

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 2007 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego

Na podstawie art. 39g ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. Nr 28, poz. 188 i Nr 132, poz. 915) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

1) część 1 „Wykaz drogowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości ich finansowania, w tym ze środków Krajowego Funduszu drogowego na rok 2007 w tys. złotych” otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

2) w części 2 „Planowane źródła finansowania programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych określonych w części 1” pkt I otrzymuje brzmienie:

„I. Ze środków Krajowego Funduszu Drogowego:

- 1) bezzwrotne środki Krajowego Funduszu Drogowego w wysokości nie niższej niż 750 000 tys. zł,
- 2) środki z kredytu zaciągniętego w 2006 r. przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego w Europejskim Banku Inwestycyjnym w

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666.

wysokości do 300 000 tys. euro, przeznaczonego na finansowanie przedsięwzięcia „Projekt Budowy Autostrad w Polsce – A”,

- 3) środki z kredytu zaciągniętego w 2006 r. przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego w Europejskim Banku Inwestycyjnym w wysokości do 200 000 tys. euro, przeznaczonego na finansowanie przedsięwzięcia „Projekt Modernizacji Dróg w Polsce”,
- 4) pozostałe do wykorzystania środki z kredytu zaciągniętego w 2005 r. przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego w Europejskim Banku Inwestycyjnym do wysokości 72 435.9 tys. euro, przeznaczonego na finansowanie przedsięwzięcia „Wydłużenie autostrady A-2 -A”,
- 5) zaciągnięcie w Europejskim Banku Inwestycyjnym przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego kredytu w wysokości do 300 000 tys. euro w celu realizacji Projektu „KFD – Rehabilitacja Dróg”.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi aktualizację rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, zwany dalej „Programem” (Dz. U. Nr 28, poz.188), wydane na podstawie delegacji ustawowej z art. 39g ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.)

Przedmiotowa zmiana dotyczy aktualizacji wykazu drogowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w 2007 r. z udziałem środków zgromadzonych w banku Gospodarstwa Krajowego na rachunku Krajowego Funduszu Drogowego zawartego w załączniku w części 1 Programu. Ponadto zmiana rozporządzenia ma na celu zapewnienie środków na wypłaty dla koncesjonariuszy poprzez rezygnację z zapisu dotyczącego przekazania nadwyżki wpływów z tytułu opłat i kar określonych w ustawie o transporcie drogowym na rzecz Programu.

Aktualizacja ma na celu odzwierciedlenie faktycznego tempa realizacji poszczególnych zadań umieszczonych w Programie.

Wielkość finansowania z Krajowego Funduszu Drogowego, wymagana do realizacji Programu nie ulega zmianie. Nie uległa także zmianie wysokość zaangażowanych środków budżetowych oraz lista zadań.

Do zmian w części 1

Przyczyny mniejszego niż zakładano wykorzystania środków na poszczególnych zadaniach inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu są następujące:

1. Budowa autostrady A-2 Konin – Koło – Koło - Dąbie:

- oszczędności w trakcie realizacji projektu - zadanie w fazie końcowej,
- obniżenie wartości roszczeń wykonawców,
- realizacja płatności po niższym niż zaplanowano kursie EURO w stosunku do PLN.

2. Dostosowanie autostrady A-2 i A-4 do odpłatności

Zgodnie z zaakceptowanym przez Ministra Transportu harmonogramem realizacji tego projektu, podpisanie umowy z wybranym wykonawcą planowane jest na koniec 2007 r. W opinii doradcy technicznego pierwsze płatności mogą być realizowane po upływie miesiąca od dnia podpisania umowy.

3. Budowa autostrady A-4 Zgorzelec – Krzyżowa

Proponowane zmniejszenie planu wynika z wyłączenia z realizacji w 2007 r. odcinka Bolesławiec - Krzyżowice do czasu uzyskania prawomocnego pozwolenia na budowę. Opóźnienia w uzyskaniu pozwolenia na budowę spowodowane jest min. kłopotami w pozyskiwaniu działek, co do których trwają procedury wywłaszczeniowe.

4. Miejsca Obsługi Podróżnych na autostradzie A-4 (MOP)

Wstępne rozliczenie kontraktu wskazuje na mniejsze zapotrzebowanie na środki - różnice kursowe EUR/PLN.

