

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia 19 maja 2016 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych

Na podstawie art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. poz. 1334, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Określa się sieć autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej o łącznej długości około 7650 km, w tym około 2000 km autostrad.”;

2) załącznik do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

BEATA SZYDŁO

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 774, 870, 1336, 1830, 1890 i 2281.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. poz. 220, z 2009 r. poz. 1446 oraz z 2015 r. poz. 1734.

Sprawdzono pod względem
prawnym i redakcyjnym:

Sekretarz Rady Ministrów
Jolanta Rusiniak

Dyrektor Departamentu Rady Ministrów
Hanka Babińska

Załącznik
do rozporządzenia
Rady Ministrów
z dnia 19 maja 2016 r.
(poz. ...)

WYKAZ AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH

Lp.	Numer drogi	Docelowy – kierunkowy przebieg drogi
1	2	3
AUTOSTRADY		
1	A1	S6 (Rusocin) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa)
2	A2	(Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – S2 (Konotopa) ... ¹⁾ S2 (Lubelska) – Biała Podlaska – Kukuryki – granica państwa (Mińsk)
3	A4	(Drezno) granica państwa – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa (Lwów)
4	A6	(Berlin) granica państwa – S6 (Kołbaskowo) – Szczecin – S3 (Rzęśnia)
5	A8	autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 – Psie Pole
6	A18	(Berlin) granica państwa – Olszyna – A4 (Krzyżowa)
DROGI EKSPRESOWE		
7	S1	A1 (Pyrzowice) – Dąbrowa Górnicza – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń – granica państwa (Bratysława)
8	S2	Południowa Obwodnica Warszawy: A2 (Konotopa) – A2 (Lubelska)
9	S3	Świnoujście – Goleniów – A6 (Rzęśnia) ... ¹⁾ A6 (Szczecin) – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – A4 (Legnica) – Bolków – Lubawka – granica państwa (Praga)
10	S5	S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2 (Poznań Wschód) ... ¹⁾ A2 (Poznań Zachód) – Leszno – A8 (Wrocław)
11	S6	A6 (Kołbaskowo) – Police – S3 (Goleniów) – Płoty – Kołobrzeg – Koszalin – S7 (Gdańsk) – A1 (Rusocin)
12	S7	Gdynia (Morska) – S6 (Gdańsk) – Elbląg – Olsztynek – Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – A4 (Kraków Bieżanów) ... ¹⁾ A4 (Kraków) – Rabka-Zdrój (Zabornia)
13	S8	Kobierzyce – A8 (Wrocław) ... ¹⁾ A8 (Psie Pole) – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) ... ¹⁾ A1 (Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – S2 (Opacz) ... ¹⁾ S2 (Konotopa) – Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – S19 (Choroszcz)
14	S10	A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin)

15	S11	Kołobrzeg – Koszalin – Piła – A2 (Poznań Zachód) ... ¹⁾ A2 (Poznań) – Ostrów Wielkopolski – Tarnowskie Góry – A1
16	S12	A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom – Puławy – Kurów – Lublin – Piaski – Chełm – Dorohusk – granica państwa (Kijów)
17	S14	Zachodnia Obwodnica Łodzi (A2 – S8)
18	S16	S51 (Olsztyn) – S61 (Ełk) – S19 (Knyszyn)
19	S17	S8 (Warszawa Drewnica) – Zakręt – S12 (Kurów) ... ¹⁾ S12 (Piaski) – Zamość – Hrebenne – granica państwa (Lwów)
20	S19	(Grodno) granica państwa – Kuźnica – Sokółka – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – S12 (Rudnik) ... ¹⁾ S12 (Dąbrowica) – Nisko – A4 (Rzeszów Wschód) ... ¹⁾ A4 (Rzeszów Zachód) – Barwinek – granica państwa (Preszow)
21	S22	S7 (Elbląg) – Grzechotki – granica państwa (Kalininingrad)
22	S51	S16 (Olsztyn) – S7 (Olsztynek)
23	S52	(Brno) granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała – S7 (Głogoczków) ... ¹⁾ A4 (Balice) – Kraków – S7 (Zastów)
24	S61	S8 (Ostrów Mazowiecka) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno)
25	S74	S12 (Sulejów) – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – S19 (Nisko)
26	S79	Warszawa (Marynarska) – S2 (Warszawa Lotnisko)
27	S86	Sosnowiec (Małobądzka) – Katowice (Bohaterów Monte Cassino)

¹⁾ ... – przerwa w ciągłości przebiegu drogi o danym numerze.

UZASADNIENIE

Stosownie do art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.) Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, sieć autostrad i dróg ekspresowych, mając na uwadze potrzeby społeczne i gospodarcze kraju w zakresie rozwoju infrastruktury.

