

Program Budowy Obwodnic na lata 2020-2030

Ministerstwo Infrastruktury

Luty 2020

Spis treści

1. Wprowadzenie	5
2. Diagnoza	6
2.1 Sieć dróg publicznych	6
2.2 Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego.....	14
2.3 Zmniejszenie wpływu dróg krajowych na otoczenie.....	17
2.4 Analiza SWOT <i>Programu</i>	19
3. Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030	20
3.1 Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi.....	20
3.1.1 Dokumenty krajowe	20
3.1.2 Dokumenty Unii Europejskiej	23
3.2 Cele <i>Programu</i>	25
3.3 Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym.....	28
3.4 Realizacja <i>Programu</i>	30
4. Ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030	32
5. Finansowanie <i>Programu</i>	33
6. Monitorowanie i ewaluacja <i>Programu</i>	35
Spis ilustracji	36
Spis tabel	36
Spis wykresów	36

Załączniki:

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

Wykaz skrótów

A	drogi klasy technicznej A (autostrady)
brd	bezpieczeństwo ruchu drogowego
GDDKiA	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych
Program BRD	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
UE	Unia Europejska
S	drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
SZRT	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 miast. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. W zakresie rzeczowym podstawą są zadania określone w załączniku 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 poprzez 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

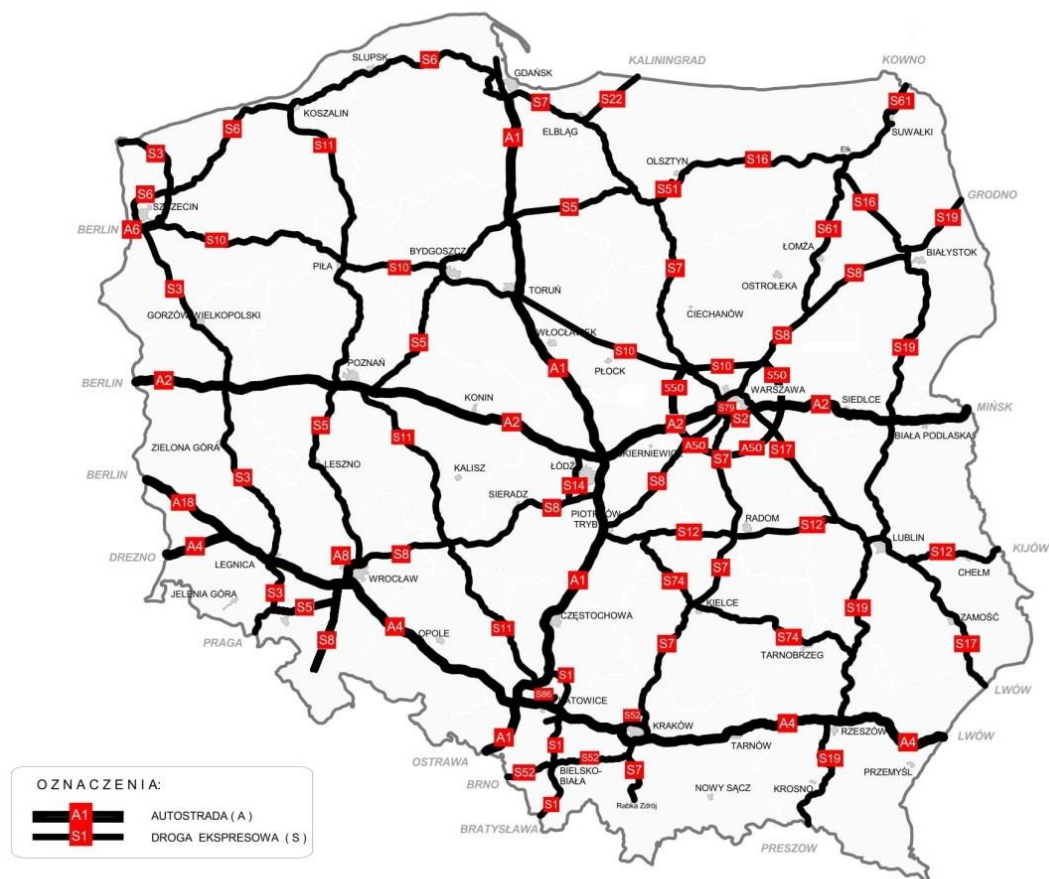
2.1 Sieć dróg publicznych

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 2479 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 2018 r.

