

4.2. Infrastruktura

1. Transport

Podstawą do sporządzenia projektu budżetu na 2008 rok w zakresie transportu są następujące dokumenty programowe: Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO) oraz Strategia Rozwoju Kraju (SRK) i Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ). Obok tych dokumentów w Ministerstwie Transportu trwają prace nad Polityką Transportową Państwa (PTP) do 2020r.

Strategia Rozwoju Transportu jest dokumentem planistycznym o średnim stopniu ogólności, wyznaczającym kierunki rozwoju całego sektora transportu i poszczególnych gałęzi transportu do roku 2013. Równolegle do prac nad tym dokumentem prowadzone są prace nad Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, w którym zamieszczone są konkretne projekty lub grupy projektów współfinansowanych ze środków unijnych. Trzeci dokument strategiczny - PTP zawiera cele rozwojowe transportu do 2020 roku.

W myśl tych dokumentów głównym celem działań w dziedzinie transportu jest wspieranie inwestycji optymalizujących i podnoszących jakość systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę. Optymalizacji funkcjonowania systemu transportowego służy dążenie do gałęziowej i terytorialnej integracji transportu.

Dla osiągnięcia „spójności przestrzennej” kraju, przedsięwzięcia realizowane w sieciach transportowych 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 większe efekty makro i mikroekonomiczne dopiero wówczas, kiedy zostanie osiągnięty wyższy stopień spójności transportowej. Oznacza to konieczność inwestowania w dłuższym horyzoncie czasowym, na długich odcinkach sieci, co przyniesie widoczne efekty gospodarcze i społeczne. Dlatego działania przyjęte do planów realizowanych w okresie 2007-2013, będą kontynuowane w okresie nowej perspektywy finansowej w latach 2013-2020.

W latach 2008-2013 działania transportowe będą skupione na:

- budowie autostrad i dróg ekspresowych
- budowie i modernizacji sieci kolejowej
- przebudowie dróg krajowych w ramach sieci TEN-T (transeuropejskich sieci transportu),
- infrastrukturze portów lotniczych,

- rozwoju systemów służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozwoju systemów transportu kombinowanego
- rozwoju Inteligentnych Systemów Transportowych.

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 i obniżenie kosztów społecznych funkcjonowania transportu kolejowego. Ten cel strategiczny zostanie osiągnięty poprzez koncentrację wysiłków i wsparcia Rządu na modernizacji sieci linii kolejowych o znaczeniu krajowym (ok. 12 tys. km). Pozostała część sieci będzie modernizowana ze środków własnych zarządców i subsydiów regionalnych.

Prowadzona od kilku lat reforma transportu kolejowego ma na celu poprawę sytuacji tej gałęzi transportu. Kontynuowane są działania zmierzające do wzrostu konkurencyjności, odzyskania płynności finansowej grupy PKP S.A. oraz restrukturyzacji organizacyjnej, dostosowującej posiadane zasoby do skali prowadzonej działalności. 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.

Wprowadzone w styczniu i lutym 2006 r. przepisy ustawowe (ustawa o Funduszu Kolejowym i ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym) tworzą długofalowe rozwiązania w zakresie finansowania kolei. Dają bowiem podstawę do dofinansowania z budżetu państwa, wykonywanych w ramach służby publicznej, przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych wykonywanych na obszarze kraju oraz dotowania utrzymania i remontów powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej.

Kontynuując ten kierunek działań projekt ustawy budżetowej na rok 2008 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 – Węgliniec – Zgorzelec (granica państwa), Węgliniec – Bielawa Dol. (granica państwa).

W Korytarzu VI: Linii E – 65 na odcinkach: Grodzisk Maz. – Zawiercie, Warszawa – Gdynia Etap II;

- 3) w zakresie tworzenia nowoczesnych połączeń kolejowych między aglomeracjami i w aglomeracjach – modernizację linii kolejowej Warszawa-Łódź Fabryczna Etap I na odcinku Skierniewice-Łódź Fabryczna. Zadanie jest realizowane z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport;
- 4) 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 Terminalu 2 Portu Lotniczego im. F. Chopina”;
- 5) 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.).

