



**Klub Parlamentarny
Prawo i Sprawiedliwość**

Warszawa, dnia 9 czerwca 2026 r.

**Grupa Posłów na Sejm RP
Klubu Parlamentarnego
Prawo i Sprawiedliwość**

RPW/19704/2026 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026-06-09
Data wpływu: 2026-06-09

**Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2022 r., poz. 990) niżej podpisani posłowie składają projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu
infrastruktury transportu lądowego**

Na podstawie art. 34 ust. 1 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Pana Posła Władysława Kurowskiego oraz Pana Posła Patryka Wichra.

U S T A W A

z dnia ...

o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego

Art. 1. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r., poz. 889) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 18a po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje środki, ustalone corocznie w ustawie budżetowej lub pochodzące z Krajowego Funduszu Drogowego, na przygotowanie, projektowanie, realizację oraz rozliczenie inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c, w tym na prace studialne i dokumentacyjne, nabywanie nieruchomości, wypłatę odszkodowań, przebudowę infrastruktury technicznej, wykonanie urządzeń drogi, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, odwodnienia, kanałów technologicznych oraz urządzeń ochrony środowiska.”;

2) w art. 19:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W granicach miast na prawach powiatu, z zastrzeżeniem ust. 5c–5h, zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta.”;

b) po ust. 5b dodaje się ust. 5c–5h w brzmieniu:

„5c. W granicach miasta na prawach powiatu, którego liczba mieszkańców nie przekracza 150 000, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wykonuje zadania w zakresie przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji obejmujących budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę drogi krajowej, niebędącej autostradą ani drogą ekspresową, jeżeli inwestycja ta została ujęta w programie wieloletnim Rady Ministrów dotyczącym rozwoju sieci dróg krajowych, programie inwestycyjnym ministra właściwego do spraw transportu albo innym dokumencie rządowym określającym zadania w zakresie infrastruktury drogowej.

5d. W zakresie inwestycji, o których mowa w ust. 5c, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad pełni funkcję inwestora oraz wykonuje zadania zarządcy drogi niezbędne do przygotowania, realizacji, finansowania i rozliczenia inwestycji.

5e. Inwestycje, o których mowa w ust. 5c, obejmują również zadania funkcjonalnie związane z drogą krajową, w szczególności budowę lub przebudowę skrzyżowań, węzłów, mostów, wiaduktów, tuneli, przepustów, chodników, dróg dla pieszych, dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, oświetlenia, odwodnienia, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, ekranów akustycznych, kanałów technologicznych oraz przebudowę urządzeń obcych, jeżeli jest to konieczne do realizacji inwestycji.

5f. Inwestycje, o których mowa w ust. 5c, są finansowane w całości ze środków budżetu państwa, Krajowego Funduszu Drogowego lub innych środków pozostających w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Miasto na prawach powiatu nie jest zobowiązane do zapewnienia udziału własnego w finansowaniu tych inwestycji.

5g. Miasto na prawach powiatu może uczestniczyć w finansowaniu elementów wykraczających poza zakres funkcjonalny drogi krajowej, realizowanych na jego wniosek, na podstawie porozumienia zawartego z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

5h. Liczbę mieszkańców, o której mowa w ust. 5c, ustala się według danych ogłaszanych przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok ujęcia inwestycji w programie albo dokumencie, o których mowa w ust. 5c. Przekroczenie liczby 150 000 mieszkańców po ujęciu inwestycji w tym programie albo dokumencie nie wpływa na możliwość jej przygotowania, realizacji i finansowania na zasadach określonych w ust. 5c–5g.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2021 r., poz. 688) w art. 3:

1) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia – w odniesieniu do dróg krajowych, w tym inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

2) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi finansowane są z budżetów tych miast, z wyjątkiem autostrad, dróg ekspresowych, dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, oraz inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c tej ustawy.”

Art. 3. Do inwestycji dotyczących dróg krajowych w granicach miast na prawach powiatu, których liczba mieszkańców nie przekracza 150 000, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przepisy art. 19 ust. 5c–5h ustawy zmienianej w art. 1 mogą być stosowane, jeżeli minister właściwy do spraw transportu, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz właściwe miasto na prawach powiatu zawrą porozumienie określające zakres przejęcia przygotowania, realizacji lub finansowania inwestycji.

