

**Informacja w sprawie rankingu inwestycji zawartego w Dokumencie
Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.
(z perspektywa do 2030 r.) oraz kryteriów ich wyboru.**

Kryteria wyboru projektów drogowych

Zasadniczym celem w zakresie inwestycji drogowych planowanych do realizacji w okresie 2014 – 2020 jest zakończenie budowy sieci autostrad, stworzenie spójnej sieci dróg ekspresowych, usunięcie wąskich gardeł w istniejącej sieci oraz zaawansowanie budowy sieci bazowej i kompleksowej TEN-T.

Zgodnie z założeniami PBDK¹ oprócz systemu tradycyjnego² planowane jest wykorzystanie alternatywnych mechanizmów realizacyjnych, które umożliwią wykonanie przedsięwzięć przy udziale różnych źródeł finansowania.

Prace nad wyborem projektów rozpoczęto od określenia kryteriów, według których będzie następowała hierarchizacja zadań drogowych. Cała pozostała do zbudowania sieć drogowa została podzielona na strategiczne ciągi.

Kolejnym krokiem był podział ciągów na zadania realizacyjne, które podlegały ocenie według wybranych kryteriów. Średnia ważona długością poszczególnego zadania w ramach ciągu i przyznanych mu punktów stanowiła sumę punktów uzyskanych przez dany ciąg.

Kryteria klasyfikacji zadań drogowych wraz z określeniem procentowego udziału w ogólnym wyniku przedstawiono w poniższej tabeli.

Nazwa Kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/ Waga
Kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	15%	3,00
Kryterium kontynuacji ciągu	20%	6,67
Kryterium ruchu ciężarowego	15%	1,36
Kryterium natężenia	15%	1,5
Kryterium funkcji drogi	10%	1,67
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10%	5,00
Kryterium rozwoju portów morskich	5%	5,00
Kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego	5%	0,83

¹ Uchwała Nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” (z późn. zm.)
http://bip.mir.gov.pl/Dokumenty%20oficjalne/Transport/Programy/Documents/Program_2011_2015.pdf

² System, w którym w roli inwestora występuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	5%	5,00
---	----	------

Z uwagi na zdefiniowane cele w okresie 2014 – 2020, największe znaczenie (udział) ma kryterium *kontynuacji ciągu*. Poniżej dokonano opisu poszczególnych kryteriów, które posłużyły do oceny wyodrębnionych ciągów. Przy czym należy wskazać, że dla przejrzystości przyznawania punktacji zdecydowano się na wyodrębnienie w ramach kryterium głównego podkryteriów, według których dokonywano faktycznej oceny zadań.

Kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Odcinek nie posiada/ nie będzie posiadać alternatywnych połączeń drogowych	5	5
Odcinek stanowić będzie alternatywne połączenia dla już istniejącego bądź planowanego wysokoprzepustowego połączenia drogowego	0		

Kryterium *braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego* premiowało odcinki w ramach poszczególnych ciągów, które nie posiadają/ nie będą posiadać alternatywnych nowoczesnych połączeń drogowych wysokiej klasy technicznej. Inwestycje stanowiące połączenie alternatywne do już istniejącego ciągu bądź ciągu w realizacji nie otrzymały punktów. Zastosowanie tego kryterium spowoduje maksymalny efekt realizowanych zadań i przyczyni się do realizacji zadań na obszarach nie posiadających wysokoprzepustowych dróg krajowych.

Kryterium kontynuacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub znajdującego się w trakcie realizacji	2	3
Ujęcie odcinka w załączniku nr 1a do PBDK 2011 –2015	1		

W przypadku projektów drogowych planowanych do realizacji w okresie 2014-2020 kryterium kontynuacji ciągu jest jednym z najistotniejszych kryteriów, ponieważ występuje konieczność maksymalizacji efektu sieciowego podejmowanych inwestycji i minimalizację obecnej fragmentaryzacji sieci o wysokich parametrach. W tym samym celu inwestycje w ramach danego ciągu w miarę możliwości i w zależności od konkretnych uwarunkowań (np. związanych z prowadzeniem ruchu) będą podejmowane jednocześnie, aby w możliwie najkrótszym czasie uzyskać satysfakcjonujące efekty poprawy przepustowości na całej długości danego ciągu.

Kryterium ruchu ciężarowego	Podkryteria ruchu ciężarowego (przedziały natężenia pojazdów ciężarowych)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 10 000	11	11
	9 001 ÷ 10 000	10	
	8 001 ÷ 9 000	9	
	7 001 ÷ 8 000	8	
	6 001 ÷ 7 000	7	
	5 001 ÷ 6 000	6	
	4 001 ÷ 5 000	5	

	3 001 ÷ 4 000	4	
	2 001 ÷ 3 000	3	
	1 001 ÷ 2 000	2	
	poniżej 1 000	1	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawano poszczególnym zadaniom bazując na wykonanym GPR 2010 oraz wynikach opracowanej przez GDDKiA prognozy ruchu na rok 2020.