Podstawowym źródłem finansowania transportu kolejowego w 2008 roku będą środki budżetowe oraz środki pochodzące z Unii Europejskiej. Ustawa budżetowa przewiduje kwotę 610.000 tys. zł na zadania związane z krajowymi przewozami pasażerskimi. W ramach powyższej kwoty 370.000 tys. zł zostanie przeznaczona na refundację przewoźnikom ustawowych ulg przejazdowych, a 240.000 tys. zł posłuży dofinansowaniu pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych na obszarze kraju wykonywanych w ramach służby publicznej. Na zadania dotyczące infrastruktury kolejowej będzie przeznaczona kwota 1.818.327 tys. zł, w tym 310.422 tys. zł stanowią wydatki na zadania realizowane w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. W ramach powyższej kwoty 602.803 tys. zł będzie przeznaczona na utrzymanie linii kolejowych, co zapewni poprawę stanu infrastruktury oraz umożliwi obniżenie stawek dostępu dla przewoźników. Kwota 1.215.524 tys. zł zostanie przeznaczona na inwestycje w infrastrukturę kolejową. Ponadto na

sfinansowanie inwestycji na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym przeznaczona będzie kwota 14.100 tys. zł.

Drugim obszarem priorytetowego inwestowania w polski system transportowy są **drogi krajowe**. 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. Dodatkowym impulsem do przyśpieszenia budowy i przebudowy wybranych ciągów dróg krajowych jest organizacja w Polsce i Ukrainie finałowego Turnieju Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012. 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 ostatnim roku Rząd podjął działania służące zwiększeniu tempa budowy autostrad, dróg ekspresowych i przebudowy dróg krajowych. Opracowano kompleksowy Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2008 – 2012. Przewidywane efekty roku 2008 to przekazanie do eksploatacji 94 km autostrad, 132 km dróg ekspresowych i 100 km obwodnic miast i 294 km przebudowanych kompleksowo istniejących dróg krajowych

w ramach wzmocnień. Wzrastające tempo budownictwa drogowego w latach 2006-2007 zostanie jeszcze wzmocnione w 2008 r. dzięki przewidywanemu rozpoczęciu realizacji poważnych projektów inwestycyjnych współfinansowanych ze środków funduszy unijnych w ramach realizacji programów wspomnianych wcześniej.

W 2008 r. w zakresie budownictwa drogowego przewiduje się:

1. Budowę autostrad i dróg ekspresowych.

Realizowane będą: autostrada A-1 na odcinku od Nowych Marz do Strykowa oraz od Pyrzowic do Gorzyczek (granica państwa), autostrada A-4 odcinki: Zgorzelec – Krzyżowa oraz Wielicka – Szarów, przebudowa jezdni południowej odcinka Olszyna Gołnice autostrady A-18, a także obwodnica Wrocławia A-8.

Realizowane będą odcinki następujących dróg ekspresowych S-1, S-2, S-3, S-5, S-7, S-8, S-10, S-11, S-17, S-19, S-22, S-69.

2. Dostosowanie dróg krajowych do normy naciskowej dla samochodów ciężarowych 115 kN/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, 7, 8, 12, 16, 20, 50, 61, 63 i 81. Wzmacniane drogi krajowe przebiegają w większości w korytarzach transportowych I, II, III i VI.

