

Załącznik
do uchwały nr 163/2007
Rady Ministrów
z dnia 25 września 2007 r.

**PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH
NA LATA 2008-2012**

PAŹDZIERNIK 2007

Spis treści

I. WSTĘP.....	3
1. Potrzeby rozwojowe sieci drogowej.....	3
2. Cele rozwojowe do 2015 r.	5
3. Priorytety inwestycyjne	8
II. PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2008 – 2012.....	11
1. Instytucje realizujące program.....	13
1.1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	13
1.2. Drogowe spółki specjalnego przeznaczenia	13
2. Projekty realizowane w systemie koncesyjnym	15
III. FINANSOWANIE PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH W LATACH 2008 – 2012.....	16
1. Źródła finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2008 - 2012	16
1.1. Środki KFD.....	17
1.2. Środki budżetowe	18
1.3. Budżet – kredyty (zaciągane w Międzynarodowych Instytucjach Finansowych – rezerwa celowa część 83 (poz. 5)	18
1.4. Budżet – rezerwa celowa część 83 (poz. 8)	18
1.5. Środki Funduszu Spójności z perspektywy finansowej 2004-2006	19
1.6. Środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (perspektywa finansowa 2004-2006).....	22
1.7. Środki z funduszy UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (perspektywa finansowa 2007-2013).....	23
1.8. Środki z funduszy UE w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (perspektywa finansowa 2007-2013).....	24
1.9. Inne środki krajowe / środki samorządowe	25
2. Limit wydatków budżetowych na realizację Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2008 - 2012.....	25
IV. ZAŁĄCZNIKI.....	28
1. Załącznik 1.....	29
2. Załącznik 2.....	33
3. Załącznik 3.....	39
Potrzeby inwestycyjne związane z organizacją EURO 2012	39
3.1. Tabela 1 – Zestawienie zadań, których realizacja będzie przyśpieszona w związku z organizacją Euro 2012	41

I. WSTĘP

1. Potrzeby rozwojowe sieci drogowej

Transport drogowy, ze względu na swoją rolę w obsłudze przewozów ładunków, stanowi niezwykle istotny element gospodarki, w tym także element rynku pracy. Pomimo działań na rzecz stworzenia w Polsce bardziej zrównoważonego systemu transportowego, z większym udziałem kolei, transportu morskiego i śródlądowego w rynku przewozowym, należy oczekiwać, że transport drogowy zachowa swoją dominującą rolę. W roku 2005 udział transportu samochodowego w przewozach towarów wyniósł 52,5%. W poprzednich latach zachodziły znaczne zmiany w strukturze przewozów towarowych w Polsce. Na przestrzeni dziesięciu lat udział transportu samochodowego w przewozach towarów wzrósł trzykrotnie pomimo faktu, iż w tym samym okresie czasu rozwój infrastruktury drogowej był znacznie wolniejszy. Przewiduje się, że do 2020 roku przewozy ładunków transportem drogowym będą wzrastać o 1,6 – 2,1% rocznie, a zapotrzebowanie na przewozy samochodowe ładunków polskiego handlu zagranicznego wzrośnie o 150 – 190%. Praca przewozowa wzrośnie o 37 – 44% do 2013 roku w porównaniu z rokiem 2005. Należy oczekiwać dalszego wzrostu roli transportu drogowego w szczególności w dwóch obszarach:

- w obsłudze sieci dostaw (łańcuchów dostaw) dla przemysłu i handlu. W tym przypadku transport drogowy nie może być zastąpiony przez inną gałąź transportu (za wyjątkiem ładunków drobnicy konteneryzowanej, przewożonej na duże odległości);
- w obsłudze niezwykle dynamicznie rosnącej wymiany zagranicznej.

Towarzyszyć temu będzie dalszy szybki wzrost liczby samochodów osobowych, szacowany na 40-60% do 2020 roku. Należy więc oczekiwać dalszej silnej presji na mocno już wyeksploatowaną i niedoinwestowaną sieć drogową w Polsce.

Dostępność komunikacyjna Polski kształtuje się na poziomie 75% średniej dla UE-27. W żywotnym interesie Polski jest jak najszybsze stworzenie sprawnych połączeń

transportowych z resztą Europy za pomocą nowoczesnej sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz innych dróg krajowych.

Wyzwaniem jest również zapewnienie spójności terytorialnej kraju. Słaba jakość międzyregionalnych połączeń drogowych, w tym połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitalnymi oraz miastami Polski Wschodniej i stolicą, ogranicza oddziaływania synergiczne, nie pozwalając na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału nie tylko w gospodarce, lecz także w edukacji, nauce, czy kulturze. Brak dobrej spójności terytorialnej sprzyja też utrzymywaniu się dużych różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi częściami kraju. Szczególnie wschodnie regiony Polski, należące do najbiedniejszych w Europie, są regionami słabo skomunikowanymi z resztą kraju. Ponadto należy podkreślić, że stan infrastruktury drogowej jest uważany za ważną barierę rozwoju przedsiębiorczości w Polsce.

Ze względu na tranzytowe położenie Polski, szlaki komunikacyjne powinny odgrywać bardzo istotną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją, Ukrainą i Azją Centralną. Szlaki te powinny odgrywać też istotną rolę w obsłudze ruchu pomiędzy krajami skandynawskimi i południem Europy.

Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej należą:

- **Brak spójnej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu.** Pod koniec 2006 roku w Polsce funkcjonowało 674 km autostrad i 294 km dróg ekspresowych. Ciągi autostradowe, mające łączyć zachodnią granicę państwa z Krakowem i Warszawą, są jeszcze niekompletne;
- **Niedostosowanie dróg do nośności 115 kN/oś.** Większość dróg w Polsce jest dostosowana do standardu naciskowego 80 kN/oś lub 100 kN/oś. Do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest tylko 2191 km dróg (w tym w ramach sieci Transportowych Korytarzy Transeuropejskich TEN-T - 1071 km). Polska przyjęła na siebie w Traktacie Akcesyjnym zobowiązania dotyczące wzmocnienia dróg deklarując, że w 2011 roku 2,5 tys. km dróg będzie dostosowanych do nacisku 115 kN/oś;
- **Prowadzenie ruchu przez tereny zabudowane.** Strukturalnym problemem polskiej sieci drogowej są drogi krajowe prowadzące ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych przez tereny zabudowane, rozwijające się wzdłuż

osi drogowych. Dotyczy to zarówno większych, jak i mniejszych miejscowości. Jest to duża uciążliwość dla mieszkańców i zagrożenie dla ich bezpieczeństwa, a jednocześnie sytuacja taka ogranicza przepustowość ciągów drogowych i zmniejsza prędkość ruchu tranzytowego;

- **Bezpieczeństwo ruchu drogowego.** Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców w 2006 r. wyniosła 13,7 podczas gdy w krajach przodujących w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu wskaźnik ten wynosi 6. Niezwykle wysoka jest też śmiertelność, wynosząca 11,2 ofiary śmiertelne na 100 wypadków, wobec przeciętnego wskaźnika w krajach UE 2,7 na 100 wypadków. Tak duża dysproporcja w znacznym stopniu wynika z zagrożeń bezpieczeństwa ruchu pieszych w Polsce oraz niedostatecznie sprawnego systemu ratownictwa medycznego;
- **Zły stan utrzymania dróg.** Niemal połowa dróg krajowych w Polsce kwalifikuje się do remontu natychmiast (stan zły) lub w najbliższej przyszłości (stan niezadowolający). Pomimo tak złego obrazu utrzymania dróg warto zaznaczyć, że udało się zahamować proces dalszej ich degradacji, a od 2003 r. ich stan zaczął się powoli poprawiać.

Złemu stanowi infrastruktury drogowej towarzyszy bardzo szybki wzrost liczby samochodów. W latach 1990-2005 liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła o 134%, a samochodów ciężarowych o 129%¹. Średni dobowy ruch na drogach krajowych (SDR) w Polsce w roku 2005 wyniósł 8224 poj./dobę i był większy o około 18% w porównaniu z rokiem 2000. Na drogach międzynarodowych SDR w 2005 r. wyniósł 13 561 poj./dobę,

2. Cele rozwojowe do 2015 r.

Zasadniczym celem podejmowanych działań będzie stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym stworzenie zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W rezultacie nastąpi redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego w rejonach wielkich miast oraz znaczące skrócenie czasu przejazdu

¹ Z uwzględnieniem samochodów osobowych rejestrowanych jako ciężarowe.

między poszczególnymi miastami. Zapewniona zostanie też płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego.

Wskutek realizacji planu inwestycyjnego oraz działań prewencyjnych w znacznym stopniu wzrośnie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do 2013 roku liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych powinna zmniejszyć się o 50 %.

Wyeliminowanie barier rozwojowych kraju poprzez rozbudowę sieci dróg zwiększy możliwości wykorzystania przewag konkurencyjnych, takich jak położenie geograficzne czy wielkość rynku. Wpłynie też na poprawę wymiany handlowej z krajami Unii Europejskiej oraz pozostałymi sąsiadami Polski. Rozbudowa istniejącego układu drogowego zapewni właściwą obsługę produkcji i usług oraz poprawi jakość przewozów pasażerskich. Pozwoli to również na osiągnięcie korzyści wynikających z rozszerzenia Jednolitego Rynku oraz stworzenie dodatkowych możliwości przyciągnięcia kapitału zagranicznego i zwiększenie mobilności siły roboczej.

