

**ROZPORZĄDZENIE**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 24 września 2019 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 2018 poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698, 730, 1495 i 1716) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741) 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 7980 km, w tym około 2100 km autostrad.”;

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

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

**MATEUSZ MORAWIECKI**

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Załącznik  
do rozporządzenia  
Rady Ministrów  
z dnia 24 września 2019 r.  
(poz. ...)

## WYKAZ AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH

Lp.	Numer drogi	Docelowy – kierunkowy przebieg drogi
1	2	3
<b>AUTOSTRADY</b>		
1.	A1	S6 (Rusocin) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa)
2.	A2	(Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Centralny Port Komunikacyjny – S2 (Konotopa) ... <sup>1)</sup> S2 (Lubelska) – Mińsk Mazowiecki – 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 (Rzęsnica)
5.	A8	autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 – Psie Pole
6.	A18	(Berlin) granica państwa – Olszyna – A4 (Krzyżowa)
7.	A50	A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Mszczonów – Góra Kalwaria – A2 (Mińsk Mazowiecki)
<b>DROGI EKSPRESOWE</b>		
8.	S1	A1 (Pyrzowice) – Dąbrowa Górnicza – Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń – granica państwa (Bratysława)
9.	S2	Południowa Obwodnica Warszawy: A2 (Konotopa) – A2 (Lubelska)
10.	S3	Świnoujście – Goleniów – A6 (Rzęsnica) ... <sup>1)</sup> A6 (Szczecin) – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – A4 (Legnica) – Bolków – Lubawka – granica państwa (Praga)

11.	S5	S7 (Ostróda) – A1 (Nowe Marzy) – Bydgoszcz – A2 (Poznań Wschód)... <sup>1)</sup> A2 (Poznań Zachód) – Leszno – A8 (Wrocław) ... <sup>1)</sup> – S8 (Sobótka) – Świdnica – S3 (Bolków)
12.	S6	A6 (Kołbaskowo) – Police – S3 (Goleniów) – Płoty – Kołobrzeg – Koszalin – S7 (Gdańsk) – A1 (Rusocin)
13.	S7	Gdynia (Morska) – S6 (Gdańsk) – Elbląg – Olsztynek – Płońsk – Warszawa – Radom – Kielce – A4 (Kraków Bieżanów)... <sup>1)</sup> A4 (Kraków) – Rabka-Zdrój (Zabornia)
14.	S8	Kłodzko – Kobierzyce – A8 (Wrocław)... <sup>1)</sup> A8 (Psie Pole) – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź)... <sup>1)</sup> A1 (Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – S2 (Opacz)... <sup>1)</sup> S2 (Konotopa) – Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – S19 (Choroszcz)
15.	S10	A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo
16.	S11	Kołobrzeg – Koszalin – Piła – A2 (Poznań Zachód)... <sup>1)</sup> A2 (Poznań) – Ostrów Wielkopolski – Tarnowskie Góry – A1
17.	S12	A1 (Piotrków Trybunalski) – Sulejów – Radom – Puławy – Kurów – Lublin – Piaski – Chełm – Dorohusk – granica państwa (Kijów)
18.	S14	Zachodnia Obwodnica Łodzi (A2 – S8)
19.	S16	S51 (Olsztyn) – S61 (Ełk) – S19 (Knyszyn)
20.	S17	S8 (Warszawa Drewnica) – Zakręt – S12 (Kurów)... <sup>1)</sup> S12 (Piaski) – Zamość – Hrebenne – granica państwa (Lwów)
21.	S19	(Grodno) granica państwa – Kuźnica – Sokółka – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – S12 (Rudnik)... <sup>1)</sup> S12 (Dąbrowica) – Nisko – A4 (Rzeszów Wschód)... <sup>1)</sup> A4 (Rzeszów Zachód) – Barwinek – granica państwa (Preszow)
22.	S22	S7 (Elbląg) – Grzechotki – granica państwa (Kalininograd)
23.	S50	A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Sochaczew – Wyszogród – S10 (Naruszewo) – Serock – S8 (Radzymin) – A2 (Mińsk Mazowiecki)
24.	S51	S16 (Olsztyn) – S7 (Olsztynek)
25.	S52	(Brno) granica państwa – Cieszyn – Bielsko-Biała – S7 (Głogoczów)... <sup>1)</sup> – A4 (Balice) – Kraków – S7 (Zastów)