Kategoria dróg	km	Udział %
Drogi krajowe	19 410	4,6%
Drogi wojewódzkie	29 083	6,9%
Drogi powiatowe	124 673	29,5%
Drogi gminne	249 135	59,0%
Ogółem	422 302	100



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 ponad 40% 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 najważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą w szczególności:

- brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych pomiędzy ośrodkami aglomeracyjnymi;

- fragmentaryczna realizacja pełnych ciągów drogowych w klasie A i S pomiędzy 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 osiągnięty jest efekt skali w zakresie realizacji kolejnych korytarzy transportowych (ukończenie autostrady A4, bliskie ukończenia autostrady A1 czy droga ekspresowa S3). Na koniec obowiązywania obecnego *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* długość sieci A i S sięgnie prawie 6000 km.

Natomiast ważne jest też rozwiązywanie problemów transportowych na sieci strategicznej w ujęciu regionalnym. Istotnym elementem poprzednich *Programów Budowy Dróg Krajowych* były też 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 w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych 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 443,3 km. Do końca 2019 r. 15 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]
1	S10	Budowa II jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa S10	6,4
2	S10	Budowa obwodnicy Wałcza S10	17,8
3	S11	Budowa obwodnicy Szczecinka S11 – ukończone	12,0
4	S11	Budowa obwodnicy Jarocina S11 - ukończone	13,1
5	S11	Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego S11 – ukończone	12,8
6	S11	Budowa obwodnicy Kępna S11	6,8
7	S11	Budowa obwodnicy Olesna S11	24,8
8	S12	Budowa obwodnicy Chełma S12	17,0
9	S17	Budowa obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego S17	9,6
10	S74/9	Budowa obwodnicy Opatowa S74 i dk 9	18
11	3/5	Budowa obwodnicy Bolkowa dk nr 3 i 5 - ukończone	5,7
12	94	Budowa obwodnicy Łańcuta dk nr 94	5,8
13	74	Budowa obwodnicy Wielunia dk nr 74 - ukończone	13,2
14	74	Budowa obwodnicy Bełchatowa dk nr 74 - ukończone	10,9
15	9	Budowa obwodnicy Iłży dk nr 9	7,2
16	13	Budowa obwodnicy Warzymic i Przecławia dk nr 13	6,5
17	15	Budowa obwodnicy Brodnicy dk nr 15 - ukończone	1,5
18	15	Budowa obwodnicy Inowrocławia dk nr 15 - ukończone	18,1
19	15	Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego dk nr 15	17,7
20	15/25	Budowa obwodnicy Inowrocławia (łącznik) dk nr 15/25 – ukończone	4,9
21	16	Budowa obwodnicy Olsztyna dk nr 16 - ukończone	10,0
22	20	Budowa obwodnicy Kościerzyny dk nr 20 - ukończone	7,6
23	25	Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego dk nr 25	8,7
24	28	Budowa obwodnicy Zatora dk nr 28	2,1
25	28	Budowa obwodnicy Nowego Sącza i Chełmca dk nr 28	1,4
26	28	Budowa obwodnicy Sanoka dk nr 28	6,7
27	33/46	Budowa obwodnicy Kłodzka dk nr 33 i 46 - ukończone	9,2
28	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna Koźle dk nr 40	14,6

29	41/46	Budowa obwodnicy Nysy dk nr 41 i 46 - ukończone	16,5
30	42/9	Budowa obwodnicy Ostrowca Świętokrzyskiego dk nr 42 i 9	2,8
31	42/91	Budowa obwodnicy Radomska dk nr 42/91	11,3
32	45	Budowa obwodnicy Praszki dk nr 45	12,8
33	46	Budowa obwodnicy Niemodlina dk nr 46	11,5
34	46	Budowa obwodnicy Myśliny dk nr 46 - ukończone	3,1
35	50	Budowa obwodnicy Koźbieli dk nr 50	11,6
36	50/79	Budowa obwodnicy Góry Kalwarii dk nr 50 i 79 - ukończone	9,0
37	61	Budowa wiaduktu w Legionowie dk nr 61 (etap III)	1,8
38	62	Budowa obwodnicy Łochowa dk nr 62	8,2
39	73	Budowa obwodnicy Morawicy i Woli Morawieckiej dk nr 73	8,2
40	73	Budowa obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej dk nr 73	6,9
41	77	Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska dk nr 77	14,9
42	78	Budowa obwodnicy Poręby i Zawiercia dk nr 78	24,3
43	79	Budowa obwodnicy Zabierzowa dk nr 79	10,3
RAZEM			443,3

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.