Projekt rozporządzenia został przygotowany z uwagi na konieczność uzupełnienia układu sieci dróg szybkiego ruchu pomiędzy Ełkiem a Białymstokiem (odcinek drogi S16 od S61 (Ełk) do S19 (Knyszyn) w celu zapewnienia ciągłości przebiegu szlaku *Via Carpatia* w Polsce przez drogi klasy S. Nowy odcinek S16 będzie stanowił część międzynarodowego szlaku drogowego *Via Carpatia*, który został utworzony z inicjatywy strony polskiej podczas międzynarodowej konferencji „Jedna droga – cztery kraje”, która odbyła się w Łąncucie w dniu 27 października 2006 r. z udziałem ministrów do spraw transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier. W wyniku konferencji ministrowie podpisali dokument – „Deklarację Łąncucką”. W 2010 r. rozszerzoną Deklarację Łąncucką podpisały również Rumunia, Bułgaria i Grecja. Natomiast w dniu 3 marca 2016 r. doszło do podpisania „Deklaracji Łąncuckiej – II” Ministrów Transportu Węgier, Republiki Litewskiej, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowackiej, Rumunii, Republiki Turcji i Ukrainy, dotyczącej wzmocnienia współpracy w zakresie transportu w regionie Karpat oraz kontynuacji rozwoju *Via Carpatia*. Głównym celem *Via Carpatia* jest wsparcie aktywizacji gospodarczej peryferyjnych regionów Unii Europejskiej. Ponadto nowy fragment drogi S16 zwiększy dostępność obszaru województwa warmińsko-mazurskiego z kierunku wschodniego i południowego, a także stanowić będzie znaczne ułatwienie dla transportu międzynarodowego, zwłaszcza na kierunku Białoruś – polskie porty bałtyckie, Białoruś – Obwód Kaliningradzki. Rozszerzenie S16 z Ełku do Białegostoku poprawi również połączenie województwa podlaskiego z województwem warmińsko-mazurskim oraz Pomorzem, w tym z portami morskimi Gdańsk i Gdyni.

Jednocześnie projekt rozporządzenia został przygotowany z uwagi na potrzebę dostosowania układu autostrad i dróg ekspresowych do sieci oraz wymagań określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. Dotyczy

to zmiany układu dróg ekspresowych w rejonie południowej Polski, tj.: wpisanie nowej drogi ekspresowej S52 na odcinku: granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała – S7 (Głogoczów). Ponadto w wyniku niniejszej zmiany wprowadzono w projekcie rozporządzenia zmiany porządkowe, mające na celu poprawę czytelności oznakowania układu komunikacyjnego (przebieg drogi S1 w układzie północ – południe oraz przebieg drogi S52 w układzie zachód – wschód), ujednoczenie nazewnictwa ciągów komunikacyjnych oraz minimalizację liczby numerów dróg ekspresowych. W związku z powyższym zmianie uległy: zapis przebiegu drogi S1 na następujący: A1 (Pyrzowice) – Dąbrowa Górnicza – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – granica państwa (Bratysława) oraz wykreślony został numer drogi S69, której przebieg został określony jako droga S1. Konsekwencją wprowadzenia niniejszych zmian w rejonie Bielska-Białej będzie konieczność zmiany dotychczasowego oznakowania na istniejących drogach klasy S. Z przeprowadzonej analizy dotyczącej odcinka Cieszyn – Bielsko-Biała – Zwardoń, z wyłączeniem odcinka miejskiego koszt zmiany tablic kierunku i miejscowości oszacowano na kwotę około 1750 tys. zł netto. Należy wskazać, że zmiana dotychczasowego oznakowania będzie dokonywana wraz z oddawaniem do użytkowania kolejnych, nowych odcinków mających znaczenie w układzie funkcjonalnym.

Jednocześnie projekt rozporządzenia został przygotowany ze względu na konieczność zmiany docelowych uwarunkowań komunikacyjnych w rejonie Krakowa przez włączenie do sieci dróg ekspresowych drogi S52 na odcinku: droga A4 – droga S7. Stan obecnej infrastruktury drogowej oraz uwarunkowania terenowe na terenie miasta Krakowa wskazują na duże obciążenie ruchem (m.in. tranzytowym) istniejącego układu drogowego miasta. Znaczny udział w ruchu samochodów ciężarowych, w tym aut przewożących niebezpieczne ładunki (m.in. ze Śląska na wschód Krakowa, do i z: Nowej Huty, SSE Niepołomice, Huty Skawina, Rafinerii Trzebinia, Azotów Tarnów itp.), powoduje poważne zagrożenie w ruchu drogowym. Jediną drogę tranzytową w rejonie stanowi istniejąca autostrada A4, co w połączeniu z ruchem miejskim powoduje, że optymalna praca przewozowa związana z wysyłką produktów, zaopatrzeniem produkcji w materiały musi odbywać się zarówno w porze dziennej, jak i nocnej ze względu na wielkość ruchu i wrażliwość produktów. Wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych z Krakowa wpłynie na zmniejszenie się zanieczyszczenia powietrza w mieście. Północny odcinek S52 spełnia kryteria zaliczenia do kategorii

dróg krajowych: stanowi ciąg obwodnicowy dużej aglomeracji miejskiej, ułatwia dojazd do przejść granicznych oraz zapewnia spójność sieci dróg krajowych (od autostrady A4 do drogi ekspresowej nr S7).

