

8.2. Infrastruktura

1. Transport

Podstawą do sporządzenia projektu budżetu na 2006 r. w zakresie rozwoju transportu są dokumenty programowe długo i średniookresowe przyjęte przez Rząd i realizowane w corocznych planach gospodarczych. Podstawowym dokumentem długookresowym rozwoju działalności transportowej jest przyjęta przez Rząd w czerwcu 2005 r. Polityka Transportowa Państwa na lata 2005–2025. Dokument ten określa cele polityki transportowej państwa w ramach polityki zrównoważonego rozwoju kraju i strategii integracji Polski z krajami Unii Europejskiej na tle bieżącej sytuacji i problemów występujących w tej dziedzinie działalności gospodarczej oraz wyznacza kierunki rozwoju poszczególnych gałęzi transportu.

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjęto zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest jednym z kluczowych czynników warunkujących jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy kraju i regionów. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska w warunkach rozwijającej się gospodarki rynkowej. Sformułowany powyżej cel podstawowy polityki transportowej ma zostać osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących pięciu celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2. Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4. Integracja systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji wypadków i ograniczenie ich skutków oraz do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.

Te długofalowe cele polityki transportowej znalazły odzwierciedlenie w celu strategicznym i celach częściowych Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004–2006 oraz dokumentach programowych, stanowiących integralne części NPR w zakresie rozwoju transportu i infrastruktury transportowej, sporządzonych w celu wykorzystania

wspólnotowych środków pomocowych przeznaczonych dla Polski, tj.: w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport na lata 2004–2006 (SPOT) oraz w Strategii wykorzystania Funduszu Spójności w latach 2004–2006. Cel strategiczny NPR na lata 2004–2006 jakim jest *rozwijanie konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz poprawę spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej* jest spójny z celem generalnym Sektorowego Planu Operacyjnego Transport, którym jest *zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast, obszarów i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej*. Temu samemu celowi służą również przedsięwzięcia dotyczące rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej w ramach realizacji części transportowej Strategii wykorzystania Funduszu Spójności. Dla osiągnięcia głównego celu, jakim jest „spójność przestrzenna”, przedsięwzięcia projektowe realizowane na sieciach transportowych w oparciu o różne źródła finansowania, są dobierane w taki sposób, by w miarę możliwości tworzyły kolejne (sąsiadujące) odcinki połączeń w danym korytarzu transportowym, czy na określonym kierunku międzynarodowych połączeń transportowych. Działania dotyczące infrastruktury transportowej wygenerują dodatkowe efekty makro i mikroekonomiczne dopiero wówczas, kiedy zostanie osiągnięty znacznie wyższy stopień jej spójności, niż to jest możliwe do osiągnięcia w okresie 2004–2006. Oznacza to konieczność inwestowania w dłuższym horyzoncie czasowym, na długich odcinkach sieci, co przyniesie widoczne efekty gospodarcze i społeczne, rozumiane jako „efekty sieciowe”. Dlatego działania przyjęte do planów realizowanych w okresie 2004–2006, będą kontynuowane w okresie nowej perspektywy finansowej w latach 2007–2013. Postępowanie takie uwidoczniło zostało w dokumentach opracowanych w Ministerstwie Infrastruktury, w tym w „Strategii Rozwoju Transportu na lata 2004–2006 i lata dalsze” oraz w zaakceptowanym przez Rząd w 2004 roku „Programie budowy autostrad i dróg ekspresowych do 2013 roku”. Taka sama zasada postępowania została przyjęta w pracach nad dokumentem programowym związanym z NPR na lata 2007–2013, tj. nad projektem Programu Operacyjnego Rozwoju Transportu na lata 2007–2013.

Wspomniane wyżej dokumenty programowe służą realizacji polskiej strategii inwestycyjnej w sferze infrastruktury transportowej. Działania objęte tymi programami mieszczą się w ramach aktualnych kierunków zarówno wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej jak i polityki transportowej Polski. We wszystkich tych dokumentach jako priorytetowe obszary inwestowania w transporcie wymienia się:

- sieć kolejową w ramach układów AGC i AGTC,
- budowę autostrad i dróg ekspresowych,
- przebudowę dróg krajowych w ramach schematu kierunkowego TEN-T (transeuropejskich sieci transportu),

- infrastrukturę portów morskich i lotniczych,
- rozwój systemów służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozwój systemów transportu kombinowanego.

