

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **RADY MINISTRÓW**

z dnia 2006 roku

#### **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 i Nr 273, poz. 2703, Dz. U. z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440 oraz z 2006 r. Nr 12 poz. 61) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2005 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 57, Nr 140, poz. 1175, Nr 184, poz. 1540 oraz z 2006 r. Nr 25 poz. 183) w załączniku w części 1 litera B „Wykaz drogowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości źródeł ich finansowania, w tym ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2006 w tys. złotych” otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## *Uzasadnienie*

Projekt rozporządzenia stanowi aktualizację rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2005 roku w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, („Program”), wydanego na podstawie delegacji ustawowej z art. 39g ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia wprowadza aktualizację wykazu drogowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w 2006r. z udziałem środków zgromadzonych w Banku Gospodarstwa Krajowego na rachunku Krajowego Funduszu Drogowego, zawartego w załączniku w części 1 lit. B Programu. Aktualizacja ma na celu odzwierciedlenie faktycznego tempa realizacji poszczególnych zadań umieszczonych w Programie oraz uwzględnieniu w Programie 5 nowych zadań inwestycyjnych, których uruchomienie w roku 2006 jest konieczne.

W ramach aktualizacji części 1 litera B „Wykaz drogowych projektów inwestycyjnych ze wskazaniem przewidywanej wysokości źródeł ich finansowania, w tym ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2006 w tys. Złotych”, proponuje się umieszczenie dodatkowych zadań:

- 1) przystosowanie odcinków autostrad A-2 i A-4 do poboru opłat za przejazd autostradą. Zgodnie z wcześniejszymi koncepcjami dotyczącymi eksploatacji autostrad płatnych w Polsce autostrady: A-4 na odcinku Wrocław – Katowice i A- 2 na odcinku Konin – Stryków miały być eksploatowane przez podmioty prywatne w systemie tzw. koncesyjnym.. Jednym z zadań koncesjonariuszy miało być przystosowanie autostrad do poboru opłat za przejazd.

Nowa koncepcja budowy i eksploatacji autostrad płatnych w Polsce przewiduje, że w/w odcinki autostrad A-4 i A-2 będą zarządzane przez instytucje sektora publicznego , opłaty za przejazd autostradą pobierane będą przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad („GDDKiA”). Wprowadzenie odpłatności za przejazd autostradą, wymaga przystosowania w/w odcinków autostrad do standardów autostrady płatnej. Istnieje zatem konieczność sfinansowania niezbędnych prac ze środków Krajowego Funduszu Drogowego („KFD”). Przychody z tytułu opłat za przejazd autostradą zasilą w przyszłości KFD, zgodnie z art. 39b ust.1 pkt 5 ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Wpływy z tych opłat posłużą do realizacji budowy kolejnych odcinków autostrad.

- 2) budowa obwodnicy Nowych Skalmierzyc na drodze Nr 25. Inwestycja ta stanowi przedłużenie istniejącej drogi dwujezdniowej, przebiegającej przez Kalisz. Obecnie droga na tym odcinku nie spełnia parametrów drogi klasy GP, tj. standardów drogi głównej przyspieszonej. Realizacja inwestycji umożliwi wyprowadzenie znacznego

ruchu tranzytowego z miejscowości, zwiększy przepustowość i prędkość ruchu pojazdów oraz poprawi warunki bezpieczeństwa.

- 3) budowa obwodnicy Arynowa na drodze Nr 50. Inwestycja jest kontynuacją realizowanej w ramach projektu ISPA inwestycji na drodze krajowej Nr 50 na odcinku Grójec - Mińsk Mazowiecki. W wyniku realizacji tego zadania powstanie dwupoziomowy węzeł (w miejscu jednopoziomowego skrzyżowania dróg krajowych Nr 2 i 50), dzięki któremu ruch tranzytowy będzie mógł przebiegać bez zakłóceń z ominięciem niebezpiecznych skrzyżowań.
- 4) rozbudowa i wzmocnienie drogi Nr 1 Świecie-Toruń. Inwestycja będzie realizowana na odcinku przynależnym do Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Inwestycja ma służyć polepszeniu stanu infrastruktury drogowej w obszarze tej Strefy, co z kolei ma sprzyjać lokalizacji zagranicznej inwestycji firmy „Sharp” na terenie Specjalnej Strefy.
- 5) remonty nawierzchni na drogach krajowych. Zmiany gospodarcze w Polsce spowodowały lawinowy wzrost ruchu pojazdów na drogach krajowych, które stanowią obecnie zaledwie około 5% ogólnej sieci dróg publicznych w Polsce, przenoszą ponad 40% całości ruchu. Tak znaczne obciążenie dróg, które w większości przypadków nie są przystosowane do przenoszenia intensywnego ruchu spowodowało i powoduje pogorszenie ich stanu. Generalny Pomiar Ruchu wykonany w 2005 r. wykazał, że nadal odnotowuje się systematyczny wzrost ruchu najcięższych pojazdów, co ma negatywny wpływ nie tylko na warunki ruchu na drogach, ale także znacznie przyspiesza tempo degradacji nawierzchni dróg. Mimo wykonywania systematycznych remontów dróg i wzrostu ilości wykonywanych robót nawierzchniowych nadal 48,9 % sieci drogowej jest w stanie złym i niezadowalającym. Jest to wynik wieloletniego niedofinansowania drogownictwa, nieadekwatnego do rosnących wraz z ruchem potrzeb. Wielkość nakładów inwestycyjnych na nadrobienie wszystkich zaległości remontowych na drogach krajowych ocenia się na 11,5 mld zł. Ze środków KFD w roku 2006 zamierza się przeznaczyć 507 mln zł.