Lista obwodnic PBDK 2011-2015 oraz 2008-2012 oraz wcześniejszych działań			
Lp.	Nr drogi	Nazwa zadania	Długość [km]
1	S11	Budowa zachodniej obwodnicy Poznania odc. płn. Złotkowo-A2 (węzeł Głuchowo) - etap I i IIa	22,0
2	19	Budowa obwodnicy Wasilkowa	5,0
3	19	Obwodnica m. Kock i Woli Skromowskiej	7,9
4	4	Budowa obwodnicy Jarosławia	11,3
5	16/65	Budowa obwodnicy Elku	4,8
6	59	Budowa zachodniej obwodnicy Mrągowa	6,5
7	61	Budowa obwodnicy Szczuczyna	8,0

8	61	Budowa obwodnicy Bargłowa Kościelnego	12,1
9	61	Budowa obwodnicy Stawisk	6,5
10	65	Budowa obwodnicy Olecka	7,6
11	74	Budowa obwodnicy Frampola	4,3
12	74	Budowa obwodnicy Hrubieszowa	9,2
13	78	Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa	7,9
14	S3	Budowa obwodnicy Troszyna, Parłówko i Ostromice	6,1
15	S6	Budowa obwodnicy Nowogardu	9,4
16	S14	Budowa obwodnicy Pabianic	15,2
17	S3	Budowa obwodnicy Miękowa	4,8
18	12	Budowa obwodnicy Łęknicy	3,7
19	12	Budowa obwodnicy Opczna	7,9
20	35	Budowa obwodnicy Tyńca Małego	5,0
21	40	Budowa obwodnicy Kędzierzyna-Koźła (etap I)	5,0
22	50	Budowa obwodnicy Żyrardowa	15,1
23	61	Budowa obwodnicy Serocka	7,0
24	77	Budowa obwodnicy m. Leżajsk	7,7
25	78	Budowa obwodnicy Siewierza	7,0
26	94	Budowa obwodnicy Krakowa na odc. Węzeł "Radzikowski" - Węzeł "Modlnica"	4,6
27	S61/8	Budowa obwodnicy Augustowa	38,6
28	2	Budowa obwodnicy Białej Podlaskiej	11
29	17	Budowa obwodnicy m. Hrebennie	2
30	S17	Budowa obwodnicy Garwolina	12,8
31	1	Budowa obwodnicy Kowala	4,3
32	22	Budowa obwodnicy Chojnic	14,2
33	25	Budowa obwodnicy Konina	1,8
34	28	Budowa obwodnicy Biecza	5,0
35	50	Budowa obwodnicy Arynowa	1,9
36	19	Budowa obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego	6,6
37	74	Budowa obwodnicy Kraśnika	5,3
38	S10	Budowa obwodnicy Stargardu (w. Lipnik-w. Święte)	13,4

39	S10	Budowa obwodnicy Wyrzysk	7,8
40	1/2	Budowa obwodnicy Krośniewic	6,8
41	50	Budowa obwodnicy Mszczonowa	6,3
42	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 -Kozła	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
RAZEM			500,2

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 jest 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. nieznajdujących 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 działań 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, rozdziela ruch lokalny i regionalny od długodystansowego. Ponadto, zwiększą one bezpieczeństwo ruchu drogowego, pozytywnie wpłyną na redukcję hałasu w obszarach zabudowanych oraz wpłyną pozytywnie, 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 systematycznie spada.

Pomimo tych pozytywnych trendów, Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W 2017 r. ze wskaźnikiem ponad 8,6 osoby zabitej na 100 wypadków byliśmy krajem o najwyższym poziomie 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*.