Art. 4. Rada Ministrów, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, dokona przeglądu programów wieloletnich dotyczących rozwoju sieci dróg krajowych pod kątem możliwości ujęcia w nich inwestycji, o których mowa w art. 19 ust. 5c ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu usunięcie nierówności w finansowaniu inwestycji na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu. Obecny model powoduje, że miasta te - poza autostradami i drogami ekspresowymi - ponoszą ciężar finansowania zadań dotyczących dróg publicznych znajdujących się w ich granicach, mimo że część tych dróg pełni funkcję ponadlokalną, krajową i tranzytową.

Problem ten jest szczególnie dotkliwy dla miast na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców. Są to często ośrodki regionalne, przez które przebiegają istotne ciągi komunikacyjne, jednak ich możliwości finansowe są nieporównywalne z potencjałem dużych metropolii. Jednocześnie inwestycje na drogach krajowych mają charakter strategiczny, służą nie tylko mieszkańcom miasta, ale także ruchowi międzyregionalnemu, gospodarce, transportowi ciężkiemu, bezpieczeństwu ruchu drogowego i spójności sieci drogowej państwa.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta.

Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej to jedna z najbardziej kosztownych inwestycji, która w sposób znaczący uszczupla budżety miast na prawach powiatu. Prowadzi to często do zapaści inwestycyjnej w innych obszarach, dlatego konieczne jest ich systemowe odciążenie.

Stan nawierzchni ulic jest kluczowy pod kątem transportu, komunikacji, ale także gospodarki. Drastyczny wzrost cen materiałów oraz rygorystyczne wymogi dotyczące wkładu własnego w programach dotacyjnych powodują, że budżety lokalne są skrajnie przeciążone. W tym miejscu kluczowa jest rola państwa, które powinno pełnić rolę wspierającą i regulującą procesy związane z drogową infrastrukturą lokalną. Bez systemowego odciążenia miast na prawach powiatu do 150 000 mieszkańców poprzez zwiększenie udziału państwa w kosztach oraz pełną rekompensatę za niszczenie dróg lokalnych przez ciężki transport – powiaty te będą zmuszone do rezygnacji z innych kluczowych usług dla mieszkańców.

Specyfika miast na prawach powiatu stawia je w skrajnie niekorzystnej sytuacji finansowej w zakresie infrastruktury drogowej. Ulice miast na prawach powiatu przenoszą ciężki ruch tranzytowy oraz aglomeracyjny, co powoduje ich przyspieszoną degradację. Koszty napraw i modernizacji spadają wyłącznie na budżet miasta, mimo że ruch ten służy gospodarce całego regionu lub kraju.

Projekt nie odbiera miastom bieżącego zarządu nad całą lokalną siecią drogową. Zmiana dotyczy inwestycji na drogach krajowych, czyli zadań o charakterze ponadlokalnym. Miasto może natomiast uczestniczyć finansowo w elementach dodatkowych, które wykraczają poza zakres funkcjonalny drogi krajowej i są realizowane na jego wniosek.

Podkreślając kluczową rolę transportu w rozwoju gospodarczym oraz jakość infrastruktury drogowej, należy uwzględnić istotną rolę samorządów, w tym miast na prawach powiatu. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której to samorzady nadwyróżają swoje budżetu na poczet kosztownych modernizacji i remontów dróg. Istotne jest wsparcie dla samorządów z budżetu centralnego, aby braki budżetowe, wynikające z prowadzonych prac przy infrastrukturze drogowej, były odpowiednio rekompensowane.

Projekt zakłada większą spójność zarządzania inwestycjami krajowymi, możliwość jednolitego standardu przygotowania i realizacji inwestycji oraz szybsza modernizacja odcinków tranzytowych przebiegających przez miasta średniej wielkości. Zapewnia także płynność łańcucha dostaw co przyczynia się do skrócenia czasu przewozu, niższych kosztów paliwa oraz terminowości dostaw oraz pozwala przedsiębiorcom na łatwiejsze pozyskiwanie klientów oraz kooperację z większymi partnerami z odległych regionów kraju oraz zagranicy.