26.	S61	S8 (Ostrów Mazowiecka) – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno)
27.	S74	S12 (Sulejów) – Kielce – Opatów – Tarnobrzeg – Stalowa Wola – S19 (Nisko)
28.	S79	Warszawa (Marynarska) – S2 (Warszawa Lotnisko)
29.	S86	Sosnowiec (Małobądzka) – Katowice (Bohaterów Monte Cassino)

<sup>1)</sup> ... – przerwa w ciągłości przebiegu drogi o danym numerze.

## UZASADNIENIE

W dniu 7 listopada 2017 r. Rada Ministrów przyjęła koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (uchwała Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r., RM-111-163-17), przewidującą realizację szeregu zamierzeń inwestycyjnych w celu stworzenia uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego (Centralnego Portu Komunikacyjnego - CPK), który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata. W treści koncepcji wskazano, iż dla funkcjonowania CPK konieczna jest rozbudowa układu dróg ekspresowych oraz autostrad w celu zapewnienia integracji węzła z układem drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt rozporządzenia przewiduje zmianę rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741) w zakresie określenia docelowej sieci dróg szybkiego ruchu na terenie całej Polski.

Zasadniczą zmianą jest zdefiniowanie nowego przebiegu dużej obwodnicy Warszawy, która na północ od autostrady A2 będzie miała parametry drogi ekspresowej, a na południe od autostrady A2, przewiduje się że będzie miała parametry autostrady. Powyższe założenia są zgodne z zapisami ww. koncepcji. Ostateczne parametry zostaną określone po wykonaniu szczegółowych studiów i analiz. Wybudowanie tej obwodnicy usprawni połączenie CPK nie tylko z Warszawą, ale także z całą Polską poprzez powiązanie korytarzy autostrad i dróg ekspresowych. Konsekwencją powyższego jest dokonanie korekty w zakresie przebiegu drogi ekspresowej S10, która na dotychczasowym ostatnim fragmencie stanie się drogą ekspresową S50 tak aby zapewnić jednolitą numerację dużej obwodnicy Warszawy.

Projekt rozporządzenia przewiduje następujące zmiany:

1. Dodanie w wierszu 2 dotyczącym przebiegu A2 sformułowania „Centralny Port Komunikacyjny” w następującej formie:

*(Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Centralny Port Komunikacyjny – S2 (Konotopa) ... S2 (Lubelska) – Mińsk Mazowiecki – Biała Podlaska – Kukuryki – granica państwa (Mińsk).*

Powyższe jest związane z realizacją koncepcji budowy CPK i całego nowego układu komunikacyjnego. Przy CPK, od autostrady A2 odchodzić będzie nowy przebieg dużej obwodnicy Warszawy w kierunku południowym (A50) oraz północnym (S50).

2. Uwzględnienie nowego przebiegu autostrady A50 jako południowej części dużej

obwodnicy Warszawy

Wprowadza się nowy zapis w wierszu 7 w brzmieniu: *A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Mszczonów – Góra Kalwaria – A2 (Mińsk Mazowiecki)*.

Wraz ze zmianą określoną w punkcie 3 stworzona będzie duża obwodnica Warszawy. Część południowa obwodnicy skomunikuje projektowany Centralny Port Komunikacyjny w kierunku południowym z istniejącą drogą ekspresową S8 (Warszawa – Piotrków Trybunalski) oraz dalej S7 (Warszawa – Radom – Kielce) i S17 (Warszawa – Lublin), a następnie połączy się z autostradą A2 koło Mińska Mazowieckiego.

3. Uwzględnienie nowego przebiegu drogi ekspresowej S50 jako północnej części dużej obwodnicy Warszawy

Wprowadza się nowy zapis w wierszu 23 o brzmieniu: *A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Sochaczew – Wyszogród – S10 (Naruszewo) – Serock – S8 (Radzymin) – A2 (Mińsk Mazowiecki)*. Wraz ze zmianą określoną w punkcie 2 stworzona będzie duża obwodnica Warszawy. Część północna dużej obwodnicy Warszawy skomunikuje projektowany Centralny Port Komunikacyjny w kierunku północnym z projektowaną drogą ekspresową S10 oraz dalej z istniejącą drogą ekspresową S8 (Warszawa – Białystok), a następnie połączy się z autostradą A2 koło Mińska Mazowieckiego.

