

**Wydział Zarządzania Funduszami Europejskimi  
Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu**

**RAPORT ZAMYKAJĄCY WDRAŻANIE  
PROGRAMU WIELOLETNIEGO POD NAZWĄ  
„NARODOWY PROGRAM PRZEBUDOWY  
DRÓG LOKALNYCH 2008-2011”  
W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM**

**Poznań 2012**

## **SPIS TREŚCI:**

<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>3</b>
<b>ZAŁOŻENIA PROGRAMOWE, PODSTAWY PRAWNE I FINANSOWE PROGRAMU .....</b>	<b>5</b>
<b>WNIOSKI O DOFINANSOWANIE ZADAŃ JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORYALNEGO .....</b>	<b>8</b>
<b>BENEFICJENCI PROGRAMU .....</b>	<b>12</b>
<b>ZADANIA ZREALIZOWANE W RAMACH PROGRAMU.....</b>	<b>16</b>
<b>EFEKTY RZECZOWE REALIZACJI PROGRAMU .....</b>	<b>24</b>
<b>PARTNERSTWO FINANSOWE MIĘDZY JEDNOSTKAMI SAMORZĄDU TERYTORYALNEGO ORAZ INNYMI PODMIOTAMI.....</b>	<b>32</b>
<b>KOMPLEMENTARNOŚĆ ZADAŃ ZREALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMU .....</b>	<b>42</b>
<b>PODSUMOWANIE.....</b>	<b>45</b>

## ***Wprowadzenie***

Celem niniejszego raportu jest prezentacja efektów realizacji programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011” w Wielkopolsce.

Zakończenie wdrażania programu, a także ustanowienie nowego programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność - Rozwój” skłaniają do podjęcia szczegółowej analizy wyników realizacji programu w latach 2008-2011 i roli, jaką spełnił w zaspokajaniu potrzeb samorządów lokalnych w zakresie modernizacji infrastruktury drogowej. Zakres tematyczny pracy nie ogranicza się zatem wyłącznie do przedstawienia inwestycji wykonanych z udziałem środków „Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011”, lecz obejmuje również analizę zgłaszanego przez samorzady zapotrzebowania na środki dotacji z budżetu państwa. Ponadto, należy zaznaczyć, że przedkładany dokument nie ma charakteru sprawozdania z wykorzystania dotacji i nie powiela informacji przekazanych na ten temat ministrowi odpowiedzialnemu za realizację programu, w trybie i terminach przepisanych prawem.

W pierwszej części raportu przypomniano najważniejsze zasady funkcjonowania programu, jego ramy prawne i finansowe oraz system wdrażania. Następnie przedstawiono potrzeby inwestycyjne wielkopolskich gmin i powiatów zgłaszane w naborach wniosków o dofinansowanie przeprowadzonych w latach 2008-2010. Analizie poddano zainteresowanie lokalnych samorządów możliwością dofinansowania zadań, zarówno w ujęciu ilościowym jak i wartościowym, w szczególności w odniesieniu do dostępnych środków dotacji z budżetu państwa. Kolejna część opracowania obejmuje wyniki analizy dotyczącej jednostek samorządu terytorialnego, które skorzystały z dofinansowania w ramach programu na podstawie zawartych umów o udzielenie dotacji. Zaprezentowano tu szczegółowe dane na temat uczestnictwa gmin i powiatów województwa wielkopolskiego w programie w kolejnych latach jego funkcjonowania. W czwartej części raportu przeprowadzono szczegółową analizę projektów zrealizowanych w ramach programu, pod kątem liczby, wartości oraz rodzaju wykonanych robót budowlanych. Najważniejsze efekty rzeczowe wdrożonych inwestycji opisano w następnym rozdziale, w którym zamieszczono zbiorcze

dane na temat podstawowych wskaźników realizacji zadań, takich jak długość zmodernizowanych odcinków dróg, długość przebudowanych lub wybudowanych ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, chodników, sieci kanalizacji deszczowej, liczba przebudowanych skrzyżowań i inne. Szczególnie wnikliwemu badaniu poddano występujące w programie zagadnienie partnerstwa finansowego przy realizacji zadań, zarówno pod kątem zróżnicowania podmiotów jak i wartości ich udziałów. Ostatnim problemem, który został zaprezentowany w niniejszym raporcie jest komplementarność działań na rzecz modernizacji i bezpieczeństwa dróg, czyli zjawisko wzajemnego uzupełniania się i powiązań między zadaniami zrealizowanymi w ramach programu.

Wszystkie dane wykorzystane w raporcie pochodzą z następujących źródeł:

- wnioski o dofinansowanie zadań w ramach programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011” złożone do Wojewody Wielkopolskiego w latach 2008-2010
- umowy o dofinansowanie dotacją celową z budżetu państwa zadań realizowanych w ramach programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011” zawarte pomiędzy Wojewodą Wielkopolskim a beneficjentami w latach 2009-2011
- sprawozdania z wykorzystania dotacji celowej z budżetu państwa na podstawie ww. umów
- rejestry i bazy prowadzone w Wydziale Zarządzania Funduszami Europejskimi
- ankiety wypełnione przez beneficjentów na potrzeby niniejszego raportu.