Cele Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 są uszczegółowieniem celu nadrzędnego, zawartego w Polityce Transportowej Państwa na lata 2007 – 2020, którym jest wspieranie rozwoju gospodarczego kraju i poprawa jakości życia obywateli poprzez stworzenie sprawnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportowego. Dokument Polityka Transportowa Państwa na lata 2007 – 2020 został zaakceptowany przez Kierownictwo Resortu Ministerstwa Transportu w dniu 22 maja 2007. W odniesieniu do tego dokumentu została uruchomiona dalsza procedura legislacyjna.

Głównym celem wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Z punktu widzenia transportu najistotniejsza jest spójność terytorialna, oznaczająca integrację systemów transportowych państw członkowskich w system o zasięgu europejskim. Stworzenie takiego systemu transportowego jest warunkiem pełnego czerpania przez obywateli i przedsiębiorstwa korzyści wynikających z ustanowienia przestrzeni bez granic wewnętrznych. Integracja systemów transportowych państw członkowskich realizowana jest poprzez rozwój transeuropejskich sieci TEN-T, utworzonych z najważniejszych ciągów komunikacyjnych krajowych sieci transportowych.

Drogowa Transeuropejska Sieć Transportowa TEN-T obejmuje w Polsce 4816 km dróg. Są to główne szlaki drogowe kraju, na których występuje największe obciążenie ruchem, w tym tranzytowym. Dlatego też w latach 2008-2012 planuje się zlokalizowanie najważniejszych inwestycji drogowych w następujących ciągach:

- Korytarz I: Budzisko – Warszawa
- Korytarz II: Świecko – Kukuryki (zakończenie inwestycji na odcinku Siedlce – Terespol planowane jest w kolejnej perspektywie finansowej do 2020 roku),
- Korytarz III: Olszyna / Zgorzelec – Korczowa,
- Korytarz VI: Gdańsk – Cieszyn / Gorzyczki / Zwardoń.

W latach 2008-2012 zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej będą koncentrować się na:

- Stworzeniu sieci autostrad o łącznej długości ok. 1 779 km (w tym odcinki budowane w systemie Partnerstwa Publiczno Prywatnego);
- Stworzeniu sieci dróg ekspresowych o łącznej długości ok. 2 274 km;
- Wzmacnianiu nośności dróg krajowych do 115 kN/oś;
- Budowie 54 obwodnic drogowych w miejscowościach dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową;
- Przebudowie odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu „uspokojenia ruchu” na przejściach dróg przez małe miejscowości oraz na jednopoziomowych skrzyżowaniach z koleją (przejazdy);
- Poprawie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych i dużych miastach;
- Poprawie stanu utrzymania dróg krajowych, tak by w 2013 roku 75% sieci dróg krajowych znajdowało się w stanie dobrym, a 10% w stanie dostatecznym.

Towarzyszyć temu powinna zasadnicza poprawa sieci drogowej zarządzanej przez jednostki samorządu terytorialnego.

W średniej perspektywie czasowej stworzony zostanie spójny system autostrad i dróg ekspresowych obsługujących główne korytarze transportowe (w tym międzynarodowe) i

zapewniający powiązania pomiędzy największymi miastami w Polsce. Docelowo (w perspektywie 15-20 lat) zapewnione zostaną wysokie standardy dostępności transportowej dla ruchu z krajów Unii Europejskiej i krajów sąsiadujących do wszystkich aglomeracji, miast średnich i kompleksów przemysłowo-portowych, centrów regionalnych oraz obszarów koncentracji atrakcji turystycznych.

Inwestycje ujęte w Programie realizowane będą z uwzględnieniem celu, jakim jest minimalizacja negatywnego wpływu na warunki oraz zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych i szlaków migracyjnych zwierząt, a także zachowaniem siedlisk roślin i zwierząt gatunków chronionych na podstawie aktów prawa międzynarodowego, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, m.in. Konwencji Berneńskiej i Konwencji Bońskiej. Będzie to realizowane poprzez działania podejmowane na etapie:

- programowania, w związku z prognozą oddziaływania na środowisko, która zostanie przygotowana dla Programu,
- ustalania lokalizacji poszczególnych inwestycji, w trybie wprowadzania proponowanych lokalizacji do planów zagospodarowania przestrzennego oraz w trybie uzyskiwania decyzji lokalizacyjnej,
- planu działań mitygacyjnych oraz kompensacyjnych w trybie uzyskiwania decyzji środowiskowej oraz decyzji o pozwoleniu na budowę,
- przygotowania projektu technicznego w trybie realizacji wymogów stawianych przez decyzje lokalizacyjne, środowiskowe i o pozwoleniu na budowę.

Po przyjęciu przez Radę Ministrów projektu „Krajowej strategii ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej oraz Programu działań na lata 2007 – 2013” do Programu zostanie wprowadzony specjalny podrozdział zapewniający odniesienie do treści Strategii.

3. Priorytety inwestycyjne

Zasadnicza przebudowa sieci dróg w Polsce zaplanowana jest na okres do 2020 roku, z podziałem na okresy (2004 - 2007 – w trakcie realizacji), 2008-2012 i 2013-2020. Podstawowymi źródłami finansowania programu inwestycyjnego będą środki budżetowe, środki unijne, pochodzące z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, oraz środki Krajowego Funduszu Drogowego.

W obszarze inwestycji drogowych zadaniami priorytetowymi są przede wszystkim połączenia pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi na terenie kraju, generującymi największe zapotrzebowanie transportowe. W okresie do 2012 roku planuje się stworzenie podstawowej sieci dróg szybkiego ruchu.

Priorytetami inwestycyjnymi do 2012 roku są:

- **autostrada A-1** – budowa na całej długości (Gdańsk - Toruń - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Gliwice - Gorzyczki)
- **autostrada A-2** – zakończenie budowy na odcinku Świecko - Poznań - Łódź – Warszawa; odcinek Warszawa –Siedlce realizowany będzie do roku 2014
- **autostrada A-4** – zakończenie budowy na odcinku granica państwa - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa
- **droga ekspresowa S-3** –budowa na odcinku Szczecin - Parnica - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra – Legnica – Lubawka; odcinek Nowa Sól – Legnica realizowany będzie do roku 2013
- **droga ekspresowa S-5** – budowa na odcinku Nowe Marzy – Gniezno – Poznań (węzeł „Kleszczewo”) oraz Poznań (A-2 węzeł „Głuchowo”) – Wrocław (A-8 węzeł „Widawa”)
- **droga ekspresowa S-7** – zakończenie budowy na odcinku Gdańsk - Elbląg – Olsztynek-Płońsk - Warszawa – Grójec – Białobrzegi – Jedlińsk – Jędrzejów – Kraków i na odcinku Myślenice – Lubień - Rabka.
- **droga ekspresowa S-8** - budowa odcinka Wrocław Psie Pole – Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) oraz Piotrków Trybunalski - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów – Białystok; odcinek Białystok – Augustów – Budzisko realizowany będzie do 2015 roku
- **droga ekspresowa S-17** – budowa na odcinku Warszawa (węzeł „Zakręt”) – Garwolin – Kurów – Lublin – Piaski,
- **droga ekspresowa S-19** – budowa na odcinku Stobiernia – Lutoryż – Barwinek; odcinek Białystok - Międzyrzec Podlaski – Lubartów – Kraśnik – Stobiernia realizowany będzie do roku 2014
- **droga ekspresowa S-69** – zakończenie budowy odcinka Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń.

Projekty budowy i przebudowy dróg szybkiego ruchu będą realizowane ze znacznym udziałem środków unijnych w ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*, stanowiącego podstawowy dokument programowy dla wykorzystania środków unijnych w latach 2007-2013. Realizowane będą przede wszystkim inwestycje drogowe na transeuropejskiej sieci transportowej (z udziałem środków Funduszu Spójności). Inwestycje drogowe poza siecią TEN-T mogą być realizowane w ramach *PO Infrastruktura i Środowisko* jedynie z udziałem środków EFRR, które stanowią ok. 15,2 % środków unijnych w dyspozycji Ministra Transportu.

W związku z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku opracowano program rozwoju połączeń drogowych między miastami Euro 2012 oraz połączeń transgranicznych. Działania te przedstawiono w załączniku do Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2008-2012.

II. PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2008 - 2012

Na podstawie wyżej określonych priorytetów przygotowano Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 („Program”). Okres programowania obejmuje 5 lat z okresu obecnej perspektywy finansowej UE, w której środki finansowe wydawane będą w latach 2007 – 2015.

Program opiewa na łączną kwotę ponad 121 000 mln zł i obejmuje wydatki zapewniające rozwój sieci dróg krajowych na kwotę 104 721 mln zł (w tym dróg ekspresowych i autostrad). Program przedstawia nakłady roczne na każdym zadaniu, wartość kosztorysową, lata realizacji oraz długość odcinków.