5. Budowa obwodnicy Międzyzdroje na drodze S-3

W związku z zaistniałymi na początku br. ekstremalnymi warunkami atmosferycznymi powodującymi częściowe zalanie placu budowy oraz nieprzewidzianymi warunkami gruntowymi na obiekcie mostowym, nastąpiło opóźnienie w realizacji robót .

Wobec powyższego nie jest możliwe wykorzystanie w pełni zaplanowanych środków.

6. Budowa obwodnicy Międzyrzecza na drodze S-3

Wstępnie zaplanowane na 2007 r. środki finansowe przeznaczone były na zwrot kwot zatrzymanych i nadzory gwarancyjne. Pod koniec roku 2006 druga połowa kwot zatrzymanych została zamieniona na gwarancję bankową i zwrócona wykonawcy. W związku z powyższym do zapłacenia w 2007 r. zostały jedynie nadzory gwarancyjne co uczyniło plan niższy niż zakładano.

7. Budowa drogi S-3 Szczecin - Gorzów Wlkp.

Ze względu na przedłużającą się procedurę przetargową, spowodowaną dużą ilością pytań oferentów do dokumentacji projektowej oraz protestami wykonawców po otwarciu ofert, nie wyłoniono jeszcze wykonawców robót. W związku z tym przesunięciu ulega termin rozpoczęcia prac budowlano-montażowych i w konsekwencji brak możliwości wykorzystania pełnej wysokości nakładów zaplanowanych na 2007 r.

8. Budowa drogi S-7 obwodnica Grójca

Z uwagi na bardzo długi okres skutecznego przeprowadzenia i rozstrzygnięcia procedury przetargowej na wykonawstwo robót, spowodowany dużą ilością pytań oferentów do dokumentacji przetargowej wprowadzenie wykonawcy na budowę nastąpiło z dużym opóźnieniem. W trakcie realizacji trudnych technicznie robót nastąpiły komplikacje związane z koordynacją robót drogowych i mostowych. Zgodnie z harmonogramem robót, który z wyżej wymienionych powodów uległ aktualizacji, w roku bieżącym przewiduje się mniejszy zakres rzeczowy do wykonania niż wcześniej planowano.

9. Budowa drogi S-7 Grójec – Białobrzegi

Od dnia 23 kwietnia 2007r. pomimo dokonania wyboru wykonawcy robót, nie zakończono postępowania przetargowego. Aktualnie jeden z oferentów, po przegranym arbitrażu, wystąpił na drogę sądową, co powoduje brak możliwości zawarcia umowy z wybranym wykonawcą. Przy założeniu, że rozstrzygnięcie procedury przetargowej i rozpoczęcie robót nastąpiłoby w sierpniu możliwe jest wykonanie robót do wysokości proponowanych nakładów w projekcie rozporządzenia.

10. Prace przygotowawcze i budowa dróg S-7 i S-74 na terenie województwa świętokrzyskiego

Wykonanie projektu w mniejszym niż planowanym zakresie wynika z opóźnień w uzyskaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi i nie możliwości wypłaty przewidywanej wstępnie kwoty na odszkodowania dla właścicieli działek za nabycie gruntów na rzecz Skarbu Państwa.

11. Budowa obwodnicy Oleśnicy i przejścia przez Smardzów na drodze S-8

Proponowane zmniejszenie planu wynika z wyłączenia z realizacji części zadania, dotyczącego przejścia przez Smardzów z uwagi na brak pozwolenia na budowę. Protest mieszkańców Smardzowa uniemożliwia wykup gruntów pod przebudowę drogi na tym odcinku.

Budowa obwodnicy Oleśnicy została zakończona i jest w trakcie końcowego rozliczania.

12. Budowa obwodnicy Kowala na drodze nr 1

Przyczyną zmniejszenia kwoty ujętej w rozporządzeniu były opóźnienia powstałe na etapie postępowania przetargowego związane z wyłonieniem wykonawcy robót budowlano-montażowych, a wynikające z protestów mieszkańców. Z tego względu nastąpiło opóźnienie w terminie podpisania umowy i rozpoczęcia robót.

