Rada Ministrów wkrótce zdecyduje o drogowym programie

Utworzono: środa, 05, styczeń 2011 10:46 Agnieszka Serbeńska



O ostatecznym kształcie nowego Programu Budowy Dróg Krajowych wkrótce zadecyduje Rada Ministrów. W efekcie jego realizacji na koniec 2013 roku mamy posiadać 810,4 km autostrad, w tym 168,3 km wybudowanych w systemie PPP. Ponadto projekt programu zakłada uzyskanie do tego czasu 691,2 km dróg ekspresowych, 26 obwodnic (o łącznej długości 203 km), 244,1 km przebudowanych i wzmocnionych dróg krajowych. Oznacza to, że na koniec roku 2013 już 66% długości dróg krajowych będzie w dobrym stanie technicznym, a odcinki klasyfikowane do niezadwalającego i złego stanu technicznego będą stanowić 34% w długości krajowej sieci dróg. Program także zakłada w stosunku do 2009 roku spadek o 25% wskaźnika ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Obecnie realizowany Program Budowy Dróg Krajowych został uchwalony przez Radę Ministrów w 2007 roku w perspektywie realizacyjnej na lata 2008-2012. Jest więc on na czasowym półmetku. Przygotowana przez resort infrastruktury jego nowa wersja została podyktowana koniecznością aktualizacji i uzupełnienia jego zapisów. Między innymi wynikło to ze zmian w źródłach finansowania programu, polegających na wprowadzeniu w 2009 roku mechanizmu opartego na Krajowych Funduszu Drogowym.

– Program stał się też nieaktualny w samym zakresie finansowym. Jego wartość kosztorysowa w 2007 roku wynosiła 140 mld zł. Niestety wzrost cen materiałów budowlanych i robocizny spowodował, że obecnie wartość kosztorysowa zadań ujętych w tym programie jest szacowana na około 240 mld zł. Dlatego dotychczasowy program stał się nieaktualny w zakresie rzeczowym i teraz musi być dostosowany do możliwości finansowych – tłumaczy Agnieszka Krupa, zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury.

Phoca PDF

Stworzenie nowego programu w miejsce uchwalonego w 2007 roku podyktowane zostało również zmianami w przepisach o finansach publicznych i w regulacjach dotyczących przyjmowania tego dokumentu do realizacji.

Dwie listy zadań

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 odwołuje się do zakresu rzeczowego pierwotnego dokumentu. W jego nowej formule za priorytety przyjęto zadania autostradowe oraz realizowane z udziałem środków Unii Europejskiej, a także zadania kontynuowane. Realizacja programu jest przyjęta na okres pięcioletni, jednak jego szczegółowy zakres rzeczowy i finansowy wyznaczony jest na czas trzech pierwszych lat. Określona w nim cezura czasowa na 2013 rok wiąże się z tym, że jest to termin zamykający obecną unijną perspektywę budżetową, a równocześnie rok poprzedzający kolejną określoną na lata 2014-2020. Oznacza to, że Program Budowy Dróg Krajowych będzie w 2012 roku aktualizowany już w kontekście możliwości finansowych funduszy unijnych przyznawanych na następny okres.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 zawiera załącznik nr 1 z listą zadań inwestycyjnych, których realizacja rozpocznie się do 2013 r. W przypadku uzyskania oszczędności w postępowaniach przetargowych oraz w wyniku domknięcia rozliczeń zadań oddanych do użytku, program przewiduje możliwość realizacji zadań, które znajdują się na liście dodatkowego załącznika nr 1a. Te inwestycje określane są jako „priorytetowe, mogące zostać rozpoczęte do 2013 r.”

Jak powstały załączniki o numerach 1 i 1a? Radosław Stępień, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wyjaśnia, że jego resort oraz Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w pierwotnym wariancie programu nie wprowadzali takiego podziału zakładając, iż inwestycje w nim zawarte będą realizowane, a ich rozpoczęcie będzie następowało jak najszybciej. Pierwszy projekt był jednak przygotowywany w czasie, gdy nie były jeszcze wprowadzone limity finansowe określane przez ministra finansów.

– W momencie, kiedy została dokonana ocena stanu finansów publicznych, nie zmieniliśmy w radykalny sposób programu. Podzieliliśmy listę inwestycji na załączniki 1 i 1a po to, by wskazać, że dla tych 30 inwestycji z listy 1a widzimy szanse realizacji przed 2013 rokiem – wyjaśnia wiceminister. - Przyjęliśmy kryteria, w których inwestycje autostradowe pozostawały poza wszelką dyskusją. Natomiast drugie kryterium dotyczyło projektów unijnych, a trzecie wynikało z respektowania umów już zawartych przez GDDKiA. Te trzy kryteria zostały wprowadzone dla bezpieczeństwa finansów publicznych, a stało się to w trakcie już trwającego procesu inwestycyjnego. Dlatego część zdań, będących na dość dobrym etapie przygotowania, musiało trafić do załącznika 1a. Powód tego był bardzo prosty. Otóż nie były na nie zawarte jeszcze żadne umowy, one nie były też bazowymi zadaniami autostradowymi. Inwestycje w załączniku 1a nie są jednak inwestycjami zagrożonymi w sensie realizacji, natomiast zadaniami, dla których został przesunięty termin – podkreśla Radosław Stępień.

Phoca PDF

Wiceminister infrastruktury zaznacza, że inwestycje z drugiej listy będą wchodzić do realizacji płynnie wraz z pojawieniem się środków finansowych, ponieważ ta konstrukcja programu pozwala uniknąć czasochłonnego jego aktualizowania poprzez zmiany dokonywane uchwałą Rady Ministrów.