Projekt ustawy powoduje skutki finansowe dla budżetu państwa. Dokładne skutki finansowe wymagają inwentaryzacji odcinków dróg krajowych w tych miastach oraz listy zadań inwestycyjnych. Skutkiem wejścia w życie zmian wprowadzanych projektem będzie ograniczenie wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie będzie miał wpływu na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt wywołuje pozytywne skutki prawne oraz społeczne.

Projekt ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

WZÓR

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Władysław Kurowski, Patryk Wicher

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Projektowana ustawa ma na celu usunięcie nierówności w finansowaniu inwestycji na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu. Obecny model powoduje, że miasta te - poza autostradami i drogami ekspresowymi - ponoszą ciężar finansowania zadań dotyczących dróg publicznych znajdujących się w ich granicach, mimo że część tych dróg pełni funkcję ponadlokalną, krajową i tranzytową.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta. Jednocześnie projekt nie odbiera miastom bieżącego zarządu nad całą lokalną siecią drogową. Zmiana dotyczy inwestycji na drogach krajowych, czyli zadań o charakterze ponadlokalnym. Miasto może natomiast uczestniczyć finansowo w elementach dodatkowych, które wykraczają poza zakres funkcjonalny drogi krajowej i są realizowane na jego wniosek

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

Cel, który ma być osiągnięty za pomocą przedmiotowego projektu ustawy nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

- a) Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.
- b) Projekt jest zgodny z Konstytucją RP, w tym z konstytucyjnym standardem ochrony wolności i praw.
- c) Projekt nie jest sprzeczny z prawem międzynarodowym oraz prawem UE.
- d) Projektowana ustawa weeszłaby w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projekt wywołuje pozytywne skutki społeczne. Celem proponowanej regulacji jest usunięcie nierówności w finansowaniu inwestycji na drogach krajowych przebiegających przez miasta na prawach powiatu.

Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej to jedna z najbardziej kosztownych inwestycji, która w sposób znaczący uszczupla budżety miast na prawach powiatu. Prowadzi to często do zapaści inwestycyjnej w innych obszarach, dlatego konieczne jest ich systemowe odciążenie.

Stan nawierzchni ulic jest kluczowy pod kątem transportu, komunikacji, ale także gospodarki. Drastyczny wzrost cen materiałów oraz rygorystyczne wymogi dotyczące wkładu własnego w programach dotacyjnych powodują, że budżety lokalne są skrajnie przeciążone. W tym miejscu kluczowa jest rola państwa, które powinno pełnić rolę wspierającą i regulującą procesy związane z

drogową infrastrukturą lokalną. Bez systemowego odciążenia miast na prawach powiatu do 150 000 mieszkańców poprzez zwiększenie udziału państwa w kosztach oraz pełną rekompensatę za niszczenie dróg lokalnych przez ciężki transport – powiaty te będą zmuszone do rezygnacji z innych kluczowych usług dla mieszkańców.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projekt wywołuje pozytywne skutki gospodarcze. Specyfika miast na prawach powiatu stawia je w skrajnie niekorzystnej sytuacji finansowej w zakresie infrastruktury drogowej. Ulice miast na prawach powiatu przenoszą ciężki ruch tranzytowy oraz aglomeracyjny, co powoduje ich przyspieszoną degradację. Koszty napraw i modernizacji spadają wyłącznie na budżet miasta, mimo że ruch ten służy gospodarce całego regionu lub kraju.

Projekt ma pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Zapewnia spójność infrastruktury i odciąża budżety lokalne, co przekłada się na lepsze warunki prowadzenia biznesu. Zapewnia płynność łańcucha dostaw co przyczynia się do skrócenia czasu przewozu, niższych kosztów paliwa oraz terminowości dostaw, a także pozwala przedsiębiorcom na łatwiejsze pozyskiwanie klientów oraz kooperację z większymi partnerami z odległych regionów kraju oraz zagranicy.