13. Rozbudowa obwodnicy Płońska na drodze nr 7

Aktualnie trwa procedura przetargowa na wyłonienie wykonawcy robót. Planowany termin zakończenia procedury oraz podpisanie umowy z wykonawcą przewidywany jest na wrzesień br. Możliwość wykonania robót w okresie od września do grudnia jest znacznie mniejsza niż zakładano pierwotnie licząc na wcześniejsze rozstrzygnięcie przetargu i podpisanie umowy.

14 . Budowa obwodnicy Hrebenego na drodze nr 17 wraz z przebudową drogi nr 17 Tomaszów Lubelski – Hrebenne

Zmniejszenie kwoty br. na zadaniu "Budowa obwodnicy Hrebenego" spowodowane zostało:

- brakiem stosownych działań ze strony wykonawcy (3 m-ce opóźnienia z wejściem na budowę),
- słabym tempem robót (głównie mostowych), co spowodowane zostało brakiem specjalistycznej kadry,
- brak kadry kierowniczej (oraz ciągle zmiany kierowników robót i kierowników budowy),
- nieprzestrzeganie przez wykonawcę procedur przy wprowadzaniu robót dodatkowych i zamiennych w zakresie terminowości przedkładania do akceptacji w wymaganym terminie kompletnych dokumentów i kalkulacji kosztów.

15. Budowa obwodnicy Gostynina na drodze nr 60

Opóźnienia procedur przetargowych na wyłonienie wykonawcy wynika z przedłużonego procesu uzyskania pozwolenia na budowę.

Szacowany termin otwarcia ofert – wrzesień 2007 r.

W przypadku braku protestów i odwołań ze strony wykonawców podpisanie umowy oraz rozpoczęcie robót nastąpi w miesiącu październiku 2007 r.

Ze względu na technologię przedmiotowych robót wartość możliwych do wykonania prac szacuje się na kwotę ok. 15 mln zł.

16. Budowa obwodnicy Puław (I etap) wraz z budową nowego mostu przez Wisłę na drodze nr 12

Zmniejszenie kwoty podyktowane jest:

- brakami materiałów kamiennych w wyniku czego nastąpiło opóźnienie w wykonaniu podbudów, a co za tym idzie opóźnienie w wykonawstwie robót nawierzchniowych,
 - bardzo niskim stanem wód w Wiśle, co wymusiło na wykonawcy wykonanie bardzo dużego, dodatkowego zakresu robót związanych z pogłębieniem dna koryta rzeki dla umożliwienia kontynuacji robót wykonywanych na barkach, co automatycznie opóźniło prowadzenie robót zasadniczych,
 - zwolnienie tempa robót z powodu braku finansowania w I kwartale br.

17. Budowa obwodnicy Międzyrzecza Podlaskiego na drodze nr 19

- oszczędności na wartości kosztorysowej,
- koszt niezbędnych planowanych do wykonania robót dodatkowych okazał się niższy od zaplanowanego.

18. Wzmocnienie autostrady A-4 Balice – Opatkowice

Na etapie konstruowania załącznika do Programu przyjęto, przy dwuletnim cyklu realizacji robót ok. 47% wartości kontraktu na rok 2007. Wykonawca po wejściu na

budowę przedstawił jednak inny program płatności, z którego wynika mniejsze zaangażowanie finansowe w 2007 rok.

19. Przebudowa drogi S-3 Sulechów - Racula

- oszczędności na robotach dodatkowych.

20. Budowa węzła Kielce Północ na drodze nr 7

Wystąpiły liczne protesty, odwołania i skargi oferentów do sądu rejonowego w trakcie oceny ofert.

W związku z odstąpieniem od podpisania umowy na realizację ww. zadania przez konsorcjum firm, które miało najniższą cenę, zaistniała konieczność podpisania umowy z kolejnym wykonawcą (Decyzja z dnia 14 czerwca 2007 r.). Umowę z wykonawcą robót zawarto w dniu 23 czerwca 2007 r. Nie ma więc możliwości wykorzystania zaplanowanej kwoty.