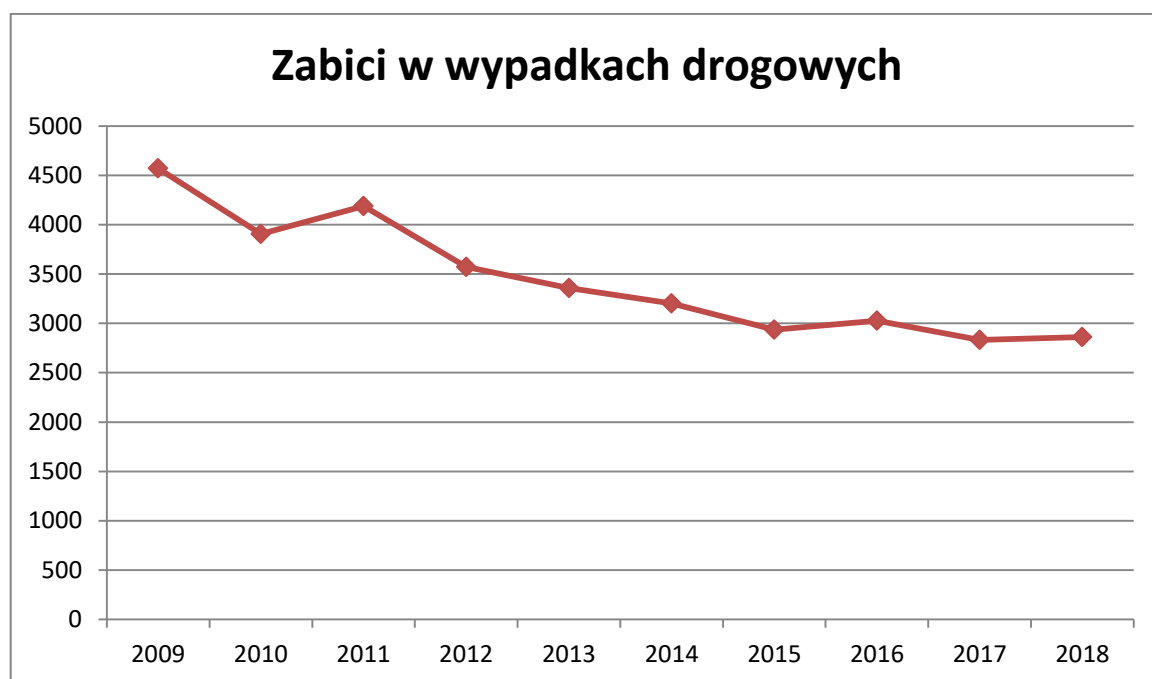


Wykres 1 Liczba wypadków drogowych w latach 2009-2018. Źródło: KGP, 2018.

Zgodnie z raportem Komendy Głównej Policji *Wypadki w ruchu drogowym w 2018 roku* zdecydowana większość wypadków, bo 22 560 (71,2% ogółu), miało miejsce w obszarze zabudowanym – zginęły w nich 1 252 osoby (43,7%), a 25 698 zostało rannych (68,8%).

Poza obszarem zabudowanym miało miejsce 9 114 wypadków (28,8% ogółu), zginęło w nich 1 610 osób (56,3%), a obrażenia ciała odniosło 11 661 uczestników ruchu (31,2%).

W 2018 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych – zdarzeń tych było 25 246, co stanowi 79,7% wszystkich wypadków. Zginęło w nich 2 514 osób (87,8% ogółu zabitych), a 29 599 osób zostało rannych (79,2%).



Wykres 2 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w latach 2009-2018. Źródło: KGP, 2018.

W 2018 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 7 195 wypadków (22,7% ogółu wypadków), zginęło w nich 957 osób (33,4% ogółu zabitych), a rany odniosło 9 175 osób (24,6% ogółu rannych). W 2018 roku odnotowano 7 548 wypadków z udziałem osób pieszych (23,8% ogółu), w których zginęło 803 pieszych (28,1% ogółu), a 6 918 pieszych odniosło obrażenia ciała (18,5% ogółu).

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

W 2018 r. w porównaniu do danych za rok 2017 zauważalnie (-8,5%) spadła liczba wypadków polegających na najejchaniu na pieszego oraz ich ofiar śmiertelnych (-8,0%). To 669 wypadków tego rodzaju mniej i 69 mniej zabitych pieszych.

2.3 Zmniejszenie wpływu dróg krajowych na otoczenie

Oprócz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w efekcie budowy obejść miejscowości oraz rozdzielania ruchu następuje poprawa sytuacji ruchowej na istniejącej sieci drogowej oraz 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 samochodów ciężarowych. 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 i 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,
- pyłów (PM10 i PM2,5),
- metali ciężkich, np. kadmu, ołowiu i rtęci.

Poprzez 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, wzrostu ciśnienia krwi a także chorób układu krążenia.