Wydatki na zadania inwestycyjne w Programie, zaprezentowane w podziale na następujące kategorie zbiorcze prezentują się jak niżej:

- autostrady – wydatki na kwotę 18 221,1 mln zł;
- drogi ekspresowe – wydatki na kwotę 46 914,2 mln zł;
- obwodnice – wydatki na kwotę 6 510,8 mln zł;
- wzmocnienia i przebudowy – wydatki na kwotę 4 808,7 mln zł;
- prace przygotowawcze oraz nadzory – wydatki na kwotę 8 863,2 mln zł;
- pozostałe wydatki inwestycyjne (zakupy inwestycyjne związane z wyposażeniem biur, samochody patrolowe) na kwotę 1 634,6 mln zł;
- rezerwa programowa oraz rezerwa na kaucje gwarancyjne i spory sądowe 17 768,3 mln zł.

W Programie ujęto pozycję „Utrzymanie dróg”, w której zaplanowano wydatki na utrzymanie i zarządzanie drogami w latach 2008-2012 w kwocie 16 279,0 mln zł.

Wydatki zaplanowane w Programie na lata 2008 – 2012 obejmują wszystkie wydatki zarówno inwestycyjne związane z budową i modernizacją dróg krajowych jak też wydatki związane z utrzymaniem i zarządzaniem siecią dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

W Programie umieszczono projekty kontynuowane z perspektywy finansowej 2004 – 2006, które będą zakończone do roku 2010 oraz projekty inwestycyjne z perspektywy 2007 – 2013. W Programie nie ujęto zadań, które będą zgłoszone do kolejnej perspektywy finansowej UE na lata 2014 – 2020.

Program powinien być aktualizowany raz w roku. Aktualizacja Programu uwzględniać będzie przewidywane wykonanie Programu według stanu na koniec danego roku oraz wpływ tego wykonania na kolejne lata realizacji Programu.

Od strony koncepcyjnej, Program zawiera zadania inwestycyjne, które możliwe są do realizacji, a jednocześnie uzasadnione są z punktu widzenia priorytetów sieci dróg krajowych.

Na podstawie Programu przygotowywane będą roczne plany finansowe, w których umieszczane będą zadania posiadające ważne decyzje o pozwoleniu na budowę oraz zadania, których realizacja się zakończyła, ale trwa jeszcze proces rozliczania finansowego inwestycji.

Wymiernym efektem realizacji Programu powinno być wybudowanie w latach 2008 - 2012 ok. 632 km autostrad (dodatkowo powstanie ok. 473 km autostrad wybudowanych w systemie Partnerstwa Publiczno Prywatnego), 1 980 km dróg ekspresowych oraz 54 obwodnic miast o łącznej długości 428 km. Zostaną także wzmocnione bądź przebudowane drogi krajowe o łącznej długości 1 560 km.

Szczegółowy Program przedstawiony jest w ujęciu tabelarycznym w Załączniku 1.

1. Instytucje realizujące program

Program realizowany będzie przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad oraz drogowe spółki specjalnego przeznaczenia. Nadzór nad tymi instytucjami sprawowany będzie przez Ministerstwo Transportu.

1.1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad („GDDKiA”) jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych. GDDKiA wykonuje funkcje zarządcy drogi oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych. GDDKiA powołana została z mocy *ustawy o zmianach w organizacji i funkcjonowaniu centralnych organów administracji rządowej i jednostek im podporządkowanych oraz o zmianie niektórych ustaw*. Powstała z dniem 1 kwietnia 2002 roku z połączenia Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych oraz Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad. **GDDKiA jest jednostką budżetową.**

W 2006 roku w Centrali GDDKiA wdrożono nową strukturę organizacyjną, w której wyodrębniono pionowy przygotowania oraz realizacji inwestycji. W ramach reorganizacji GDDKiA planowane jest dalsze wydzielenie pionu inwestycyjnego w organizacji (centrala i oddziały), wzmocnienie kadrowe (ilościowe i jakościowe) pionu inwestycyjnego GDDKiA oraz szeroko pojęta informatyzacja instytucji. W wyniku powyższych działań, w GDDKiA zostanie wdrożony informatyczny system zarządzania, a działalność instytucji zostanie sparametryzowana w celu umożliwienia lepszego zarządzania i sprawniejszej realizacji celów.

1.2. Drogowe spółki specjalnego przeznaczenia

Rząd RP przyjął w swoim programie działania określonym w *expose* Prezesa Rady Ministrów, iż priorytetowymi drogowymi zadaniami inwestycyjnymi jest budowa autostrad i dróg ekspresowych. Dla zdynamizowania realizacji tych działań Minister Transportu przygotował, Rada Ministrów przyjęła, a Parlament uchwalił ustawę z dnia 12 stycznia 2007 roku o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia („Ustawa”). Ustawa weszła w życie dnia 27 lutego 2007 r.

W zakresie autostrad priorytetem jest zakończenie budowy autostrady A-1 na całym przebiegu do 2010 roku oraz realizacja pełnego przebiegu autostrad A-2 i A-4 w dalszej perspektywie.

W zakresie dróg ekspresowych priorytetem jest budowa dwóch dróg ekspresowych północ-południe (S-3 i S-19).

Dla realizacji tych priorytetów Minister Transportu przewiduje powołanie kilku drogowych spółek specjalnego przeznaczenia. Ich ostateczna liczba zostanie ustalona po szczegółowym zdefiniowaniu potrzeb realizacyjnych w związku z przyśpieszoną realizacją zadań, a także potrzeb i możliwości finansowych.

Odrębnym priorytetem inwestycyjnym jest budowa dróg ekspresowych i odcinka autostrady A2 w aglomeracji warszawskiej – tzw. warszawski węzeł drogowy. Dla realizacji tego celu, Minister Transportu planuje powołanie osobnej drogowej spółki specjalnego przeznaczenia.

Przedsięwzięcia, które zgodnie z zamierzeniami Ministra Transportu planuje się powierzyć drogowym spółkom specjalnego przeznaczenia („dssp”) to:

1. Budowa S-2 na odcinku Konotopa – Puławska,
2. Budowa S-8 na odcinku Konotopa – Marki,
3. Budowa S-7/S-8 Węzeł Opacz – Węzeł Paszków – Węzeł Magdalenka, a w dalszej perspektywie:
4. Budowa S-2 na odcinku Puławska – węzeł Lubelska (A2),
5. Budowa S-17 na odcinku Marki – węzeł Zakręt (wschodnia obwodnica Warszawy).

Koncepcja drogowych spółek specjalnego przeznaczenia będzie testowana w pierwszych latach realizacji Programu. Powyższe plany mogą ulec zmianom w zależności od wyników działania dssp.

2. Projekty realizowane w systemie koncesyjnym

W okresie objętym programowaniem realizowane będą projekty autostradowe w systemie koncesyjnym (umowy o budowę i eksploatację autostrad płatnych). Projekty te nie są ujęte w załączniku tabelarycznym. Zostały wskazane poniżej:

1. Odcinek autostrady A-1 Gdańsk – Nowe Marzy (dł. 89,5 km) realizowany jest przez spółkę GTC S.A. Oddanie do ruchu tego odcinka autostrady planowane jest na 2008 rok. Umowa o budowę i eksploatację autostrady płatnej została zawarta w dniu 31 sierpnia 2004 roku.
2. Odcinek autostrady A1 Stryków – Pyrzowice (dł. 180,5 km) proponowany jest do realizacji w latach 2008-2010. Trwa obecnie postępowanie wyłaniające spółkę, która podpisze z Ministrem Transportu umowę o budowę i eksploatację tego odcinka.
3. Odcinek autostrady A-2 Świecko – Nowy Tomyśl (dł. 107,9 km) proponowany jest do realizacji w latach 2008-2010. Trwają obecnie negocjacje ze spółką Autostrada Wielkopolska S.A., która posiadała koncesje na budowę tego odcinka autostrady.
4. Odcinek autostrady A-2 Stryków – Konotopa (dł. 95,2 km) planowany jest do realizacji w latach 2008-2010. Trwa obecnie postępowanie wyłaniające spółkę, która podpisze z Ministrem Transportu umowę o budowę i eksploatację tego odcinka.

III.FINANSOWANIE PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH W LATACH 2008 - 2012

1. Źródła finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2008 - 2012

Realizacja Programu jest możliwa pod warunkiem zapewnienia pełnego finansowania w każdym roku realizacji Programu. Zapewnienie finansowania powinno następować również w ujęciu wieloletnim z uwagi na zobowiązania wynikające z podpisywanych umów z wykonawcami.

W aktualnym stanie prawnym wydatki na realizację inwestycji drogowych na sieci dróg krajowych oparte są na następujących źródłach finansowania: środki Krajowego Funduszu Drogowego (oparte o wpływy z opłaty paliwowej pomniejszone o obsługę zaciągniętych kredytów i wyemitowanych obligacji), środki budżetu państwa (część 39 - w gestii Ministra Transportu, w tym wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, rezerwa celowa poz. 5 oraz poz. 8.), środki z funduszy Unii Europejskiej oraz inne środki krajowe. Prognozę źródeł finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych w podziale na poszczególne lata od 2008 do 2012 prezentuje Tabela 1 zamieszczona na końcu niniejszego rozdziału.