Ponadto w przedmiotowej aktualizacji załącznika części 1 litery B proponuje się zwiększenie o 600 mln zł puli środków przeznaczonych na prowadzenie prac przygotowawczych i projektowych, co wiąże się głównie z rosnącą dynamiką procesu wykupu nieruchomości pod

przyszłe inwestycje drogowe. Zapoczątkowane zostały i są prowadzone intensywne prace projektowe na ciągach tras priorytetowych, w tym w ciągu autostrady A-1. Przeznaczenie określonej puli środków na wykonanie projektów budowlanych na wszystkich nie rozpoczętych odcinkach autostrady A-1 (za wyjątkiem odcinka Stryków - Pyrzowice) umożliwi zakończenie budowy całej trasy, zgodnie z przyjętym harmonogramem do 2010 roku.

Oczekiwanymi efektami działań GDDKiA, wynikającymi z proponowanej nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych, realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, będzie znacząca poprawa procesu planowania i monitorowania realizacji Programu, w tym:

- usprawnienie procesów planowania,
- dynamizowanie procesów przygotowania inwestycji,
- ograniczenie ryzyka błędów w planowaniu i przygotowaniu inwestycji,
- unikanie nieprawidłowości w procesie przygotowania zadań do realizacji,

oraz szybka poprawa stanu istniejącej sieci dróg krajowych na znacznej długości.

Dodatkowo w aktualizacji załącznika w części 1 lit. B została dokonana realokacja części środków KFD w kwocie 250 mln zł na zadania związane z utrzymaniem bieżącym dróg krajowych. Decyzja ta jest podyktowana potrzebą zabezpieczenia, jeszcze w tym roku, powyższej kwoty na wydatki związane z utrzymaniem dróg. Środki budżetowe zapisane na drogi w obecnej ustawie budżetowej są bowiem niewystarczające, nieadekwatne do potrzeb. W ustawie budżetowej zmniejszono kwotę na drogi przeznaczając jednocześnie kwotę 1 055 596 tys. złotych na infrastrukturę kolejową. Zmniejszona w ten sposób kwota, znalazła swoje odbicie w redukcji planowanych na 2006 rok wydatków na bieżące utrzymanie dróg. Z uwagi na dłuższy okres zimowy i zwiększony zakres napraw nawierzchni, który po nim nastąpił konieczne jest pozyskanie środków na ten cel.

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## Ocena Skutków Regulacji (OSR)

### 1. Cel nowelizacji rozporządzenia

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 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 oraz z 2006 r. Nr 12 poz. 61) wprowadza się aktualizację planu realizacji zadań w 2006 roku przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad.

Jest to druga aktualizacja części 1 lit. B Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego na lata 2005-2006 przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2005 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 57 i nr 140, poz. 1175 i Nr 184, poz. 1540 z 2006 r. Nr 25 poz. 183). Dotyczy zmiany zadań planowanych do realizacji w roku 2006.

### 2. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Projekt oddziałuje na Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad oraz Krajowy Fundusz Drogowy umiejscowiony w Banku Gospodarstwa Krajowego.

### 3. Konsultacje społeczne

Projekt był konsultowany z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

### 4. Zakres oceny skutków regulacji

Przedmiotowa ocena regulacji sporządzona zgodnie z obowiązującymi zasadami obejmuje minimalny zakres ocen. Z uwagi na fakt, iż regulacja nie obciąża bezpośrednio budżetu państwa nie jest konieczne przygotowanie pogłębionej analizy.

### 5. Skutki wprowadzenia regulacji:

#### 1) Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

Zmiana rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków finansowych dla budżetu państwa. Nie powoduje ona wzrostu środków z KFD, a jedynie ich realokację.

#### 2) Wpływ regulacji na rynek pracy

Realizacja niektórych dodatkowych zadań może wpłynąć na zwiększenie rynku pracy (np. nowe miejsca pracy przy budowie, rozbudowie i eksploatacji autostrad i innych dróg krajowych). Jest też wypełnieniem zobowiązań Rządu w stosunku do popierania inwestycji w specjalnych strefach ekonomicznych.

#### 3) Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Realizacja zadań drogowych zwiększa atrakcyjność gospodarczą terenów lub regionów na obszarze, których realizowane są inwestycje drogowe, w związku

z poprawą stanu dróg, stanu komunikacji drogowej co w konsekwencji sprzyja również wzrostowi konkurencyjności gospodarki.

4) Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Realizacja zadań drogowych zwiększa atrakcyjność terenów w związku z lepszą komunikacją, zwiększa się atrakcyjność terenów wokół drogi i przyspiesza rozwój regionu, a co za tym idzie wzrost gospodarczy powodujący wzrost zatrudnienia i dochodów ludności.