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"> ▪ Zapewnienie źródeł finansowania, w tym <ul style="list-style-type: none"> ○ ze środków UE, międzynarodowych instytucji finansowych ▪ Potencjał instytucjonalny strony publicznej, ▪ Zmiany prawa w zakresie regulacji zobowiązań wobec podwykonawców oraz uruchamiania zaliczek, ▪ Zabezpieczenie środków na przygotowanie inwestycji ujętych w Programie, ▪ Elastyczny mechanizm realizacji inwestycji uwzględniający dokumenty strategiczne oraz stan przygotowania inwestycji. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, ▪ Słaba kondycja finansowa firm wykonawczych, ▪ Wysoki wskaźnik wypadkowości, ▪ Trudność korelacji inwestycji na drogach krajowych z inwestycjami samorządowymi, ▪ Stan powiązań dróg krajowych z drogami niższej kategorii.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Popyt na nowoczesną infrastrukturę drogową ▪ Podniesienie w całości do bardzo dobrego i dobrego stanu istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich, ▪ Wysokie poparcie społeczeństwa dla rozwoju infrastruktury drogowej, ▪ Rozwinięta sieć dróg autostrad i dróg ekspresowych daje szansę synergii z istniejącą siecią dróg krajowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pogorszenie sytuacji ekonomicznej, ▪ Preferowanie innych rodzajów transportu, ▪ Niszczenie dróg nadmiernym ruchem ciężkich pojazdów samochodowych, ▪ Rosnące wymagania o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływające na wzrost kosztów inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji, ▪ Zwiększona kosztochłonność inwestycji wynikająca z obowiązującej legislacji około-środowiskowej.

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** założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

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. Poprzez 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 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

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu wskazuje, że niezbędne jest prowadzenie inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym drogowe obejścia miast. Według danych SZRT polska sieć drogową przyjmuje ruch ok. 20,8 mln pojazdów silnikowych (w tym 2,2 mln polskich samochodów ciężarowych, około 0,5 mln zagranicznych samochodów ciężarowych, 64 tys. autobusów i autokarów pozamiejskich, prawie 17 mln samochodów osobowych i 1 mln motocykli). Przyjęty w 2015 r. i znowelizowany w 2017 r. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) zakłada wybudowanie do 2025 r. około 250 km autostrad, a dróg ekspresowych – około 2700 km (a także liczne obwodnice miejscowości na sieci dróg krajowych).

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 miast, przyczynią się 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.

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.

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. 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

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.

Krajowa Polityka Miejska 2023

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”

w priorytecie *Zrównoważony rozwój – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej* uznaje 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 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 obywateli. Działania przewidziane do podjęcia w *Programie* przyczynią się do realizacji wskazanych w „Biała 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 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.

3.2 Cele Programu

Celem, do którego dążyć będzie resort infrastruktury poprzez realizację 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 poprzez 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 poprzez 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 pomiędzy 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 zmierzały 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 (zmniejszenie długości odcinków w terenie zabudowanym)

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

Ad 2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego

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

poprzez 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.

3.3 Priorytety i kierunki interwencji w ujęciu terytorialnym

Zadania polegające na budowie obwodnic mają na celu rozwiązanie kwestii płynności ruchu poprzez likwidację wąskich gardeł na sieci dróg krajowych. Szczególnie w okolicach miejscowości 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. Istotnym czynnikiem jest również ujęcie geograficzne, 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.

Inwestycje ujęte w załączniku nr 1 i 2 zostały dobrane z uwagi na korzyści dla całej sieci dróg krajowych. Przy wyborze zadań pod uwagę brano natężenie ruchu, *w tym ruchu ciężkiego*, stan zaawansowania prac przygotowawczych danej inwestycji, *stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości (w tym także ofiarami tych wypadków)*, *poprawę dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz konieczność zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju*.

Przy wyborze zadań inwestycyjnych nie zastosowano kryterium, które wskazywałoby na 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 zaawansowania prac przygotowawczych).

Podstawowymi założeniami przy wyborze zadań ujętych w załączniku nr 1 i 2 było ujmowanie jedynie obwodnic w ciągach zwykłych dróg krajowych - bez autostrad i dróg ekspresowych; tych które nie zostaną zastąpione poprzez budowę nowej drogi

ekspresowej; te dla których zostały rozpoczęte prace przygotowawcze oraz te, 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).