## ***Założenia programowe, podstawy prawne i finansowe programu***

Program wieloletni pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011” ustanowiony został na mocy uchwały Nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r. Program realizowany był w okresie od 31 października 2008 r. do 31 grudnia 2011 r.

Program miał w szczególności na celu wsparcie przebudowy, budowy lub remontu kluczowych odcinków dróg gminnych i powiatowych, prowadzące do zwiększenia płynności ruchu i poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego. Celem programu było także wsparcie tworzenia powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z siecią dróg wojewódzkich i krajowych, służące zwiększeniu dostępności lokalnych ośrodków gospodarczych.

W ramach programu dofinansowaniu podlegały zadania polegające na przebudowie i remontach dróg, budowie dróg oraz obejmujące działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dróg istniejących, m.in.: wyposażenie dróg w rozwiązania i elementy poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego: budowa chodników, budowa azyli dla pieszych, fizyczne separowanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów, sygnalizacje świetlne, rozdzielanie kierunków ruchu, montaż barier ochronnych, poprawa jakości oznakowania poziomego i pionowego, dodatkowe oznakowanie niebezpiecznych łuków poziomych. Wszystkie projekty przyjęte w ramach programu do dofinansowania środkami z budżetu państwa musiały zostać zrealizowane, zarówno rzeczowo, jak i finansowo, w roku, na który przyznana została dotacja.

Program na lata 2008-2011 zakładał zaangażowanie środków budżetu państwa w wysokości 3 mld zł, rocznie: 1 mld zł. Co najmniej takie same nakłady musiały pochodzić ze strony jednostek samorządu lokalnego. Założenia finansowe przyjęte na 2009 rok zakładały równy podział środków dotacji celowej pomiędzy województwa. Zgodnie z powyższym, na każde województwo w roku 2009 przypadła kwota 62,5 mln zł. Pierwotna alokacja środków została zmieniona uchwałą Nr 157/2009 Rady Ministrów z dnia 15 września 2009 r. Przy ponownym podziale środków między województwa na lata 2010-2011 uwzględniono powierzchnię i liczbę ludności województw oraz łączną długość znajdujących się na ich obszarze dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni. Ustalona na tej podstawie kwota dla województwa wielkopolskiego na lata 2010-2011 wyniosła 79,49 mln zł rocznie.

Maksymalne dofinansowanie z budżetu państwa przyjęto na poziomie 50 % kosztów realizacji zadania. Dotacja dla jednego projektu nie mogła przekroczyć kwoty 3 mln zł. Przedmiotem dofinansowania mógł być w danym roku budżetowym wyłącznie jeden projekt inwestycyjny zgłoszony przez zarządcę drogi gminnej i dwa projekty zgłoszone przez powiat, w tym, miasto na prawach powiatu. W ramach programu nie mogły być finansowane projekty realizowane z udziałem środków Unii Europejskiej oraz rezerwy subwencji ogólnej, tworzonej w budżecie państwa na mocy art. 26 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego<sup>1</sup>. Program zakładał równy podział dotacji pomiędzy gminy i powiaty, z możliwością korygowania tej proporcji przez wojewodów, jednakże w niewielkim zakresie. Realizacja programu powierzona została ministrowi właściwemu do spraw administracji publicznej, jednocześnie szereg istotnych zadań przekazanych zostało do kompetencji wojewodów, w tym, nabór i ocena wniosków o dofinansowanie, przekazywanie gminom i powiatom środków finansowych oraz rozliczanie i kontrola wykorzystania środków dotacji z budżetu państwa.

Zgodnie z przyjętym harmonogramem realizacji programu, nabór wniosków był ogłaszany raz w roku. Oceny zgłoszonych wniosków dokonywała powołana przez wojewodę komisja, składająca się z dwóch pracowników urzędu wojewódzkiego oraz po 1 przedstawicielu zarządu województwa, oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Policji. Wnioski były oceniane w oparciu o zobiektywizowane kryteria formalne i merytoryczne. Merytoryczne obszary oceny wniosków uwzględniały wpływ realizacji projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, spójność drogi objętej wnioskiem z siecią dróg na obszarze województwa, a także aspekt współpracy jednostek samorządu terytorialnego. Początkowo do każdego z tych obszarów oceny przypisana była jednakowa waga przekładająca się na ocenę punktową, od 0 do 10 punktów. Takie podejście zostało zmienione w drugim roku wdrażania programu, uchwałą Nr 157/2009 Rady Ministrów z dnia 15 września 2009 r. wprowadzona została zróżnicowana skala ocen dla poszczególnych kryteriów oceny. Dalsza modyfikacja zasad oceny wniosków jednostek samorządu terytorialnego wprowadzona została uchwałą Nr 138/2010 Rady Ministrów z dnia 31 sierpnia 2010 r., która przewidywała dodatkowe 10 punktów dla tzw. „wniosków powodziowych”, tzn. wniosków o dofinansowanie zadań obejmujących odcinki dróg, które w wyniku powodzi lub osunięć ziemi wywołanych opadami atmosferycznymi zostały uszkodzone lub zniszczone.

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526 z późn. zm.

