



**Plan rozwoju sieci drogowej
dróg wojewódzkich
województwa mazowieckiego
na lata 2016 - 2026**



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
SZAMBORSKI i SZELUKOWSKI Spółka Jawna
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
tel./fax: 71 799 87 53, e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

1. Spis treści

1.	Cel i zakres opracowania	5
2.	Ogólna charakterystyka sieci transportowej województwa mazowieckiego	6
3.	Charakterystyka sieci dróg wojewódzkich	8
3.1.	Wykaz dróg	10
3.2.	Klasy techniczne	13
3.3.	Stan techniczny dróg wojewódzkich – przegląd pięcioletni z roku 2015	15
3.4.	Nienormatywne odcinki dróg wojewódzkich	17
3.4.1.	Szerokość dróg	17
3.4.2.	Nośność dróg i mostów	17
3.5.	Ciągi rowerowe, pieszo-rowerowe i drogi obsługujące	19
4.	Generalny Pomiar Ruchu	20
4.1.	Generalny Pomiar Ruchu 2010 – analiza ruchu pojazdów ciężkich	22
4.2.	Generalny Pomiar Ruchu 2015 – analiza ruchu pojazdów ciężkich	23
4.3.	Generalny Pomiar Ruchu 2010 i 2015 – analiza ruchu pojazdów	28
5.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich	36
6.	Analiza sieci drogowej pod kątem rozwoju	38
6.1.	Przegląd dokumentów strategicznych województwa mazowieckiego w zakresie polityki transportowej	38
6.1.1.	Rozwój dróg wojewódzkich w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku	38
6.1.2.	Inwestycje w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego	40
6.1.3.	Zadania inwestycyjne zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2016-2039	41
6.1.4.	Zadania inwestycyjne zawarte w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020	41
6.1.5.	Inwestycje zrealizowane	42
6.1.6.	Inwestycje w trakcie realizacji	46
6.1.7.	Inwestycje gotowe do realizacji	47
6.1.8.	Inwestycje, dla których sporządzana jest dokumentacja projektowa	48
6.2.	Kierunki rozwoju	53
6.3.	Wskazania do typowania dróg do remontów i przebudów	57
7.	Wnioski i zalecenia w zakresie rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich	59
7.1.	Planowana sieć dróg wojewódzkich	59
7.2.	Proponowane zmiany klas technicznych dróg wojewódzkich	61
7.3.	Tworzenie ciągów drogowych	63
7.4.	Zasady przejmowania i przekazywania dróg	63

7.5.	Rozwiązania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	65
7.6.	Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu – segregacja ruchu pieszego i rowerowego	67
7.7.	Realizacja i prowadzenie dróg dla rowerów	68
7.8.	Przystanki komunikacyjne	69
7.9.	Wytyczne do dokumentów planistycznych gmin	71
7.10.	Ograniczanie negatywnego wpływu transportu	72
7.10.1.	Niwelowanie degradacji dróg przez transport ciężarowy	72
7.10.2.	Rozwiązania służące ochronie środowiska antropogenicznego	73
7.10.3.	Rozwiązania służące ochronie środowiska naturalnego	73
8.	Spis rysunków	75
9.	Spis tabel	75
10.	Załącznik 1. SDRR na drogach wojewódzkich w GPR 2015	76

1. Cel i zakres opracowania

Celem polityki poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa mazowieckiego jest zwiększanie dostępności transportowej województwa, poprawa spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu oraz integracja różnych systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju.

Główne cele rozwoju województwa mazowieckiego w zakresie transportu to:

- poprawa spójności terytorialnej województwa mazowieckiego, będąca również podstawowym warunkiem procesów rozprzestrzeniania się rozwoju i wzrostu konkurencyjności,
- poprawa dostępności Warszawy, ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz miast powiatowych decydujących o wielofunkcyjnym potencjale rozwoju województwa.

Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016-2026 (zwany dalej *Planem*) to dokument określający zasady oraz kierunki prawidłowego rozwoju systemu transportowego województwa mazowieckiego w ciągu najbliższych 10 lat, ze szczególnym uwzględnieniem kształtowania funkcjonalnego układu sieci dróg wojewódzkich (poza miastami na prawach powiatu), a także aspektu inwestycyjnego opartego na obecnym okresie perspektywy finansowo-programowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 oraz *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020*.

Ujęte w nim zasady i kierunki mają wskazać możliwości takiego kształtowania przestrzeni wzdłuż dróg wojewódzkich, żeby tworzyły one korytarze transportowe przyjazne i bezpieczne dla ich użytkowników, mieszkańców i środowiska naturalnego oraz by wspomagały zrównoważony rozwój gospodarczy, społeczny i turystyczny województwa, powiatów, gmin i miast poprzez sprawny i bezpieczny przepływ osób i towarów, zapewniając jednocześnie prawidłową spójność terytorialną i likwidując wykluczenie społeczne na obszarach zmarginalizowanych. Tym samym *Plan*:

- określa funkcjonalny podział dróg wojewódzkich, ze wskazaniem dróg, które nie spełniają kryteriów dróg wojewódzkich¹,
- wskazuje obszary wymagające poprawy skomunikowania na poziomie dróg wojewódzkich,
- wskazuje możliwości podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- określa możliwości, zasady i kierunki tworzenia ciągów drogowych,
- określa zasady i kierunki dotyczące zmian kategorii dróg,
- wskazuje możliwe docelowe, właściwe klasy techniczne dróg²,
- określa zasady ograniczania negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne i antropogeniczne,
- wskazuje zasady i możliwości zapisów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w aspekcie istniejących i planowanych dróg wojewódzkich.

Wskazane działania, zasady, możliwości i kierunki powinny mieć wpływ na podejmowanie decyzji w oparciu o dostępne działania systemowe, w tym na zasadzie subsydiarności³, których efektem ma być wprowadzenie do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich, uwzględniających wskaźniki funkcjonalno-eksploatacyjne, m.in.: ustalona funkcja poszczególnych dróg wojewódzkich, warunki techniczne, ocena stanu

¹ Nawiązując do art. 6 ust. 1 oraz do art. 6a ust. 1 i art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

² Rozporządzenie z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

³ Zasada pomocniczości – zakłada, że planowanie i realizacja danej interwencji publicznej prowadzone mogą być przez różne podmioty publiczne na poziomie gwarantującym jej najwyższą efektywność.

technicznego dróg, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz średni dobowy ruch roczny (SDRR) Generalnego Pomiaru Ruchu⁴ z roku 2015.

Podstawą prawną dla opracowania *Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016-2026* jest art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych⁵, który nakłada na zarządcę drogi⁶ obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

2. Ogólna charakterystyka sieci transportowej województwa mazowieckiego

Ze względu na swoją lokalizację (centralna część Polski, położenie stolicy kraju) przez województwo mazowieckie przebiegają ważne trasy drogowe, kolejowe i wodne o znaczeniu regionalnym, krajowym i europejskim. Do najważniejszych drogowych tras krajowych na terenie województwa należy zaliczyć:

- drogę krajową nr 2 (w tym autostradę A2 oraz drogę ekspresową S2),
- drogę krajową nr 7 (w tym drogę ekspresową S7),
- drogę krajową nr 8 (w tym drogę ekspresową S8),
- drogę krajową nr 10,
- drogę krajową nr 17 (w tym drogę ekspresową S17).

Przy granicy z województwem łódzkim przez mały fragment województwa mazowieckiego przebiega autostrada A1, jednak jej znaczenie dla systemu transportowego, ze względu na krótki odcinek oraz brak bezpośredniego połączenia z układem transportowym województwa, jest marginalne.

Trasy o znaczeniu europejskim ujęte są w ramach paneuropejskich korytarzy transportowych oraz w ramach sieci TEN-T. W skład paneuropejskich korytarzy na obszarze województwa wchodzi dwie trasy:

- Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie (w tym odcinek Gdańsk – Warszawa – Katowice),
- Morze Północne - Morze Adriatyckie (w tym odcinki Kaunas – Warszawa, granica państwa z Białorusią – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hamburg).

Sieć TEN-T podzielona jest na sieć bazową – stanowiącą trzon europejskiego systemu transportowego, która powinna powstać do roku 2030 oraz kompleksową – stanowiącą uzupełnienie sieci bazowej, zapewniającą dostęp transportowy do wszystkich regionów Unii Europejskiej, która powinna powstać do roku 2050. Do sieci bazowej na terenie województwa mazowieckiego należą odcinki:

- linii kolejowej nr 9/E65 Gdynia – Warszawa oraz odcinki drogi krajowej nr 7 Gdańsk – Warszawa,
- linii kolejowej nr 1 oraz 4 Warszawa – Katowice (przez CMK) i autostrady A2 Warszawa – Łódź,
- linii kolejowej nr 2/E20 Warszawa - Terespol oraz drogi krajowej nr 2 Warszawa – Terespol,
- linii kolejowej nr 6/E75 Warszawa – Białystok oraz drogi krajowej nr 8 Warszawa – Zambrów.

⁴ Co 5 lat przeprowadza się badania ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w celu uzyskania informacji o natężeniu ruchu i jego strukturze na danych odcinkach dróg, a także w celu opracowania prognoz ruchu na lata kolejne.

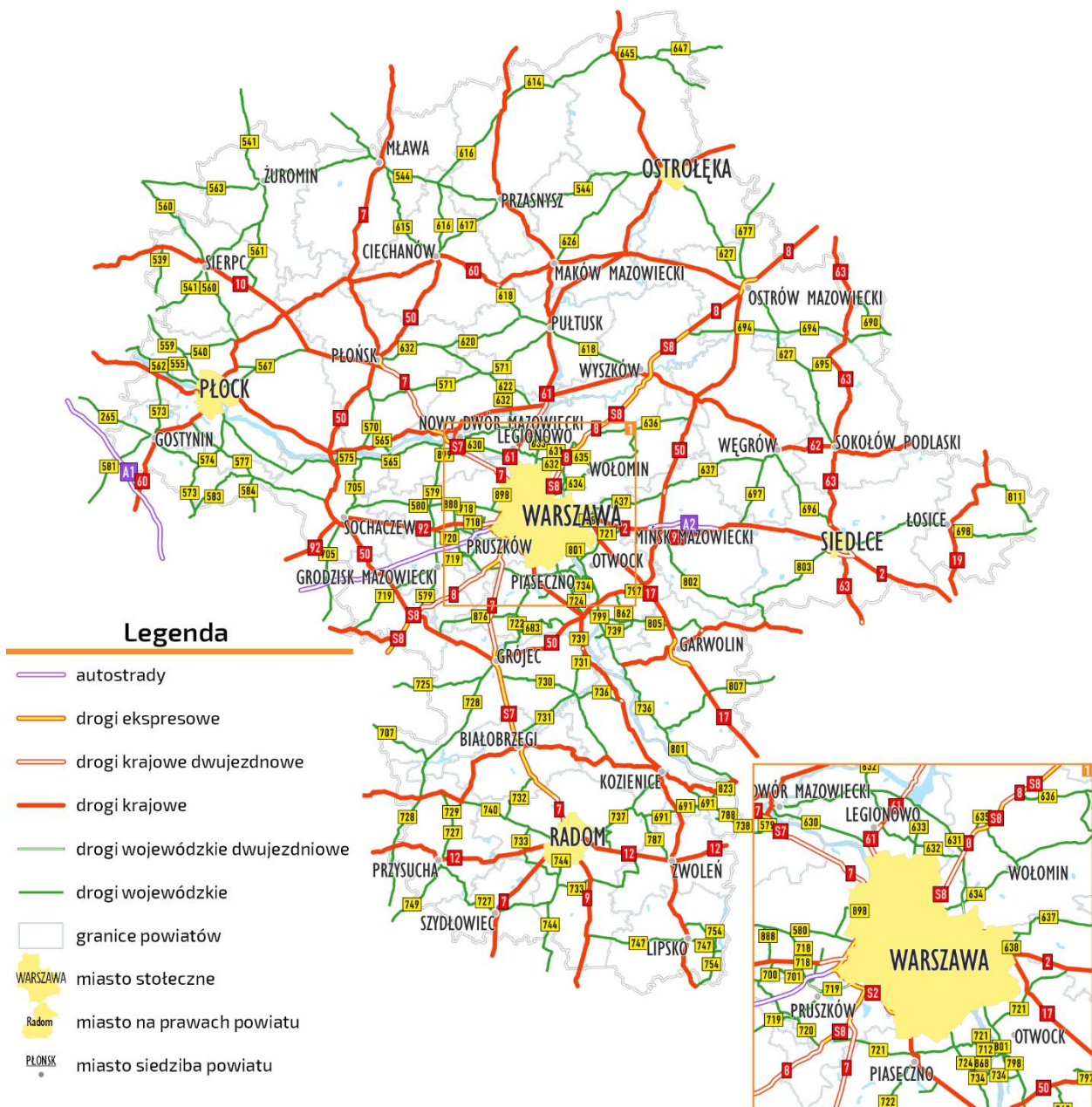
⁵ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

⁶ Zarządcą dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim, zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, jest Zarząd Województwa Mazowieckiego, w którego imieniu zarząd drogi sprawuje Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie (MZDW).

Do korytarzy sieci kompleksowej na terenie województwa mazowieckiego należą:

- Warszawa – Radom (Kielce) w ciągu drogi krajowej nr 7 i linii kolejowej nr 8,
- Warszawa – Mszczonów – (Wrocław) w ciągu drogi krajowej nr 8,
- Warszawa – (Lublin) w ciągu linii kolejowej nr 7,
- Warszawa – Poznań w ciągu linii kolejowej nr 3,
- (Skierniewice) – Piława – (Łuków) w ciągu linii kolejowej nr 12,
- (Lublin) – Radom – (Piotrków Trybunalski) w ciągu drogi krajowej nr 12,
- Płońsk – (Toruń) w ciągu drogi krajowej nr 10,
- (Białystok) – Łosice – (Lublin) w ciągu drogi krajowej nr 19.

Obecnie trwa rozbudowa oraz modernizacja wielu ciągów drogowych na terenie województwa mazowieckiego, głównie odchodzących promiennie od Warszawy. Do roku 2020 (zgodnie z założeniami i postępującą realizacją kolejnych odcinków) powinny funkcjonować nowe odcinki dróg ekspresowych S2, S7, S8, S17 oraz autostrady A2.



Rys. 2.1. Schemat poglądowy sieci transportowej województwa mazowieckiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

3. Charakterystyka sieci dróg wojewódzkich

Drogi wojewódzkie odgrywają istotną rolę w procesie rozwoju gospodarczego i społecznego regionu, spajając go terytorialnie poprzez łączenie dróg powiatowych, gminnych i innych z drogami krajowymi i autostradami. Dzięki temu wzmacniane są połączenia transportowe i funkcjonalne w całym województwie mazowieckim, a także pomiędzy ośrodkami lokalnymi, regionalnymi i subregionalnymi. Dodatkowo pełnią funkcję socjalną przyczyniając się do likwidowania transportowego wykluczenia społecznego peryferyjnie położonych obszarów województwa.

Drogi wojewódzkie⁷, zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych*⁸, to drogi łączące miasta, mające istotne znaczenie dla województwa oraz drogi o znaczeniu obronnym nie zaliczone do dróg krajowych.

Zaliczanie dróg do kategorii dróg wojewódzkich odbywa się na podstawie uchwał Sejmiku Województwa Mazowieckiego.

Istotną funkcję w sieci transportowej pełnią:

- wylotowe drogi wojewódzkie z Warszawy, w szczególności: DW580 do Sochaczewa, DW631 do Nowego Dworu Mazowieckiego, DW637 do Węgrowa, DW719 do Żyrardowa, DW724 do Góry Kalwarii, DW801 do Puław,

oraz:

- DW544 Mława – Przasnysz – Ostrołęka,
- DW617 Ciechanów – Przasnysz,
- DW627 Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Sokołów Podlaski,
- DW677 Ostrów Mazowiecka – Łomża,
- DW721 Nadarzyn – Duchnów,
- DW728 Grójec – Nowe Miasto nad Pilicą – Końskie – Jędrzejów,
- DW740 i DW737 (Tomaszów Mazowiecki) – Potworów – Radom – Kozienice.

Najważniejsze drogi wojewódzkie dla systemu transportowego województwa mazowieckiego według *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* to nowe odcinki: DW635, DW721 oraz drogi – DW579, DW580, DW630, DW631, DW632, DW634, DW637, DW691, DW718, DW719, DW720, DW724, DW801.

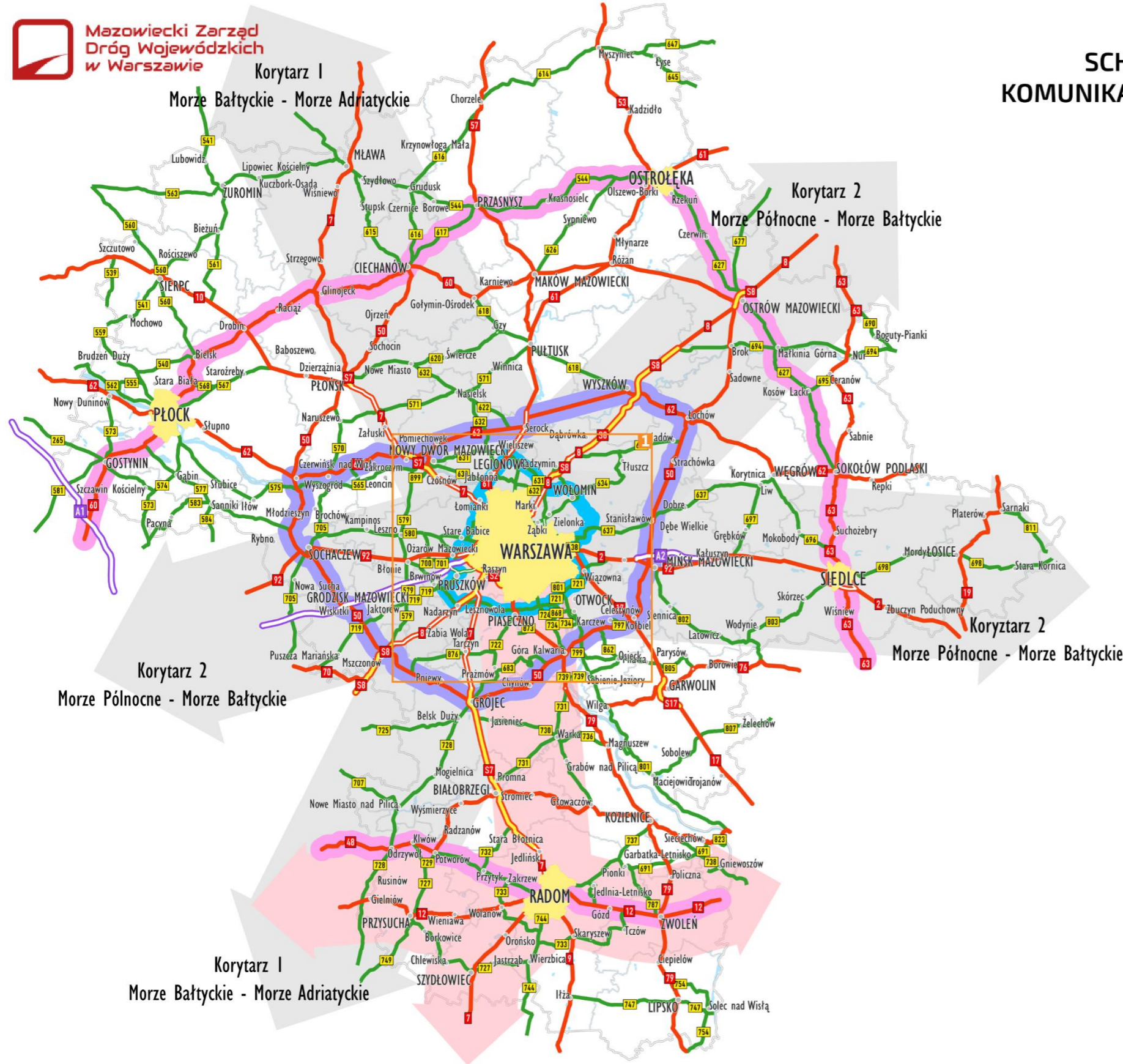
Ważne połączenia w układzie wewnątrzregionalnym i ponadregionalnym tworzą:

- DW544, DW580, DW617, DW627, DW631, DW637, DW719, DW721, DW728, DW737, DW740, DW801,
- DW618 i DW615 (Wyszków – Pułtusk – Ciechanów – Mława),
- DW563, DW544 i DW541 (Regionalny Szlak Północny Łomża – Ostrołęka – Przasnysz – Mława),
- DW727 i DW747 (Regionalny Szlak Południowy Opole Lubelskie - Solec n. Wisłą - Lipsko - Iłża - Przysucha).

Drogi wojewódzkie mają tworzyć, wraz z drogami krajowymi, system połączeń obwodnicowych, odciążających promienisty obecnie układ drogowy województwa mazowieckiego, poprzez stworzenie m.in. Wielkiej Pętli Mazowsza i Małej Obwodnicy Warszawy (obecne i planowane odcinki DW631, DW635 i DW721 oraz tzw. Paszkowianki – wykorzystującej obecne i planowane przebiegi DW898, DW720 i DW721).

⁷ Plan traktuje o drogach wojewódzkich poza granicami miast na prawach powiatu, na których zarząd drogi sprawuje MZDW.

⁸ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).



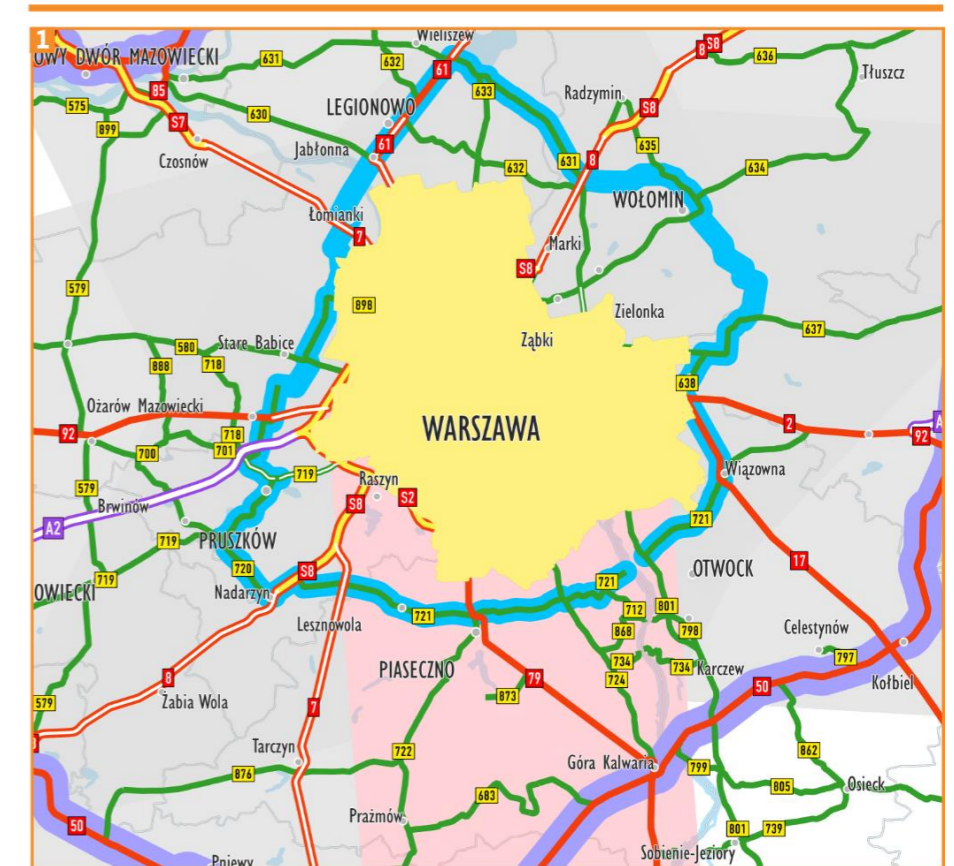
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGLĄDOWY GŁÓWNYCH POŁĄCZEŃ KOMUNIKACYJNYCH I KORYTARZY TRANSPORTOWYCH



Legenda

- autostrady
- drogi ekspresowe
- drogi krajowe dwujezdnowe
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie dwujezdniowe
- drogi wojewódzkie
- WARSZAWA miasto stołeczne
- RADOM miasto na prawach powiatu
- PŁOCK miasto siedziba powiatu
- Piąstów miasto siedziba gminy
- Obwodnice
- Wielka Pętla Mazowska
- duża obwodnica Warszawy
- mała obwodnica Warszawy
- korytarze TEN-T
- korytarze regionalne



Rys. 3.1. Schemat poglądowy głównych połączeń komunikacyjnych i korytarzy transportowych.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW

3.1. Wykaz dróg

Drogi wojewódzkie na obszarze województwa mazowieckiego, na których zarząd drogi sprawuje Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, zwany dalej MZDW⁹, liczą ponad 2,8 tys. km długości, a ich gęstość wynosi około 8 km/100 km². W Tab. 3.1. przedstawiono wykaz dróg wojewódzkich według stanu na listopad 2016 roku¹⁰ na obszarze województwa mazowieckiego.

Tab. 3.1. Wykaz dróg wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego

Droga	Przebieg drogi	Droga	Przebieg drogi
265	granica województwa - Gostynin	539	Blinno - granica województwa - granica województwa - Ligowo - granica województwa
540	Bielsk - Proboszczewice - Sikórz	541	granica województwa - Żuromin - Biezuń - Sierpc - granica województwa
544	granica województwa - Mława - Przasnysz - Krasnosielc - Ostrołęka	555	/DW559/ Srebrna - Siecień - Murzynowo - rzeka Wisła - Stary Duninów - /DK62/
559	granica województwa - Brudzeń Duży - Sikórz - Płock	560	granica województwa - Sierpc - Bielsk
561	Biezuń - Szumanie	562	granica województwa - Biskupice - Płock
563	granica województwa - Żuromin - Mława	564	rzeka Wisła - Popłacin /DK62/
565	Secymin Nowy - rzeka Wisła - Chociszewo	567	Płock - Rogozino - Ciótkowo - Góra
568	Goślice - Ciótkowo	570	Wróblewo - Naruszewo - Czerwińsk n. Wisłą
571	Naruszewo - Nasielsk - Winnica - Pułtusk	573	Nowy Duninów - Gostynin - granica województwa
574	Dobrzyków - Gąbin - Szczawin Borowy - Kolonia	575	Płock - Dobrzyków - Słubice - Iłów - Kamion - Śladów - Secemin Polski - Nowy Kazuń
577	Łąck - Gąbin - Sanniki - Ruszki	579	Kazuń Polski /DK7/ - Leszno - Błonie - Grodzisk Mazowiecki - Radziejowice
580	Warszawa - Leszno - Kampinos - Żelazowa Wola - Sochaczew	581	Gostynin - granica województwa
583	granica województwa - Sanniki	584	Sanniki - granica województwa
587	Stacja kolejowa Błonie - DW579	614	Chorzele - Krukowo - Myszyniec
615	Mława - Ciechanów	616	Rembielin - Ciechanów
617	Przasnysz - Ciechanów	618	Gołymin Ośrodek - Pułtusk - Wyszaków
620	Nowe Miasto - Strzegocin - Przewodowo - Parcele	621 ¹¹	Warszawa - Sękocin Nowy
622	Chrcynno - Szadki	624	Stacja kolejowa Beniaminów - Dąbkowizna - Wólka Radzyńska /DW631/
625	Stacja kolejowa Zielonka - DW634	626	Maków Mazowiecki - Nowa Wieś
627	Ostrołęka - Ostrów Mazowiecka - Małkinia - Kosów Lacki - Sokołów Podlaski	628	Stacja kolejowa Wołomin - DW634
629	Marki - Warszawa	630	Nowy Dwór Mazowiecki /DK85/ - Jabłonna

⁹ MZDW wykonuje zadania Zarządu Województwa Mazowieckiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy drogi, określonych ustawą o drogach publicznych.

¹⁰ Zgodnie z Zarządzeniem nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 lipca 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim oraz danymi Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.

¹¹ Zgodnie z uchwałą nr 64/17 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 25 kwietnia 2017 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego z dnia 5 maja 2017 r., poz. 4387), DW621 z dniem 20 maja 2017 r. stała się drogą powiatową w zarządzie Zarządu Powiatu Pruszkowskiego.

Droga	Przebieg drogi	Droga	Przebieg drogi
631	Nowy Dwór Mazowiecki - Zegrze - Nieporęt - Marki - Warszawa	632	Płońsk /DK10/ - Nowe Miasto - Nasielsk - Dębe - Legionowo - Rembelszczyzna - Marki
633	Warszawa - Rembelszczyzna - Nieporęt	634	Warszawa - Zielonka - Wołomin - Miąse - Tłuszcz - Wólka Kozłowska
635	Radzymin - Wołomin	636	Wola Raszewska - Wólka Kozłowska - Jadów - Zawiszyń
637	Warszawa - Stanisławów - Węgrów	638	Sulejówek - Warszawa
639	Łomna Las/DK7/ - rzeka Wisła - Skierdy/DW630/	645	Myszyniec - Dęby - granica województwa
647	Dęby - granica województwa	665 ¹²	Janki - S8
677	granica województwa - Ostrów Mazowiecka	680	Góra Kalwaria /DK50/ - rzeka Wisła - Ostrówek /DK50/
683	Prażmów /DW722/ - Wola Prażmowska - Wola Wągorodzka - Kamionka - Uwielińny Duchowne - Gabrielin - Julianów - Czachówek - Stacja Kolejowa Czachówek Wschodni - Sobików-Dębówka /DK50/	690	granica województwa - granica województwa
691	Pionki - Laski - Garbatka - Podlas - Bąkowiec - Opactwo	694	Przyjmy - Brok - granica województwa
695	Kosów Lacki - Ceranów	696	Węgrów - Chodów
697	Liw - Sinołęka	698	Siedlce - Łosice - granica województwa
699	Niemianowice - Gzowice - Piotrowice - Jedlnia Letnisko - Siczki	700	DK92 - stacja kolejowa Płochcin - Józefów - Rokitno
701	Józefów - Domaniew - Żbików - Duchnice - Ożarów - (Strzykuły)	705	Śladów - Sochaczew - granica województwa
707	granica województwa - Nowe Miasto nad Pilicą	712	/DW721/Habdzin - Gassy - rzeka Wisła - Karczew /DW801/
718	Borzęcín - Oltarzew - Pruszków	719	Warszawa - Pruszków - Żyrardów - Kamion
720	Błonie - Brwinów - Otrębusy - Nadarzyn	721	Nadarzyn - Piaseczno - Wiązowna - Duchnow
722	Piaseczno - Lesznowola - Grójec	724	Warszawa - Konstancin Jeziorna - Góra Kalwaria
725	granica województwa - Belsk Duży	727	Klwów - Przysucha - Szydłowice - Wierzbica
728	Grójec - Nowe Miasto nad Pilicą - granica województwa - granica województwa - granica województwa	729	Przystałowice Duże - Potworów /DK48/
730	Skurów - Jasieniec - Warka - Głowaczów	731	Potycz - Warka - Białobrzegi
732	Stary Gózd - Stara Błotnica - Kaszów - Przytyk	733	Zakrzew - Wolanów - Kowala - Skaryszew - Karszówka
734	/DK79/ Baniocha - Kawęczyn - Dębówka - rzeka Wisła - Nadbrzeż - Otwock Wielki - Wygoda /DW801/	735	stacja kolejowa Ożarów - DK92
736	Warka - Rozniszew - Magnuszew - rzeka Wisła - Podlęż /DW801/	737	Radom - Pionki - Kozienice
738	Nowe Słowiki - Gniewoszków - granica województwa	739	DK79 - Brzumin - rzeka Wisła - Piwonin - Sobienie Jeziory - Osieck/DW805/

¹² *Ibidem* - DW655 z dniem 20 maja 2017 r. stała się drogą powiatową w zarządzie Zarządu Powiatu Pruszkowskiego.