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 (załącznik 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 pomiędzy 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 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).

Szacuje się, że na sfinansowanie wydatków związanych z pracami przygotowawczymi należy przeznaczyć ok. 2,25 mld zł. Środki te zostaną zapewnione w ramach części 39 – Transport budżetu państwa.

W związku z realizacją obwodnic należy zakładać, że łączna długość dróg krajowych nie ulegnie istotnej zmianie. 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 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 poprzez 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 pomocowych UE.

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

Ponadto, w przypadku wytypowanych dodatkowych zadań obwodnicowych dopuszcza się ich realizację w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

4. Ustalenia Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030

5. Finansowanie *Programu*

Wszystkie zadania inwestycyjne określone w załączniku 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 (Dz.U. z 2018 r. poz. 2014, z późn. zm.). Opłata paliwowa jest również 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 (Dz.U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.), 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. 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, którego źródłem finansowania są wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz.U. z 2018 r. poz. 203). 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. W związku z powyższym realizacja Programu, wymaga zapewnienia dodatkowych środków z budżetu państwa na szacowanym poziomie 2,25 mld zł na prace przygotowawcze.

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	5 000	50 000	1 396 368	1 807 278	3 031 645	3 155 327	3 750 863	4 189 103	2 513 462	1 975 641	1 089 368	22 964 052
Środki europejskie	0	0	0	698 184	1 127 458	1 871 596	1 266 060	0	0	0	0	4 963 298
Razem	5 000	50 000	1 396 368	2 505 462	4 159 103	5 026 923	5 016 923	4 189 103	2 513 462	1 975 641	1 089 368	27 927 350

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 odbywać się będzie w odniesieniu do wskaźników dotyczących celu głównego i celów szczegółowych. Jest to zgodne z obowiązującym systemem sprawozdawczym, wymaganym dla potrzeb 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*.

Spis ilustracji

Rysunek 1 Plan docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych.....	7
Rysunek 2 Program Budowy 100 Obwodnic - Plan realizacyjny	29

Spis tabel

Tabela 1 Kategorie dróg publicznych - stan na 31 grudnia 2018 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	19
Tabela 5 Źródła finansowania Programu w ujęciu wieloletnim	34

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba wypadków drogowych w latach 2009-2018	14
Wykres 2 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w latach 2009-2018.....	15

Załącznik nr 1

Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach *Programu*

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

35	Małopolskie	Nowy Targ	49	5	2027-2029
36	Małopolskie	Piwniczna	87	2,5	2025-2027
37	Małopolskie	Tarnów (wschodnia obwodnica)	73	6,3	2024-2026
38	Małopolskie	Wadowice	28	1,5	2026-2028
39	Mazowieckie	Ciechanów	60	10	2026-2029
40	Mazowieckie	Lipsko	79	6,4	2022-2024
41	Mazowieckie	Łąck	60	3	2026-2028
42	Mazowieckie	Ostrołęka	53	12	2025-2027
43	Mazowieckie	Pułtusk	57/61	15,2	2022-2025
44	Mazowieckie	Siedlce	63	7	2026-2028
45	Mazowieckie	Skaryszew	9	5	2026-2028
46	Mazowieckie	Sokołów Podlaski	62/63	15	2026-2028
47	Mazowieckie	Zwoleń	79	8	2026-2028
48	Opolskie	Brzeg	39	8,2	2024-2027
49	Opolskie	Łęczyny	46	3	2027-2030
50	Opolskie	Prudnik	41	3,3	2026-2029
51	Opolskie	Sidzina	46	8	2026-2029
52	Podkarpackie	Brzostek, Kołaczyce	73	13,4	2025-2027
53	Podkarpackie	Jaśło	73	6,6	2025-2027
54	Podkarpackie	Pilzno	73	2,6	2025-2027
55	Podkarpackie	Kolbuszowa	9	8,8	2026-2028
56	Podkarpackie	Miejsce Piastowe	28	22,3	2026-2028
57	Podkarpackie	Nowa Dęba	9	7	2026-2028
58	Podkarpackie	Przemyśl	28/77	22	2026-2028
59	Podkarpackie	Sanok (II etap)	28/84	3	2024-2026
60	Podlaskie	Augustów	16	6,5	2024-2026
61	Podlaskie	Białobrzegi	8	5	2024-2027
62	Podlaskie	Suchowola	8	15,3	2023-2025
63	Podlaskie	Sztabin	8	5,7	2023-2025
64	Podlaskie	Zambrów	63/66	7	2025-2027
65	Pomorskie	Brzezie	25	4,6	2021-2022
66	Pomorskie	Człuchów	22/25	20	2026-2028
67	Pomorskie	Stupsk/Kobylnica	21	9	2026-2028
68	Pomorskie	Starogard Gdański	22	16	2025-2027
69	Pomorskie	Sztum	55	6	2025-2026
70	Śląskie	Błachownia, Herby	46	9,9	2026-2028
71	Śląskie	Kroczyce	78	9,2	2023-2026
72	Śląskie	Nakło Śląskie, Świerklaniec	78	14	2026-2028
73	Śląskie	Pradła	78	2,2	2023-2026
74	Śląskie	Szczekociny, Goleniowy	78	12,8	2023-2026
75	Świętokrzyskie	Chmielnik	73/78	6,8	2025-2027
76	Świętokrzyskie	Osiek	79	3,2	2025-2027
77	Świętokrzyskie	Starachowice	42	15,3	2025-2027
78	Świętokrzyskie	Wąchock	42	11,7	2022-2025