3. Wyprowadzenie ruchu drogowego z obszarów miejskich.

Wyprowadzenie ruchu drogowego z obszarów miejskich realizowane będzie przez budowę obwodnic miast i miejscowości w ciągach dróg krajowych. Projekty do realizacji wybierane są w oparciu o kryteria ruchowe, uciążliwość ruchu dla mieszkańców oraz wpływ na zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

W 2008 r. planowana jest realizacja między innymi obwodnic następujących miejscowości: Wrocław /A-8/, Grójec /S-7/, Stargard /S-10/, Wyrzysk /S-10/, Ostrów Wielkopolski /S-11/, Kowal /nr 1/, Międzyzdroje /nr 3/, Nowa Sól /nr 3/, Słupsk /nr 6/, Płońsk /nr 7/, Augustów /nr 8/, Puławy /nr 12/, Łęknica /nr 12/, Wasilków /nr 19/, Chojnice /nr 22/, Nowe Skalmierzyce /nr 25/, Konin /nr 25/, Biecz /nr 28/, Myślibórz /nr 46/, Gostynin /nr 60/.

4. 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 i budowy ciągów pieszych.

W 2008 roku planowane jest zakończenie przebudowy odcinków dróg krajowych w miejscowościach: Starogard Gdański /nr 22/, Pisz /nr 63/.

5. 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.

Kontynuowana będzie budowa mostów przez Wisłę w Chełmnie w ciągu drogi krajowej nr 1, w Nagnajowie w ciągu drogi krajowej nr 9 oraz w Puławach w ciągu drogi krajowej nr 12, a także wiaduktów w Legionowie w ciągu drogi krajowej nr 61. 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.

6. 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 dróg krajowych będą środki budżetowe, w tym planowane w relacji do wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, środki na programy finansowane z budżetu Unii Europejskiej krajowe i podlegające refundacji z UE oraz kredyty z Międzynarodowych Instytucji Finansowych i środki Krajowego Funduszu Drogowego.

W budżecie ministra właściwego do spraw transportu zaplanowana została kwota 9.070.965 tys. zł, w tym 2.276.083 tys. zł stanowią wydatki na zadania realizowane w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności.

Niezależnie od ww. kwot źródłem finansowania inwestycji drogowych realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad będą środki Krajowego Funduszu Drogowego w wysokości 1.996.700 tys. zł.

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

- zakończenie budowy terminalu 2 wraz z towarzyszącą infrastrukturą w Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie,
- budowa terminalu pasażerskiego w PL Rzeszów-Jasionka,

- budowa drugiego nowego terminalu pasażerskiego wraz z niezbędną infrastrukturą w PL Gdańsk-Rębiechowo,
- budowa nowego terminalu pasażerskiego wraz z niezbędną infrastrukturą w PL Katowice-Pyrzowice,
- modernizacja drogi startowej z dostosowaniem do wymogów II kategorii oraz strażnicy Lotniskowej Straży Granicznej w PL Poznań-Ławica,
- rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego w PL Kraków-Balice.

Budowa Terminalu 2 w PL Warszawa-Okęcie jest finansowana ze środków kredytowych i środków własnych PP „Porty Lotnicze”, natomiast rozbudowa lotniczych portów regionalnych będzie realizowana ze środków własnych udziałowców oraz funduszy UE. Ośiem portów lotniczych należących do sieci TEN-T (Szczecin-Goleniów, Gdańsk-Rębiechowo, Poznań-Ławica, Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Rzeszów-Jasionka) w zakresie inwestycji infrastrukturalnych oraz państwowy organ zarządzania ruchem powietrznym w zakresie inwestycji nawigacyjnych będzie miało możliwość ubiegania się o wsparcie z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Natomiast porty lotnicze spoza sieci TEN-T będą mogły wykorzystywać wsparcie ze środków UE w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Ponadto przewidziane jest dofinansowanie inwestycji związanych z bezpieczeństwem ruchu lotniczego we wszystkich portach lotniczych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Mając na uwadze rosnące potrzeby niskokosztowych linii lotniczych oraz konieczność ograniczenia uciążliwości lotów dla aglomeracji warszawskiej prowadzone są prace w celu zaadoptowania i uruchomienia na cele cywilnej komunikacji lotniczej lotniska w Modlinie. Zostaną tam przeniesione przede wszystkim loty tanich linii, loty czarterowe oraz lotnictwa ogólnego. Kontynuowane są prace analityczne dotyczące koncepcji budowy nowego lotniska centralnego dla Polski.