Droga	Przebieg drogi	Droga	Przebieg drogi
740	Radom - Przytyk - Potworów /DK48/	744	Radom - Wierzbica - granica województwa
747	Iłża - Lipsko - Solec nad Wisłą - granica województwa/rzeka Wisła/	749	granica województwa - Przysucha
754	granica województwa - Solec nad Wisłą - Kłudzie - Boiska - Wola Solecka I - Wola Solecka II - Gotębiów /DK79/	760	stacja kolejowa Pruszków - DW718
769	stacja kolejowa Góra Kalwaria - DK79	778	stacja kolejowa Tarczyn - DK7
779	stacja kolejowa Mszczonów - DK50	782	stacja kolejowa Bąkowiec - Bąkowiec
787	DW737 - stacja kolejowa Pionki - Suskowola - Sucha - Zwoleń	788	stacja kolejowa Sarnów - DW738
797	DK50 - Celestynów	798	Otwock Mały - Karczew
799	Dziecinów - Kosumce - Ostrówek /DK50/	800	stacja kolejowa Parysów - DW805
801	Warszawa - Karczew - Wilga - Maciejowice - granica województwa	802	Mińsk Mazowiecki - Seroczyn
803	Siedlce - granica województwa	804	stacja kolejowa Pilawa - DW805
805	Warszawice - Osieck - Pilawa - Parysów - Wilchta	807	Maciejowice - Sobolew - Żelechów - granica województwa
810	stacja kolejowa Garwolin - DK76	811	Sarnaki - granica województwa
817	Kłudzie - rzeka Wisła /granica województwa/	823	DK48 - Wola Wojcieszowska - granica województwa /rzeka Wisła/
859	stacja kolejowa Zajezerze - DK48	862	Tabor /DK50/ - Podbiel - Osieck
868	Słomczyn - Cieciszew - Imielin - Gassy	873	Pilawa - Zalesie Górne
876	Chudolipie /DK50/ - Piotrkowice - Many - Tarczyn - Łoś /DW722/	879	stacja kolejowa Osieck - DW805
888	Święcice - Myszczyń - Zaborów	898	Stare Babice - Mościska - Warszawa /DW637/
899	Cybulice Małe - DW575	900	Raj /DW754/ - granica województwa /rzeka Wisła/

Źródło: MZDW.

3.2. Klasy techniczne

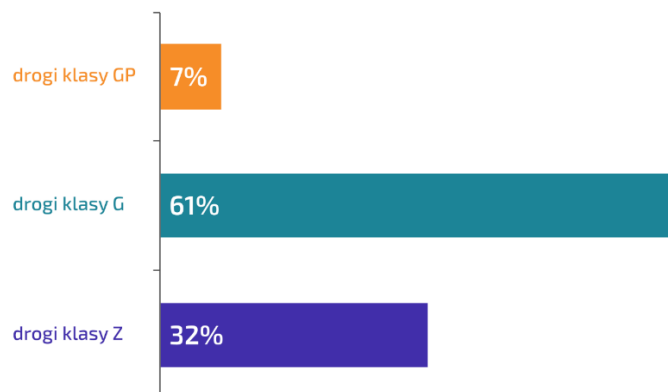
Drogi publiczne podzielone są na klasy techniczne (wynikające z wymogów technicznych i użytkowych), przypisane do odpowiednich kategorii dróg w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, odpowiednich dla funkcji drogi w sieci drogowej. Przy przebudowie dróg klas technicznych GP lub G, dopuszcza się przyjęcie klasy technicznej o jeden poziom niższej¹³, tj. odpowiednio z GP na G lub z G na Z.

Drogi wojewódzkie do marca 2015 roku, mogły posiadać klasę techniczną G (główna) oraz Z (zbiorcza) lub wyjątkowo GP (główna ruchu przyspieszonego). Klasa techniczna drogi warunkowana była m.in. szerokością pasa ruchu¹⁴, wynoszącą dla:

- klasy GP: 3,50 m poza i na terenie zabudowy (z dopuszczeniem szerokości 3,25-3,50 m na terenie zabudowy w ramach przebudowy/remontu drogi),
- klasy G: 3,00-3,50 m poza terenem zabudowy i 3,50 m na terenie zabudowy (z dopuszczeniem szerokości na terenie zabudowy 3,25-3,50 m w ramach przebudowy/remontu drogi oraz 3,00-3,25 m przy wprowadzeniu uspakajania ruchu),
- klasy Z: 2,75-3,00 m poza terenem zabudowy i 3,50 m na terenie zabudowy (z dopuszczeniem szerokości na terenie zabudowy – 3,25-3,50 m przy przebudowie/remoncie drogi oraz 2,75-3,25 m przy uspakajaniu ruchu, a także w ramach budowy, przebudowy lub remontu 3,00-3,50 m przy jezdni jednopasmowej).

Obecnie, od marca 2015 roku¹⁵, drogi wojewódzkie powinny cechować się klasami technicznymi GP (główna ruchu przyspieszonego) oraz G (główna). Jednak, mając na uwadze parametry techniczne i użytkowe istniejącej sieci dróg wojewódzkich, na których zarząd drogi sprawuje MZDW, znajdują się również drogi odpowiadające klasie technicznej Z (zbiorcza). Drogi tej klasy technicznej nie stały się samoistnie, po zmianie rozporządzenia, drogami wyższych klas technicznych. Dlatego też posiadają one nadal klasę techniczną Z, którą można podwyższyć na klasę techniczną G lub GP, tylko w przypadku możliwości rozbudowy drogi.

W województwie mazowieckim według stanu na listopad 2016 roku sieć dróg wojewódzkich klasy GP wynosi ponad 0,2 tys. km, klasy G – ponad 1,7 tys. km, a klasy Z – około 0,9 tys. km. Udział procentowy poszczególnych klas technicznych dróg wojewódzkich przedstawiono na poniższym wykresie.



Rys. 3.2. Udział poszczególnych klas technicznych w sieci dróg wojewódzkich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

¹³ §4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ((Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

¹⁴ *Ibidem* §14 ust. 6 i §15 ust. 1.

¹⁵ Zgodnie z § 4 ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGLĄDOWY KLAS TECHNICZNYCH DRÓG WOJEWÓDZKICH



Legenda

klasy techniczne dróg wojewódzkich

- klasa GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- klasa G (droga główna)
- klasa Z (droga zbiorcza)

pozostałe drogi

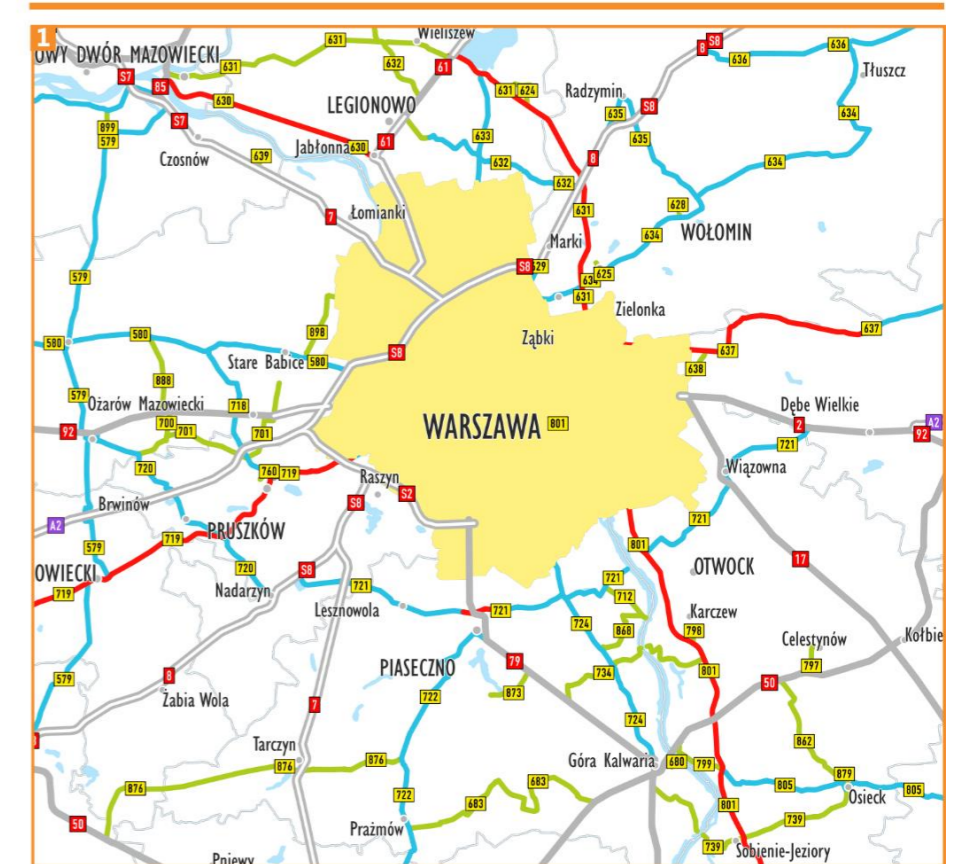
- drogi dwujezdniowe
- drogi jednojezdniowe

WARSZAWA miasto stołeczne

RADOM miasto na prawach powiatu

PŁOCK miasto siedziba powiatu

Piasek miasto siedziba gminy



Rys. 3.3. Schemat poglądowy klas technicznych dróg wojewódzkich.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

3.3. Stan techniczny dróg wojewódzkich – przegląd pięcioletni z roku 2015

Metoda oceny technicznego stanu nawierzchni przyjęta przez MZDW przewiduje podział dróg na cztery kategorie:

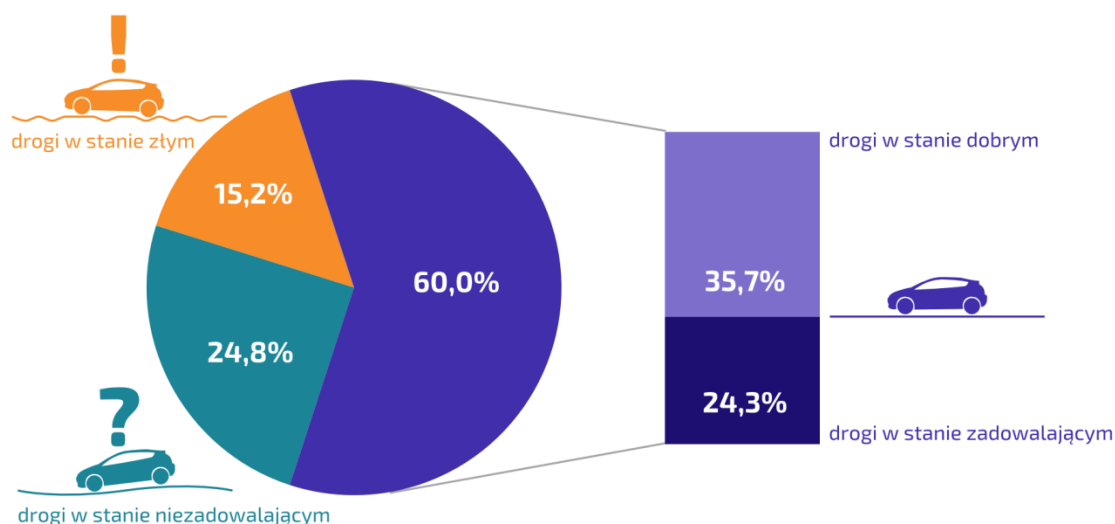
- klasa A – stan dobry,
- klasa B – stan zadowalający,
- klasa C – stan niezadowalający,
- klasa D – stan zły.

Drogi klasy A i B są zdefiniowane jako spełniające poziom pożądany. Są to drogi nowe i eksploatowane, na których występują wyłącznie sporadycznie uszkodzenia. Nawierzchnia takich dróg nie wymaga planowania remontów przez okres co najmniej 4 lat.

Poziom ostrzegawczy obejmujący klasę C określa stan nawierzchni, w którym uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego i zaplanowanie remontu.

Stan techniczny nawierzchni drogi klasy D określany jest jako poziom krytyczny. Nawierzchnia drogi charakteryzuje się licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagane są szczegółowe badania techniczne i natychmiastowy remont.

Techniczny stan nawierzchni dróg wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego można ocenić jako zadowalający. Dokładne dane dotyczące poszczególnych dróg wojewódzkich i ich odcinków wskazane są w przeglądzie pięcioletnim z roku 2015. Poniższy wykres przedstawia udział dróg każdej klasy w łącznej długości sieci. Na rys. 3.5. przedstawiono poglądowy schemat stanu technicznego dróg wojewódzkich – dokładne dane podane są w dokumencie przeglądu pięcioletniego z roku 2015.

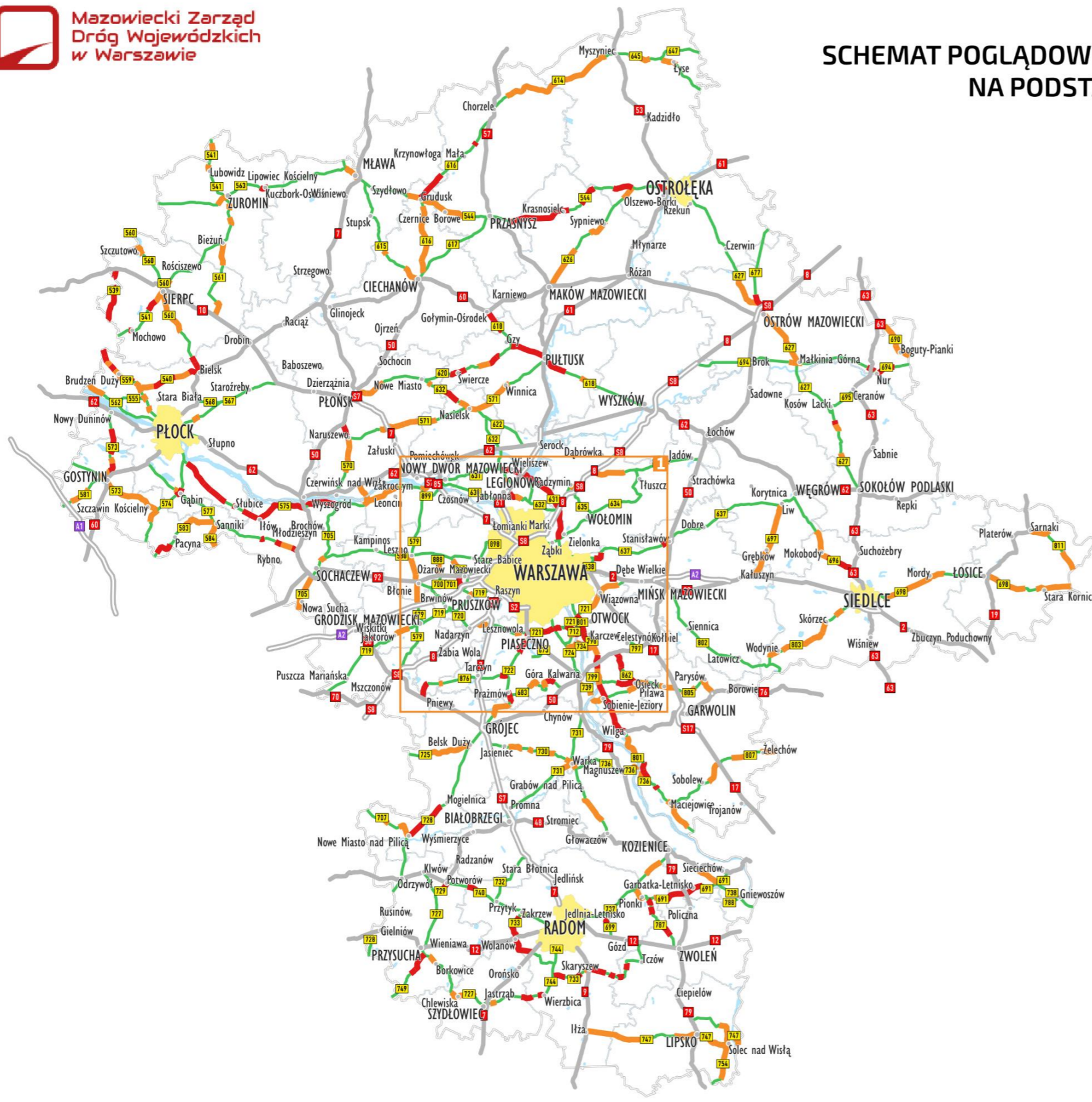


Rys. 3.4. Klasy stanu technicznego nawierzchni i ich udział w ogólnej długości dróg wojewódzkich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGŁĄDOWY STANU TECHNICZNEGO DRÓG WOJEWODZKICH NA PODSTAWIE PRZEGLĄDU PIĘCIOLETNIEGO Z ROKU 2015



Legenda

Stan techniczny dróg wojewódzkich

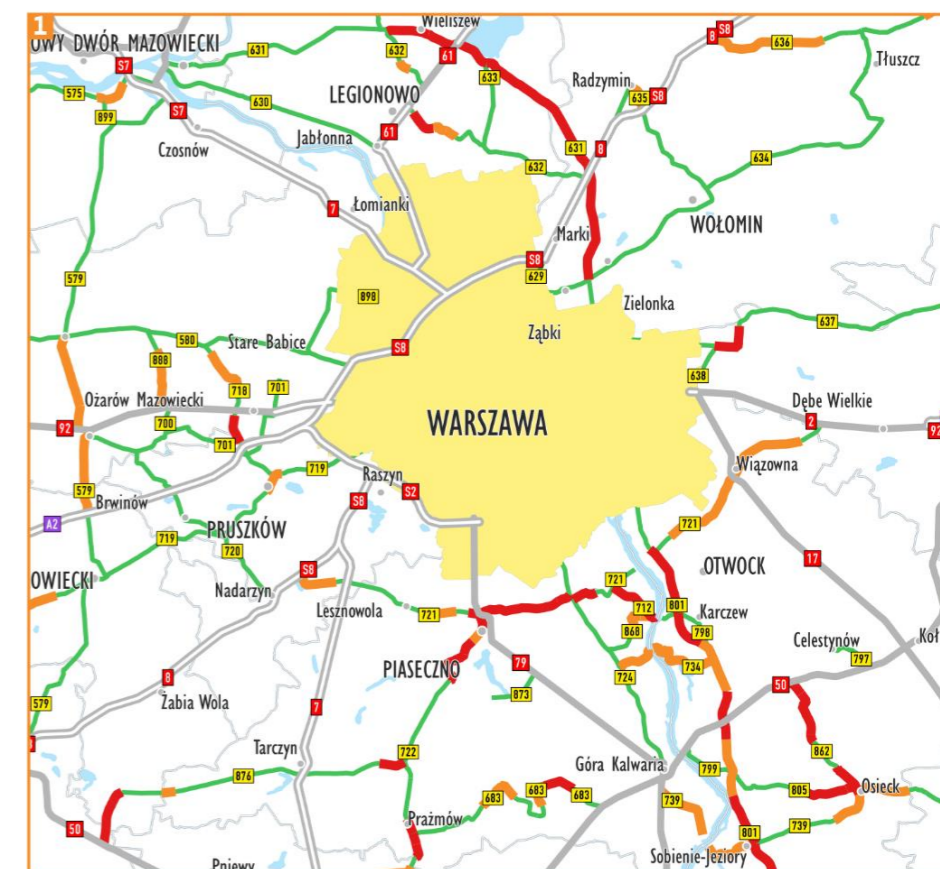
- drogi w stanie dobrym i zadowalającym (klasa A i B)
- drogi w stanie niezadowalającym (klasa C)
- drogi w stanie krytycznym (klasa D)

Pozostałe drogi

- drogi dwujezdniowe
- drogi jednojezdniowe

WARSZAWA miasto stołeczne

- RADOM miasto na prawach powiatu
- PŁOCK miasto siedziba powiatu
- Piastów miasto siedziba gminy



Rys. 3.5. Schemat poglądowy stanu technicznego dróg wojewódzkich na podstawie przeglądu pięcioletniego z roku 2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

3.4. Nienormatywne odcinki dróg wojewódzkich

3.4.1. Szerokość dróg

Szerokość jezdni jest ważnym czynnikiem oddziałującym na bezpieczeństwo ruchu drogowego i prędkość ruchu pojazdów. Szerokość pasa ruchu, w zależności od klasy drogi poza terenem zabudowanym, powinna stanowić¹⁶:

- 3,5 m dla dróg klasy GP,
- 3,0 – 3,5 m dla dróg klasy G,
- 2,75 – 3,00 m dla dróg klasy Z.

Odcinkami nienormatywnymi są odcinki drogi klasy GP z szerokością jezdni mniejszą od 7,0 m, odcinki drogi klasy G z szerokością jezdni mniejszą od 6,0 m oraz odcinki drogi klasy Z o szerokość jezdni których jest mniejsza od 5,5 m.

Tab. 3.2. Udział dróg o parametrach nienormatywnych w ogólnej długości dróg wojewódzkich (stan na listopad 2016 r.)

Szerokość jezdni	Klasa	Łączna długość, [km]	Udział, %
od 6,0 do 6,99 m	GP	86,85	3,0%
od 5,5 do 5,99 m	GP, G, Z	134,84	4,7%
poniżej 5,5 m		342,08	12,0%
Suma		563,76	19,7%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

3.4.2. Nośność dróg i mostów

Drogi wojewódzkie na terenie województwa mazowieckiego dostosowane są do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t¹⁷ (nośność drogi wynosząca 80 kN/oś). Wybrane odcinki posiadają obecnie¹⁸ podwyższoną nośność¹⁹ – 100 kN/oś oraz 115 kN/oś. Nowe odcinki dróg wojewódzkich realizowane są jako drogi o nośności 115kN/oś²⁰, natomiast istniejące odcinki dróg są przebudowywane lub rozbudowywane do standardu 100 kN/oś lub 115kN/oś. MZDW dąży do tworzenia całych ciągów drogowych oraz połączeń pomiędzy drogami krajowymi, tak by ruch ciężarowy mógł swobodnie przemieszczać się po sieci drogowej województwa mazowieckiego.

W przypadku obiektów inżynierskich – mostów, nowe obiekty posiadają nośność 50 t, a przy remontach i przebudowach obiektów istniejących dąży się do uzyskania nośności 40-50 t. Obiekty mostowe o niższej nośności uznaje się za obiekty nienormatywne, co przyczynia się do ograniczeń ruchu pojazdów ciężarowych.

Ze względu na zły stan techniczny dróg oraz obiektów inżynierskich wprowadza się punktowe lub odcinkowe ograniczenia ruchu dla pojazdów ciężarowych. Jest to szczególnie odczuwalne przy ograniczeniach poniżej 30 t – wówczas ruch pojazdów ciężarowych odbywać się musi poprzez trasy objazdowe, co powoduje nakładanie drogi, wydłużanie czasu przejazdu, a co za tym idzie spadek efektywności transportowej i wzrost kosztów transportu.

¹⁶ §4 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

¹⁷ Art. 41 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

¹⁸ Stan na listopad 2016 roku.

¹⁹ Dane MZDW oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2015 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Dz. U. z dnia 12 czerwca 2015 r. poz. 802).

²⁰ Dane MZDW.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE SCHEMAT POGŁĄDOWY NIENORMATYWNYCH ODCINKÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH



Legenda

Maksymalny dopuszczalny nacisk na oś na drogach wojewódzkich

- 80 kN
- 100 kN
- 110 kN
- 115 kN

Nienormatywna szerokość jezdni dróg wojewódzkich

- = 5,0-5,99 m
- = poniżej 5,0 m
- drogi dwujezdniowe
- drogi jednojezdniowe

WARSZAWA miasto stołeczne

- RADOM** miasto na prawach powiatu
- PLONSK** miasto siedziba powiatu
- Piastów miasto siedziba gminy
- 20t obiekty mostowe o nienormatywnej nośności
- 20t ciągi drogowe o nienormatywnej nośności
- 3.5m obiekty inżynierskie o nienormatywnej skrajni pionowej



Rys. 3.6. Schemat poglądowy nienormatywnych odcinków dróg wojewódzkich (stan na listopad 2016 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

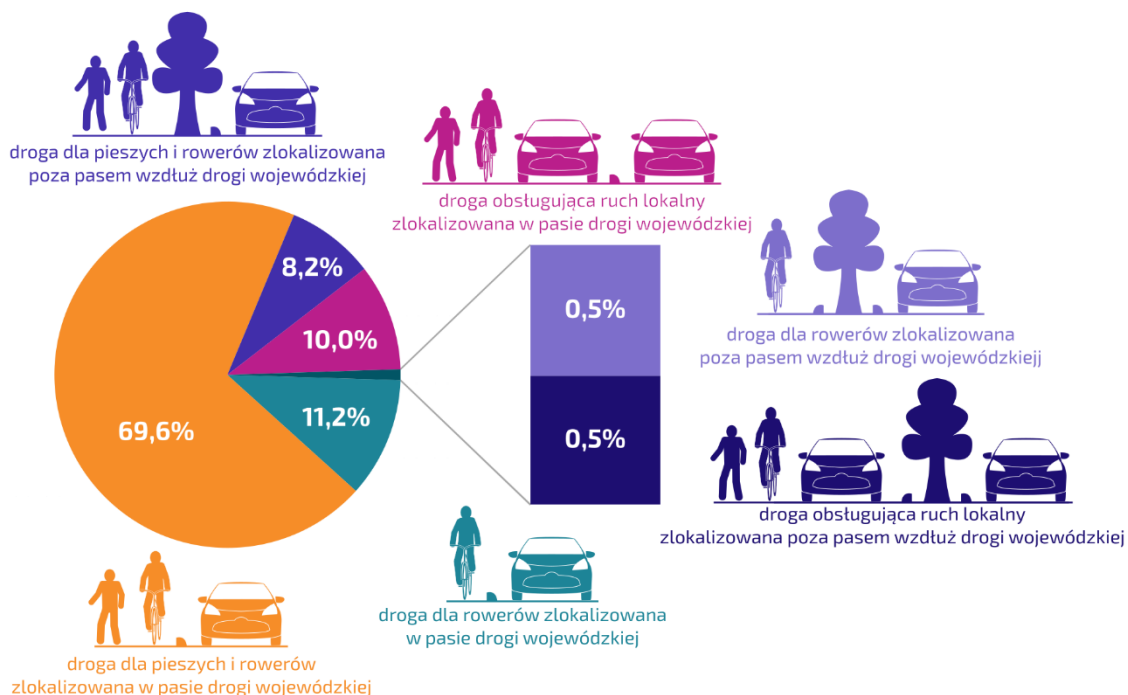
3.5. Ciągi rowerowe, pieszo-rowerowe i drogi obsługujące

Łączna długość ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych, dróg obsługujących²¹ przeznaczonych dla ruchu lokalnego, pod zarządem MZDW, według stanu na listopad 2016 roku, wynosi 132,8 km. Udział dróg wojewódzkich wzdłuż których położone są te ciągi nie przekracza 5 % ogólnej długości sieci drogowej.

Tab. 3.3. Łączna długość ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych, dróg obsługujących z podziałem na rejony drogowe.

Nazwa rejonu drogowego	Łączna długość, km	Udział, %
Grodzisk Mazowiecki (RD-3)	32,4	24%
Gostynin - Płock (RD-1)	21,5	16%
Otwock - Piaseczno (RD-8)	18,2	14%
Węgrów - Siedlce (RD-6)	17,2	13%
Ciechanów (RD-2)	15,5	12%
Wołomin - Nowy Dwór Maz. (RD-5)	14,8	11%
Radom (RD-7)	11,5	9%
Ostrołęka (RD-4)	1,8	1%
Suma końcowa	132,8	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.



Rys. 3.7. Udział poszczególnych typów ciągów przeznaczonych dla ruchu rowerowego, pieszego i lokalnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

²¹ Droga obsługująca – droga w pasie drogowym głównej drogi, przeznaczona do bezpośredniej obsługi przyległego terenu (np. dojazdowa lub serwisowa).

4. Generalny Pomiar Ruchu

Generalne Pomiary Ruchu (GPR) są to badania natężenia ruchu, stanowiące źródło informacji niezbędnych administracji drogowej do realizacji zadań związanych z zarządzaniem, utrzymaniem i planowaniem rozwoju sieci drogowej oraz do analiz ekonomicznych i środowiskowych. Badania te wykonywane są co pięć lat, a ich wyniki są szeroko wykorzystywane także przy podejmowaniu decyzji związanych z klasyfikacją dróg, ustalaniem ciągów dróg oraz ich priorytetów w sieci drogowej, zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym, a także m.in. przez policję, samorządy, GITD, GUS, uczelnie, jednostki naukowe itp. Dzięki pomiarom uzyskiwane są podstawowe parametry i charakterystyki ruchu dla badanych odcinków, w tym Średniego Dobowego Ruchu Roczego (SDRR), pomiary stanowią także podstawę do obliczenia stosownej kategorii ruchu (KR) – obciążenia ruchem drogowym, uwzględniając udział pojazdów ciężkich, tj. samochodów ciężarowych i autobusów.