21. Przebudowa drogi nr 7 Kraków – Chyżne (odcinek Zabornia – Chyżne)

Zmiana wynika z faktu przedłużającej się procedury rozstrzygnięcia przetargu. Obecnie trwa kontrola przeprowadzana przez Prezesa Zamówień Publicznych zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz.U. z 2006 r. Nr 164, poz. 1163 z późn. zm.). Po jej zakończeniu może zostać dopiero podpisana umowa z wybranym wykonawcą robót.

22. Przebudowa drogi nr 61 Zegrze – Serock

Aktualnie trwa procedura przetargowa zadania na wyłonienie wykonawcy robót. Planowany termin zakończenia procedury oraz podpisanie umowy z wykonawcą to wrzesień br. Możliwość wykonania robót w okresie od września do grudnia jest znacznie mniejsza niż zakładano pierwotnie licząc na wcześniejsze rozstrzygnięcie przetargu i podpisanie umowy.

23. Budowa drogi S-69 Żywiec - Zwardoń

Zmiana kwoty ma związek z późnym rozstrzygnięciem przetargów na wyłonienie Wykonawcy robót na odcinku Laliki – Zwardoń i Szare –Laliki. Zakładane wcześniej terminy rozpoczęcia robót nie zostały dotrzymane z przyczyn niezależnych od GDDKiA a długie procedury przetargowe wynikały z olbrzymiej ilości pytań oferentów powodujących zmiany terminów otwarcia ofert. Ponadto po ogłoszeniu wyników przetargu na wykonawstwo robót na odcinku Szare–Laliki wpłynął protest oferentów do GDDKiA w dniu 31.07.2007 r.

Zwiększenia zaplanowanych kwot na zadaniach wynikają ze zwiększonego tempa robót, tam gdzie skuteczne działania wykonawców i dobre warunki terenowe pozwalają na przyspieszenie. Dotyczy to zadań kontynuowanych, dla których na wstępie planowano większe kwoty, niż to okazało się możliwe po zmniejszeniu dostępności do środków KFD, na etapie jego uchwalenia.

Są to następujące zadania:

1. Budowa autostrady A-4 Wielicka Szarów wraz z drogą S-7 Bieżanów – Christo Botewa.
2. Budowa drogi S-2 Konotopa–Puławska wraz z budową łącznika z MPL Okęcie i ul. Marynarską (S-79) w Warszawie.
3. Budowa drogi S-8 w Warszawie węzeł Opacz–węzeł Paszków wraz z drogą nr 7 w węźle Magdalena.
4. Rozbudowa drogi S-11 Poznań – Kórnik.
5. Budowa obwodnicy Biecza na drodze nr 28.
6. Wzmocnienie drogi nr 4 Kraków – Targowisko – Tarnów.
7. Rozbudowa drogi nr 16 Gietrzwałd – Nagłady i Wójtowo – Barczewo (II etap).
8. Wzmocnienie drogi nr 50 Grójec – Mińsk Mazowiecki.

Ponadto została zmieniona struktura finansowania poprzez przeniesienie części środków z rezerwy „integracyjnej” kol. 10 do KFD. na zadaniach:

1. Rozbudowa drogi nr 51 na odc. Barcikowo–Spręcwo wraz z budową obwodnicy Spręcwa.
2. Przebudowa drogi nr 81 Drogomyśl – węzeł Harbutowice

Powyższe spowodowane jest to odmową Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przydzielenia na to zadanie środków z rezerwy integracyjnej, gdyż zadania te są na liście zadań rezerwowych w ramach Programu SPO-T. Częściowe finansowanie ich ze środków KFD umożliwi dokonywanie płatności do czasu wyjaśnienia kwestii „zadań rezerwowych”.

Zmniejszenie kwoty w poz. „, pozostałe środki budżetu UE” skutkujące zmniejszeniem całej kwoty Programu o 151 770,3 tys. zł jest spowodowane brakiem rozstrzygnięć między Ministerstwem Środowiska i „Unią Europejską” w zakresie obszarów „, Natura 2000” , ma to miejsce na zadaniu „, Budowa A-4 Zgorzelec –Krzyżowa”. Możliwość składania wniosków o zaliczkę i płatności pośrednie z Funduszu Spójności jest uzależniona od potwierdzenia przez

Komisję Europejską wypełnienia zapisów art. 10 Decyzji KE z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie przyznania pomocy w ramach Funduszu Spójności dla projektu „Budowa autostrady A-4, odcinek Zgorzelec-Krzyżowa: w Polsce, tj. przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z wymogami odpowiednich dyrektyw, a także oceną wpływu inwestycji na obszary sieci Natura 2000. (Opracowanie dokumentujące przeprowadzoną ocenę oddziaływania na środowisko zostało przesłane do KE, trwają robocze konsultacje. Na dzień dzisiejszy trudno jest określić, kiedy KE zwolni warunek.)