2. Łączność

W obszarze łączność przewiduje się kontynuację realizacji programu pn. 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 oraz studiów wykonalności, służy 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 2008 r. zaplanowano na ten cel kwotę 3 mln zł.

3. Gospodarka morska

Kolejnym obszarem inwestowania w polski system transportowy jest **gospodarka morska**. Do najważniejszych działań, które realizowane będą w roku 2008, należą inwestycje mające na celu rozwój portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz czterech mniejszych portów – Kołobrzeg, Darłowo, Police i Elbląg. Przedsięwzięcia 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” oraz usługi logistyczne,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- poprawę dostępu do portów od strony morza i lądu,
- poprawę stanu infrastruktury portowej.

Zadania związane z rozwojem portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz czterech mniejszych portów – Kołobrzeg, Darłowo, Police i Elbląg będą współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności, natomiast programy ochrony brzegów morskich i ochrony życia ludzi na morzu oraz środowiska naturalnego będą finansowane przede wszystkim ze środków budżetu państwa.

Wsparcie z budżetu państwa w 2008 roku dla wskazanych wyżej celów w gospodarce morskiej w zakresie Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport obejmuje:

- modernizację wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku,
- przebudowę falochronu głównego w porcie Gdynia wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego.

Realizacja tych zadań powinna zakończyć się w 2008 r.

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” planowane jest współfinansowanie projektów urzędów morskich dotyczących przebudowy falochronów oraz nabrzeży, zabezpieczenia brzegów Morza Bałtyckiego od strony otwartego morza oraz zakupu jednostek pływających. Ponadto – w ramach Programu – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) w Gdyni będzie również współfinansować budowę statku ratowniczego I kategorii.

Natomiast w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego, Akademia Morska w Szczecinie będzie realizować m.in. projekty: „Budowa specjalistycznego ośrodka szkoleniowego ratownictwa” oraz „Budowa centrum symulacyjnego terminalu LNG i symulatora ładunkowego”.

Wśród zadań o priorytetowym znaczeniu wymienić należy budowę falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Będzie to inwestycja o strategicznym znaczeniu dla Państwa, która ze względu na konieczność niezakłóconego trybu prac będzie finansowana przy pomocy środków budżetowych. Przedsięwzięcie to będzie stanowić nierozzerwalną część tzw. gazoportu, czyli świnoujskiego terminalu LNG. Na rok 2008 zaplanowano na ten cel 25.000 tys. zł.

Finansowaniem ze środków budżetowych w 2008 roku objęta jest również rozbudowa portu w Kołobrzegu (inwestycja kontynuowana).

Realizacja ww. 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 Rady Ministrów nr 70/2001 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. W roku 2006 Rada Ministrów przyjęła uchwałę wprowadzającą „Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007-2009”,

uwzględniający korektę zadań wyszczególnionych w Programie na lata 2002-2006 i dostosowujący zadania w nim przewidziane do obecnych potrzeb Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. W ramach realizacji Programu w 2008 roku przewiduje się:

- budowę statków ratowniczych I-ej kategorii,
- budowę bazy zwalczania zanieczyszczeń w Świnoujściu.

Na wydatki związane z realizacją ww. zadań zaplanowano 42.358 tys. zł.

Ochrona brzegu morskiego 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 jego ramach podejmowane będą zadania dotyczące:

- budowy, rozbudowy i utrzymania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzegów morskich,
- zapewnienia stabilizacji linii brzegowej według stanu z 2000 roku i zapobiegania zanikowi plaż,
- monitorowania brzegów morskich, a także czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegów morskich mające na celu wskazanie koniecznych i niezbędnych działań zmierzających do ratowania brzegów morskich.