W Tabeli 1 określono również prognozę limitu wydatków budżetu państwa na realizację Programu. Odrębnie wykazano źródła finansowe stanowiące zasilenie budżetu państwa z tytułu realizacji projektów objętych finansowaniem z budżetu UE:

- środki z funduszy UE ujęte w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko,
- środki z funduszy UE ujęte w Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej,
- środki z Funduszu Spójności z perspektywy finansowej 2004-2006,

- środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego ujęte w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport (perspektywa finansowa 2004-2006).

Środki te stanowią zasilenie budżetu państwa refinansując jego wydatki na poszczególne projekty.

1.1. Środki KFD

Jednym ze źródeł finansowania Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2008 – 2012 są środki Krajowego Funduszu Drogowego, który jest umiejscowiony w Banku Gospodarstwa Krajowego. Podstawą prawną wydatkowania środków z KFD na Program w 2007 r. jest rozporządzenie 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 z późn.zm). Stałym i głównym źródłem zasilenia KFD w środki finansowe jest opłata paliwowa pobierana przez izby celne w wysokości 108 zł za tonę paliwa silnikowego lub gazu (stawka na 2007 rok). Opłata paliwowa przekazywana jest bezpośrednio na rachunek KFD prowadzony w Banku Gospodarstwa Krajowego. Do KFD wpływa obecnie 80% całkowitych środków z opłaty paliwowej. Pozostałe 20% środków zasila Fundusz Kolejowy. Wpływy z opłaty paliwowej na rzecz KFD oszacowano na poziomie ok. 1 344 mln zł. na 2007 rok. Na kolejne lata Programu analizę wpływów z opłaty paliwowej oparto na liniowym algorytmie sprzedaży paliw. Założono gasnącą dynamikę wolumenu sprzedaży paliw objętych opłatą paliwową oraz coroczny wzrost stawki opłaty paliwowej indeksowany wskaźnikiem CPI na poziomie 2,5%. Dla oszacowania środków KFD, które będą przeznaczone na Program przyjęty poziom wpływów z opłaty paliwowej powiększony o wpływy od operatorów autostrad płatnych został pomniejszony o koszt obsługi długu zaciągniętego przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz KFD (kredytów i obligacji), płatności dla operatorów autostrad płatnych, wynagrodzenie dla drogowych spółek specjalnego przeznaczenia oraz wynagrodzenie BGK z tytułu prowadzenia KFD.

W latach objętych Programem ze środków KFD jest dokonywana spłata odsetek od kredytów zaciągniętych w latach 2005 - 2007 oraz obligacji wyemitowanych w 2006 r. i 2007 r. W roku 2007 zaciągnięto dodatkowo kredyt z Europejskiego Banku Inwestycyjnego na „Rehabilitację Dróg” w kwocie 300 mln EUR. Od 2013 roku ze środków KFD rozpocznie się również spłata rat kapitałowych kredytów oraz wykup

obligacji 10 letnich wyemitowanych w 2006 r. Aktualnie nie planuje się zaciągania nowych kredytów. Przewiduje się, że KFD w latach 2008 – 2012 na realizację zadań przewidzianych w Programie będzie generował środki finansowe w wysokości ok. 7,7 mld zł.

1.2. Środki budżetowe

Podstawą prawną wydatkowania środków budżetowych jest ustawa budżetowa. Dla oszacowania środków budżetowych, które będą przeznaczone na finansowanie Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2008 – 2012 przyjęto założenie, iż na infrastrukturę transportową począwszy od 2008 roku zostanie przeznaczone nie mniej niż 18% podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Przy oszacowaniu środków z akcyzy, które będą przeznaczone na finansowanie Programu przyjęto założenie, że na drogi krajowe zostanie przeznaczone 65% kwoty szacowanych środków z akcyzy na infrastrukturę transportową. Poziom akcyzy w poszczególnych latach obowiązywania Programu oszacowano na podstawie danych uzyskanych w Ministerstwie Finansów. W projekcie ustawy budżetowej na 2008 rok zapisano kwotę 2 800 395 tys zł.

1.3. Budżet – kredyty (zaciągane w Międzynarodowych Instytucjach Finansowych – rezerwa celowa część 83 (poz. 5))

Dla sfinansowania Programu Budowy Dróg Krajowych w 2008 roku wykorzystywane będą również kredyty zaciągnięte przez Budżet Państwa w Międzynarodowych Instytucjach Finansowych (Europejski Bank Inwestycyjny, Bank Światowy). Z istniejących kredytów w projekcie ustawy budżetowej na 2008 r. z przeznaczeniem dla dróg zaplanowano kwotę ok. 135 000 tys zł. Kwota ta jest dostępna w ramach rezerwy celowej (poz. 5).

1.4. Budżet – rezerwa celowa część 83 (poz. 8)

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie ustalenia programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego w 2007 r. realizacja

inwestycji drogowych uzyskujących wsparcie z budżetu UE w 2007 r. finansowana jest ze środków rezerwy celowej w części 83 budżetu państwa (poz. 8).

W Programie zawarto prognozę zapotrzebowania na środki rezerwy celowej na lata 2008 – 2012, które niezbędne są do realizacji projektów drogowych otrzymujących wsparcie z budżetu Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2004 – 2006 i 2007 - 2013.

Zgodnie z art. 133 ust. 2a ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, podziału rezerwy celowej, przeznaczonej na finansowanie programów realizowanych z udziałem środków z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności dokonuje Minister Finansów na wniosek ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Stosowne wnioski przygotowane przez Ministra Transportu przekazywane będą do Ministra Rozwoju Regionalnego, w celu ich zweryfikowania i podpisania, a następnie do Ministra Finansów, który wyda decyzję o uruchomieniu środków z rezerwy celowej.

Uzyskanie środków niezbędnych do realizacji projektów ujętych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej objęte będzie procedurą zapewnienia finansowania przedsięwzięcia ze środków rezerwy celowej budżetu państwa na rok 2007 i lata dalsze dla programów i projektów realizowanych z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w ramach NSRO 2007-2013 tzw. promesa wieloletnia.

Zgodnie z założeniami w/w procedury Minister Transportu zwróci się do Ministra Rozwoju Regionalnego z prośbą o wystąpienie do Ministra Finansów z wnioskiem o uruchomienie środków z rezerwy celowej. Wniosek ten uwzględni zapotrzebowanie na środki zgodnie z zasadami gospodarki finansowej określonej w art. 35 ust. 3 ustawy o finansach publicznych.

1.5. Środki Funduszu Spójności z perspektywy finansowej 2004-2006

Fundusz Spójności powstał na mocy Traktatu z Maastricht o utworzeniu Unii Europejskiej z 1991 r., który wszedł w życie w 1993 r. Fundusz Spójności został powołany w celu zmniejszenia różnic w poziomie gospodarczo-społecznym krajów i regionów Unii Europejskiej. Został ustanowiony rozporządzeniem Rady (WE) nr 1164/1994 zmienionym przez rozporządzenie Rady (WE) nr 1264/1999 z dnia 21

czerwca 1999 r. W Polsce przepisy prawa dotyczące Funduszu Spójności to ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. Nr 116, poz. 1206) z późn. zm. oraz rozporządzenie MGiP z dnia 30.07.2004 w sprawie przyjęcia Strategii Funduszu Spójności na lata 2004-2006.

W ramach Strategii wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006 Komisja Europejska przyznała na projekty drogowe łącznie kwotę 1,7 mld EUR. Kwota ta obejmuje także projekty, których realizacja rozpoczęła się w ramach przedakcesyjnego programu ISPA, i które po 1 maja 2004 r. kontynuowane są w ramach Funduszu Spójności. W tabeli „Środki stanowiące zasilenie budżetu państwa z tytułu realizacji projektów finansowych z budżetu UE” w pozycji „Fundusz Spójności” zawarto kwoty środków, których wpływ z funduszu FS planowany jest w latach 2008 - 2010 i dotyczy projektów Programu z perspektywy 2004 - 2006, które finansowane są równolegle ze środków FS i środków krajowych oraz projektów, które były finansowane ze środków KFD w latach 2004-2006, oraz są i będą refinansowane z budżetu państwa do 2010 roku.

Środki Funduszu Spójności (FS) zostały przyznane na 19 projektów drogowych (w tym 13 projektów inwestycyjnych w latach 2008-2012, 4 projekty pomocy technicznej). Fundusz Spójności współfinansuje przedsięwzięcia położone na Transeuropejskiej Sieci Transportowej, czyli na drogach pozostających pod zarządem centralnym. Jedynym beneficjentem wykorzystującym środki FS z perspektywy finansowej 2004-2006 jest GDDKiA. Odpowiada ona za przygotowanie i realizację projektów oraz za wydatkowanie środków FS w zakresie projektów drogowych. Bezpośredni nadzór nad projektami – zarówno w zakresie rzeczowym jak i finansowym jest sprawowany przez Sektorowego Urzędnika Zatwierdzającego („SUZ”) realizującego swoje zadania poprzez Instytucję Pośredniczącą w Zarządzaniu („IPZ”). IPZ jest umiejscowiona w Ministerstwie Transportu, a funkcję SUZ pełni każdorazowo powołany przez właściwego ministra Podsekretarz Stanu. Ogólny nadzór nad wszystkimi projektami FS i koordynacją ich realizacji leży w gestii Instytucji Zarządzającej, która znajduje się w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego.