Projekt zakłada większą spójność zarządzania inwestycjami krajowymi, możliwość jednolitego standardu przygotowania i realizacji inwestycji oraz szybsza modernizacja odcinków tranzytowych przebiegających przez miasta średniej wielkości.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projekt ustawy powoduje skutki finansowe dla budżetu państwa. Zakłada zwiększenie odpowiedzialności finansowej państwa za inwestycje na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu do 150 000 mieszkańców. Dokładne skutki finansowe wymagają inwentaryzacji odcinków dróg krajowych w tych miastach oraz listy zadań inwestycyjnych. Projekt wywoła pozytywne skutki finansowe dla miast na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców poprzez przejęcie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązków związanych z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji na drogach krajowych zlokalizowanych w granicach tych miast. Skutkiem wejścia w życie zmian wprowadzanych projektem będzie ograniczenie wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie będzie miał wpływu na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt wprowadza zasadę, zgodnie z którą w miastach na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców inwestycje obejmujące budowę, odbudowę, rozbudowę lub przebudowę dróg krajowych będą przygotowywane, realizowane i w całości finansowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Rozwiązanie to nawiązuje do obecnego wyjątku dotyczącego autostrad i dróg ekspresowych, które w granicach miast na prawach powiatu nie są objęte ogólną zasadą zarządu prezydenta miasta.

Zmiana dotyczy inwestycji na drogach krajowych, czyli zadań o charakterze ponadlokalnym. Miasto może natomiast uczestniczyć finansowo w elementach dodatkowych, które wykraczają poza zakres funkcjonalny drogi krajowej i są realizowane na jego wniosek.

Inwestycje są finansowane w całości ze środków budżetu państwa, Krajowego Funduszu Drogowego lub innych środków pozostających w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu albo Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Miasto na prawach powiatu może uczestniczyć w finansowaniu elementów wykraczających poza zakres funkcjonalny drogi krajowej, realizowanych na jego wniosek, na podstawie porozumienia zawartego z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

Projekt wywoła pozytywne skutki finansowe dla miast na prawach powiatu liczących do 150 000 mieszkańców poprzez przejęcie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązków związanych z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji na drogach krajowych zlokalizowanych w granicach tych miast. Skutkiem wejścia w życie zmian wprowadzanych projektem będzie ograniczenie wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Projekt nie będzie miał wpływu na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

14-godzinny wyjazd
 do komisji
 ds. transportu



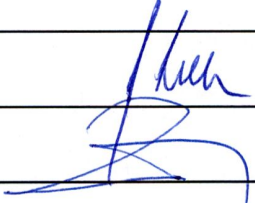

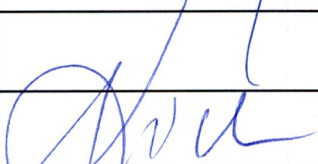
Lista posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość

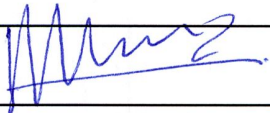



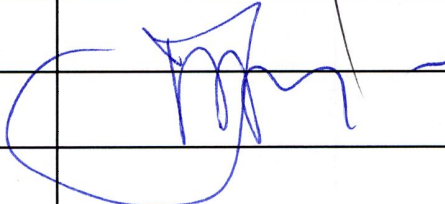
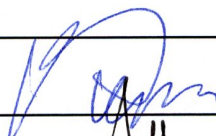

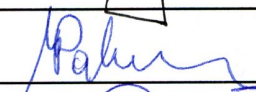

popierającego projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych
 oraz ustawy o finansowaniu i funkcjonowaniu transportu lotniczego

L.p.	Imię i nazwisko	Podpis
1.	Andrzej Adamczyk	
2.	Waldemar Andzel	
3.	Dorota Arciszewska-Mielewczyk	
4.	Iwona Arent	
5.	Marek Ast	
6.	Piotr Babinetz	
7.	Anna Baluch	
8.	Ryszard Bartosik	
9.	Barbara Bartuś	
10.	Mariusz Błaszczak	
11.	Rafał Bochenek	
12.	Jacek Bogucki	
13.	Joanna Borowiak	
14.	Kamil Bortniczuk	
15.	Bożena Borys-Szopa	
16.	Lidia Burzyńska	
17.	Zbigniew Chmielowiec	
18.	Artur Chojecki	
19.	Kazimierz Choma	
20.	Dominika Chorościńska	