W polskiej polityce transportowej konsekwentnie jest kładziony nacisk na unowocześnienie infrastruktury kolejowej, stanowiącej główny środek transportu najbardziej przyjazny środowisku naturalnemu. Celem strategicznym jest podniesienie konkurencyjności **transportu kolejowego** w ramach zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju poprzez: reformę strukturalną PKP, rozwój infrastruktury kolejowej, obniżenie kosztów społecznych funkcjonowania transportu kolejowego. Cel strategiczny zostanie osiągnięty poprzez koncentrację wysiłków i wsparcia Rządu ograniczające się do sieci linii kolejowych o znaczeniu krajowym (ok. 12 tys. km). Pozostała część sieci będzie utrzymywana ze środków własnych i subsydiów regionalnych.

Prowadzona od kilku lat reforma transportu kolejowego ma na celu poprawę sytuacji tej gałęzi transportu. Na podstawie analizy i doświadczeń w realizacji rządowego „Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.” Rada Ministrów w dn. 22 lutego 2005 r. przyjęła „Strategię restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP S.A.”. W ramach kontynuacji niezbędnych reform podjęto działania zmierzające do wzrostu konkurencyjności, odzyskania płynności finansowej grupy PKP S.A. oraz restrukturyzacji organizacyjnej, dostosowując posiadane zasoby do skali prowadzonej działalności. Pozytywne rezultaty tych działań są widoczne w postaci poprawy wyników kluczowych spółek grupy PKP S.A. Zgodnie z prowadzonymi zmianami systemowymi rynek kolejowy stał się dostępny dla nowych przewoźników. Dzięki dostępowi do środków Unii Europejskiej zwiększyła się skala inwestycji modernizacyjnych oraz liczba projektów dotyczących modernizacji i zakupów taboru do przewozów pasażerskich. Projekty te będą skutkować poprawą jakości usług kolejowych w najbliższych latach. Wymagają jednak wieloletnich działań i znacznego zwiększenia środków budżetowych. Realizacja tych zadań wymaga dalszych zmian systemowych, związanych m.in. ze sposobem finansowania infrastruktury oraz dofinansowania usług świadczonych w ramach służby publicznej. W związku z powyższym oraz zgodnie ze Strategią, Rada Ministrów przyjęła w dniu 2 sierpnia 2005 r. projekty czterech ustaw tworzących podstawy zmienionego systemu funkcjonowania i finansowania kolejnictwa. Nowe uregulowania przewidują m.in. możliwość dofinansowania z budżetu państwa, wykonywanych z ramach służby publicznej, przewozów międzywojewódzkich oraz dotowania utrzymania i remontów powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej (projekt zmiany ustawy o transporcie kolejowym) oraz tworzą długofalowe rozwiązania w zakresie finansowania kolejnictwa (projekt ustawy o Funduszu Kolejowym i projekt ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego).

Kontynuując ten kierunek działań projekt ustawy budżetowej na rok 2006 przewiduje:

- 1) w zakresie konkurencyjności przewozów kolejowych – kontynuację dostosowywania wybranych linii kolejowych do prędkości 160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego z maksymalnym naciskiem na oś 221 kN. Wpłynie to na skrócenie czasu podróży i poprawę oferty przewozowej.
- 2) w zakresie tworzenia nowoczesnej sieci transportowej o znaczeniu międzynarodowym - kontynuację modernizacji linii kolejowych leżących na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

W Korytarzu II:

Linii E-20 na odcinkach:

- Mińsk Mazowiecki – Siedlce,
- Siedlce – Terespol,
- Rzepin granica państwowa,
- Poznański węzeł kolejowy.

W Korytarzu III:

Linii E - 30, CE 30 na odcinkach:

- Legnica – Wrocław – Opole,
- Legnica – Węglińiec – Zgorzelec (granica państwa),
- Węglińiec – Bielawa Dol. (granica państwa).

