

**UCHWAŁA NR / 2 0 2 0**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 2020 r.

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, 1622, 1649, 2020 i 2473) uchwała się, co następuje:

§ 1. 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.

2. Program jest realizowany do dnia 31 grudnia 2030 r.

§ 2. 1. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

2. Wykonawcą Programu jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 3. 1. Ustanawia się limit finansowy wydatków na realizację zadań ujętych w załączniku nr 1 do Programu, finansowanych z Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730, 1123, 2020 i 2217), liczony od dnia 1 stycznia 2020 r. na poziomie 27,9 mld zł.

2. Przed podjęciem działań dokonywanych w ramach realizacji Programu, w wyniku których może nastąpić przekroczenie kwoty, o której mowa w ust. 1, konieczne jest uzyskanie akceptacji Rady Ministrów.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

MATEUSZ MORAWIECKI

## UZASADNIENIE

Przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury projekt „Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030”, zwany dalej „Programem”, jest dokumentem określającym cele inwestycyjne w zakresie budowy drogowych obejść miejscowości położonych wzdłuż dróg krajowych, stanowiących własność Skarbu Państwa, harmonogram realizacji tych inwestycji oraz źródła finansowania planowanych działań. Ze względu na swój operacyjno-wdrożeniowy charakter, Program jest spójny z następującymi dokumentami strategicznymi i służy osiągnięciu zawartych w nim celów:

### **Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju**

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju 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 miast.

### **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu**

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu wskazuje, że niezbędne jest prowadzenie inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym drogowe obejścia miast. Strategia wskazuje, iż istotny wpływ na utrzymywanie się dysproporcji rozwojowych pomiędzy 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 miejscowości, przyczyniać się będzie jednocześnie do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W wielu wypadkach 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.

### **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego**

W ramach działania 1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo zakłada poprawę dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej makroregionów poprzez rozbudowę połączeń do granic kraju, makroregionu jak również w granicach makroregionu, jak i pomiędzy 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.

Zgodnie z art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) dokument należy do kategorii programów wieloletnich.

Potrzeba opracowania nowego programu drogowego wynika z konieczności wprowadzenia rozwiązań (budowa drogowych obejść miejscowości) poprawiających przepustowość głównych arterii w ciągu dróg krajowych, zwiększających dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Ponadto, realizacja planowanych w Programie inwestycji pozwoli zaspokoić oczekiwania mieszkańców związane z bezpieczną i szybką komunikacją.

Celem głównym Programu jest budowa drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawę jakości życia mieszkańców.

Tytuły inwestycyjne realizujące powyższy cel zostały ujęte w załącznikach nr 1 i 2 do Programu. Osiągnięcie założonych celów możliwe będzie przede wszystkim pod warunkiem zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych, pochodzących z Krajowego Funduszu Drogowego, z których możliwe będzie sfinansowanie nowych inwestycji drogowych. Zakłada się limit środków koniecznych do zabezpieczenia na powyższe cele na poziomie około 27,9 mld zł.

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. poz. 2039, z późn. zm.).

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