Do zmian w części 2

Wprowadzenie nowych winiet spowodowało zwiększenie wpływów z tego tytułu, lecz jednocześnie spowodowało zwiększenie wypłat dla koncesjonariuszy. Pozostawienie, tego zapisu powoduje więc sytuację, w której nadwyżka wpływów jest przekazywana na Program, a zwiększone wypłaty dla koncesjonariuszy konsumują kwoty zaplanowane w innych pozycjach. W skrajnym przypadku w IV kwartale może nie być pokrycia na ostatnią wypłatę dla koncesjonariuszy w bieżącym roku, co będzie naruszeniem umowy zawartej przez Rząd z koncesjonariuszami. Skreślenie tego zapisu nie wpłynie na plan finansowy KFD, ponieważ w aktualnym planie finansowym KFD, kwoty z tego tytułu nie były ujęte z uwagi na brak możliwości oszacowania ewentualnej nadwyżki na etapie konstruowania planu.

Projekt rozporządzenia nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego z uwagi na fakt, iż nie obejmuje problematyki wskazanej w przepisie art. 3 pkt 5 ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 90, poz. 759).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej z dniem jego skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem ogłoszenia jest niezbędny z uwagi na ważny interes państwa w zakresie realizacji inwestycji drogowych oraz terminowe regulowanie należności pieniężnych wobec koncesjonariuszy. Mając na uwadze ważny interes państwa oraz fakt, iż zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie uzasadnione jest wejście w życie w/w aktu prawnego z dniem ogłoszenia.

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych, do którego należy m.in. wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych na podstawie przepisów o drogach publicznych oraz wykonywanie zadań w zakresie KFD, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.), minister właściwy do spraw transportu z uwagi na zadania powierzone mu w stosunku do KFD na podstawie ww. ustawy oraz Bank Gospodarstwa Krajowego, z uwagi na zadania powierzone mu w stosunku do KFD na podstawie ww. ustawy.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został przesłany do Banku Gospodarstwa Krajowego. Zakres proponowanej zmiany rozporządzenia nie uzasadnia konsultacji społecznych z innymi instytucjami społecznymi.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Rozporządzenie nie wpływa na wysokość dochodów i wydatków budżetowych. Zmiana rozporządzenia nie powoduje wzrostu środków do wydatkowania z KFD, a jedynie ich realokację.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Regulacja może wpłynąć na rynek pracy w regionach, w których dzięki nowym środkom inwestycje będą mogły być kontynuowane, bowiem realizacja tych inwestycji skutkować może tworzeniem nowych miejsc pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Rozporządzenie będzie miało wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Zapewnienie dodatkowych środków zapewni koncentrację inwestycji w niektórych regionach kraju co spowoduje wzrost konkurencyjności gospodarczej tych regionów w odniesieniu do pozostałej części kraju jak i powstanie nowych miejsc pracy.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Zapewnienie dodatkowych środków umożliwi realizację kolejnych inwestycji wskazanych w rozporządzeniu. Nowe odcinki dróg krajowych poprawią dostępność regionów, na terenie których zostaną zlokalizowane. Dzięki temu przewidujemy, że wzrośnie atrakcyjność tych regionów dla potencjalnych przyszłych inwestorów. Lepsza dostępność może także korzystnie wpłynąć na wzrost ruchu turystycznego, skierowanego docelowo do atrakcyjnych

miejsce wewnątrz tych regionów. Lokalizacja nowych odcinków dróg krajowych, w tym obwodnic, o przebiegu poza terenami o ścisłej zabudowie, wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców przez obniżenie poziomu hałasu.

7. Źródła finansowania

Nowelizacja rozporządzenia nie zawiera zapisów wywołujących potrzebę uruchomienia nowych środków finansowych.