Zgodnie z projektem niniejszego rozporządzenia, w konsekwencji wprowadzonych zmian w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia, docelowa długość sieci autostrad i dróg ekspresowych przedstawia się następująco:

- długość autostrad wynosi około 2000 km,
- długość dróg ekspresowych wynosi około 5650 km.

W celu wskazania początku i końca odcinka drogi, w wykazie autostrad i dróg ekspresowych wprowadzono informacje takie jak: numery krzyżujących się dróg, nazwy najbliższej miejscowości, nazwy węzłów, wskazano granicę państwa wraz z nazwą miasta kierunkowego państwa sąsiadującego z Polską lub wskazano nazwę ulicy jeżeli odcinek drogi zaczyna się lub kończy w mieście.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Rozwiązania zawarte w projekcie nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Radosław Wyszomirski, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa Tel.: 630 19 35</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>12 maja 2016 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany z uwagi na konieczność uzupełnienia układu sieci dróg szybkiego ruchu między Ełkiem a Białymstokiem (odcinek drogi S16 od S61 (Ełk) do S19 (Knyszyn) w celu zapewnienia ciągłości przebiegu szlaku *Via Carpatia* w Polsce przez drogi klasy S. Nowy odcinek S16 będzie stanowił część międzynarodowego szlaku drogowego *Via Carpatia*, który został utworzony z inicjatywy strony polskiej podczas międzynarodowej konferencji „Jedna droga – cztery kraje”, która odbyła się w Łąncucie w dniu 27 października 2006 r. z udziałem ministrów do spraw transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier. W wyniku konferencji ministrowie podpisali dokument – „Deklarację Łąncucką”. W 2010 roku rozszerzoną Deklarację Łąncucką podpisały również Rumunia, Bułgaria i Grecja. Natomiast w dniu 3 marca 2016 r. doszło do podpisania „Deklaracji Łąncuckiej – II” Ministrów Transportu Węgier, Republiki Litewskiej, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowackiej, Rumunii, Republiki Turcji i Ukrainy, dotyczącej wzmocnienia współpracy w zakresie transportu w regionie Karpat oraz kontynuacji rozwoju *Via Carpatia*. Głównym celem *Via Carpatia* jest wsparcie aktywizacji gospodarczej peryferyjnych regionów Unii Europejskiej. Ponadto nowy fragment drogi S16 zwiększy dostępność obszaru województwa warmińsko-mazurskiego z kierunku wschodniego i południowego, a także stanowić będzie znaczne ułatwienie dla transportu międzynarodowego, zwłaszcza na kierunku Białoruś – polskie porty bałtyckie, Białoruś – Obwód Kaliningradzki. Rozszerzenie S16 z Ełku do Białegostoku poprawi również połączenie województwa podlaskiego z województwem warmińsko-mazurskim oraz Pomorzem, w tym z portami morskimi Gdańsk i Gdyni.

Jednocześnie projekt rozporządzenia został przygotowany z uwagi na potrzebę dostosowania układu autostrad i dróg ekspresowych do sieci oraz wymagań określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE. Dotyczy to zmiany układu dróg ekspresowych w rejonie południowej Polski, tj.: wpisanie nowej drogi ekspresowej S52 na odcinku: granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała – S7 (Głogoczów). Ponadto w wyniku niniejszej zmiany wprowadzono w projekcie rozporządzenia zmiany porządkowe, mające na celu poprawę czytelności oznakowania układu komunikacyjnego (przebieg drogi S1 w układzie północ – południe oraz przebieg drogi S52 w układzie zachód – wschód), ujednoczenie nazewnictwa ciągów komunikacyjnych oraz minimalizację liczby numerów dróg ekspresowych. W związku z powyższym zmianie uległy: zapis przebiegu drogi S1 na następujący: A1 (Pyrzowice) – Dąbrowa Górnicza – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – granica państwa (Bratysława) oraz wykreślony został numer drogi S69, której przebieg został określony jako droga S1. Konsekwencją wprowadzenia niniejszych zmian w rejonie Bielska-Białej będzie konieczność zmiany dotychczasowego oznakowania na istniejących drogach klasy S. Z przeprowadzonej analizy dotyczącej odcinka Cieszyn – Bielsko-Biała – Zwardoń, z wyłączeniem odcinka miejskiego, koszt zmiany tablic kierunku i miejscowości oszacowano na kwotę około 1750 tys. zł netto. Należy wskazać, że zmiana dotychczasowego oznakowania będzie dokonywana wraz z oddawaniem do użytkowania kolejnych, nowych odcinków mających znaczenie w układzie funkcjonalnym.