W ramach Programu Budowy kontynuowane są następujące projekty inwestycyjne:

Projekty współfinansowane z Funduszu Spójności (w tym dawna ISPA, perspektywa 2004-2006)

Poz. Programu	Autostrady	Poz. Programu	Drogi ekspresowe	Poz. Programu	Wzmocnienia / przebudowy
4	Budowa autostrady A-1 Sośnica - Gorzyczki	23	Budowa drogi S-1 Bielsko-Biała - Cieszyn	120	Przebudowa drogi Nr 2 Siedlce - Terespol
5*	Budowa autostrady A-2 Konin- Koło	52	Budowa drogi S-8 Radzymin - Wyszaków z obwodnicą Wyszkowa	122	Wzmocnienie drogi Nr 4 Kraków - Targowisko - Tarnów
6	Budowa autostrady A-2 Koło – Dąbie			125	Wzmocnienie drogi Nr 7 Gdańsk - Jazowa wraz z przebudową mostu w Kiezmarnku
9	Budowa autostrady A-4 Zgorzelec – Krzyżowa			136	Wzmocnienie drogi Nr 50 Grójec - Mińsk Maz.
10	Przebudowa autostrady A-4 Wrocław – Krzywa				
11	Budowa autostrady A-4 Kleszczów – Sośnica Miejsca				
18	Budowa autostrady A-18 Olszyna - Golnice				

* zadania „Budowa autostrady A-2 Konin- Koło” oraz „Budowa autostrady A-2 Koło – Dąbie” funkcjonują jako jeden projekt realizowany w ramach Funduszu Spójności nr 2004/PL/16/P/PT/001 „Budowa autostrady A2 odc. Konin – Emilia”

1.6. Środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (perspektywa finansowa 2004-2006)

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako beneficjent Sektorowego Programu Operacyjnego Transport („SPOT”) realizuje projekty budowy i przebudowy dróg krajowych, których realizacja jest współfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Dokumentem programowym określającym ogólne przepisy dotyczące Funduszy Strukturalnych jest Rozporządzenie Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. wprowadzające ogólne przepisy dotyczące Funduszy Strukturalnych, natomiast szczegółowe przepisy zawarte są w Programie Operacyjnym oraz Uzupełnieniu Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 177, poz. 1828); rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 13 czerwca 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia SPOT na lata 2004-2006 (Dz. U. Nr 109, poz. 752) oraz rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. Nr 57, poz. 385) a także rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 12 marca 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. nr 57, poz. 385). W latach 2004-2006 ze środków KFD prefinansowane były wydatki na projekty realizowane w ramach SPOT. W 2007 r. refundacje z tytułu poniesionych wydatków wpływają do KFD. Od roku 2007 Krajowy Fundusz Drogowy nie finansuje inwestycji w ramach SPOT, źródłem finansowania będzie budżet państwa (cz. 39) oraz środki rezerwy celowej (cz. 83 poz.8). Poniższa tabela zawiera projekty SPOT z zakresu dróg krajowych, których kontynuację realizacji i finansowanie przewidziano w 2008 r.

Projekty współfinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
(perspektywa 2004 – 2006)

Poz. Programu	Autostrady	Poz. Programu	Drogi Ekspresowe	Poz. Programu	Obwodnice	Poz. Programu	Wzmocnienia / Przebudowy
		43	Budowa drogi S7 Obwodnica Grójca	82	Kobyłanki, Morzyczyna Zieleniawa na drodze Nr 10		
		45	Budowa drogi S7 Białobrzegi -Jedlińsk	84	I etap obwodnicy Puław Wraz z mostem przez Wisłę na drodze Nr 12	124	Przebudowa droga Nr 7 Jazowa-Elbląg
		75	Budowa drogi S22 Elbląg - Grzechotki	87	Hrebenne na drodze Nr 17 wraz z przebudową na odcinku Tomaszów Lub.- Hrebenne	177	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

1.7. Środki z funduszy UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (perspektywa finansowa 2007-2013)

Podstawą prawną jest rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz.U. L 210 z 31.07.2006, str.25), ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z dnia 6 grudnia 2006 roku (Dz.U.06. nr 227, poz. 1658) oraz Rozporządzenie Rady nr 1081/2006 (EFRR), 1084/2004 (Fundusz Spójności) oraz Narodowe Strategiczne Ramy odniesienia.

Przewiduje się, że środki z funduszy UE, które pozyskamy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w planowanej łącznej kwocie ok. 10.925,5 mln EUR będą stanowiły istotne źródło finansowania potrzeb budżetu państwa związanych z realizacją Programu Budowy Dróg Krajowych. Zakładany jest następujący rozkład płatności z funduszy UE: w 2008 roku – 5 070 mln zł; w 2009 – 5 460 mln zł; w 2010 – 5 850 mln zł; w 2011 – 6 630 mln zł; w 2012 – 7 410 mln zł. Przy przeliczeniu kwot planowanych płatności z funduszy UE zastosowano kurs 3,9 PLN/EUR. Środki

napływające z funduszy UE w ramach PO Infrastruktura i Środowisko będą odgrywać znaczącą rolę wśród źródeł finansowania potrzeb budżetu państwa związanych z realizacją Programu. W dniu 27 lutego 2007 r. Rada Ministrów przyjęła Indykatory wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013 (wykaz ten obejmuje Indykatory wykaz indywidualnych projektów dużych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Indykatory wykaz pozostałych indywidualnych projektów kluczowych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko). Indykatory wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, dla PO IiŚ został zastąpiony Listą projektów indywidualnych w ramach PO IiŚ, która została ogłoszona przez Ministra Rozwoju Regionalnego w dniu 27 sierpnia 2007 r. Załącznik 1 zawiera projekty umieszczone w w/w liście jak również zadania, które nie są objęte Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko.

1.8. Środki z funduszy UE w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (perspektywa finansowa 2007-2013)

Głównym celem Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej („PO RPW”) jest przyspieszenie tempa rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej. Cel ten nawiązuje do Programu Rządu „Solidarne Państwo” i wynika ze sformułowanych w perspektywie średniookresowej celów Strategii Rozwoju Kraju 2007 – 2015. W zakresie infrastruktury transportowej bezpośrednim celem jest poprawa dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych województw Polski Wschodniej.

W dniu 30 stycznia 2007 r. Rada Ministrów przyjęła projekt PO RPW. Projekty realizowane w ramach tego programu będą współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz specjalnych środków finansowych skierowanych na ten cel przez Radę Europejską. Potrzeby budżetu państwa wynikające z realizacji zadań ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012 będą współfinansowane ze środków w ramach PO RPW w wysokości 823 425 tys zł.

1.9. Inne środki krajowe / środki samorządowe

W roku 2008 przewiduje się udział innych podmiotów, w tym jednostek samorządowych, w finansowaniu dwóch inwestycji Programu. Łącznie środki finansowe pochodzące z tych źródeł wyniosą 3,3 mln zł.

2. Limit wydatków budżetowych na realizację Programu

Budowy Dróg Krajowych w latach 2008 - 2012

Poniżej przedstawiono w formie tabelarycznej zestawienie wszystkich dostępnych źródeł finansowania wraz z proponowanym limitem wydatków budżetowych, który powinien być corocznie zapewniany w ramach ustawy budżetowej.

Limit uwzględnia zapotrzebowanie na środki w ramach rezerw celowych (część 83 budżetu państwa) przeznaczonych na finansowanie zadań realizowanych przy udziale środków z budżetu UE. Prognozę zapotrzebowania na te środki również ujęto w poniższej tabeli.

Realizacja Programu jest możliwa pod warunkiem zapewnienia pełnego finansowania w każdym roku realizacji Programu. Szczególnie newralgiczne są pierwsze lata Programu, w których realizowane są zadania z perspektywy 2004 – 2006 oraz przygotowywane są i wchodzi do realizacji zadania z perspektywy 2007 – 2013. Znaczne środki pochłania więc przygotowanie i współfinansowanie projektów, na co przeznaczane mogą być tylko środki z tradycyjnych źródeł finansowania (budżet państwa i KFD). Brak środków budżetowych na tym etapie skutkować będzie ograniczeniem absorpcji środków z funduszy UE w latach następnych.

W dalszych latach Programu mogą pojawić się inne źródła finansowania, w tym prywatne źródła finansowania (Partnerstwa Publiczno – Prywatne, mechanizmy finansowe pozwalające prefinansować „wkład unijny”, itp.). Ich przygotowanie będzie jednak czasochłonne i jak pokazują dotychczasowe doświadczenia wyniesione ze współpracy z sektorem prywatnym mogą napotkać nieprzewidziane problemy, których rozwiązanie jest często bardzo skomplikowane, kosztowne i długotrwałe.