Preferowanym sposobem ochrony brzegów jest proekologiczne, sztuczne zasilanie piaskiem pozyskiwanym z dna morskiego.

W ramach Programu ochrony brzegów morskich w 2008 roku Urzędy Morskie planują wykonanie następujących inwestycji:

- modernizację umocnień brzegowych na odcinku Władysławowo - Jastrzębia Góra, Jastarnia-Kuźnica, Kuźnica-Chałupy; na Zalewie Wiślanym (dokończenie remontu ostrogi w Nowej Pasłęce); w rejonie Łeby, Ustki, Jarosławca, Darłówka, Sarbinowa, Kołobrzegu oraz Dźwiżyna;
- budowę umocnień brzegowych na mierzei jeziora Bukowo, jeziora Jamno, w okolicy Ustronia Morskiego, w Kątach Rybackich;
- sztuczne zasilanie piaskiem Półwyspu Helskiego w okolicach Kuźnicy, Władysławowa (wraz z systemem przesyłowym przy porcie) oraz na odcinku Kuźnica-Jastarnia; klifu w Jastrzębiej Górze;
- kontynuacja stabilizacji zbocza klifu wraz z odwodnieniem w Jastrzębiej Górze;

- budowę opaski brzegowej zabezpieczającej podstawę klifu w miejscowości Rewal.

W celu realizacji zadań wynikających z Programu zaplanowano na 2008 r. kwotę 26.000 tys. zł.

Program ochrony brzegów morskich będzie kontynuowany do 2023 roku.

Ponadto w zakresie innych zadań podejmowanych przez administrację morską w budżecie na rok 2008 zapewnia się środki na:

- działania mające na celu utrzymanie łączności alarmowej i bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami przepisów międzynarodowych,
- świadczenie usługi morskiej osłony meteorologicznej i hydrologicznej dla żeglugi,
- powołanie organu ds. technicznego badania wypadków morskich (Państwowa Komisja Badań Wypadków Morskich) w celu dostosowania polskiego systemu badania wypadków morskich do wymogów międzynarodowych.

4. Informatyzacja

W projekcie budżetu na rok 2008 wydatki na finansowanie zadań w obszarze informatyzacja zaplanowano w kwocie 63.545 tys. zł. Środki te ujęto w części 27 – Informatyzacja oraz w części 83 – rezerwy celowe pn. "Środki na informatyzację oraz upowszechnianie szerokopasmowego dostępu do Internetu".

W 2008 r. wydatki w obszarze informatyzacja przeznaczone zostaną przede wszystkim na realizację zadań wynikających z ustawy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Ponadto środki te zaplanowano na monitorowanie realizacji polityki w zakresie informatyzacji administracji oraz społeczeństwa informacyjnego, zadania związane z zapewnieniem dostępu do informacji publicznej w formie elektronicznej, promocję społeczeństwa informatycznego poprzez upowszechnianie umiejętności informatycznych w społeczeństwie.

Działania te mają na celu rozbudowę infrastruktury usług informatycznych, wzrost efektywności przepływu informacji wewnątrz administracji oraz zwiększenie liczby usług publicznych dostępnych drogą elektroniczną.

5. Budownictwo i gospodarka mieszkaniowa

W 2008 r. w obszarze budownictwo i gospodarka mieszkaniowa przewiduje się:

1. Kontynuowanie uruchomionych w 2007 r. programów :

- finansowego wsparcia tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych;
- finansowego wsparcia rodzin w nabywaniu własnego mieszkania.

Program finansowego wsparcia tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych realizowany jest na podstawie ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych. W ramach programu udzielana jest bezzwrotna finansowa pomoc dla jednostek samorządu terytorialnego oraz organizacji pożytku publicznego realizujących inwestycje w celu stworzenia schronienia dla najuboższych obywateli. Inwestycje te mogą polegać zarówno na budowie nowych budynków, adaptacji już istniejących obiektów, a nawet zakupie (ewentualnie remoncie) lokali.

