



**Śródkresowa weryfikacja**  
***Programu rozwoju infrastruktury granicznej***  
***na polsko-ukraińskiej granicy państwowej***  
***w latach 2010 – 2013***

*projekt z dnia 1 sierpnia 2011 roku*

## Spis treści

Wstęp.....	3
Doświadczenia z dotychczasowej realizacji <i>Programu</i> .....	5
Sprawozdanie z realizacji <i>Programu</i> w 2010 roku .....	5
Czynniki warunkujące zmianę <i>Programu</i> .....	7
Uzupełnienie <i>Programu</i> o nowe zadania inwestycyjne .....	11
Propozycje modyfikacji <i>Programu</i> .....	13
Zmiany dotyczące poszczególnych zadań.....	13
Zmiany w systemie realizacji i monitorowania.....	20
Zwiększenie liczby wskaźników .....	20
Załącznik nr 1: <i>Program rozwoju infrastruktury granicznej na polsko-ukraińskiej granicy państwowej w latach 2010 – 2013</i>	

## Wstęp

*Program rozwoju infrastruktury granicznej na polsko-ukraińskiej granicy państwowej w latach 2010 – 2013* został ustanowiony przez Radę Ministrów w dniu 26 stycznia 2010 r.

*Program* jest syntetycznym dokumentem wykonawczym, wskazującym konkretne działania inwestycyjne przewidziane do realizacji na polsko-ukraińskim odcinku granicy państwowej. Celem głównym *Programu* jest usprawnienie funkcjonowania granicy polsko – ukraińskiej. Jednocześnie, realizacja poszczególnych jego działań przyczyni się do wsparcia celów zapisanych w dokumentach nadrzędnych w stosunku do *Programu*, tj. *Strategii Rozwoju Kraju 2007 - 2015, Programu zintegrowanego zarządzania granicą w latach 2007 - 2013* i innych.

Cel główny będzie realizowany poprzez osiągnięcie 3 celów szczegółowych:

1. Zwiększenie przepustowości przejść granicznych.
2. Poprawa warunków oczekiwania na odprawę graniczną.
3. Zwiększenie bezpieczeństwa granicy polsko-ukraińskiej.

Docelowo (do 2013 roku) planuje się zwiększenie:

- do 8 liczbę drogowych przejść granicznych,
- do 91 liczbę pasów odpraw dla samochodów osobowych (teraz 44),
- do 57 liczbę pasów odpraw dla samochodów ciężarowych (z obecnych 36),
- do 1 000 liczbę miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych (obecnie 340).

*Program* zakłada ponadto wyposażenie służb granicznych w najnowocześniejszy sprzęt do kontroli, co wpłynie na znaczne przyspieszenie tempa odpraw.

Priorytetowym działaniem jest budowa nowych przejść granicznych. Zostanie zbudowane przejście Dołhobyczów-Uhrynów (województwo lubelskie) oraz Budomierz-Hruszew (województwo podkarpackie). Na szeroką skalę zostaną również zmodernizowane istniejące przejścia graniczne. Kompleksowo rozbudowane zostanie przejście graniczne Zosin - Uściług, które w praktyce zostanie wybudowane od podstaw. Ponadto, w związku z budową autostrady A4, planowane jest rozdzielenie części osobowej i towarowej przejścia w Korczowej i stworzenie nowej infrastruktury do odpraw samochodów osobowych. Modernizowane będą również kolejowe przejścia graniczne Dorohusk - Jagodzin oraz Hrubieszów - Włodzimierz Wołyński.

Na realizację *Programu* przewiduje się przeznaczyć w ciągu 4 lat jego obowiązywania łączną kwotę w wysokości 483 070 260 zł. Wraz z wydatkami, które zrealizowano w 2009 roku da to łączną sumę 532 890 714 tys. zł.

Działania przewidziane w *Programie* w zasadniczej części finansowane są ze środków krajowych pochodzących z budżetu państwa. Wkład budżetu państwa zaplanowany jest na poziomie 371 327 410 zł, co stanowi 77% łącznej kwoty przewidzianej w *Programie*. Drugim źródłem finansowania będą zagraniczne środki pomocowe - Fundusz Granic Zewnętrznych oraz Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa. Planuje się, że inwestycje na granicy będą również wspierane finansowo przez środki prywatne.

Realizacja *Programu* zagwarantuje, że granica polsko-ukraińska stanie się jednym z najnowocześniejszych odcinków granicy zewnętrznej Unii Europejskiej zapewniających sprawną obsługę podróżnych i towarów. Wspólna polsko-ukraińska granica stanie się czynnikiem łączącym, a nie dzielącym oba kraje oraz przyczyni się do wzrostu ruchu osobowego oraz wymiany kulturalnej i handlowej.

Zgodnie z podstawowymi założeniami systemu realizacji i monitorowania *Programu* w połowie okresu obowiązywania *Programu*, tj. w roku 2011, na podstawie analizy

efektów dotychczas realizowanych działań, sytuacji finansów publicznych państwa, zmiany czynników zewnętrznych oraz potrzeb służb granicznych, jak również ewentualnych modyfikacji w ramach instrumentów finansowych Wspólnoty, zostanie dokonana weryfikacja aktualności zadań przewidzianych w *Programie*. W szczególności oceniony zostanie stopień realizacji celu głównego *Programu* za pomocą dotychczasowych środków oraz perspektywa osiągnięcia zamierzonych rezultatów w drugim okresie obowiązywania *Programu*.

W ramach śródkresowej weryfikacji gruntownej analizie poddana zostanie w szczególności możliwość uzupełnienia *Programu* o zadania inwestycyjne, które nie zostały uwzględnione w pierwotnej wersji dokumentu ze względu na stan finansów publicznych, zmiany harmonogramów realizowanych inwestycji oraz zwiększenia liczby wskaźników.

Zaktualizowany w wyniku śródkresowej weryfikacji *Program rozwoju infrastruktury granicznej na polsko – ukraińskiej granicy państwowej w latach 2010 – 2013* stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.

*Program rozwoju infrastruktury granicznej na polsko – ukraińskiej granicy państwowej w latach 2010 – 2013* jest programem wieloletnim w rozumieniu art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 157, poz. 1240 z późn. zm.).

*Program* stanowi program rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. z 2009 Nr 84, poz. 712 z późn. zm.). Projekt *Programu*, zgodnie z procedurą przewidzianą w ustawie, został skonsultowany z jednostkami samorządu terytorialnego, partnerami społecznymi i gospodarczymi oraz z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Ze względu na wysoki stopień realizacji celu publicznego poprzez zapewnienie sprawnego funkcjonowania granicy polsko-ukraińskiej w perspektywie organizacji Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 r., przy opracowywaniu projektu *Programu* odstąpiono, w porozumieniu z Ministrem Rozwoju Regionalnego, od opracowywania raportu ewaluacyjnego, o którym mowa w art. 15 ust. 6 ww. ustawy.

Projekt *Programu* poddano również strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko oraz zapewniono udział społeczeństwa w opracowaniu dokumentu zgodnie z przepisami ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

## Doświadczenia z dotychczasowej realizacji Programu

Realizacja założeń Programu jest monitorowana zgodnie z jego postanowieniami. Raz na kwartał podmioty realizujące przygotowują sprawozdania dotyczące bieżącego stanu zaawansowania poszczególnych zadań. Dodatkowo są one zobowiązane do przedstawiania sprawozdań rocznych, na podstawie których przygotowujemy jest zbiorczy raport, przyjmowany przez organ koordynujący, Zespół do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej.

### Sprawozdanie z realizacji Programu w 2010 roku

Sprawozdanie z realizacji Programu w 2010 roku zostało przyjęte przez organ koordynujący w dniu 13 maja 2011 roku Mając na uwadze termin ustanowienia Programu, sprawozdanie obejmuje okres niepełnego roku.