TABELA 1 FINANSOWANIE PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH

w tys. zł

Pozycja	Źródła finansowania	2008	2009	2010	2011	2012	Razem 2008 - 2012
1	CAŁKOWITY LIMIT WYDATKÓW BUDŻETOWYCH NA REALIZACJĘ PROGRAMU (2+3)	18 804 099	31 280 472	30 155 858	21 603 643	11 426 128	113 270 200
2	środki z budżetu państwa - część 39 (w ramach limitu 18% podatku akcyzowego od paliw silnikowych)	2 800 395	2 933 500	3 054 600	3 192 100	3 332 500	15 313 095
3	środki z budżetu państwa - w tym podlegające zwrotowi z budżetu UE*	16 003 704	28 346 972	27 101 258	18 411 543	8 093 628	97 957 105
4	Środki Krajowego Funduszu Drogowego	1 996 700	1 077 300	1 235 400	1 617 600	1 799 500	7 726 500
5	Prywatne/ samorządowe	3 300					3 300
6	RAZEM (2+3+4+5)	20 804 099	32 357 772	31 391 258	23 221 243	13 225 628	121 000 000

TABELA 2 WYDATKI PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH

w tys. zł

Pozycja		2008	2009	2010	2011	2012	Razem 2008 - 2012
1	WYDATKI BUDOWA / PRZEBUDOWA	18 045 099	28 977 772	28 011 258	19 841 243	9 845 628	104 721 000
2	Wydatki na utrzymanie dróg	2 759 000	3 380 000	3 380 000	3 380 000	3 380 000	16 279 000
3	RAZEM	20 804 099	32 357 772	31 391 258	23 221 243	13 225 628	121 000 000

TABELA 3 ŚRODKI STANOWIĄCE ZASILENIE BUDŻETU PAŃSTWA Z TYTUŁU REALIZACJI PROJEKTÓW FINANSOWANYCH Z BUDŻETU UE

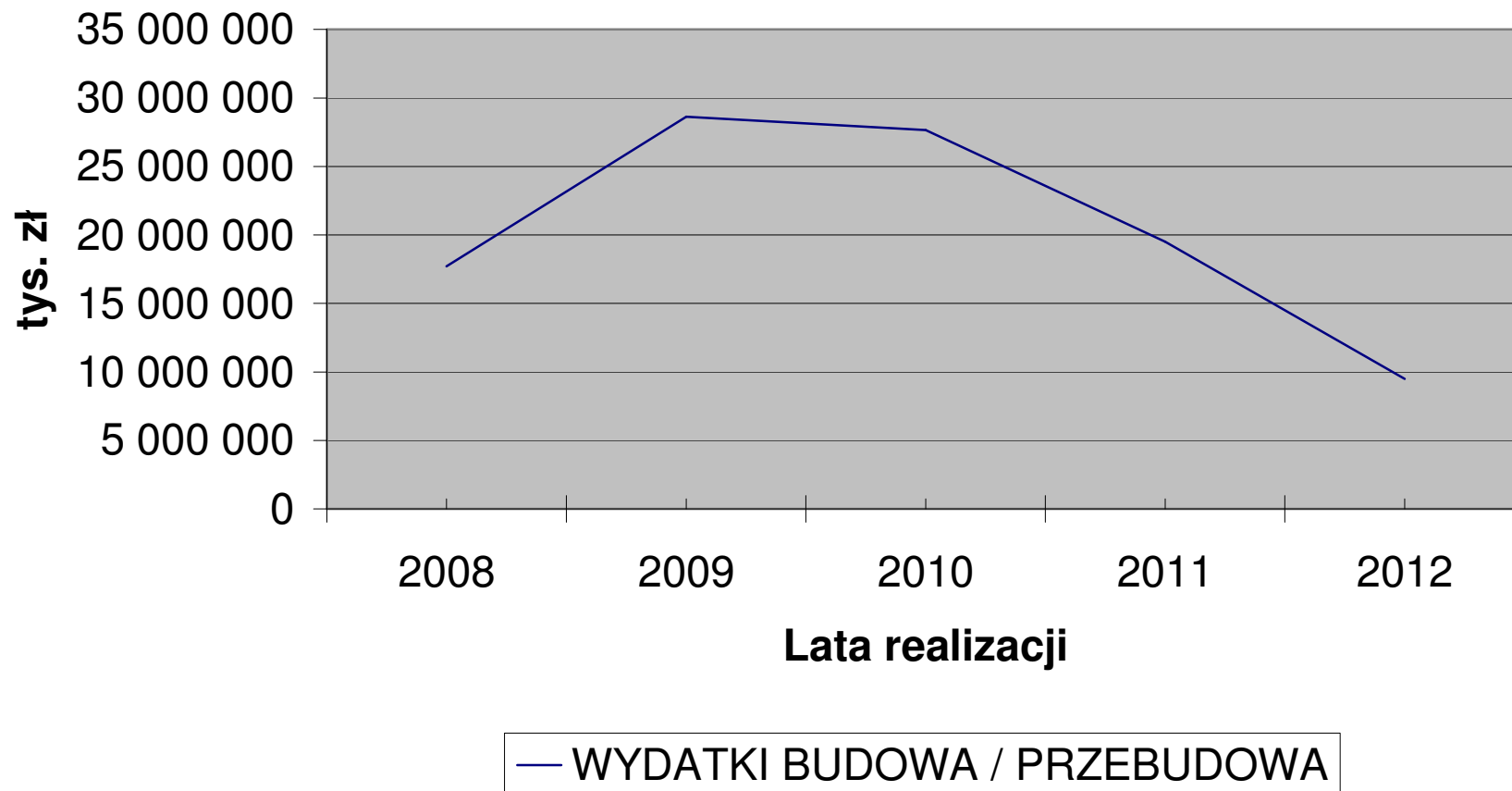
w tys. zł

Pozycja		2008	2009	2010	2011	2012	Razem 2008 - 2012
1	PO Infrastruktura i Środowisko	5 070 000	5 460 000	5 850 000	6 630 000	7 410 000	30 420 000
2	PO Rozwój Polski Wschodniej			279 675	304 575	239 175	823 425
3	Fundusz Spójności	1 702 248	1 108 017	448 733			3 258 998
4	SPO - Transport	462 012					462 012
5	RAZEM	7 234 260	6 568 017	6 578 408	6 934 575	7 649 175	34 964 435

przyjęto kurs 1 EUR = 3,9 PLN

* w latach 2008-2012 środki te oszacowane są na kwotę 34 964 435 tys. zł. (por. Tabela 3)

WYDATKI PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2008-2012



IV.ZAŁĄCZNIKI

1. Załącznik 1

Uwagi i komentarze do załącznika tabelarycznego

1. Wartości kosztorysowe podane w załączniku tabelarycznym do Programu zostały oszacowane na podstawie cen 2006 roku,
2. Różnice w wartościach kosztorysowych pomiędzy załącznikiem tabelarycznym do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012 a danymi z „Indykatywnego wykazu indywidualnych projektów kluczowych w tym dużych, w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2015” lub Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej wynikają z faktu, że podawane w Programie wartości kosztorysowe są szacowane na podstawie posiadanej przez GDDKiA aktualnie wiedzy w zakresie kosztów realizacji inwestycji, w tym kosztów wykupu gruntów.
3. W pozycji „Rezerwa programowa...” określone są środki rezerwowe przeznaczone na zadania inwestycyjne, których koszty realizacji przewyższą zaplanowane w Programie wartości kosztorysowe. Zabezpieczenie rezerwy jest konieczne ze względu na aktualne uwarunkowania na rynku wykonawców, rosnące ceny materiałów budowlanych, brak dostępności kruszywa i materiałów do budowy. Program Budowy Dróg Krajowych w pierwotnym kształcie został zbudowany na podstawie szacunkowych cen bieżących dla 2006 roku.
4. W wartości kosztorysowej zadania (w Programie) nie ujmuje się wszystkich kosztów danego zadania. Nie ujmuje się w niej kosztów, które poniesiono na zadanie przed ujęciem zadania w planie.
5. W związku z dynamicznym rozwojem gospodarczym kraju materiały budowlane znacznie podrożały. Wykonawcy oczekują również wyższego wynagrodzenia niż było to pierwotnie planowane. Dlatego wartości kosztorysowe wielu projektów musiały zostać zweryfikowane i urealnione. Tendencja w zakresie wzrostu kosztów budowy utrzymuje się.
6. W przypadku zadań „Budowa drogi S8/S7 węzeł Opacz – węzeł Paszków oraz Budowa/przebudowa S8 Konotopa-Powązkowska-Marki przewiduje się znaczące koszty prac przygotowawczych w części dotyczącej wykupów, ze względu na aktualny poziom oraz tendencję wzrostu cen gruntów i nieruchomości w aglomeracji warszawskiej.