Najbardziej aktualnymi badaniami są wyniki GPR 2015, uwzględniające nowe odcinki dróg krajowych i autostrad. Z uzyskanych wyników GPR 2015²² oraz GPR 2010²³ wynika, że średnie dobowe natężenie ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich w Polsce wzrosło o 3,6%. Jednocześnie w województwie mazowieckim nieznacznie zmalało (o 1,4%). Poniższa tabela przedstawia zestawienie wyników pomiarów dla dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim dla GPR 2015, w odniesieniu do GPR 2010.

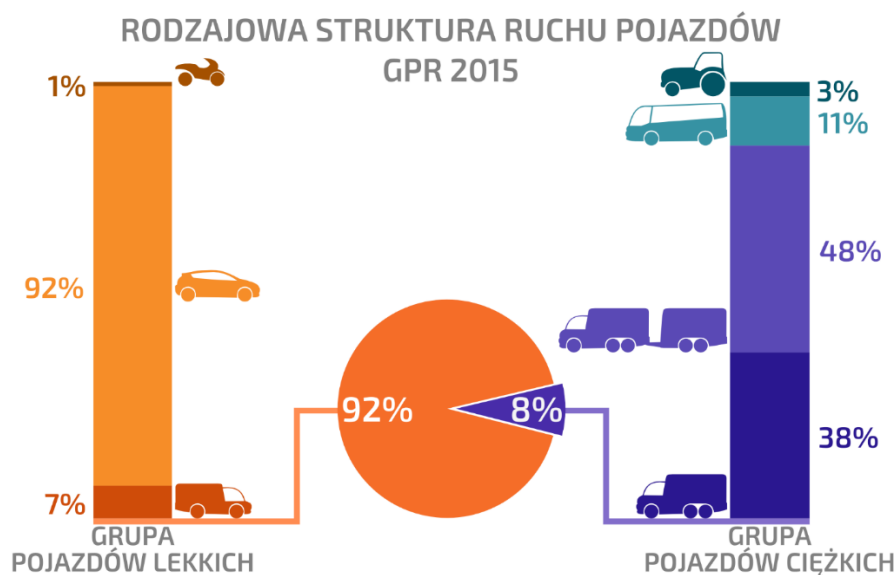
Tab. 4.1. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich w województwie mazowieckim w GPR 2015 i GPR 2010

Długość odcinków pomiarowych [km]	Pojazdy samochodowe ogółem [szt.]	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych [poj./dobę]						
		Motocykle [szt.]	Samochody osobowe Mikrobusy [szt.]	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) [szt.]	Sam. ciężarowe		Autobusy [szt.]	Ciągniki rolnicze [szt.]
					bez przyczep [szt.]	z przyczepami [szt.]		
	SDRR	SDRR	SDRR	SDRR	SDRR	SDRR	SDRR	SDRR
Generalny Pomiar Ruchu 2010								
2 826,2	5 690	54	4 744	456	178	192	51	15
Generalny Pomiar Ruchu 2015								
2 832,6	5 610	49	4 794	385	145	181	43	12
Wskaźnik wzrostu natężenia ruchu 2015/2010								
0,23%	-1,41%	-9,26%	1,05%	-15,57%	-18,54%	-5,73%	-15,69%	-20,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.

²² Transprojekt-Warszawa sp. z o. o., Podsumowanie wyników GPR2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich, Warszawa, 2016.

²³ Transprojekt-Warszawa sp. z o. o., Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku, Warszawa, 2011.



Rys. 4.1. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów – GPR 2015
Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.

Udział w ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów w roku 2015 wyniósł 6,6%. Rozpatrując udział wyłącznie w grupie pojazdów ciężkich, otrzymuje się następujące proporcje:

- samochody ciężarowe bez przyczep – 39,3 %,
- samochody ciężarowe z przyczepami oraz ciągniki siodłowe z naczepami – 49,1 %,
- autobusy – 11,7 %.

W odniesieniu do roku 2010 widoczny jest spadek natężenia ruchu pojazdów ciężarowych (zarówno lekkich dostawczych, jak i ciężkich bez i z przyczepami). Zmiana wynika m. in. z powodu otwarcia nowych odcinków dróg krajowych (np. A2, nadal bezpłatna w 2016 roku), które przejęły część ciężkiego ruchu samochodowego. Dla samochodów ciężarowych bez przyczep wskaźnik wyniósł 0,81, dla samochodów ciężarowych z przyczepami oraz ciągników siodłowych z naczepami 0,94, dla autobusów 0,84.

Do obliczeń N_{100} przyjęto następujące wartości współczynników – $r_c = 0,347$, $r_{c+p} = 3,946$, $r_A = 0,53$, $f_1 = 0,5$, $f_2 = 1,0$ i $f_3 = 1,0$, gdzie:

- N_{100} - sumaryczna liczba równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy),
- r_c - współczynnik przeliczeniowy liczby samochodów ciężarowych bez przyczep na liczbę osi standardowych 100 kN,
- r_{c+p} - współczynnik przeliczeniowy liczby samochodów ciężarowych z przyczepami na liczbę osi standardowych 100 kN,
- r_A - współczynnik przeliczeniowy liczby autobusów na liczbę osi standardowych 100 kN,
- f_1 - współczynnik obliczeniowego pasa ruchu,
- f_2 - współczynnik szerokości pasa ruchu,
- f_3 - współczynnik pochylenia niwelety.

Przyjęto dopuszczalny nacisk rzeczywistej osi pojedynczej 100 kN.

Tab. 4.2. Klasyfikacja kategorii ruchu w zależności od ilości równoważnych osi standardowych 100 kN.

Kategoria ruchu - KR	N_{100} - sumaryczna liczba równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym 30 lat (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy)
KR1	$0,045 < N_{100} \leq 0,15$
KR2	$0,15 < N_{100} \leq 0,75$
KR3	$0,75 < N_{100} \leq 6,39$
KR4	$6,39 < N_{100} \leq 15,99$
KR5	$15,99 < N_{100} \leq 42,63$
KR6	$42,63 < N_{100} \leq 101,25$
KR7	$N_{100} > 101,25$

Źródło: Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, czerwiec 2014 r.

4.1. Generalny Pomiar Ruchu 2010 – analiza ruchu pojazdów ciężkich

Pomiary GPR 2010 przeprowadzono na 125 drogach wojewódzkich, na których wyznaczono 294 odcinki pomiarowe. Największe obciążenie ruchem kategorii KR5 stwierdzono na 21 odcinkach dziesięciu dróg, natomiast obciążenie ruchem kategorii KR4 na 76 odcinkach czterdziestu jeden dróg. Dominującą okazała się kategoria ruchu KR3, stwierdzona na 126 odcinkach, stanowiących 42,86% ogółu odcinków pomiarowych.

Tab. 4.3. Rozkład ilości odcinków dróg na poszczególne kategorie ruchu w GPR 2010.

	brak klasyfikacji	KR1	KR2	KR3	KR4	KR5
	$N_{100} \leq 0,045$	$0,045 < N_{100} \leq 0,15$	$0,15 < N_{100} \leq 0,75$	$0,75 < N_{100} \leq 6,39$	$6,39 < N_{100} \leq 15,99$	$15,99 < N_{100} \leq 42,63$
Liczba odcinków	3	4	64	126	76	21
Udział %	1,02%	1,36%	21,77%	42,86%	25,85%	7,14%

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2010.

4.2. Generalny Pomiar Ruchu 2015 – analiza ruchu pojazdów ciężkich

Pomiary GPR 2015 przeprowadzono na 124 drogach wojewódzkich²⁴, na których wyznaczono 302 odcinki pomiarowe. Największe obciążenie ruchem kategorii KR5 stwierdzono na 15 odcinkach, natomiast obciążenie ruchem kategorii KR4 na 42 odcinkach. Dominującą okazała się kategoria ruchu KR3, stwierdzona na 172 odcinkach, stanowiących 56,95% ogółu odcinków pomiarowych.

Tab. 4.4. Rozkład ilości odcinków dróg na poszczególne kategorie ruchu w GPR 2015.

	brak klasyfikacji	KR1	KR2	KR3	KR4	KR5
	$N_{100} \leq 0,045$	$0,045 < N_{100} \leq 0,15$	$0,15 < N_{100} \leq 0,75$	$0,75 < N_{100} \leq 6,39$	$6,39 < N_{100} \leq 15,99$	$15,99 < N_{100} \leq 42,63$
Liczba odcinków	5	6	62	172	42	15
Udział %	1,66%	1,99%	20,53%	56,95%	13,91%	4,97%
Zmiana do 2010	↘ 0,64%	↘ 0,63%	↘ -1,24%	↗ 14,10%	↘ -11,94%	↘ -2,18%

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.

Ze względu na zmianę sposobu obliczania klasyfikacji kategorii ruchu oraz ze względu na spadek liczby ciężkich pojazdów samochodowych, w porównaniu z rokiem 2010 zmniejszyła się liczba odcinków o kategorii ruchu KR5 i KR4, natomiast bardzo mocno wzrósł udział KR3. W poniższej tabeli przedstawiono najbardziej obciążone odcinki dróg według GPR 2015.

Tab. 4.5. Lista odcinków KR5 i KR4 na drogach wojewódzkich w województwie mazowieckim.

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
KR5						
579	27,290	29,280	1,990	Błonie/Przejście/	11 588	2 240
579	29,280	32,050	2,770	Błonie-Grodzisk Mazowiecki	10 478	2 283
579	32,050	39,260	7,210	Grodzisk Mazowiecki/Przejście 1/	15 943	2 221
579	39,260	40,933	1,673	Grodzisk Mazowiecki/Przejście 2/	20 870	1 573
618	19,717	45,332	25,615	Pułtusk-Pniewo-Wyszaków	6 380	1 500
627	38,768	39,828	1,060	Ostrów Mazowiecka/Przejście 1/	10 422	2 163
629	0,000	1,055	1,055	Marki-Warszawa	34 355	2 014
631	35,472	43,596	8,124	Marki/Struga/-Ząbki	13 694	1 492
631	43,596	45,289	1,693	Ząbki-Warszawa	28 151	2 797
677	24,116	43,540	19,424	granica województwa-Ostrów Mazowiecka	8 808	2 390
718	5,740	9,135	3,395	Ołtarzew-Pruszków	9 116	1 696

²⁴ W GPR2015 nie ujęto odcinków DW621 i DW665, będących wówczas odcinkami DK7 i DK8.

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
719	13,750	15,891	2,141	Warszawa-Reguły	33 669	1 641
721	0,000	3,760	3,760	Nadarzyn-Sękocin Las	8 989	1 768
721	3,760	13,941	10,181	Sękocin Las-Piaseczno	13 616	1 637
728	0,000	5,000	5,000	Grójec-Belsk Duży	10 679	1 683
KR4						
265	34,027	42,405	8,378	granica województwa-Gostynin	3 430	822
265	42,405	43,940	1,535	Gostynin/Przejście/	5 296	1 234
544	77,893	79,409	1,516	Mława-Szydłówek	10 359	1 361
544	79,409	94,825	15,416	Szydłówek-Grudusk	5 177	772
560	40,048	52,495	12,447	granica województwa-Sierpc/DK10/	3 612	726
567	2,368	13,580	11,212	Płock-Rodozino-Ciótkowo	4 239	809
577	0,000	11,344	11,344	Łąck-Gąbin	4 011	1 141
577	11,344	23,925	12,581	Gąbin-Sanniki	4 720	918
577	23,925	45,904	21,979	Sanniki-Ruszki	2 649	720
579	0,000	4,395	4,395	Kazuń Polski-Cybulice Małe	6 785	753
579	4,395	20,495	16,100	Cybulice Małe-Leszno	6 034	669
579	20,495	27,290	6,795	Leszno-Błonie	5 450	638
579	40,933	53,556	12,623	Grodzisk Mazowiecki-Radziejowice	5 093	1 214
580	6,025	9,300	3,275	Warszawa-Babice Nowe	17 495	684
615	0,000	28,258	28,258	Mława-Ciechanów	8 846	744
617	18,060	24,029	5,969	Ciechanów/Przejście/	9 311	792
627	39,828	41,861	2,033	Ostrów Mazowiecka/Przejście 2/	10 399	1 306
630	0,000	16,648	16,648	Nowy Dwór Mazowiecki-Jabłonna	10 794	821
631	5,856	16,503	10,647	Nowy Dwór Mazowiecki-Poniatów/DW632/	4 192	593
631	22,269	24,735	2,466	Zegrze-Nieporęt	17 148	1 437
631	24,735	35,472	10,737	Nieporęt-Marki/Struga/	9 722	1 132
632	46,197	51,831	5,634	Dębe-Poniatów/DW631/	7 529	615
634	18,125	21,066	2,941	Warszawa-Ząbki/Przejście/	17 436	912
634	21,066	24,867	3,801	Ząbki-Zielonka/Przejście/	17 012	654
637	21,626	25,681	4,055	Sulejówek/Przejście/	14 781	799
637	74,671	79,026	4,355	Liw-Węgrów	7 079	650
637	79,026	81,023	1,997	Węgrów/Przejście/	7 033	937

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
718	9,135	11,908	2,773	Pruszków/Przejście/	12 774	1 059
719	15,891	17,733	1,842	Reguły-Pruszków	34 844	
719	17,733	19,581	1,848	Pruszków/Przejście 1/	28 097	970
725	22,632	39,481	16,849	granica województwa-Belsk Duży	4 252	951
728	34,755	46,800	12,045	Nowe Miasto Nad Pilicą-Odrzywół	3 240	845
728	46,800	63,513	16,713	Odrzywół-Kłonna-granica województwa-DK12	4 200	891
728	63,513	69,409	5,896	DK 12-granica województwa	2 747	943
730	22,603	23,526	0,923	Warka/Przejście 1/	11 446	686
731	0,000	12,799	12,799	Potycz-Warka	5 173	1 450
740	1,101	9,360	8,259	Radom-Zakrzew	9 123	592
740	9,360	16,730	7,370	Zakrzew-Przytyk	6 555	652
744	7,840	13,419	5,579	Maliszów-Wierzbica	5 950	730
801	16,890	30,796	13,906	Józefów-Sobiekursk	13 954	817
801	30,796	34,601	3,805	Sobiekursk-Warszawice	8 919	650
898	0,000	4,998	4,998	Nowe Babice-Mościska	9 974	593

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.

W niektórych przypadkach spadek kategorii ruchu może wynikać z faktu, że pomiary GPR 2015 przeprowadzono w trakcie robót modernizacyjnych. Dotyczy to DW707 i DW728 (spadek o 2 poziomy), DW732 (spadek o 1 poziom), których rzeczywisty poziom natężenia ruchu jest wyższy (w czasie prowadzonych robót ruch pojazdów spadł z powodu objazdów, zakazów ruchu itp.). Dodatkowo trzeba wskazać na odcinki DW627 (budowa odcinka o nowym przebiegu), DW747 (budowa mostu przez Wisłę i nowego odcinka drogi), DW754 (przebudowa i połączenie z ciągiem DW747) – natężenie ruchu na tych odcinkach w rzeczywistości będzie wyższe niż wskazują wyniki GPR 2015.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE SCHEMAT POGLĄDOWY KATEGORII RUCHU DRÓG WOJEWÓDZKICH



Legenda

- Drogi wojewódzkie według kategorii ruchu
- █ kategoria ruchu poniżej KR1
 - █ kategoria ruchu KR1
 - █ kategoria ruchu KR2
 - █ kategoria ruchu KR3
 - █ kategoria ruchu KR4
 - █ kategoria ruchu KR5
- Pozostałe drogi
- drogi dwujezdniowe
 - drogi jednojezdniowe
- miasto stołeczne
miasto na prawach powiatu
miasto siedziba powiatu
miasto siedziba gminy



Rys. 4.2. Schemat poglądowy kategorii ruchu dróg wojewódzkich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.



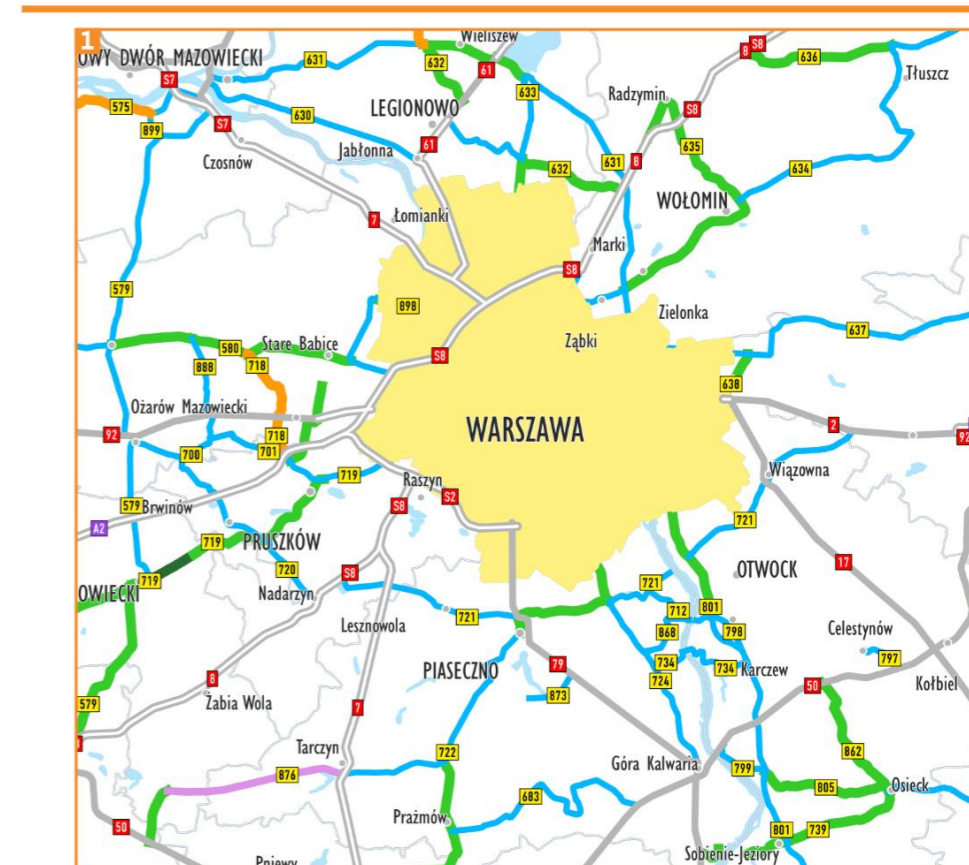
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGŁĄDOWY PORÓWNIANIA GPR 2015 i GPR 2010 - ZMIANA KATEGORII RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH



Legenda

Pozostałe drogi	Zmiana kategorii ruchu na drogach wojewódzkich - porównanie GPR 2015 i GPR 2010
drogi dwujezdniowe	kategoria ruchu spadła o 2 poziomy
drogi jednojezdniowe	kategoria ruchu spadła o 1 poziom
WARSZAWA miasto stołeczne	kategoria ruchu pozostała niezmienną
RADOM miasto na prawach powiatu	kategoria ruchu wzrosła o 1 poziom
PŁOCK miasto siedziba powiatu	odcinki nie ujęte w GPR 2010
Piastów miasto siedziba gminy	



Rys. 4.3. Schemat poglądowy porównania GPR 2015 i GPR 2010 - zmiana kategorii ruchu na drogach wojewódzkich

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2010 i GPR 2015.

4.3. Generalny Pomiar Ruchu 2010 i 2015 – analiza ruchu pojazdów

Średni dobowy ruch w roku (SDRR) pojazdów ogółem wynosił w GPR 2010 – 5 690 poj./dobę, a w GPR 2015 – 5 610 poj./dobę. Dla potrzeb niniejszej analizy przyjęto następujące przedziały SDRR:

- SDRR < 2 000,
- 2 000 ≤ SDRR ≤ 4 999,
- 5 000 ≤ SDRR ≤ 8 999,
- 9 000 ≤ SDRR ≤ 11 999,
- SDRR > 11 999 poj./dobę.

Za drogi priorytetowe obszaru metropolitalnego uznano drogi o wyjątkowo dużym SDRR (powyżej 12 tys. poj./dobę), leżące w granicach Obszaru Metropolitalnego Warszawy, wymagające szczególnej uwagi ze względu na wysokie natężenie ruchu. W poniższej tabeli zaprezentowano porównanie liczby odcinków zaszeregowanych do poszczególnych kategorii dla GPR 2010 i GPR 2015. Udziały procentowe w roku 2015 są zbliżone do udziałów procentowych w roku 2010.

Tab. 4.6. Wskaźnik wzrostu liczby odcinków w poszczególnych przedziałach w porównaniu GPR 2015 i GPR 2010

	Uzupełniające		Podstawowe	Priorytetowe	Priorytetowe obszaru metropolitalnego
GPR 2010					
Liczba odcinków	93	87	58	24	32
Udział %	30,79%	28,81%	19,21%	7,95%	10,60%
GPR 2015					
Liczba odcinków	89	95	60	27	31
Udział %	29,47%	31,46%	19,87%	8,94%	10,26%
Zmiana do 2010	↓ -1,32%	↑ 2,65%	↓ 0,66%	↑ 0,99%	↓ -0,33%

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015 i GPR 2010.

W poniższej tabeli zaprezentowano odcinki dróg wojewódzkich o SDRR przekraczającym 12 000 poj./dobę. Odcinki te, poza DW571, zlokalizowane są w granicach Obszaru Metropolitalnego Warszawy, w szczególności na terenach miast. Obciążenie ruchem jest tam bardzo wysokie, głównie ruchem samochodów osobowych, co oznacza, że drogi te pełnią istotną funkcję w sieci dróg publicznych.

Całość wyników dla wszystkich odcinków dróg według przyjętych podziałów SDRR, przedstawiono w Załączniku 1.

Tab. 4.7. Odcinki dróg wojewódzkich o SDRR większym od 12 000 poj./dobę

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
12 000 < SDRR						
571	32,358	34,813	2,455	Nasielsk/Przejście/	12 263	534
579	39,260	40,933	1,673	Grodzisk Mazowiecki/Przejście 2/	20 870	2 221
	32,050	39,260	7,210	Grodzisk Mazowiecki/Przejście 1/	15 943	1 573
580	6,025	9,300	3,275	Warszawa-Babice Nowe	17 495	338

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
12 000 < SDRR						
	9,300	16,790	7,490	Babice Nowe-Borzęcín Duży	13 043	684
629	0,000	1,055	1,055	Marki-Warszawa	34 355	2 014
631	43,596	45,289	1,693	Ząbki-Warszawa	28 151	1 492
	22,269	24,735	2,466	Zegrze-Nieporęt	17 148	1 437
	35,472	43,596	8,124	Marki/Struga/-Ząbki	13 694	2 797
633	8,127	9,678	1,551	Warszawa-Rembelszczyzna	18 768	85
	9,678	15,885	6,207	Rembelszczyzna-Nieporęt	13 047	335
634	18,125	21,066	2,941	Warszawa-Ząbki/Przejście/	17 436	355
	21,066	24,867	3,801	Ząbki-Zielonka/Przejście/	17 012	466
	24,867	29,500	4,633	Zielonka-Kobyłka-Wołomin	16 677	654
	29,500	32,750	3,250	Wołomin/Przejście/	12 667	912
637	21,626	25,681	4,055	Sulejówek/Przejście/	14 781	799
705	15,240	21,495	6,255	Sochaczew/Przejście/	13 575	457
718	9,135	11,908	2,773	Pruszków/Przejście/	12 774	1 059
719	15,891	17,733	1,842	Reguły-Pruszków	34 844	441
	13,750	15,891	2,141	Warszawa-Reguły	33 669	562
	17,733	19,581	1,848	Pruszków/Przejście 1/	28 097	571
	19,581	22,531	2,950	Pruszków/Przejście 2/	26 085	519
	22,531	26,045	3,514	Pruszków-Otrębusy	20 056	970
	32,235	35,264	3,029	Milanówek-Grodzisk Mazowiecki	18 616	1 641
	26,045	32,235	6,190	Otrębusy-Milanówek	17 431	1 182
721	20,880	21,322	0,442	Konstancin Jeziorna/Przejście/	20 481	573
	3,760	13,941	10,181	Sękocin Las-Piaseczno	13 616	1 637
	13,941	20,880	6,939	Piaseczno-Konstancin Jeziorna	12 781	242
722	0,000	4,467	4,467	Piaseczno/Przejście/	22 637	415
724	10,751	13,049	2,298	Warszawa-Konstancin Jeziorna	34 352	518
801	13,299	16,890	3,591	Warszawa-Józefów/Przejście/	17 514	817
	16,890	30,796	13,906	Józefów-Sobiekursk	13 954	548

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.

Poniższa tabela prezentuje listę odcinków o SDRR mniejszym niż 2 000 poj./dobę. Drogi wojewódzkie przenoszące tak mały ruch pełnią rolę marginalną i nie mają większego wpływu na sieć drogową. Często są to łączniki pomiędzy małymi celami podróży, a drogami krajowymi i wojewódzkimi, położone z dala od głównych szlaków.

Tab. 4.8. Odcinki dróg wojewódzkich o SDRR mniejszym od 2 000 poj./dobę

Numer drogi	Opis odcinka			SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]	
	Pikietaż		Długość (km)			
	Początek	Koniec				
Nazwa odcinka						
SDRR < 2 000						
539	0,000	2,316	2,316	Blinno-granica województwa	105	3
	6,407	15,381	8,974	granica województwa-Ligowo-granica województwa	1 394	29
540	0,000	16,152	16,152	Bielsk-Proboszczewice-Sikórz	916	44
541	66,511	78,186	11,675	Biezuń-Rościszewo	1 670	260
555	0,000	9,066	9,066	Srebrna-Siecień-Murzynowo-Stary Duninów	875	20
560	69,850	76,105	6,255	Bonisław-Bielsk	1 481	65
563	16,656	30,049	13,393	granica województwa-Poniatowo	793	85
564	0,430	0,750	0,320	Płock/rzeka Wisła/-Popłacin	91	8
565	0,000	1,587	1,587	Secymin Nowy-rzeka Wisła	358	26
	1,587	5,156	3,569	Rzeka Wisła-Chociszewo	582	40
568	0,000	5,720	5,720	Goślice-Ciółkowo	889	96
570	4,067	17,828	13,761	Naruszewo-Czerwińsk	987	38
571	0,000	11,070	11,070	Naruszewo-Przyborowice	827	51
	11,070	29,544	18,474	Przyborowice-Pieścirogi	1 815	104
573	0,000	17,812	17,812	Nowy Duninów-Gostynin	1 765	55
575	46,050	54,617	8,567	Kamion-Śladów	714	76
	54,617	78,572	23,955	Śladów-Kazuń Polski	891	22
	8,045	46,050	38,005	Dobrzyków-Iłów-Kamion	1 645	135
583	7,627	29,062	21,435	Granica Województwa-Sanniki	934	50
584	0,000	6,669	6,669	Sanniki-Granica Województwa	1 746	231
587	0,000	1,350	1,350	stacja kolejowa Błonie-Błonie/DW579/	836	61
614	0,000	35,893	35,893	Chorzele-Krukowo-Myszyniec	1 229	159
616	0,000	27,020	27,020	Rembielin-Grudusk	1 317	183
620	0,000	25,050	25,050	Nowe Miasto-Strzegocin-Przewodowo-Parcelle	928	29
622	9,355	12,240	2,885	Marynino-Szadki	1 345	116
	0,000	9,355	9,355	Chrcynno-Marynino	1 684	65

Numer drogi	Opis odcinka			SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]	
	Pikietaż		Długość (km)			Nazwa odcinka
	Początek	Koniec				
SDRR < 2 000						
624	0,000	2,967	2,967	stacja kolejowa Beniaminów-Wólka Radzywińska	218	16
626	0,000	33,360	33,360	Maków Mazowiecki-Nowa Wieś	1 381	116
627	57,776	73,659	15,883	Małkinia-Kosów Lacki	1 549*	358
639	2,377	3,702	1,325	Rzeka Wisła-Skierdy/DW630/	47	3
	0,000	2,377	2,377	Łomna Las-Rzeka Wisła	754	53
647	0,000	11,178	11,178	Dęby-granica województwa	1 032	208
680	0,000	2,824	2,824	Góra Kalwaria-rzeka Wisła-Ostrówek	208	14
683	0,000	21,409	21,409	Prażmów-Sobików-Dębówka	1 838	21
690	5,000	15,885	10,885	granica województwa-Boguty Pianki-granica województwa	1 602	110
691	20,813	25,148	4,335	Bąkowiec-Opactwo	889	60
	10,918	20,813	9,895	Garbatka Letnisko-Bąkowiec	1 117	76
	0,000	10,918	10,918	Pionki-Laski-Garbatka Letnisko	1 916	47
694	45,579	56,500	10,921	Nur/DK63/-granica województwa	1 954	180
695	0,000	6,940	6,940	Kosów Lacki-Ceranów	1 329	199
707	39,958	54,220	14,262	Granica Województwa-Nowe Miasto -nad Pilicą	1 979 *	545
712	4,046	5,479	1,433	Rzeka Wisła-Karczew	544	38
	0,000	4,046	4,046	Habdzin-Gassy-Rzeka Wisła	941	69
727	0,000	6,695	6,695	Klwów-Przystałowice Duże	542	21
729	0,000	4,394	4,394	Przystałowice Duże-Potworów	1 778	68
733	15,270	23,130	7,860	Młodocin-Parznice	528	63
	37,506	61,208	23,702	Skaryszew-Karszówka	861	50
	0,000	8,275	8,275	Zakrzew-Wolanów	932	18
	8,275	15,270	6,995	Wolanów-Młodocin	1 026	129
	26,344	37,506	11,162	Maliszów-Skaryszew	1 297	143
734	0,000	7,930	7,930	Baniocha-Kawęczyn-Dębówka-rzeka Wisła	521	37
	7,930	13,887	5,957	rzeka Wisła-Nadbrzeż-Otwock Wielki -Wygoda	614	45
736	13,774	22,670	8,896	Magnuszew-Podtęż	876	61

