



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 14 grudnia 2010 r.

TA1mwr-0701/3190/10

**Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku!*

Odpowiadając na oświadczenie Pana senatora Wojciecha Skurkiewicza przekazane przy piśmie z dnia 24 listopada 2010 r. (sygn. BPS/DSK-043-3129/10) w sprawie nakładów na budowę dróg, przedstawiam następujące informacje.

*Pyt. 1 – O ile dokładnie zostały zmniejszone środki finansowe na budowę dróg i autostrad?*

W kwestii ograniczenia wydatków na budowę dróg należy wskazać, że resort infrastruktury stanął przed wielkim wyzwaniem, aby podczas kryzysu na światowych rynkach gospodarczych zapewnić jak najwięcej środków na realizację inwestycji drogowych. Wprowadzony w 2009 r. nowy mechanizm finansowania dróg krajowych oparty na środkach z Krajowego Funduszu Drogowego okazał się optymalnym sposobem na pozyskanie w sposób płynny niezbędnych środków na realizację zadań drogowych.

Do Planu Krajowego Funduszu Drogowego na 2010 r. została przygotowana Zmiana nr 3, uzgodniona dnia 17 grudnia 2010 r. przez resorty: finansów i infrastruktury. Zgodnie z tą Zmianą wydatki na zadania inwestycyjne zostały określone na poziomie 17,2 mld zł. Dodatkowo z budżetu państwa na wydatki związane z remontami, zarządzaniem i utrzymaniem sieci dróg krajowych oraz pracami przygotowawczymi (do momentu otwarcia tytułu inwestycyjnego w KFD) zostanie wydatkowanych ok. 3,2 mld zł.

Ogółem na drogi krajowe zostanie wydatkowanych w 2010 r. ponad 20 mld zł, co jest kwotą znacznie wyższą od wydatków poniesionych w poprzednich latach.

*Pyt. 2 – Dlaczego GDDKiA tak powolnie wydaje środki finansowe na budowę dróg i autostrad?*

Według stanu na dzień 30 listopada br. wykorzystana została kwota ponad 10,9 mld zł. Jednakże należy podkreślić, iż jest to rzeczywisty koszt zaksięgowanych i zapłaconych faktur a nie wykonanych robót. Zgodnie z cyklem życia projektu drogowego oraz dotychczasowymi doświadczeniami można stwierdzić, iż większość faktur spływa pod koniec roku. W związku z powyższym w chwili otrzymania z Banku Gospodarstwa Krajowego sprawozdania rocznego z realizacji planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego za 2010 r. będzie możliwe realne i definitywne podsumowanie wykorzystania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wykorzystanych środków na inwestycje drogowe. Zgodnie z Porozumieniem zawartym pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Bankiem

Gospodarstwa Krajowego sprawozdanie roczne z wykonania Planu finansowego na dany rok jest przekazywane do resortu infrastruktury w terminie do ostatniego dnia marca następnego roku.

*Pyt. 3 – Gdzie jest to dobre zarządzanie, o jakim mówił premier Tusk w expose?*

Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) minister właściwy do spraw transportu określa kierunki rozwoju sieci drogowej. Zgodnie z powyższym w ramach swojej właściwości Minister Infrastruktury realizuje powyższą kompetencję poprzez przygotowanie drogowych programów wieloletnich, obecnie „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012” ustanowiony uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. Przedmiotowy Program jest realizowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowej i Autostrad. W związku z realizacją ww. Programu GDDKiA zobowiązana jest do przedstawiania sprawozdania raz na kwartał nt. stopnia i sposobu realizacji założeń Programu, które następnie jest przedkładane na Kierownictwie resortu w trakcie posiedzeń.

