

UCHWAŁA NR / 2 0 2 0

RADY MINISTRÓW

z dnia

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Bezpiecznej
Infrastruktury Drogowej 2021 - 2024”**

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 Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 - 2024”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.

2. Program jest realizowany do dnia 31 grudnia 2024 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 łączny limit wydatków z Krajowego Funduszu Drogowego na realizację Programu w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. na poziomie 2 500 000 000 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

UZASADNIENIE

Przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury projekt Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024, zwany dalej „Programem”, jest dokumentem określającym cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji. Ze względu na swój operacyjno-wdrożeniowy charakter, Program jest spójny z następującymi dokumentami strategicznymi i służy osiągnięciu zawartych w nich celów:

1. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
2. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

Program, poza realizacją celów ujętych w ww. dokumentach, jest komplementarny z działaniami realizowanymi w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), zwanego dalej „PBDK”. Ponadto realizuje jeden z obszarów działań wskazanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020.

Dokument jest programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649, z późn. zm.), zwanej dalej jako „ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju” 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 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) dokument należy do kategorii programów wieloletnich.

Przyjęcie projektowanego Programu nie wpłynie na zmianę zakresu PBDK, w tym nie spowoduje konieczności jego aktualizacji. W ramach PBDK realizowane są duże inwestycje transportowe polegające na budowie przede wszystkim odcinków autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic miast w ciągu dróg krajowych.

Aktualny limit środków dostępnych w ramach PBDK nie jest wystarczający do pokrycia realizacji wszystkich zidentyfikowanych potrzeb.

Potrzeba opracowania nowego programu drogowego wynika z konieczności pilnego wdrożenia działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze infrastruktury.

Zgodnie z Zaleceniem Rady w sprawie krajowego programu reform Polski na 2019 r. oraz zawierające opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na 2019 r, współczynnik śmiertelności w wypadkach drogowych wciąż należy do najwyższych w Unii. Jak wskazuje Komenda Główna Policji w raporcie za 2019 rok, w ostatnim dziesięcioleciu najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2011 roku. Od 2012 roku zaobserwowano spadek wypadków drogowych i ich ofiar, aż do roku 2016, kiedy nastąpił wzrost liczby wypadków i ich ofiar. W 2017 roku zanotowano znaczny spadek w porównaniu do roku poprzedniego. W 2018 oraz w 2019 roku zmniejszyła się liczba wypadków i osób rannych, przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych.

W celu odwrócenia niepokojących trendów, zadania tego rodzaju wymagają zapewnienia stabilnego finansowania na najbliższe lata, czego gwarantem będzie projektowany Program.

Głównym celem Programu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA.

Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

Zakłada się osiągnięcie powyższych celów poprzez realizację inwestycji drogowych takich jak:

- poprawa warunków niechronionych uczestników ruchu, a w szczególności:
 - poprawa warunków widoczności pieszego/rowerzysty przez kierowcę oraz pojazdów przez pieszych/rowerzystów na przejściach dla pieszych/przejazdach dla rowerzystów,
 - efektywne oświetlanie i doświetlanie przejść dla pieszych/przejazdów dla rowerzystów a także przystanków publicznego transportu zbiorowego i dojść do nich,
 - rozdzielanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów za pomocą fizycznych środków, w tym wykonywania dedykowanej infrastruktury dla pieszych,
 - rozdzielanie ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów i pieszych za pomocą fizycznych środków, w tym wykonywania dedykowanej infrastruktury dla rowerów,
 - podnoszenie parametrów użytkowych nawierzchni infrastruktury dla pieszych i rowerów,
 - wykonywanie peronów na przystankach publicznego transportu zbiorowego oraz bezpiecznych dojść do peronów,
- budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych,
- budowa zatok autobusowych,
- przebudowa skrzyżowań,
- budowa lewoskrętów,
- budowa kładek dla pieszych,
- montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych,
- poprawa warunków widoczności na skrzyżowaniach i wjazdach na jezdnie dróg, w tym na pasach włączeń i wyłączeń,
- likwidacja punktów kolizyjnych na jezdniach a w szczególności ograniczanie liczby zjazdów z jezdni głównych w wyniku wykonywania dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do pasów drogowych,
- poprawa geometrii skrzyżowań dróg, w szczególności w zakresie kanalizacji ruchu oraz fizycznych środków ograniczania prędkości przed skrzyżowaniami,
- likwidacja zastoisk wód na jezdniach zwiększających prawdopodobieństwo wpadnięcia pojazdu w poślizg, w tym zapewnienie sprawnego odprowadzania wód opadowych z pasów drogowych w szczególności poprzez poprawę parametrów techniczno-użytkowych urządzeń odprowadzających wody z pasów drogowych,

