

Załącznik  
do uchwały nr 46/2021  
Rady Ministrów  
z dnia 13 kwietnia 2021 r.

# Program Budowy Obwodnic na lata 2020–2030

# Spis treści

---

<b>1. Wprowadzenie .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Diagnoza.....</b>	<b>6</b>
2.1 Sieć dróg publicznych .....	6
2.2 Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego .....	14
2.3 Zmniejszenie wpływu dróg krajowych na otoczenie.....	16
2.4 Analiza SWOT Programu.....	18
<b>3. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030.....</b>	<b>19</b>
3.1 Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi .....	19
3.1.1 Dokumenty krajowe.....	19
3.1.2 Dokumenty Unii Europejskiej.....	23
3.2 Cele Programu .....	25
3.3 Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym .....	28
3.4 Realizacja Programu .....	32
<b>4. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030.....</b>	<b>35</b>
<b>5. Finansowanie Programu .....</b>	<b>40</b>
<b>6. Monitorowanie i ewaluacja Programu .....</b>	<b>42</b>
<b>Spis ilustracji .....</b>	<b>43</b>
<b>Spis tabel .....</b>	<b>43</b>
<b>Spis wykresów .....</b>	<b>43</b>

# Załączniki:

---

- Załącznik nr 1      **Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach *Programu***
- Załącznik nr 2      **Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach *Programu***

# Wykaz skrótów

---

<b>A</b>	drogi klasy technicznej A (autostrady)
<b>brd</b>	bezpieczeństwo ruchu drogowego
<b>GDDKiA</b>	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<b>KFD</b>	Krajowy Fundusz Drogowy
<b>PBDK</b>	Program Budowy Dróg Krajowych
<b>Program BRD</b>	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>S</b>	drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
<b>SZRT</b>	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu

# 1. Wprowadzenie

---

*Niniejszy dokument jest kolejnym średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. Poprzednie dokumenty, takie jak Programy Budowy Dróg Krajowych, określały całość priorytetów w zakresie rozbudowy sieci dróg krajowych, tj. uwzględniały budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, przebudowy odcinków dróg krajowych, jak i budowę obwodnic.*

*Niniejszy dokument jest pierwszym dokumentem rządowym dedykowanym jednemu rodzajowi inwestycji, tj. określa cele i priorytety inwestycyjne w zakresie budowy obwodnic miejscowości. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. W zakresie rzeczowym podstawą są zadania określone w załącznikach nr 1 i 2 Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030, zwanego dalej „Programem”.*

*Dedykowany Program ma na celu wskazanie inwestycji w zakresie drogowych obejść miejscowości, dzięki którym nastąpi wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miejscowości, co z kolei przyniesie szereg korzyści, w tym szczególnie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawę sytuacji związanej z natężeniem ruchu przez m.in. rozdzielenie ruchu ciężarowego od ruchu pasażerskiego czy pieszego.*

*Program wskazuje na zakres rzeczowy, jaki planuje się zrealizować w perspektywie 2020–2030. Szacowany poziom przepływów finansowych na ich realizację, w ramach środków pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego, określono na poziomie około 27,9 mld zł. W ramach tej kwoty przewiduje się realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie obwodnic wskazanych miejscowości.*

*Program zawiera propozycje budowy 100 obwodnic miejscowości w Polsce. W Programie znalazły się zarówno obwodnice dużych miast, jak i małych miejscowości. Wybór poszczególnych tytułów do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenia mają: stan prac przygotowawczych, natężenie ruchu w okolicach danych miejscowości, w tym ruchu ciężkiego, stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości (w tym także ofiarami tych wypadków), poprawą dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju.*

*Ostateczna wartość zadań z Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030 zostanie ustalona po zakończeniu prac na wszystkich inwestycjach (w ramach limitu 27,9 mld zł).*

## 2. Diagnoza

---

### 2.1 Sieć dróg publicznych

W dniu 1 stycznia 1999 r. weszła w życie reforma administracyjna państwa, w wyniku której nastąpiło dostosowanie sieci dróg publicznych do nowego podziału administracyjnego kraju.

W nowym układzie administracyjnym powstało 16 województw, 314 powiaty, 66 miast na prawach powiatu oraz 2477 gmin miejskich i wiejskich. Do nowego układu administracyjnego kraju dostosowano sieć dróg publicznych, którą ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielono na następujące kategorie: drogi krajowe stanowiące własność Skarbu Państwa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego odpowiedniego szczebla.

**Tabela 1 Kategorie dróg publicznych – stan na 31 grudnia 2019 r.**

<b>Kategoria dróg</b>	<b>km</b>	<b>Udział %</b>
Drogi krajowe	19 451	4,6%
Drogi wojewódzkie	29 336	6,9%
Drogi powiatowe	124 339	29,3%
Drogi gminne	251 789	59,2%
<b>Ogółem</b>	<b>424 915</b>	<b>100</b>



**Rysunek 1 Plan docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych**

Krajowa infrastruktura drogowa wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienie odpowiednich standardów, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż stanowi jedynie 4,6% sieci dróg publicznych ogółem, to przenosi około połowę ruchu. Transport drogowy posiada dominujący udział w przewozie ładunków (ponad 85%) i transporcie osób (75% łącznej pracy przewozowej jest wykonywane samochodami osobowymi).

Konieczna jest zatem systematyczna poprawa stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej rozbudowa.

### **Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą w szczególności:**

- brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych między ośrodkami aglomeracyjnymi,
- fragmentaryczna realizacja pełnych ciągów drogowych w klasie A i S między największymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi kraju oraz państwami ościennymi,

- brak dostosowania do przenoszenia nacisku 115 kN/oś,
- ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych, przebiegający przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane.

Konieczność dynamicznego rozwoju krajowej infrastruktury drogowej potwierdzają także statystyki europejskie, oddające dynamikę wzrostu udziału transportu drogowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych na tle UE.

Polska w ostatnim czasie poczyniła istotne postępy w zakresie realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych. W okresie od 2014 r., kiedy to zaczęła się perspektywa UE 2014–2020, sieć ta wzrosła z 2725 km do ponad 4000 km. Odkąd Polska przystąpiła do UE w 2004 r., sieć ta urosła ponad pięciokrotnie (w 2004 r. długość sieci A i S wynosiła 759 km). Poprawiła się dostępność transportowa poszczególnych regionów i obecnie osiągnany jest efekt skali w zakresie realizacji kolejnych korytarzy transportowych (ukończenie autostrady A4, bliskie ukończenia autostrady A1 czy dróg ekspresowych S3 i S8).

Natomiast ważne jest też rozwiązywanie problemów transportowych na sieci strategicznej w ujęciu regionalnym. Istotnym elementem poprzednich Programów Budowy Dróg Krajowych były komponenty dotyczące obwodnic – wzmocnienia wymaga konieczność budowy kolejnych obejść miejscowości. Sieć A i S pokrywająca się, co do zasady, z siecią TEN-T, czyli strategiczną siecią i korytarzami transportowymi w ujęciu europejskim, łączy główne ośrodki gospodarcze i społeczne kraju. Docelowo sieć ta, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych<sup>1</sup>, osiągnie około 8000 km. Natomiast całkowita długość sieci dróg krajowych przekracza 19 000 km. Istotne jest poprawienie stanu sieci pozostałych dróg krajowych i usunięcie wąskich gardeł na tej sieci.

Programy Budowy Dróg Krajowych w ramach swoich zakresów rzeczowych również przewidywały budowę obwodnic miejscowości. Obecnie obowiązujący PBDK na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) przewiduje budowę 43 samodzielnych tytułów inwestycyjnych w zakresie obwodnic w perspektywie ponad 10 lat o długości 445 km. Do końca 2020 r. 18 miast zyskało nowe drogowe obejścia:

**Lista obwodnic z PBDK 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)  
posiadających zapewnione finansowanie na realizację**

Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość [km]
-----	----------	---------------	--------------

<sup>1</sup> Dz. U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.



<b>1</b>	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa S10 – ukończone	6,4
<b>2</b>	S10	Budowa obwodnicy Wałcza S10 – ukończone	17,8
<b>3</b>	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka S11 – ukończone	12,0
<b>4</b>	S11	Budowa obwodnicy Jarocina S11 – ukończone	13,1
<b>5</b>	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego S11 – ukończone	12,8
<b>6</b>	S11	Budowa obwodnicy Kępna S11 (II etap)	6,8
<b>7</b>	S11	Budowa obwodnicy Olesna S11	24,8
<b>8</b>	S12	Budowa obwodnicy Chełma S12	13,6
<b>9</b>	S17	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego S17	9,6
<b>10</b>	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9	18,9
<b>11</b>	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa dk nr 3 i 5 – ukończone	5,7
<b>12</b>	94	Budowa obwodnicy Łańcuta dk nr 94	5,8
<b>13</b>	74	Budowa obwodnicy Wielunia dk nr 74 – ukończone	13,2
<b>14</b>	74	Budowa obwodnicy Bełchatowa dk nr 74 – ukończone	10,9
<b>15</b>	9	Budowa obwodnicy Łży dk nr 9	7,2
<b>16</b>	13	Budowa obwodnicy Warzymic i Przecławia dk nr 13	6,5
<b>17</b>	15	Budowa obwodnicy Brodnicy dk nr 15 – ukończone	1,5
<b>18</b>	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia dk nr 15 – ukończone	18,1
<b>19</b>	15	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego dk nr 15	17,7
<b>20</b>	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznik) dk nr 15/25 – ukończone	4,9
<b>21</b>	16	Budowa obwodnicy Olsztyna dk nr 16 – ukończone	10,0
<b>22</b>	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny dk nr 20 – ukończone	7,6
<b>23</b>	25	Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego dk nr 25	8,7
<b>24</b>	28	Budowa obwodnicy Zatora dk nr 28	2,1
<b>25</b>	28	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca dk nr 28	1,4
<b>26</b>	28	Budowa obwodnicy Sanoka dk nr 28 – ukończone	6,7
<b>27</b>	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka dk nr 33 i 46 – ukończone	9,2
<b>28</b>	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle dk nr 40	14,3
<b>29</b>	41/46	Budowa obwodnicy Nysy dk nr 41 i 46 – ukończone	16,5
<b>30</b>	42/9	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego dk nr 42 i 9	2,8
<b>31</b>	42/91	Budowa obwodnicy Radomska dk nr 42/91	14,2

<b>32</b>	45	Budowa obwodnicy Praszki dk nr 45	12,8
<b>33</b>	46	Budowa obwodnicy Niemodlina dk nr 46	11,5
<b>34</b>	46	Budowa obwodnicy Myśliny dk nr 46 – ukończone	3,1
<b>35</b>	50	Budowa obwodnicy Koźbieli dk nr 50	11,6
<b>36</b>	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii dk nr 50 i 79 – ukończone	9,0
<b>37</b>	61	Budowa wiaduktu w Legionowie dk nr 61 (etap III)	1,8
<b>38</b>	62	Budowa obwodnicy Łochowa dk nr 62	9,6
<b>39</b>	73	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej dk nr 73	8,2
<b>40</b>	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej dk nr 73 – ukończone	6,9
<b>41</b>	77	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska dk nr 77	15
<b>42</b>	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia dk nr 78	24,3
<b>43</b>	79	Budowa obwodnicy Zabierzowa dk nr 79	10,3
<b>RAZEM</b>			<b>445</b>

**Tabela 2 Lista obwodnic z PBDK 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) posiadających zapewnione finansowanie na realizację**

W ramach poprzednich PBDK na lata 2008–2012 oraz 2011–2015 oraz wcześniejszych działań inwestycyjnych wybudowano 64 obwodnice o łącznej długości 500 km.