W Programie wyodrębnione zostało 20 zadań. W 2010 roku zakończono realizację trzech zadań:

- Zadanie nr 10 (Remont ogrodzenia oraz monitoringu kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów - Włodzimierz Wołyński).
- Zadanie nr 11 (Uruchomienie punktu kontroli granicznej pasz w kolejowym przejściu granicznym Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński).
- Zadanie nr 20 (Umieszczenie tablic informacyjnych powiadamiających o czasie oczekiwania na poszczególnych przejściach).

Pięć zadań jest w trakcie realizacji, cztery mają się rozpocząć w 2011 roku, a osiem będzie realizowanych w latach 2012-2013. Stan wydatkowania środków finansowych w ramach Programu do końca 2010 roku przedstawia Tabela 1.

**Tabela 1. Stan wydatkowania środków do końca 2010 r. (według źródeł finansowania)**

	Stan faktyczny do końca 2010 r.	Plan na 2010 r.	% planu na 2010 r.	Wartość Programu	%
Budżet	26 274 675	28 775 000	91,3%	371 327 410	7,1%
Środki pomocowe	162 107	21 125 000	0,8%	89 242 850	0,2%
Inne	1 987 442	22 500 000	8,8%	22 500 000	8,8%
<b>Razem</b>	<b>28 424 224</b>	<b>72 400 000</b>	<b>39,3%</b>	<b>483 070 260</b>	<b>5,9%</b>

W 2010 roku łącznie wydatkowano 39,3% zaplanowanych w ramach Programu na ten rok środków co w perspektywie wartości całego Programu daje wykorzystanie środków na poziomie 5,9%.

Ten stosunkowo niski poziom wynika z opóźnień w pozyskaniu środków pomocowych, zwłaszcza z Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Białoruś – Ukraina, oraz z błędu w określeniu przez Wojewodę Lubelskiego wielkości kwoty przewidzianej przez PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z własnych środków na realizację zadania nr 11 – Uruchomienie punktu kontroli granicznej pasz w kolejowym przejściu granicznym Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński.

W 2010 roku osiągnięto docelową wartość wskaźnika z pozycji 2.: „Liczba tablic informacyjnych powiadamiających o czasie oczekiwania na poszczególnych przejściach granicznych” dla celu szczegółowego 2. „Poprawa warunków oczekiwania na odprawę

graniczną”. Osiągnięta została także docelowa wartość wskaźnika z pozycji 2. : „Liczba lądowisk dla helikoptera w zasięgu terytorialnym przejść granicznych” dla celu szczegółowego 3. „Zwiększenie bezpieczeństwa granicy polsko-ukraińskiej”, jednakże w oparciu o zadania zrealizowane jeszcze w 2009 roku.

Osiągnięcie, nawet częściowe, pozostałych wskaźników realizacji *Programu* nie było możliwe ze względu na późniejszy okres wykonania zadań (np. wyposażenie kolejowych przejść granicznych w skanery do prześwietlania wagonów towarowych) lub wieloletni charakter zadań takich, jak budowa nowych przejść granicznych, których rezultaty są możliwe do odnotowania dopiero po zakończeniu całości inwestycji.

Po roku od rozpoczęcia realizacji *Programu* można zaobserwować, że wydłużają się procedury związane z realizacją części zadań, szczególnie tych o charakterze budowlanym. Wpływ na tę sytuację mają:

- niewystarczające przygotowanie inwestycji pod kątem formalnym (własność gruntów, brak uprzedniego określenia lokalizacji).
- opracowywanie programu funkcjonalno-użytkowego oraz ogłaszanie przetargu na wykonanie projektu i roboty budowlane dopiero w roku realizacji inwestycji.

W związku z tym, prace budowlane rozpoczynają się w połowie roku i muszą być kończone w IV kwartale, co może utrudniać wykonanie całego zaplanowanego zakresu rzeczowego. Dla realizacji programu wieloletniego ma to istotne znaczenie, gdyż zagwarantowanie środków finansowych na jego realizację wiąże się koniecznością terminowego ich wydatkowania.

Ponadto zdarza się, że beneficjent co roku ogłasza nowy przetarg na realizację poszczególnych etapów inwestycji o charakterze wieloletnim. Zgodnie jednak z art. 136 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240) „jednostki realizujące program wieloletni mogą zaciągać zobowiązania w celu sfinansowania w poszczególnych latach realizacji tego programu do wysokości łącznej kwoty wydatków określonych dla całego programu. W razie wspólnej realizacji programu wieloletniego przez dwa lub więcej podmioty, zobowiązania zaciągane przez każdy podmiot nie mogą przekroczyć kwoty planowanej dla tego podmiotu”. Wydaje się zatem, że sposób działania niepotrzebnie wydłuża realizację zadań wieloletnich.

Pomimo stosunkowo niskiego poziomu wykonania *Programu* w 2010 roku, ryzyko nieosiągnięcia zamierzonych rezultatów nie jest wysokie. Trwają prace nad budową nowych przejść granicznych w Dołhobyczowie i Budomierzu, w trakcie opracowania jest dokumentacja projektowa na rozbudowę przejść w granicznych w Zosinie i Korczowej. Ryzyko wynikające z zaistniałych opóźnień bądź problemów z pozyskaniem środków wspólnotowych, przedstawionych w podrozdziale „Czynniki warunkujące zmianę *Programu*”, może być skutecznie zminimalizowane pod warunkiem stosownej zmiany *Programu*.

Jedynym zadaniem, którego realizacja jest w istotny sposób zagrożona jest zadanie nr 1 – *Budowa parkingu buforowego na 500 miejsc dla samochodów ciężarowych przy drogowym przejściu granicznym Dorohusk-Jagodzin*. Podczas XLIII posiedzenia Zespołu ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej, które odbyło się 13 grudnia 2010 roku podjęto decyzję o zmianie lokalizacji parkingu. Decyzja ta pociąga za sobą zmianę harmonogramu jego budowy i spowodowała, że Wojewoda Lubelski nie będzie w stanie wydatkować środków zgodnie z „Ramami finansowymi” *Programu*. Niezbędne jest wydłużenie okresu realizacji i zwiększenie środków finansowych na realizację tego zadania o 22 mln zł w 2013 roku. Brak zmian w treści *Programu* może spowodować nie tylko trudności z wydatkowaniem tych pieniędzy, które już były zagwarantowane w *Programie*, ale również stanowi poważne ryzyko dla wykonania zadania.

## **Czynniki warunkujące zmianę Programu**

Na podstawie doświadczeń z dotychczasowej realizacji *Programu* zidentyfikowano szereg czynników, które nie występowały w trakcie opracowywania dokumentu, jednakże mogą mieć wpływ na jego wykonanie zgodnie z planem i osiągnięcie zamierzonych celów. Sprostanie większości z nich wymaga wprowadzenia odpowiednich zmian do *Programu*.

### **Problemy z pozyskaniem środków z Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Białoruś – Ukraina**

Zgodnie z „Ramami finansowymi” *Programu* w latach 2010 – 2011 planowano wykorzystanie 68 000 tys. zł z *Programu Współpracy Transgranicznej* z przeznaczeniem na dofinansowanie budowy dwóch nowych drogowych przejść granicznych Dołhobyczów – Uhrynów oraz Budomierz – Hruszew jako tzw. dużych projektów strategicznych.

Jednakże, ze względu na długotrwałe procedury obejmujące wielokrotne uzgodnienia z Komisją Europejską, kontraktowanie środków z *Programu Współpracy Transgranicznej* uległo znacznemu opóźnieniu. Stanowi to zagrożenie nie tylko dla harmonogramu wydatkowania określonego w „Ramach finansowych”, ale również dla harmonogramu realizacji całych inwestycji przez właściwych wojewodów. Odkładanie zakresu rzeczowego przewidzianego w ramach dużych projektów strategicznych w istotny sposób dezorganizuje proces inwestycyjny.