W Korytarzu VI:

Linii E – 65 na odcinkach:

- Grodzisk Maz. – Zawiercie,
- Warszawa – Gdynia Etap II,

- 3) w zakresie poprawy dostępu kolejowego do lotnisk - finansowanie modernizacji linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce na odcinku łączącym centrum Warszawy z terminalem Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina. Realizacja zadania związana jest z podpisanym w 2004 roku „Porozumieniem między Ministrem Infrastruktury, Miastem Stołecznym Warszawa a PP „Porty Lotnicze” w sprawie realizacji Infrastruktury okołolotniskowej w związku z budową w Warszawie Terminala 2 Portu Lotniczego im. F. Chopina”.
- 4) w zakresie powstrzymania degradacji infrastruktury kolejowej – objęcie dofinansowaniem środkami budżetowymi naprawy elementów systemu sterowania ruchem i zasilania trakcyjnego, likwidacji „wąskich gardeł” na liniach kolejowych o dużych potokach ruchu. Roboty prowadzone będą na liniach objętych umowami AGC

(AGTC oraz priorytetami II i III poziomu ustaleń Paneuropejskiej Konferencji Transportowej (Kreta 1994 r.). Finansowanie obejmuje lata 2003–2008.

Podstawowym źródłem finansowania transportu kolejowego będą środki budżetowe oraz środki pochodzące z Unii Europejskiej. Ustawa budżetowa przewiduje kwotę 445.059 tys. zł na zadania związane z krajowymi przewozami pasażerskimi. W ramach powyższej kwoty 385.000 tys. zł zostanie przeznaczone na refundację przewoźnikom ustawowych ulg przejazdowych, a 60.059 tys. zł posłuży dofinansowaniu pasażerskich przewozów międzywojewódzkich wykonywanych w ramach służby publicznej.

Na zadania dotyczące infrastruktury kolejowej będzie przeznaczona kwota 1.055.596 tys. zł. W ramach powyższej kwoty 450.000 tys. zł będzie przeznaczzone na utrzymanie linii kolejowych, co zapewni poprawę stanu infrastruktury oraz umożliwi obniżenie stawek dostępu dla przewoźników, przede wszystkim w zakresie przewozów pasażerskich oraz towarowych przewozów intermodalnych. Kwota 605.596 tys. zł zostanie przeznaczona na inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Realizacja inwestycji kolejowych obejmuje w 2006 roku linie wprowadzone do planu resortu w latach poprzednich, które będą kontynuowane również po roku 2006. Zadania położone w korytarzu II, III i VI oraz likwidacja „wąskich gardeł” będą finansowane w zakresie kosztów kwalifikowanych z udziałem środków ISPA i Funduszu Spójności.

Ponadto na sfinansowanie inwestycji na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym przeznaczona będzie kwota 14.200 tys. zł.

Dla zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej utworzono także rezerwę celową w kwocie 205.860 tys. zł. W celu zapewnienia płynnego współfinansowania projektów z udziałem środków UE będzie również dostępna rezerwa na wydatki na integrację europejską.

Drugim obszarem priorytetowego inwestowania w polski system transportowy jest **drogownictwo**. Konieczność przyspieszenia programu budowy głównej sieci dróg w Polsce wynika nie tylko z jej stanu oraz oczekiwań społecznych, ale także z potrzeby pilnego jej dostosowania do standardów UE, do czego zobowiązuje Polskę Traktat Akcesyjny, w tym przede wszystkim do nacisków 115 kN/oś dopuszczanych w krajach zachodnioeuropejskich. Transport drogowy wykonujący obecnie ponad 75% ogólnych przewozów ładunków mierzonych w tonach, jest gałęzią o absolutnie kluczowym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Rynek przewozów drogowych jest rynkiem zderegulowanym i opartym na silnej konkurencji, a przez to bardzo sprawnym i szybko reagującym na zmiany w otoczeniu gospodarczym. Prognozy dla tego rynku są bardzo korzystne i przewidują wzrost przewozów do 2013 r. o 20% - 35%.

W transporcie drogowym ważnym celem jest dalsza poprawa warunków przewozu towarów i osób, ze szczególnym uwzględnieniem działań na rzecz wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz na środowisko naturalne ma stan techniczny taboru samochodowego. Stan taboru używanego w transporcie drogowym ładunków poprawia się i obecnie około połowy pojazdów to pojazdy mające nie więcej niż 10 lat. Szczególnie dobra jest sytuacja w transporcie międzynarodowym, gdzie około 80% pojazdów ma nie więcej niż 5 lat. Znacznie gorszy jest stan autobusów, z których 73% ma więcej niż 10 lat. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego opracowano „Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit 2005”, przyjęty przez Radę Ministrów w kwietniu 2005 r. do realizacji w okresie do 2013 r. Wydano przepisy umożliwiające wdrożenie systemu tachografów cyfrowych, co powinno spowodować zasadniczą poprawę skuteczności pracy organów kontrolnych w walce o przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów w transporcie drogowym. Poprawie bezpieczeństwa w transporcie służy także wydanie polskiej wersji Umowy ADR dotyczącej drogowego przewozu towarów niebezpiecznych oraz nowelizacja związanych z tym przepisów.