Po oddaniu do użytkowania dużej obwodnicy Warszawy ruch tranzytowy z obecnie zbudowanej i budowanej wewnętrznej obwodnicy Warszawy (S2, S8) powinien przełożyć się na nowy przebieg A50 i S50.

4. Zmiana przebiegu drogi S10 z przebiegu: „A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – S7 (Nowy Dwór Mazowiecki) – S8 (Wołomin)” na zmianę: A6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo. Zmiana spowodowana jest zmianą numeracji ostatniego odcinka drogi ekspresowej S10 na S50, zatem stanowi pochodną zdefiniowania dużej obwodnicy Warszawy. Dodatkowo na dalszym etapie prac będą prowadzone przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad szczegółowe analizy wariantów możliwego przebiegu drogi ekspresowej S10 (studium korytarzowe, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe), które wskażą na jej przebieg szczególnie pomiędzy Toruniem a Płockiem. Na obecnym etapie nie zostały podjęte decyzje dotyczące nowego przebiegu drogi ekspresowej S10 na odcinku między Toruniem a Płockiem w okolicach Włocławka. W szczególności nie została podjęta decyzja odnośnie do umiejscowienia węzła bądź węzłów na autostradzie A1, przez które poprowadzony zostanie ruch nowej drogi ekspresowej S10 w ww. zakresie. Ostateczny

wariant szczegółowego przebiegu S10 zostanie wskazany w stosownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

5. Dodanie miasta Kłodzko jako początku drogi S8. Zmiana w tym zakresie związana jest z wynikami dotychczasowych prac prowadzonych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (studium korytarzowe i studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe). Zgodnie z przyjętymi przez zarządcę dróg krajowych parametrami zakłada się, iż na odcinku Kłodzko – Wrocław, droga krajowa nr 8 będzie miała klasę techniczną S i przekrój zasadniczy 2x2.
6. Zmiana przebiegu drogi S5 w taki sposób, aby kończyła się w węźle drogi S3 w Bolkowie z przebiegiem od Wrocławia wspólnym z S8, następnie z węzłem i odgałęzieniem w okolicy Sobótki, dalej przez Świdnicę oraz okolice Wałbrzycha do węzła S3 w Bolkowie.

Zgodnie z projektem niniejszego rozporządzenia, w konsekwencji wprowadzonych zmian w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia docelowa długość sieci autostrad i dróg ekspresowych ulegnie zwiększeniu o ok. 330 km (z ok. 7650 km obecnie do 7980 km), w tym:

- autostrad o ok. 100 km (z ok. 2000 km obecnie do ok. 2100 km),
- dróg ekspresowych o ok. 230 km (z 5650 km obecnie do około 5880 km).

Zgodnie z rozporządzeniem 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.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm).

Informacja o wpisaniu przedmiotowego projektu rozporządzenia do wykazu legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) została udostępniona na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Jednocześnie wskazać należy, że nie zostały dokonane zgłoszenia lobbingowe.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy

Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej i nie stanowi wdrożenia i transpozycji przepisów prawa UE do polskiego porządku prawnego.



<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Mikołaj Wild - Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Daniel Wyszowski – Biuro Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP, Ministerstwo Infrastruktury tel. 22-522-57-00</p>	<p><b>Data sporządzenia.</b> 2019-09-24</p> <p><b>Źródło:</b> art. 4a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 7 listopada 2017 r. Rada Ministrów przyjęła *Koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* (uchwała Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r., RM-111-163-17), przewidującą realizację szeregu zamierzeń inwestycyjnych w celu stworzenia uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego (Centralnego Portu Komunikacyjnego), który będzie pełnił rolę głównego portu lotniczego na terenie kraju oraz regionu Europy Środkowo-Wschodniej. W treści Koncepcji wskazano, iż dla uzyskania pełnej funkcjonalności CPK konieczna jest rozbudowa układu dróg ekspresowych oraz autostrad w celu zapewnienia integracji ww. węzła transportowego z układem drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

Potrzeba nowelizacji obowiązujących przepisów rozporządzenia wynika z konieczności zmiany docelowych uwarunkowań komunikacyjnych w rejonie aglomeracji warszawskiej. Zmiana wynika z konieczności skomunikowania z siecią autostrad i dróg ekspresowych Centralnego Portu Komunikacyjnego.