Zgodnie z podstawowymi założeniami systemu realizacji i monitorowania *Programu* finansowanie zadań ze środków pomocowych odbywa się zgodnie z procedurami właściwych funduszy, zatem zmiana harmonogramu wydatkowania środków z *Programu Współpracy Transgranicznej* określonego w „Ramach finansowych” nie jest niezbędna. Jednakże, ze względu na priorytetowy charakter budowy nowych przejść granicznych w Dołhobyczowie i Budomierzu oraz czasowe otwarcie tych przejść, planowane w *Koncepcji funkcjonowania granicy polsko-ukraińskiej podczas Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012*, przyjętej przez Zespół do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej w dniu 17 maja 2011 roku, opóźnienia powstałe w uruchomieniu środków z *Programu Współpracy Transgranicznej* mogą mieć istotny wpływ na realizację obu inwestycji.

Wskazane zatem jest urealnienie harmonogramów wydatkowania przewidzianych w „Ramach finansowych”.

Ponadto, istnieje poważne ryzyko, że nie będzie możliwe pozyskanie środków z *Programu Współpracy Transgranicznej* na budowę przejścia granicznego w Budomierzu, ze względu na dotrzymanie zasad kwalifikowalności przez Wojewodę Podkarpackiego. Zgodnie z regułami przyjętymi dla realizacji tego programu, umowy z wykonawcą nie można podpisywać przed zawarciem umowy o dofinansowanie ze środków unijnych. Tymczasem umowę na realizację całego przejścia podpisano w dniu 5 maja 2010 r., podczas gdy nie zakończono jeszcze procedury zatwierdzenia projektu.

Uznanie działań podjętych przez Wojewodę Podkarpackiego za niekwalifikowalne w ramach *Programu Współpracy Transgranicznej* nie tylko może w poważnym stopniu utrudnić wykorzystanie środków pomocowych, ale również stanowi realne zagrożenie dla terminowej realizacji całej inwestycji, ze względu na brak alternatywnych źródeł finansowania. Budowa przejścia granicznego w Budomierzu ma kluczowe znaczenie dla powodzenia całego *Programu*, zatem wszelkie opóźnienia w realizacji tego zadania stanowią wysokie ryzyko dla osiągnięcia zamierzonych rezultatów.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego podjęło działania mające na celu wprowadzenie zmian do wzoru umowy o dofinansowanie dużych projektów strategicznych. Zmiany będą polegać na umożliwieniu beneficjentowi podpisania umowy z wykonawcą przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Proces przyjęcia nowego wzoru umowy wymaga zatwierdzenia przez:

1. Wspólny Komitet Monitorujący *Programu Współpracy Transgranicznej* w procedurze obiegowej
2. Komisję Europejską. Przewidywany termin odpowiedzi Komisji Europejskiej to miesiąc od otrzymania pisma.

Ponieważ rezultat procesu zmiany wzoru umowy o dofinansowanie jest niepewny i niezależny od działań podejmowanych przez administrację rządową, wskazane jest wariantowe podejście do tego zagadnienia.

#### Wariant 1.

W przypadku pozytywnego zakończenia procesu zmiany wzoru umowy o dofinansowanie, zgodnie z pierwotnym brzmieniem Programu środki z *Programu Współpracy Transgranicznej* zostaną w „Ramach finansowych” przeznaczone na budowę przejścia granicznego w Budomierzu. Wariant 1. przyjęty został jako wariant bazowy.

#### Wariant 2.

Jeżeli proces zmiany wzoru umowy o dofinansowanie zakończy się niepowodzeniem, niezbędne jest, aby w ramach zmiany *Programu* przewidziana została możliwość wykorzystania środków z *Programu Współpracy Transgranicznej* przewidzianych na budowę przejścia granicznego w Budomierzu na inne zadanie inwestycyjne, które będzie spełniać wszystkie kryteria kwalifikowalności. Z analizy planowanych do realizacji zadań wynika, że jedyną realną alternatywą, zarówno pod względem zakresu inwestycji, jak i terminu realizacji jest zadanie nr 3 – *Kompleksowa rozbudowa przejścia granicznego Zosin – Ustług*. Dokonanie takiego przesunięcia wymaga jednak nie tylko zmiany „Ram finansowych” *Programu*, ale także modyfikacji listy dużych projektów strategicznych w ramach *Programu Współpracy Transgranicznej*, co wymaga uzgodnień z Komisją Europejską i partnerami ukraińskim i białoruskim. Brakujące środki na budowę przejścia w Budomierzu proponuje się w tym wariantcie pozyskać z budżetu państwa.

Przyjęcie podejścia wariantowego nie spowoduje wzrostu wydatków z budżetu państwa.

W związku z zaistniałym opóźnieniem w pozyskaniu środków z *Programu Współpracy Transgranicznej*, niezbędne jest także urealnienie planowanej do wykorzystania kwoty – 16 mln EUR, co przy obecnym kursie euro nie odpowiada przewidzianej w „Ramach finansowych” 68 mln zł. W ramach weryfikacji *Programu* proponuje się, aby kwota z *Programu Współpracy Transgranicznej* została przeliczona na polskie złote z wykorzystaniem miesięcznego obrachunkowego kursu wymiany stosowanego przez Komisję w maju 2011 r., który wyniósł 3,9393 zł/EUR. Łącznie daje to kwotę 63 028,8 tys. zł. Powstałą różnicę w stosunku do pierwotnie planowanej wysokości środków w wysokości 4 971,2 tys. zł proponuje się pokryć z budżetu państwa.

### **Kryteria kwalifikowalności Funduszu Granic Zewnętrznych**

W ramach *Programu* planowane było wykorzystanie środków pomocowych z Funduszu Granic Zewnętrznych w wysokości 18 750 tys. zł z przeznaczeniem na zakup wyposażenia nowych przejść granicznych w Dołhobyczowie i Budomierzu. Tymczasem, Komisja Europejska stoi na stanowisku, że budowa infrastruktury i zakup wyposażenia przeznaczonych dla innych służb niż Straż Graniczna oraz na użytek inny niż kontrola graniczna osób jest wydatkiem niekwalifikowalnym w ramach Funduszu Granic Zewnętrznych. Istnieje zatem poważne ryzyko, że planowane dofinansowanie z tego funduszu wyposażenia nowych przejść granicznych zostanie zakwestionowane przez Komisję Europejską.

Mając na względzie długotrwałą procedurę wyjaśniania z Komisją Europejską zasad kwalifikowalności w ramach poszczególnych projektów oraz mało elastyczne podejście



Komisji do tego zagadnienia, najbardziej efektywnym planem minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka będzie dofinansowanie ze środków Funduszu Granicy Wewnętrznych budowy infrastruktury drogowego przejścia granicznego w Budomierzu i sfinansowanie wyposażenia nowych przejść granicznych w całości z budżetu państwa.

### **Czasowe otwarcie nowych przejść granicznych w Dołhobyczowie i Budomierzu na okres EURO 2012**

*Koncepcja funkcjonowania granicy polsko-ukraińskiej podczas Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012*, przyjęta przez Zespół do Spraw Zagospodarowania Granicy Państwowej w dniu 17 maja 2011 roku, przewiduje, że część infrastruktury nowych przejść granicznych w Dołhobyczowie i Budomierzu zostanie oddana do użytku w terminie umożliwiającym przekraczanie granicy i dokonywanie kontroli granicznej wyłącznie w okresie organizacji EURO 2012 (na ok. 6 tygodni). Po zakończeniu EURO 2012 przejścia zostaną zamknięte w celu kontynuacji budowy.

Czasowe otwarcie przejść granicznych choć korzystne dla podróżnych, wymaga zmiany harmonogramów realizacji inwestycji oraz zwiększenia nakładów finansowych. Zmiany niezbędne są zwłaszcza w przypadku budowy przejścia granicznego w Budomierzu, która jest mniej zaawansowana niż równoległa inwestycja w Dołhobyczowie.