Numer drogi	Opis odcinka			SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]	
	Pikietaż		Długość (km)			Nazwa odcinka
	Początek	Koniec				
SDRR < 2 000						
	0,000	13,774	13,774	Warka-Roznieszew-Magnuszew	1 809	72
738	6,190	17,000	10,810	Bąkowiec-granica województwa	1 570	179
	0,000	6,190	6,190	Nowe Słowiki-Bąkowiec	1 758	160
739	9,700	18,645	8,945	Sobienie Jeziory-Osieck	324	4
	0,000	5,700	5,700	Brzumin/DK79/-Czersk-rzeka Wisła	1 732	11
747	0,000	29,451	29,451	Iłża-Lipisko	1 392	127
	29,451	40,397	10,946	Lipisko-Solec Nad Wisłą-granica województwa	1 826 *	115
749	10,388	25,696	15,308	Granica Województwa-Przysucha	1 956	49
754	43,776	56,846	13,070	Kłudzie-Boiska-Wola Solecka-Gołębiów	448 *	32
	40,283	43,776	3,493	Solec Nad Wisłą-Kłudzie	472 *	7
	29,269	40,283	11,014	Granica Województwa-Solec Nad Wisłą	1 134 *	86
769	0,000	1,100	1,100	stacja kolejowa Góra Kalwaria-DK79	928	123
778	0,000	0,565	0,565	stacja kolejowa Tarczyn-DK7	423	31
779	0,000	0,965	0,965	stacja kolejowa Mszczonów-DK50	1 101	30
782	0,000	0,745	0,745	stacja kolejowa Bąkowiec-DW738	84	7
787	4,613	20,108	15,495	Pionki-Suskowola-Sucha-Zwoleń	1 167	49
788	0,000	5,000	5,000	stacja kolejowa Sarnów-DW738	613	45
799	0,000	3,423	3,423	Dziecinów-Kosumce-Ostrówek	999	23
800	0,000	0,666	0,666	stacja kolejowa Parysów-DW805	25	2
802	26,688	36,347	9,659	Latowicz-Seroczyn	1 586	191
803	33,611	37,610	3,999	Seroczyn-Granica Województwa	1 330	104
804	0,000	0,852	0,852	stacja kolejowa Pilawa-DW805	566	40
807	0,000	18,930	18,930	Maciejowice-Sobolew-Gończyce	1 714	37
	18,930	34,408	15,478	Gończyce-Żelechów-granica województwa	1 749	155
810	0,000	0,800	0,800	stacja kolejowa Garwolin-DK76	1 742	23
817	0,000	1,080	1,080	Kłudzie-granica województwa	163	0
823	0,000	4,000	4,000	DK48-Wola Wojcieszowska-granica województwa	361	26
859	0,000	0,120	0,120	stacja kolejowa Zajezerze-DK48	513	38
862	0,000	9,625	9,625	Tabor-Podbiel-Osieck	1 137	35

Numer drogi	Opis odcinka			SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]	
	Pikietaż		Długość (km)			Nazwa odcinka
	Początek	Koniec				
SDRR < 2 000						
868	0,000	5,168	5,168	Słomczyn-Cieciszew-Imielin-Gassy	780	54
876	0,000	4,180	4,180	Chudolipie-Piotrowice	780	41
	4,180	17,015	12,835	Piotrowice-Many-Tarczyn	1 828	314
879	0,000	1,037	1,037	stacja kolejowa Osieck-DW805	192	14
888	0,000	5,858	5,858	Święcice-Myszczyń-Zaborów	943	65
899	0,000	2,125	2,125	Cybulice Małe-DW575	963	42
900	0,000	2,412	2,412	Raj-granica województwa	98	8
* - pomiar niereprezentatywny – droga w przebudowie podczas GPR 2015 lub oddany do użytku nowy odcinek drogi – natężenie ruchu niższe niż w rzeczywistości						

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGLĄDOWY GPR 2015 - ŚREDNI DOBOWY RUCH ROCZNY NA DROGACH WOJEWÓDZKICH



Legenda

Drogi wojewódzkie w podziale na przedziały SDRR

- 0 - 2 000 pojazdów na dobę
- 2 000 - 5 000 pojazdów na dobę
- 5 000 - 9 000 pojazdów na dobę
- 9 000 - 12 000 pojazdów na dobę
- ponad 12 000 pojazdów na dobę

Pozostałe drogi

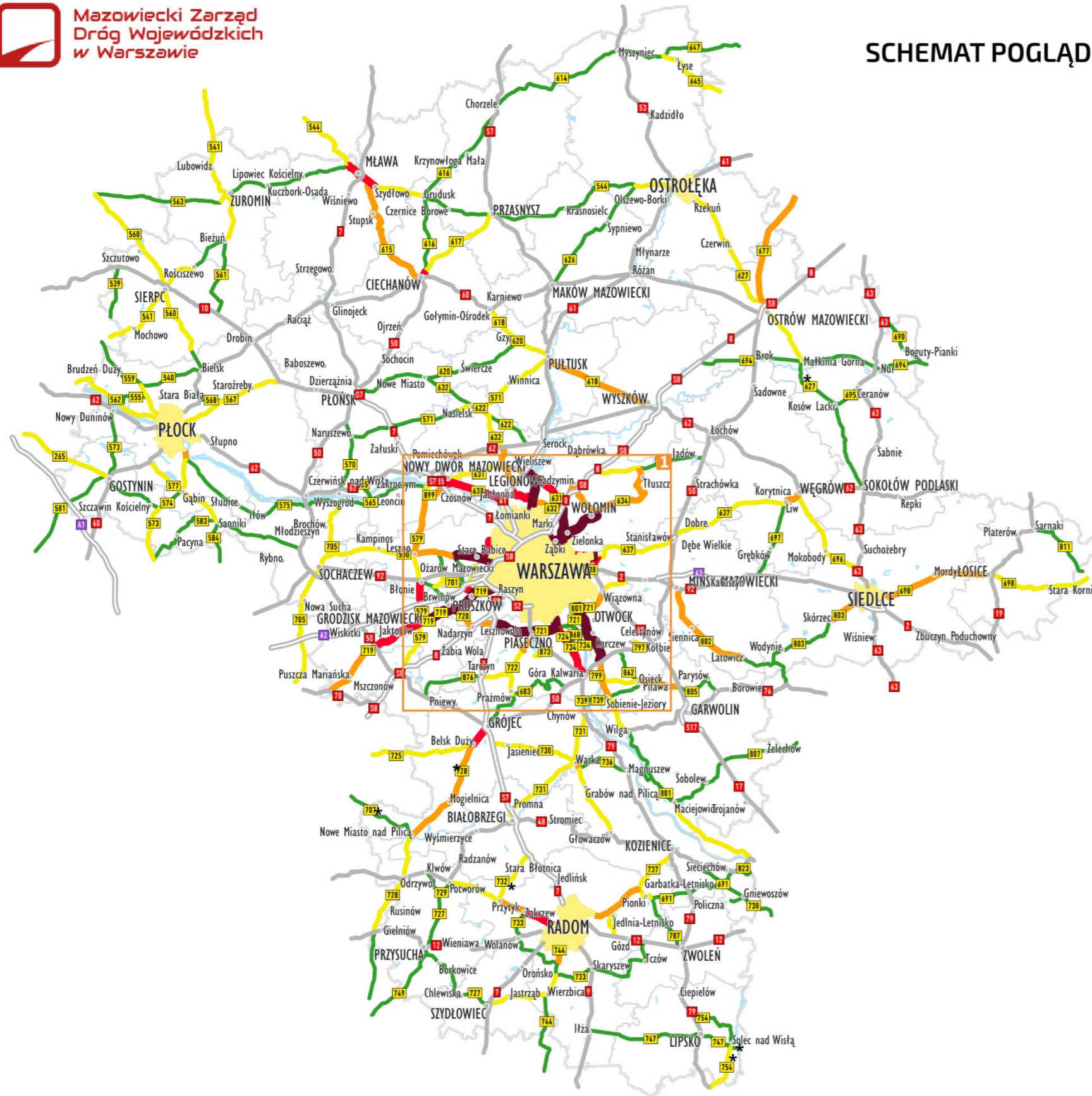
- drogi dwujezdniowe
- drogi jednojezdniowe

WARSZAWA miasto stołeczne

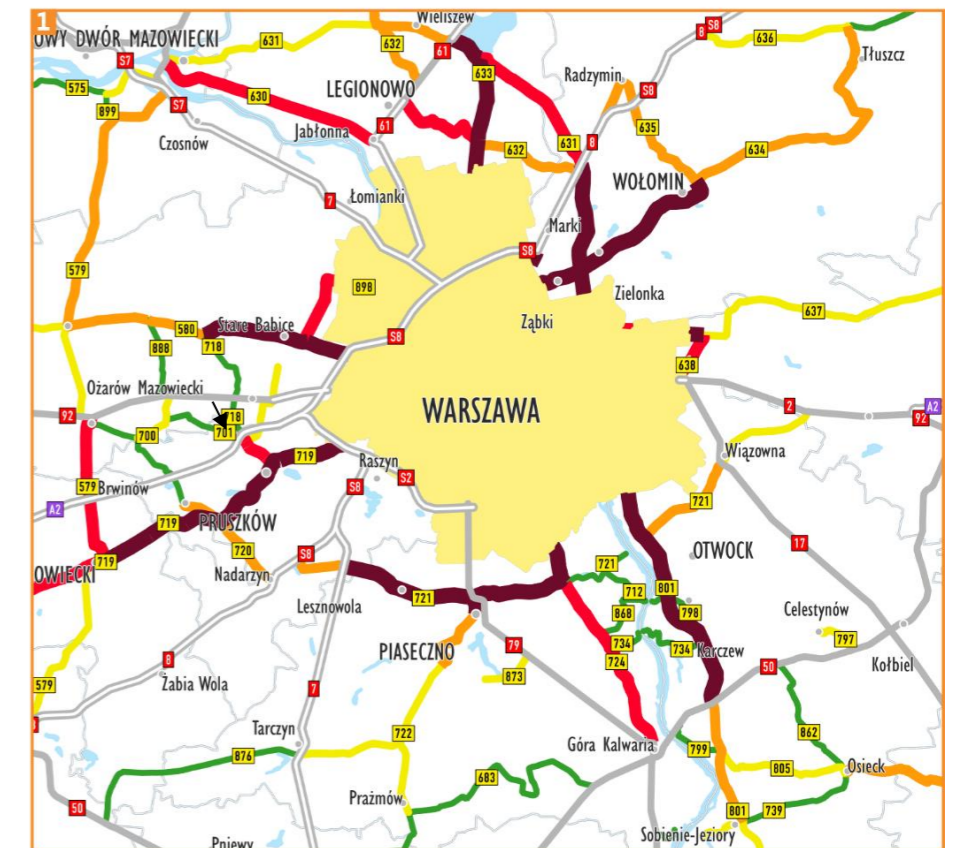
RADOM miasto na prawach powiatu

PŁOCK miasto siedziba powiatu

Piasgów miasto siedziba gminy



* remontowane i przebudowywane w trakcie przeprowadzenia pomiaru GPR 2015 drogi wojewódzkie, dla których pomiar może nie być reprezentatywny



Rys. 4.4. Schemat poglądowy GPR 2015 - średni dobowy ruch roczny na drogach wojewódzkich.

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.



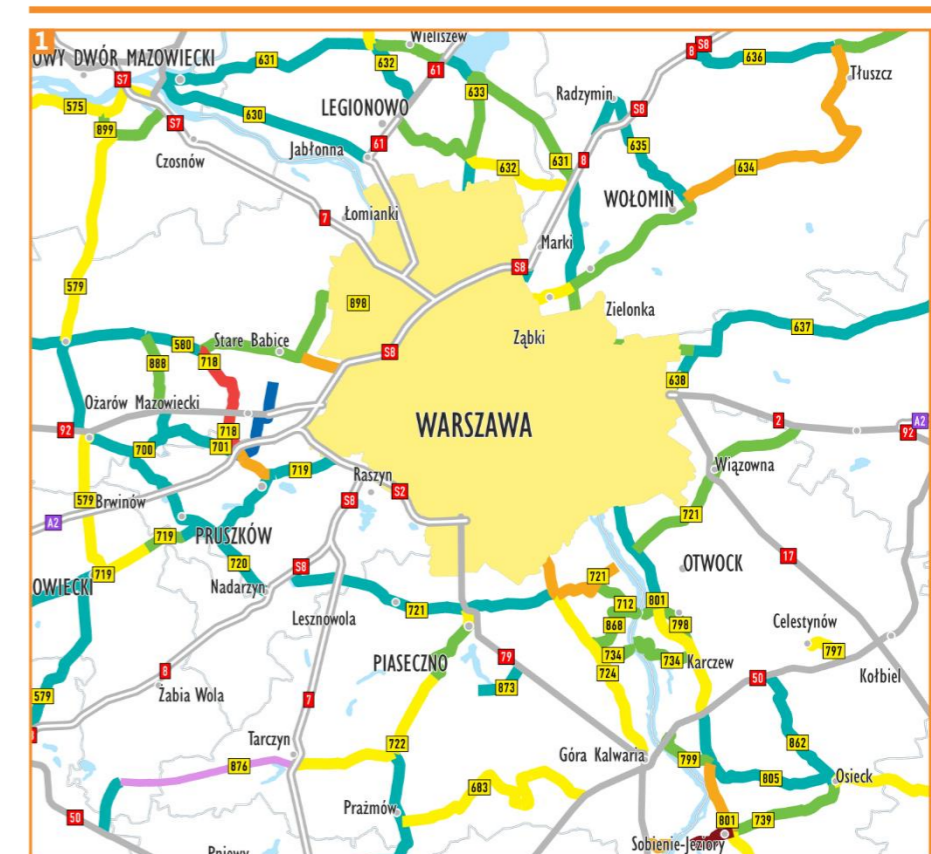
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGŁĄDOWY PORÓWNIANIA GPR 2015 i 2010 - ZMIANA ŚREDNIEGO DOBOWEGO RUCHU POJAZDÓW NA DROGACH WOJEWÓDZKICH



Legenda

Pozostałe drogi		Zmiana SDRR na drogach wojewódzkich w roku 2015 w porównaniu do roku 2010	
	drogi dwujezdniowe		spadek SDRR powyżej 66%
	drogi jednojezdniowe		spadek SDRR o 33% - 66%
	WARSZAWA miasto stołeczne		spadek SDRR o 5% - 33%
	RADOM miasto na prawach powiatu		SDRR pozostał niezmienny (zmiana nie przekracza 5%)
	PŁOŃSK miasto siedziba powiatu		wzrost SDRR o 5% - 33%
	Piastów miasto siedziba gminy		wzrost SDRR o 33% - 66%
			wzrost SDRR o 66% - 100%
			wzrost SDRR powyżej 100%
			odcinki nie ujęte w GPR 2010



Rys. 4.5. Schemat poglądowy porównania GPR 2015 i GPR 2010 - zmiana średniego dobowego ruchu pojazdów na drogach wojewódzkich
Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2010 i GPR 2015.

5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich

Rozwój sieci drogowej – budowa nowych odcinków dróg szybkiego ruchu i pozostałych, obwodnic miast i miejscowości – przyczynia się do wzrostu mobilności społeczeństwa i rozwoju społeczno-gospodarczego. Jednocześnie wzrasta natężenie ruchu, co przekłada się bezpośrednio na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Wpływa też na nie stan techniczny dróg (nawierzchni jezdni i obiektów inżynierskich) oraz nienormatywne parametry (skrajnia pozioma, przebiegi przez centra miast i miejscowości).

Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest dziedziną wiedzy zajmującą się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego, na którą składają się zagadnienia z zakresu m.in. nadzoru nad ruchem drogowym, organizacji ruchu drogowego, stanu technicznego i wymagań wobec dróg i oznakowania, a także promowania pożądanych zachowań u uczestników ruchu drogowego. Na stan BRD mają również wpływ działania edukacyjne i akcje społeczne. Mianem BRD określa się także zbiór zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach.

W zakresie organizacji ruchu na drogach (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia BRD) za bezpieczeństwo w ruchu odpowiedzialni są zarządcy dróg i zarządzający ruchem na drogach. Uprawnienia do egzekwowania *Prawa o ruchu drogowym* posiada Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straże Miejskie i Gminne. Dodatkowo w obecności funkcjonariusza Policji lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego kontrolę ruchu drogowego mogą wykonywać osoby działające w imieniu zarządcy drogi w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku na oś, czy też w stosunku do pojazdów powodujących uszkodzenie lub niszczenie drogi, zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę²⁵. Za działania promujące bezpieczeństwo na polskich drogach odpowiada na szczeblu rządowym Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD)²⁶, a na szczeblu województw – Wojewódzkie Rady BRD, w tym Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Celem działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu, które są zgodne z założeniami KRBRD, są:

- spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku,
- wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze,
- niższe koszty społeczne zdarzeń drogowych,
- rozwój współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi.

Diagnoza, założenia i cele poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym zostały określone w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*²⁷, natomiast na obszarze Województwa Mazowieckiego o tym temacie traktuje *Strategia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Województwa Mazowieckiego w latach 2014 – 2020*²⁸.

Zgodnie ze strategią podejmowane będą działania związane z edukacją dzieci i młodzieży (na wszystkich etapach edukacji przedszkolnej i szkolnej), edukacją pozaszkolną oraz szkoleniami dla uczestników ruchu drogowego. Kolejnym tematem, wpływającym na zwiększenie BRD jest poprawa istniejącej infrastruktury oraz budowa nowej w sposób przemyślany i bezpieczny dla wszystkich użytkowników dróg. Do tego zalecane są kontrole pojazdów, w celu eliminacji zagrożeń (pojazdy niesprawne technicznie, przeładowane, nadmierna prędkość, brawura). Ostatnim z elementów wspomnianych w Strategii jest sprawny system ratownictwa i pomocy przedmedycznej, by w razie wypadku działania podjęte ograniczały straty (zmniejszenie liczby rannych i zabitych w wypadkach drogowych).

²⁵ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.).

²⁶ <http://krbrd.gov.pl>

²⁷ Ibidem, dokument przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 20 czerwca 2013 r.

²⁸ <https://mrbrd.mazovia.pl/>

W porównaniu z poprzednimi latami liczba wypadków, a także bezpośrednich skutków wypadków (liczba ofiar śmiertelnych, ciężko rannych i rannych) zmalała. Pod względem liczby ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców województwo mazowieckie zajmuje 11 miejsce w kraju (wskaźnik dla pierwszego województwa śląskiego jest niemal dwukrotnie niższy – 54 osoby na 1 mln mieszkańców), natomiast pod względem ofiar ciężko rannych 5 miejsce w kraju (pierwsze jest województwo opolskie ze wskaźnikiem 179 osób ciężko rannych na 1 mln mieszkańców).

Tab. 5.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa mazowieckiego w latach 2012-2014.

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	Ciężko ranni	Ofiary śmiertelne na 1 mln mieszkańców	Ciężko ranni na 1 mln mieszkańców	Liczba samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców
2012	4 509	584	5 384	1 315	110	248	535
2013	4 579	562	5 511	1 284	106	242	553
2014	4 385	518	5 211	1 205	97	226	570

Źródło: opracowanie – Instytut Transportu Samochodowego POBR, lipiec 2015.

6. Analiza sieci drogowej pod kątem rozwoju

6.1. Przegląd dokumentów strategicznych województwa mazowieckiego w zakresie polityki transportowej

6.1.1. Rozwój dróg wojewódzkich w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku

*Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze*²⁹ (Strategia) jest jednym z ważnych dokumentów samorządu województwa. Określa kierunki polityki rozwoju prowadzonej w długim okresie programowania. *Strategia* wskazuje główne wyzwania, a także cele rozwojowe regionu do zrealizowania przez samorząd województwa oraz inne podmioty. Stanowi ona ważny punkt odniesienia dla dokumentów programowych i planistycznych tworzonych na poziomie regionalnym oraz lokalnym. Pomimo perspektywy długookresowej *Strategii* określonej do roku 2030 (szersze i perspektywiczne spojrzenie na rozwój), działania przyporządkowane poszczególnym celom dotyczą okresu programowania 2014-2020.

Strategia określa swoją wizję jako „Mazowsze to region spójny terytorialnie, konkurencyjny, innowacyjny z wysokim wzrostem gospodarczym i bardzo dobrymi warunkami życia jego mieszkańców”. Cel główny został określony jako zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim, wzrost znaczenia obszaru metropolitalnego Warszawy w Europie. Transport i komunikacja ujęte zostały w celu strategicznym *Przestrzeń i transport - Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego*.

Analiza SWOT – przestrzeń i transport (w aspekcie dróg wojewódzkich), jako mocne strony wymienia m.in. rozwiniętą sieć drogową łączącą Warszawę z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi oraz innymi regionami w kraju. Jako szanse wymienia się m.in. liczne inwestycje drogowe stwarzające możliwość zwiększenia ruchu pieszego i rowerowego poprzez uwzględnianie potrzeb tych grup użytkowników przy projektowaniu i przebudowie/rozbudowie dróg. Zagrożeniami natomiast mogą być: rozwój zjawiska niekontrolowanej (sub)urbanizacji powodujący zatarcie granic pomiędzy miastem a wsią oraz związane z tym koszty infrastruktury technicznej i społecznej, przejmowanie przez drogi lokalne i regionalne funkcji tranzytowych z powodu projektowania ich pod kątem przelotowego ruchu samochodowego i pomijania potrzeb społeczności lokalnych oraz wzrost natężenia ruchu samochodowego z powodu niskiej jakości połączeń transportem zbiorowym.

Dlatego też ważnymi wyzwaniami dla przestrzeni i transportu są: ruch tranzytowy, znaczenie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego w systemie transportowym, rozwój ośrodków regionalnych i subregionalnych, integracja systemów transportowych.

W ramach czterech celów rozwojowych *Strategia* przyjęła cel strategiczny *Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego*, który wymaga realizacji działań w kierunku:

- konkurencyjności:
 - zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu,
 - zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowania ładu przestrzennego,
- spójności:
 - poprawa spójności wewnątrzregionalnej – koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach,
 - rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców,
 - udrożnienie systemu tranzytowego.

²⁹ Uchwała Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.

Mając na uwadze cel strategiczny *Przestrzeń i transport* i cel rozwojowy *Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego*, *Strategia* wskazuje kierunki działań oraz działania z nimi związane, z określeniem ich zakresu przestrzennego (terytorialnego):

- kierunek działań – Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu i jego działania:
 - dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji – Warszawa z Obszarem Metropolitalnym Warszawy [OMW], Miasta, Obszary wiejskie,
 - rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym – Warszawa z OMW, Miasta, Obszary wiejskie,
 - udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T – Warszawa z OMW,
- kierunek działań – Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych regionach i jego działania:
 - poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych – Obszary wiejskie,
 - poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych – Obszary wiejskie,
- kierunek działań – Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i transportu i jego działania:
 - podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych – Warszawa z OMW,
- kierunek działań – Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego i jego działania:
 - tworzenie spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzennie i urbanistycznie sieci osadniczej – Warszawa z OMW, Miasta, Obszary wiejskie,
 - koncentracja i zagęszczenie zabudowy w miastach z minimalizacją presji urbanistycznej na pozostałe obszary – Warszawa z OMW, Miasta,
- kierunek działań – Udrożnienie systemu tranzytowego i jego działania:
 - rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego omijającej miasta – Warszawa z OMW, Miasta,
 - działania organizacyjno-prawne ograniczające ruch tranzytowy w miastach – Warszawa z OMW, Miasta.

Strategia w zakresie infrastruktury drogowej, wskazuje wyraźnie na potrzebę dostosowania układu dróg do potrzeb regionu. Dlatego konieczne jest dostosowanie dróg regionalnych i lokalnych do obsługi ruchu regionalnego i lokalnego, żeby nie stanowiły łatwo dostępnej alternatywy dla dróg krajowych w ruchu tranzytowym. Dostosowanie dróg może być realizowane m.in. poprzez strefowe uspokojenie ruchu w obszarach zabudowanych oraz system kontroli wagi pojazdów na wjazdach do miast. Drogi przenoszące ruch tranzytowy powinny być wyprowadzane poza miasta na obwodnice. Równolegle należy usprawniać ruch rowerowy, także poprzez budowę tras rowerowych o znaczeniu międzyregionalnym, regionalnym i lokalnym, dążąc do prowadzenia ich niezależnie od układu dróg dla samochodów.

Zapisy *Strategii*, a szczególnie jej cele strategiczne i cele rozwojowe, stanowią podstawę dla dalszych, bardziej szczegółowych kierunków rozwoju i działań pozwalających na ich realizację, stanowiących działania strategiczne i rozwojowe województwa, powiatów i gmin, ujmowane w dokumentach strategicznych, planistycznych (zagospodarowanie przestrzenne), finansowo-inwestycyjnych wszystkich szczebli samorządowych województwa mazowieckiego – samorządu wojewódzkiego, powiatowego i gminnego.

Wszelkie inwestycje komunikacyjne w dokumentach wojewódzkich, powiatowych i gminnych, powinny nawiązywać do kierunków i zasad rozwoju *Strategii*.

6.1.2. Inwestycje w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego³⁰ (PZPWM) jest dokumentem planistycznym, określającym zasady i kierunki rozwoju całego województwa. PZPWM wskazuje szczegółowe zasady organizacji przestrzennej województwa oraz formułuje kierunki polityki przestrzennej, przenosząc, w formie polityki przestrzennych, zapisy *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku* na układ przestrzenny. Jednym z głównych założeń PZPWM jest rozmieszczenie w przestrzeni inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w oparciu o cele i zasady zagospodarowania przestrzennego województwa. W oparciu o ustalenia PZPWM wyznaczane są m.in. inwestycje do kontraktu terytorialnego, a także strategicznej oceny wniosków w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020*. PZPWM stanowi także podstawę do uzgadniania projektów innych dokumentów planistycznych – m.in. studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na poziomie gmin.

W aspekcie transportu i komunikacji PZPWM wskazuje na:

- duże zróżnicowanie przestrzenne – polaryzację transportową i infrastrukturalną, gdzie sieć transportowa jest wyraźnie przeciążona w Obszarze Metropolitalnym Warszawy, a także cechuje się układem jednokierunkowym (do i z Warszawy), przy niedostatecznych powiązaniach między ośrodkami regionalnymi, subregionalnymi i powiatowymi,
- niską zewnętrzną i wewnętrzną dostępność transportową województwa mazowieckiego, szczególnie dostępność Płocka i Ostrołęki do metropolii warszawskiej,
- rozpraszanie i rozlewanie zabudowy – cechującymi się brakiem ładu przestrzennego.

PZPWM wyróżnia dwie grupy długotrwałych konfliktów przestrzennych. I grupa konfliktów to konflikty wynikające z braku przesądzeń w zakresie lokalizacji inwestycji, terminu ich realizacji czy nawet podmiotu zarządzającego. Natomiast II grupa konfliktów to konflikty związane z istniejącym już zagospodarowaniem przestrzennym, które często znajduje się w niedalekiej odległości od projektowanej inwestycji lub wręcz na rezerwie terenu pod tę inwestycję.

PZPWM określa Obszar Metropolitalny Warszawy oraz obszar Płocka jako miejsca głównych konfliktów przestrzennych województwa mazowieckiego.

Miejskie obszary funkcjonalne wyróżnione w PZPWM to:

- ośrodki wojewódzkie, w tym ośrodek metropolitalny – Obszar Metropolitalny Warszawy,
- ośrodki regionalne – Radom, Płock,
- ośrodki subregionalne powyżej 50 tys. mieszkańców.

Główne cele rozwoju województwa mazowieckiego w zakresie transportu to:

- poprawa spójności terytorialnej województwa mazowieckiego, będąca również podstawowym warunkiem procesów rozprzestrzeniania się rozwoju i wzrostu konkurencyjności,
- poprawa dostępności Warszawy, ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz miast powiatowych decydujących o wielofunkcyjnym potencjale rozwoju województwa.

Celem polityki poprawy dostępności i efektywności transportowej województwa mazowieckiego jest zwiększanie dostępności transportowej województwa, poprawa spójności wewnętrznej i konkurencyjności regionu, integracja różnych systemów transportowych w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju.

Drogi wojewódzkie tworzyć mają, wraz z drogami krajowymi, nowy system połączeń obwodnicowych, obciążających promienisty układ podstawowego obecnie układu drogowego województwa mazowieckiego.

³⁰ Uchwała Nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r.

PZPWM wskazuje rolę dróg wojewódzkich w celu:

- zintegrowania i usprawnienia układu drogowego Obszaru Metropolitalnego Warszawy,
- zintegrowania i usprawnienia układu drogowego na pozostałym obszarze województwa,
- budowy i przebudowy dróg,
- wzmocnienia połączeń na relacjach pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi,
- tworzenia ważnych połączeń w układzie wewnątrzregionalnym i ponadregionalnym,
- budowy obwodnic,
- rozwoju i rozbudowy regionalnych węzłów transportowych.

Zadania z zakresu dróg wojewódzkich zostały wskazane w rozdziałach 6.1.5. (Tab. 6.1. i

Tab. 6.2.), 6.1.6. (Tab. 6.3.), 6.1.7. (Tab. 6.4) i 6.1.8. (Tab. 6.5) oraz na Rys. 6.1.

6.1.3. Zadania inwestycyjne zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2016-2039

*Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Mazowieckiego na lata 2016-2039*³¹ [WPF WM 2016-2039] jest dokumentem służącym efektywnemu zarządzaniu finansami publicznymi w perspektywie długookresowej. *WPF WM 2016-2039* odzwierciedla kierunki rozwoju Województwa Mazowieckiego, nakreślone w *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku*, prezentuje wielkości dochodów budżetu województwa oraz wydatków na realizację zadań, będących wypełnieniem planów rozwojowych regionu.

Zadania inwestycyjne z zakresu dróg wojewódzkich zostały wskazane w rozdziałach 6.1.5. (Tab. 6.1. i

Tab. 6.2.), 6.1.6. Tab. 6.3.), 6.1.7. (Tab. 6.4) i 6.1.8. (Tab. 6.5) oraz na Rys. 6.1.

6.1.4. Zadania inwestycyjne zawarte w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020

W *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020*, w ramach Osi Priorytetowej VII – *Rozwój regionalnego systemu transportowego, Priorytetu Inwestycyjnego 7b Zwiększenie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T*, w tym z węzłami multimodalnymi i celu szczegółowego *Poprawa spójności regionalnej sieci drogowej z siecią TEN-T oraz zwiększenie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej*, są planowane w szczególności następujące typy projektów:

- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych stanowiących połączenie z systemem dróg krajowych lub siecią TEN-T, w tym inwestycje na rzecz poprawy bezpieczeństwa i przepustowości ruchu na tych drogach,
- inwestycje na drogach wynikające z Kontraktów Terytorialnych,

³¹ Uchwała nr 136/15 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 21 grudnia 2015 r. z późn. zm. (ostatnia uchwała: nr 211/16 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2016 r.).

- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w ramach planów inwestycyjnych dla subregionów objętych problemowymi Obszarami Strategicznej Interwencji, spełniających warunki zapisane w Umowie Partnerstwa.

Kierunkowe kryteria dla wyboru projektów kładą nacisk na:

- projekty przyczyniające się bezpośrednio do wtórnego połączenia z siecią TEN-T,
- projekty przyczyniające się do poprawy środowiska, wydajności i bezpieczeństwa sieci drogowej,
- projekty przyczyniające się do zmniejszenia natężenia ruchu i likwidacji wąskich gardeł w sieci oraz promowania integracji systemu transportowego,
- projekty o stosunkowo najwyższej wartości społeczno-ekonomicznej.

Preferowane są projekty o dużej skali i sile oddziaływania. Nabór projektów odbywa się w trybie wyboru projektów pozakonkursowych i konkursowych.

Projekty z zakresu dróg wojewódzkich zgłoszone do *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020* zostały wskazane w rozdziale 6.1.8 w Tab. 6.5 oraz na Rys. 6.1.

6.1.5. Inwestycje zrealizowane

Część zadań ujętych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego oraz w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2016-2039 zostało już zrealizowanych przez MZDW zarówno z środków zewnętrznych, jak i środków własnych, także na podstawie *Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2007-2013* oraz *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013*. Wskazane poniżej najważniejsze zrealizowane inwestycje na sieci dróg wojewódzkich nie obejmują zadań remontowych i utrzymaniowych.

Tab. 6.1. Inwestycje zrealizowane przez MZDW ze środków zewnętrznych

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZPWM	Pozycja w WPF WM	Termin zakończenia budowy
I.1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 617 relacji Przasnysz - Ciechanów na całej długości, tj. od km 0+000 do km 23+885	-	-	15.10.2011 r.
I.2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 732 relacji Stary Gózd - Przytyk na całej długości tj. od km 0+000 do km 16+580	-	-	30.04.2012 r.
I.3.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 724 relacji Warszawa – Góra Kalwaria wraz z przebudową mostu przez rzekę Jeziorkę w m. Konstancin – Jeziorna	-	-	30.07.2012 r.
I.4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa - Węgrów na odcinku od km 44+000 do km 79+362	45	1.3.2.29.	29.11.2013 r.
I.5.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 relacji Grójec - Nowe Miasto n/Pilicą - gr. Województwa, odcinek od km 0+500 do km 20+809	66	-	11.05.2007 r.
I.6.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 631 relacji Nowy Dwór Maz. - Warszawa; Rozbudowa odcinka Zielonka - granica Warszawy do przekroju dwujezdniowego	36	1.3.2.50.	30.06.2015 r.
I.7.	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 627 relacji Ostrołęka – Małkinia – Kosów Lacki – Sokołów Podlaski, na odcinku o długości ok. 15 km od m. Treblinka do m. Kosów Lacki	27	-	30.09.2015 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZPWM	Pozycja w WPF WM	Termin zakończenia budowy
I.8.	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 728 w Nowym Mieście nad Pilicą, odcinek od drogi wojewódzkiej nr 707 (ul. Kolejowa) do drogi wojewódzkiej nr 728 (ul. Tomaszowska)	64	-	30.04.2015 r.
I.9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 727 na odcinku od km 0+000 do km 10+182,50	62	1.3.2.30.	31.10.2014 r.
I.10	Budowa drogi wojewódzkiej nr 627 na odcinku od km 57+722 do km 60+778, wraz z budową mostu przez rzekę Bug i rozbiórką starego mostu	-	-	25.11.2010 r.

Źródło: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

Tab. 6.2. Inwestycje zrealizowane przez MZDW ze środków własnych.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZPWM	Pozycja w WPF WM	Termin zakończenia budowy
II.1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 740 relacji Radom - Potworów - etap 2 od km 16+375 (istniejący obiekt mostowy) do km 17+775	-	-	30.09.2016 r.
II.2.	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 541 - ulicy Piastowskiej z ulicami Traugutta i Świętokrzyskiej w mieście Sierpc	1	1.3.2.25.	15.12.2016 r.
II.3.	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 559 z drogą powiatową nr 2907W w kierunku m. Wyszyna w m. Mańkowo od km 42+300 do km 42+700 dł. 0,4km - kategoria obiektów budowlanych XXV, XXVI	8	1.3.2.86.	30.10.2016 r.
II.4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 560 relacji Sierpc Bielsk w zakresie skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 560 z drogą powiatową nr 3760W w km 69+850 na terenie gminy Gozdowo powiat Sierpecki	-	-	28.09.2015 r.
II.5.	Most przez rzekę Utratę w m. Osiek w ramach zadania - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 relacji Kazuń - Błonie - Grodzisk Mazowiecki na odcinku: od km 22+600 do km 27+290 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 2) na terenie gmin Leszno i Błonie, powiatu warszawskiego zachodniego, województwa mazowieckiego	17	1.3.2.52.	12.04.2016 r.
II.6.	Rozbudowa ode. drogi wojewódzkiej nr 705 od km 13+461 do km 14+641,50 wraz z przebudową odc. linii kolejowej wąskotorowej oraz rozbudowa skrzyżowania ulicy Licealnej z Piłsudskiego w km 20+150 w m. Sochaczew, powiat sochaczewski województwo mazowieckie	-	1.3.2.87.	30.11.2016 r.
II.7.	Przebudowę urządzenia wodnego w ramach projektu rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do projektowanego mostu na rzece Wiśle odcinek II km 37+690 do km 39+616,47	71	1.1.2.1.	30.11.2015 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZP WM	Pozycja w WPF WM	Termin zakończenia budowy
II.8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 (obwodnicy - ulicy Okrężnej) w Żurominie	-	-	30.04.2013 r.
II.9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 relacji Warszawa- Grodzisk Maz.- Kamion na odcinku od granicy administracyjnej m. Żyrardów z m. Międzyborów w km ok. 46+385 do skrzyżowania z DK50 w m. Żyrardów w km 48+520 oraz od km 48+546 do km 49+314 wraz z przebudową obiektu mostowego przez rzekę Pisia Gągolina na terenie gminy Żyrardów, pow. Żyrardów, woj. Mazowieckie	53	1.3.2.77.	30.06.2013 r.
II.10.	Rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 740 relacji Radom-Potworów na odcinku od km 15+527 do km 16+375	-	-	04.11.2014 r.
II.11.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 802 na odcinku od km 6+370 do km 8+680 oraz od km 14+110 do km 15+800 na terenie gminy Siennica	79	-	31.10.2014 r.
II.12.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 898 (ul. Sikorskiego) od km 1+697 do km 3+533,40 w gminie Stare Babice wraz z budowa sieci kanalizacji deszczowej w liniach rozgraniczających drogi wojewódzkiej	-	-	16.01.2012 r.
II.13.	Rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 580 relacji Warszawa - Leszno - Kampinos - Żelazowa Wola - Sochaczew na odcinku od km 27+375 do km 32+200 oraz jej przebudową na odcinku od km ok. 32+395 do km 37+225	-	-	31.07.2013 r.
II.14.	Rozbudowa skrzyżowania drogi woj. nr 567 od km 2+352 do km 2+489 z ul. Boryszewską w m. Boryszewo Nowe, gm. Radzanowo	-	-	30.06.2010 r.
II.15.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 577 Łąck - Ruszki na odcinku Łąck - Gąbin w km 0+105,97 do 9+419,13 na terenie gmin Łąck, Gąbin, powiat płocki, województwo mazowieckie	-	-	30.04.2012 r.
II.16.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 580 na odcinkach od km 6+025 do km 6+127 oraz od km 6+498 do km 6+740 na terenie gminy Stare Babice, Powiatu Warszawskiego zachodniego, województwa mazowieckiego	-	-	30.08.2010 r.
II.17.	Rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 618 Gołymin - Pułtusk - Wyszków na odcinku od km 0+050 do km 0+210	26	-	30.11.2009 r.
II.18.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 618 relacji Gołymin - Pułtusk - Wyszków na odcinku od km 19+719 do km 23+210	26	-	18.08.2009 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZPWM	Pozycja w WPF WM	Termin zakończenia budowy
II.19.	Rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 618 Gołymin - Pułtusk - Wyszaków na odcinku od km 46+662,85 do km 47+110,70	26	-	14.06.2010 r.
II.20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 720 na odcinku od km 0+000 do km 0+945 wraz ze skrzyżowaniem ul. Poniatowskiego i ul. Nowakowskiego w miejscowości Błonie	-	-	15.11.2011 r.
II.21.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 733 na odcinku od ronda miejscowości Tczów do skrzyżowania z drogą krajową nr 12 na odcinku od km 55+716 do km 61+208 na terenie gminy Tczów i Gózd	-	-	01.10.2011 r.
II.22.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 802 na odcinku od km 9+740 do km 11+900 – przejście przez Siennicę i Starą Wieś oraz budowę kanalizacji sanitarnej na odcinku drogi wojewódzkiej nr 802 przebiegającym przez miejscowość Siennica	-	-	20.12.2011 r.
II.23.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 802 relacji Mińsk Mazowiecki – Seroczyn na odcinku od km 0+000 do km 1+600 z podziałem na II etapy na terenie miasta Mińsk Mazowiecki, powiat miński, województwa mazowieckiego – etap II od przejazdu kolejowego w km 0+756 do granic miasta Mińsk Mazowiecki w km 1+600	-	-	18.12.2015 r.

Źródło: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

6.1.6. Inwestycje w trakcie realizacji

Realizowane zadania inwestycyjne na drogach wojewódzkich, uwzględniają wymogi i wytyczne dotyczące zakładanych efektów transportowych, społecznych i środowiskowych. Zadania te dotyczą w szczególności przebudowywanych i rozbudowywanych odcinków dróg, skrzyżowań oraz obiektów inżynierskich (mosty i przepusty). Wskazane poniżej zadania nie obejmują zadań remontowych i utrzymaniowych.

Zadania te, wraz z planowanymi obecnie inwestycjami, stworzą wielu miejscach województwa całe ciągi nowoczesnych i bezpiecznych tras komunikacyjnych, a także znacząco podniosą poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy wpłyną na wzrost przepustowości na danym odcinku. Ich realizacja, wraz z kontynuacją kolejnych inwestycji drogowych, sukcesywnie poprawiać będzie spójność regionalną i usprawniać będzie połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi, a także pomiędzy drogami krajowymi.

Tab. 6.3. Inwestycje w trakcie realizacji – stan na grudzień 2016 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZP WM	Pozycja w WPF WM	Przewidywany sposób finansowania	Przewidywany termin zakończenia budowy
III.1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 relacji Warszawa – Pruszków – Żyrardów – Kamion, na odcinku: od ulicy Partyzantów do ulicy Bohaterów Warszawy wraz z przebudową magistrali wodociągowej Dn 600 mm L=1227,0 m w Al. Jeruzolimskich w pasie drogi wojewódzkiej nr 719 na odcinku od ul. Topiel do ul. Przeciętnej na terenie miasta Pruszków, powiatu pruszkowskiego, województwa mazowieckiego	1.3.2.77.	53	Środki własne Województwa Mazowieckiego	30.08.2017 r.
III.2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 616 relacji Rembielin - Ciechanów, na odcinku od obszar niezabudowany w miejscowości Żaboklik do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 544 w miejscowości Grudusk tj.: od km 19+018,00 do km 27+020,00 na terenie gmin Dzierzgowo i Grudusk, powiatu mławskiego i ciechanowskiego, województwa mazowieckiego" Etap pierwszy odc. od 24+767 do km 27+020 wraz z kanalizacją deszczową od km 24+250 do km 24+772	-	-	Środki własne Województwa Mazowieckiego	23.12.2016 r.
III.3.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 637 relacji Warszawa – Węgrów na odcinku od km 24+495 do km 35+600	45	1.3.2.29.	Środki własne Województwa Mazowieckiego	30.11.2017 r.
III.4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 727, relacji Klwów-Przysucha- Szydłowiec-Wierzbica na odcinkach od 10+195 do km 10+972, od km 11+400 do km 11+860, od km 12+400 do km 13+190, od km 13+770 do km 17+150, od km 18+400 do km 19+667, na terenie powiatu przysuskiego, (gminy: Potworów, Przysucha) województwa mazowieckiego	62	1.3.2.30.	Środki własne Województwa Mazowieckiego	30.04.2017 r.
III.5.	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi wojewódzkiej nr 754" – odcinek I od km 29+451,00 do km 37+690,00- przewidziana do dofinansowania ze środków EFRR w ramach RPO WM	71	1.1.2.1.	RPO WM 2014-2020	31.08.2018 r.

Źródło: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

6.1.7. Inwestycje gotowe do realizacji

Osobną grupę zadań inwestycyjnych MZDW stanowią główne inwestycje planowane do realizacji, posiadające już opracowane dokumentacje projektowe oraz posiadające także tzw. decyzję zrid³². MZDW oczekuje obecnie na przyznanie dla nich środków w budżecie województwa na rozpoczęcie ich realizacji. Wskazane zadania obejmują inwestycje na drogach wojewódzkich, nie dotyczące zadań przygotowanych przez jednostki samorządu terytorialnego na mocy porozumień zawartych z zarządcą dróg wojewódzkich oraz zadań remontowych i z zakresu bieżącego utrzymania.

Tab. 6.4. Inwestycje planowane do realizacji, posiadające dokumentacje projektowe – stan na grudzień 2016 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZPWW	Pozycja w WPF WM	Przewidywany sposób finansowania	Przewidywany termin zakończenia budowy
IV.1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 721 relacji Nadarzyn - Piaseczno - rz. Wisła - Józefów - Duchnów na odcinku od ul. Mleczarskiej do ulicy Julianowskiej na terenie gminy Piaseczno	58	-	-	-
IV.2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej numer 722 na odcinku od ul. Pod Bateriami w Piasecznie do ul. Górnej w miejscowości Jazgarzew	-	-	-	-
IV.3.	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 631 - ul. Nowodworskiej z drogą powiatową nr 1817W - ul. Dworcową oraz drogą gminną 180504W z budową sygnalizacji świetlnej w m. Góra i Janówek Pierwszy, gmina Wieliszew, powiat legionowski	33	1.3.2.50.	-	-
IV.4.	Rozbudowa DW nr 727 na odcinku od km 38+400 do km 45+217 na terenie gm. Chlewiska	62	1.3.2.30.	-	-
IV.5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 802 relacji Mińsk Mazowiecki – Seroczyn na odcinku od km 0+000 do km 1+600 z podziałem na II etapy na terenie Miasta Mińsk Mazowiecki, powiat miński województwa mazowieckiego – etap I od km 0+000 do km 0+756	-	-	-	-
IV.6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 888 na odcinku od km 0+200 w Świącicach do km 5+821 (ul. Południowa) w Zaborowie na terenie gmin Leszno i Ożarów Mazowiecki	-	-	-	-

Źródło: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

³² Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

6.1.8. Inwestycje, dla których sporządzana jest dokumentacja projektowa

Część z planowanych zadań inwestycyjnych MZDW jest obecnie na etapie sporządzania dokumentacji projektowej w trybie ustawy *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*³³. Są to zadania ujęte m.in. w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Mazowieckiego na lata 2016-2039* i wskazane do finansowania z *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020*, w ramach Osi Priorytetowej VII – *Rozwój regionalnego systemu transportowego* oraz ze środków własnych. Wskazane poniżej zadania nie obejmują działań remontowych oraz utrzymaniowych na drogach wojewódzkich.

³³ Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. Nr 80 z 2003 roku, poz. 721, ze zm.).

Tab. 6.5. Inwestycje MZDW, dla których sporządzana jest dokumentacja projektowa w trybie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – stan na grudzień 2016 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZPWM	Pozycja w WPF WM	Przewidywany sposób finansowania	Przewidywany termin sporządzenia dokumentacji	Inwestycja realizowana na podstawie porozumienia/umowy z lokalnymi samorządami
V.1.	Budowa drogi wojewódzkiej tzw. „Paszkowianki” na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2 z włączeniem do węzła autostradowego „Pruszków” oraz włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 720 w rejonie przejazdu autostradowego WD300.	80	1.3.2.16.	RPO WM	I kwartał 2018 r.	-
V.2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 634 na wskazanych odcinkach na terenie gmin Zielonka, Kobyłka, Wołomin	38	1.3.2.28.	RPO WM	IV kwartał 2017 r.	-
V.3.	Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 634 i 635, tj. ul. Szosy Jadowskiej z Al. Niepodległości w Wołominie	38	1.3.2.28.	Środki własne	III kwartał 2017 r.	-
V.4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 634 relacji Warszawa - Wólka Kozłowska, ul. Skorupki w m. Ząbki na ode. od ul. Orlej do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 631	38	-	Środki własne i pomoc finansowa gminy	IV kwartał 2017 r.	Umowa z Miastem Ząbki z dnia 31.03.2015 r.
V.5.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 9 w m. Iłża do skrzyżowania z drogą krajową nr 79 w m. Lipsko	71	1.3.2.4.	RPO WM	IV kwartał 2017 r.	-
V.6.	Budowa wiaduktu i rozbiórki istniejącego wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 718 nad linią kolejową w m. Pruszków wraz z dojazdami w niezbędnym zakresie.	52	1.3.2.7.	Środki własne	II kwartał 2018 r.	-
V.7.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 631 na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 61 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 634	33	1.3.2.50.	RPO WM	IV kwartał 2019 r.	-
V.8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 614 na odcinku od km 0+000 do km 4+100 na terenie miasta i gminy Chorzele	-	1.3.2.76.	Środki własne	IV kwartał 2019 r.	-
V.9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km ok. 55+328 do km 72+775	1	1.3.2.25.	RPO WM	I kwartał 2017 r.	-
V.10.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 575 relacji Płock - Kazuń w m. Wymyśle Polskie na terenie gminy Słubice (powiat płocki)	13	1.3.2.26.	Środki własne	II kwartał 2017 r.	-

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZP WM	Pozycja w WPF WM	Przewidywany sposób finansowania	Przewidywany termin sporządzenia dokumentacji	Inwestycja realizowana na podstawie porozumienia/umowy z lokalnymi samorządami
V.11.	Budowa drogi wojewódzkiej nr 577 (obwodnicy m. Gąbin)	16	1.3.2.10.	RPO WM	II kwartał 2017 r.	-
V.12.	Budowa zachodniej obwodnicy Grodziska Mazowieckiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 579	19	1.3.2.27.	RPO WM	II kwartał 2017 r.	Umowa z Gminą Grodzisk Mazowiecki z dnia 06.09.2013 r.
V.13.	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 724 na odcinku od granic m. st. Warszawy i m. Konstancin- Jeziorna do nowego przebiegu drogi krajowej nr 79 na terenie gm. Góra Kalwaria – koncepcja	61	1.3.2.12.	RPO WM	I kwartał 2017 r.	-
V.14.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500 na terenie gmin Lubowidz i Żuromin.	1	1.3.2.25.	RPO WM	I kwartał 2017 r.	-
V.15.	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 560 do drogi krajowej nr 10	9	1.3.2.14.	RPO WM	I kwartał 2019 r.	Umowa z Miastem Sierpc z dnia 21.12.2015 r.
V.16.	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od drogi krajowej nr 7 do skrzyżowania z ul. Mleczarską w Piasecznie.	59	1.3.2.13.	RPO WM	III kwartał 2018 r.	Porozumienie z Gminą Lesznowola z dnia 30.12.2009 r.
V.17.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od ul. Julianowskiej w Piasecznie do ul. Skolimowskiej w Konstancinie-Jeziornie	60	1.3.2.78.	Środki własne	III kwartał 2018 r.	w trakcie zawierania
V.18.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 559 relacji Lipno-Płock na odcinku od km 45+135 do km 46+700 w miejscowości Maszewo Duże, gmina Stara Biała	7	-	Środki własne	III kwartał 2017 r.	Umowa z Gminą Stara Biała z dnia 05.05.2016 r.
V.19.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 relacji Kazuń Polski - Leszno - Błonie - Grodzisk Maz. - Radziejowice na odcinku: od km 41+272 do km 52+714 na terenie gmin Grodzisk Maz., Radziejowice; powiatów grodziskiego i żyrardowskiego.	20	1.3.2.75.	Środki własne	I kwartał 2017 r.	-
V.20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 579 na odcinku od km 22+600 do km 27+290 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 2) na terenie gmin Leszno i Błonie	17	1.3.2.52.	Środki własne	I kwartał 2017 r.	-
V.21.	Budowa oraz rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 579 w Błoniu	18	1.3.2.27.	RPO WM	II kwartał 2017 r.	Porozumienie z Gminą Błonie z dnia 17.01.2006 r.

Lp.	Nazwa zadania	Pozycja w PZP WM	Pozycja w WPF WM	Przewidywany sposób finansowania	Przewidywany termin sporządzenia dokumentacji	Inwestycja realizowana na podstawie porozumienia/umowy z lokalnymi samorządami
V.22.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzka nr 798 (rondo w Otwocku Małym) do skrzyżowania z drogą krajową nr 50 (rondo w Sobiekursku).	73	1.3.2.31.	RPO WM	II kwartał 2018 r.	-
V.23.	Rozbudowa dróg wojewódzkich: nr 627 na odcinkach od km 38+290 do km 39+678 i od km 39+978 do km 41+861 oraz nr 677 od km 41+560 do km 43+540 na terenie miasta i gminy Ostrów Mazowiecka.	-	1.3.2.81.	Środki własne	II kwartał 2019 r.	-
V.24.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 575 przejście przez m. Słubice w km 24+800 do 26+300	13	1.3.2.26.	Środki własne	I kwartał 2019 r.	-
V.25.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 635 na odcinku od km 10+726 do km 11+486 na terenie miasta Wołomin.	-	1.3.2.22	Środki własne	III kwartał 2018 r.	-
V.26.	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy - odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	11	1.3.2.20,	RPO WM	I kwartał 2019 r.	Porozumienie z Miastem Mława z dnia 29.12.2008 r. Umowa z GDDKiA z dnia 23.09.2015 r.
V.27.	budowa drogi wojewódzkiej nr 635 na odcinku od istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła „Wołomin” na drodze krajowej S-8	43	1.3.2.2.	RPO WM	II kwartał 2017 r.	Porozumienia z GDDKiA i Powiatem Wołomińskim z dnia 3 grudnia 2013 r. Porozumienia z Powiatem Wołomińskim i Gminą Wołomin z dnia 18 grudnia 2012 r.
V.28.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 718 na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 580 w m. Borzęcin Duży do węzła autostrady A2 „Pruszków” na terenie gmin: Stare Babice, Ożarów Mazowiecki i Pruszków	52	1.3.2.73.	Środki własne	IV kwartał 2019 r.	-
V.29.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 733 na odcinku od km 49+820 do km 51+812 w miejscowości Rawica, gmina Tczów	-	1.3.2.79.	Środki własne	II kwartał 2019 r.	-

Źródło: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

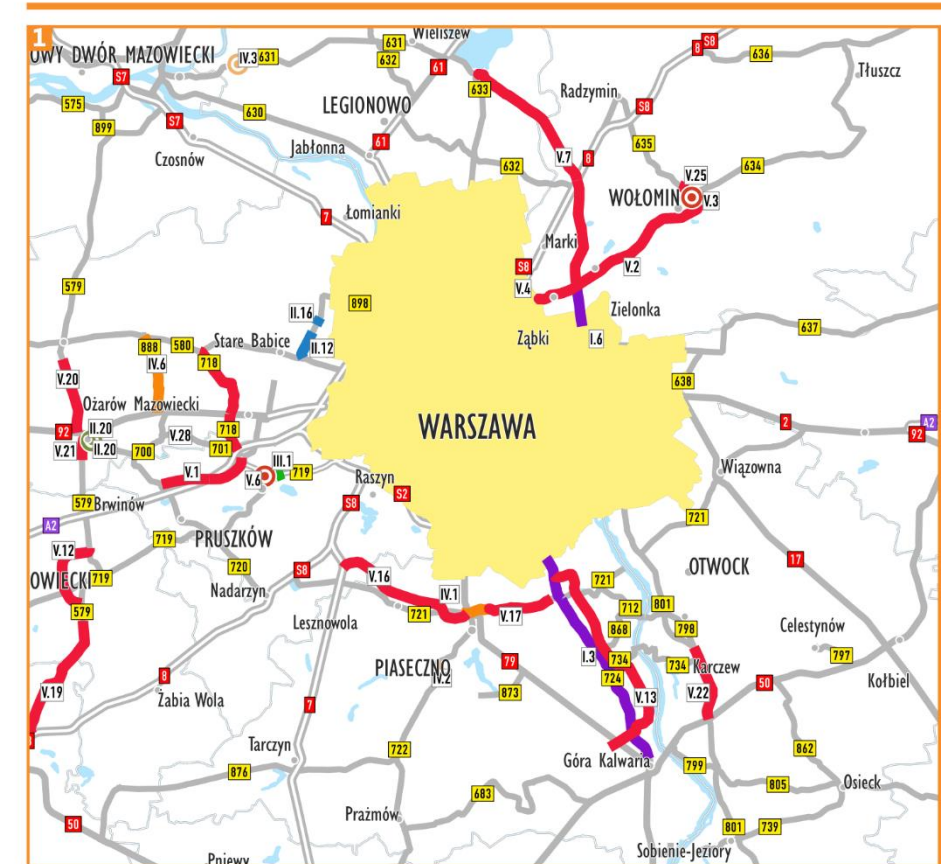


WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE SCHEMAT POGŁĄDOWY PLANOWANYCH INWESTYCJI DROGOWYCH



Legenda

- | | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------|
| | Główne inwestycje infrastrukturalne zadania zrealizowane ze środków zewnętrznych | | WARSZAWA miasto stołeczne |
| | zadania zrealizowane ze środków własnych | | RADOM miasto na prawach powiatu |
| | inwestycje w trakcie realizacji | | PŁOCK miasto siedziba powiatu |
| | inwestycje planowane do realizacji, posiadające dokumentację projektową | | Piastów miasto siedziba gminy |
| | inwestycje, dla których sporządzona jest dokumentacja projektowa | | |
| | numer zadania inwestycyjnego | | |



Rys. 6.1. Schemat poglądowy planowanych inwestycji drogowych.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

6.2. Kierunki rozwoju

Wyniki analizy sieci drogowej wskazują kierunki rozwoju sieci dróg wojewódzkich oraz wytyczne do dokumentów planistycznych gmin. W efekcie określono pożądane parametry techniczno-eksploatacyjne docelowej sieci dróg wojewódzkich oraz zdiagnozowano te drogi, które nie spełniają parametrów funkcjonalno-technicznych wymaganych dla dróg wojewódzkich.

W związku z powyższym, mając na uwadze charakter i funkcjonalność sieci drogowej województwa mazowieckiego oraz parametry techniczno-eksploatacyjne, drogi wojewódzkie można podzielić na cztery klasy funkcjonalno-techniczne:

- drogi priorytetowe Obszaru Metropolitalnego Warszawy,
- drogi priorytetowe,
- drogi podstawowe,
- drogi uzupełniające.

Drogi wojewódzkie powinny charakteryzować się cechami ujętymi w danej klasie funkcjonalno-technicznej:

- drogi priorytetowe Obszaru Metropolitalnego Warszawy:
 - docelową klasą techniczną – GP,
 - największym natężeniem ruchu – powyżej 12 000 poj./dobę,
 - wysokim udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR5 lub wyższa,
 - obsługą Obszaru Metropolitalnego Warszawy,
- drogi priorytetowe:
 - docelową klasą techniczną – GP, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się odcinkowo klasę G,
 - największym natężeniem ruchu – powyżej 9 000 poj./dobę,
 - wysokim udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR5 lub KR4,
 - łączeniem głównych ośrodków wzrostu, dróg krajowych, w tym dróg szybkiego ruchu, głównych stref aktywności gospodarczej,
- drogi podstawowe:
 - docelową klasą techniczną – GP lub G, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się odcinkowo klasę Z,
 - dużym natężeniem ruchu – od 5 000 do 9 000 poj./dobę,
 - dużym udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR4 lub KR3,
 - łączeniem głównych ośrodków społeczno-gospodarczych, dróg krajowych, stref aktywności gospodarczej,
- drogi uzupełniające:
 - docelową klasą techniczną – G, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się klasę techniczną Z, (w przypadku kiedy droga z przyczyn funkcjonalno-technicznych nie spełnia warunków wymaganych dla klasy technicznej G),
 - średnim natężeniem ruchu – do 5 000 poj./dobę,
 - udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR3, KR2 lub KR1 lub bez takiego ruchu,
 - dopuszczeniem niespełniania warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich,
 - łączeniem głównych ośrodków lokalnych, głównych dróg wojewódzkich lub pełnieniem funkcji uzupełniającej w stosunku do dróg priorytetowych OMW, priorytetowych i podstawowych.

Przyjęta klasyfikacja funkcjonalno-techniczna dróg wojewódzkich wskazuje pożądane parametry danej drogi, lub jej odcinka międzywęzłowego³⁴. Powinno dążyć się do zapewnienia jednolitych parametrów funkcjonalno-użytkowych na całej długości drogi lub co najmniej dla całego odcinka międzywęzłowego, a zmieniać je dopiero na kolejnym odcinku.

Ze względu na wielkość oraz różnorodność sieci drogowej, w ramach drogi danej klasy funkcjonalno-technicznej, mogą występować odcinki międzywęzłowe charakteryzujące się cechami innej klasy. Szczególnie dotyczyć to może średniego natężenia ruchu, udziału pojazdów ciężkich oraz szerokości jezdni. W takim przypadku należy przyjąć klasę techniczno-funkcjonalną całej drogi lub jej poprzedniego albo następnego odcinka międzywęzłowego (szczególnie kiedy dany odcinek międzywęzłowy występuje pomiędzy początkiem a końcem danej drogi lub na jej początku albo końcu, lub kiedy cała droga albo jej większy odcinek spełnia ważną funkcję transportową w układzie drogowym).