79	Warmińsko-mazurskie	Dywity-Olsztyn	51	20	2027-2030
80	Warmińsko-Mazurskie	Gąski	65	3,2	2023-2025
81	Warmińsko-Mazurskie	Pisz	58/63	15	2026-2028
82	Warmińsko-Mazurskie	Smolajny	51	1,6	2021-2023
83	Warmińsko-mazurskie	Szczytno	53/57	16,8	2026-2028
84	Wielkopolskie	Gostyń	12	17,1	2022-2024
85	Wielkopolskie	Grzymiszew	72	1,9	2022-2024
86	Wielkopolskie	Kalisz	25	19	2024-2026
87	Wielkopolskie	Kamionna	24	2,5	2026-2028
88	Wielkopolskie	Koźmin Wielkopolski	15	5,9	2024-2026
89	Wielkopolskie	Krotoszyn, Zduny, Cieszków	15	18	2025-2027
90	Wielkopolskie	Strykowo	32	3	2023-2025
91	Wielkopolskie	Żodyń	32	2,4	2023-2025
92	Zachodniopomorskie	Człopa	22	2	2025-2028
93	Zachodniopomorskie	Gryfino	31	5,6	2023-2025
94	Zachodniopomorskie	Kołbaskowo	13	6	2023-2026
95	Zachodniopomorskie	Rusinowo	22	1,5	2025-2028
96	Zachodniopomorskie	Stargard	20	4,1	2026-2028
97	Zachodniopomorskie	Szczecinek	20	4,3	2023-2025
98	Zachodniopomorskie	Szwecja	22	3	2025-2028
99	Zachodniopomorskie	Wałcz (Strączno)	22	10	2025-2028
100	Zachodniopomorskie	Złocieniec	20	5	2026-2028
SUMA				833,6	
Przewidywana wartość obwodnic: 27,9 mld zł					

Załącznik nr 2

Lista zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu

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

35	Pomorskie	Czersk	22	8,5
36	Pomorskie	Gardeja	55	3,1
37	Pomorskie	Kwidzyn	55	8,5
38	Śląskie	Kłobuck	43	6,4
39	Śląskie	Kłomnice	91	4,4
40	Śląskie	Racibórz	46	7
41	Śląskie	Rędziny	91	8,9
42	Świętokrzyskie	Ostrowiec Świętokrzyski	9	12,9
43	Świętokrzyskie	Połaniec	79	5,6
44	Warmińsko-Mazurskie	Bartoszyce	51	12,5
45	Warmińsko-Mazurskie	Braniewo	54	9
46	Warmińsko-Mazurskie	Dobre Miasto	51	9,3
47	Wielkopolskie	Jaraczewo i Łobez	12	5,6
48	Wielkopolskie	Krotoszyn	36	12
49	Wielkopolskie	Lamki i Franklinów (Ostrów Wlkp.)	36	10,2
50	Wielkopolskie	Leszno	12	5,7
51	Wielkopolskie	Turek	72	11
52	Zachodniopomorskie	Biały Bór	20/25	6,6
53	Zachodniopomorskie	Drawsko Pomorskie	20	4,6

Przewidywana wartość obwodnic: 12,1 mld zł