Co jest finansową szansą na automatyczne wchodzenie do realizacji inwestycji z listy załącznika 1a? – w nagraniu odpowiada Radosław Stępień, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

rada-ministrow-wkrotce-zdecyduje-o-drogowym-programie

Dwa źródła finansowania

Zasadnicze finansowanie zadań drogowych będzie pochodziło z dwóch źródeł, tj. z budżetu państwa (prace przygotowawcze, remonty, utrzymanie, zarządzanie, inwestycje kubaturowe) oraz z Krajowego Funduszu Drogowego (budowy, przebudowy, prace przygotowawcze inwestycji drogowych).

- Poziom finansowania zadań drogowych zarówno z KFD, jak i budżetu państwa, wyznaczają trzy podstawowe dokumenty. Pierwszym jest Wieloletni Plan Finansowy Państwa, przyjęty po raz pierwszy w 2010 roku. Ten plan jest dla okresu lat 2011-2013. Drugim dokumentem jest ustawa budżetowa na 2011 rok, a dokładnie jej załącznik nr 11, który obrazuje programy wieloletnie obecnie realizowane przez państwo. Wskazuje on poziom finansowania zadań drogowych z budżetu państwa i KFD do 2013 roku. Trzecim ważnym dokumentem jest uchwała Rady Ministrów z 19 października 2010 roku, wskazująca limit środków finansowych na dokończenie zadań z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012. Zgodnie z tą uchwałą Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może zawierać umowy na inwestycje drogowe nieprzekraczające 23 mld zł – wyjaśnia Agnieszka Krupa.

Zgodnie z założeniami nowego programu w latach 2011-2013 łączne nakłady na zadania drogowe wyniosą 67,6 mld zł, z tego 58,5 będzie pochodziło z KFD, a nieco ponad 9 mld zł z budżetu państwa.

Krajowy Fundusz Drogowy przejął znaczny ciężar finansowania inwestycji drogowych. Na jego środki składa się opłata paliwowa, wpływy z emisji obligacji infrastrukturalnych, kredyty zaciągane w międzynarodowych instytucjach finansowych, oraz refundacje wpływające z rozliczeń projektów drogowych. W przyszłym roku KFD zasili też opłata „elektroniczna” za korzystanie z dróg. Natomiast głównym podmiotem odpowiedzialnym za realizację zadań Programu Budowy Dróg Krajowych jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. W tej chwili rozważane jest powołanie drugiego podmiotu, tj. drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, której zostanie powierzona budowa drogi ekspresowej S19.

Rada Ministrów ma ostatnie zdanie

Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2013 został poddany konsultacjom

Phoca PDF

społecznym, które trwały od 6 do 27 grudnia 2010 r. Do resortu infrastruktury napłynęło około 3 tysiące opinii, w tym 5% to uwagi do programu przekazane przez samorządy, a dotyczyły one przede wszystkim przyspieszenia realizacji zadań priorytetowych z załącznika nr 1 oraz przesunięcia zadań z załącznika nr 1a (mogących być realizowanymi przed 2013 roku) do listy zadań podstawowego załącznika, czyli realizowanych do 2013 roku. Te postulaty przede wszystkim odnosiły się do inwestycji na drogach S7, S17, S8 i S5.

Samorząd województwa lubuskiego zaniepokojony jest przerwaniem inwestycji na S3 poprzez odsunięcie w czasie realizacji 37-kilometrowego odcinka pomiędzy Gorzowem Wielkopolskim a Międzyrzeczem. Zdaniem Radosława Stępnia to zdanie, w tej chwili będące w załączniku 1a, ma duże szanse na szybką realizację. Jakie szanse mają inne inwestycje? – odpowiada w nagraniu wiceminister.

rada-ministrow-wkrotce-zdecyduje-o-drogowym-programie_2

Ostatecznie o zestawieniach inwestycji w załącznikach zadecyduje Rada Ministrów. W połowie stycznia podejmie ona uchwałę wprowadzającą nowy program w zakresie budowy dróg krajowych. Czy jeszcze jest szansa na przesunięcia inwestycji z załącznika 1a do 1? Jaki będzie klucz ustalający kolejność we wprowadzaniu do realizacji zadań z listy załącznika 1a?

– Trzeba pamiętać, że na podstawie uchwały Rady Ministrów z października zeszłego roku, dotyczącej tzw. limitu finansowego, opinia co do przesunięcia inwestycji do załącznika 1 leży w jej gestii. Minister infrastruktury przekazuje wyniki konsultacji, w tym pokazuje determinację podmiotów zabiegających o daną inwestycję, daje do tego też swoją opinię – podkreśla wiceminister Radosław Stępień.

Na pewno resort infrastruktury z punktu widzenia krajowego układu sieciowego pewne inwestycje z listy 1a będzie rekomendował do przesunięcia jako te o szczególnym znaczeniu. Minister infrastruktury prezentując Radzie Ministrów wyniki konsultacji poza wskazaniem argumentów z postulatów zgłoszonych przez samorządy, będzie dodawał ze swojej strony ocenę tzw. sieciową i europejską, a więc określał wagę danej inwestycji w układzie połączeń krajowych i międzynarodowych, w tym również będzie odnosił się do możliwości refundacji projektu z unijnych funduszy. – Ostateczne zdanie należy więc do rady Ministrów – zastrzega wiceminister.

Agnieszka Serbeńska

Phoca PDF