W ostatnich latach rząd podjął działania służące zwiększeniu tempa budowy autostrad, dróg ekspresowych i przebudowy dróg krajowych. Front budownictwa drogowego został rozwinięty. Przewidywane efekty roku 2005 to przekazanie do eksploatacji 122 km autostrad, 36 km dróg ekspresowych i odnowienie nawierzchni na ponad 1700 km dróg krajowych. Na koniec 2005 r. w budowie będzie 261 km autostrad i 109 km dróg ekspresowych. Wzrastające tempo budownictwa drogowego zostanie jeszcze wzmocnione w 2006 r. dzięki przewidywanemu rozpoczęciu realizacji poważnych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków funduszy unijnych w ramach realizacji programów wspomnianych wcześniej.

W 2006 r. w zakresie budownictwa drogowego przewiduje się:

1. Dostosowanie dróg krajowych do normy naciskowej dla samochodów ciężarowych 115kN/oś.

W ramach tego działania będą prowadzone w pierwszej kolejności roboty na drogach stanowiących ciągi międzynarodowe o zwiększonym ruchu pojazdów ciężarowych. Realizowane będą wzmocnienia na odcinkach dróg krajowych nr : 1, 2, 3, 4, 8, 12, 20, 41, 42, 61. Wzmacniane drogi krajowe przebiegają w większości w korytarzach transportowych I, II, III, VI.

2. Wyprowadzenie ruchu krajowego z obszarów miejskich.

Wyprowadzenie ruchu krajowego z obszarów miejskich realizowane będzie przez budowę obwodnic miast i miejscowości w ciągach dróg krajowych. Projekty do realizacji

wyberane są w oparciu o kryteria ruchowe, uciążliwość ruchu dla mieszkańców oraz wpływ na zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

W 2006 roku planowana jest realizacja obwodnic następujących miejscowości: Wrocław A-8, Kowal /droga kraj. nr 1/, Międzyzdroje /droga kraj. nr 3/, Sulechów /droga kraj. nr 3 i 32/, Augustów /droga kraj. nr 8/, Wasilków /droga kraj. nr 19/, Kargowa /droga kraj. nr 32/, Dobrodzień /droga kraj. nr 46/, Rawa Mazowiecka /droga kraj. nr 72/.

3. Poprawę stanu odcinków dróg w miastach i miejscowościach.

Odcinki dróg przebiegające przez miasta są często w złym stanie technicznym. Drogi te wymagają m.in. przebudowy skrzyżowań, przebudowy systemu odwodnienia, wzmocnienia nawierzchni, budowy ciągów pieszych.

W 2006 roku planowana jest realizacja przebudowy odcinków dróg krajowych w miejscowościach: Sulechów /droga kraj. nr 8/, Sztabin /droga kraj. nr 8/, Kołobrzeg /droga kraj. nr 11/, Legionowo /droga kraj. nr 61/, Rajgród /droga kraj. nr 61/.

4. Zwiększenie i wzmocnienie istniejących obiektów mostowych oraz wiaduktów.

Mankamentem sieci dróg publicznych w Polsce jest niedostateczna liczba przepraw mostowych oraz zły stan istniejących mostów i wiaduktów.

Planuje się budowę mostów przez Wisłę w miejscowości Łabuzie w ciągu drogi krajowej nr 4 i w Chełmnie w ciągu drogi krajowej nr 1, przez rzekę Kamienną w Szklarskiej Porębie w ciągu drogi krajowej nr 3 oraz wiaduktów w Legionowie w ciągu drogi krajowej nr 4 i w Świebodzicach drogi krajowej nr 35.

Istotne znaczenie dla transportu ma również wzmocnienie istniejących obiektów mostowych zapewniających poprawę warunków ruchu, zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników, wydłużenie trwałości, a także niedopuszczenie do paraliżu komunikacyjnego na najważniejszych kierunkach transportowych w kraju.

5. Poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realizacja celu „bezpieczeństwo ruchu drogowego” dotyczy miejsc szczególnie niebezpiecznych o dużej ilości wypadków. Przewiduje się w tych miejscach przebudowę dróg i skrzyżowań.

Podstawowym źródłem finansowania transportu drogowego będą środki Krajowego Funduszu Drogowego, środki budżetowe oraz środki pochodzące z Unii Europejskiej. Ustawa budżetowa przewiduje łącznie kwotę 2.519.668 tys. zł z przeznaczeniem na cele związane z krajowymi drogami publicznymi. Kwota 1.100.000 tys. zł ujęta została w budżecie ministra właściwego do spraw transportu. Dodatkowo w rezerwie celowej zaplanowana została kwota 1.419.668 tys. zł pochodząca z kredytów zaciągniętych w EBI i MBOiR na cele związane z utrzymaniem, rehabilitacją i budową dróg krajowych.

Niezależnie od powyższego głównym źródłem finansowania inwestycji drogowych realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad będzie Krajowy Fundusz Drogowy. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2005 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków KFD w roku 2006 będzie wydatkowana kwota 5.775.371 tys. zł.

Trzecim obszarem inwestowania w polski system transportowy jest **gospodarka morska**, w tym zwłaszcza rozwój portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przedsięwzięcia związane z portamiorskimi służyć będą wzmocnieniu portów morskich jako węzłów transportowych, łączących transport lądowy z transportem morskim oraz umożliwią:

- wykształcenie nowych systemów i powiązań międzygałęziowych, zmierzających do rozwinięcia multimodalnego systemu transportowego, oferującego załadowcom przewozy „od drzwi do drzwi” i usługi logistyczne,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- poprawę dostępu do portów od strony morza i lądu,
- poprawę stanu infrastruktury portowej.

Zostaną w ten sposób stworzone warunki do tworzenia sieci „autostrad morskich” łączących porty polskie z portami krajów bałtyckich.

Wsparcie z budżetu państwa w 2006 roku dla wskazanych wyżej celów w gospodarce morskiej obejmuje:

- wejście do portu wewnętrznego w Gdańsku,
- przebudowa falochronu głównego w porcie Gdynia wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego,
- tor wodny Szczecin – Świnoujście II etap,

Zadania te będą kontynuowane po roku 2006.

Finansowaniem ze środków budżetowych w 2006 roku objęta jest również kontynuowana inwestycja obejmująca rozbudowę portu w Kołobrzegu. Realizacja tych zadań ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, konkurencyjności portów w zakresie dostępu dla większych jednostek pływających, zapobieganie kolizji statków, poprawę stanu technicznego falochronów i nawigacji.

Ochronę życia ludzi na morzu i środowiska naturalnego obejmuje wprowadzony uchwałą RM z dnia 12 czerwca 2001 roku „Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego”. Ma on

na celu zapewnienie utrzymania zdolności, zarówno służby poszukiwania i ratowania życia ludzkiego, jak i służby zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego do pełnej realizacji zadań wynikających z ustawy z dnia 9 listopada 2000 roku o bezpieczeństwie morskim. Realizacja celu w 2006 roku obejmuje kontynuację finansowania środkami budżetowymi następujących zadań programowych:

- budowa statków ratowniczych I-ej kategorii,
- zakupy specjalistycznych pojazdów ratowniczych,
- budowa Morskiej Stacji Ratowniczej w porcie Hel i Darłowie,
- budowa bazy zwalczania zanieczyszczeń w Świnoujściu.

Realizacja całego programu przewidziana jest do 2009 roku.

Ochrona linii brzegowej będzie realizowana w ramach przyjętego ustawą z dnia 28 marca 2003 roku „Programu ochrony brzegów morskich”, którego podstawowym założeniem jest zabezpieczenie brzegów morskich przed zjawiskiem erozji.

W ramach Programu w 2006 roku będą prowadzone przez Urzędy Morskie modernizacje umocnień brzegowych Niechorze – Dziwnówek, Oksywie – Mechelniki, Władysławowo – Jastrzębia Góra, Kołobrzeg, Dźwirzyno. Ochrona brzegów morskich wprowadzona została do planu resortu w 2004 roku i będzie kontynuowana do 2023 roku.