7. „Budowa drogi ekspresowej S-69 Bielsko Biała Żywiec – podniesiono wartość kosztorysową do 300 mln zł. Po zatwierdzeniu projektu przez Komitet Oceny Projektów Inwestycyjnych („KOPI”) uznano, że wzrost kosztów jest uzasadniony.
8. W kategorii „Obwodnice” znajduje się zbiorcza pozycja „Budowa obwodnic na drogach krajowych – 25 szt.”. Planuje się, że w tej grupie inwestycji będą sukcesywnie wprowadzane do planu zadania, począwszy od 2008 r. Przewiduje się, że obwodnice zakwalifikowane do tej grupy zadań uzyskają finansowanie z wpływów z akcyzy do budżetu państwa. Stąd możliwości realizacyjne konkretnych przedsięwzięć są ściśle związane z dostępnością środków. GDDKiA prowadzi aktualnie analizy i prace przygotowawcze dla 200 obwodnic. W zależności od stopnia przygotowania projektu 25 projektów obwodnic z tej grupy będzie realizowanych w ramach Programu. Długość wszystkich 25 obwodnic oszacowano wstępnie na podstawie tych zadań, dla których proces przygotowawczy w momencie powstawania projektu Programu był najbardziej zaawansowany. Wartość kosztorysowa wynika z oszacowanej długości wszystkich 25 obwodnic i średniego kosztu wybudowania jednego kilometra tej kategorii drogi.
9. Różnica w terminach realizacji niektórych inwestycji może wynikać z ujmowania rozpoczęcia prac przygotowawczych do realizacji zadania, rozliczenia finansowego wykonania zadania oraz odzwierciedlenia faktyczny stan realizacji inwestycji.
10. Program obejmuje zakończenie zadań inwestycyjnych programowanych w perspektywie finansowej 2004 – 2006 oraz realizację zadań inwestycyjnych programowanych w perspektywie 2007 – 2013. Program nie obejmuje zadań z kolejnej perspektywy programowej.
11. Wykazana w części tabelarycznej Programu prognoza zapotrzebowania na środki finansowe przeznaczone na utrzymanie dróg obejmuje wzrost zapotrzebowania na te środki w związku z rozbudową sieci dróg krajowych. Z uwagi na uwzględnienie czynnika wzrostu tych kosztów, jakim jest rozbudowa sieci dróg w latach realizacji Programu, kwoty przeznaczone na usuwanie zaległości w zakresie utrzymania (zaległe remonty) rozłożono na dłuższy okres czasu.
12. Łączne wydatki zaplanowane w Programie na lata 2008 – 2012 obejmują wszystkie wydatki zarówno inwestycyjne związane z budową i modernizacją dróg krajowych jak też wydatki związane z utrzymaniem i zarządzaniem siecią dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

13. W ramach poz. 148 „Prace przygotowawcze ...” będzie finansowane przygotowanie realizacji trzech zadań rezerwowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko („Budowa drogi S-2 Warszawa w. Puławska – w. Lubelska(Zakręt)”, „Budowa drogi ekspresowej S-12 Piaski – Dorohusk” oraz „Budowa drogi ekspresowej S-17 Piaski- Hrebenne”), których realizacja przewidziana jest w PO IiŚ w latach 2008-2011. Wartość kosztorysową tych zadań oszacowano na kwotę 7 249 000 tys. zł. Z uwagi na ograniczone środki przewidziane na realizację Programu planuje się wyłącznie prace przygotowawcze w zakresie tych zadań.

2. Załącznik 2

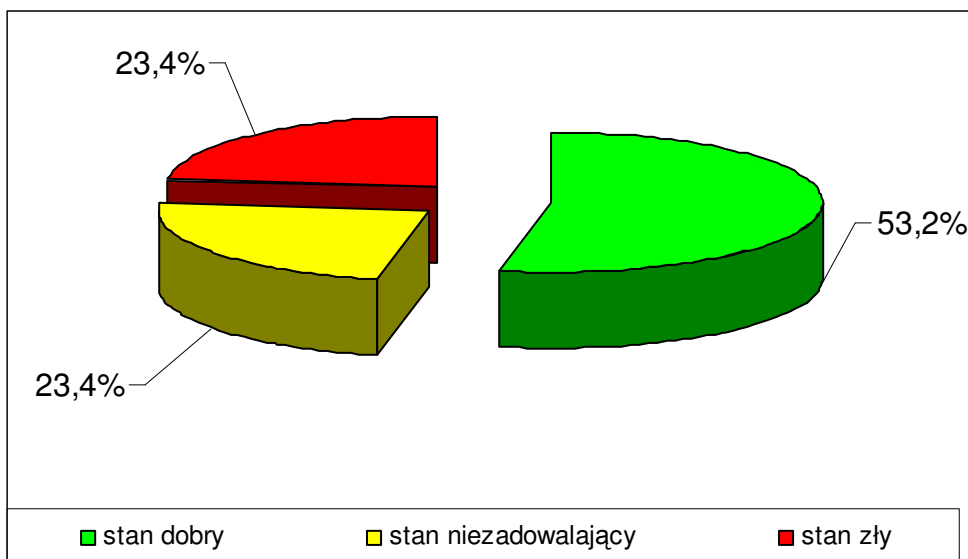
Utrzymanie dróg krajowych w latach 2008 - 2012

W części tabelarycznej (załącznik 1) ujęto pozycję „Utrzymanie dróg”, w której zaplanowano wydatki w latach 2008-2012 w kwocie 16 279 000 tys. zł. Rosnące systematycznie od wielu lat natężenie ruchu samochodowego, w tym wzrost w ciągu ostatnich pięciu lat o 50% ruchu samochodów ciężarowych, nieprzystosowane do zwiększonych nacisków konstrukcje nawierzchni dróg krajowych, brak skutecznego systemu eliminacji z ruchu pojazdów przeciążonych oraz niedostateczna, w ubiegłych latach, ilość środków finansowych na odnowy nawierzchni, bieżące utrzymanie dróg oraz rozbudowę infrastruktury - spowodowało znaczną degradację nawierzchni dróg krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Generalne Pomiary Ruchu wykonane w latach 1995, 2000 oraz 2005 r. wykazały także systematyczny wzrost ruchu najcięższych pojazdów - mających negatywny wpływ nie tylko na warunki ruchu na drogach, ale także znacznie przyspieszający degradację nawierzchni. Dane dotyczące obciążenia ruchem sieci dróg krajowych w latach 1995-2005 z uwzględnieniem podziału funkcjonalnego dróg przedstawiono w poniższej tabeli.

Drogi	Średni dobowy ruch (SDR) (poj./dobę)		
	1995	2000	2005
krajowe ogółem	5350	7009	8298
międzynarodowe	8543	11448	13780
pozostałe krajowe	3991	5109	5962

Według danych Systemu Oceny Stanu Nawierzchni („SOSN”) w 2005 r., pomimo systematycznego z roku na rok wzrostu ilości wykonywanych robót nawierzchniowych, nadal 47 % sieci drogowej jest w stanie złym i niezadowolającym, co obrazuje poniższy wykres.



Celem zasadniczym w zakresie remontów jest doprowadzenie sieci dróg krajowych poprzez działania inwestycyjne, odnowy nawierzchni dróg oraz zapewnienie właściwego poziomu ich utrzymania, do poziomu 85% w stanie dobrym w 2015 roku (wg. SOSN). Osiągnąć planowany cel można poprzez wykonywanie 1200 km odnowień nawierzchni dróg rocznie do 2015 roku oraz realizację założonego planu inwestycyjnego.

Na sieci dróg krajowych znajduje się 3775 obiektów mostowych. Obiekty te zgodnie z obowiązującymi przepisami poddawane są okresowym kontrolom stanu technicznego. W czasie tych kontroli jest oceniany stan techniczny każdego obiektu oceną w skali od zera do pięciu (5 ocena maksymalna - 0 ocena minimalna - stan awaryjny). Średnia arytmetyczna ocen obiektów uzyskana w czasie przeglądów podstawowych wykonanych przez Inspektorów Mostowych w 2004 roku wyniosła **3.365** pkt.

Liczba obiektów, których ocena jest poniżej 3 pkt. wynosi 732 sztuki, co stanowi prawie 20 % ogólnej liczby obiektów. Oznacza to, że co piąty obiekt mostowy, którym zarządza GDDKiA jest w stanie niepokojącym i ma ograniczoną trwałość eksploatacyjną.

Obecnie corocznie wykonuje się remonty i przebudowy około 50 obiektów mostowych, co nie wpływa na poprawę stanu technicznego całej populacji obiektów, gdyż corocznie o taką samą wartość rośnie liczba obiektów do remontów, co jest efektem procesu ich degradacji.

Należy w latach 2008 – 2012 wydatkować rocznie około 200 mln zł. na odnowy i bieżące utrzymanie mostów przy jednoczesnym wydatkowaniu rocznie kwoty około 170 mln zł na wzmocnienia mostów ze środków inwestycyjnych. Pozwoli to zwiększyć przeszło trzykrotnie liczbę remontowanych i wzmacnianych corocznie obiektów mostowych i tym

samym w 2015 r. znacznie zmniejszyć zaległości w robotach remontowych. Pozwoli to tym samym na poprawę stanu technicznego obiektów mostowych i uzyskanie średniej oceny stanu technicznego na poziomie 3.9 pkt.

W przyjętym w kwietniu 2005 r. przez Radę Ministrów Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zakładającym zmniejszenie do 2013 roku liczby ofiar śmiertelnych na polskich drogach o 50% zostały określone między innymi cele i terminy w tym zakresie dla dróg krajowych, posiadających szczególnie wysoki potencjał redukcji liczby ofiar śmiertelnych. Zgodnie z tym programem w planie wydatków budżetowych nieinwestycyjnych GDDKiA na lata 2008-2012 w pozycji remonty zostały uwzględnione minimalne potrzeby środków finansowych na poziomie 40-55 mln zł. rocznie, niezbędnych dla wykonywania zabiegów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego („brd”) nie wymagających pozwolenia na budowę, a mających istotny wpływ na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych. Są to jedynie dodatkowe środki finansowe do podstawowych środków przeznaczonych na zadania inwestycyjne na poziomie 865 mln zł. niezbędnych dla kompleksowej realizacji celów ilościowych i jakościowych określonych w Krajowym Programie Poprawy BRD.