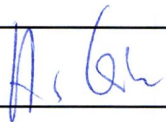
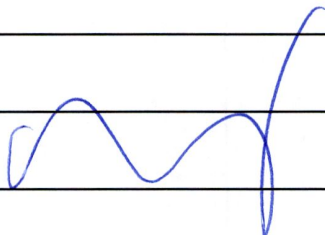
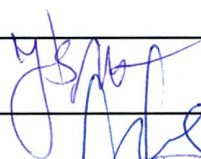
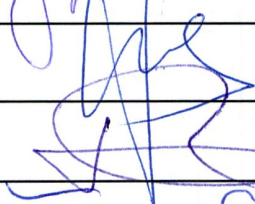


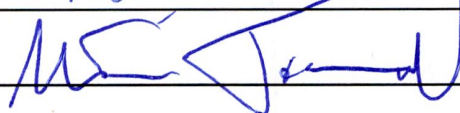
21.	Tadeusz Chrzan	
22.	Anna Cicholska	
23.	Krzysztof Ciecióra	
24.	Janusz Cieszyński	
25.	Michał Cieślak	
26.	Krzysztof Czarnecki	
27.	Witold Czarnecki	
28.	Przemysław Czarnek	
29.	Arkadiusz Czartoryski	
30.	Lidia Czechak	
31.	Anita Czerwińska	
32.	Katarzyna Czochara	
33.	Władysław Dajczak	
34.	Anna Dąbrowska-Banaszek	
35.	Zbigniew Dolata	
36.	Bartłomiej Dorywalski	
37.	Przemysław Drabek	
38.	Elżbieta Duda	
39.	Jan Dziedziczak	
40.	Magdalena Filipek-Sobczak	
41.	Radosław Fogiel	
42.	Andrzej Gawron	
43.	Grzegorz Gaża	
44.	Anna Gembicka	

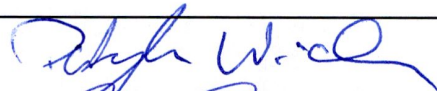
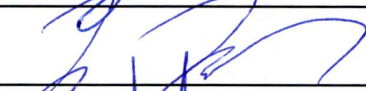
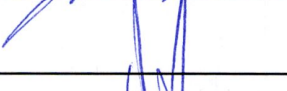



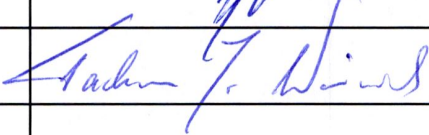
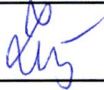
45.	Szymon Giżyński	<i>Szymon Giżyński</i>
46.	Piotr Gliński	
47.	Małgorzata Golińska	
48.	Kazimierz Gołojuch	
49.	Robert Gontarz	
50.	Mariusz Gosek	
51.	Agnieszka Górską	
52.	Marcin Grabowski	
53.	Marek Gróbarczyk	
54.	Andrzej Gut-Mostowy	
55.	Kazimierz Gwiazdowski	<i>G</i>
56.	Marcin Gwóźdź	
57.	Czesław Hoc	<i>Hoc</i>
58.	Zbigniew Hoffmann	
59.	Marcin Horała	
60.	Paweł Hreniak	
61.	Paweł Jabłoński	
62.	Michał Jach	<i>Jach</i>
63.	Norbert Kaczmarczyk	
64.	Filip Kaczyński	
65.	Jarosław Kaczyński	
66.	Piotr Kaleta	
67.	Sebastian Kaleta	
68.	Mariusz Kałużny	