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

Projekt dokonuje zmiany w zakresie określenia docelowej sieci dróg szybkiego ruchu na terenie całej Polski. Wprowadzono dużą obwodnicę Warszawy. Jej południowym elementem będzie nowy przebieg autostrady A50, a północnym nowy przebieg drogi ekspresowej S50. Wyższe przewidywane parametry odcinka południowego wynikają z prognozowanego natężenia ruchu. Jednocześnie projektowane odcinki autostrady A50 i drogi ekspresowej S50 pozwolą skomunikować obszar aglomeracji warszawskiej i łódzkiej oraz cały kraj poprzez sieć klasy technicznej A i S z Centralny Port Komunikacyjny (CPK).

Dodatkowo zmiana rozporządzenia spowodowana jest uszczegółowieniem przebiegu drogi ekspresowej S8. Zmianie uległ początek drogi S8 z Kobierzyc na Kłodzko, co jest związane wynikami prac analityczno-studialnych prowadzonych przez GDDKiA.

W konsekwencji wprowadzonych zmian w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia, docelowa długość sieci autostrad i dróg ekspresowych ulegnie zwiększeniu o ok. 330 km (z ok. 7650 km obecnie do 7980 km), w tym:

- autostrad o ok. 100 km (z ok. 2000 km obecnie do ok. 2100 km),
- dróg ekspresowych o ok. 230 km (z 5650 km obecnie do około 5880 km).

Wejście w życie rozporządzenia zapewni:

- skomunikowanie Centralnego Portu Komunikacyjnego z obszarem całego kraju oraz aglomeracją warszawską i łódzką poprzez sieć dróg krajowych, w tym klasy technicznej A i S;
- rozwój infrastruktury drogowej w rejonie aglomeracji warszawskiej i zminimalizowanie zagrożeń występujących w ruchu drogowym;
- spadek obciążeniem ruchem tranzytowym istniejącego układu drogowego wewnątrz aglomeracji warszawskiej,
- obniżenie zagrożenia związanego ze znacznym udziałem w ruchu samochodów ciężarowych, w tym przewożących niebezpieczne ładunki.

Projektowane zmiany wpłyną pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa transportu w ruchu drogowym.

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

Biorąc pod uwagę charakter rozporządzenia, odstąpiono od opisu porównawczego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pełnomocnik Rządu ds. Budowy CPK	1	ustawa	<b>Pozytywne</b> Projekt tworzy element środowiska prawnego niezbędnego do realizacji CPK, którego istotnym składnikiem jest zapewnienie połączenia ww. węzła transportowego krajową siecią drogową oraz obszarem aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.
GDDKiA	1	ustawa	<b>Pozytywne</b> Projekt stanowi element otoczenia prawnego niezbędnego do wzrostu długości autostrad i dróg ekspresowych o ok. 200 km. Rozwój sieci dróg krajowych klasy technicznej A i S pozwoli na poprawę efektywności działań GDDKiA w zakresie zarządzania ruchem drogowym oraz siecią dróg krajowych poprzez dostosowanie jej do nowych, zmienionych potrzeb ruchowych związanych powstaniem CPK.
Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (Spółka Celowa)	1	ustawa	<b>Pozytywne</b> Projekt tworzy element środowiska prawnego niezbędnego do realizacji CPK, którego istotnym składnikiem jest zapewnienie połączenia ww. węzła transportowego z krajową siecią drogową oraz obszarem aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Niezbędnym elementem do zapewnienia pełnej funkcjonalności węzła transportowego, jaki będzie CPK jest wytworzenie połączeń i powiązań drogowych dostosowanych do przewidywanego ruchu i potencjału ruchotwórczego związanego z ww. węzłem,
Zarządcy dróg publicznych	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych	ustawa	<b>Pozytywne</b> Wzrost długości autostrad i dróg ekspresowych o ok. 200 km, zwiększenie efektywności sieci dróg kategorii niższej niż A i S. Wytworzenie nowych połączeń drogowych klasy technicznej A i S pozwoli na przekierowanie części ruchu pojazdów, w tym pojazdów ciężkich, z ciągów funkcjonalnie