	Podkryteria natężenia (przedziały natężenia)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium natężenia³	60 001 ÷ pow. 75 000	10	10
	45 001 ÷ 60 000	9	
	35 001 ÷ 45 000	8	
	30 001 ÷ 35 000	7	
	25 001 ÷ 30 000	6	
	20 001 ÷ 25 000	5	
	15 001 ÷ 20 000	4	
	10 001 ÷ 15 000	3	
	5 001 ÷ 10 000	2	
	poniżej 5 000	1	

Punkty w ramach tego kryterium przyznawano poszczególnym zadaniom bazując na wykonanym GPR 2010 oraz wynikach opracowanej przez GDDKiA prognozy ruchu na rok 2020.

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium funkcji drogi	Podstawowa sieć TEN-T (bazowa)	2	6
	Uzupełniająca sieć TEN-T (kompleksowa)	2	
	Połączenie z miastem stołecznym	1	
	Połączenie miast wojewódzkich	1	
	Połączenie na obszarze Polski Wschodniej	2	

Kryterium *funkcji drogi* podzielono na pięć podkryteriów, w ramach których przyznano punktację za ujęcie zadania na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, za połączenie z miastem stołecznym, połączeniem między miastami wojewódzkimi oraz ciągi stanowiący połączenie na obszarze Polski Wschodniej⁴. Punkty w ramach podkryterium *połączenie z miastem stołecznym* przyznawane były ciągom, które bezpośrednio przebiegają w okolicach Warszawy, stanowią przedłużenie już zbudowanego fragmentu dochodzącego do Warszawy lub stanowią najszybsze połączenie z miastem stołecznym. W ramach podkryterium *połączenie miast wojewódzkich* premiowane były ciągi bezpośrednio łączące miasta wojewódzkie, jak również ciągi wchodzące w skład większych ciągów łączących te miasta. Premiowane były także inwestycje usprawniające połączenia na obszarze Polski Wschodniej, jako kontynuacja polityki dążącej do aktywizacji tych terenów.

³Z uwagi na ogromne znaczenie ruchu ciężarowego dla rozwoju gospodarczego kraju oraz jednocześnie jego negatywny wpływ na warunki ruchu drogowego, wszystkie kategorie pojazdów zostały przeliczone na pojazdy umowne, gdzie jeden pojazd ciężarowy odpowiada 2 pojazdom umownym, a pojazdy z pozostałych kategorii – 1 pojazdowi umownemu (prognoza ruchu wykonana metodą wskaźników PKB).

⁴ Za obszar Polski Wschodniej przyjęto obszar woj. warmińsko-mazurskiego, woj. podlaskiego, woj. lubelskiego, woj. świętokrzyskiego oraz woj. podkarpackiego.

Kryterium gotowości projektu do realizacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji	1	2
	Decyzja o ZRID lub o PnB	1	

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby szybko i płynnie przejść w fazę realizacji w nowej perspektywie bez przestoju w początkowych latach. W związku z tym punkty przyznawane były za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania do realizacji.

Kryterium rozwoju portów morskich	Podkryteria rozwoju portów morskich	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Połączenie portów znajdujących się w sieci bazowej TEN-T (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) z siecią dróg krajowych	1	1

Punkty przyznawane były za połączenie 4 największych portów morskich znajdujących się w sieci bazowej TEN-T z siecią dróg krajowych (drogi bezpośrednio dochodzące do portu bądź stanowiące przedłużenie fragmentu dochodzącego do portu).

Kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego (liczba ofiar śmiertelnych)	Podkryteria (przedziały średniej liczby ofiar śmiertelnych w ciągu roku na 1 km)	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	powyżej 0,5	1	6
	0,51 ÷ 2,50	2	
	2,51 ÷ 4,50	3	
	4,51 ÷ 8,50	4	
	8,51 ÷ 14,50	5	
	powyżej 14,51	6	

Kryterium to ma na celu wybór ciągów, których realizacja istotnie przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych. Punkty w ramach tego kryterium przyznawane były ciągom charakteryzującym się wysoką liczbą ofiar śmiertelnych na 1 km odcinka. Liczba punktów przyznawanych danemu odcinkowi uzależniona była od średniej liczby ofiar śmiertelnych przypadających na 1 km drogi⁵. Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu zastosowano dane publikowane przez Komendę Główną Policji za 2012 r.⁶.

Kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Projekty, dla których nie stwierdzono potencjalnego znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000	1	1
	Projekty mogące znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000	0	

Projekty zostały ocenione dodatkowo wg kryterium *oddziaływania projektu na obszary Natura 2000*, jako wypełnienie rekomendacji *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu DI*. Kryterium

⁵ Średnia obliczana dla drogi ekspresowej, na całej jej długości, która uwzględnia odcinki w eksploatacji, odcinki zrealizowane oraz odcinki planowane do realizacji.

⁶ Dla drogi S61 przyjęto dane za 2011 r.

to służy podejmowaniu inwestycji w transport zrównoważony uwzględniający aspekty wpływu transportu na środowisko.

Lista projektów drogowych

Beneficjentem projektów drogowych jest GDDKiA.

Strategiczną oceną oddziaływania na środowisko zostaną objęte wszystkie wymienione poniżej inwestycje.

Lp.	Droga	Ciąg	Sieć TEN-T B / K / P ⁷	Długość ⁸ [km]	Liczba pkt.	Koszt całkowity ciągu [mln zł] ⁹	Koszt całkowity ciągu narastająco [mln zł]	Źródło dofinansowania (CEF, FS, EFRR, inne)
1.	A1	Tuszyn - Pyrzowice ¹⁰	B	138,50	80,17	7 653,77	7 653,77	FS/inne
2.	S7	Gdańsk – Warszawa	B	238,22	74,72	14 350,90	22 004,67	FS
3.	S8	Radziejowice – Białystok	B	104,6	74,64	4 861,5	26 866,17	FS
4.	S7	Warszawa – Kraków	K	184,45	68,97	9 860,40	36 726,57	FS
5.	A18	Olszyna - Golnice ¹¹	K	70,90	66,15	1 176,40	37 902,97	inne
6.	S5	Poznań – Wrocław	K	127,10	64,85	4 497,46	42 400,43	FS
7.	S6	Słupsk - Gdańsk	K	133,70	63,54	8 733,90	51 134,33	FS
8.	S3	Sulechów – Legnica ¹²	B	143,60	63,38	4 764,01	55 898,34	FS/CEF ¹³ (rezerwa)
9.	S17	Warszawa – Lublin	B	126,40	62,81	4 979,04	60 877,38	FS
10.	S5	Nowe Marzy – Bydgoszcz	K	73,9	61,29	2 976,10	63 853,48	FS
11.	S61	Obwodnica Augustowa – gr. Państwa	B	38,5	59,48	1 705,10	65 558,58	CEF
12.	S19	Lublin – Rzeszów	B	157,5	58,14	6 848,7	72 407,28	FS
13.	S2/A2	Warszawa – Siedlce ¹⁴	B	79,40	57,59	10 206,80	82 614,08	FS/ inne

⁷ B – sieć bazowa TEN-T, K – sieć kompleksowa TEN-T, P – poza siecią TEN-T.

⁸ Długość ciągu jest spójna z zał. 5 do PBDK na lata 2011-2015, w odniesieniu do wskazanych w pkt 7.4.3. DI projektów drogowych.

⁹ Koszt całkowity ciągu uwzględnia wartości kosztorysowe, które nie są równoznaczne z przepływami Krajowego Funduszu Drogowego wskazanymi w z zał. 5 do PBDK na lata 2011-2015.

¹⁰ Do dofinansowania ze środków UE został przewidziany odcinek A1: Pyrzowice – koniec obwodnicy Częstochowy, który będzie realizowany ze środków FS.

¹¹ Inwestycja nie jest przewidziana do finansowania ze środków UE.

¹² Jedyne odc. Nowa Sól – Legnica planowany do finansowania w ramach listy rezerwowej do CEF.

¹³ Projekt został wskazany, jako rezerwowo do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

¹⁴ Do dofinansowania ze środków UE został przewidziany odcinek S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska, który będzie realizowany ze środków FS.