Ocena wniosków o dofinansowanie zadań przeprowadzana przez komisje wojewódzkie stanowiła podstawę sporządzenia wstępnych list rankingowych. Po rozpatrzeniu zgłoszonych przez wnioskodawców zastrzeżeń tworzone były listy zakwalifikowanych wniosków do dofinansowania z budżetu państwa. Ustalane przez wojewodów listy zakwalifikowanych wniosków podlegały zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej. Zgodnie z założeniami programu, uzyskane w ciągu roku oszczędności w środkach budżetu państwa mogły być przeznaczone na dofinansowanie kolejnych zadań umieszczonych na dalszych miejscach list rankingowych. Główne źródło oszczędności stanowiły korzystne efekty postępowań przetargowych.

Beneficjenci programu otrzymywali dotacje na podstawie zawieranych z wojewodami umów o dofinansowanie zadań, na zasadach określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Dz. U. Nr 53, poz. 453, z późn. zm.

## ***Wnioski o dofinansowanie zadań jednostek samorządu terytorialnego***

Zainteresowanie programem ze strony gmin i powiatów województwa wielkopolskiego w ramach trzech kolejnych edycji przedstawiało się następująco:

### **Edycja 2008/2009 (dotacja celowa z budżetu państwa na rok 2009)**

W ramach pierwszego naboru wniosków przeprowadzonego w 2008 r. w województwie wielkopolskim złożono ogółem **213** wniosków o dofinansowanie.

Łączna kwota wnioskowanego dofinansowania wynosiła **186 808,6 tys. zł**, co ponad trzykrotnie przewyższało pulę środków będących w dyspozycji wojewody.

Powiaty złożyły ogółem **58** wniosków o dofinansowanie. 24 powiaty skorzystały z możliwości aplikowania o dofinansowanie dwóch projektów. Tylko jeden powiat nie wnioskował o dotację. Zapotrzebowanie na środki zgłoszone przez tę grupę podmiotów – **73 440,3 tys. zł**, ze względu na limit środków mogło być zrealizowane w **40 %**.

Gminy złożyły ogółem **155** wniosków. W programie nie uczestniczyło 71 gmin. Kwota wnioskowana przez tę grupę podmiotów – **113 368,3 tys. zł**, mogła być zaspokojona w ok. **30 %**.

### **Edycja 2009/2010 (dotacja celowa z budżetu państwa na rok 2010)**

W naborze wniosków o dofinansowanie zadań w roku 2010 złożono ogółem **173** wnioski na ogólną kwotę dotacji **201 894,04 tys. zł**. Wnioskowana dotacja ponad dwuipółkrotnie przewyższała dostępne środki.

Powiaty złożyły ogółem **59** wniosków o dofinansowanie. 24 powiaty ubiegały się o dofinansowanie dwóch zadań. Dotacja wnioskowana przez powiaty wynosiła **98 291,54 tys. zł** i ze względu na limit środków, mogła być zrealizowana w ok. **40 %**.

Gminy złożyły razem **114** wniosków. W programie nie uczestniczyło 112 gmin. Kwota wnioskowanego przez gminy dofinansowania z budżetu państwa, **103 602,50 tys. zł**, mogła być zaspokojona w ok. **38 %**.



### Edycja 2010/2011 (dotacja celowa z budżetu państwa na rok 2011)

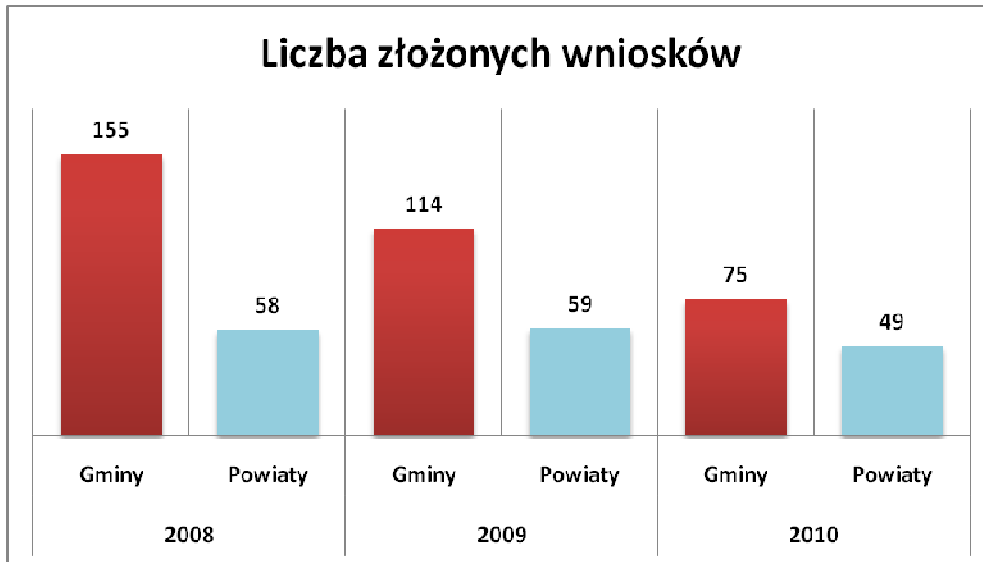
W odpowiedzi na ogłoszenie o naborze wniosków do Wojewody Wielkopolskiego wpłynęły **124 wnioski**. Ogólna wnioskowana kwota dotacji wynikająca ze złożonych wniosków wynosiła **171 498,90 tys. zł**, co ponad dwukrotnie przewyższało pulę alokacji dla województwa wielkopolskiego.