Ponadto przedstawiciel Ministerstwa bierze czynny udział w posiedzeniach Komisji Opiniowania Projektów Inwestycyjnych zwoływanej przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

W ramach usuwania barier związanych z realizacją projektów inwestycyjnych zapisanych w Programie przygotowano reformę organizacyjną GDDKiA, polegającą na przeprowadzeniu zmian w strukturze organizacyjnej tj. decentralizacji i przekazaniu większości decyzji w zakresie przetargów na budowę poszczególnych odcinków dróg krajowych oddziałom GDDKiA. Działania te mają na celu przyspieszenie procesu inwestycyjnego, a także skrócenie procesu decyzyjnego w ramach administracji drogowej. Zarządzeniem nr 41 Ministra Infrastruktury z dnia 9 czerwca 2008 r. zostały dokonane zmiany w statucie GDDKiA co znalazło odzworowanie w Regulaminie organizacyjnym tej jednostki. W ramach statutu GDDKiA powołano nowe komórki organizacyjne. Zmiany te umożliwiły przyspieszenie prac w zakresie spraw związanych z oceną oddziaływania na środowisko dla inwestycji, ujednoczenie przepisów i norm w zakresie aspektów techniczno – budowlanych realizacji zadań związanych ściśle z procesem realizacji umów inwestycyjnych. Utworzono również komórki organizacyjne odpowiedzialne wyłącznie za nadzór nad projektami finansowanymi ze środków UE oraz ze środków w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Dla wzmocnienia kontroli zadań wykonywanych przez komórki merytoryczne powstała oddzielna jednostka zajmująca się monitoringiem działań poszczególnych komórek GDDKiA. Ponadto Zarządzeniem nr 8 Ministra Infrastruktury z dnia 26 lutego 2010 r. zmieniono ponownie statut GDDKiA i utworzono Departament Postępowań Przetargowych i Departament Zarządzania Ruchem oraz podział Biura Audytu Wewnętrznego i Kontroli na dwa odrębne Biura.

Wszystkie powyższe zmiany mają na celu usprawnienie procesu monitorowania przygotowania i realizacji inwestycji ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych

*Pyt. 4 Gdzie jest ten dobry i zwiększony budżet na drogi?*

Resort infrastruktury stanął przed wielkim wyzwaniem, aby podczas kryzysu na rynkach zapewnić jak najwięcej środków na realizację inwestycji drogowych. Wprowadzony w 2009 r. nowy mechanizm finansowania dróg krajowych oparty na środkach z Krajowego Funduszu Drogowego okazał się optymalnym sposobem na pozyskanie w sposób płynny

niezbędnych środków na realizację zadań drogowych. 1,5 roku działania KFD na nowych zasadach spełnił stawiane przed nim oczekiwania zarówno pod względem pozyskiwania środków jak i szybkiego ich wydatkowania zgodnie ze zgłaszanym zapotrzebowaniem.

Zgodnie z zapisami ustawowymi co roku opracowywany jest Plan finansowy Krajowego Funduszu Drogowego w podziale na asortymenty wydatków zgodnie z ustalonymi priorytetami inwestycyjnymi, do których należą w szczególności autostrady, zadania kontynuowane oraz zadania „unijne”. Wartości finansowe przypisuje się grupom asortymentowym, a nie poszczególnym zadaniom inwestycyjnym. Ponadto są one agregowane w okresach kwartalnych, co umożliwia elastyczne wydatkowanie środków zgodnie z bieżącymi potrzebami.

Ponadto informuję, iż ustawa budżetowa na 2011 rok wskazuje nowe poziomy wydatków do roku 2013 zarówno z budżetu jak i z Krajowego Funduszu Drogowego. Zgodnie z limitem wskazanym w ustawie budżetowej wydatki z Krajowego Funduszu Drogowego na realizację inwestycji drogowych w latach 2011 – 2013 wynoszą:

2011 r. do 30 mld PLN,

2012 r. do 23 mld PLN,

2013 r. do 7 mld PLN.

Natomiast z budżetu państwa (utrzymanie, zarządzanie siecią dróg krajowych, remonty i prace przygotowawcze) zaplanowano:

2011 – 2,99 mld PLN,

2012 – 3,0 mld PLN,

2013 – 3,1 mld PLN.

##### *5. Czy bariery prawne, o jakich mówił premier, zostały usunięte?*

W kwestii usuwania barier prawnych i proceduralnych spowalniających realizację zadań infrastrukturalnych z zakresu budowy autostrad i dróg ekspresowych należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury podjęło szereg działań na rzecz zmian systemu prawnego w takim zakresie, aby proces budowy dróg usprawnić oraz dostosować realizację procesów inwestycyjnych do realiów, tak pod względem proceduralnym jak i organizacyjnym.

