem) wraz z obwodnicą Żukowa	GD	22,4
26.	S6	odc. koniec obw. Koszalina i Sianowa (bez w. Sianów Wschód) - obw. m. Sławno (w. Bobrowice)	SZ	23,2
27.	S6	odc. obwodnica Sławna (początek obwodnicy m. Sławno (bez w. Bobrowice) – początek obwodnicy m. Słupsk (bez w. Słupsk Zachód)	SZ	22,9
28.	S6	odc. druga jezdnia obwodnicy Słupska	GD	9,5
29.	S6	odc. koniec obwodnicy Słupska – w. Bobrowniki (z węzłem)	GD	16,1
30.	S6	odc. w. Bobrowniki (bez węzła) – w. Skórowo (z węzłem)	GD	13,2
31.	S6	odc. w. Skórowo (bez węzła) – w. Leśnice (z węzłem)	GD	10,9
32.	S6	odc. w. Leśnice (bez węzła) – w. Bożepole Wielkie (bez węzła)	GD	22,1

\* W odniesieniu do zadania polegającego na budowie obw. Oświęcimia w ciągu drogi krajowej nr 44 podjęto decyzję o oddawaniu do użytkowania inwestycji w podziale na odcinki. W 2025 roku planowane jest oddanie do użytkowania początkowego odcinka obwodnicy do ul. Wojewódzkiej w Pławach. W 2026 roku pozostanie do oddania odc. pomiędzy ul. Wojewódzką w Pławach a ul. Jagiełły.

Ad 2 W 2025 r. na wszystkie inwestycje drogowe ujęte w *Programie* planujemy wydać środki KFD w wysokości 17,42 mld zł. Zaplanowana na 2024 r. kwota wydatków KFD wynosi 16,16 mld zł. W 2023 r. było to 14,37 mld zł.

#### **Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 (dalej: PBO100)**

Ad 1 W 2024 r. w ramach PBO100 planuje się oddać 3 nowe inwestycje drogowe na łącznie 10 km. Do chwili obecnej oddano następujące inwestycje (4,5 km):

1. Obwodnica m. Grzymiszew w ciągu drogi krajowej nr 72 – 1,4 km
2. Obwodnica m. Strykowo w ciągu drogi krajowej nr 32 – 3,1 m

Do końca bieżącego roku powinno nastąpić również oddanie obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31 (5,5 km).

W 2025 r. planuje się oddanie do użytkowania 10 następujących inwestycji o łącznej długości 78,5 km:

Lp.	Numer drogi	Miejscowość	Województwo	Długość w km
1.	74	Dzwola	Lubelskie	2,7
2.	22	Strzelce Krajeńskie	Lubuskie	7,3
3.	79	Lipsko	Mazowieckie	6,4
4.	8	Suchowola	Podlaskie	15,2
5.	8	Sztabin	Podlaskie	4,3
6.	42	Wąchock	Świętokrzyskie	11,7
7.	12	Gostyń	Wielkopolskie	17,3
8.	15	Koźmin Wielkopolski	Wielkopolskie	5,9
9.	32	Żodyń	Wielkopolskie	3,3
10.	20	Szczecinek	Zachodniopomorskie	4,4

Ad 2 W 2025 r. na wszystkie inwestycje drogowe ujęte w *PBO100* planujemy wydać środki KFD w wysokości 1,46 mld zł. Zaplanowana na 2024 r. kwota wydatków KFD wynosi 1,29 mld zł. W 2023 r. było to 522,7 mln zł.

Co do kwestii związanych z rosnącymi wydatkami budżetu państwa na utrzymanie dróg krajowych prawdą jest ich znaczny wzrost z uwagi na rozbudowę sieci dróg krajowych. Należy bowiem pamiętać o tym, że wybudowanie nowych odcinków dróg w klasie A czy S, to nowy poziom jakości drogi wynikający z większego przekroju (dwie jezdnie zamiast jednej, 2 lub 3 pasy w każdym kierunku zamiast 1 lub 2 pasów dróg dotychczasowych), bezkolizyjnych węzłów drogowych, Miejsc Obsługi Podróżnych, dróg serwisowych obsługujących tereny bezpośrednio przyległe, przejść dla zwierząt, urządzeń poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Tym samym utrzymanie nowych dróg z samego tylko powodu większego przekroju i większej ilości obiektów inżynierskich (w szczególności wiaduktów, tuneli, estakad, konstrukcji oporowych), musi kosztować więcej niż utrzymanie takiej samej ilości km dróg konwencjonalnych o zupełnie innych parametrach projektowych (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych). Tym samym wydatki na utrzymanie dróg w budżecie państwa sukcesywnie wzrastają, aby możliwe było utrzymanie wszystkich dróg krajowych w oczekiwanych przez podróżnych standardach i poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego a także aby nie doszło do zaniedbań w bieżącym utrzymaniu a tym samym przedwczesnej degradacji kapitału drogowego. Natomiast nie jest prawdą, o czym świadczą przytoczone wyżej liczby, że wydatki na utrzymanie rosną kosztem nakładów inwestycyjnych.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
**Stanisław Bukowiec**  
Sekretarz Stanu