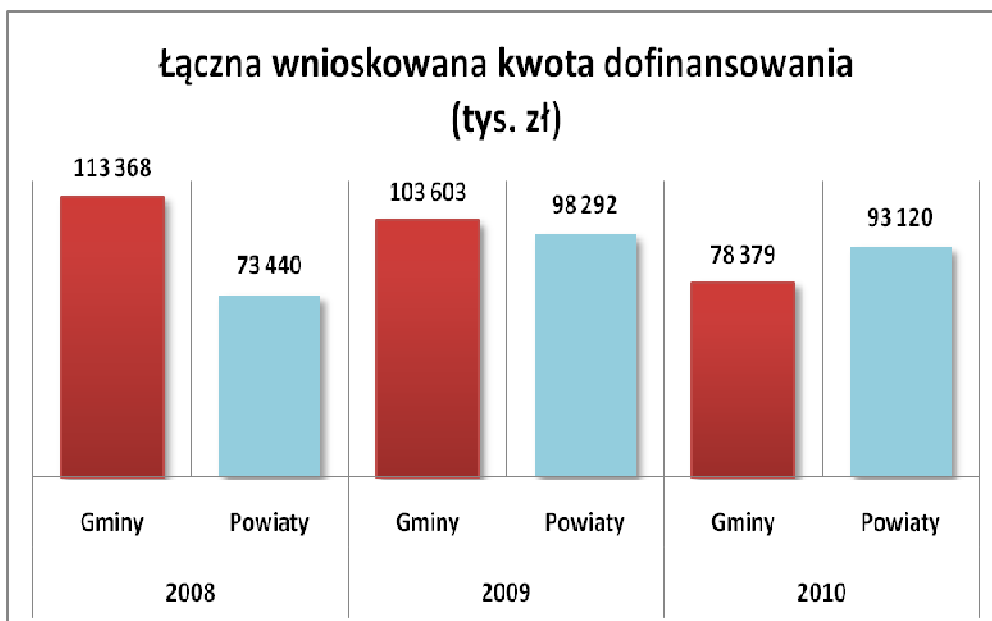
**Powiaty złożyły ogółem 49 wniosków o dofinansowanie**. 17 powiatów zgłosiło do dofinansowania 2 zadania. Zapotrzebowanie na środki zgłoszone przez tę grupę podmiotów – **93 119,91 tys. zł**, ze względu na limit środków mogło być zrealizowane w ok. **40 %**.

**Gminy złożyły ogółem 75 wniosków**. W programie nie uczestniczyło 147 gmin. Kwota wnioskowana przez gminy – **78 378,99 tys. zł**, mogła być zaspokojona w ok. **50%**.

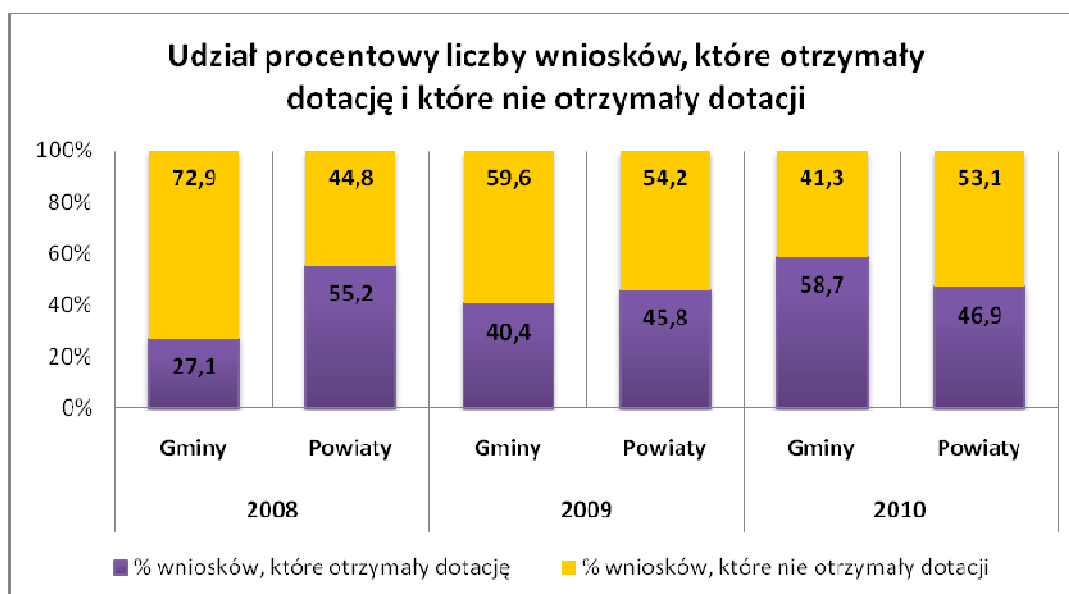
Ponadto, spośród 124 wniosków o dofinansowanie zgłoszonych w tym naborze, tylko 12 dotyczyło szkód powodziowych, w tym 7 zadań gminnych i 5 powiatowych.