			niedostosowanych na drogi spełniające odpowiednie parametry i standardy techniczne. Tym samym drogi niższych kategorii (wojewódzkie, powiatowe i gminne) będą właściwie wykorzystywane, zgodnie ze swoim przeznaczeniem i funkcją.
Przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy.	b.d.	-	<b>Pozytywne</b> Wytyczenie nowych odcinków dróg klasy technicznej A i S pozwoli na zwiększenie efektywności funkcjonowania przedsiębiorców działających w sektorze transportu drogowego (w tym towarowego i osobowego) poprzez skrócenie czasu przejazdu oraz uzyskanie dostępu do CPK. Wskazać należy, iż ww. węzeł transportowy na pełnić również funkcję tzw. suchego portu towarowego, zaś powstanie portu lotniczego będzie się wiązać z powstaniem nowego źródła generacji i absorpcji ruchu osobowego i towarowego.
Społeczności lokalne	nieokreślona	-	<b>Pozytywne</b> Wytyczenie nowych przebiegów dróg klasy technicznej pozwoli na przekierowanie części ruchu drogowego z dróg niższych kategorii i klas, w tym prowadzących przez tereny zurbanizowane. Przeniesienie ruchu tranzytowego, w tym pojazdów ciężkich na ciągi spełniające odpowiednie parametry i warunki techniczne wpłynie na ogólną poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i na terenie miejscowości obecnie dotkniętych uciążliwościami środowiskowymi i akustycznymi.

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

Z uwagi na charakteru projektu nie przewiduje się 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)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												

JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie proponowanych przepisów ze względu na ustalenie docelowego przebiegu autostrad i dróg ekspresowych nie generuje samoistnych skutków finansowych. Finansowanie budowy dodawanych ciągów dróg ekspresowych i autostrad regulują inne przepisy oraz programy wieloletnie uchwalane przez Radę Ministrów. Inwestycje ściśle związane z budową CPK będą ujmowane w aktualizowanych i nowo przyjmowanych programach wieloletnich, zaś w toku prac nad tymi dokumentami przeanalizowane będą różne możliwości finansowania tych przedsięwzięć, w tym w wykorzystaniu narzędzi partnerstwa publiczno-prywatnego czy drogowych spółek specjalnego przeznaczenia. Koszty przygotowania i realizacji przedsięwzięć w zakresie nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych będą określone w toku prac studialno-projektowych prowadzonych przez GDDKiA.												
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>													
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	0											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Przedmiotowe rozporządzenie oddziałuje pozytywnie na przedsiębiorstwa, poprawiając spójność i dostępność sieci transportu drogowego.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Rozporządzenie pozytywnie wpłynie na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze, poprzez poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz skrócenie czasu podróży i zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego.											
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>													
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwóconej 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:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Brak wpływu		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>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. Rozbudowa sieci dróg klasy A i S pozwoli na przekierowanie ruchu tranzytowego, w tym ruchu pojazdów ciężarowych z odcinków sieci niższej klasy. Tym samym przeniesienie ww. kategorii pojazdów na ciągi wyższych klas technicznych o odpowiednich parametrach i wyposażeniu technicznym wpłynie pozytywnie na poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym redukcję liczby zdarzeń drogowych, również udziałem niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów).</p>	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<p>W projektowanym rozporządzeniu określono, że zawarte w nim zmiany wejdą w życie w ciągu 14 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia. Zarządcy dróg niezwłocznie uwzględnią wprowadzaną zmianę w swoich przepisach wewnętrznych. Wdrożenie inwestycji nastąpi w momencie ich uwzględnienia w Programie budowy dróg krajowych.</p>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<p>Ewaluacja jest możliwa dopiero po upływie kilku lat od wybudowania dodawanych ciągów drogowych. Miernikiem może być liczba kilometrów.</p>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
brak		