Zadania związane z rozwojem portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej będą finansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, natomiast programy ochrony brzegów morskich i ochrony życia ludzi na morzu oraz środowiska naturalnego będą finansowane ze środków budżetu państwa.

Obecnie w Polsce dynamicznie rozwijają się przewozy **transportem lotniczym**. Duża dynamika wzrostu przewozów lotniczych wymaga realizacji wielu kapitałochłonnych inwestycji w rozwój infrastruktury lotniskowej i nawigacyjnej. Najważniejsze to:

- budowa Terminala 2 wraz z towarzyszącą infrastrukturą komunikacyjną (zakończenie inwestycji w I półroczu 2006 r.) w Warszawie w Porcie Lotniczym im. F.Chopina,
- budowa dworca lotniczego w Porcie Lotniczym Łódź – Lublinek,
- modernizacja drogi startowej na lotnisku Rzeszów – Jasionka,
- modernizacja Portu Lotniczego Kraków – Balice,
- modernizacja Portu Lotniczego Gdańsk – Rębiechowo.

Agencja Ruchu Lotniczego realizuje inwestycje rozbudowy i modernizacji infrastruktury nawigacyjnej.

Mając na uwadze rosnące potrzeby „tanich” linii lotniczych oraz konieczność ograniczenia uciążliwości lotów dla aglomeracji warszawskiej, podjęto prace w celu zaadaptowania i uruchomienia lotniska w Modlinie. Zostaną tam przeniesione usługi „Cargo”, loty tanich linii, loty czarterowe oraz loty prywatne. W 2005 r. utworzono spółkę „Port Lotniczy Modlin” Sp. z o.o. i podjęto działania w celu pozyskania finansowania projektu oraz w celu realizacji procedur przetargowych.

Trwają prace służące typowaniu optymalnej lokalizacji drugiego Centralnego Lotniska dla Polski. W maju 2005 r. podpisana została umowa z konsorcjum hiszpańskim „Ineco – Sener” na opracowanie studium wykonalności wyboru lokalizacji.

Budowa Terminala 2 w Porcie Lotniczym w Warszawie jest finansowana ze środków kredytowych i środków własnych PP „Porty Lotnicze”, natomiast rozbudowa lotniczych portów regionalnych będzie realizowana ze środków własnych udziałowców.

Działalność Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz bezpieczeństwo lotnicze i nadzór w tym zakresie będzie dofinansowany ze środków budżetowych.

Rozbudowa portów lotniczych w zakresie dostosowania do wymogów PW Schengen będzie finansowana ze środków unijnych.

Wydatki budżetu państwa na powyższe zadania zostały zaplanowane w części 21 – Gospodarka morską, w części 39 – Transport, w części 85 – Budżety wojewodów oraz w części 83 – Rezerwy celowe (poz. 5, poz. 10, poz. 27, poz. 45 i poz. 68).

2. Łączność

W obszarze łączność przewiduje się kontynuację realizacji dwóch programów:

- A. Program wieloletni "Rozwój telekomunikacji i poczty w dobie społeczeństwa informacyjnego" na lata 2005 – 2008

Głównym celem Programu wieloletniego, przyjętego przez Radę Ministrów uchwałą nr 205/2004 z dnia 31.08.2004 r., koordynowanego przez Instytut Łączności, jest wsparcie działania organów administracji w zakresie rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej i teleinformatycznej oraz w zakresie technik informacyjnych, w aspektach społecznych, prawnych, ekonomicznych, normalizacyjnych, jak i technicznych zmierzających do budowy społeczeństwa informacyjnego i gospodarki opartej na wiedzy.

Opracowanie ekspertyz, studiów wykonalności, służących wsparciu organów administracji w zakresie następujących grup tematycznych:

1. Rynek telekomunikacyjny i teleinformatyczny, usługi łączności elektronicznej - aspekty regulacyjne, ekonomiczne, społeczne;

2. Rynek telekomunikacyjny i teleinformatyczny - aspekty techniczne i normalizacyjne;
3. Rynek usług pocztowych;
4. Gospodarka widmem oraz kompatybilność elektromagnetyczna;
5. Systemy łączności na potrzeby administracji państwowej;
6. Przekazywanie jednostek miar w telekomunikacji zgodnie z wymaganiami jakości;
7. Komputerowe wspomaganie decyzji na potrzeby administracji państwowej.