Poniższe wykresy ilustrują strukturę wniosków o dofinansowanie złożonych przez gminy i powiaty w trzech kolejnych naborach:

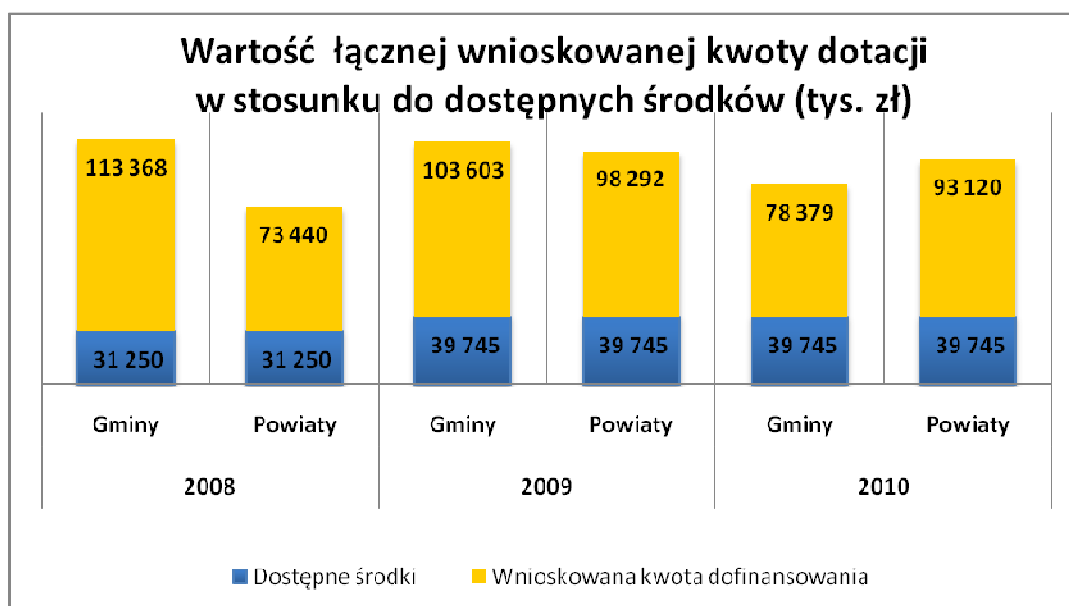




Kolejny diagram prezentuje wnioski, które zakwalifikowano do dofinansowania w zestawieniu z wnioskami, które nie uzyskały dotacji:



Poniższy wykres przedstawia alokację oraz wnioskowane środki dotacji budżetu państwa w kolejnych naborach:

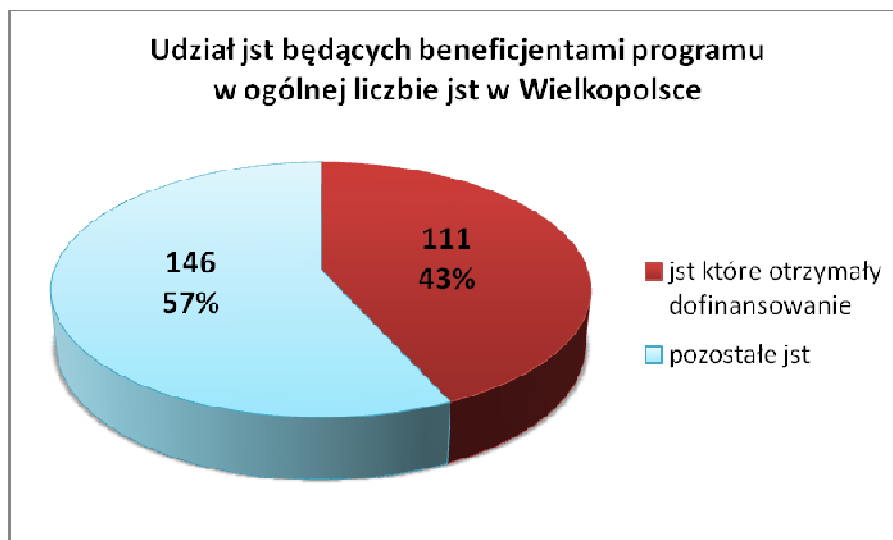


Porównując kolejne nabory, należy stwierdzić, że liczba zgłaszanych przez jednostki samorządu terytorialnego wniosków malała. O ile w pierwszej edycji programu, w ramach naboru przeprowadzonego w 2008 r. złożono ogółem 213 wniosków, a łączna kwota wnioskowanego dofinansowania ponad trzykrotnie przewyższała pulę dostępnej dotacji, to już w roku 2009 złożono 173 wnioski, a wnioskowana kwota dotacji ponad dwuipółkrotnie przewyższała pulę środków będących w dyspozycji wojewody. Z kolei w roku 2010 złożono 125 wniosków, a kwota wnioskowanego dofinansowania ponad dwukrotnie przewyższała pulę środków. Warto tu jednak przypomnieć, że w dwóch ostatnich latach kwota dotacji w województwie wielkopolskim wynosiła 79 490 tys. zł i była o 16 990 tys. zł wyższa niż w pierwszej edycji programu.

Podsumowując udział wielkopolskich samorządów w konkursach, warto podkreślić, że **w wszystkich trzech naborach o dofinansowanie swoich zadań ubiegały się wszystkie powiaty oraz 77% gmin.**

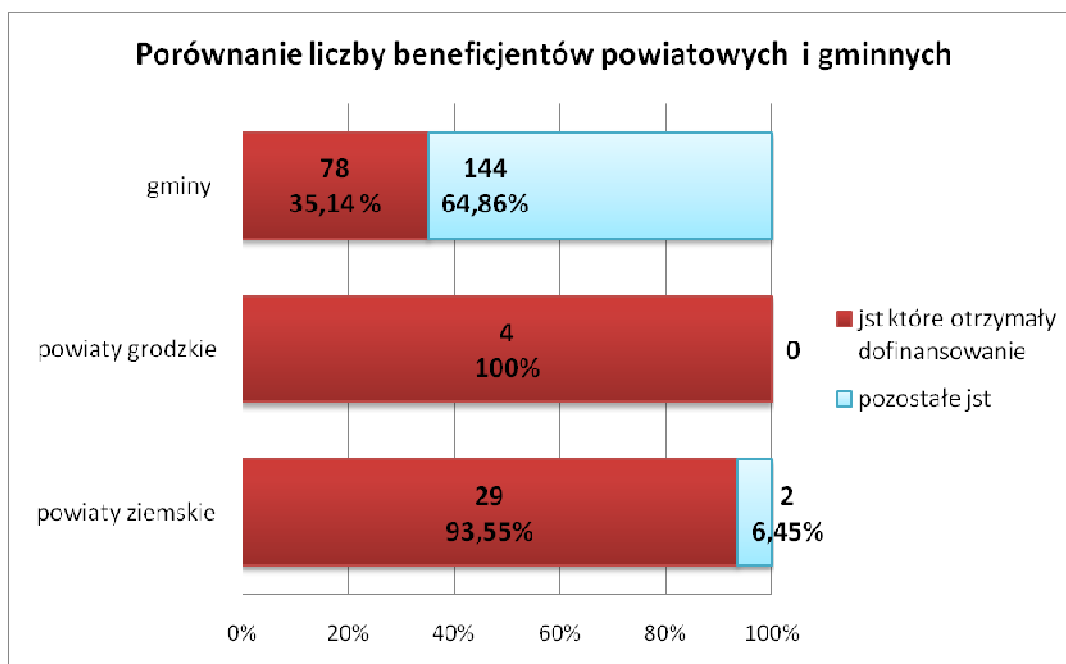
## ***Beneficjenci programu***

Poniższy wykres przedstawia liczbę beneficjentów NPPDL 2009-2011 w stosunku do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w województwie wielkopolskim:



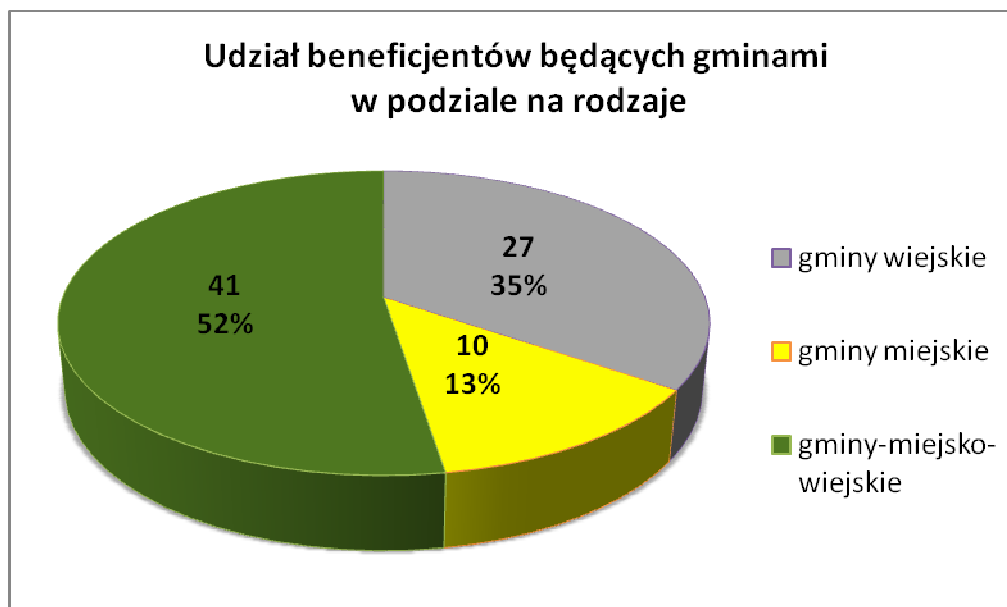
Ogółem w ciągu całego okresu funkcjonowania programu dofinansowanie otrzymało **111** jednostek samorządu terytorialnego, co stanowi **43,19 %** wszystkich gmin i powiatów województwa wielkopolskiego.

Następne diagramy prezentują uczestnictwo jednostek samorządu terytorialnego w programie w zależności od rodzaju jednostki:



W ramach trzech edycji NPPDL, **beneficjentami było 29 z 31 powiatów ziemskich** (stopień uczestnictwa – 93,55 %) oraz **wszystkie 4 powiaty grodzkie** (100 % wskaźnik uczestnictwa w programie).

Jeżeli chodzi o gminy, z wyłączeniem miast na prawach powiatu, których wnioski były rozpatrywane z puli dróg powiatowych, to **35,14 % wszystkich gmin nie będących miastami na prawach powiatu skorzystało z dofinansowania** (78 jednostek na 222).