Jednocześnie projekt rozporządzenia został przygotowany ze względu na konieczność zmiany docelowych uwarunkowań komunikacyjnych w rejonie Krakowa przez włączenie do sieci dróg ekspresowych drogi S52 na odcinku: droga A4 – droga S7. Stan obecnej infrastruktury drogowej oraz uwarunkowania terenowe na terenie miasta Krakowa wskazują na duże obciążenie ruchem (m.in. tranzytowym) istniejącego układu drogowego miasta. Znaczny udział w ruchu samochodów ciężarowych, w tym aut przewożących niebezpieczne ładunki (m.in. ze Śląska na wschód Krakowa,

do i z: Nowej Huty, SSE Niepołomice, Huty Skawina, Rafinerii Trzebinia, Azotów Tarnów itp.), powoduje poważne zagrożenie w ruchu drogowym. Jedyną drogą tranzytową w rejonie stanowi istniejąca autostrada A4, co w połączeniu z ruchem miejskim powoduje, że optymalna praca przewozowa związana z wysyłką produktów, zaopatrzeniem produkcji w materiały musi odbywać się zarówno w porze dziennej, jak i nocnej ze względu na wielkość ruchu i wrażliwość produktów. Wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych z Krakowa wpłynie na zmniejszenie się zanieczyszczenia powietrza w mieście. Północny odcinek S52 spełnia kryteria zaliczenia do kategorii dróg krajowych: stanowi ciąg obwodnicowy dużej aglomeracji miejskiej, ułatwia dojazd do przejść granicznych oraz zapewnia spójność sieci dróg krajowych (od autostrady A4 do drogi ekspresowej nr S7).

W konsekwencji wprowadzonych zmian w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia, docelowa długość sieci autostrad i dróg ekspresowych przedstawia się następująco:

- długość autostrad wynosi około 2000 km,
- długość dróg ekspresowych wynosi około 5650 km.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wejście w życie rozporządzenia zapewni:

- ciągłość przebiegu szlaku drogowego *Via Carpatia* po drogach klasy S,
- dostosowanie docelowego układu dróg klasy A i S do wymagań określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE,
- wprowadzenie zmian porządkowych w oznakowaniu dróg ekspresowych,
- poprawi rozwój infrastruktury drogowej w rejonie Krakowa i zminimalizuje zagrożenia występujące w ruchu drogowym w związku z:
 - obciążeniem ruchem tranzytowym istniejącego układu drogowego Krakowa,
 - dużą gęstością pojazdów,
 - zagrożeniem z powodu znacznego udziału w ruchu samochodów ciężarowych, w tym przewożących niebezpieczne ładunki.

Projektowane zmiany zdecydowanie poprawią bezpieczeństwo transportu w ruchu drogowym.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych.

4 Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy dróg publicznych	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ogólne	Wzrost długości dróg ekspresowych o około 150 km.
Przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy	nieokreślona	ogólne	Poprawa bezpieczeństwa transportu w ruchu drogowym.
Spółeczności lokalne	nieokreślona	ogólne	Poprawa bezpieczeństwa transportu w ruchu drogowym.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Jako że projekt rozporządzenia nie nakłada dodatkowych obowiązków na obywateli, nie przewiduje się przekazywania projektu do konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													

budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				
Saldo ogółem																				
budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				

Źródła finansowania																			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie proponowanych przepisów ze względu na ustalenie docelowego przebiegu dróg ekspresowych i autostrad nie spowoduje wzrostu wydatków publicznych ani nie ustanawia żadnych nowych dochodów publicznych. Natomiast budowa dodawanych ciągów dróg ekspresowych będzie oznaczała wzrost wydatków publicznych, które jednak wystąpią dopiero na etapie budowy tych dróg.																		

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.							
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń																			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	Proponowane zmiany zminimalizują zagrożenia występujące w ruchu drogowym w związku z coraz większym ruchem tranzytowym samochodów ciężarowych, w tym z udziałem pojazdów przewożących niebezpieczne ładunki. Ustalenie nowego przebiegu dróg szybkiego ruchu tym samym pośrednio wpłynie pozytywnie na zdrowie uczestników ruchu drogowego.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi w momencie ich uwzględnienia w programie budowy dróg krajowych.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja jest możliwa dopiero po upływie kilku lat od wybudowania dodawanych ciągów drogowych. Miernikiem może być liczba kilometrów.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

brak