Właściwy poziom utrzymania ma zdecydowany wpływ na trwałość dróg oraz zapewnienie bezpiecznych warunków jej użytkowania. Biorąc pod uwagę funkcję drogi tj. jej znaczenie dla funkcjonowania transportu i gospodarki kraju (co objawia się natężeniem ruchu na drodze) i uwzględniając możliwości finansowe budżetu państwa wprowadzono na sieci dróg krajowych trzy standardy ich utrzymania.

Największy standard utrzymania dróg stosuje się dla dróg międzynarodowych i dróg o natężeniu ruchu powyżej 10 tys. poj. /dobę.

Dostosowanie dróg do określonych standardów wymaga odpowiednich środków. Koszty tego procesu, tylko w zakresie oznakowania poziomego oraz utrzymania zieleni, wymagają przeznaczania na ten cel ok. 150 000 tys. zł rocznie. Zakłada się, że w ciągu 3-4 lat wszystkie drogi krajowe zostaną dostosowane do wyznaczonych dla nich standardów.

Prognoza łącznych potrzeb w zakresie bieżącego utrzymania istniejącej sieci dróg i mostów przedstawia się następująco:

Asortyment robót	Plan	Potrzeby w latach (mln zł)				
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BUD *)	318	470	550	617	684	751
ZUD **)	210	210	230	250	260	270
BRD ***)	90	140	150	150	140	130
BUM ****)	57	100	110	120	130	140
Odnowy i reh. dróg	2 080	2 600	2 420	2 313	2236	2 159
Odnowy mostów	123	180	240	250	250	250
ŁĄCZNIE	2 878	3 700	3 700	3 700	3 700	3 700

*) bieżące utrzymanie dróg

**) zimowe utrzymanie dróg

***) zadania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego i zarządzaniem ruchem tj. modernizacje skrzyżowań, segregacja ruchu (chodniki), sterowanie ruchem, itp.

****) bieżące utrzymanie mostów

W związku z ograniczonymi możliwościami finansowania realizacji Programu, na utrzymanie sieci drogowej przeznaczone zostały środki w wysokości mniejszej niż wynika to z prognozowanego zapotrzebowania (tabela poniżej). W kolejnej perspektywie programowania wymusi to zwiększenie nakładów w tym zakresie.

Planowane do poniesienia nakłady na utrzymanie dróg (zgodnie z załącznikiem 1 do Programu) w tys. zł.

Lata	Razem 2008-2012	Ogółem 2008	Ogółem 2009	Ogółem 2010	Ogółem 2011	Ogółem 2012
Utrzymanie dróg	16 279 000,0	2 759 000,0	3 380 000,0	3 380 000,0	3 380 000,0	3 380 000,0

Planowany wzrost sieci drogowej w latach 2008-2012 o ponad 3 085 km, w tym:

- ▭ autostrad o ponad 620 km (bez odcinków „koncesyjnych”),
- ▭ dróg ekspresowych o ponad 1 980 km oraz
- ▭ obwodnic miejscowości o 428 km

będzie wymagał znacznego zwiększenia środków finansowych na bieżące i zimowe utrzymanie dróg oraz na poniesienie dodatkowych opłat (głównie w odniesieniu do dróg klasy A i S) wynikające z przepisów o ochronie środowiska.

Z analizy kosztów utrzymania w 2007 r. istniejącej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz pozostałej sieci dróg krajowych wynika, że utrzymanie 1 km drogi wynosi:

- autostrady – ok. 130 tys. zł,
- drogi ekspresowej – ok. 104 tys. zł,
- drogi krajowej, obwodnicy – ok. 30 tys. zł.

Są to średnie koszty ponoszone aktualnie przez administrację drogową w ramach środków przyznawanych przez budżet na utrzymanie dróg krajowych.

Według szacunkowych kosztów utrzymania tych dróg w 2007 r., przy założeniu utrzymywania nowych odcinków przez administrację drogową, można przyjąć, że wydatki na utrzymanie oddanych w latach 2008 – 2012 nowych odcinków dróg o łącznej długości ponad 3 230 km (bez kosztów utrzymania obiektów mostowych) spowodują, średnioroczny wzrost wydatków na utrzymanie od roku 2015 o około 405 mln zł rocznie.

Wykazana w części tabelarycznej Programu prognoza zapotrzebowania na środki finansowe przeznaczone na utrzymanie dróg obejmuje wzrost zapotrzebowania na te środki w związku z rozbudową sieci dróg krajowych. Z uwagi na uwzględnienie czynnika wzrostu tych kosztów, jakim jest rozbudowa sieci dróg w latach realizacji Programu, kwoty przeznaczone na usuwanie zaległości w zakresie utrzymania (zaległe remonty) rozłożono na dłuższy okres czasu.

Należy również w sposób permanentny zapewnić na wysokim poziomie **bieżące utrzymanie sieci dróg krajowych** poprzez bieżące utrzymanie:

- oznakowania pionowego,
- oznakowania poziomego,
- odtworzenie systemu odwodnienia dróg,
- nawierzchni dróg,
- urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- czystości i estetyki pasa drogowego,
- zieleni przydrożnej,
- drogowych obiektów inżynierskich,

celem niedopuszczenia do ich degradacji oraz zapewnienia wysokiego poziomu eksploatacji dla użytkowników.

W tymże planie GDDKiA na lata 2008-2012 w pozycji utrzymanie dróg uwzględniono potrzeby wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, określającego zadania i terminy w zakresie dostosowania znaków pionowych, poziomych, sygnałów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego do wymogów stawianych w rozporządzeniu oraz potrzeby wynikające z konieczności dokonania uzupełnień i korekty oznakowania kierunkowego dróg krajowych. Do 2010 roku zaplanowano na ten cel środki finansowe w łącznej wysokości 115 mln zł. (95 mln zł + 20 mln zł).

Istotną częścią działań jest również ich utrzymanie w okresie zimowym. GDDKiA zamierza zapewnić użytkownikom optymalne warunki jazdy w tym trudnym okresie poprzez:

- wdrożenie Systemu Osłony Meteorologicznej Dróg opracowywanego wspólnie z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
- unowocześnianie zaplecza i sprzętu do zimowego utrzymania dróg (ZUD), w tym poprzez ich optymalizacje w ramach działań rynkowych,
- elektroniczny monitoring działań ZUD i ich skutków.

3. Załącznik 3

Potrzeby inwestycyjne związane z organizacją EURO 2012

W związku z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku opracowano program rozwoju połączeń drogowych między miastami Euro 2012 oraz połączeń transgranicznych. Celem tych działań jest zapewnienie sprawnej komunikacji międzyregionalnej oraz międzynarodowej w trakcie turnieju ME 2012. Działania te przedstawiono w niniejszym załączniku do Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2008-2012.

Podczas opracowania załącznika uwzględniono następujące założenia służące realizacji celu:

1. W Programie Budowy Dróg na lata 2008-2012 zaproponowano przesunięcie (przyspieszenie) terminów realizacji zadań, jakie uznano za kluczowe pod kątem budowy sieci dróg oraz w związku z organizacją EURO 2012 (W Załączniku 1 do Programu zaznaczono je czerwonym kolorem czcionki; dodatkowo zostały one zestawione w niniejszym załączniku w Tabeli 1). Do zadań tych należą odcinki dróg łączące miasta, w których mają odbyć się mecze ME 2012 oraz odcinki przygraniczne.
2. Tabela 1 nie obejmuje zadania „Budowa drogi ekspresowej S-8 Syców – Piotrków Trybunalski”. Do realizacji w latach 2007-2010 planuje się odcinki Wrocław – okolice Wielunia oraz Piotrków Trybunalski – Warszawa. Odcinek od okolic Wielunia do połączenia z autostradą A1 (Łódź) będzie w trakcie realizacji.
3. Tabela 1 obejmuje dodatkowo zadanie „Budowa Zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. Płn. Żółtkowo – A2 (węzeł Głuchowo)”. Jest to projekt ważny z punktu widzenia Euro 2012. Jego realizacja planowana jest w latach 2009-2011. Projekt nie jest przewidziany do finansowania w ramach PO IiŚ.
4. Dla przyspieszanych zadań EURO 2012 objętych Programem rezerwa została uwzględniona w poz.150 Załącznika 1 do Programu.

Łączna wartość przyspieszanych zadań EURO 2012 wynosi 26 785 347 tys. zł.

Należy również zwrócić uwagę, że w ramach Załącznika 1 poz. 148 „Prace przygotowawcze ...” będzie finansowane przygotowanie realizacji trzech zadań rezerwowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko („Budowa drogi S-2 Warszawa w. Puławska – w. Lubelska(Zakręt)”, „Budowa drogi ekspresowej S-12

Piaski – Dorohusk” oraz „Budowa drogi ekspresowej S-17 Piaski- Hrebenne”), których realizacja przewidziane jest w PO IiŚ w latach 2008-2011. Wartość tych zadań wynosi 7 249 000 tys. zł. W ramach Programu planuje się wyłącznie prace przygotowawcze tych zadań z uwagi na ograniczone środki przewidziane na realizację Programu.

3.1. Tabela 1 – Zestawienie zadań, których realizacja będzie przyśpieszona w związku z organizacją Euro 2012