Program finansowego wsparcia rodzin w nabywaniu własnego mieszkania realizowany jest na podstawie ustawy z dnia 8 września 2006 r. o finansowym wsparciu rodzin w nabywaniu własnego mieszkania. Program ten umożliwia średniozamożnym rodzinom, których dotąd nie było stać na własne mieszkanie, zaciągnięcie kredytu na sfinansowanie mieszkania lub domu jednorodzinnego o powierzchni użytkowej nieprzekraczającej ustawowego limitu. Pomoc państwa realizowana jest w formie dopłat do oprocentowania kredytu, przez pierwszych 8 lat spłaty, w wysokości 50% odsetek określonych w oparciu o kalkulacyjną stopę procentową.

Źródłem finansowania ww. programów jest Fundusz Dopłat, na zasilenie którego planuje się przeznaczyć w 2008 r. kwotę 185.000 tys. zł, czyli na poziomie wydatków roku 2007.

2. Kontynuowanie programów przyczyniających się do rozwoju mieszkalnictwa na wynajem oraz do poprawy jakości już istniejących zasobów mieszkaniowych, tj.:

- społecznego budownictwa na wynajem;
- poprawy efektywności energetycznej zasobów mieszkaniowych, lokalnych sieci ciepłowniczych i lokalnych źródeł ciepła, poprzez wspieranie przedsięwzięć termomodernizacyjnych.

Budownictwo społeczne na wynajem jest przeznaczone dla osób, których nie stać na własne mieszkanie (w tym na zakup mieszkania z wykorzystaniem preferencyjnego kredytu), a które nie wymagają jeszcze pomocy w formie mieszkania socjalnego. Źródłem tego programu są środki Krajowego Funduszu Mieszkaniowego, który zostanie zasilony w 2008 r. kwotą 280.000 tys. zł, tj. na poziomie wydatków na ten cel roku 2007.

Rozwój programu termomodernizacji i zwiększone zapotrzebowanie na wypłatę premii termomodernizacyjnych, znalazło wyraz w zwiększonym zasileniu Funduszu Termomodernizacji, utworzonego w Banku Gospodarstwa Krajowego. W 2008 r. na ten cel zaplanowano kwotę 270.000 tys. zł, co stanowi 108% wydatków roku 2007.

3. Dalszą realizację zobowiązań wynikających z:

- wypłat premii gwarancyjnych od wkładów zgromadzonych na oszczędnościowych książeczkach mieszkaniowych, wystawionych do dnia 23 października 1990 r.,
- wykupu odsetek od niektórych kredytów mieszkaniowych zaciągniętych przez spółdzielnie mieszkaniowe do dnia 31 maja 1992 r.

Realizacja tych zadań wynika 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 i dotyczy zobowiązań podjętych w przeszłości wobec posiadaczy oszczędnościowych książeczek mieszkaniowych oraz wobec osób zamieszkujących w budynkach mieszkalnych finansowanych kredytami zaciągniętymi w przeszłości przez spółdzielnie mieszkaniowe. Wydatki te będą realizowane aż do czasu zlikwidowania wszystkich książeczek mieszkaniowych, a także do czasu spłaty przez kredytobiorców zadłużenia z tytułu kredytu wraz ze skapitalizowanymi odsetkami.

W 2008 r. na rozliczenia z bankami z tytułu refundacji wypłaconych wcześniej premii gwarancyjnych właścicielom książeczek mieszkaniowych zaplanowano kwotę 348.000 tys. zł, co stanowi 99,4% wydatków w roku 2007, a z tytułu przejściowego wykupu odsetek od kredytów mieszkaniowych zaplanowano kwotę 130.000 tys. zł, tj. na poziomie roku 2007.