W resorcie infrastruktury przygotowano następujące projekty:

- projekt *ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (uchwalony dnia 25 lipca 2008 r.) wprowadzający w miejsce dwóch dotychczasowych decyzji (o ustaleniu lokalizacji drogi i o pozwoleniu na budowę) jedną decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także wprowadzający sankcje karne dla organu, który nie wyda decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w terminie 90 dni od dnia złożenia wniosku,
- projekt *ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (uchwalony w dniu 9 stycznia 2009 r.), dzięki której prywatni przedsiębiorcy mogą włączyć się do realizacji inwestycji zarówno gminnych, takich jak budowa mostów czy wiaduktów, jak i do zadań związanych z utrzymaniem infrastruktury komunalnej,
- projekt *ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (uchwalony w dniu 22 maja 2009 r.) mający na celu wprowadzenie elastycznego modelu finansowania dróg krajowych, a także koncentracji w ramach Krajowego Funduszu Drogowego wszystkich środków przeznaczonych na inwestycje drogowe. Ponadto w dniu 3 września 2009 r. weszła w życie *ustawa z dnia 16 lipca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o Narodowym Banku Polskim*, która umożliwia sprawniejsze i tańsze emitowanie obligacji.

Ponadto resort uczestniczył w przygotowaniu następujących projektów ustaw:

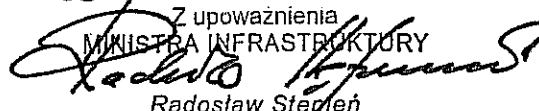
- projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (uchwalony przez Sejm RP w dniu 25 września 2009 r.) dotyczący wprowadzenia przepisów zapewniających uwzględnienie przez system zamówień publicznych wyzwań związanych z aktualną sytuacją gospodarczą (m. in. dopuszczenia zaliczkowania przez zamawiających realizacji zamówień publicznych),
- projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw dotyczący implementacji do prawa krajowego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie poprawy skuteczności procedur odwoławczych w dziedzinie udzielania zamówień publicznych, likwidujący m.in. instytucję protestu,
- projekt ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (uchwalony dnia 3 października 2008 r.), dzięki której wszystkie realizowane inwestycje infrastrukturalne, przygotowywane w oparciu o jej przepisy, będą spełniały wymagania UE w zakresie ochrony środowiska, co likwiduje ryzyko utraty środków unijnych na drogi.

Reasumując, chciałbym zapewnić, iż Ministerstwo Infrastruktury podejmuje niezbędne działania w celu przyspieszenia procesu inwestycyjnego i realizacji najważniejszych inwestycji drogowych.

#### 6. Czy powstaną drogi i autostrady mające łączyć miasta będące arenami mistrzostw Euro 2012, tak jak obiecał premier?

Odnosząc się do pytania dotyczącego realizacji zadań drogowych na Euro 2012 należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury w zakresie swojej właściwości merytorycznej monitoruje i nadzoruje realizację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjętego uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2007 r. Inwestycje drogowe istotne dla organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 zostały wymienione w „Harmonogramie przedsięwzięć infrastrukturalnych związanych z organizacją UEFA EURO 2012” – tzw. Masterplan opracowanym przez Ministra Sportu i Turystyki.

Dla większości zadań ujętych w Masterplanie prowadzone są już prace budowlane, zaś dla pozostałych w chwili obecnej finalizowane są umowy z wykonawcami robót i rozpoczynane będą prace budowlane. Przewidywane terminy zakończenia prac przypadają na okres poprzedzający rozpoczęcie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej. Na odcinkach na których w maju 2012 r. nie będzie możliwe całkowite i kompleksowe zakończenie prac zostanie zapewniona przejezdność przedmiotowymi odcinkami dróg. W związku z powyższym należy wskazać, że realizacja zadań infrastrukturalnych dotyczących budowy dróg przebiega zgodnie z założonymi harmonogramami.

2 powiadomienie  
Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
  
Radosław Stepień  
Podsekretarz Stanu

#### Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
2. Biuro Ministra, MI