<b>Lista obwodnic PBDK 2011–2015 oraz 2008–2012 oraz wcześniejszych działań</b>			
<b>Lp.</b>	<b>Nr drogi</b>	<b>Nazwa zadania</b>	<b>Długość [km]</b>
<b>1</b>	S11	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania odc. ptn. Żółtkowo-A2 (węzeł Głuchowo) – etap I i IIa	22,0
<b>2</b>	19	Budowa obwodnicy Wasilkowa	5,0
<b>3</b>	19	Obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej	7,9
<b>4</b>	4	Budowa obwodnicy Jarosławia	11,3
<b>5</b>	16/65	Budowa obwodnicy Ełku	4,8
<b>6</b>	59	Budowa zachodniej obwodnicy Mrągora	6,5
<b>7</b>	61	Budowa obwodnicy Szczuczyna	8,0
<b>8</b>	61	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego	12,1
<b>9</b>	61	Budowa obwodnicy Stawisk	6,5
<b>10</b>	65	Budowa obwodnicy Olecka	7,6
<b>11</b>	74	Budowa obwodnicy Frampola	4,3

<b>12</b>	74	Budowa obwodnicy Hrubieszowa	9,2
<b>13</b>	78	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa	7,9
<b>14</b>	S3	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówko i Ostromice	6,1
<b>15</b>	S6	Budowa obwodnicy Nowogardu	9,4
<b>16</b>	S14	Budowa obwodnicy Pabianic	15,2
<b>17</b>	S3	Budowa obwodnicy Miękowa	4,8
<b>18</b>	12	Budowa obwodnicy Łęknicy	3,7
<b>19</b>	12	Budowa obwodnicy Opczna	7,9
<b>20</b>	35	Budowa obwodnicy Tyńca Małego	5,0
<b>21</b>	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna-Koźła (etap I)	5,0
<b>22</b>	50	Budowa obwodnicy Żyrardowa	15,1
<b>23</b>	61	Budowa obwodnicy Serocka	7,0
<b>24</b>	77	Budowa obwodnicy m. Leżajsk	7,7
<b>25</b>	78	Budowa obwodnicy Siewierza	7,0
<b>26</b>	94	Budowa obwodnicy Krakowa na odc. Węzeł „Radzikowskiego” – Węzeł „Modlnica”	4,6
<b>27</b>	S61/8	Budowa obwodnicy Augustowa	38,6
<b>28</b>	2	Budowa obwodnicy Białej Podlaskiej	11
<b>29</b>	17	Budowa obwodnicy m. Hrebenne	2
<b>30</b>	S17	Budowa obwodnicy Garwolina	12,8
<b>31</b>	1	Budowa obwodnicy Kowala	4,3
<b>32</b>	22	Budowa obwodnicy Chojnic	14,2
<b>33</b>	25	Budowa obwodnicy Konina	1,8
<b>34</b>	28	Budowa obwodnicy Biecza	5,0
<b>35</b>	50	Budowa obwodnicy Arynowa	1,9
<b>36</b>	19	Budowa obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego	6,6
<b>37</b>	74	Budowa obwodnicy Kraśnika	5,3
<b>38</b>	S10	Budowa obwodnicy Stargardu (w. Lipnik – w. Święte)	13,4
<b>39</b>	S10	Budowa obwodnicy Wyrzysk	7,8
<b>40</b>	1/2	Budowa obwodnicy Krośniewic	6,8
<b>41</b>	50	Budowa obwodnicy Mszczonowa	6,3
<b>42</b>	4	Przebudowa i wzmocnienie obwodnicy Tarnowa	9,3

43	25	Budowa obwodnicy Nowych Skalmierzyc	7,4
44	43	Budowa obwodnicy Krzepic	5,7
45	46	Budowa obwodnicy Lublińca	5,6
46	60	Budowa obwodnicy Gostynina	8,8
47	4	Budowa obwodnicy Ropczyc	4,6
48	6	Budowa obwodnicy Słupska	16,3
49	60	Budowa obwodnicy Raciąża	4,6
50	65	Budowa obwodnicy Gołdapi	5,6
51	4	Budowa obwodnicy Wojnicza	3,8
52	61	Budowa obwodnicy Jabłonnej	3,7
53	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna-Koźla	5
54	94/46	Przebudowa dk 94/46 na odc. obwodnicy północnej m. Opole	4,6
55	36	Budowa obwodnicy Rawicza	8,9
56	10	Budowa obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa – I jezdnia	10,6
57	S8	Budowa obwodnicy Kępna, etap I	3,6
58	S3	Budowa obwodnicy Międzyzdroje	3
59	S7	Budowa obwodnicy Grójca	8,3
60	S3	Budowa obwodnicy Gorzowa Wlkp. – jedna jezdnia	9,5
61	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, etap I	6,1
62	S3	Budowa obwodnicy Miękowa	4,8
63	7	Rozbudowa obwodnicy Płońska	4,7
64	S3	Budowa obwodnicy Międzyrzecza – jedna jezdnia	6,3
<b>RAZEM</b>			<b>500,2</b>

**Tabela 3 Lista obwodnic PBDK 2011–2015 oraz 2008–2012 oraz wcześniejszych działań**

Warto niemniej zauważyć, że komponent obwodnicowy programów drogowych, z uwagi na swoją wartość oraz zakres, stanowił tylko uzupełnienie głównych celów tych programów, jakim była budowa sieci przede wszystkim TEN-T na parametrach autostrady lub drogi ekspresowej. Ponadto w ramach wyżej wymienionych obwodnic niektóre z nich stanowią część ciągów A oraz S; dokładnie w przypadku PBDK na lata 2011–2015 i 2008–2012 mówimy o 16 obwodnicach, natomiast w przypadku PBDK na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) mówimy o 10 obwodnicach.

Niniejszy Program koncentruje się wyłącznie na obwodnicach miejscowości poza siecią TEN-T, tzn. niezajdujących się w ciągach dróg ekspresowych i autostrad. Zakłada też dużo

większy zakres interwencji, przewidując na następną perspektywę do 2030 r. 100 nowych obwodnic.

Działania te mają na celu wzmocnienie interwencji na pozostałych drogach krajowych, poprawienie przepustowości całości sieci dróg krajowych i lepszy dostęp do sieci dróg najwyższych klas. W odniesieniu do wspomnianego powyżej nadmiernego obciążenia polskich miejscowości ruchem tranzytowym, istotnym działaniem na rzecz realizacji nowoczesnej infrastruktury transportu drogowego jest właśnie budowa obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów, zwłaszcza ciężarowych.

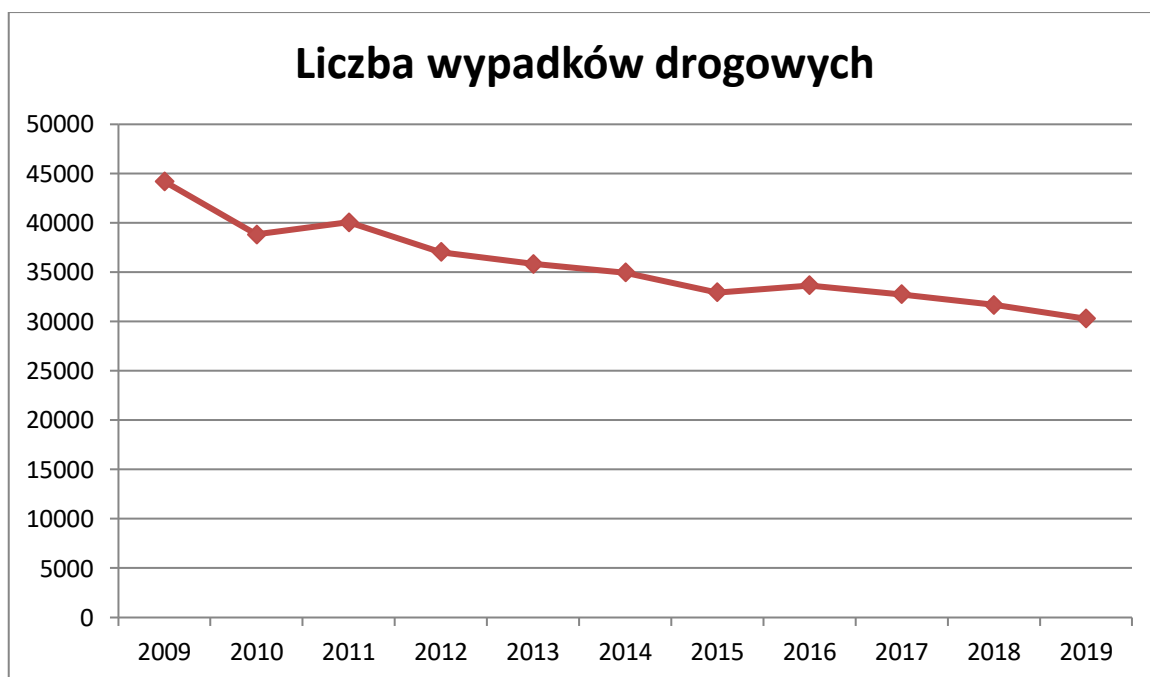
W zakresie budowy nowych obwodnic wytyczane będą przebiegi poza obszarami gęsto zabudowanymi. Działania te przyczynią się do usprawnienia ruchu tranzytowego, rozdzielią ruch lokalny i regionalny od długodystansowego. Ponadto zwiększą one bezpieczeństwo ruchu drogowego, pozytywnie wpłyną na redukcję hałasu w obszarach zabudowanych oraz na jakość powietrza w miejscowościach.