W związku z czym należy określić wskazania i zamierzenia dla drogi wojewódzkiej lub jej odcinka międzywęzłowego, według podziału na ww. klasy techniczno-funkcjonalne:

- drogi priorytetowe Obszaru Metropolitalnego Warszawy:
 - dążenie do uzyskania wysokich parametrów technicznych dróg i odcinków międzywęzłowych istniejących oraz planowanych – klasa techniczna, skrajnia pozioma jezdni, kategoria ruchu od KR5 wzwyż,
 - stosowanie segregacji ruchu,
 - podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
 - stosowanie skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
 - dążenie do docelowego wyprowadzania przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
 - zakaz bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych – obsługa drogami niższego rzędu lub drogami obsługującymi,
 - stosowanie dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, dróg dwujezdniowych, dróg o przekroju 2+1 lub dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
- drogi priorytetowe:
 - dążenie do uzyskania wysokich parametrów technicznych dróg i odcinków międzywęzłowych istniejących oraz planowanych – klasa techniczna, skrajnia pozioma jezdni, kategoria ruchu od KR4 wzwyż,
 - stosowanie segregacji ruchu,
 - podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
 - stosowanie skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
 - dążenie do docelowego wyprowadzania przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
 - zakaz bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych – obsługa drogami niższego rzędu lub drogami obsługującymi; jednakże w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwości obsługi bezpośredniej,
 - dążenie do odcinkowego stosowania drogi o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, drogi dwujezdniowej, drogi o przekroju 2+1 lub dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
- drogi podstawowe:

³⁴ Odcinek międzywęzłowy to odcinek drogi wojewódzkiej pomiędzy skrzyżowaniami z drogami wojewódzkimi lub krajowymi.

- dążenie do uzyskania wysokich parametrów technicznych dróg i odcinków międzywęzłowych istniejących oraz planowanych – klasa techniczna, skrajnia pozioma jezdni, kategoria ruchu od KR3 wzwyż,
- stosowanie segregacji ruchu na obszarach zabudowy,
- podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- dążenie do stosowania skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
- dążenie do wyprowadzania przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
- dążenie do obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych drogami niższego rzędu lub drogami obsługującymi,
- w uzasadnionych ruchowo przypadkach możliwość odcinkowego stosowania drogi o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, drogi dwujezdniowej, drogi o przekroju 2+1 lub dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
- drogi uzupełniające:
 - dopuszczenie możliwości niespełnienia na danych odcinkach międzywęzłowych warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg klasy technicznej G – wówczas dopuszcza się klasę techniczną Z,
 - dążenie do uzyskania kategorii ruchu od KR3 wzwyż,
 - dążenie do segregacji ruchu w miejscach niebezpiecznych,
 - dążenie do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - ograniczenie do niezbędnego minimum bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych,
 - w uzasadnionych ruchowo przypadkach możliwość odcinkowego stosowania dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
 - możliwość uspokajania ruchu na terenach zabudowy.

W uzasadnionym przypadku na drogach należących do jednej z czterech rodzajów klas funkcjonalno-technicznych, można realizować drogi obsługujące (serwisowe), drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe poza jezdnią w pasie drogowym poza obszarem zabudowy lub w obszarze zabudowanym, jeżeli szerokość pasa drogowego na to pozwala. Z tym, że wskazana jest ich realizacja przez inne podmioty niż MZDW (np. jednostki samorządu terytorialnego) poza pasem drogowym, zarówno na obszarze zabudowanym, jak i poza nim.

Zaliczenie istniejących dróg wojewódzkich lub ich odcinków międzywęzłowych do dróg uzupełniających oznacza, że:

- stanowią połączenia przeważnie pomiędzy uzupełniającymi drogami wojewódzkimi,
- nie odgrywają istotnej funkcji w systemie transportowym województwa, służąc tylko połączeniom i ruchowi lokalnemu – co stanowi przesłankę do pozbawienia tychże dróg kategorii dróg wojewódzkich i przekazania, zgodnie z ustawą *o drogach publicznych*, odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych. W przypadku braku możliwości, np. terenowych, dostosowania ich parametrów techniczno-eksploatacyjnych do wymogów co najmniej klasy technicznej Z, mogą one zostać wskazane do pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich i przekazania, na podstawie ustawy *o drogach publicznych*, odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE SCHEMAT POGLĄDOWY PODZIAŁU FUNKCJONALNO - TECHNICZNEGO OBECNEJ SIECI DRÓG WOJEWODZKICH



Legenda

drogi wojewódzkie według podziału funkcjonalno-technicznego	— autostrady
— drogi ekspresowe	— drogi krajowe dwujezdnowe
— drogi priorytetowe OMW	— drogi krajowe
— drogi priorytetowe	— drogi wojewódzkie dwujezdnowe
— drogi podstawowe	— drogi wojewódzkie
— drogi uzupełniające	
WARSZAWA miasto stołeczne	PIASZÓW pozostałe miasta
Radom miasto na prawach powiatu	Raszyn pozostałe miejscowości
PŁOCK miasto siedziba powiatu	



Rys. 6.2. Schemat poglądowy podziału funkcjonalno-technicznego obecnej sieci dróg wojewódzkich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZDW.

6.3. Wskazania do typowania dróg do remontów i przebudów

Wskazania do typowania dróg wojewódzkich lub ich odcinków do remontów i przebudów mają za zadanie ułatwienie *określenia i uszczegółowienia* zakresu planowanego remontu lub przebudowy odcinków dróg. Powinny one dodatkowo umożliwić gradację remontów i przebudów dróg poprzez wskazanie kolejności i pierwszeństwa wyboru pod względem stanu technicznego.

Zakwalifikowane do realizacji w ramach przebudowy dróg zadania inwestycyjne powinny być realizowane zgodnie z wytycznymi dla warunków technicznych dróg publicznych³⁵, z uwzględnieniem określonych i przyjętych kryteriów wykonywania remontów lub przebudów odcinków dróg wojewódzkich.

W ramach kryteriów do wykonywania remontów lub przebudów odcinków dróg wojewódzkich należałoby ująć następujące wytyczne:

- ocena technicznego stanu nawierzchni – na podstawie przeglądów pięcioletnich dróg,
- stan nawierzchni – wypadkowa nośności, kolein, równości podłużnej,
- nienormatywność drogi – istniejąca szerokości drogi w stosunku do wymaganej dla danej kategorii drogi,
- obciążenie ruchem SDR/SDRR na podstawie aktualnego GPR,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego – zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi,
- współfinansowanie zadania przez inne jednostki samorządu terytorialnego.

Na podstawie ocen parametrów techniczno-eksploatacyjnych stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich został sklasyfikowany następująco:

- klasa A – stan dobry: poziom pożądany, dotyczy dróg o nawierzchniach nowych, odnowionych (przebudowanych lub wyremontowanych) i eksploatowanych, których stan techniczny nie wymaga planowania zabiegów remontowych w normalnych warunkach przez okres co najmniej 4 lata,
- klasa B – stan zadowalający: poziom pożądany jw.,
- klasa C – stan niezadawalający: poziom ostrzegawczy, dotyczy dróg ze znaczącymi uszkodzeniami, dla których uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni, wymagane jest zaplanowanie remontu drogi,
- klasa D – stan zły: poziom krytyczny, dotyczy dróg z licznymi i rozległymi uszkodzeniami, wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni – niezwłocznego remontu.

Wobec powyższego dla każdego z ww. kryteriów należy przyjąć odpowiednie poziomy i punktację ich elementów składowych dla wielokryterialnych potrzeb wyboru poszczególnych remontów i przebudów dróg wojewódzkich:

- kryterium – stan nawierzchni:
 - podkryterium – nośności nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
 - podkryterium – występowania kolein w nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
 - podkryterium równości podłużnej nawierzchni: stan dobry, zadowalający, niezadawalający, zły,
- kryterium – ogólny stan nawierzchni wg przeglądów pięcioletnich dróg:
 - podkryterium – ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich: stan dobry,
 - podkryterium – ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich: stan zły,

³⁵ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

- kryterium – nienormatywność drogi:
 - podkryterium – szerokość jezdni w stosunku do szerokości wymaganej dla danej klasy technicznej drogi: ma prawidłową szerokość lub większą,
 - podkryterium – szerokość jezdni w stosunku do szerokości wymaganej dla danej klasy technicznej drogi: ma mniejszą szerokość,
- kryterium – obciążenie ruchem:
 - podkryterium – SDRR jako średni dla wszystkich dróg,
 - podkryterium – SDRR powyżej średniego o 50%,
 - podkryterium – SDRR powyżej średniego o 100 %,
- kryterium – bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD):
 - podkryterium – liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe na odcinku do 500 m,
 - podkryterium – liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe na odcinku do 150 m,
 - podkryterium – zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi: liczba kolizji i ich powtarzalność,
 - podkryterium – zdarzenia drogowe na danym odcinku drogi – liczba wypadków i ich powtarzalność,
- kryterium – współfinansowanie zadania przez inną jednostkę samorządu terytorialnego:
 - podkryterium – prowadzenie inwestycji jako inwestorstwo zastępcze jednostki samorządu terytorialnego,
 - podkryterium – dofinansowanie w wysokości: 100% wartości inwestycji,
 - podkryterium – dofinansowanie w wysokości: 75-99% wartości inwestycji,
 - podkryterium – dofinansowanie w wysokości: 50-74% wartości inwestycji,
 - podkryterium – dofinansowanie w wysokości: 26-49% wartości inwestycji,
 - podkryterium – dofinansowanie w wysokości: minimum 25% wartości inwestycji.

Wagę każdego poszczególnego kryterium stanowi suma jego podkryteriów składowych. Im gorszy stan techniczny drogi, większa liczba wypadków, większy SDRR, większe współfinansowanie jednostek samorządu terytorialnego itp. tym większa liczba przyznawanych w ramach danego podkryterium punktów.

Na podstawie powyższych wytycznych może powstać dokument wskazujący ranking zadań remontowych i przebudów na sieci dróg wojewódzkich, w tym przy współfinansowaniu jednostek samorządu terytorialnego lub inwestorstwa zastępczego jednostek samorządu terytorialnego, co pozwoli na znaczne przyspieszenie i poprawę stanu technicznego dróg wojewódzkich, szczególnie dróg uzupełniających.

7. Wnioski i zalecenia w zakresie rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich

Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016-2026 wskazuje możliwe do realizacji oraz pożądane dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportowego województwa mazowieckiego kierunki, zasady i możliwości:

- rozwoju sieci dróg wojewódzkich,
- planowanych zmian na sieci dróg wojewódzkich.

Do ważniejszych celów strategicznych inwestycji drogowych należy zaliczyć integrację wewnętrzną województwa mazowieckiego, przestrzeni regionu z przestrzenią całego kraju, a także z sąsiednimi regionami czy krajami. Istotą inwestycji komunikacyjnych jest również podniesienie efektywności sieci transportowej w celu wzmocnienia gospodarki regionu.

7.1. Planowana sieć dróg wojewódzkich

W wojewódzkim systemie transportowym, drogi wojewódzkie powinny charakteryzować się cechami funkcjonalno-technicznymi przypisanymi dla danej kategorii dróg³⁶. Dlatego też, na docelową sieć dróg wojewódzkich składają się główne ciągi drogowe oraz odcinki uzupełniające sieć podstawową, które w szczególności:

- łączą drogi krajowe, w tym drogi szybkiego ruchu³⁷,
- przenoszą duże potoki ruchu – wysoki SDR i/lub SDRR³⁸,
- przenoszą ruch gospodarczy – cechują się dużym udziałem ruchu ciężarowego określany odpowiednią kategorią ruchu (KR),
- łączą miasta mające istotne znaczenie dla województwa,
- łączą główne ośrodki społeczno-gospodarcze w obszarach aglomeracyjnych,
- łączą główne ośrodki turystyczne.

Propozycja sieci dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego spełniająca powyższe uwarunkowania została przedstawiona na Rys. 7.1.

³⁶ Przyjęta kategoryzacja dróg została szczegółowo przedstawiona w rozdziale 6.2. niniejszego Planu.

³⁷ Autostrady i drogi ekspresowe.

³⁸ SDR – średni dobowy ruch, SDRR – średni dobowy ruch roczny.



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE SCHEMAT POGŁĄDOWY PROPONOWANEJ SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH



Legenda

- | | |
|-------------------------------------------------|----------------------------------|
| drogi według podziału funkcjonalno-technicznego | — autostrady |
| — drogi priorytetowe OMW | — drogi ekspresowe |
| — drogi priorytetowe | — drogi krajowe dwujezdniowe |
| — drogi podstawowe | — drogi krajowe |
| — drogi uzupełniające | — drogi wojewódzkie dwujezdniowe |
| | — drogi wojewódzkie |
-
- | | |
|-----------------|---------------------------|
| WARSZAWA | miasto stołeczne |
| RADOM | miasto na prawach powiatu |
| PŁOCK | miasto siedziba powiatu |
| Piastów | miasto siedziba gminy |



Rys. 7.1. Schemat poglądowy propozycji sieci dróg wojewódzkich.
Źródło: opracowanie własne.

7.2. Proponowane zmiany klas technicznych dróg wojewódzkich

Obecnie³⁹ drogi wojewódzkie powinny posiadać klasę techniczną GP lub G. Jednak drogi lub odcinki dróg o przypisanej do tej pory klasie technicznej Z, nie stały się w sposób automatyczny drogami o wyższych klasach technicznych. Dlatego też na sieci drogowej dróg wojewódzkich, na których zarząd drogi sprawuje MZDW, obowiązują klasy techniczne GP, G oraz Z. Natomiast nowo realizowane drogi wojewódzkie charakteryzować się będą wymaganymi klasami technicznymi, tj. GP oraz G. Klasa techniczna drogi warunkowana jest wymogami technicznymi i użytkowymi, m.in. szerokością pasa ruchu⁴⁰, wynoszącą odpowiednio dla klasy technicznej:

- GP: 3,50 m (3,00 m na drogach dwujezdniowych względem pasa skrajnego),
- G: 3,50 m (3,00 m na drogach dwujezdniowych względem pasa skrajnego oraz 3,25 m przy uspakajaniu ruchu na terenie zabudowy),
- Z: 3,00 m (3,50 m ze względu na natężenie ruchu oraz 2,75 m przy uspakajaniu ruchu na terenie zabudowy).

Zatem normatywna szerokość jezdni drogi wojewódzkiej dla klasy technicznej GP wynosi 7,00 m, dla klasy technicznej G – 7,00 m (6,0 m na terenie zabudowy) i dla klasy technicznej Z – 6,00 m (5,50 m na terenie zabudowy).

Nienormatywne odcinki dróg wojewódzkich z jezdnią o szerokości od 3,00 m do 5,50 m, występują na 35 drogach wojewódzkich. Nienormatywne odcinki dróg z jezdnią o szerokości od 5,50 m do 6,00 m (normatywne szerokości zgodnie z poprzednio obowiązującymi parametrami⁴¹ dla klasy technicznej Z), występują na 6 drogach wojewódzkich.

Drogi wojewódzkie lub ich odcinki międzywęzłowe, powinny (w miarę możliwości terenowych i przestrzennych) charakteryzować się jednolitą klasą techniczną:

- GP – dla nowych dróg oraz w przypadku spełnienia odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych przez drogi istniejące,
- G – w przypadku nowych dróg i odcinków istniejących w przypadku spełnienia przez nie odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych,
- Z – w przypadku dotychczasowej klasy technicznej Z.

MZDW podejmować będzie działania zmierzające do uzyskania odpowiednich klas technicznych aktualnie wymaganych dla dróg wojewódzkich. Zmiana klasy technicznej Z będzie możliwa, jeżeli uwarunkowania terenowe i przestrzenne pozwolą na dokonanie rozbudowy drogi pozwalającej na poszerzenie jezdni do wymogów technicznych i użytkowych wymaganych dla wyższych klas technicznych.

Na poniższym schemacie wskazano możliwe docelowe klasy techniczne dla dróg wojewódzkich.

³⁹ §4 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

⁴⁰ *ibid.* §15 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2, ust. 3 pkt 3 i ust. 4.

⁴¹ §4 ust. 2 pkt 2 oraz §14 ust. 6 i §15 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999 roku z późn. zm.).



WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

SCHEMAT POGLĄDOWY PROPOZYCJI DOCELOWYCH KLAS TECHNICZNYCH DRÓG WOJEWÓDZKICH



Legenda

Obecne klasy dróg wojewódzkich

- klasa GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- klasa G (droga główna)
- klasa Z (droga zbiorcza)

Docelowe klasy techniczne

- klasa GP
- klasa G
- klasa Z

Pozostałe drogi

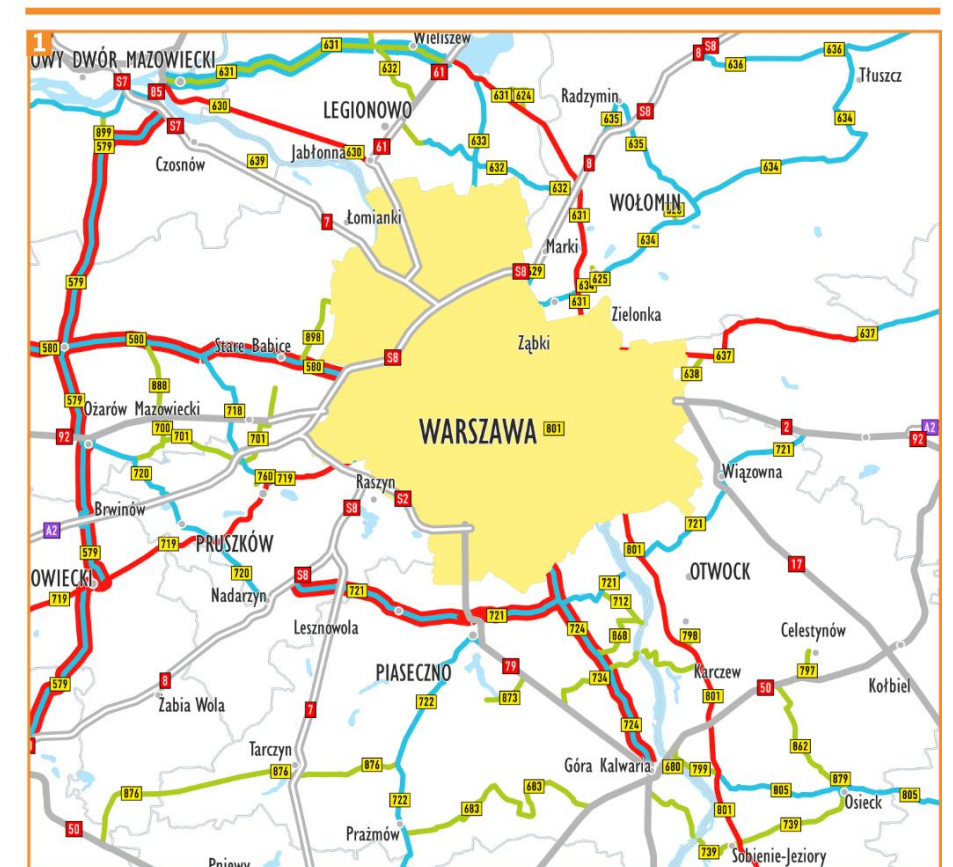
- drogi dwujezdniowe
- drogi jednojezdniowe

WARSZAWA miasto stołeczne

RADOM miasto na prawach powiatu

PŁOCK miasto siedziba powiatu

Piastów miasto siedziba gminy



Rys. 7.2. Schemat poglądowy propozycji docelowych klas technicznych dróg wojewódzkich. Źródło: opracowanie własne.

7.3. Tworzenie ciągów drogowych

Ciągi drogowe tworzą korytarze komunikacyjne, szczególnie o znaczeniu wojewódzkim, charakteryzujące się wyraźnymi i jednolitymi połączeniami w Obszarze Metropolitalnym Warszawy lub pomiędzy miastami i węzłami na drogach krajowych i wojewódzkich.

Ciąg drogowy, tworzony najlepiej przez jedną drogę, powinien w miarę możliwości spełniać następujące kryteria:

- łączyć kilka dróg wojewódzkich biegnących na trasie wyraźnie biegnącego ciągu drogowego na danej trasie komunikacyjnej,
- posiadać na całej swojej długości w miarę możliwości jednolitą klasę techniczną (co najmniej na swoich odcinkach międzywęzłowych),
- posiadać wyraźnie zaakcentowany początek i koniec,
- łączyć główne oraz ważne węzły komunikacyjne na sieci drogowej województwa,
- prowadzić w miarę jednorodny ruch (SDR, SDRR),
- posiadać w miarę jednolitą nośność nawierzchni,
- posiadać na całej długości przypisany jeden numer drogi.

Tworzenie ciągu drogowego powinno mieć na celu m.in. nadanie wszystkim jego składowym odcinkom międzywęzłowym (stanowiącym obecnie także drogi o różnych numerach), jednego wspólnego numeru drogi, czego efektem będzie jednolite i wyraźne połączenie komunikacyjne, a także uproszczenie ewidencji dróg.

Obecnie w zakresie numeracji 100-999, przewidzianej dla dróg wojewódzkich, jest tylko kilka wolnych numerów. Tym samym należy mieć na uwadze, że w przypadku otrzymania w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych odcinków byłych dróg krajowych, należy wystąpić do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad⁴² o nadanie im numerów poprzez włączenie do istniejącego ciągu drogi wojewódzkiej lub nadanie nowego numeru.

Mając na uwadze etapowość realizacji nowych odcinków dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim, także w terminie realizacji po 2020 roku, ciągi drogowe można tworzyć stopniowo, dostosowując ich docelowy przebieg do aktualnej sytuacji i uwarunkowań transportowych.

7.4. Zasady przejmowania i przekazywania dróg

Przejmowanie lub przekazywanie dróg mają głównie na celu tworzenie funkcjonalnej, spójnej i prawidłowo działającej sieci drogowej. Procedury zmian na sieci drogowej opierać się muszą o zapisy ustawy o drogach publicznych. Realizacja obecnych zapisów art. 10 ustawy o drogach publicznych, w zakresie:

- budowy nowych dróg lub nowych odcinków dróg,
- przejmowania i przekazywania dróg,
- tzw. kaskadowego przekazywania dróg,

nie powinna dopuścić do chaotycznego kształtowania sieci drogowej przez zarządców dróg na danym obszarze funkcjonalnym (np. w województwie, powiecie czy w gminie).

⁴² Art. 10 ust. 7 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

W przypadku budowy nowej drogi krajowej, jej odcinka lub obwodnicy, dotychczasowy odcinek drogi krajowej staje się drogą kategorii dróg wojewódzkich⁴³. Analogicznie jest w przypadku dróg wojewódzkich, które stają się drogami kategorii dróg powiatowych⁴⁴. Drogę krajową, otrzymaną w trybie art. 10 ust. 5 ustawy o *drogach publicznych*, zarządca dróg wojewódzkich może włączyć w sieć swoich dróg, przekazując kaskadowo zarządcy dróg powiatowych odcinek innej drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do otrzymanego odcinka drogi krajowej. Przepisy ustawy o *drogach publicznych* dają też możliwość przekazania zarządcy dróg powiatowych odcinka drogi przekazanego zarządcy dróg wojewódzkich przez zarządcę dróg krajowych.

Celem *Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016-2026* w tym zakresie jest wprowadzenie zasad świadomego i funkcjonalnego dla danej sieci dróg, przekazywania dróg pomiędzy poszczególnymi zarządcami dróg. Takimi zasadami dla sieci dróg wojewódzkich powinny być:

- zachowanie otrzymanych dróg krajowych wyłącznie w przypadku, kiedy jest możliwość włączenia ich w istniejące lub utworzenia nowych ciągów dróg wojewódzkich, z tym że wskazane jest niewprowadzanie ruchu tranzytowego, w tym ciężarowego z powrotem do miejscowości,
- przekazywanie odcinków otrzymanych dróg krajowych w systemie kaskadowym zarządcy dróg powiatowych⁴⁵,
- przekazywanie, w zamian za otrzymane odcinki dróg krajowych, odcinków dróg wojewódzkich w systemie kaskadowym (o proporcjonalnej długości do otrzymanych dróg krajowych) – zarządcy dróg powiatowych⁴⁶.

W przypadku pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich drogi wojewódzkiej lub jej odcinka w trybie art. 10 ust. 5a ustawy o *drogach publicznych*, należy mieć na uwadze termin wskazany w ust. 5b.

Ze względu na etapowość realizacji nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim, a także nieznaną czas realizacji wszystkich ich planowanych odcinków, MZDW będzie sukcesywnie wskazywać, które odcinki przejętych dróg z dniem oddania do użytkowania nowo wybudowanych odcinków, zostaną docelowo drogami wojewódzkimi, a które zostaną przekazane dalej lub które obecne drogi wojewódzkie zostaną w zamian przekazane odpowiednim zarządom powiatów.

W ramach współdziałania pomiędzy obecnym zarządcą drogi – przekazującym, a przyszłym zarządcą drogi – przejmującym daną drogę, można określić dodatkowo zasady oraz inne kwestie związane z utrzymaniem oraz stanem technicznym takiej drogi – na mocy stosownych porozumień, w uzupełnieniu drogi legislacyjnej wskazanej w ustawie o *drogach publicznych*.

Oprócz tzw. kaskadowego przekazywania dróg, istnieje możliwość przekazania i przejmowania dróg w trybie art. 10 ust. 1, 2 i 3 ustawy o *drogach publicznych*. Wówczas należy dążyć do:

- wyjścia z przebiegiem drogi wojewódzkiej poza obszar zabudowy,
- przełożenia odcinka drogi wojewódzkiej przebiegającego przez liczne miejscowości na odcinek o mniejszym stopniu zurbanizowania (mniejszej liczbie miejscowości),
- poprowadzenia drogi wojewódzkiej korzystniejszym ruchowo i połączeniowo (funkcjonalność przebiegu) odcinkiem do danego węzła drogowego lub miasta,
- utworzenia drogi wojewódzkiej o korzystniejszym ruchowo i funkcjonalnie przebiegu,
- przejęcia drogi stanowiącej ważne połączenie międzywęzłowe w sieci drogowej,
- przekazania dróg wojewódzkich lub ich odcinków o znaczeniu uzupełniającym oraz niespełniających żadnej funkcji transportowej w regionalnej sieci drogowej,

⁴³ Art. 10 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

⁴⁴ *Ibidem* art. 10 ust. 4 i 5e.

⁴⁵ *Ibid.* w trybie art. 10 ust. 5a i 5b.

⁴⁶ *Ibid.*

- przekazania dróg wojewódzkich lub ich odcinków o nienormatywnych parametrach,
- porządkowania sieci dróg wojewódzkich, bez przejmowania innej drogi w zamian.

Należy mieć na uwadze, że wszystkie wskazane powyżej możliwe działania zarządców dróg, wymagają sprawnego toku czynności legislacyjnych prowadzonych przez każdego z zarządców dróg tak, żeby pozbawienie lub zaliczenie drogi do danej kategorii w trybie art. 10 ust. 1, 2 i 3 ustawy *o drogach publicznych*, zostało dokonane najdalej do końca trzeciego kwartału danego roku, by z dniem 1 stycznia roku następnego mogły zafunkcjonować planowane zmiany na sieci drogowej. Każde przekroczenie tego terminu poprzez niepodjęcie kroków, lub unieważnienie stosownej uchwały, powodować będzie niemożność dokonania planowanych zmian na sieci drogowej i konieczność powtarzania całej procedury od początku, z przesunięciem terminu na kolejny rok.

Biorąc pod uwagę następujące dane, cechy i funkcje dróg, tj.:

- średni dobowy ruch roczny (SDRR) z GPR 2015 – poniżej 2 000 poj./dobę,
- nienormatywna szerokość jezdni – poniżej 6,00 m,
- znaczenie funkcjonalne drogi – sklasyfikowanie jako droga uzupełniająca,
- niespełnianie warunków dla dróg wojewódzkich w myśl art. 6 ust. 1 ustawy *o drogach publicznych*,
- brak możliwości dostosowania parametrów techniczno-eksploatacyjnych do wymogów co najmniej klasy technicznej Z,
- brak połączenia – drogi wojewódzkie, które nie kończą się na drodze krajowej lub innej drodze wojewódzkiej (np. drogi kończące się na Wiśle, drodze powiatowej, drodze gminnej),
- brak istotnej funkcji w systemie transportowym województwa – funkcja połączeń uzupełniających oraz przenoszenie tylko ruchu lokalnego,

można wytypować niektóre drogi wojewódzkie lub ich odcinki jako drogi niespełniające funkcji dróg wojewódzkich. Wówczas można wskazać takie drogi do pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich i przekazać je, zgodnie z ustawą *o drogach publicznych*, w trybie tzw. kaskadowego przekazywania dróg⁴⁷ lub przekazania dróg⁴⁸, odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych.

W stosunku do dróg lub ich odcinków, które nie spełniają funkcji dróg wojewódzkich, MZDW prowadzi działania zmierzające do ich przekazania innym zarządcom dróg.

7.5. Rozwiązania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na każdej drodze publicznej należy zapewnić warunki dla bezpiecznego poruszania się pojazdów, rowerzystów oraz pieszych. Dążenie do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego to nie tylko poprawa parametrów technicznych i geometrii jezdni, ale także szereg rozwiązań związanych z inżynierią ruchu drogowego, tj. odpowiednia organizacja ruchu czy fizyczne elementy drogi i jej infrastruktury. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieli się na:

- pasywne urządzenia bezpieczeństwa – urządzenia umożliwiające kierowcy uniknięcie zdarzenia drogowego poprzez pasywne oddziaływanie na niego (informowanie, ograniczanie manewrów, ograniczanie prędkości, zabezpieczanie przed negatywnymi czynnikami itp.),

⁴⁷ Przekazywanie dróg w trybie art. 10 ust. 5a, 5b, 5c i 5d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

⁴⁸ Przekazywanie dróg w trybie art. 10 ust. 1, 2 i 3 ustawy *o drogach publicznych*.

- aktywne urządzenia bezpieczeństwa – urządzenia powodujące zmniejszenie skutków zdarzeń drogowych dla użytkowników drogi poprzez aktywną ich ochronę (bariery ochronne, osłony energochłonne czy zabezpieczające itp.).

Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, biorąc pod uwagę przy istniejących przebiegach dróg także geometrię, szerokość pasa drogowego (szczególnie w obszarze zabudowy) oraz uwarunkowania terenowe, ruchowe i przestrzenne, a także klasę techniczną drogi, może następować m.in. poprzez:

- przebudowę drogi z dostosowaniem jej do odpowiadających danej klasie technicznej parametrów drogi:
 - segregacja ruchu na terenie zabudowy i poza nim – budowa chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych lub pieszo-rowerowych, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
 - obsługa obszarów przyległych poprzez drogi obsługujące (tzw. drogi serwisowe),
 - poprawa geometrii na łukach, zakrętach i skrzyżowaniach,
 - poszerzenie jezdni do parametrów normatywnych,
- przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg, szczególnie na terenie zabudowy:
 - realizacja skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
 - zawężanie jezdni do dopuszczalnych wartości minimalnych dla poszczególnych klas technicznych dróg,
 - stosowanie pasów włączenia i wyłączenia, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
 - stosowanie sygnalizacji, w tym sygnalizacji typu all red w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
 - realizacja bezpiecznych przejazdów dla rowerzystów oraz przejść dla pieszych,
- zmianę organizacji ruchu:
 - zmiana układu kierunkowego na skrzyżowaniach, w tym tzw. ronda turbinowe,
 - ograniczenia prędkości w centrach miast i miejscowości, miejscach niebezpiecznych, lokalizacjach istotnych generatorów ruchu, szczególnie w rejonie szkół czy obiektów opieki zdrowotnej,
 - wprowadzanie odcinkowych lub czasowych ograniczeń ruchu dla określonych typów i rodzajów pojazdów,
 - wyznaczanie nowych, właściwych lokalizacji przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów, z możliwością ich likwidacji w miejscach niebezpiecznych,
- wprowadzanie nowych elementów w postaci:
 - odcinkowego stosowania jezdni typu 2+1, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
 - wnoszenia nawierzchni przejść dla pieszych i rowerzystów oraz całych tarczy skrzyżowań, z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
 - realizacji zatok przystankowych lub tzw. antyzatok na terenie zabudowy,
 - wprowadzania fizycznego rozdziału pasów ruchu w przeciwnych kierunkach – pasy rozdziału, bariery, wyniesione elementy kanalizujące ruch, itp.,
 - stosowania wysp spowalniających ruch na wjazdach do miejscowości – uspokojenie ruchu na terenach zabudowy, pod warunkiem fizycznej możliwości ich realizacji w granicach pasa drogowego,
 - wprowadzania rozwiązań uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na drogę, szczególnie na obszarach leśnych,
 - stosowania urządzeń pochłaniających energię (np. odkształcalne bariery energochłonne, osłony energochłonne i zabezpieczające),
- stosowanie urządzeń informujących i chroniących kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz sytuacjami występującymi na drodze:
 - systemy odcinkowego pomiaru prędkości,
 - systemy wykrywania pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowania na czerwonym świetle,

- rejestratory prędkości jazdy, wyświetlające przekroczenia prędkości na tablicach elektronicznych,
- znaki i sygnalizatory temperatury nawierzchni, powietrza i pozostałych zjawisk meteorologicznych,
- znaki i sygnalizatory informujące o sytuacji drogowej – o treści stałej lub zmiennej,
- sygnalizatory prędkości i kierunku wiatru,
- stosowanie urządzeń poprawiających widoczność lub dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego:
 - lustra drogowe,
 - oświetlenie drogowe jezdni i skrzyżowań,
 - doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów
 - aktywne przejścia dla pieszych i aktywne przejazdy dla rowerzystów, z wykorzystaniem inteligentnych systemów detekcji,
 - dodatkowe oświetlenie znaków drogowych,
 - punktowe elementy odblaskowe (np. „kocie oczka”),
 - osłony przeciwolśnieniowe.

Powyższe rozwiązania można wprowadzać po uprzedniej analizie potrzeb i możliwości, mając także na uwadze klasę techniczną drogi, jej funkcję w sieci drogowej województwa i wpływ na wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz otoczenie drogi.

7.6. Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu – segregacja ruchu pieszego i rowerowego

Przy wysokim stopniu motoryzacji, jednym z głównych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu drogowego – pieszym i rowerzystom. Związane jest to przede wszystkim z infrastrukturą drogową, a także z organizacją ruchu, poprzez możliwości związane z:

- dążeniem do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa poprzez:
 - realizację chodników na terenie zabudowy, co najmniej po jednej stronie drogi,
 - realizację dróg dla rowerów, w tym poza jezdnią poza terenem zabudowy, ze wskazaniem na ich realizację poza pasem drogowym dróg wojewódzkich,
 - realizację ciągów pieszo-jezdnych i pieszo-rowerowych, w tym poza jezdnią poza terenem zabudowy, ze wskazaniem na ich realizację poza pasem drogowym dróg wojewódzkich,
 - stosowanie bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej,
 - stosowanie przejść regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą na żądanie,
- uspokajaniem ruchu poprzez:
 - zawężanie pasów ruchu na terenie zabudowy⁴⁹, szczególnie w obszarach ścisłego centrum oraz w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych,
 - podwyższanie jezdni na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów, z uwzględnieniem możliwości ich realizacji w stosunku do klasy funkcjonalno-technicznej drogi oraz natężenia ruchu i warunków lokalnych,
 - wnoszenie obszaru całego skrzyżowania (tarczy skrzyżowania), z uwzględnieniem uwarunkowań jw.,
 - rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na jezdni o jednym pasie w każdym kierunku.

⁴⁹ §15 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

Wyżej wymienione rozwiązania można wprowadzać po dokonaniu stosownych analiz, uwzględniając klasę techniczną drogi (z naciskiem na drogi klasy technicznej Z), jej funkcję w układzie komunikacyjnym, a także bezpieczeństwo i wygodę korzystania z infrastruktury drogowej przez wszystkich uczestników ruchu drogowego.

7.7. Realizacja i prowadzenie dróg dla rowerów

W celu:

- ułatwienia poruszania się niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu drogowego,
- zapewnienia im jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa,
- wzrostu mobilności mieszkańców województwa,
- zwiększenia ruchu rekreacyjnego i turystycznego,
- tworzenia połączeń pomiędzy miejscowościami, wskazuje się potrzebę tworzenia dróg dla rowerów, w formie:
 - osobnych ciągów,
 - ciągów pieszo-rowerowych,
 - ciągów pieszo-jezdnych,
 - oraz po drogach obsługujących (serwisowych) lub po drogach transportu rolnego (także w przypadku możliwości prowadzenia ich w pasie drogowym).

Projektowanie oraz realizacja ww. dróg z dopuszczeniem ruchu rowerowego, muszą być zgodne z aktualnymi wytycznymi projektowymi oraz ustawą *o drogach publicznych*, Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, ustawą *Prawo o ruchu drogowym* oraz innymi ustawami i rozporządzeniami, w których mowa jest o ruchu rowerowym i jego infrastrukturze.

Wskazuje się możliwości tworzenia dróg dla ruchu rowerowego na sieci dróg wojewódzkich w następującej formie:

- wzdłuż dróg wojewódzkich (także w formie ciągów pieszo-rowerowych):
 - poza pasem drogowym jako zadania własne jednostek samorządu terytorialnego,
 - w pasie drogowym tylko w uzasadnionym przypadku np. w formie inwestorstwa zastępczego jednostki samorządu terytorialnego lub przy współfinansowaniu zadania przez jednostki samorządu terytorialnego,
 - po ciągach pieszo-jezdnych, drogach obsługujących (serwisowych) i drogach transportu rolnego, w tym także tych zlokalizowanych w pasie drogowym dróg wojewódzkich,
 - przy uwzględnieniu wymogów funkcjonalno-technicznych danej klasy technicznej drogi wojewódzkiej, natężenia ruchu oraz warunków i możliwości terenowych (w tym szerokość pasa drogowego) oraz uwarunkowań przestrzennych, co do możliwości jej prowadzenia w pasie drogowym dróg wojewódzkich,
 - poprzez prowadzenie poza terenem zabudowy drogi dla rowerów poza pasem drogowym, a w uzasadnionym przypadku dopuszcza się jej prowadzenie w pasie drogowym drogi wojewódzkiej wyłącznie poza jezdnią, tj. oddzielonej fizycznie od jezdni (np. pasem dzielącym) lub za przeciwskarpą rowu,
- na terenie zabudowy (ze względu na szerokość linii rozgraniczających, odległość istniejącej zabudowy, szerokość jezdni i chodników, itp.) należy podchodzić indywidualnie, tj.:
 - w ramach uspokojenia ruchu dopuszcza się możliwość prowadzenia drogi dla rowerów po jezdni, z tym że nie można zawężyć pasów ruchu poniżej dopuszczalnych dla danej klasy technicznej szerokości,
 - w przypadku możliwości terenowych dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnią w pasie drogowym jako droga dla rowerów lub ciąg pieszo-jezdny,

- przecięcie drogi dla rowerów z drogą wojewódzką może być realizowane wyłącznie poprzez wyznaczony przejazd dla rowerzystów,
- na drogowych obiektach inżynierskich, z tym że:
 - nowo budowane obiekty mostowe powinny posiadać stosowną infrastrukturę rowerową, odseparowaną fizycznie od jezdni,
 - przebudowywane lub remontowane obiekty mostowe w miarę możliwości (z uwzględnieniem rodzaju konstrukcji, istniejącego układu komunikacyjnego, szerokości jezdni oraz chodników itp.), mogą posiadać infrastrukturę rowerową, z tym że wskazane jest w miarę możliwości jej odseparowanie od jezdni.

Inwestycje związane z infrastrukturą rowerową nie mogą obniżać poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pozostałych uczestników ruchu oraz komfortu korzystania przez nich z infrastruktury drogowej.

Pożądaną formą realizacji dróg dla rowerów, w przypadku możliwości ich prowadzenia w pasie drogowym dróg wojewódzkich jest ich budowa ze środków własnych jednostek samorządu terytorialnego (inwestorstwo zastępcze – zadanie własne jednostki samorządu terytorialnego) lub dofinansowanie jednostki samorządu terytorialnego do ich budowy.

7.8. Przystanki komunikacyjne

Infrastruktura drogowa w pasie drogowym (przystanki komunikacyjne, perony przystankowe, zatoki autobusowe, pasy dla autobusów), jest elementem systemu publicznego transportu zbiorowego, którego organizowanie jest zadaniem własnym samorządu województwa⁵⁰. Województwo Mazowieckie zarządza publicznym transportem zbiorowym w oparciu o *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego*⁵¹.

Przepisy wskazują rolę i zadania Województwa Mazowieckiego jako organizatora transportu publicznego, tym samym MZDW jest odpowiedzialny za kształtowanie dogodnej i funkcjonalnej sieci przystanków komunikacyjnych⁵², których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Mazowieckie⁵³ – udostępnionej operatorom publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikom.

Zarządzając siecią drogową należy kierować się zasadami prawidłowej lokalizacji przystanków komunikacyjnych w pasie drogowym dróg wojewódzkich w ramach dostępności przestrzennej. Tym samym:

- w małych miejscowościach powinna być zlokalizowana co najmniej jedna para przystanków komunikacyjnych,
- w miejscowościach bardziej rozbudowanych⁵⁴, należy – w uzgodnieniu z gminą lub odpowiednim organizatorem publicznego transportu zbiorowego – lokalizować przystanki komunikacyjne w sposób odpowiedni do charakteru zagospodarowania przestrzennego,

⁵⁰ Art. 7 ust. 1 pkt 5 i ust. 4 pkt 6 oraz art. 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5, poz. 13 ze zm.).

⁵¹ Uchwała nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r. w sprawie *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego* (Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego z 2014 roku, poz. 10701).

⁵² Art. 15 ust. 1 pkt 2, 3, 6, ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5, poz. 13 ze zm.).

⁵³ Budowę, przebudowę lub remont przystanków komunikacyjnych, peronów przystankowych, zatok autobusowych mogą realizować jednostki samorządu terytorialnego jako inwestor zastępczy w drodze stosownych porozumień z zarządcą drogi.

⁵⁴ Nie dotyczy miast na prawach powiatu.

W przypadku przebudowy drogi wojewódzkiej należy zweryfikować lokalizacje przystanków komunikacyjnych, mając na uwadze faktyczne potrzeby mieszkańców (poprawienie dostępności źródeł i celów podróży). Lokalizacja przystanku komunikacyjnego może także ulec zmianie ze względu na warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w związku z prowadzeniem inwestycji w pasie drogowym na podstawie zatwierdzenia projektu stałej lub czasowej organizacji ruchu drogowego.

Ponieważ funkcją publicznego transportu zbiorowego jest obsługa miejscowości (przejazd lub tzw. wjazd kieszeniowy), nie dopuszcza się lokalizowania przystanków komunikacyjnych na nowych odcinkach dróg wojewódzkich o charakterze tranzytowym lub obwodnicach, omijających obszary zabudowy. Przekazane przystanki komunikacyjne zlokalizowane wewnątrz miejscowości (na starym przebiegu drogi wojewódzkiej⁵⁵) powinny zostać zachowane i utrzymane przez odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego.

Przystanki komunikacyjne, w ramach dostępności technicznej i przestrzennej⁵⁶, powinny być projektowane zgodnie z poniższymi zaleceniami:

- lokalizacja nowych przystanków komunikacyjnych jak najbliżej źródeł i celów podróży,
- wyrównanie poziomu peronów przystankowych z pierwszym stopniem podłogi w autobusie,
- obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych,
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków,
- skracanie drogi dojścia pieszego pod kątem funkcjonalnym i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wydzielanie azyli dla pieszych na szerokich ulicach.

Województwo Mazowieckie będąc właścicielem lub zarządzającym przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi w ciągu dróg wojewódzkich, może przekazać realizację zadań dotyczących zarządzania nimi zainteresowanej gminie w drodze stosownych porozumień. Skutkiem czego gmina będzie:

- zarządzać przystankami komunikacyjnymi w zakresie wydawania zgody na korzystanie z przystanków komunikacyjnych,
- pobierać (lub nie) opłaty⁵⁷ za zatrzymywanie się na przystankach komunikacyjnych,
- remontować, przebudowywać, likwidować lub lokalizować nowe przystanki komunikacyjne w uzgodnieniu z MZDW⁵⁸.

Pozostałe warunki i zasady dotyczące obowiązków zarządcy drogi oraz gminy w zakresie przystanków komunikacyjnych będą opisane na warunkach regulowanych stosownymi ustawami i rozporządzeniami, chyba że w stosownym porozumieniu pomiędzy MZDW a daną gminą będzie możliwość określenia tego inaczej.

⁵⁵ Po wybudowaniu nowego odcinka drogi wojewódzkiej – art. 10 ust. 5e ustawy *o drogach publicznych* lub przekazaniu odcinka drogi wojewódzkiej w trybie art. 10 ust. 1, 2 i 3 oraz art. 5a i 5b.

⁵⁶ Rozdział 4.2. *Dostępność systemu dla wszystkich użytkowników*, rozdział 4.3 *Dostępność systemu dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych*, rozdział 8.3 *Preferencje dotyczące wyboru środka transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz z ograniczona mobilnością*, rozdział 10 *Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego*.

⁵⁷ Art. 16 ust. 1, ust. 7 pkt 1 i 2 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* – gmina może przeznaczyć dochód z pobieranych opłat na utrzymanie przejętych w zarządzanie przystanków komunikacyjnych.

⁵⁸ *Ibidem* art. 18 ust. 2 – budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych w pasie drogowym dróg wojewódzkich należy do zadań własnych gminy.

7.9. Wytyczne do dokumentów planistycznych gmin

Podstawowym dokumentem planistycznym gminy jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Ustala się w nim przeznaczenie terenów, określa się sposób ich zagospodarowania oraz warunki zabudowy. Ustala się również tereny rozmieszczenia inwestycji celu publicznego, w tym m.in. drogi wojewódzkie⁵⁹.

Jeżeli gmina nie ma obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, to określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy dla inwestycji celu publicznego następuje w drodze decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, a dla inwestycji pozostałych w drodze decyzji o warunkach zabudowy⁶⁰.

W przypadku sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zarządca dróg wojewódzkich uczestniczy w procedurze planistycznej na etapie składania wniosków do planu (w wyniku otrzymanego zawiadomienia o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego⁶¹), oraz na etapie dokonywania uzgodnień planu⁶². Zarządca dróg wojewódzkich uczestniczy w takiej procedurze wtedy, kiedy sposób zagospodarowania gruntów przyległych do pasa drogowego lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na ruch drogowy lub na samą drogę.

W postępowaniu związanym z wydawaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy, zarządca dróg wojewódzkich uzgadnia je w odniesieniu do obszarów przyległych do pasa drogowego⁶³.

Wskazane jest, aby na etapie prac nad powyższymi dokumentami, zarządca dróg wojewódzkich prowadził działania zmierzające do wprowadzenia w nich zapisów odnoszących się do odpowiednich parametrów technicznych dróg wojewódzkich i zapisów odnoszących się do odpowiedniego sposobu zagospodarowania terenów przyległych.

Dla dróg klasy GP (drogi główne ruchu przyspieszonego) i dróg klasy G (drogi główne) wskazane jest zawarcie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapisów określających:

- odpowiednią szerokość w liniach rozgraniczających, umożliwiającą umieszczenie elementów drogi i urządzeń z nią związanych (tj. odpowiednią ilość pasów ruchu, skrzyżowań, pasów zieleni, chodników, dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych, i innych), wynikających z docelowych transportowych i innych funkcji oraz uwarunkowań terenowych,
- przebieg linii zabudowy w zwiększonej odległości niż odległość wskazana w przepisach odrębnych⁶⁴ dla usytuowania obiektów budowlanych przy drodze (zwiększona odległość w celu zapewnienia możliwości rozbudowy drogi oraz z uwzględnieniem ochrony przed nadmiernym hałasem użytkowników obiektów zlokalizowanych na działkach w rejonie pasa drogowego); zaleca się żeby odległość linii zabudowy wyznaczana była od linii rozgraniczającej drogi,
- powiązania z odpowiednimi drogami, oraz odpowiednie odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami, wynikające z przepisów odrębnych⁶⁵,
- zakaz bezpośredniego dostępu do dróg wojewódzkich z nieruchomości, które posiadają dostęp do innych dróg niższych klas.

⁵⁹ Art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj., Dz. U. z 2016 r., poz. 778, ze zm.).

⁶⁰ *Ibidem* art. 4 ust. 2.

⁶¹ *Ibid.* art. 17 pkt 2.

⁶² *Ibid.* art. 17 pkt 6 lit. b.

⁶³ *Ibid.* art. 53 ust. 4 pkt 9 i art. 60 ust. 1.

⁶⁴ Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

⁶⁵ §9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

Dla dróg klasy Z (drogi zbiorcze) wskazane jest zawarcie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapisów określających:

- odpowiednią szerokość w liniach rozgraniczających, umożliwiającą umieszczenie elementów drogi i urządzeń z nią związanych (tj. odpowiednią ilość pasów ruchu, skrzyżowań, pasów zieleni, chodników, dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych, i innych), wynikających z docelowych transportowych i innych funkcji oraz uwarunkowań terenowych,
- przebieg linii zabudowy w zwiększonej odległości niż odległość wskazana w przepisach odrębnych⁶⁶ dla usytuowania obiektów budowlanych przy drodze (zwiększona odległość w celu zapewnienia możliwości rozbudowy drogi oraz z uwzględnieniem ochrony przed nadmiernym hałasem użytkowników obiektów zlokalizowanych na działkach w rejonie pasa drogowego); zaleca się żeby odległość linii zabudowy wyznaczana była od linii rozgraniczającej drogi,
- powiązania z odpowiednimi drogami, oraz odpowiednie odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami, wynikające z przepisów odrębnych⁶⁷,
- ograniczenie bezpośredniego dostępu do dróg wojewódzkich, w zależności od uwarunkowań przestrzennych i techniczno-funkcyjnych.

W przypadku braku obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w postępowaniu związanym z wydawaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy, wskazane jest zawarcie zapisów określających zasady obsługi komunikacyjnej i lokalizację nowej zabudowy analogicznie jak w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

7.10. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu

Efektom wzrostu liczby pojazdów oraz zwiększania dostępności drogowej poprzez budowę nowych dróg i modernizację istniejących, jest wzrost natężenia ruchu transportu drogowego osób i towarów, co z kolei ma wpływ na środowisko człowieka – środowisko antropogeniczne oraz na jego otoczenie – środowisko naturalne.

Dlatego też na zarządcy dróg spoczywa obowiązek prowadzenia działań zmierzających do stopniowego ograniczania negatywnego wpływu transportu drogowego na otoczenie.

7.10.1. Niwelowanie degradacji dróg przez transport ciężarowy

W ruchu drogowym największy wpływ na degradację stanu technicznego drogi mają pojazdy ciężarowe. Im większy jest udział ruchu pojazdów ciężarowych w ruchu ogółem, tym szybciej postępuje degradacja nawierzchni jezdni, co skutkuje spadkiem jej walorów technicznych, a przez to koniecznością wprowadzania ograniczeń w ruchu oraz szybszego przeprowadzania prac remontowych.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu ruchu ciężarowego, należy dążyć do:

- wykorzystania potencjału transportu kolejowego i wodnego śródlądowego,
- podnoszenia nośności dróg do 100 lub 115 kN/oś, szczególnie z kategorią ruchu od KR3 wzwyż,
- ograniczania prędkości pojazdów ciężarowych na terenach zabudowy, szczególnie w centrach miast i miejscowości,

⁶⁶ Art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (tj. Dz.U. z 2016 r. poz. 1440 z późn. zm.).

⁶⁷ §9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 2016 r. poz. 124).

- wyprowadzania ruchu ciężarowego poza teren zabudowy, szczególnie poza centrum miast i miejscowości,
- lokalizacji wąg preselekcyjnych w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych,
- lokalizowania w kluczowych miejscach sieci drogowej placów przystosowanych do ważenia pojazdów ciężarowych,
- wprowadzania na odcinkach międzywęzłowych, w miarę możliwości i przy możliwych objazdach, zakazu ruchu pojazdów ciężarowych powyżej określonej masy rzeczywistej,
- wprowadzania na odcinkach międzywęzłowych, w miarę możliwości i przy możliwych objazdach, zakazu ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, szczególnie w obszarach chronionych, miejskich oraz rekreacyjnych czy turystycznych.

7.10.2. Rozwiązania służące ochronie środowiska antropogenicznego

Środowisko antropogeniczne – obszary, na których przebywają i żyją ludzie, jest kolejnym elementem, na który negatywnie wpływa ruch drogowy. W tym zakresie także należy odpowiednio kształtować sieć drogową, żeby w jak największym stopniu ograniczyć jej negatywny wpływ na środowisko człowieka. Dlatego też wskazuje się na następujące możliwości ograniczenia uciążliwości hałasowej:

- eliminacja ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie,
- ograniczanie prędkości ruchu pojazdów, lub ich wybranych grup, np. pojazdów ciężarowych, szczególnie w godzinach nocnych,
- budowa alternatywnych dróg, które ograniczą ruch na arteriach ulicznych w centrum miast,
- tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu pojazdów osobowych i/lub ciężarowych w centrum miast,
- stosowanie tzw. cichych nawierzchni na terenach zabudowy,
- budowa ekranów akustycznych, tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej oraz wałów ziemnych ochronnych,
- rozwój systemu dróg dla rowerów, ciągów pieszych, pieszo-jezdnym i pieszo-rowerowych,
- zakaz lokalizacji zjazdów indywidualnych – dojazd do nowych terenów realizowany wyłącznie poprzez zbiorcze drogi dojazdowe (np. drogi obsługujące),
- regulacja natężenia i prędkości ruchu, struktury pojazdów oraz płynności ruchu pojazdów,
- ograniczanie ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

7.10.3. Rozwiązania służące ochronie środowiska naturalnego

Drogi wojewódzkie przebiegają m.in. przez obszary niezabudowane – tereny lasów, użytki rolne, obszary chronione. Są to elementy składowe środowiska naturalnego. Obszary te także wymagają niwelowania wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne, szczególnie na obszarach chronionych, m.in. poprzez:

- stosowanie przejść dla dużych i małych zwierząt w drugim poziomie (pod lub nad jezdnią),
- stosowanie siatek uniemożliwiających przejście zwierząt przez jezdnię poza obszarem zabudowy,
- stosowanie korytek odwadniających odprowadzających wody opadowe i roztopowe z powierzchni dróg, doprowadzających wody do separatorów w celu oczyszczenia ścieków deszczowych, szczególnie na obszarach chronionych,
- ograniczanie emisji liniowej (komunikacyjnej):
- wdrażanie zintegrowanego systemu kierowania ruchem ulicznym,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego terenów o wysokich walorach przyrodniczych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów osobowych i/lub ciężarowych,
- ograniczanie ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne,

- zwiększenie efektywności i rozwój systemu transportu publicznego poprzez rozwiązania infrastrukturalne,
- tworzenie systemu tras rowerowych i dróg dla rowerów,
- stosowanie niskoemisyjnych paliw i technologii we własnej flocie pojazdów,
- intensyfikację okresowego czyszczenia powierzchni jezdni, szczególnie w okresach bezdeszczowych,
- czyszczenie ciągów komunikacyjnych w trakcie prac remontowych lub budowlanych,
- uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego (bezemisyjnego) w centrach miast.

8. Spis rysunków

Rys. 2.1. Schemat poglądowy sieci transportowej województwa mazowieckiego.	7
Rys. 3.1. Schemat poglądowy głównych połączeń komunikacyjnych i korytarzy transportowych.	9
Rys. 3.2. Udział poszczególnych klas technicznych w sieci dróg wojewódzkich.	13
Rys. 3.3. Schemat poglądowy klas technicznych dróg wojewódzkich.	14
Rys. 3.4. Klasy stanu technicznego nawierzchni i ich udział w ogólnej długości dróg wojewódzkich.	15
Rys. 3.5. Schemat poglądowy stanu technicznego dróg wojewódzkich na podstawie przeglądu pięcioletniego z roku 2015.	16
Rys. 3.6. Schemat poglądowy nienormatywnych odcinków dróg wojewódzkich (stan na listopad 2016 r.).....	18
Rys. 3.7. Udział poszczególnych typów ciągów przeznaczonych dla ruchu rowerowego, pieszego i lokalnego.	19
Rys. 4.1. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów – GPR 2015	21
Rys. 4.2. Schemat poglądowy kategorii ruchu dróg wojewódzkich.	26
Rys. 4.3. Schemat poglądowy porównania GPR 2015 i GPR 2010 -zmiana kategorii ruchu na drogach wojewódzkich	27
Rys. 4.4. Schemat poglądowy GPR 2015 - średni dobowy ruch roczny na drogach wojewódzkich.....	34
Rys. 4.5. Schemat poglądowy porównania GPR 2015 i GPR 2010 - zmiana średniego dobowego ruchu pojazdów na drogach wojewódzkich	35
Rys. 6.1. Schemat poglądowy planowanych inwestycji drogowych.	52
Rys. 6.2. Schemat poglądowy podziału funkcjonalno-technicznego obecnej sieci dróg wojewódzkich.....	56
Rys. 7.1. Schemat poglądowy propozycji sieci dróg wojewódzkich.	60
Rys. 7.2. Schemat poglądowy propozycji docelowych klas technicznych dróg wojewódzkich.....	62

9. Spis tabel

Tab. 3.1. Wykaz dróg wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego.....	10
Tab. 3.2. Udział dróg o parametrach nienormatywnych w ogólnej długości dróg wojewódzkich (stan na listopad 2016 r.).....	17
Tab. 3.3. Łączna długość ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych, dróg obsługujących z podziałem na rejony drogowe.....	19
Tab. 4.1. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich w województwie mazowieckim w GPR 2015 i GPR 2010.....	20
Tab. 4.2. Klasyfikacja kategorii ruchu w zależności od ilości równoważnych osi standardowych 100 kN.	22
Tab. 4.3. Rozkład ilości odcinków dróg na poszczególne kategorie ruchu w GPR 2010.	22
Tab. 4.4. Rozkład ilości odcinków dróg na poszczególne kategorie ruchu w GPR 2015.	23
Tab. 4.5. Lista odcinków KR5 i KR4 na drogach wojewódzkich w województwie mazowieckim.....	23
Tab. 4.6. Wskaźnik wzrostu liczby odcinków w poszczególnych przedziałach w porównaniu GPR 2015 i GPR 2010	28
Tab. 4.7. Odcinki dróg wojewódzkich o SDRR większym od 12 000 poj./dobę	28
Tab. 4.8. Odcinki dróg wojewódzkich o SDRR mniejszym od 2 000 poj./dobę.....	30
Tab. 5.1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego dla województwa mazowieckiego w latach 2012-2014.	37
Tab. 6.1. Inwestycje zrealizowane przez MZDW ze środków zewnętrznych	42
Tab. 6.2. Inwestycje zrealizowane przez MZDW ze środków własnych.....	43
Tab. 6.3. Inwestycje w trakcie realizacji – stan na grudzień 2016 r.	46
Tab. 6.4. Inwestycje planowane do realizacji, posiadające dokumentacje projektowe – stan na grudzień 2016 r. ..	47
Tab. 6.5. Inwestycje MZDW, dla których sporządzana jest dokumentacja projektowa w trybie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – stan na grudzień 2016 r.	49

10. Załącznik 1. SDRR na drogach wojewódzkich w GPR 2015

W poniższej tabeli zaprezentowano SDRR na drogach wojewódzkich (na podstawie danych GPR 2015), pogrupowany w następujące przedziały:

- SDRR > 11 999 poj./dobę – drogi priorytetowe OMW,
- 9 000 ≤ SDRR ≤ 11 999 – drogi priorytetowe,
- 5 000 ≤ SDRR ≤ 8 999 – drogi podstawowe,
- 2 000 ≤ SDRR ≤ 4 999 – drogi uzupełniające,
- SDRR < 2 000 – drogi uzupełniające.