W budżecie na 2006 r. zaplanowano na ten cel kwotę 3 mln zł.

- B. Program „Upowszechnienie szerokopasmowego dostępu do Internetu na lata 2004-2006”.

Celem Programu w 2006 roku jest dofinansowanie budowy segmentu dostępowego i sieci regionalnych dla 270 tys. użytkowników umożliwiających szerokopasmowe dołączenie do Internetu, ze szczególnym uwzględnieniem terenów o niskim wskaźniku dostępu.

Główne zadania dotyczące realizacji Programu skupiają się na pomocy i wsparciu finansowym samorządów i dofinansowaniu do 10% wkładu własnego w budowie ww. sieci. Sieci te będą powstawały w wyniku realizacji projektów przez samorzady m.in. przy wykorzystaniu funduszy strukturalnych Unii Europejskiej, przewidzianych do wykorzystania w ramach działania 1.5 ZPORR.

Wydatki na sfinansowanie powyższych zadań zostały zaplanowane w części 83 – Rezerwy celowe (poz. 23 i poz. 50).

3. Informatyzacja

Zadania w zakresie informatyzacji oraz rozwoju społeczeństwa informacyjnego wyznaczone w przyjętej przez Radę Ministrów Strategii informatyzacji Rzeczypospolitej Polskiej – ePolska na lata 2004-2006 są głównymi celami działań podejmowanych przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w roku 2006 i w latach następnych.

Strategia wyznacza trzy priorytety:

- powszechność dostępu do treści i usług udostępnianych elektronicznie,
- tworzenie wartościowej oferty, treści i usług dostępnych w Internecie,
- zdolność ich wykorzystania,

a za najważniejsze jej działania uznano:

- utworzenie szerokopasmowego dostępu do Internetu w każdej szkole,
- zbudowanie zintegrowanej platformy usług administracji publicznej, pod nazwą „Wrota Polski”,

- umieszczenie polskich treści w Internecie,
- wprowadzenie powszechnej edukacji informatycznej.

Różnice między Polską a krajami Unii Europejskiej w zakresie informatyzacji wpływają niekorzystnie na konkurencyjność polskiej gospodarki oraz jakość życia mieszkańców. Niezbędne są kompleksowe działania zmierzające do zmiany tej sytuacji. Podejmowane działania powinny dotyczyć m.in. budowy bezpiecznej infrastruktury Internetu szerokopasmowego, zwiększania umiejętności w korzystaniu z nowych technologii, a także dalszego rozwoju nowoczesnych usług dotyczących:

- elektronicznego biznesu (e-business),
- elektronicznej administracji (e-government),
- nauczania na odległość (e-learning),
- usług medycznych na odległość (e-health).

Konkurencyjność polskiej gospodarki zależy w dużej mierze od wdrażania przez przedsiębiorstwa nowoczesnego oprogramowania oraz restrukturyzacji procesów m.in. produkcji, zarządzania i organizacji. Administracja publiczna powinna dostosować się do zmieniających się potrzeb obywateli i przedsiębiorstw oraz zaoferować swe usługi drogą elektroniczną.

Brak inwestowania w rozwój informatyzacji mógłby doprowadzić do zwiększenia się w Polsce zjawiska wykluczenia cyfrowego („digital divide”), które wraz z wykluczeniem społecznym utrwaliłoby obszary dziedzicznej biedy w szczególności na obszarach wiejskich i w małych miastach. Priorytetem dla Polski w tym zakresie powinno być upowszechnianie dostępu do szerokopasmowego Internetu, zwiększenie elektronicznej oferty treści i usług oraz umiejętności w zakresie posługiwania się teleinformatyką.

W projekcie budżetu na 2006 rok wydatki (łącznie ze środkami ujętymi w rezerwie celowej) na finansowanie zadań w obszarze informatyzacji zaplanowano w wysokości 65.774 tys. zł. Środki zostaną przeznaczone głównie na dofinansowanie lokalnych systemów e-Government, prace związane z tworzeniem publicznych punktów dostępu do Internetu w bibliotekach publicznych i ośrodkach kultury, Polską Bibliotekę Internetową, rozwój Wolnego Oprogramowania, upowszechnianie szerokopasmowego dostępu do Internetu.