## 2.2 Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

Jednym z najważniejszych efektów Programu ma być poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na drogach najwyższych kategorii następuje rozdzielanie różnego rodzaju ruchu, co sprzyja poprawie sytuacji w zakresie brd. Natomiast na terenie miast następuje skrzyżowanie wszystkich rodzajów ruchu: towarowego, w postaci samochodów ciężarowych i dostawczych, pasażerskiego, czyli samochodów osobowych, transportu miejskiego, rowerowego czy też pieszego.

W ujęciu ogólnym ostatnie lata przyniosły znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Od 2009 r. liczba wypadków drogowych spada.

Mimo tych pozytywnych trendów Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W 2019 r. byliśmy krajem o jednym z najwyższych poziomów zagrożenia życia w ruchu drogowym. Tymczasem w 2004 r., wstępując do Unii Europejskiej, Polska zobowiązała się do realizacji polityki unijnej również w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu prowadzone są w ramach Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 oraz będą w ramach nowego dokumentu na lata 2021–2030.

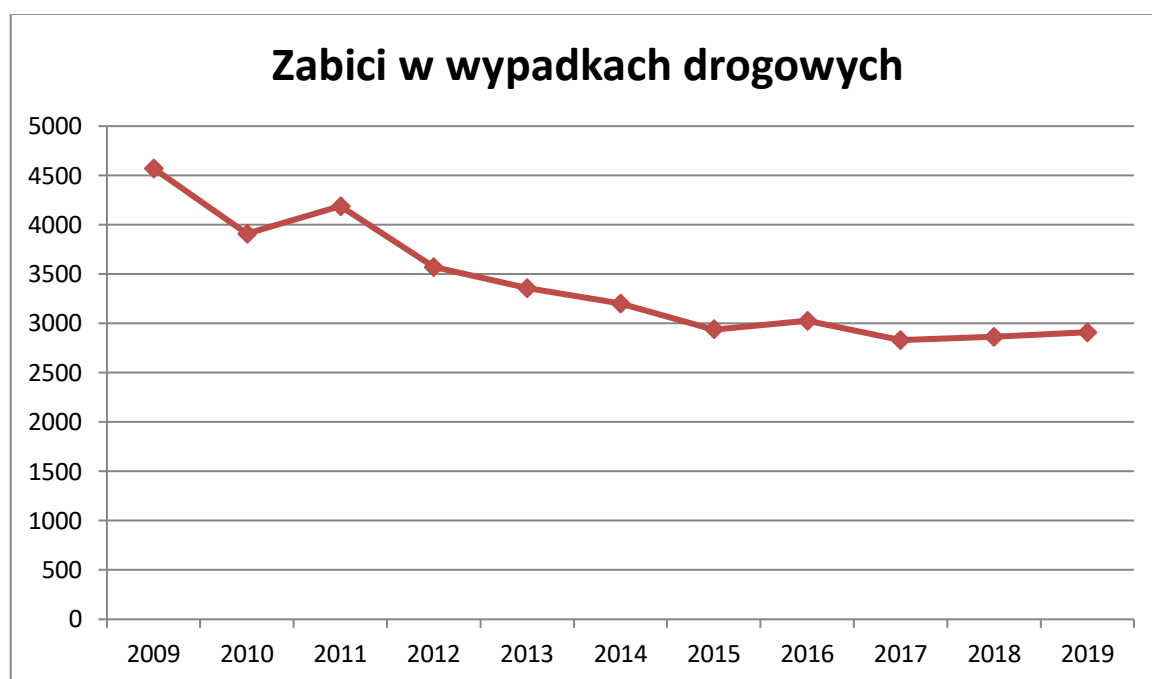


Wykres 1 Liczba wypadków drogowych w latach 2009–2019. Źródło: KGP, 2019.

Zgodnie z raportem Komendy Głównej Policji *Wypadki w ruchu drogowym w 2019 roku* zdecydowana większość wypadków, bo 21 359 (70,5% ogółu), miała miejsce w obszarze zabudowanym – zginęły w nich 1177 osoby (40,5% ogółu), a 24 229 zostało rannych

(68,3% ogółu). Poza obszarem zabudowanym miało miejsce 8929 wypadków (29,5% ogółu), zginęło w nich 1732 osób (59,5% ogółu), a obrażenia ciała odniosło 11 248 uczestników ruchu (31,7% ogółu).

W 2019 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych – zdarzeń tych było 24 378, co stanowi 80,5% wszystkich wypadków. Zginęło w nich 2540 osób (87,3% ogółu), a 28 406 osób zostało rannych (80,1% ogółu).



**Wykres 2 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w latach 2009–2019. Źródło: KGP, 2019.**

W 2019 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych charakteryzowały się drogi krajowe, które stanowią zaledwie 4,6% długości wszystkich dróg w Polsce. Liczba osób zabitych na tej kategorii dróg wzrosła w stosunku do roku 2017 o 2,0%. Na drogach krajowych miało miejsce 6939 wypadków (22,9% ogółu), zginęło w nich 991 osób (34,1% ogółu), a rany odniosło 8650 osób (24,4% ogółu). W 2019 r. odnotowano 7005 wypadków z udziałem osób pieszych (23,1% ogółu), w których zginęło 793 pieszych (27,3% ogółu), a 6361 pieszych odniosło obrażenia ciała (17,9% ogółu).

Należy zauważyć, że głównymi przyczynami potrażeń pieszych było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściach dla pieszych. Zwrócić należy uwagę na to, że potrażenia pieszych, których przyczyną było niedostosowanie prędkości, charakteryzowały się tragicznymi skutkami, a w co szóstym wypadku zginął człowiek.

## 2.3 Zmniejszenie wpływu dróg krajowych na otoczenie

Oprócz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w efekcie budowy obejść miejscowości oraz rozdzielenia ruchu następuje poprawa sytuacji ruchowej na istniejącej sieci drogowej oraz w otoczeniu dróg krajowych w następujących aspektach:

- poprawa płynności ruchu i korzyści z tego płynące zarówno w ujęciu makro, czyli przepustowość sieci dróg krajowych, oraz skali mikro, czyli redukcja korków i zatłoczenia miejscowości, szczególnie w miejscach strategicznych (drogi śródmiejskie, główne skrzyżowania, mosty i wiadukty),
- redukcja zanieczyszczeń i hałasu na terenie zabudowanym.

Budowa obwodnic dużych miast i aglomeracji realizowana jest w ramach rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych (obwodnica Łodzi, Krakowa, Warszawy, Bydgoszczy czy Rzeszowa). Konieczne jest jednak również realizowanie inwestycji dla miejscowości średnich i małych.

Przez tereny zabudowane tych miejscowości przebiegają drogi krajowe o dużym natężeniu ruchu, w tym samochody ciężarowe. Często drogi krajowe przebiegają przez centra miast i miejscowości. Drogi te stanowią również często jedyną przeprawę przez rzekę w całej miejscowości czy też w jej okolicy, co wynika z kształtowania się infrastruktury w czasach historycznych.

Zwiększenie natężenia ruchu doprowadziło do nadmiernego zatłoczenia w samych miejscowościach, gdzie drogi te stanowią często główny kręgosłup komunikacyjny, ale także do braku przepustowości samej drogi krajowej i konieczności spędzania czasu w korkach.

Istotnym czynnikiem jest również redukcja zanieczyszczeń w miejscowościach, gdzie na relatywnie niewielkim obszarze, przy istotnym zatłoczeniu, koncentruje się wiele pojazdów emitujących różnego rodzaju zanieczyszczenia. Transport samochodowy jest istotnym źródłem zanieczyszczenia na terenie zabudowanym. Ma to istotny wpływ na zdrowie w perspektywie krótko- i długoterminowej z tytułu zgonów, skrócenia średniej długości życia, a także chorób szczególnie związanych z układem oddechowym czy krążenia.

Największy wpływ mają samochody ciężarowe, które posiadają silniki wysokoprężne o dużej pojemności. Mówimy w tym przypadku o częstej zmianie prędkości, gwałtownym hamowaniu i przyspieszaniu, które powodują zmianę pracy obrotowej silnika oraz zwiększenie emisji zanieczyszczeń. Ponadto, w procesie ścierania się opon i hamulców, do atmosfery trafiają metale ciężkie i cząstki stałe.



Wśród głównych rodzajów zanieczyszczenia z tytułu transportu możemy wyróżnić:

- emisje tlenku i dwutlenku węgla,
- emisje tlenków azotu,
- emisje tlenków siarki,
- emisje pyłów (PM10 i PM2,5),
- emisje metali ciężkich, np. kadmu, ołowiu i rtęci.

Przez budowę obejść miejscowości następuje redukcja hałasu na ich terenie. Narażenie na hałas może wywołać zaburzenia snu, a w efekcie pogorszenie się stanu zdrowia. Wpływa też w długiej perspektywie na pogorszenie samopoczucia, wzrost ciśnienia krwi, a także chorób układu krążenia.

Kwestia wpływu realizacji zamierzonych obwodnic na całej sieci dróg krajowych na środowisko naturalne oraz otoczenie będzie przedmiotem analiz, które będą wykorzystywać zalecenia wynikające z oceny oddziaływania na środowisko, określone w rozdziale 4 Programu.

## 2.4 Analiza SWOT Programu

Analiza mocnych i słabych stron Programu, możliwości i zagrożeń, jakie ono stwarza.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnienie źródeł finansowania, w tym               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ze środków UE,</li> <li>międzynarodowych instytucji finansowych,</li> </ul> </li> <li>▪ potencjał instytucjonalny strony publicznej,</li> <li>▪ zmiany prawa w zakresie regulacji zobowiązań wobec podwykonawców oraz uruchamiania zaliczek,</li> <li>▪ zabezpieczenie środków na przygotowanie inwestycji ujętych w Programie,</li> <li>▪ elastyczny mechanizm realizacji inwestycji uwzględniający dokumenty strategiczne oraz stan przygotowania inwestycji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci o znaczeniu międzynarodowym i krajowym,</li> <li>▪ słaba kondycja finansowa firm wykonawczych,</li> <li>▪ wysoki wskaźnik wypadkowości,</li> <li>▪ trudność korelacji inwestycji na drogach krajowych z inwestycjami samorządowymi,</li> <li>▪ stan powiązań dróg krajowych z drogami niższej kategorii.</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ popyt na nowoczesną infrastrukturę drogową,</li> <li>▪ podniesienie w całości do bardzo dobrego i dobrego stanu istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich,</li> <li>▪ wysokie poparcie społeczeństwa dla rozwoju infrastruktury drogowej,</li> <li>▪ rozwinięta sieć dróg autostrad i dróg ekspresowych daje szansę synergii z istniejącą siecią dróg krajowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pogorszenie sytuacji ekonomicznej,</li> <li>▪ ogólnoświatowa sytuacja epidemiczna,</li> <li>▪ preferowanie innych rodzajów transportu,</li> <li>▪ niszczenie dróg nadmiernym ruchem ciężkich pojazdów samochodowych,</li> <li>▪ zmiana wymagań o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływająca na wzrost kosztów inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji.</li> </ul>

Tabela 4 Analiza SWOT Programu

# 3. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030

---

## 3.1 Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

### 3.1.1 Dokumenty krajowe

Zgodnie z przepisami **ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju**<sup>2</sup> założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

#### **Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju**<sup>3</sup>

*Wśród Kierunków Interwencji – Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce – Strategia* określa, iż istotne znaczenie dla obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na zdrowie i jakość życia ludności, poprawy bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenia zanieczyszczeń oraz zmniejszenia kongestii mają inwestycje w zakresie budowy drogowych obejść miejscowości.

Według Strategii budowa obwodnic poprawi funkcjonowanie miast najbardziej dotkniętych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego oraz miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze. Przez wyeliminowanie wąskich gardeł w transporcie drogowym możliwe będzie zredukowanie ryzyka powstawania korków i zwiększenie płynności jazdy. W konsekwencji nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Wyprowadzenie przejazdów tranzytowych z obszarów zamieszkania wpłynie również na ograniczenie negatywnego oddziaływania tego rodzaju transportu na życie i zdrowie ludności. W konsekwencji umożliwi to redukcję kosztów społecznych, jak i obniżenie wydatków związanych z negatywnymi skutkami transportu.

Nowe obwodnice dadzą szanse rozwoju obsługi komunikacyjnej nowych terenów inwestycyjnych wokół terenów zabudowanych, co jest zgodne z działaniami mającymi na celu poprawę dostępu do usług publicznych i optymalizację zagospodarowania

---

<sup>2</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, z późn. zm.

<sup>3</sup> Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. poz. 260).

przestrzennego w skali miast i ich otoczenia, wzmocnienie roli ośrodków w świadczeniu ponadlokalnych usług publicznych oraz reorganizację sieci usług na skutek spodziewanych zmian demograficznych. Ponadto wyprowadzenie ruchu ciężkiego z centrów pozwoli na rozpoczęcie procesów rewitalizacji przestrzeni miejskiej.

### **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu<sup>4</sup>**

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu wskazuje, że niezbędne jest prowadzenie inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym drogowe obejścia miast. Według danych SZRT polska sieć drogowa przyjmuje ruch ok. 20,8 mln pojazdów silnikowych (w tym 2,2 mln polskich samochodów ciężarowych, ok. 0,5 mln zagranicznych samochodów ciężarowych, 64 tys. autobusów i autokarów pozamiejskich, prawie 17 mln samochodów osobowych i 1 mln motocykli).

Strategia wskazuje, iż istotny wpływ na utrzymywanie się dysproporcji rozwojowych między regionami ma ich ograniczona dostępność transportowa. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, w tym przebudowa istniejącej sieci dróg krajowych związana z dostosowaniem do przenoszenia nacisku 115 kN/oś, a także budowa drogowych obejść miast, przyczynią się będą jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wielu przypadkach niski poziom rozwoju sieci drogowej jest barierą negatywnie wpływającą na wzrost gospodarczy. Rozbudowa sieci głównych dróg krajowych, w tym budowa obwodnic, zwiększy atrakcyjność inwestycyjną regionów, ułatwi przedsiębiorcom kooperację i tworzenie łańcuchów produkcji, zwiększy dostęp do rynków w skali krajowej i europejskiej.

Istotnym działaniem na rzecz realizacji nowoczesnej infrastruktury transportu drogowego jest budowa obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem samochodów ciężarowych. W zakresie budowy nowych tras wytyczane będą przebiegi poza obszarami gęsto zabudowanymi. Działania te przyczynią się do usprawnienia ruchu tranzytowego, zwiększą bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz wpłyną pozytywnie na jakość powietrza w miejscowościach.

Zatem inwestycje ujęte w Programie będą wspierać realizację celu głównego Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. przez poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów, jak również ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko.

---

<sup>4</sup> Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (M.P. poz. 1054).

## **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego<sup>5</sup>**

W ramach działania 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo zakłada się poprawę dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej makroregionów przez rozbudowę połączeń do granic kraju, makroregionu, jak również w granicach makroregionu, jak i między mniejszymi miejscowościami a ośrodkami regionalnymi oraz rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego, w tym miejskiego.

Strategia wyróżnia również wyzwanie określane jako rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Założenia dokumentu wskazują, iż istotną kwestią wciąż pozostaje powiązanie regionalnych, subregionalnych i lokalnych ośrodków wzrostu w spójną sieć transportową oraz zwiększenie dostępności terytorialnej obszarów wiejskich. W tym względzie ważne jest uzupełnienie braków i luk w podstawowej infrastrukturze transportowej o charakterze krajowym, regionalnym i lokalnym, które warunkują odpowiednią dostępność województw i obszarów. Badanie wskaźnika międzygałęziowej dostępności transportowej (WMDT) wskazuje, że w 2017 r. najlepszą dostępnością charakteryzowały się województwa: śląskie, mazowieckie, łódzkie, opolskie i małopolskie. Natomiast największą peryferyjnością cechowały się województwa: zachodniopomorskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie. Kluczowa jest także poprawa stanu istniejącej infrastruktury na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawne podłączenie systemów komunikacyjnych miast z infrastrukturą drogową najwyższej klasy (dojazdy do dróg klasy A i S) oraz budowa dobrze skomunikowanych węzłów przesiadkowych w miastach poza ich centrami.

## **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>6</sup>**

W części dotyczącej czynników ryzyka Program BRD wskazuje, że do mankamentów istniejącej sieci drogowej, będących źródłami największych zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego, należy m.in. brak obwodnic wielu miast i miejscowości. Według zapisów Programu BRD do osiągnięcia zakładanych celów redukcji liczby zabitych i rannych na polskich drogach konieczna jest modernizacja dróg wynikająca z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konieczne również jest wprowadzanie bardziej bezpiecznych rozwiązań infrastrukturalnych i organizacji ruchu w odniesieniu do skrzyżowań i przekrojów poprzecznych drogi.

Obecnie w przygotowaniu znajduje się nowy Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W projekcie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–

---

<sup>5</sup> Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030” (M.P. poz. 1060).

<sup>6</sup> Uchwała Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nr 5/2013 z dnia 20 czerwca 2013 r.

2030 (wersja ze stycznia 2021 r.) zakłada się, że struktura interwencji będzie oparta na pięciu filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r.:

Filar I System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,

Filar II Bezpieczny człowiek,

Filar III Bezpieczne drogi,

Filar IV Bezpieczny pojazd,

Filar V Ratownictwo i opieka powypadkowa.

W Filarze III Bezpieczne drogi wskazano jako kluczowy warunek funkcjonowania infrastruktury drogowej, dążenie do zmniejszania negatywnych skutków błędów planistycznych i projektowych przez przekształcanie istniejącej sieci drogowej. Działania powinny prowadzić do usuwania najczęstszych mankamentów, skutkujących największym zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kluczowe z nich to m.in. wciąż niski udział dróg spełniających najwyższe standardy techniczne / autostrady i drogi ekspresowe / oraz niedostateczna liczba obwodnic miast i miejscowości.

## **Krajowa Polityka Miejska 2023<sup>7</sup>**

W dokumencie tym, w rozdziale 4. *Wątki tematyczne Krajowej Polityki Miejskiej*, podrozdziale 4.3. *Transport i mobilność miejska*, ustanowiono, że przede wszystkim należy zintensyfikować działania na rzecz dokończenia budowy podstawowego układu transportowego miast i miejscowości oraz w ich obszarach funkcjonalnych, zwłaszcza w zakresie, który umożliwi wyeliminowanie konieczności tranzytu oraz dojazdu samochodów ciężarowych do dzielnic przemysłowych przez centrum.

### **3.1.2 Dokumenty Unii Europejskiej**

#### **Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”<sup>8</sup>**

W priorytecie *Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej* uznaje się za szczególnie istotne dla zapewnienia stabilnego wzrostu gospodarczego działania służące zwiększeniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Dokument ten, tworząc ramy dla Projektu przewodniego „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, wskazuje na potrzebę podjęcia działań w zakresie infrastruktury transportowej, zarządzania ruchem i logistyki. Nakłada też na państwa członkowskie obowiązek stworzenia inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni połączonej infrastruktury transportowej oraz zapewnienia skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE. Z kolei dla Projektu przewodniego „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” formułuje zalecenie dotyczące zapewnienia, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłowemu skuteczny dostęp do rynków, zwłaszcza jednolitego i międzynarodowych. Ponadto *Strategia* zachęca do koncentracji wydatków publicznych na przedsięwzięciach zwiększających potencjał wzrostu, takich jak połączenia transportowe.

#### **„Biała Księga” Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>9</sup>**

zwraca uwagę na dysproporcje w rozwoju sieci transportowej na wschodzie i zachodzie UE oraz podkreśla potrzebę ich wyrównania. Wskazuje, że inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności

---

<sup>7</sup> Uchwała nr 198 Rady Ministrów z dnia 20 października 2015 r. w sprawie przyjęcia „Krajowej Polityki Miejskiej” (M.P. poz. 1235).

<sup>8</sup> Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010) 2020 EUROPA 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

<sup>9</sup> KOM(2011) 144 BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

obywateli. Działania przewidziane do podjęcia w Programie przyczynią się do realizacji wskazanych w „Białej Księdze” celów, w tym przede wszystkim w odniesieniu do stworzenia do 2030 r. w pełni funkcjonalnej sieci bazowej TEN-T oraz zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 r.

**Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE<sup>10</sup>** określa przebieg, w tym również na terytorium Polski, drogowej sieci bazowej i kompleksowej tworzących transeuropejską sieć transportową. Ma ona za zadanie wzmacniać spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii Europejskiej i przyczyniać się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego, a także zwiększać korzyści dla użytkowników i wspierać wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Wśród celów, dla których jest tworzona, dokument wymienia: zapewnienie dostępności i łączności regionów, zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi, stworzenie połączeń między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, zapewnienie ciągłości tras, spełnienie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu, zapewnienie bezpiecznych połączeń. *Rozporządzenie* podkreśla, że głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej są państwa członkowskie.

---

<sup>10</sup> Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1.



## 3.2 Cele Programu

Celem Programu jest budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców. Rozbudowa sieci dróg krajowych przez budowę obwodnic wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących sprawne funkcjonowanie państwa oraz rozwój jego regionów.

Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju przez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli również zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją.

Budowa obwodnic poprawi funkcjonowanie miejscowości najbardziej dotkniętych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego. Zmniejszona zostanie luka infrastrukturalna między krajami UE-15 a Polską. Obecny Program, przyjmując okres realizacji zgodny ze średniookresową strategią rozwoju kraju oraz perspektywą finansową UE, stanowi punkt wyjścia dla dalszych działań inwestycyjno-modernizacyjnych, które prowadzone będą w przyszłości i zmierzać będą do stworzenia systemu obwodnic odpowiadających rosnącym potrzebom dynamicznie rozwijającego się kraju.

### **Wskaźnik:**

- łączna liczba nowych obwodnic – 100.

Realizacja Programu powinna odciążyć od ruchu tranzytowego ponad sto miejscowości, przez które przebiegają drogi krajowe. Za rok bazowy dla wskaźników przyjęto rok 2019, natomiast rokiem pomiaru wskaźnika będzie rok zakończenia budowy wszystkich zadań realizowanych w ramach Programu.

### **Cele szczegółowe:**

1. Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych (likwidacja odcinków dróg krajowych przebiegających przez teren zabudowany).
2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków).

### **Ad 1. Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych (likwidacja odcinków dróg krajowych przebiegających przez teren zabudowany)**

Budowa dróg krajowych realizowana jest etapami. Wiele z dotychczas podejmowanych przedsięwzięć inwestycyjnych zostało ukończonych i oddanych do użytku, kolejne są w trakcie realizacji. Realizowane obwodnice znajdują się w ciągach dróg krajowych i stanowią uzupełnienie realizowanej sieci podstawowej dróg ekspresowych i autostrad.

Priorytetem będzie budowa odcinków omijających miejscowości, tak aby zapewniona została płynność jazdy i zwiększone zostało bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Podejmowane inwestycje dostosowane będą do istniejącego i spodziewanego natężenia ruchu. Znaczna uwaga zostanie również poświęcona zapewnieniu spójności realizowanych obwodnic z innymi kategoriami dróg publicznych oraz integracji z innymi gałęziami transportu.

### **Wskaźnik:**

- łączna długość nowo wybudowanych odcinków dróg krajowych – 820 km (na podstawie wartości szacunkowych przyszłych przebiegów obwodnic).

### **Ad 2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków)**

Liczba oraz skutki wypadków na polskich drogach wymagają przyjęcia już na etapie planowania i projektowania inwestycji rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo. Również w trakcie eksploatacji konieczne są działania redukujące ryzyko pojawienia się zagrożeń. W związku z tym kontynuowane będą działania mające na celu stworzenie odpowiednich narzędzi oraz opracowanie procedur umożliwiających zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Redukcja zagrożeń obejmie nie tylko działania skierowane bezpośrednio do uczestników ruchu drogowego, ale również dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz niekorzystnego oddziaływania na zdrowie i jakość życia mieszkańców terenów, przez które przebiegają trasy. Wpływ na poprawę bezpieczeństwa będzie miało odciążenie aglomeracji i miejscowości z ruchu tranzytowego

przez budowę obwodnic na już istniejących drogach oraz wytyczanie przebiegu nowych odcinków poza obszarami zamieszkania

**Wskaźnik:**

- ograniczenie liczby wypadków w miejscowościach objętych Programem w stosunku do roku bazowego (2019).

### 3.3 Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym

Zadania polegające na budowie obwodnic mają na celu m.in. rozwiązanie kwestii płynności ruchu przez likwidację wąskich gardeł na sieci dróg krajowych. Szczególnie w okolicach miejscowości, gdzie ruch międzynarodowy i tranzytowy spotyka się z ruchem regionalnym i lokalnym, zmierzającym do większych ośrodków administracyjnych. Ze względu na ustalony limit finansowy oraz priorytety w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych do realizacji skierowano te obwodnice, które przyniosą największy skumulowany efekt dla sieci, w tym uwzględniając: powiązanie z siecią dróg ekspresowych i autostrad, a także natężenie ruchu oraz stopień przygotowania inwestycji do realizacji. Zastosowano również podejście mające na celu rozłożenie interwencji na terenie całego kraju, nie koncentrując interwencji na obszarze największych aglomeracji.

W pierwszej kolejności przewiduje się realizację zadań obwodnicowych na sieci dróg krajowych ujętych w ramach załącznika nr 1 do niniejszego Programu.

Realizacja tych odcinków trwale przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionów. Dzięki nowym odcinkom znacząco skróci się czas dojazdu do nowych, realizowanych i planowanych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, poprawie ulegnie komfort oraz bezpieczeństwo użytkowników tych dróg. Zakłada się, że budowa nowych odcinków dróg krajowych wpłynie pozytywnie na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów zlokalizowanych przy tzw. wąskich gardłach oraz zapewni spójność terytorialną wewnątrz województwa.

Podstawowymi założeniami przy wyborze zadań ujętych w załącznikach nr 1 i 2 było ujmowanie jedynie obwodnic w ciągach zwykłych dróg krajowych – bez autostrad i dróg ekspresowych; tych, które nie zostaną zastąpione przez budowę nowej drogi ekspresowej; tych, dla których zostały rozpoczęte prace przygotowawcze, oraz tych, które są najpilniejsze z uwagi na obecną i prognozowaną ocenę pod względem poziomu natężenia ruchu ogółem, ruchu ciężarowego oraz ruchu osobowego, a także poziomu wypadkowości (liczby wypadków, liczby rannych oraz liczby zabitych).

Inwestycje ujęte w załącznikach nr 1 i 2 zostały dobrane z uwagi na korzyści dla całej sieci dróg krajowych. Przy wyborze zadań pod uwagę brano wiele kryteriów, a w szczególności:

- natężenie ruchu, w tym ruchu ciężkiego,
- stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości (w tym także ofiarami tych wypadków),
- poprawę dostępności połączeń z państwami sąsiednimi,
- poprawę dostępu do węzłów sieci autostrad i dróg ekspresowych,

- konieczność zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju oraz harmonijnego terytorialnie rozłożenia wysiłku inwestycyjnego,
- stan zaawansowania dotychczasowych prac przygotowawczych danej inwestycji.

Do resortu infrastruktury spłynęły informacje oraz ocena stanu sieci i jej potrzeb autorstwa zarządcy dróg krajowych, tj. GDDKiA, za pośrednictwem jej oddziałów. Ponadto pod uwagę brano równomierny rozkład inwestycji w kraju czy też zaawansowanie prac na poszczególnych zadaniach.

Niemal połowa zadań na liście załącznika nr 1 do Programu to zadania, które zostały określone jako priorytety inwestycyjne w poprzednich programach drogowych bądź z uwagi na potrzeby utrzymania sieci dróg krajowych. Stąd też, zachowując ciągłość ustalonych priorytetów inwestycyjnych, wprowadzono na listę zadań załącznika nr 1 poniższe inwestycje:

- zadania posiadające już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla wielu zadań proces wydawania decyzji jest w trakcie lub opracowywane są materiały niezbędne do złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji,
- inwestycje z uprzednio zatwierdzonym przez Ministra Infrastruktury Programem Inwestycji, a tym samym zabezpieczone zostały ówczesnie środki na prowadzenie procesu przygotowawczego,
- pozostałe zadania dobrane według poniższych kryteriów, które pozwoliły na dobór najpilniejszych, z punktu widzenia sieciowego i społecznego, inwestycji.

Wiele ze znajdujących się na listach inwestycji stanowi kluczowe elementy przebudowy całych ciągów dróg krajowych. Nieprzypadkowo na listach Programu wprowadzono wiele inwestycji znajdujących się na m.in. drogach krajowych numer 20, 22, 74 czy 78. To właśnie komplementarność inwestycji pozwoli na uzyskanie znaczącej poprawy płynności ruchu w danym rejonie.

Istotnym czynnikiem było również powiązanie inwestycji z zadaniami realizowanymi i przygotowywanymi w ramach PBDK na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz jego planowanej kontynuacji. Oprócz zadań, które znalazły się w ww. PBDK poza limitem finansowym, którym dopiero wpisanie ich do Programu Budowy 100 Obwodnic dało szansę na realizację, premiowano inwestycje wspomagające nowe drogi klasy A oraz S. Takim przykładem może być m.in. obwodnica Herb i Blachowni, a także obwodnica Miejsca Piastowego czy Strykowa. Tam, gdzie powstaje nowa infrastruktura najwyższej kategorii,

ważne jest, aby zapewnić jej spójność z istniejącą siecią dróg krajowych oraz ograniczyć zwiększony, negatywny wpływ ruchu dojazdowego do węzłów dla okolicznych mieszkańców.

Następnie dokonano dalszej oceny odcinków dróg krajowych pod względem poziomu natężenia ruchu ogółem, ruchu ciężarowego oraz ruchu osobowego, a także poziomu wypadkowości (liczby wypadków, liczby rannych oraz liczby zabitych), spójności sieci drogowej oraz stanu przeprowadzonych prac przygotowawczych i tym samym możliwości realizacyjnych w zdefiniowanym czasookresie. Zaproponowana w Programie lista inwestycji została stworzona jako kompilacja powyższych założeń.

Przy wyborze zadań inwestycyjnych celowo nie zastosowano kryterium, które wskazywałoby na mocniejsze doinwestowanie konkretnych regionów czy województw z uwagi na horyzontalne podejście, pozwalające na osiągnięcie jak najlepszego efektu synergicznego dla całej sieci dróg krajowych, z uwzględnieniem przyjętych ram czasowych realizacji Programu (stąd istotność kwestii zaawansowania prac przygotowawczych).

W trakcie przygotowania zakresu inwestycji stwierdzono, iż potrzeby w zakresie budowy obejść miejscowości są bardzo duże. Lista inwestycji wraz z potencjalnym harmonogramem były przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Niestety z uwagi na ograniczenia finansowe oraz możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja większej liczby inwestycji.

Listy inwestycje ujęte w załącznikach wymieniają miejscowości, które dzięki Programowi zyskają drogowe obejścia. Długości poszczególnych obejść, z uwagi na fakt, że znaczna ich część nie posiada ostatecznych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ustalających ich przebieg, nie została podana.



**Rysunek 2 Program Budowy 100 Obwodnic – Plan realizacyjny**

### 3.4 Realizacja Programu

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury drogowej oraz potrzeby rozwojowe kraju, opracowano Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030. Niniejszy dokument określa cele i priorytety inwestycyjne planowane do realizacji w całym okresie programowania.

Niniejszy dokument zawiera listę zadań inwestycyjnych polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych (załączniki nr 1 i 2).

Zadania wskazane w załączniku nr 1 zostają skierowane do realizacji w ramach Programu. Łączna wartość przewidywanych wydatków na zadania inwestycyjne ujęte w załączniku nr 1 do Programu, począwszy od 1 stycznia 2020 r., będzie wynosić około 27,9 mld zł. Ostateczna wartość wydatków w Programie wynikać będzie z końcowej wartości poszczególnych zadań skierowanych do realizacji (na skutek rozstrzygnięcia postępowań przetargowych bądź opracowania kosztorysów inwestorskich po wyborze wariantu przebiegu drogi, przyjęciu określonych rozwiązań technicznych lub systemu realizacji inwestycji). Wydatki te ponoszone będą ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Zadania wchodzące w zakres załącznika nr 2 mogą być realizowane w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych w załączniku nr 1. Przesunięcia tytułów inwestycyjnych między załącznikami w ramach limitu finansowego około 27,9 mld zł nie będą powodować konieczności zmiany Programu. Minister właściwy do spraw transportu wskazuje, w ramach ustalonego limitu, do realizacji zadania z listy rezerwowej (załącznik nr 2). Kolejność zadań na liście w załączniku nr 2 nie wskazuje na kolejność kierowania zadań do realizacji przez ministra właściwego do spraw transportu w sytuacji pojawienia się wolnych środków.

Powyższy limit nie uwzględnia planowanych wydatków budżetu państwa koniecznych do sfinansowania prac przygotowawczych oraz działań utrzymaniowych podejmowanych przez GDDKiA, takich jak np.: utrzymanie zieleni przydrożnej, czystości dróg i obiektów inżynierskich, oznakowania poziomego i pionowego, elementów brd, oświetlenia, sygnalizacji drogowej czy wydatków na niewielkie roboty drogowe (w tym roboty bitumiczne czy roboty drenażowe).

W związku z realizacją obwodnic należy zakładać, że łączna długość dróg krajowych nie ulegnie istotnej modyfikacji. Na skutek realizacji tych inwestycji ulegnie zmianie przebieg



dróg krajowych, które zostaną wyprowadzone poza zwartą zabudowę. Oznacza to, że w ujęciu długoterminowym wydatki na utrzymanie nie ulegną zasadniczej zmianie.

Podstawowy okres realizacji Programu zaplanowano na 11 lat. Program określa również wielkość środków przeznaczonych w Krajowym Funduszu Drogowym na ten cel. Finansowanie Programu w latach 2020–2030 określono w tabelach finansowych rozdziału 5 – Finansowanie Programu. Kwoty w poszczególnych latach oznaczają przewidywaną wartość środków w Krajowym Funduszu Drogowym.

Wielkość nakładów zostanie ustalona na podstawie poniesionych wydatków, zgodnie z listą inwestycji skierowaną do realizacji, biorąc pod uwagę ustalone limity finansowe Programu.

Finansowanie realizacji zadań ujętych w Programie odbywać się będzie przez coroczne zapewnienie niezbędnych środków w kolejnych planach finansowych KFD. Jedynie zarezerwowanie środków finansowych w pełnej wysokości w kolejnych planach finansowych KFD gwarantuje realizację Programu w zakładanym zakresie i osiągnięcie zamierzonych efektów. Zapewnienie finansowania musi uwzględniać zobowiązania wieloletnie wynikające z umów zawartych z wykonawcami oraz umów wieloletnich o dofinansowanie realizacji inwestycji ze środków UE.

Kierowanie do realizacji kolejnych tytułów inwestycyjnych w ramach Programu nie będzie powodować konieczności jego zmiany. Natomiast przekroczenie sumy wydatków dla ww. zadań inwestycyjnych ponad wskazaną kwotę wymaga akceptacji Rady Ministrów, która nastąpi w drodze zmiany uchwały Rady Ministrów przyjmującej Program.

Zadania będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który pełni funkcję zarządcy dróg krajowych.

Realizacja Programu odbywać się będzie z uwzględnieniem wszelkich możliwych działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na środowisko i otoczenie wokół niej. GDDKiA na podstawie istniejących przepisów prawa zobowiązana będzie podejmować działania minimalizujące potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko, a szczególnie te wskazane w wydanych decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach.

W procesie przygotowawczym inwestycji analizowane będą zagadnienia zagrożeń poszczególnych komponentów środowiska w ramach procedury ocen oddziaływania na środowisko, w tym także ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Oprócz stosowania środków łagodzących negatywne efekty realizacji inwestycji stosowane będą tam, gdzie to konieczne i wymagane odpowiednimi decyzjami administracyjnymi, kompensacje przyrodnicze. Zgodnie z definicją zawartą w Prawie ochrony środowiska

kompensacja przyrodnicza to zespół działań obejmujących w szczególności roboty budowlane, roboty ziemne, rekultywację gleby, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowanie walorów krajobrazowych.

Tam, gdzie to będzie wskazane i możliwe, GDDKiA będzie stosować innowacyjne rozwiązania przy projektowaniu i realizacji inwestycji, np. technologię BIM.

Na etapie eksploatacji inwestycji ujętych w niniejszym Programie przewiduje się szereg działań o charakterze utrzymaniowym, w ramach których w kolejnych latach przewiduje się np. projekty pilotażowe w zakresie zielonych filtrów antysmogowych, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii i zapobieganie suszy przez ograniczenie koszenia i stosowanie nasadzeń.

## 4. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030

---

Na mocy art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>11</sup>, zwanej dalej „ustawą ooś”, została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu.

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu została przygotowana Prognoza oddziaływania na środowisko przedmiotowego dokumentu, której zadaniem było dostarczenie organom podejmującym decyzję w sprawie projektu Programu, a także innym organom i społeczeństwu, informacji na temat skutków przyjęcia i wdrożenia lub nie przedmiotowego Programu na środowisko, w tym na zdrowie ludzi. Ww. opracowanie miało na celu identyfikację:

1. głównych celów i podstawowych typów przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w ramach Programu;
2. głównych rodzajów oddziaływań, z wyszczególnieniem oddziaływań skumulowanych oraz transgranicznych;
3. wskazanych działań zapobiegawczych, ograniczających lub kompensujących negatywne oddziaływania na środowisko;
4. proponowanych wskaźników monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu poddawanego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z przepisami art. 54 ustawy ooś Program został poddany, wraz z prognozą, opiniowaniu przez właściwe organy – Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Głównego Inspektora Sanitarnego oraz konsultacjom społecznym, aby zapewnić możliwość udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji. Konsultacje społeczne odbywały się w dniach od 14 września do 5 października 2020 r. włącznie.

W Prognozie zidentyfikowano i oceniono przewidywane znaczące oddziaływania na środowisko, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane,

---

<sup>11</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 247.

krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne poszczególnych inwestycji wyznaczonych w Programie. W analizach szczegółowych dotyczących oceny przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko określono skwantyfikowane oddziaływania na: różnorodność biologiczną, rośliny oraz zwierzęta, w tym obszary Natura 2000, powietrze, klimat, na ludzi, w tym akustyczne, wody, powierzchnię ziemi, gleby, zasoby naturalne i krajobraz, zabytki i dobra materialne w odniesieniu do proponowanych w Programie celów i działań.

W toku prowadzonych analiz stwierdzono, że główną korzyścią realizacji Programu jest odciążenie od ruchu tranzytowego istniejącej sieci dróg krajowych przebiegających przez centra miejscowości, który już obecnie powoduje zagrożenie zarówno dla człowieka, jak i przyrody ożywionej, a które to zagrożenia będą się tylko nasilać w czasie, wraz ze wzrostem natężenia ruchu, który jest nieunikniony.

Stwierdzono, że w przypadku braku realizacji Programu nie uzyska się efektu przeniesienia transportu tranzytowego poza centra miast i mniejszych miejscowości, przez co nie osiągnie się efektów w postaci ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu. Szczególnie istotne jest to w tych miejscowościach, gdzie przekroczone są standardy jakości powietrza i hałasu. Nie uzyska się poprawy jakości usług transportowych dla mieszkańców i związanego z tym komfortu płynności i mobilności, co utrudni osiągnięcie w wystarczającym stopniu efektu w postaci poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym. Istniejąca sieć drogowa będzie w dalszym ciągu nadmiernie obciążona, co powodować będzie, poza obniżeniem bezpieczeństwa, również zagęszczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza. Przyczyniać się to będzie do wzrostu stężeń substancji szkodliwych, pogarszając stan jakości powietrza, a przez to również jakość życia mieszkańców. Szczególnie dotyczy to obwodnic miast, gdzie występują największe problemy z jakością powietrza.

Planowane cele i działania przyczynią się do równoważenia rozwoju przez stosowanie środków zmniejszających negatywne oddziaływanie proponowanych przedsięwzięć na środowisko. Program jako całość będzie pozytywnie oddziaływać na wybrane komponenty środowiska, a szczególnie będzie sprzyjać ograniczeniu uciążliwości istniejących dróg dla mieszkańców. Niemniej również obserwowane mogą być negatywne oddziaływania na pewne komponenty środowiska.

Należy podkreślić, że zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy o oś, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie ze wspomnianym przepisem można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco

negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeżeli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000.

Ocena Programu przeprowadzona w ramach Prognozy nie wskazała obwodnic, które powodowałyby znaczące negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000.

W toku prac nad Prognozą nie zidentyfikowano żadnej obwodnicy, która byłaby jako całość nieakceptowalna pod względem oddziaływania na środowisko, a w szczególności na obszary Natura 2000.

Mimo że realizacja Programu jako całości nie wpłynie znacząco na obszary Natura 2000, nie można uniknąć pewnych kolizji konkretnych inwestycji. Stąd też inwestor zobowiązany będzie do podejmowania działań minimalizujących ten wpływ, np. przez wybór najmniej uciążliwych przyrodniczo wariantów rozwiązań (np. lokalizacyjnych), oraz do stosowania, zgodnie z potrzebą, działań wskazanych w rozdziale 3.7 Prognozy, a szczególnie tych ujętych w wydanych decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ocena korzyści dla mieszkańców miejscowości, dla których przewidziano budowę obwodnic, wskazuje duże znaczenie Programu w rozwiązywaniu problemów lokalnych społeczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców. Bez realizacji Programu wzrastające stale natężenia ruchu pojazdów przecinających tranzytem mniejsze i większe miejscowości powodować będzie coraz większą presję na ludzi, dobra materialne, zabytki, jakość powietrza i inne komponenty.

Postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko nie było przeprowadzane. Realizacja przedsięwzięć drogowych ujętych w Programie nie wskazuje na możliwość negatywnego transgranicznego oddziaływania na środowisko, mogącego objąć terytorium państw trzecich.

W odniesieniu do kwestii związanych z wskaźnikami monitorowania skutków realizacji postanowień dokumentu poddawanego strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko należy wskazać, że oddziaływanie inwestycji drogowych na środowisko jest zauważalne zarówno w fazie budowy, jak i w fazie eksploatacji.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na bieżąco podejmuje szereg działań, mających na celu monitorowanie stanu środowiska. Na etapie przygotowania dokumentacji

projektowej na potrzeby każdej inwestycji wykonywane są inwentaryzacje przyrodnicze, uwzględniające chronione gatunki roślin i zwierząt oraz siedliska przyrodnicze. Tak wykonane inwentaryzacje przyrodnicze są podstawą do porównania wariantów inwestycji oraz sporządzenia raportów o oddziaływaniu na środowisko, niezbędnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Także na etapie eksploatacji prowadzony jest monitoring stanu przyrodniczego przez zapewnienie na każdej inwestycji obecności wykwalifikowanych specjalistów, wchodzących w skład nadzorów przyrodniczych. Szeroki wachlarz działań monitoringowych podejmowany jest na etapie eksploatacji inwestycji. Na tym etapie wykonywany jest m.in. monitoring:

- przejść dla zwierząt,
- udatności nasadzeń zieleni,
- hałasu,
- powietrza,
- siedlisk przyrodniczych,
- wielu innych elementów przyrody ożywionej i nieożywionej.

GDDKiA na bieżąco monitoruje stan środowiska przyrodniczego na każdym etapie: przygotowania, realizacji oraz eksploatacji inwestycji.

Ponadto Program będzie monitorowany za pomocą wskaźników zaproponowanych w Prognozie dwukrotnie:

- w pierwszym roku po oddaniu do ruchu 50 pierwszych inwestycji z listy podstawowej,
- w pierwszym roku po oddaniu wszystkich 100 inwestycji z listy podstawowej.

Lp.	Opis wskaźnika	Jednostka miary	Źródło danych i sposób pozyskania/obliczenia
1	Wpływ projektów na ciągłość korytarzy migracyjnych – mierzone liczbą wybudowanych przejść dla zwierząt w stosunku do korytarzy migracyjnych (min. jedno przejście na jeden korytarz)	sztuka	GDDKiA (projekt budowlany) Liczba sztuk wybudowanych przejść dla zwierząt (dotyczy przepustów dla płazów, przejść dla małych, średnich i dużych zwierząt)
2	Ponadnormatywne oddziaływanie na obszary chronione akustycznie	liczba interwencji	GDDKiA analizy porealizacyjne
3	Zajętość terenu	km <sup>2</sup>	GDDKiA (projekt budowlany) Powierzchnia terenu zajęta pod pas drogowy
4	Oddziaływanie na obszary Natura 2000	sztuka	Liczba projektów/obwodnic, dla których na etapie oceny oddziaływania na środowisko (ooś) przeprowadzono ocenę zgodnie z artykułem 6(3) Dyrektywy Siedliskowej. Dane z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz postanowienia RDOŚ na etapie ponownej ooś

Ponadto, zgodnie z rekomendacjami zawartymi w Prognozie, inwestor zostanie zobowiązany do badania, na etapie prac przygotowawczych, wpływu obejść drogowych na poszczególne komponenty środowiska, szczególnie:

- narażenia ludzi na hałas, wibracje, uwzględniania wpływu na klimat akustyczny,
- narażenia ludzi na zanieczyszczenia powietrza,
- określania zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi, z uwzględnieniem obszarów stref ochronnych tych ujęć,
- oddziaływania na gleby, zwłaszcza użytkowane rolniczo.

## 5. Finansowanie Programu

---

Wszystkie zadania inwestycyjne określone w załącznikach nr 1 i 2 Programu finansowane będą w zakresie realizacji robót z Krajowego Funduszu Drogowego ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego. Wydatki realizowane będą na podstawie corocznego planu finansowego KFD.

Podstawowym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa wpływająca do KFD w odpowiedniej proporcji ustalonej na podstawie art. 37i ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym<sup>12</sup> Planowane w planach finansowych KFD wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego, m.in. z tytułu opłaty paliwowej, są podstawą do zaciągania kredytów i pożyczek (głównie od międzynarodowych instytucji finansowych) oraz emitowania obligacji, a także spłaty tego długu.

Ponadto, począwszy od dnia 1 lipca 2011 r., do katalogu stałych źródeł zasilających KFD dołączyły wpływy z opłaty elektronicznej, pobieranej zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>13</sup> zarówno z sieci autostrad, dróg ekspresowych, jak i części dróg krajowych określonych w rozporządzeniach Rady Ministrów.

Planuje się, że do KFD wpływać będą również środki UE, w formie refundacji z tytułu wydatków poniesionych na realizację zadań określonych w programach operacyjnych w ramach perspektywy 2014–2020 oraz 2021–2027 oraz Krajowego Planu Odbudowy. Środki te mogą zostać przekazane do KFD także w formie zaliczkowej.

Ponadto realizacja pełnego zakresu rzeczowego załącznika nr 1 wymaga zapewnienia odpowiednich środków finansowych na wydatki związane z przygotowaniem tych inwestycji do realizacji oraz ich utrzymaniem. Wydatki z tego tytułu pokrywane będą z budżetu państwa, w korelacji z wpływami (na dany rok) z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego<sup>14</sup>. Środki budżetu państwa na ww. zadania GDDKiA w odniesieniu do obwodnic wybudowanych na podstawie Programu zabezpieczone zostaną w ramach corocznych ustaw budżetowych w części 39 – Transport.

---

<sup>12</sup>Dz. U. z 2020 r. poz. 2268.

<sup>13</sup>Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.

<sup>14</sup>Dz. U. z 2018 r. poz. 203, z późn. zm.



Poniżej, w formie tabelarycznej, przedstawiono źródła finansowania Programu wraz z limitem finansowania Programu (ogólnym oraz w poszczególnych latach realizacji).

Wydatki na program 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 (w tys. zł.)												
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 i później	Razem na lata 2020–2030
Środki krajowe	0	73 846	207 437	1 019 648	1 619 918	1 880 592	3 603 262	4 574 372	4 859 620	2 970 333	2 155 024	22 964 052
Środki europejskie	0	0	64 500	189 400	377 100	1 249 200	1 266 060	1 090 223	726 815	0	0	4 963 298
Razem	0	73 846	271 937	1 209 048	1 997 018	3 129 792	4 869 322	5 664 595	5 586 435	2 970 333	2 155 024	<b>27 927 350</b>

Tabela 5 Źródła finansowania Programu w ujęciu wieloletnim.

## 6. Monitorowanie i ewaluacja Programu

---

Monitorowanie realizacji Programu będzie prowadzone przez ministra właściwego do spraw transportu i będzie się odbywało w odniesieniu do wskaźników dotyczących celu głównego i celów szczegółowych. Jest to zgodne z obowiązującym systemem sprawozdawczym, wymaganym na potrzeby budżetu zadaniowego oraz kontroli zarządczej.

Proponowany system umożliwi bieżące monitorowanie postępów realizacji Programu i aktywne reagowanie na pojawiające się ewentualne problemy związane z jego realizacją.

Co roku minister właściwy do spraw transportu przygotowywać będzie informację na temat stanu realizacji Programu. Informacja będzie przedkładana do wiadomości Radzie Ministrów, do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym. Przedmiotowa informacja będzie przedstawiała stan realizacji rzeczowo-finansowej Programu.

Oprócz tego przeprowadzona zostanie ocena wpływu na środowisko skutków realizacji Programu zgodnie z rozdziałem 4.

## **Spis ilustracji**

Rysunek 1 Plan docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych.....	7
Rysunek 2 Program Budowy 100 Obwodnic – Plan realizacyjny .....	31

## **Spis tabel**

Tabela 1 Kategorie dróg publicznych – stan na 31 grudnia 2019 r.....	6
Tabela 2 Lista obwodnic z PBDK 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) posiadających zapewnione finansowanie na realizację .....	10
Tabela 3 Lista obwodnic PBDK 2011–2015 oraz 2008–2012 oraz wcześniejszych działań.....	12
Tabela 4 Analiza SWOT Programu .....	18
Tabela 5 Źródła finansowania Programu w ujęciu wieloletnim .....	411

## **Spis wykresów**

Wykres 1 Liczba wypadków drogowych w latach 2009–2019. Źródło: KGP, 2019.....	14
Wykres 2 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w latach 2009–2019. Źródło: KGP, 2019...	15

# Załącznik nr 1

## Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu

Lp.	Województwo	Miejscowość	Droga krajowa	Planowane lata budowy
1	Dolnośląskie	Głogów	12	2025–2027
2	Dolnośląskie	Kaczorów	3	2023–2026
3	Dolnośląskie	Legnica	94	2025–2027
4	Dolnośląskie	Międzybórz	25	2027–2029
5	Dolnośląskie	Milicz	15	2027–2029
6	Dolnośląskie	Oława	94	2026–2029
7	Dolnośląskie	Złoty Stok	46	2026–2029
8	Kujawsko-Pomorskie	Brześć Kujawski	62	2027–2029
9	Kujawsko-Pomorskie	Kowalewo Pomorskie	15	2027–2029
10	Kujawsko-Pomorskie	Kruszwica	62	2027–2029
11	Kujawsko-Pomorskie	Lipno	67	2027–2029
12	Kujawsko-Pomorskie	Nowa Wieś Wielka	25	2027–2029
13	Kujawsko-Pomorskie	Strzelno	15/25	2027–2029
14	Lubelskie	Dzwola	74	2021–2023
15	Lubelskie	Gorajec	74	2023–2025
16	Lubelskie	Janów Lubelski	74	2024–2026
17	Lubelskie	Łęczna	82	2025–2027
18	Lubelskie	Łuków	63/76	2023–2025
19	Lubelskie	Szczebrzeszyn	74	2024–2026
20	Lubelskie	Zamość	74	2027–2029
21	Lubuskie	Dobiegniew	22	2026–2028
22	Lubuskie	Kostrzyn nad Odrą	31	2024–2026
23	Lubuskie	Krosno Odrzańskie	29	2024–2026
24	Lubuskie	Przytoczna	24	2026–2028
25	Lubuskie	Strzelce Krajeńskie	22	2023–2025
26	Lubuskie	Wschowa, Dębowa Łęka	12	2026–2028
27	Łódzkie	Błaszki	12	2026–2029
28	Łódzkie	Brzeziny	72	2026–2029
29	Łódzkie	Łowicz	14/70/92	2026–2029
30	Łódzkie	Srock	91	2024–2027
31	Łódzkie	Wieluń	45	2026–2029
32	Małopolskie	Trzebinia	79	2027–2029
33	Małopolskie	Limanowa	28	2027–2029

<b>34</b>	Małopolskie	Maków Podhalański	28	2027–2029
<b>35</b>	Małopolskie	Nowy Targ	49	2027–2029
<b>36</b>	Małopolskie	Piwniczna	87	2025–2027
<b>37</b>	Małopolskie	Tarnów (wschodnia obwodnica)	73	2024–2026
<b>38</b>	Małopolskie	Wadowice	28	2026–2028
<b>39</b>	Mazowieckie	Ciechanów	60	2026–2029
<b>40</b>	Mazowieckie	Lipsko	79	2022–2024
<b>41</b>	Mazowieckie	Łąck	60	2026–2028
<b>42</b>	Mazowieckie	Ostrołęka	53	2025–2027
<b>43</b>	Mazowieckie	Pułtusk	61	2022–2025
<b>44</b>	Mazowieckie	Siedlce	63	2026–2028
<b>45</b>	Mazowieckie	Skaryszew	9	2026–2028
<b>46</b>	Mazowieckie	Sokołów Podlaski	62/63	2026–2028
<b>47</b>	Mazowieckie	Zwoleń	79	2026–2028
<b>48</b>	Opolskie	Brzeg	39	2024–2027
<b>49</b>	Opolskie	Łędziny	46	2027–2030
<b>50</b>	Opolskie	Prudnik	41	2026–2029
<b>51</b>	Opolskie	Sidzina	46	2026–2029
<b>52</b>	Podkarpackie	Brzostek, Kołaczyce	73	2025–2027
<b>53</b>	Podkarpackie	Jaśło	73	2025–2027
<b>54</b>	Podkarpackie	Pilzno	73	2025–2027
<b>55</b>	Podkarpackie	Kolbuszowa	9	2026–2028
<b>56</b>	Podkarpackie	Miejsce Piastowe	28	2026–2028
<b>57</b>	Podkarpackie	Nowa Dęba	9	2026–2028
<b>58</b>	Podkarpackie	Przemyśl	28/77	2026–2028
<b>59</b>	Podkarpackie	Sanok (II etap)	28/84	2024–2026
<b>60</b>	Podlaskie	Augustów	16	2024–2026
<b>61</b>	Podlaskie	Białobrzegi	8	2024–2027
<b>62</b>	Podlaskie	Suchowola	8	2023–2025
<b>63</b>	Podlaskie	Sztabin	8	2023–2025
<b>64</b>	Podlaskie	Zambrów	63/66	2025–2027
<b>65</b>	Pomorskie	Brzezie	25	2021–2022
<b>66</b>	Pomorskie	Człuchów	22/25	2026–2028
<b>67</b>	Pomorskie	Słupsk/Kobylnica	21	2026–2028
<b>68</b>	Pomorskie	Starogard Gdański	22	2025–2027
<b>69</b>	Pomorskie	Sztum	55	2025–2026
<b>70</b>	Śląskie	Błachownia, Herby	46	2026–2028
<b>71</b>	Śląskie	Kroczyce	78	2023–2026
<b>72</b>	Śląskie	Nakło Śląskie, Świerklaniec	78	2026–2028
<b>73</b>	Śląskie	Pradła	78	2023–2026
<b>74</b>	Śląskie	Szczekociny, Goleniowy	78	2023–2026

<b>75</b>	Świętokrzyskie	Chmielnik	73/78	2025–2027
<b>76</b>	Świętokrzyskie	Osiek	79	2025–2027
<b>77</b>	Świętokrzyskie	Starachowice	42	2025–2027
<b>78</b>	Świętokrzyskie	Wąchock	42	2022–2025
<b>79</b>	Warmińsko-Mazurskie	Dywity-Olsztyn	51	2027–2030
<b>80</b>	Warmińsko-Mazurskie	Gąski	65	2023–2025
<b>81</b>	Warmińsko-Mazurskie	Pisz	58/63	2026–2028
<b>82</b>	Warmińsko-Mazurskie	Smolajny	51	2021–2023
<b>83</b>	Warmińsko-Mazurskie	Szczytno	53/57	2026–2028
<b>84</b>	Wielkopolskie	Gostyń	12	2022–2024
<b>85</b>	Wielkopolskie	Grzymiszew	72	2022–2024
<b>86</b>	Wielkopolskie	Kalisz	25	2024–2026
<b>87</b>	Wielkopolskie	Kamionna	24	2026–2028
<b>88</b>	Wielkopolskie	Koźmin Wielkopolski	15	2024–2026
<b>89</b>	Wielkopolskie	Krotoszyn, Zduny, Cieszków	15	2025–2027
<b>90</b>	Wielkopolskie	Strykowo	32	2023–2025
<b>91</b>	Wielkopolskie	Żodyń	32	2023–2025
<b>92</b>	Zachodniopomorskie	Człopa	22	2025–2028
<b>93</b>	Zachodniopomorskie	Gryfino	31	2023–2025
<b>94</b>	Zachodniopomorskie	Kołbaskowo	13	2023–2026
<b>95</b>	Zachodniopomorskie	Rusinowo	22	2025–2028
<b>96</b>	Zachodniopomorskie	Stargard	20	2026–2028
<b>97</b>	Zachodniopomorskie	Szczecinek	20	2023–2025
<b>98</b>	Zachodniopomorskie	Szwecja	22	2025–2028
<b>99</b>	Zachodniopomorskie	Wałcz (Strączno)	22	2025–2028
<b>100</b>	Zachodniopomorskie	Złocieniec	20	2026–2028

**Przewidywana wartość obwodnic: 27,9 mld zł**

## Załącznik nr 2

### Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu

Lp.	Województwo	Miejscowość	Droga krajowa
1	Dolnośląskie	Lubań	30
2	Dolnośląskie	Strzelin	39
3	Dolnośląskie	Szlichtyngowa	12
4	Dolnośląskie	Ścinawa	36
5	Kujawsko-Pomorskie	Gniewkowo	15
6	Kujawsko-Pomorskie	Szadłowice	15
7	Kujawsko-Pomorskie	Złotniki Kujawskie	25
8	Lubelskie	Turka, Łuszczów	82
9	Lubuskie	Kargowa	32
10	Lubuskie	Krzeszyce	22
11	Lubuskie	Nowogród Bobrzański	27
12	Lubuskie	Słubice	31
13	Lubuskie	Szprotawa	12
14	Łódzkie	Aleksandrów Łódzki	72
15	Łódzkie	Skierniewice	70
16	Łódzkie	Stryków	14
17	Małopolskie	Gorlice	28
18	Małopolskie	Nowe Brzesko	79
19	Małopolskie	Szczucin	73
20	Mazowieckie	Garwolin	76
21	Mazowieckie	Kozienice	79
22	Mazowieckie	Płock	60
23	Mazowieckie	Przasnysz	62
24	Mazowieckie	Ryczywół	79
25	Opolskie	Dębska Kuźnia	46
26	Opolskie	Głubczyce, Grobniki	38
27	Opolskie	Grodziec	46
28	Opolskie	Namysłów	39
29	Opolskie	Strzelce Opolskie	94
30	Podkarpackie	Jasło (obwodnica wschodnia)	28
31	Podkarpackie	Lesko	84
32	Podkarpackie	Majdan Królewski	9
33	Podkarpackie	Rymanów	28
34	Podkarpackie	Wierzawice	77

<b>35</b>	Pomorskie	Czersk	22
<b>36</b>	Pomorskie	Gardeja	55
<b>37</b>	Pomorskie	Kwidzyn	55
<b>38</b>	Śląskie	Kłobuck	43
<b>39</b>	Śląskie	Kłomnice	91
<b>40</b>	Śląskie	Racibórz	45
<b>41</b>	Śląskie	Rędziny	91
<b>42</b>	Świętokrzyskie	Ostrowiec Świętokrzyski	9
<b>43</b>	Świętokrzyskie	Połaniec	79
<b>44</b>	Warmińsko-Mazurskie	Bartoszyce	51
<b>45</b>	Warmińsko-Mazurskie	Braniewo	54
<b>46</b>	Warmińsko-Mazurskie	Dobre Miasto	51
<b>47</b>	Wielkopolskie	Jaraczewo i Łobez	12
<b>48</b>	Wielkopolskie	Krotoszyn	36
<b>49</b>	Wielkopolskie	Lamki i Franklinów (Ostrów Wlkp.)	36
<b>50</b>	Wielkopolskie	Leszno	12
<b>51</b>	Wielkopolskie	Turek	72
<b>52</b>	Zachodniopomorskie	Biały Bór	20/25
<b>53</b>	Zachodniopomorskie	Drawsko Pomorskie	20
<b>Przewidywana wartość obwodnic: 12,1 mld zł</b>			