Numer drogi	Opis odcinka			SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]	
	Pikietaż		Długość (km)			Nazwa odcinka
	Początek	Koniec				
SDRR > 12 000						
719	15,891	17,733	1,842	REGUŁY-PRUSZKÓW	34 844	1 182
629	0,000	1,055	1,055	MARKI-WARSZAWA	34 355	2 014
724	10,751	13,049	2,298	WARSZAWA-KONSTANCIN JEZIORNA	34 352	518
719	13,750	15,891	2,141	WARSZAWA-REGUŁY	33 669	1 641
631	43,596	45,289	1,693	ZĄBKI-WARSZAWA	28 151	2 797
719	17,733	19,581	1,848	PRUSZKÓW/PRZEJŚCIE 1/	28 097	970
719	19,581	22,531	2,950	PRUSZKÓW/PRZEJŚCIE 2/	26 085	519
722	0,000	4,467	4,467	PIASECZNO/PRZEJŚCIE/	22 637	415
579	39,260	40,933	1,673	GRODZISK MAZOWIECKI/PRZEJŚCIE 2/	20 870	1 573
721	20,880	21,322	0,442	KONSTANCIN JEZIORNA/PRZEJŚCIE/	20 481	242
719	22,531	26,045	3,514	PRUSZKÓW-OTRĘBUSY	20 056	571
633	8,127	9,678	1,551	WARSZAWA-REMBELSZCZYŻNA	18 768	335
719	32,235	35,264	3,029	MILANÓWEK-GRODZISK MAZOWIECKI	18 616	562
801	13,299	16,890	3,591	WARSZAWA-JÓZEFÓW/PRZEJŚCIE/	17 514	548
580	6,025	9,300	3,275	WARSZAWA-BABICE NOWE	17 495	684
634	18,125	21,066	2,941	WARSZAWA-ZĄBKI/PRZEJŚCIE/	17 436	912
719	26,045	32,235	6,190	OTRĘBUSY-MILANÓWEK	17 431	441
631	22,269	24,735	2,466	ZĘGRZE-NIEPORĘT	17 148	1 437
634	21,066	24,867	3,801	ZĄBKI-ZIELONKA/PRZEJŚCIE/	17 012	654
634	24,867	29,500	4,633	ZIELONKA-KOBYŁKA-WOŁOMIN	16 677	466
579	32,050	39,260	7,210	GRODZISK MAZOWIECKI/PRZEJŚCIE 1/	15 943	2 221

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
637	21,626	25,681	4,055	SULEJÓWEK/PRZEJŚCIE/	14 781	799
801	16,890	30,796	13,906	JÓZEFÓW-SOBIEKURSK	13 954	817
631	35,472	43,596	8,124	MARKI/STRUGA/-ZĄBKI	13 694	1 492
721	3,760	13,941	10,181	SĘKOCIN LAS-PIASECZNO	13 616	1 637
705	15,240	21,495	6,255	SOCHACZEW/PRZEJŚCIE/	13 575	457
633	9,678	15,885	6,207	REMBELSZCZYNA-NIEPORĘT	13 047	85
580	9,300	16,790	7,490	BABICE NOWE-BORZĘCIN DUŻY	13 043	338
721	13,941	20,880	6,939	PIASECZNO-KONSTANCIN JEZIORNA	12 781	573
718	9,135	11,908	2,773	PRUSZKÓW/PRZEJŚCIE/	12 774	1 059
634	29,500	32,750	3,250	WOŁOMIN/PRZEJŚCIE/	12 667	355
571	32,358	34,813	2,455	NASIELSK/PRZEJŚCIE/	12 263	534
11 999 > SDRR > 9 000						
625	0,000	0,860	0,860	ST.KOL. ZIELONKA-ZIELONKA/DW 634/	11 694	72
579	27,290	29,280	1,990	BŁONIE/PRZEJŚCIE/	11 588	2 240
730	22,603	23,526	0,923	WARKA/PRZEJŚCIE 1/	11 446	686
898	4,998	5,600	0,602	MOŚCI SKA-WARSZAWA	11 195	65
637	20,643	21,626	0,983	WARSZAWA-SULEJÓWEK	10 830	464
630	0,000	16,648	16,648	NOWY DWÓR MAZOWIECKI-JABŁONNA	10 794	821
728	0,000	5,000	5,000	GRÓJEC-BELSK DUŻY	10 679	1 683
544	72,356	77,893	5,537	MŁAWA/PRZEJŚCIE/	10 550	389
579	29,280	32,050	2,770	BŁONIE-GRODZISK MAZOWIECKI	10 478	2 283
627	38,768	39,828	1,060	OSTRÓW MAZOWIECKA/PRZEJŚCIE 1/	10 422	2 163
627	39,828	41,861	2,033	OSTRÓW MAZOWIECKA/PRZEJŚCIE 2/	10 399	1 306
544	77,893	79,409	1,516	MŁAWA-SZYDŁÓWEK	10 359	1 361
737	7,607	14,235	6,628	RADOM-SICZKI	10 220	532
719	35,264	46,535	11,271	GRODZISK MAZOWIECKI-ŻYRARDÓW	10 201	440
898	0,000	4,998	4,998	NOWE BABICE-MOŚCISKA	9 974	593
724	13,049	26,647	13,598	KONSTANCIN JEZIORNA-GÓRA KALWARIA	9 947	288
631	24,735	35,472	10,737	NIEPORĘT-MARKI/STRUGA/	97 22	1 132
638	0,000	2,677	2,677	SULEJÓWEK/PRZEJŚCIE/	9 348	366

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
617	18,060	24,029	5,969	CIECHANÓW/PRZEJŚCIE/	9 311	792
615	28,258	30,690	2,432	CIECHANÓW/PRZEJŚCIE/	9 238	536
632	56,896	64,201	7,305	LEGIONOWO-REMBELSZCZYŻNA	9 188	162
760	0,000	2,200	2,200	ST.KOL. PRUSZKÓW-DW 718	9 156	387
632	0,000	2,100	2,100	PŁOŃSK/PRZEJŚCIE/	9 126	173
740	1,101	9,360	8,259	RADOM-ZAKRZEW	9 123	592
718	5,740	9,135	3,395	OŁTARZEW-PRUSZKÓW	9 116	1 696
719	46,535	50,533	3,998	ŻYRARDÓW/PRZEJŚCIE/	9 098	373
8 999 > SDRR > 5 000						
721	0,000	3,760	3,760	NADARZYN-SĘKOCIN LAS	8 989	1 768
801	30,796	34,601	3,805	SOBIEKURSK-WARSZAWICE	8 919	650
615	0,000	28,258	28,258	MŁAWA-CIECHANÓW	8 846	744
677	24,116	43,540	19,424	GR.WOJ-OSTRÓW MAZOWIECKA	8 808	2 390
618	45,332	47,685	2,353	WYSZKÓW/PRZEJŚCIE/	8 806	262
721	35,478	38,627	3,149	JÓZEFÓW-WIĄZOWNA	8 754	391
635	0,000	12,284	12,284	RADZYMIN-WOŁOMIN	8 469	366
580	16,790	21,380	4,590	BORZĘCIN DUŻY-ZABORÓW	8 346	250
802	0,000	1,586	1,586	MIŃSK MAZOWIECKI/PRZEJŚCIE/	8 293	168
744	3,924	7,840	3,916	RADOM-PARZNICE	8 114	581
876	17,015	17,396	0,381	TARCZYN/PRZEJŚCIE/	8 072	465
803	4,083	12,382	8,299	SIEDLCE-SKÓRZEC	7 902	348
634	32,750	54,960	22,210	WOŁOMIN-MIASE-TŁUSZCZ-WÓLKA KOZŁOWSKA	7 871	146
632	51,831	56,896	5,065	PONIATÓW/DW 631/-LEGIONOWO	7 814	418
720	8,717	13,535	4,818	BRWINÓW/PRZEJŚCIE/	7 796	95
698	28,947	31,867	2,920	ŁOSICE/PRZEJŚCIE/	7 770	458
798	0,000	0,635	0,635	OTWOCK MAŁY-KARCZEW	7 723	421
728	5,000	34,755	29,755	BELSK DUŻY-NOWE MIASTO NAD PILICĄ	7 637	518
580	21,380	27,323	5,943	ZABORÓW-LESZNO	7 635	452
573	17,812	19,551	1,739	GOSTYNIN/PRZEJŚCIE/	7 628	52
632	46,197	51,831	5,634	DĘBE-PONIATÓW/DW 631/	7 529	615

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
575	5,847	8,045	2,198	PŁOCK-DOBZYKÓW	7 354	165
719	50,533	65,226	14,693	ŻYRARDÓW-KAMION	7 311	211
730	23,526	25,640	2,114	WARKA/PRZEJŚCIE 2/	7 137	267
801	34,601	39,955	5,354	WARSZAWICE-SOBIENIE JEZIORY	7 127	523
637	74,671	79,026	4,355	LIW-WĘGRÓW	7 079	650
637	79,026	81,023	1,997	WĘGRÓW/PRZEJŚCIE/	7 033	937
722	4,467	5,700	1,233	PIASECZNO-JAZGARZEW	6 993	104
631	16,503	22,269	5,766	PONIATÓW/DW 632/-ZEGRZE	6 887	538
631	0,000	5,856	5,856	NOWY DWÓR MAZOWIECKI/PRZEJŚCIE/	6 811	191
579	0,000	4,395	4,395	KAZUŃ POLSKI-CYBULICE MAŁE	6 785	753
632	64,201	72,085	7,884	REMBELSZCZYŻNA-MARKI	6 578	227
740	9,360	16,730	7,370	ZAKRZEW-PRZYTYK	6 555	652
720	13,535	19,747	6,212	BRWINÓW-OTRĘBUSY-NADARZYN	6 532	96
618	19,717	45,332	25,615	PUŁTUSK-PNIEWO-WYSZKÓW	6 380	1 500
721	29,317	31,315	1,998	RZ. WISŁA-JÓZEFÓW	6 327	252
802	1,586	26,688	25,102	MIŃSK MAZOWIECKI-SIENNICA-LATOWICZ	6 214	193
698	2,761	28,947	26,186	SI EDLCE-MORDY-ŁOSICE	6 181	235
541	86,760	90,753	3,993	SIERPC/PRZEJŚCIE/	6 164	145
737	14,235	24,547	10,312	SICZKI-ZAŁAMANEK/DW 787/	6 085	503
805	10,090	21,274	11,184	OSIECK-PILAWA	6 082	207
579	4,395	20,495	16,100	CYBULICE MAŁE-LESZNO	6 034	669
744	7,840	13,419	5,579	MALISZÓW-WIERZBICA	5 950	730
731	33,475	36,896	3,421	FALĘCICE-BIAŁOBRZEGI	5 701	328
876	17,396	23,010	5,614	TARCZYN-KORZENIÓWKA	5 676	241
873	0,000	3,913	3,913	PILAWA-ZALESIE GÓRNE	5 611	75
574	0,000	8,703	8,703	DOBZYKÓW-GĄBIN	5 468	57
579	20,495	27,290	6,795	LESZNO-BŁONIE	5 450	638
801	39,955	50,694	10,739	SOBIENIE JEZIORY-WILGA	5 395	471
721	31,315	35,478	4,163	JÓZEFÓW/PRZEJŚCIE/	5 394	193
632	34,190	46,197	12,007	NASIELSK-DĘBE	5 360	348

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
563	34,073	37,340	3,267	ŻUROMIN/PRZEJŚCIE/	5 309	545
265	42,405	43,940	1,535	GOSTYNIN/PRZEJŚCIE/	5 296	1 234
580	27,323	49,754	22,431	LESZNO-ŻELAZOWA WOLA-SOCHACZEW	5 201	162
563	30,049	34,073	4,024	PONIATOWO-ŻUROMIN	5 198	475
544	79,409	94,825	15,416	SZYDŁÓWEK-GRUDUSK	5 177	772
731	0,000	12,799	12,799	POTYCZ-WARKA	5 173	1 450
579	40,933	53,556	12,623	GRODZISK MAZOWIECKI-RADZIEJOWICE	5 093	1214
637	25,681	43,846	18,165	SULEJÓWEK-OKUNIEW-STANISŁAWÓW	5 049	283
727	46,535	49,170	2,635	SZYDŁOWIEC/PRZEJŚCIE/	5 049	167
4 999 > SDRR > 2 000						
628	0,000	0,904	0,904	ST.KOL. WOŁOMIN-WOŁOMIN/DW 634/	4 881	16
722	5,700	12,685	6,985	JAZGARZEW-ŁOŚ	4 728	75
577	11,344	23,925	12,581	GĄBIN-SANNIKI	4 720	918
544	71,015	72,356	1,341	GR.WOJ. -MŁAWA	4 695	334
541	54,855	66,511	11,656	ŻUROMIN-BIEŻUŃ	4 562	551
730	25,640	44,859	19,219	WARKA-GŁOWACZÓW	4 334	199
737	24,547	36,612	12,065	ZAŁAMANEK/DW 787/-KOZIENICE	4 324	373
725	22,632	39,481	16,849	GR.WOJ. -BELSK DUŻY	4 252	951
567	2,368	13,580	11,212	PŁOCK-RODOZINO-CIÓŁKOWO	4 239	809
705	21,495	30,771	9,276	SOCHACZEW-GR.WOJ	4 232	346
728	46,800	63,513	16,713	ODRZYWÓŁ-KŁONNA-GR.WOJ. -DK 12	4 200	891
631	5,856	16,503	10,647	NOWY DWÓR MAZOWIECKI-PONIATÓW/DW 632/	4 192	593
740	16,730	30,854	14,124	PRZYTYK-POTWORÓW	4 112	494
700	0,000	4,520	4,520	ŚWIĘCICE/DK 2/-PŁOCHOCIN-JÓZEFÓW-ROKITNO	4 082	224
617	0,000	18,060	18,060	PRZASNYSZ-CIECHANÓW	4 069	580
544	153,016	162,253	9,237	NOWA WIEŚ-OSTROŁĘKA	4 044	468
567	13,580	29,349	15,769	CIÓŁKOWO-GÓRA	4 014	541
577	0,000	11,344	11,344	ŁĄCK-GĄBIN	4 011	1141
571	34,813	56,256	21,443	NASIELSK-WINNICA-PUŁTUSK	3 994	307

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
541	90,753	105,613	14,860	SIERPC-GR.WOJ.	3 959	199
571	29,544	32,358	2,814	PIEŚCIROGI-NASIELSK	3 866	166
637	43,846	74,671	30,825	STANISŁAWÓW-DOBRE-LIW	3 865	431
787	0,000	4,613	4,613	DW 737-PIONKI/PRZEJŚCIE/	3 863	155
573	33,341	42,530	9,189	SZCZAWIN BOROWY KOLONIA-GR.WOJ.	3 842	505
636	0,000	11,300	11,300	WOLA RASZTOWSKA-WÓLKA KOZŁOWSKA	3 828	392
727	49,170	64,727	15,557	SZYDŁOWIEC-WIERZBICA	3 785	292
727	21,220	22,930	1,710	PRZYSUCHA/PRZEJŚCIE/	3 745	332
559	37,823	46,944	9,121	SIKÓRZ-PŁOCK	3 657	179
730	0,000	22,603	22,603	SKÓRÓW-WARKA	3 651	543
575	78,572	83,497	4,925	KAZUŃ POLSKI-KAZUŃ NOWY	3 631	49
560	40,048	52,495	12,447	GR.WOJ. -SIERPC/DK 10/	3 612	726
560	52,495	69,850	17,355	SI ERPC-LELICE-BONI SŁAW	3 564	245
618	10,919	19,717	8,798	PRZEWODOWO-PUŁTUSK	3 540	352
739	5,700	9,700	4,000	RZ. WISŁA-PIWONIN-SOBIENIE JEZIORY	3 538	68
562	25,334	44,819	19,485	GR.WOJ. -BISKUPICE-PŁOCK	3 494	50
645	11,325	25,320	13,995	DĘBY-ŁYSE-GR.WOJ.	3 476	188
696	0,000	27,123	27,123	WĘGRÓW-CHODÓW	3 436	460
627	57,356	57,776	0,420	MAŁKINIA/PRZEJŚCIE/	3 434	297
731	12,799	33,475	20,676	WARKA-FALĘCICE	3 431	547
265	34,027	42,405	8,378	GR.WOJ. -GOSTYNIN	3 430	822
699	0,000	9,195	9,195	NIEMIANOWICE-JEDLNIĄ LETNISKO-SICZKI	3 410	30
541	36,793	52,225	15,432	GR.WOJ. -ŻUROMIN	3 400	447
701	6,580	10,890	4,310	PRUSZKÓW/ŻBIKÓW/-DUCHNICE-OŻARÓW MAZOWIECKI	3 390	317
618	0,000	10,919	10,919	GOŁYMIN OŚRODEK-PRZEWODOWO	3 365	413
721	38,627	47,067	8,440	WIĄZOWNA-DUCHNÓW	3 317	190
732	0,000	16,580	16,580	STARY GÓZD-PRZYTYK	3 311	147
544	113,384	116,048	2,664	PRZASNYSZ/PRZEJŚCIE/	3 275	98
627	41,861	57,776	15,915	OSTRÓW MAZOWIECKA-MAŁKINIA	3 266	335

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
805	0,000	10,090	10,090	WARSZOWICE-OSIECK	3 247	114
728	34,755	46,800	12,045	NOWE MIASTO NAD PILICĄ-ODRZYWÓŁ	3 240	845
801	74,316	84,085	9,769	MACIEJOWICE-GR.WOJ.	3 238	119
541	78,186	87,057	8,871	ROŚCISZEWO-SIERPC	3 223	335
705	0,000	15,240	15,240	ŚLADÓW-CHODÓW-SOCHACZEW	3 184	185
722	12,685	18,026	5,341	ŁOŚ-PRAŻMÓW	3 093	58
627	5,300	38,768	33,468	OSTROŁĘKA-CZERWIN-OSTRÓW MAZOWIECKA	3 080	501
797	0,000	2,086	2,086	DK 50-CELESTYNÓW	3 069	87
698	31,867	54,589	22,722	ŁOSICE-GR.WOJ	3 014	229
718	0,000	5,740	5,740	BORZĘCIN DUŻY-OŁTARZEW	2 930	189
561	0,000	21,079	21,079	BIEŻUŃ-SZUMANIE	2 907	557
544	116,048	153,016	36,968	PRZASNYSZ-NOWA WIEŚ	2 906	413
727	6,695	21,220	14,525	PRZYSTAŁOWICE-PRZYSUCHA	2 859	85
727	22,930	46,535	23,605	PRZYSUCHA-SZYDŁOWIEC	2 836	199
735	0,000	0,261	0,261	ST.KOL. OŻARÓW MAZOWIECKI-DK 2	2 764	36
728	63,513	69,409	5,896	DK 12-GR.WOJ.	2 747	943
627	73,659	96,808	23,149	KOSÓW LACKI-SOKOŁÓW PODLASKI	2 709	334
694	13,880	26,406	12,526	BROK-MAŁKINIA	2 703	429
574	8,703	16,142	7,439	GĄBIN-SZCZAWIN BOROWY KOLONIA	2 675	139
577	23,925	45,904	21,979	SANNIKI-RUSZKI	2 649	720
694	0,000	13,880	13,880	PRZYJMY-BROK	2 636	225
801	50,694	74,316	23,622	WILGA-MACIEJOWICE	2 626	118
632	20,818	34,190	13,372	NOWE MIASTO-NASIELSK	2 618	131
632	2,100	20,818	18,718	PŁOŃSK-NOWE MIASTO	2 600	165
720	0,000	8,717	8,717	BŁONIE-BRWINÓW	2 579	35
636	11,300	29,192	17,892	WÓLKA KOZŁOWSKA-JADÓW-ZAWISZYN	2 571	312
811	0,000	16,218	16,218	SARNAKI-GR.WOJ.	2 566	520
733	23,130	26,344	3,214	PARZNICE-MALISZÓW	2 553	311
721	21,322	27,217	5,895	KONSTANCIN JEZIORNA-OPACZ/RZ. WISŁA/	2 526	36

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
616	27,020	46,389	19,369	GRUDUSK-CIECHANÓW	2 472	178
722	18,026	29,626	11,600	PRAŻMÓW-GRÓJEC	2 336	62
559	23,600	37,823	14,223	GR.WOJ. -BRUDZEŃ DUŻY-SIKÓRZ	2 322	225
645	0,000	11,325	11,325	MYSZYNIC-DĘBY	2 308	289
744	13,419	18,234	4,815	WIERZBICA-GR.WOJ.	2 301	296
701	0,000	6,580	6,580	JÓZEFÓW-DOMANIEW- PRUSZKÓW/ŻBIKÓW/	2 285	130
803	12,382	33,611	21,229	SKÓRZEC-SEROCZYN	2 277	115
876	23,010	25,034	2,024	KORZENIÓWKA-ŁOŚ	2 236	61
563	37,340	67,370	30,030	ŻUROMIN-KUCZBORK-MŁAWA	2 217	291
541	53,290	54,855	1,565	ŻUROMIN/OBWODNICA 2/	2 203	481
581	0,000	13,182	13,182	GOSTYNIN-GR.WOJ.	2 166	107
697	0,000	19,609	19,609	LIW-SINOŁĘKA	2 125	251
805	21,274	33,770	12,496	PI LAWA-PARYSÓW-WILCHTA	2 084	404
544	94,825	113,384	18,559	GRUDUSK-PRZASNYSZ	2 041	535
573	19,551	33,341	13,790	GOSTYNIN-SZCZAWIN BOROWY KOLONIA	2 039	68
694	26,406	45,579	19,173	MAŁKINIA-NUR/DK 63/	2 038	291
570	0,000	4,067	4,067	WRÓBLEWO-NARUSZEWO	2 033	62
541	52,225	53,290	1,065	ŻUROMIN/OBWODNICA 1/	2 015	338
SDRR < 2 000						
707	39,958	54,220	14,262	GR.WOJ. -NOWE MIASTO NAD PILICĄ	1 979	545
749	10,388	25,696	15,308	GR.WOJ. -PRZYSUCHA	1 956	49
694	45,579	56,500	10,921	NUR/DK 63/-GR.WOJ	1 954	180
691	0,000	10,918	10,918	PIONKI-LASKI-GARBATKA LETNISKO	1 916	47
683	0,000	21,409	21,409	PRAŻMÓW-SOBIKÓW-DEBÓWKA	1 838	21
876	4,180	17,015	12,835	PIOTROWICE-MANY-TARCZYN	1 828	314
747	29,451	40,397	10,946	LIPSKO-SOLEC NAD WISŁĄ-GR.WOJ.	1 826	115
571	11,070	29,544	18,474	PRZYBOROWICE-PIEŚCIROGI	1 815	104
736	0,000	13,774	13,774	WARKA-ROZNISZEW-MAGNUSZEW	1 809	72
729	0,000	4,394	4,394	PRZYSTAŁOWICE DUŻE-POTWORÓW	1 778	68

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
573	0,000	17,812	17,812	NOWY DUNINÓW-GOSTYNIN	1 765	55
738	0,000	6,190	6,190	NOWE SŁOWIKI-BAKOWIEC	1 758	160
807	18,930	34,408	15,478	GOŃCZYCE-ŻELECHÓW-GR.WOJ.	1 749	155
584	0,000	6,669	6,669	SANNIKI-GR.WOJ.	1 746	231
810	0,000	0,800	0,800	ST.KOL. GARWOLIN-DK 76	1 742	23
739	0,000	5,700	5,700	BRZUMIN/DW 79/-CZERSK-RZ. WISŁA	1 732	11
807	0,000	18,930	18,930	MACIEJOWICE-SOBOLEW-GOŃCZYCE	1 714	37
622	0,000	9,355	9,355	CHRCYNNO-MARYNINO	1 684	65
541	66,511	78,186	11,675	BIEŻUŃ-ROŚCISZEWO	1 670	260
575	8,045	46,050	38,005	DOBZYKÓW-IŁÓW-KAMION	1 645	135
690	5,000	15,885	10,885	GR.WOJ. -BOGUTY PIANKI-GR.WOJ.	1 602	110
802	26,688	36,347	9,659	LATOWICZ-SEROCZYN	1 586	191
738	6,190	17,000	10,810	BAKOWIEC-GR.WOJ	1 570	179
627	57,776	73,659	15,883	MAŁKINIA-KOSÓW LACKI	1 549	358
560	69,850	76,105	6,255	BONISŁAW-BIELSK	1 481	65
539	6,407	15,381	8,974	GR.WOJ.-LIGOWO-GR.WOJ.	1 394	29
747	0,000	29,451	29,451	IŁŻA-LIPSKO	1 392	127
626	0,000	33,360	33,360	MAKÓW MAZOWIECKI-NOWA WIEŚ	1 381	116
622	9,355	12,240	2,885	MARYNINO-SZADKI	1 345	116
803	33,611	37,610	3,999	SEROCZYN-GR.WOJ.	1 330	104
695	0,000	6,940	6,940	KOSÓW LACKI-CERANÓW	1 329	199
616	0,000	27,020	27,020	REMBIELIN-GRUDUSK	1 317	183
733	26,344	37,506	11,162	MALISZÓW-SKARYSZEW	1 297	143
614	0,000	35,893	35,893	CHORZELE-KRUKOWO-MYSZYNIC	1 229	159
787	4,613	20,108	15,495	PIONKI-SUSKOWOLA-SUCHA-ZWOLEŃ	1 167	49
862	0,000	9,625	9,625	TABOR-PODBIEL-OSIECK	1 137	35
754	29,269	40,283	11,014	GR.WOJ. -SOLEC NAD WISŁĄ	1 134	86
691	10,918	20,813	9,895	GARBATKA LETNISKO-BAKOWIEC	1 117	76
779	0,000	0,965	0,965	ST.KOL. MSZCZONÓW-DK 50	1 101	30
647	0,000	11,178	11,178	DĘBY-GR.WOJ	1 032	208

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
733	8,275	15,270	6,995	WOLANÓW-MŁODOCIN	1 026	129
799	0,000	3,423	3,423	DZIECINÓW-KOSUMCE-OSTRÓWEK	999	23
570	4,067	17,828	13,761	NARUSZEWO-CZERWIŃSK	987	38
899	0,000	2,125	2,125	CYBULICE MAŁE-DW 575	963	42
888	0,000	5,858	5,858	ŚWIĘCICE-MYSZCZYN-ZABORÓW	943	65
712	0,000	4,046	4,046	HABDZIN-GASSY-RZ. WISŁA	941	69
583	7,627	29,062	21,435	GR. WOJ. -SANNIKI	934	50
733	0,000	8,275	8,275	ZAKRZEW-WOLANÓW	932	18
620	0,000	25,050	25,050	NOWE MIASTO-STRZEGOCIN- PRZEWODOWO-PARCELE	928	29
769	0,000	1,100	1,100	ST.KOL. GÓRA KALWARIA-DK 79	928	123
540	0,000	16,152	16,152	BIELSK-PROBOSZCZEWICE-SIKÓRZ	916	44
575	54,617	78,572	23,955	ŚLADÓW-KAZUŃ POLSKI	891	22
568	0,000	5,720	5,720	GOŚLICE-CIÓŁKOWO	889	96
691	20,813	25,148	4,335	BAKOWI EC-OPACTWO	889	60
736	13,774	22,670	8,896	MAGNUSZEWO-PODŁĘŻ	876	61
555	0,000	9,066	9,066	SREBRNA-SIECIEŃ-MURZYNOWO-STARY DUNINÓW	875	20
733	37,506	61,208	23,702	SKARYSZEWO-KARSZÓWKA	861	50
587	0,000	1,350	1,350	ST.KOL. BŁONIE-BŁONIE/DW 579/	836	61
571	0,000	11,070	11,070	NARUSZEWO-PRZYBOROWICE	827	51
563	16,656	30,049	13,393	GR. WOJ-PONIATOWO	793	85
868	0,000	5,168	5,168	SŁOMCZYN-CIECISZEWO-IMIELIN-GASSY	780	54
876	0,000	4,180	4,180	CHUDOLIPIE-PIOTROWICE	780	41
639	0,000	2,377	2,377	ŁOMNA LAS-RZ. WISŁA	754	53
575	46,050	54,617	8,567	KAMION-ŚLADÓW	714	76
734	7,930	13,887	5,957	RZ. WISŁA-NADBRZEŻ-OTWOCK WI ELKI - WYGODA	614	45
788	0,000	5,000	5,000	ST.KOL. SARNÓW-DW 738	613	45
565	1,587	5,156	3,569	RZ. WISŁA-CHOCISZEWO	582	40
804	0,000	0,852	0,852	ST.KOL. PILAWA-DW 805	566	40

Numer drogi	Opis odcinka				SDRR [poj./dobę/ przekrój jezdni]	SRRD [osie 100kN/ dobę/pas]
	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa odcinka		
	Początek	Koniec				
712	4,046	5,479	1,433	RZ. WISŁA-KARCZEW	544	38
727	0,000	6,695	6,695	KLWÓW-PRZYSTAŁOWICE DUŻE	542	21
733	15,270	23,130	7,860	MŁODOCIN-PARZNICE	528	63
734	0,000	7,930	7,930	BANIOCHA-KAWĘCZYN-DĘBÓWKA-RZ. WISŁA	521	37
859	0,000	0,120	0,120	ST.KOL. ZAJEZIERZE-DK 48	513	38
754	40,283	43,776	3,493	SOLEC NAD WISŁĄ-KŁUDZIE	472	7
754	43,776	56,846	13,070	KŁUDZIE-BOISKA-WOLA SOLECKA-GOŁĘBIÓW	448	32
778	0,000	0,565	0,565	ST.KOL. TARCZYN-DK 7	423	31
823	0,000	4,000	4,000	DK 48-WOLA WOJCIESZOWSKA-GR.WOJ.	361	26
565	0,000	1,587	1,587	SECYMIN NOWY-RZ. WISŁA	358	26
739	9,700	18,645	8,945	SOBIENIE JEZIORY-OSIECK	324	4
624	0,000	2,967	2,967	ST.KOL. BENIAMINÓW-WÓLKA RADZYMIŃSKA	218	16
680	0,000	2,824	2,824	GÓRA KALWARIA-RZ. WISŁA-OSTRÓWEK	208	14
879	0,000	1,037	1,037	ST.KOL. OSIECK-DW 805	192	14
817	0,000	1,080	1,080	KŁUDZIE-GR.WOJ.	163	0
539	0,000	2,316	2,316	BLINNO-GR.WOJ.	105	3
900	0,000	2,412	2,412	RAJ-GR.WOJ.	98	8
564	0,430	0,750	0,320	PŁOCK/RZ. WISŁA/-POPŁACIN	91	8
782	0,000	0,745	0,745	ST.KOL. BĄKOWIEC-DW 738	84	7
639	2,377	3,702	1,325	RZ. WISŁA-SKIERDY/DW 630/	47	3
800	0,000	0,666	0,666	ST.KOL. PARYSÓW-DW 805	25	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie GPR 2015.