14.	S61	Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa	B	153,30	56,63	5 506,90	88 120,98	FS/CEF (rezerwa) ¹⁵
15.	S7	Kraków – Rabka	K	16,70	56,42	3 487,30	91 608,28	FS
16.	S5	Bydgoszcz – Poznań	K	72,4	56,11	2 905,16	94 513,44	FS
17.	S51	Olsztyn - Olsztynek ¹⁶	P	13,30	55,42	483,50	94 996,94	EFRR
18.	S1	Pyrzowice – Bielsko Biała ¹⁷	B	56,10	55,18	3 669,70	98 666,64	FS
19.	S6	Szczecin - Koszalin	K	137,90	53,73	3 224,82	101 891,46	FS
20.	S6	Słupsk – Koszalin	K	66,10	53,61	1 925,90	103 817,36	FS
21.	S3	Świnoujście - Szczecin ¹⁸	B	53,30	52,16	2 255,50	106 072,86	FS
22.	S12	Radom – Lublin	K	75,00	51,95	2 426,40	108 499,26	FS
23.	S74	Sulejów – Kielce	K	72,30	45,15	3 396,78	111 896,04	FS
24.	S12	Lublin – Dorohusk	K	75,30	44,73	3 684,00	115 580,04	FS
25.	S14	Zach. Obw. Łodzi (A2-S8)	P	28,94	44,26	1 656,30	117 236,34	EFRR
26.	S10	Toruń - Bydgoszcz	K	50,40	43,18	2 051,60	119 287,94	FS
27.	S69	Bielsko - Biała - gr. Państwa ¹⁹	B	8,50	42,53	1 681,83	120 969,77	FS/CEF (rezerwa) ²⁰
28.	S74	Kielce – Nisko	K	127,30	41,76	6 147,10	127 116,87	FS
29.	S10	Piła – Szczecin	K	114,10	41,71	3 145,50	130 262,37	FS
30.	S11	Poznań – Kępno	K	109,00	41,45	4 200,00	134 462,37	FS
31.	S10	Płońsk – Toruń	K	137,40	40,62	4 638,20	139 100,57	FS
32.	S19	Białystok – Lublin	K	238,60	40,44	9 604,90	148 705,47	FS

¹⁵Projekt został wskazany, jako rezerwy do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), Biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

¹⁶ Inwestycja jest przewidziana do finansowania ze środków EFRR.

¹⁷Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: występowanie wysoko przepustowego alternatywnego połączenia, brak spełnienia kryterium rozwoju portów morskich, brak spełnienia kryterium położenia w Polsce Wschodniej, czy brak połączenia ze stolicą. Ponadto odcinek Kosztowy - Bielsko Biała o dł. ok. 40 km i koszcie ok. 1,8 mld zł nie spełnia kryterium gotowości projektu do realizacji, ponieważ nie posiada ani decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ani zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

¹⁸Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: niski poziom natężenia ruchu ciężarowego oraz ruchu ogółem (poniżej 20% punktów możliwych do uzyskania w ramach powyższych kryteriów), brak spełnienia kryterium położenia w Polsce Wschodniej, czy brak połączenia ze stolicą, brak spełnienia kryterium gotowości projektu do realizacji.

¹⁹Finansowanie w ramach CEF, pod warunkiem porozumienia strony polskiej i strony słowackiej ws. realizacji odcinka transgranicznego.

²⁰Projekt został wskazany, jako rezerwy do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), Biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

33.	S3	Legnica – Lubawka ²¹	B	67,20	40,20	3 912,20	152 617,67	FS/CEF ²² (rezerwa)
34.	S11	Piła – Poznań	K	94,30	39,92	3 790,00	156 407,67	FS
35.	S2/A2	Siedlce – gr. państwa ²³	B	86,70	39,89	4 663,80	161 071,47	inne
36.	S19	gr. państwa – Białystok (S8)	K	83,70	38,76	3 194,10	164 265,57	FS
37.	S12	Piotrków Tryb. – Radom	K	91,50	37,23	3 527,00	167 792,57	FS
38.	S10	Bydgoszcz - Piła	K	71,80	36,92	2 866,70	170 659,27	FS
39.	S17	Lublin – Hrebenne	K	113,30	36,69	5 720,50	176 379,77	FS
40.	S19	Rzeszów – gr. Państwa	K	85,40	36,59	8 880,40	185 260,17	FS
41.	S11	Kępno – Katowice	K	165,80	35,26	5 368,60	190 628,77	FS
42.	S11	Koszalin - Piła	K	80,50	35,11	2 475,20	193 103,97	FS

²¹Finansowanie w ramach CEF, pod warunkiem porozumienia strony polskiej i strony czeskiej ws. realizacji odcinka transgranicznego.

²²Projekt został wskazany, jako rezerwowany do CEF, w celu sprawniejszego przygotowania do konkursu CEF (np. w 2014 r.), Biorąc pod uwagę ryzyko braku uzyskania dofinansowania ze środków CEF, przy symulacjach wykorzystania środków, inwestycja ta również uwzględniana jest w alokacji środków polityki spójności (FS).

²³Ciąg będzie realizowany w dalszej kolejności m.in. z uwagi na: niski poziom natężenia ruchu ciężarowego oraz ruchu ogółem, brak spełnienia kryterium kontynuacji ciągu, brak spełnienia kryterium rozwoju portów morskich. Inwestycja nie jest przewidziana do finansowania ze środków UE.