Wydatki zostały zaplanowane w części 27 – Informatyzacja, której dysponentem jest Minister Nauki i Informatyzacji oraz w części 83 – Rezerwy celowe pn. „Środki na informatyzację oraz upowszechnianie szerokopasmowego dostępu do internetu na lata 2004-2006”.

4. Budownictwo i gospodarka mieszkaniowa

Zasadnicze cele polityki mieszkaniowej państwa do osiągnięcia w średniookresowej perspektywie najbliższych lat to:

- 1) stworzenie rynku dostępnych mieszkań na wynajem,
- 2) likwidacja barier blokujących „ruch mieszkaniowy”,
- 3) obniżenie kosztów budownictwa mieszkaniowego (zarówno tworzenia zasobu nowego jak i utrzymania istniejącego) i dostępność źródeł finansowania.

Specyfiką tego obszaru gospodarczo-społecznego jest długotrwałość i stopniowość przemian. Rok 2006 będzie zatem służył głównie legislacyjnemu i organizacyjnemu przygotowaniu warunków realizacji działań rozwojowych na lata 2007-2013 (ze względu na ramy czasowe nowego okresu budżetowego UE i tym samym kolejnego Narodowego Planu Rozwoju).

Działania w roku 2006 (z kontynuacją w następnych latach), znajdujące odzwierciedlenie w projekcie budżetu na 2006 r., koncentrować się będą na rozwoju zasobu mieszkań na wynajem, realizowanych przez sektor prywatny i „non-profit”.

Źródła finansowania powyższych działań powinny być zdywersyfikowane, by nie doprowadzić do nadmiernego obciążenia budżetu, w obliczu starań o redukcję deficytu budżetowego i wypełnienie kryteriów konwergencji. W przypadku społecznego budownictwa czynszowego konieczne będzie jednak utrzymanie zaangażowania państwa, jako że przedstawiony priorytet w dużej mierze dotyczy sfery socjalnej, w której nie można oczekiwać rozwiązania istniejących problemów wyłącznie metodami rynkowymi.

Planowana dotacja do Krajowego Funduszu Mieszkaniowego na poziomie 453 mln zł jest wyższa o 296,2 mln zł od dotacji określonej na 2005 r. Zwiększenie środków dla KFM poszerzy możliwości współfinansowania społecznego budownictwa na wynajem środkami pozabudżetowymi (pożyczki z międzynarodowych instytucji finansowych, następnie sprzedaż wierzytelności bankom komercyjnym i przejście na formułę dopłat do odsetek).

Jednocześnie kontynuowana będzie realizacja zadań wynikających z ustawy z dnia 30 listopada 1995 r. o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, udzielaniu premii gwarancyjnych oraz refundacji bankom wypłaconych premii gwarancyjnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 119, poz. 1115 ze zm.), dotyczących zobowiązań podjętych w przeszłości wobec posiadaczy oszczędnościowych książeczek mieszkaniowych wystawionych do dnia 23 października 1990 r. oraz wobec kredytobiorców spłacających kredyty mieszkaniowe udzielone głównie do dnia 31 maja 1992 r.

Będą one realizowane aż do czasu zlikwidowania wszystkich ww. książeczek mieszkaniowych (przez ok. 20 lat), a także do czasu spłaty przez kredytobiorców zadłużenia z tytułu kredytu wraz ze skapitalizowanymi odsetkami.

Stosownie do ww. ustawy budżet państwa jest zobowiązany do przekazywania bankom środków na:

- 1) refundację wypłaconych przez nie premii gwarancyjnych od wkładów na mieszkaniowych książeczkach oszczędnościowych,
- 2) wykup odsetek od niektórych kredytów mieszkaniowych oraz na pokrycie kosztów administrowania i egzekwowania zadłużenia kredytobiorców z tytułu przejściowego wykupienia odsetek od tych kredytów.

Ww. wydatki są obligatoryjne dla budżetu państwa (wydatki sztywne); ewentualny brak środków budżetowych na sfinansowanie należności banków z ww. tytułów skutkuje powstaniem zobowiązań wymagalnych budżetu państwa, płatnych wraz z odsetkami umownymi.

Prognoza wydatków na ww. zadania w wysokości 570 mln zł (finansowanych w całości ze środków budżetu państwa) została sporządzona m.in. przy założeniu, iż będą one wystarczające na pokrycie w 2006 r. całości należności banków.

Wydatki na sfinansowanie powyższych zadań zostały zaplanowane w części 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa.