

UZASADNIENIE

Przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury projekt *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*, zwany dalej „*Programem*”, jest dokumentem określającym cele w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej stanowiącej własność Skarbu Państwa do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Cele te zostaną osiągnięte poprzez realizację i kontynuację realizacji inwestycji drogowych ujętych w załącznikach nr 1 i 2 do załącznika na uchwały.

Potrzeba przyjęcia nowego programu drogowego wynika przede wszystkim z konieczności opracowania dokumentu rządowego zapewniającego spełnienie przez Polskę warunkowości podstawowej dla okresu programowania unijnego 2021-2027 w zakresie Celu Polityki 3 (transport) w odniesieniu do infrastruktury dróg krajowych.

Warunkowość podstawowa ma zapewnić skuteczną realizację celów polityki, realizowanych zgodnie z obowiązującą podstawą prawną oraz przyczynić się do efektywnego wykorzystania funduszy UE. Warunkiem podstawowym w zakresie transportu jest kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie poprzez zapewnienie multimodalnego „mapowania” istniejącej i planowanej infrastruktury do 2030 r., z wyłączeniem poziomu lokalnego.

Przy uwzględnieniu powyższego zostały określone priorytety inwestycyjne, dzięki którym z jednej strony zostaną osiągnięte cele *Programu*, z drugiej spełniony zostanie warunek podstawowy i skorelowane z nim kryteria, dzięki którym możliwe będzie pozyskanie środków unijnych.

Oprócz realizacji celów związanych *stricte* z rozwojem infrastruktury drogowej takich jak: zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego czy poprawa dostępności komunikacyjnej kolejnych obszarów kraju, realizacja *Programu* może posłużyć jako skuteczne, wieloletnie narzędzie przeciwdziałające skutkom gospodarczym wywołanym pandemią wirusa SARS-CoV-2, pobudzającym lub utrzymującym stabilizację na rynku budowlanym, którego wypracowywana wartość dodana brutto stanowi 8% polskiego PKB - więcej niż średnio w Unii Europejskiej i strefie euro.

Według danych GUS za 2019 r. dotyczących liczby pracujących w gospodarce narodowej, w sektorze budowlanym znajduje zatrudnienie ok. 997,6 tys. osób, co stanowi 6,2% ogółu. Obecnie przedstawiciele branży wskazują, że zatrudniają ok. 1,5 mln osób i podkreślają, że mimo kryzysu wywołanego wirusem SARS-CoV-2, dzięki determinacji wykonawców i dobrej organizacji sektora, place budowlane funkcjonują bez przeszkód, a w przyszłości, z uwagi na niedobory kadrowe budownictwa w ostatnich dwóch latach, przedsiębiorstwa budowlane mogą zatrudnić wielu pracowników, którzy utracą miejsca pracy w innych sektorach gospodarki. Zwiększenie aktywności Państwa w obszarze inwestycji infrastrukturalnych pozwoli na zniwelowanie negatywnych skutków pandemii w innych obszarach poprzez utrzymanie ogólnego poziomu zatrudnienia w gospodarce na niezmiennym poziomie (nie powiększy się poziom bezrobocia).

Oprócz bezpośrednich korzyści dla rynku pracy w zakresie bezpośredniej realizacji inwestycji infrastrukturalnych efekty *Programu* pozwolą na poprawę dostępności i jakości miejsc pracy w wielu regionach kraju. Według przeprowadzonych analiz realizacja 1 kilometra drogi wysokiej klasy pozwala na wygenerowanie ok 88 nowych miejsc pracy w otoczeniu inwestycji. Nowa droga to nie tylko ulga dla mieszkańców miejscowości, ale również lepsze skomunikowanie potencjalnych terenów inwestycyjnych.

Realizacja każdej inwestycji drogowej pozwoli również na wzrost podaży miejsc pracy w ramach bieżącej obsługi i utrzymania nowoczesnej infrastruktury drogowej. Są to m.in. drobne prace remontowo-utrzymawcze, utrzymywanie zieleni, mycie i konserwacja oznakowania. Nowe drogi krajowe, budowane w najwyższym standardzie utrzymania generują nawet 150 miejsc pracy przy obsłudze na 100 kilometrów oddanych odcinków.

Ponadto nie do przecenienia jest zatrudnienie w okresie realizacji inwestycji gdzie przewiduje się, że budowa każdego kilometra wygeneruje dodatkowe od 50 do 150 miejsc pracy w okresie realizacji (2 do 4 lat).

Poprawa przepustowości głównych dróg pozwoli na zwiększenie dynamiki rozwoju regionów poprzez poprawę warunków konkurencyjnych. Oznacza to, że transport wytworzonych dóbr będzie szybszy i pewniejszy. Takie działanie pozwoli na zwiększenie przewag konkurencyjnych zarówno Polski, jak i całej Unii Europejskiej.

W ramach *Programu* przewiduje się realizację następujących priorytetów inwestycyjnych:

- budowa brakujących elementów drogowej sieci TEN-T, w tym dobudowa dodatkowych pasów ruchu oraz jezdni na istniejących drogach klasy A lub S,
- budowa połączeń uzupełniających względem drogowej sieci TEN-T,
- budowa obwodnic w ciągach dróg krajowych,
- przebudowa wybranych odcinków dróg krajowych.

Cel główny *Programu* został określony jako budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Natomiast cele szczegółowe:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków).
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów.
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

Dla ww. celów zostały opracowane wskaźniki.

Ze względu na swój operacyjno-wdrożeniowy charakter, *Program* jest spójny z następującymi dokumentami strategicznymi i służy osiągnięciu zawartych w nich celów:

1. *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju,*
2. *Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu,*
3. *Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego.*

Poza realizacją celów ujętych w ww. dokumentach, uwzględnia również cele i kierunki rozwoju określone w dokumentach Unii Europejskiej takich, jak:

1. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”,*
2. *„Biała Księga”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,*
3. *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 (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1).*

Dokument jest programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295, z późn. zm.) i spełnia określone w niej wymogi dotyczące tego rodzaju dokumentów.

Zgodnie z art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) dokument należy do kategorii programów wieloletnich.

Uchwała Rady Ministrów o przyjęciu *Programu* uchyli równocześnie dotychczasowy *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*.

Tytuły inwestycyjne realizujące powyższe ww. cele zostały ujęte w załącznikach nr 1 oraz 2 do *Programu*.

Osiągnięcie założonych celów możliwe będzie pod warunkiem zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych, pochodzących przede wszystkim z Krajowego Funduszu Drogowego. Zakłada się limit środków koniecznych do zabezpieczenia na powyższe cele na poziomie łącznie około 292 mld zł.

Projekt jest wpisany do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją ID166.

Projekt nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Rozwiązania zawarte w projekcie uchwały są zgodne z prawem Unii Europejskiej.