69.	Jan Kanthak	
70.	Fryderyk Kapinos	
71.	Łukasz Kmita	
72.	Maria Koc	
73.	Andrzej Kosztowniak	
74.	Henryk Kowalczyk	
75.	Michał Kowalski	
76.	Bartosz Kownacki	
77.	Jarosław Krajewski	
78.	Wiesław Krajewski	
79.	Leonard Krasulski	
80.	Piotr Król	
81.	Anna Krupka	
82.	Andrzej Kryj	
83.	Mariusz Krystian	
84.	Krzysztof Kubów	
85.	Marek Kuchciński	
86.	Wioletta Maria Kulpa	
87.	Maria Kurowska	
88.	Władysław Kurowski	
89.	Zbigniew Kuźmiuk	
90.	Anna Kwiecień	
91.	Ewa Leniart	
92.	Joanna Lichočka	

93.	Krzysztof Lipiec	
94.	Grzegorz Lorek	
95.	Sebastian Łukaszewicz	
96.	Marzena Machałek	
97.	Antoni Macierewicz	
98.	Grzegorz Macko	
99.	Ewa Malik	
100.	Maciej Matecki	
101.	Dariusz Matecki	
102.	Jerzy Materna	
103.	Grzegorz Matusiak	
104.	Marek Matuszewski	
105.	Anna Milczanowska	
106.	Daniel Milewski	
107.	Mateusz Morawiecki	
108.	Jan Mosiński	
109.	Michał Moskal	
110.	Aleksander Mrówczyński	
111.	Marcin Ociepa	
112.	Bogumiła Olbryś	
113.	Jacek Osuch	
114.	Anna Paluch	
115.	Teresa Pamuła	
116.	Monika Pawłowska	

117.	Bolesław Piecha	
118.	Grzegorz Piechowiak	
119.	Anna Pieczarka	
120.	Dariusz Piontkowski	
121.	Kacper Płażyński	
122.	Szymon Pogoda	
123.	Jerzy Polaczek	
124.	Piotr Polak	
125.	Marcin Porzucek	MP
126.	Grzegorz Puda	
127.	Zbigniew Rau	Zw h
128.	Marcin Romanowski	
129.	Rafał Romanowski	
130.	Urszula Rusecka	U. Rusecka
131.	Paweł Rychlik	
132.	Paweł Sałek	
133.	Jacek Sasin	
134.	Anna Schmidt	
135.	Łukasz Schreiber	
136.	Jarosław Sellin	
137.	Olga Semeniuk-Patkowska	
138.	Edward Siarka	
139.	Sławomir Skwarek	
140.	Kazimierz Smoliński	

141.	Krzysztof Sobolewski	
142.	Agnieszka Soin	
143.	Katarzyna Sójka	
144.	Mirosława Stachowiak-Różecka	
145.	Dariusz Stefaniuk	
146.	Marek Subocz	
147.	Marek Suski	
148.	Artur Szałabawka	
149.	Wojciech Szarama	
150.	Krzysztof Szczucki	
151.	Józefa Szczurek-Żelazko	
152.	Paweł Szrot	
153.	Stanisław Szwed	
154.	Szymon Szyrkowski vel Sęk	
155.	Agnieszka Ścigaj	
156.	Andrzej Śliwka	
157.	Jacek Świat	
158.	Krzysztof Tchórzewski	
159.	Robert Telus	
160.	Ryszard Terlecki	
161.	Włodzimierz Tomaszewski	
162.	Sylwester Tułajew	
163.	Piotr Uruski	
164.	Piotr Uściński	

165.	Marcin Warchoń	
166.	Robert Warwas	
167.	Jan Warzecha	
168.	Małgorzata Wassermann	
169.	Rafał Weber	
170.	Marek Wesoły	
171.	Patryk Wicher	
172.	Jarosław Wieczorek	
173.	Teresa Wilk	
174.	Elżbieta Witek	
175.	Agnieszka Wojciechowska van Heukelom	
176.	Agata Wojtyszek	
177.	Michał Woś	
178.	Grzegorz Woźniak	
179.	Tadeusz Woźniak	
180.	Michał Wójcik	
181.	Bartłomiej Wróblewski	
182.	Jarosław Zieliński	
183.	Tomasz Zieliński	
184.	Zbigniew Ziobro	
185.	Wojciech Zubowski	
186.	Ireneusz Zyska	
187.		
188.		