- korekta łuków poziomych jezdni w zakresie promieni oraz pochyleń poprzecznych, na których występuje duże prawdopodobieństwo wypadnięcia pojazdu z toru jazdy,
- poprawa bezpieczeństwa w obrębie jezdni, w tym dostosowanie przekrojów drogowych do faktycznych potrzeb wynikających ze struktury ilościowej, rodzajowej i kierunkowej ruchu, a w szczególności:
 - likwidacja dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych o co najmniej czterech pasach ruchu,
 - wprowadzanie przekroju 2+1 poprzez wykonywanie dodatkowych, naprzemiennych pasów ruchu do wyprzedzania,
 - likwidacja dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych z szerokimi poboczami utwardzonymi,
- wprowadzanie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni ze szczególnym uwzględnieniem „stref wybaczących” błędy kierowców, tzn. stref w otoczeniu jezdni wolnych od przeszkód, o łagodnie wyprofilowanych skarpach i nasypach,
- efektywne oświetlanie lub doświetlanie szczególnie niebezpiecznych miejsc na jezdniach dróg oraz miejsc bez wyodrębnionej infrastruktury dla pieszych i rowerów,
- poprawa parametrów użytkowych jezdni w zakresie likwidacji nierówności poprzecznych i podłużnych, spękań oraz uszkodzeń poszczególnych warstw nawierzchni,
- poprawa przepustowości dróg, a w szczególności węzłów i skrzyżowań drogowych,
- poprawa bezpieczeństwa na dojazdach do przejazdów drogowych, w szczególności w zakresie fizycznego wymuszania redukcji prędkości oraz poprawy warunków widoczności,
- uporządkowanie warunków parkowania pojazdów wzdłuż dróg krajowych poprzez tworzenie bezpiecznych stanowisk postojowych,
- likwidacja miejsc o ograniczonych parametrach skrajni poziomej i pionowej.

Osiągnięcie założonych celów możliwe będzie pod warunkiem zabezpieczenia dodatkowych środków finansowych Krajowego Funduszu Drogowego poza tymi, które są obecnie już wpisane w PBDK. Zakłada się limit środków koniecznych do zabezpieczenia na powyższe cele na poziomie około 2,5 mld zł.

Ponadto, zakłada się możliwość udziału wkładu samorządowego w realizację zadań objętych Programem na podstawie porozumienia zarządcy drogi z zainteresowaną jednostką samorządu terytorialnego. Powyższe źródło należy traktować, jako uzupełniające, pozwalające na elastyczne zarządzanie bieżącymi potrzebami z tego zakresu.

W określonych sytuacjach (związanych z bieżącą płynnością KFD) dopuszcza się możliwość finansowania również realizacji inwestycji w ramach dostępnych środków BP w danym roku.

Dla Programu uzyskano pozytywną opinię w zakresie zgodności ze średniookresową strategią kraju zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki

rozwoju (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295) oraz uzgodnienie odstąpienia od opracowywania raportu ewaluacyjnego dla przedmiotowego dokumentu na podstawie art. 15 ust. 8 ww. ustawy.

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.) odstąpiono od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko z uwagi na fakt, że Program wyznacza ramy dla późniejszej realizacji zadań, które nie należą do katalogu przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

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.