### **Zmiana założeń w trakcie realizacji**

W trakcie realizacji *Programu* pojawiły się inne bardziej efektywne możliwości wykonania niektórych zadań, co spowodowało konieczność zmiany przewidzianych w *Programie* założeń. Zmiany te obejmują następujące obszary:

- Lokalizacja inwestycji.  
W przypadku zadania nr 1 – *Budowa parkingu buforowego na 500 miejsc dla samochodów ciężarowych przy drogowym przejściu granicznym Dorohusk-Jagodzin* uznano, że rozbudowa płyty południowej przejścia jest bardziej efektywna od pierwotnie zaplanowanej budowy parkingu ok. 2,5 km przed przejściem, jednakże wymaga to przeznaczenia dodatkowych 20 mln zł oraz zmiany harmonogramu realizacji.
- Podmioty realizujące.  
Zadanie nr 9 – *Wyposażenie kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński w skaner do prześwietlania wagonów kolejowych oraz bramkę radiometryczną* planowane było do realizacji w całości przez Wojewodę Lubelskiego, jednakże skaner do prześwietlania wagonów kolejowych został zakupiony przez Służbę Celną w ramach programu wieloletniego p.n. *Modernizacja Służby Celnej w latach 2009 – 2011*.  
Zadanie nr 10 – *Remont ogrodzenia oraz monitoringu kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński* miało być realizowane przez przedsiębiorstwo PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., jednak monitoring przejścia (OCR do czytania numerów kodów wagonów i kodów kontenerów oraz system cyfrowej telewizji dozorowej) został wykonany przez Służbę Celną.  
Wskazane zatem jest urealnienie danych w „Ramach finansowych”.
- Harmonogram realizacji zadania.  
Zadanie nr 9 – *Wyposażenie kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński w skaner do prześwietlania wagonów kolejowych oraz bramkę radiometryczną* planowane było do realizacji w roku 2013, jednakże

termin zakończenia tego zadania przez Służbę Celną został ustalony na grudzień 2011 r.

Wskazane zatem jest urealnienie danych w „Ramach finansowych”.

- **Zakres zadania**

W latach 2008 – 2010 służby graniczne w drogowym przejściu granicznym Dorohusk – Jagodzin zostały wyposażone w znacznym stopniu ze środków pozyskanych we własnym zakresie (budżety resortowe i środki pomocowe). Potrzeby zgłoszone przez służby na 2011 rok stanowią 40% pierwotnie planowanego zakresu zadania nr 2 – *Uzupełnienie wyposażenia służb granicznych w drogowym przejściu granicznym Dorohusk – Jagodzin*.

Wskazane zatem jest ograniczenie środków finansowych na realizację tego zadania.

### **Współpraca z Ukrainą**

Część zadań inwestycyjnych przewidzianych w *Programie* wymaga uprzedniego uzgodnienia ze stroną ukraińską. Brak jednoznacznego stanowiska strony ukraińskiej odnośnie planów strony polskiej bądź zaniechanie działań niezbędnych do pełnego wykorzystania zrealizowanych po stronie polskiej inwestycji stanowi istotne ryzyko dla terminowej realizacji zadania oraz osiągnięcia zmierzonych rezultatów.

Długotrwałe uzgodnienia ze stroną ukraińską są przyczyną opóźnienia w realizacji zadania nr 5 – *Kompleksowa rozbudowa drogowego przejścia granicznego Korczowa – Krakowiec w związku z inwestycją drogową (autostrada A4)*. Niezbędna jest zatem zmiana harmonogramu realizacji tego zadania.

Nie można również wykluczyć ryzyka, że strona ukraińska nie wybuduje po swojej stronie dróg dojazdowych do nowych przejść granicznych w Dołhobyczowie i Budomierzu. Brak tych dróg oznaczałby, że zamierzone rezultaty nie zostałyby osiągnięte pomimo zrealizowania inwestycji zgodnie z planem.

### **Brak elastyczności w wykorzystaniu środków**

Zgodnie z aktualnym brzmieniem *Programu*, system jego realizacji ma charakter sztywny. Podmioty realizujące są zobowiązane do ścisłego przestrzegania harmonogramów realizacji i płatności określonych w perspektywie rocznej dla każdego zadania w „Ramach finansowych”. Wszelkie modyfikacje, nawet te nie pociągające za sobą zwiększenia łącznej kwoty wydatków, wymagają zmiany całego *Programu* przez Radę Ministrów. Jedynie wykorzystanie środków pomocowych charakteryzuje się większą elastycznością, ponieważ odbywa się ono zgodnie z procedurami właściwych funduszy lub programów i zazwyczaj wykracza poza jeden rok budżetowy.

Z doświadczeń zebranych w trakcie dotychczasowej realizacji *Programu* wynika, że taki sztywny charakter finansowania zadań przewidzianych w *Programie* nie jest efektywny. Ze względu na uwarunkowania zewnętrzne, jak długotrwałe uzgodnienia ze stroną ukraińską, opóźnienia w procedurze przetargowej lub powstałe oszczędności realizacja niektórych zadań może odbiegać od zaplanowanych harmonogramów, co każdorazowo powoduje konieczność zmiany *Programu*.

W celu zapewnienia efektywnej realizacji *Programu* zasadne jest uelastycznienie systemu finansowania ujętych w nim zadań. Proponuje się, aby właściwy wojewoda mógł podjąć decyzję o przesunięciu środków między poszczególnymi zadaniami, za realizację których jest odpowiedzialny, pod następującymi warunkami:

- łączne wydatki w poszczególnych latach nie ulegną zwiększeniu
- organ koordynujący, Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej, wyrazi zgodę na dokonanie takiego przesunięcia środków;

- zgodność z obowiązującymi przepisami prawnymi.

### **Uzupełnienie *Programu* o nowe zadania inwestycyjne**

W ramach śródkresowej weryfikacji gruntownej analizie poddana została możliwość uzupełnienia *Programu* o nowe zadania inwestycyjne lub zadania, które nie zostały uwzględnione w pierwotnej wersji dokumentu ze względu na stan finansów publicznych (wymienione w Tabeli 2.).

**Tabela 2. Zadania inwestycyjne planowane do uwzględnienia w ramach śródkresowej weryfikacji *Programu***

<b>Lp.</b>	<b>Przejście graniczne</b>	<b>Zadanie</b>
1.	dpg Zosin - Ustilug	Współfinansowanie budowy drugiego mostu granicznego
2.	dpg Hrebenne - Rawa Ruska	Budowa parkingu buforowego dla samochodów ciężarowych
3.	dpg Medyka - Szeginie	Budowa parkingu buforowego na 400 miejsc dla samochodów ciężarowych
4.	kpg Dorohusk - Jagodzin	Wybudowanie bocznic z zadaszonymi rampami dla potrzeb kontroli sanitarnej
5.	kpg Przemysł - Mościska	Budowa budynku odpraw fitosanitarnych z infrastrukturą towarzyszącą
6.	kpg Przemysł - Mościska	Modernizacja torów szerokich 1520 mm wykorzystywanych do przewozów towarowych na odcinku przygranicznym Przemysł-Mościska
7.	dpg Malhowice - Niżankowice	Utworzenie infrastruktury przejścia granicznego
8.	dpg Malhowice - Niżankowice	Wyposażenie przejścia granicznego

Z dokonanej analizy wynika, że wskazanym byłoby zmodyfikowanie *Programu* o prace zmierzające do poprawy infrastruktury kolejowego przejścia granicznego Przemysł – Mościska na stacji kolejowej w Medyce, tj. o działania projektowe i przygotowawcze pozwalające na stworzenie, w możliwie bliskiej perspektywie czasowej, właściwych warunków do sprawowania kontroli celnej towarów przewożonych przez to przejście graniczne.

Natomiast uwzględnienie w *Programie* zadań wymienionych w Tabeli 2. w dalszym ciągu nie jest zasadne, ponieważ mają one charakter wysoce kapitałochłonny. Ponadto, realizacja części z analizowanych zadań jest niemożliwa z punktu widzenia uwarunkowań prawnych bądź nieefektywna ze względu na zmiany czynników zewnętrznych.

### **Współfinansowanie budowy drugiego mostu granicznego w drogowym przejściu granicznym Zosin – Ustilug**

Propozycja uwzględnienia w *Programie* budowy drugiego mostu granicznego w drogowym przejściu granicznym Zosin – Ustilug jest przedwczesna. Aktualny i prognozowany po rozbudowie przejścia ruch graniczny nie przekracza zdolności przepustowej istniejącego mostu.

Ponadto, ewentualne zabezpieczenie środków na budowę takiego mostu powinno zostać poprzedzone podpisaniem umowy międzynarodowej o budowie drugiego mostu granicznego. Dotychczas strona ukraińska oficjalnie nie wystąpiła z propozycją rozpoczęcia negocjacji takiej umowy. Zważywszy na długotrwały proces negocjacji wydatkowanie środków na to zadanie nastąpiłoby po 2013 roku.

### **Budowa parkingów buforowych dla samochodów ciężarowych przy drogowych przejściach granicznych Hrebenne – Rawa Ruska oraz Medyka – Szeginie**

Obecnie budowa parkingów buforowych przed drogowymi przejściami granicznymi w Hrebenne i w Medyce nie jest niezbędna, ponieważ odprawa w ruchu towarowym odbywa się na bieżąco a niewielkie kolejki samochodów ciężarowych oczekujących na wyjazd z kraju zdarzają się wyłącznie incydentalnie. Średni czas oczekiwania nie przekracza 0,5 godziny. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest mniejszy ruch graniczny oraz większa efektywność pracy ukraińskich służb granicznych.

Mając zatem na uwadze nikłe zapotrzebowanie na parkingi buforowe przed tymi przejściami granicznymi oraz wysoki koszt inwestycji, budowa parkingów w obecnej sytuacji nie jest potrzebna i efektywna.

### **Budowa drogowego przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice wraz z wyposażeniem**

Strona polska w nocie nr DPT.I 2265-38-2006/SW/80 z dnia 22 marca 2007 roku zaproponowała stronie ukraińskiej zawarcie porozumienia o utworzeniu drogowego przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice. Infrastruktura przejścia ma zostać usytuowana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W dniu 3 lipca 2007 roku strona ukraińska poinformowała w nocie nr 640/36-011-2861, iż odpowiedź na notę polską zostanie przekazana po zakończeniu uzgodnień wewnętrznych, jednakże strona ukraińska ostatecznie nie udzieliła odpowiedzi na polską propozycję utworzenia drogowego przejścia granicznego Malhowice – Niżankowice.

Brak pozytywnej odpowiedzi strony ukraińskiej na polską notę stanowi zasadniczą przeszkodę dla utworzenia przejścia w Malhowicach, jak również uniemożliwia zaplanowanie środków finansowych na budowę przejścia. Z tego względu ujęcie środków na realizację tego zadania w ramach *Programu* nie jest uzasadnione.

## **Propozycje modyfikacji Programu**

Z analizy dotychczasowej realizacji *Programu* wynika, że do pełnego wykonania *Programu* i osiągnięcia zamierzonych rezultatów w drugim okresie jego obowiązywania niezbędne jest dokonanie w ramach śródkresowej weryfikacji szeregu zmian zarówno w „Ramach finansowych”, jak i w samej treści *Programu*. Zaniechanie proponowanych modyfikacji w istotny sposób zwiększa prawdopodobieństwo ryzyka, że zadania, których dotyczy zmiana, nie zostaną zakończone w terminie. Ze względu na znaczenie tych zadań, tj. budowy parkingu buforowego przed drogowym przejściem granicznym w Dorohusku, kompleksowej modernizacji przejścia granicznego w Korczowej czy budowy przejścia granicznego w Budomierzu, zaniechanie zmian będzie miało również znaczące negatywne oddziaływanie na wykonanie całego *Programu*.

### **Zmiany dotyczące poszczególnych zadań**

Podstawową zasadą przy dokonywaniu śródkresowej weryfikacji oraz opracowaniu projektu zmiany *Programu* jest utrzymanie założonego w „Ramach finansowych” poziomu wydatków z budżetu państwa w roku 2012. Proponowane zmiany „Ram finansowych” obejmują zmianę harmonogramów realizacji lub wartości poszczególnych zadań ze szczególnym uwzględnieniem zaangażowanych środków pomocowych. Jedynie w 2013 r. przewiduje się zwiększenie wydatków związane z nowym zadaniem inwestycyjnym. Urealnione zostały także środki wydatkowane na realizację *Programu* w 2010 roku.

W wyniku zmian łączna wartość *Programu* wzrosła o 12 % (57 868 tys. zł) do 540 938 269,60 zł. Zaangażowanie środków spoza *Programu* oraz środków pomocowych spadło odpowiednio o 3 693,1 tys. zł oraz 860,9 tys. zł w stosunku do pierwotnych założeń. Różnica w łącznej wysokości 62 422 tys. zł została pokryta z budżetu państwa. W związku ze stosunkowo niskim poziomem realizacji *Programu* w latach 2010 – 2011 niezbędne było znaczące zwiększenie wydatków w latach 2012 – 2013, które będą kształtowały się następująco: 2012 rok – 173 845 tys. zł (wzrost z 133 545 tys. zł), 2013 rok – 219 941,8 tys. zł (wzrost z 139 515 tys. zł).

W treści *Programu* w rozdziale „Priorytety” zmienione zostały również nieaktualne informacje dotyczące niektórych zadań. Bieżący zakres oraz stan realizacji tych zadań zostały przedstawione w niniejszym dokumencie.

#### **Zadanie nr 1 – Budowa parkingu buforowego na 500 miejsc dla samochodów ciężarowych przy drogowym przejściu granicznym Dorohusk-Jagodzin**

Realizacja zadania była planowana na lata 2010 – 2012. Łączna kwota zabezpieczona w *Programie* to 18 500 000 zł, z czego w 2010 roku planowano wydać 1 900 000 zł.

W marcu 2010 roku Wojewoda Lubelski wykupił grunty pod budowę parkingu buforowego w pierwotnej lokalizacji w m. Okopy. Jednocześnie, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Służbą Celną, wystąpił o zmianę lokalizacji inwestycji na teren przyległy do platformy południowej przejścia.

Podczas XLIII posiedzenia Zespołu ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej, które odbyło się 13 grudnia 2010 roku podjęto decyzję o zmianie lokalizacji parkingu. Decyzja ta pociąga za sobą konieczność zmiany harmonogramu jego budowy i spowodowała, że Wojewoda Lubelski nie będzie w stanie wydatkować środków zgodnie z „Ramami finansowymi” *Programu*. Niezbędne jest wydłużenie okresu realizacji do 2013 roku i zwiększenie środków finansowych o 20 mln zł. Łączna wartość zadania w nowej lokalizacji wynosi 38 621 707 zł.

Przyjęto, że inwestycja będzie realizowana w dwóch etapach. W pierwszym etapie (do 2012 r. włącznie) zakłada się utworzenie ok. 150 miejsc postojowych, zaś w etapie drugim (2013 rok) – zbudowanie parkingu wielkości docelowej, tj. na ok. 500 miejsc postojowych.

W 2010 r. Wojewoda wydał 21 707 zł.

W marcu 2011 r. opracowano i uzgodniono z właściwymi organami Straży Granicznej i Służby Celnej program funkcjonalno-użytkowy, który będzie podstawą opracowania projektu technicznego parkingu.

Na 2011 rok zaplanowano:

- opracowanie raportu oddziaływania inwestycji na środowisko,
- uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- wyłonienie wykonawcy na opracowanie dokumentacji i wykonanie robót ziemnych (formuła „zaprojektuj i zbuduj”).

Brak zmian w treści *Programu* może spowodować nie tylko trudności z wydatkowaniem środków finansowych, które już były zagwarantowane w *Programie*, ale również stanowi poważne ryzyko dla wykonania zadania.

### ***Zadanie nr 2 – Uzupelnienie wyposażenia służb granicznych w drogowym przejściu granicznym Dorohusk-Jagodzin***

Zadanie planowane było do realizacji w 2011 r. przez Wojewodę Lubelskiego za kwotę 1 000 000 zł jako projekt dofinansowany ze środków Funduszu Granic Zewnętrznych (FGZ - 750 000 zł, 250 000 zł – współfinansowanie z budżetu państwa). Zakończenie realizacji zadania przewidziano na grudzień 2011 r.

W latach 2008 – 2010 służby graniczne w tym przejściu zostały doposażone w znacznym stopniu ze środków pozyskanych we własnym zakresie (budżety resortowe i środki pomocowe). Z uwagi na zadowalający stan wyposażenia służb granicznych proponuje się zatem ograniczyć wartość uzupełniającego wyposażenia do 400 tys. zł z przeznaczeniem na elektroniczne oznakowanie pasów ruchu.

### ***Zadanie nr 3 – Kompleksowa rozbudowa drogowego przejścia granicznego Zosin – Ustług***

Przewidziany termin realizacji zadania to lata 2010 – 2013. W *Programie* zabezpieczono na realizację inwestycji 76 000 000 zł. W 2010 r. planowano zakończenie etapu projektowania, na co zabezpieczono kwotę w wysokości 1 100 000 zł. Przygotowanie projektu jest dofinansowane ze środków Funduszu Granic Zewnętrznych. Wojewoda wydłużył okres realizacji tego etapu do 30 czerwca 2011 r. W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego wybrano najkorzystniejszą ofertę, opiewającą na kwotę 697 572 zł. Zgodnie z umową, zawartą z wyłonionym wykonawcą dokumentacji projektowej, środki w wyżej wymienionej kwocie zostaną wydatkowane po opracowaniu dokumentacji, tj. w 2011 roku.

Do końca 2010 r. Wojewoda wydał 42 021 zł z budżetu na zaktualizowanie koncepcji programowo-przestrzennej rozbudowy przejścia opracowanej w 2005 roku.

W przypadku realizacji wariantu 2. wykorzystania środków pomocowych z *Programu Współpracy Transgranicznej Polska – Białoruś – Ukraina 2007 – 2013* na zadanie nr 17 – *Budowa infrastruktury drogowego przejścia granicznego Budomierz – Hruszew* w wysokości 31 514,4 tys. zł (dofinansowanie ze środków pomocowych w wysokości 8 mln EUR), proponuje się, aby środki te przeznaczyć na dofinansowanie zadania nr 3 zgodnie z następującym harmonogramem wydatkowania: 2012 r. – 20 000 tys. zł, 2013 r. – 11 514,4 tys. zł.

Proponowane nowe przeznaczenie środków z *Programu Współpracy Transgranicznej* będzie możliwe wyłącznie w przypadku pojawienia się wolnych środków finansowych przeznaczonych na dofinansowanie tzw. dużych projektów oraz pozytywnej decyzji Wspólnego Komitetu Monitorującego i Komisji Europejskiej odnośnie dofinansowania tego konkretnego projektu.

**Zadanie nr 5 – Kompleksowa rozbudowa drogowego przejścia granicznego Korczowa-Krakowiec w związku z inwestycją drogową (autostrada A4)**

Inwestycja ma być realizowana w latach 2011 – 2012. W *Programie* zabezpieczono na ten cel łącznie 20 000 000 zł, z tego 12 000 000 zł w 2011 r. Zgodnie z decyzją Zespołu ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej podjętą na posiedzeniu w dniu 25 listopada 2009 r. przewidziana jest budowa stałej infrastruktury do odpraw samochodów osobowych i autobusów na działkach przylegających do autostrady po obu jej stronach.

Przygotowanie inwestycji opóźniło się ze względu na długotrwałe uzgodnienia ze stroną ukraińską. Strona ukraińska w nocy nr 640/20-612/1-5309 z dnia 30 listopada 2010 r. potwierdziła priorytetowe znaczenie budowy autostrady A4/M10 oraz rozdzielania ruchu w przejściu granicznym Korczowa – Krakowiec poinformowała, że budowa autostrady M10 zostanie zakończona w 2012 r. (zgodnie z *Państwowym Celowym Programem przygotowania i przeprowadzenia na Ukrainie finałowej części Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012* zmienionym w dniu 4 października 2010 r.). Natomiast budowa infrastruktury przejścia planowana jest po zakończeniu prac budowlanych na autostradzie.

W ramach przedmiotowego zadania zlecono opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego wraz z niezbędnymi decyzjami na budowę dwóch platform przewidzianych do odpraw samochodów osobowych i autokarów, usytuowanych po obu stronach planowanej autostrady A4. Odpowiedzialny za realizację zadania Wojewoda Podkarpacki planuje w maju 2011 r. wykup niezbędnego terenu pod platformę wjazdową do kraju, natomiast w czerwcu ogłoszenie postępowania przetargowego na wyłonienie wykonawcy zadania w konwencji „projektuj i buduj”. Rozpoczęcie robót przewiduje się we wrześniu 2011 roku, od budowy części wjazdowej, ponieważ przylega ona do istniejącego przejścia i nie będzie kolidowała z robotami przy budowie autostrady A4. Natomiast realizację platformy wjazdowej do kraju można będzie rozpocząć po wykonaniu przygranicznego odcinka autostrady. Biorąc powyższe pod uwagę, wykonawca zadania nie będzie w stanie zrealizować w 2011 r. zakresu rzeczowego w wysokości 12 mln zł, przewidzianego w „Ramach finansowych” Programu.

Niezbędna zatem jest zmiana harmonogramu wydatkowania środków. Z przyznanej kwoty wydatków 12 mln zł na 2011 r. proponuje się przesunięcie kwoty 7 mln zł na rok 2012.

Koszt wykupu gruntów niezbędnych pod rozbudowę przejścia ma wynieść około 1,5 mln zł. Środki na ten cel proponuje się pozyskać, przesuwając oszczędności powstałe po odstąpieniu od realizacji zadania nr 13 – *Przeprowadzenie kompleksowego remontu infrastruktury technicznej kolejowego przejścia granicznego Werchrata-Rawa Ruska* (1 mln w 2011 r. i 0,5 mln w 2012 r.)

Finansowanie zadania ze środków budżetu państwa, po uwzględnieniu wnioskowanych zmian będzie się przedstawiało następująco: w roku 2011 kwota 6 mln zł, w roku 2012 kwota 15,5 mln zł.

**Zadanie nr 6 – Budowa zintegrowanego budynku dla służb granicznych w kolejowym przejściu granicznym Dorohusk – Jagodzin**

Zadanie planowane do realizacji w latach 2012 – 2013 na łączną kwotę 42 mln zł w całości z budżetu państwa.

Proponuje się zmianę harmonogramu wydatkowania środków w ramach tego zadania poprzez przesunięcie 5 mln zł z roku 2012 na rok 2013. Pozwoli to na sfinansowanie priorytetowych w perspektywie przygotowań do Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012 inwestycji w Korczowej, Dołhobyczowie i Budomierzu przy utrzymaniu ustalonego poziomu wydatków z budżetu państwa w roku 2012.

Ponadto, z doświadczeń z dotychczasowej realizacji *Programu* wynika, że w przypadku szeregu inwestycji harmonogram wydatkowania przesuwany był w czasie, ze względu na przedłużające się uzgodnienia ze służbami granicznymi bądź stroną ukraińską lub długotrwałe procedury przygotowania inwestycji po względem prawnym (uzyskanie pozwolenia na budowę, wyłonienie wykonawcy). Nie przewiduje się zatem, aby proponowana zmiana mogła negatywnie oddziaływać na możliwość realizacji zadania.

**Zadanie nr 7 – Wyposażenie kolejowego przejścia granicznego Dorohusk – Jagodzin w sprzęt do kontroli ruchu towarowego (w tym skaner)**

Zadanie planowane do realizacji w roku 2013 na kwotę 10 mln zł w całości z budżetu państwa.

Proponuje się podwyższyć planowane nakłady na to zadanie do kwoty 20 mln zł. Koszt zakupu i montażu identycznego (pod względem funkcji i parametrów technicznych) skanera wraz budynkiem jego obsługi w kolejowym przejściu granicznym w Hrubieszowie wyniósł 16,5 mln zł (cena uzyskana w przetargu publicznym). W związku z tym, niezbędne jest urealnienie kwoty planowanych nakładów na skaner w Dorohusku.

Rozbieżność między kwotą przewidzianą w „Ramach finansowych” *Programu* a obecnie proponowaną wynika z niedoszacowania wartości tego zadania. Uwzględniając nieunikniony wzrost cen materiałów i usług, zasadnym jest zwiększenie planowanych nakładów na skaner w Dorohusku z 10 do 20 mln zł, co umożliwi realizację inwestycji, której ewentualne dzielenie na etapy nie jest możliwe.

W związku z tym, że zakup skanera w Hrubieszowie został sfinansowany ze środków pochodzących spoza *Programu rozwoju polsko - ukraińskiej granicy państwowej w latach 2010 - 2013*, proponuje się przenieść kwotę 10 mln zł z pozycji 9 *Ram finansowych* do poz. 7, z zachowaniem terminu jej wydatkowania, tj. w 2013 roku.

**Zadanie nr 9 – Wyposażenie kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów - Włodzimierz Wołyński w skaner do prześwietlania wagonów kolejowych oraz bramkę radiometryczną**

Zadanie planowane do realizacji w roku 2013 na kwotę 10 mln zł w całości z budżetu państwa.

W marcu 2011 r. Izba Celna w Białej Podlaskiej powiadomiła Wojewodę Lubelskiego o rozpoczęciu prac związanych z zakupem i montażem skanera (wraz z budynkiem obsługi) do prześwietlania wagonów w kolejowym przejściu granicznym w Hrubieszowie. Termin zakończenia zadania został ustalony na grudzień 2011 r.

Przedsięwzięcie jest realizowane w ramach wieloletniego programu p.n. *Modernizacja Służby Celnej w latach 2009 - 2011*, a całkowity koszt inwestycji wyniesie 16,5 mln zł. Celowym wydaje się, by w „Ramach finansowych” *Programu* wpisać tę kwotę wydatków na rok 2011 (zgodnie ze stanem faktycznym), natomiast kwotę 10 mln zł, przewidzianą z budżetu państwa na rok 2013 na zadanie 9 przenieść do zadania 7.

**Zadanie nr 10 – Remont ogrodzenia oraz monitoringu kolejowego przejścia granicznego Hrubieszów - Włodzimierz Wołyński**

Zadanie miało być realizowane przez przedsiębiorstwo PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. jednak monitoring przejścia (OCR do czytania numerów kodów



wagonów i kodów kontenerów oraz system cyfrowej telewizji dozorowej) został wykonany przez Służbę Celną. Na realizację całości zadania zaplanowano wydać łącznie 2 300 000 zł, które miały pochodzić od LHS.

Z dwóch zaplanowanych podzadań nie udało się zrealizować remontu ogrodzenia, gdyż spółka PKP LHS zrezygnowała z remontu ogrodzenia z powodu niekorzystnej sytuacji ekonomicznej. Rezygnacja nie wpływa na sytuację budżetu państwa.

Monitoring przejścia (OCR do czytania numerów kodów wagonów i kodów kontenerów oraz system cyfrowej telewizji dozorowej) został zainstalowany przez Służbę Celną w ramach projektu inwestycyjnego pn. *Rozbudowa Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa dla Obiektów Granicznych Administracji Celnej – CAIFS II* o wartości 1 117 330,84 zł. Odbiór inwestycji nastąpił 20 lipca 2010 r. W związku z powyższym część zadania została zrealizowana nie jak zaplanowano ze środków własnych PKP LHS, ale ze środków Służby Celnej spoza *Programu*.

Wskazana jest stosowna modyfikacja „Ramach finansowych” *Programu*.

***Zadanie nr 11 – Uruchomienie punktu kontroli granicznej pasz w kolejowym przejściu granicznym Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński***

Inwestycja realizowana przez przedsiębiorstwo PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. z jego własnych środków. Przewidywano, że PKP LHS wyda na ten cel w 2010 r. 20 200 000 zł. W toku realizacji zadania okazało się jednak, że wystąpił błąd w określeniu przez Wojewodę wielkości tej kwoty. W *Ramach finansowych* powinna zostać umieszczona suma w wysokości 2 200 000 zł, czyli o 18 000 000 zł mniejsza.

Roboty, obejmujące budowę pomostów do kontroli pasz na rampie przy torach 101S i 103S, zostały wykonane w całości planowanego zakresu i odebrane w grudniu 2010 r. Ostateczna wartość inwestycji wyniosła 870 112 zł.

Różnica w wysokości wpisanej kwoty nie wpływa na wydatki budżetu państwa, niemniej jednak wskazana jest korekta błędu.

Ze względu na wykonanie w ramach tego zadania także remontu rampy kontrolnej określonej w *Programie* jako zadanie nr 12, wskazana jest zmiana nazwy zadania na następującą: *Uruchomienie punktu kontroli granicznej pasz wraz z remontem rampy kontrolnej w kolejowym przejściu granicznym Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński*

***Zadanie nr 12 – Remont rampy kontrolnej w kolejowym przejściu granicznym Hrubieszów – Włodzimierz Wołyński***

Przed uruchomieniem punktu granicznej kontroli pasz w tym przejściu granicznym, zgodnie z warunkami określonymi przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zmodernizowano rampę, dostosowując ją przy tym do potrzeb służb kontrolnych (zwyżki i kładki). Tym samym, realizując zadanie nr 11, wykonano zakres rzeczowy dla zadania nr 12 w ramach kwoty 870 112,24 zł. Wskazane jest zatem wykreślenie zadania nr 12 z „Ram finansowych” *Programu*.

***Zadanie nr 13 – Przeprowadzenie kompleksowego remontu infrastruktury technicznej kolejowego przejścia granicznego Werchrata-Rawa Ruska***

Realizacja zaplanowanego zakresu rzeczowego (m.in. modernizacja budynku głównego, drogi dojazdowej do zwyżki, oświetlenia terenu) może być przesunięta na lata późniejsze. Aktualnie w ramach wydatków bieżących dokonywane są niezbędne naprawy, konserwacje i remonty infrastruktury przejścia w Werchracie.

Proponuje się odłożyć wykonanie tego zadania na okres po zakończeniu realizacji *Programu* i przesunąć środki finansowe w kwocie 1 500 tys. zł na zadanie nr 5 – *Kompleksowa rozbudowa drogowego przejścia granicznego Korczowa-Krakowiec w*

związku z inwestycją drogową (autostrada A4). Kwota 1 000 tys. zł przewidziana na rok 2011 zostanie przeznaczona na wykup gruntu, natomiast kwota 500 tys. zł przeznaczona zostanie na realizację zakresu rzeczowego w roku 2012.

**Zadanie nr 15 – Budowa infrastruktury drogowego przejścia granicznego  
Dołhobyczów – Uhrynów. Etap I – część osobowa**

W związku z opóźnieniem procedury przyznawania środków w ramach *Programu Współpracy Transgranicznej Polska - Białoruś - Ukraina 2007 - 2013*, kwotę środków pomocowych z tego programu na budowę przejścia proponuje się przesunąć na lata: 2011 – 7 500 tys. zł, 2012 – 20 000 tys. zł i 2013 – 4 014,4 tys. zł.

**Zadanie nr 16 – Wyposażenie drogowego przejścia granicznego Dołhobyczów –  
Uhrynów w niezbędne urządzenia i sprzęt do kontroli ruchu granicznego oraz  
bieżącego utrzymania przejścia**

Zadanie planowane do realizacji w latach 2012 – 2013 na łączną kwotę 15 mln zł, z czego 11 250 tys. zł ze środków pomocowych w ramach Funduszu Granic Zewnętrznych.

Ze względu na zastrzeżenia Komisji Europejskiej do finansowania z Funduszu Granic Zewnętrznych wyposażenia dla służb granicznych innych niż Straż Graniczna, proponuje się, aby całość zadania sfinansować z budżetu państwa.

**Zadanie nr 17 – Budowa infrastruktury drogowego przejścia granicznego  
Budomierz-Hruszew**

Proponuje się dofinansowanie zadania ze środków pochodzących z Funduszu Granic Zewnętrznych w wysokości 23 750 tys. zł, z których 18 750 tys. zł pierwotnie było przeznaczone na realizację zadań nr 16 i 18. Natomiast pozostałe 5 000 tys. zł przewiduje się, że zostaną zaangażowane jeszcze w 2011 r. w ramach modyfikacji harmonogramu wydatkowania środków polegająca na zwiększeniu wydatków w latach 2011 – 2012 w celu zapewnienia minimalnej infrastruktury dla czasowego otwarcia przejścia granicznego w okresie Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012.

W związku z opóźnieniem procedury przyznawania środków w ramach *Programu Współpracy Transgranicznej Polska - Białoruś - Ukraina 2007 - 2013*, kwotę środków pomocowych z tego programu na budowę przejścia proponuje się przesunąć na lata 2012 – 2013.

Harmonogram wydatkowania środków pomocowych na budowę przejścia w Budomierzu po uwzględnieniu zmian wyglądałby następująco:

- rok 2011 – 5 000 tys. zł z Funduszu Granic Zewnętrznych;
- rok 2012 – łącznie 29 375 tys. zł, z czego: 9 375 tys. zł z Funduszu Granic Zewnętrznych oraz 20 000 tys. zł z *Programu Współpracy Transgranicznej*;
- rok 2013 – łącznie 20 889,4 tys. zł, z czego: 9 375 tys. zł z Funduszu Granic Zewnętrznych oraz 11 514 tys. zł z *Programu Współpracy Transgranicznej*.

Jeżeli nie będzie możliwe wykorzystanie środków pomocowych z *Programu Współpracy Transgranicznej* na budowę przejścia w Budomierzu (realizacja wariantu 2.) proponuje się dofinansowanie zadania ze środków pochodzących z budżetu państwa, zgodnie z harmonogramem: rok 2012 – 20 000 tys. zł oraz rok 2013 – 11 514 tys. zł.

**Zadanie nr 18 – Wyposażenie drogowego przejścia granicznego Budomierz-  
Hruszew**

Zadanie planowane do realizacji w latach 2012 – 2013 na łączną kwotę 10 mln zł, z czego 7 500 tys. zł ze środków pomocowych w ramach Funduszu Granic Zewnętrznych.

Ze względu na zastrzeżenia Komisji Europejskiej do finansowania z Funduszu Granic Zewnętrznych wyposażenia dla służb granicznych innych niż Straż Graniczna, proponuje się, aby całość zadania sfinansować z budżetu państwa.

**Zadanie nr 21 – Budowa infrastruktury dla dokonywania kontroli celnej i sanitarnej na stacji granicznej w Medyce w kolejowym przejściu granicznym Przemysł Mościska**

Jest to nowe zadanie inwestycyjne włączone do *Programu* w związku ze śródkresową weryfikacją.

W ramach tego zadania planowana jest radykalna poprawa infrastruktury stacji kolejowej w Medyce pod kątem możliwości sprawowania kontroli celnej, w tym przeprowadzania rewizji celnych towarów oraz przeprowadzania granicznej kontroli sanitarnej i pobierania próbek importowanych produktów.

Infrastruktura:

1. Rampa rozładunkowa (częściowo zadaszona) usytuowana przy torze 55 z uwzględnieniem podwójnego toru (tor w torze),
2. Wygrodzenie terenu wokół rampy rozładunkowej,
3. Oświetlenie rampy rozładunkowej,
4. Zwyżka do kontroli wagonów od góry z podestami do kontroli cystern,
5. Zadaszony kanał rewizyjny do kontroli wagonów w ruchu szeroko torowym i normalnotorowym,
6. Magazyn depozytowy,
7. Wyposażenie obiektów w elementy systemu sygnalizacji napadu i włamania oraz system cyfrowej telewizji dozorowej w nowych miejscach kontroli (rampa, zwyżki, magazyn),
8. Wybudowanie nowej siedziby oddziału celnego i służb sanitarnych celem zabezpieczenia potrzeb lokalowych tych jednostek.

Sprzęt do kontroli

1. Wózek widłowy duży i tzw. „paleciak”,
2. Urządzenie do ponownego pakowania towarów po przeprowadzonej rewizji.

Modernizacja infrastruktury przejścia granicznego w Przemysłu, w części usytuowanej w Medyce, zapewni:

- właściwe wykonywanie zadań nałożonych na Służbę Celną, Straż Graniczną i Państwową Inspekcję Sanitarną,
- właściwe warunki do obsługi podmiotów, których towary przewożone są przez granicę Wspólnoty,
- jednakowe warunki do działalności różnych przewoźników kolejowych.

Szacunkowy koszt związany z wprowadzeniem w życie wnioskowanych rozwiązań to suma ok. 45 mln zł. Realizację prac budowlanych i dostaw planuje się w 2013 r., jednakże niezbędne jest zabezpieczenie również środków finansowych w kwocie 300 tys. zł na wykonanie dokumentacji projektowej w I półroczu 2012 r.

Proponuje się, aby przeznaczyć na realizację zadania następujące środki finansowe: w 2012 r. – 300 tys. z rezerwy celowej na budowę i modernizację przejść granicznych (w pozycji *Inne* w „Ramach finansowych” *Programu*) oraz w 2013 r. – 45 000 tys. zł z budżetu.

## Zmiany w systemie realizacji i monitorowania

W celu zapewnienia efektywnej realizacji *Programu* proponuje się, aby właściwy wojewoda mógł podjąć decyzję o przesunięciu środków między poszczególnymi zadaniami, za realizację których jest odpowiedzialny, pod następującymi warunkami:

- łączne wydatki w poszczególnych latach nie ulegną zwiększeniu;
- organ koordynujący, Zespół ds. Zagospodarowania Granicy Państwowej, wyrazi zgodę na dokonanie takiego przesunięcia środków;
- uwzględnienie obowiązujących przepisów prawnych.

## Zwiększenie liczby wskaźników

W ramach śródkresowej weryfikacji gruntownej analizie poddano również możliwość zwiększenia liczby wskaźników wykonania poszczególnych celów szczegółowych *Programu*. Zidentyfikowano szereg obszarów, w których *Program* jest realizowany, lecz nie zostały do nich przypisane odpowiednie wskaźniki. Są to: wyposażenie pasów w drogowych przejściach granicznych w elektroniczne tablice o zmiennej treści, ustawienie ekranów akustycznych w kolejowych przejściach granicznych oraz wyposażenie służb granicznych w sprzęt do kontroli granicznej. Ponieważ dodatkowe wskaźniki zostały opracowane w trakcie śródkresowej weryfikacji *Programu*, wartość bazową wskaźników określono dla roku 2011. Proponuje się zatem dodać następujące wskaźniki:

➤ dla celu szczegółowego 1 „Zwiększenie przepustowości przejść granicznych”

Lp.	WSKAŹNIK	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W ROKU BAZOWYM (2011)	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W ROKU DOCELOWYM (2013)
5.	Ilość stacjonarnych zestawów komputerowych (PC, czytnik kart PKI czytnik paszportów) przeznaczonych do dokonywania odprawy granicznej	59	118

➤ dla celu szczegółowego 2 „Poprawa warunków oczekiwania na odprawę graniczną”

Lp.	WSKAŹNIK	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W ROKU BAZOWYM (2011)	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W ROKU DOCELOWYM (2013)
3.	Liczba elektronicznych tablic o zmiennej treści nad pasami w drogowych przejściach granicznych	0	31
4.	Długość ekranów akustycznych w kolejowych przejściach granicznych (km)	0	4

➤ dla celu szczegółowego 3 „Zwiększenie bezpieczeństwa granicy polsko-ukraińskiej”

LP	WSKAŹNIK	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W ROKU BAZOWYM (2011)	WARTOŚĆ WSKAŹNIKA W ROKU DOCELOWYM (2013)
3.	Ilość urzędzeń do badania autentyczności dokumentów (VSC, Regula itp.)	6	11