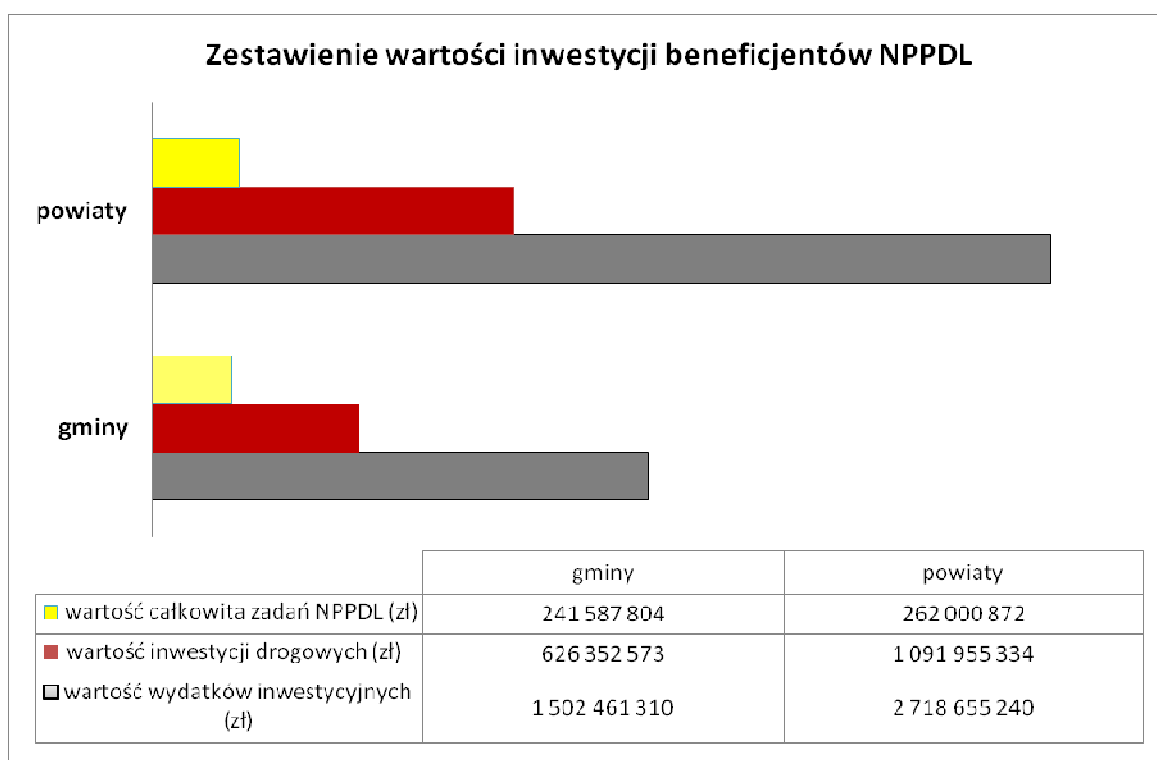


Wśród beneficjentów gminnych najliczniej reprezentowane są **gminy miejsko-wiejskie**, które stanowią ponad połowę (41 jednostek), następnie gminy wiejskie - 27 jednostek (ok. 35 %). Natomiast tylko ok. 13 % ogólnej liczby beneficjentów gminnych stanowiły gminy miejskie (10).

Spośród 111 beneficjentów wszystkich edycji NPPDL, 49 otrzymało dotację tylko jeden raz. Pozostałe jednostki uzyskały dofinansowanie dla większej liczby zadań. I tak: 35 podmiotów – dla 2 projektów, a 20 podmiotów - dla 3 projektów. Z uwagi na to, że w danym roku wyłącznie powiaty, w tym miasta na prawach powiatu, mogły otrzymać dofinansowanie dla 2 zadań, podczas gdy gminy – tylko dla 1, zrealizowanie od 4 do 6 projektów w ciągu trzech edycji było możliwe wyłącznie przez powiaty. Zannotowano również i takie przypadki: 5 podmiotów otrzymało dofinansowanie dla 4 projektów, a po 1 podmiocie – odpowiednio dla 5 i 6 zadań.

## Zadania zrealizowane w ramach programu na tle aktywności inwestycyjnej beneficjentów – w ujęciu wartościowym i ilościowym.

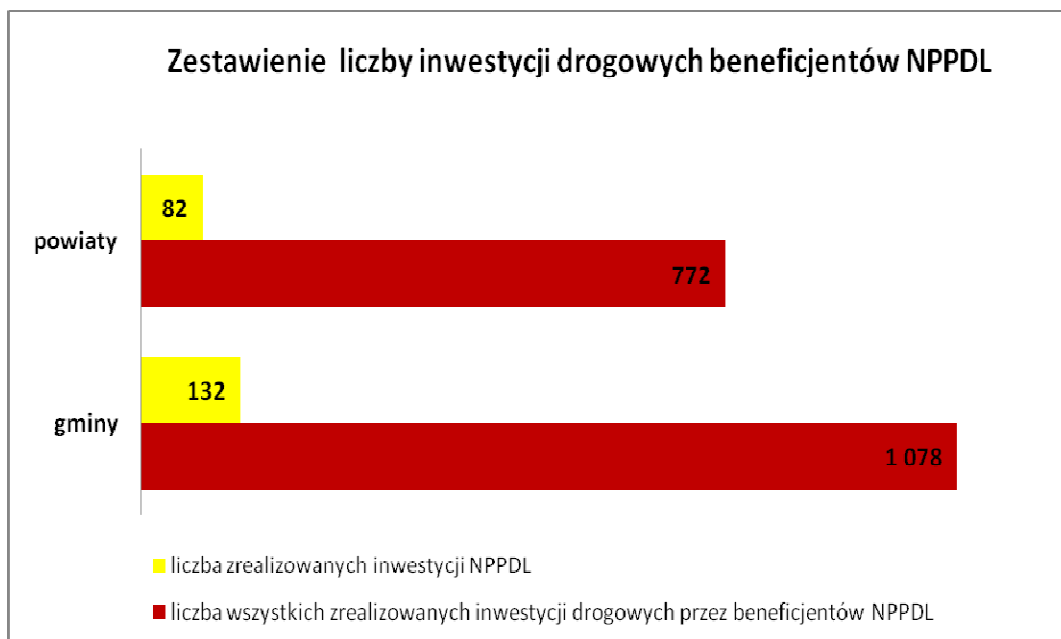
Pierwszy wykres przedstawia całkowitą wartość zadań wdrożonych w ramach NPPDL w zestawieniu z wartością inwestycji drogowych zrealizowanych przez beneficjentów oraz w stosunku do wartości wydatków inwestycyjnych beneficjentów, w podziale na gminy i powiaty:



Porównując wartości zadań na drogach gminnych i powiatowych stwierdzić można, że kształtowały się na zbliżonym poziomie. Analizując jednakże wartości tych zadań w odniesieniu do wydatków inwestycyjnych ponoszonych przez beneficjentów, a w szczególności wydatków na inwestycje drogowe, zauważono znaczne różnice pomiędzy gminami a powiatami. Przy stosunkowo niedużej różnicy w wartości projektów zrealizowanych w ramach programu na obu kategoriach dróg, widać wyraźnie, że udział projektów NPPDL w ogólnej wartości zadań drogowych w gminach jest zdecydowanie większy. Ten sam stosunek w przypadku dróg powiatowych jest niższy. Podobna relacja wystąpiła przy porównaniu udziału wartości zadań NPPDL z wartością wydatków inwestycyjnych obu rodzajów jst. Proporcje wartości zadań zrealizowanych w ramach

NPPDL do wartości projektów drogowych oraz do wydatków inwestycyjnych jednostek są prawie o połowę niższe wśród powiatów.

Następny diagram prezentuje liczbę zadań dofinansowanych w ramach programu w stosunku do liczby wszystkich inwestycji drogowych zrealizowanych przez beneficjentów:



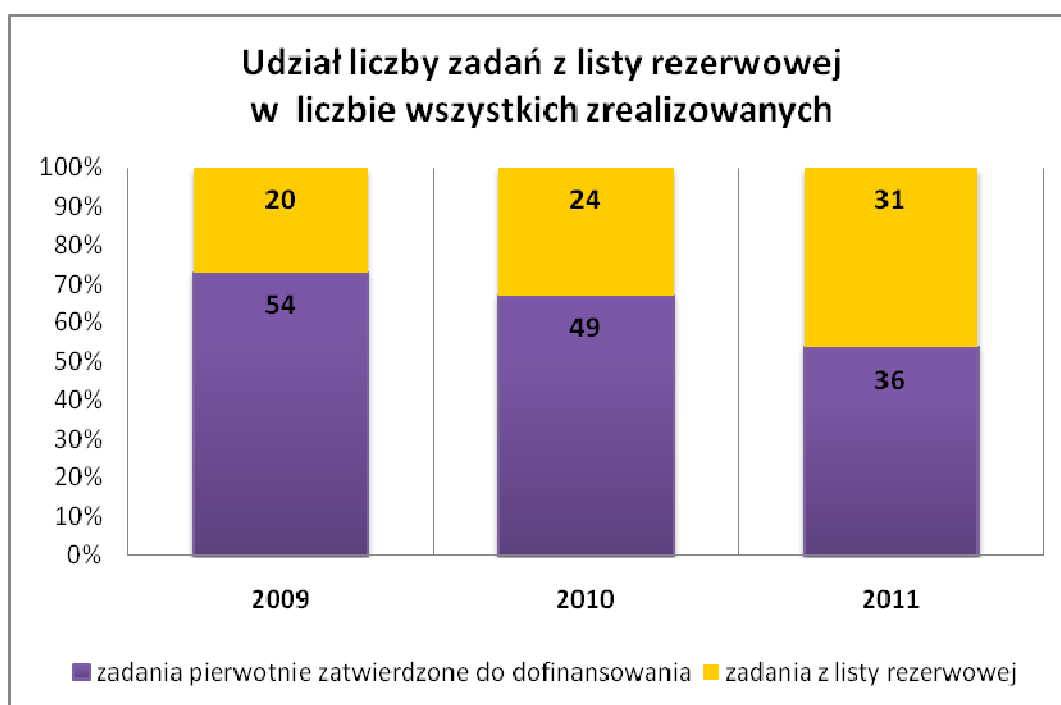
Porównując natomiast liczbę zrealizowanych przez beneficjentów inwestycji drogowych, w tym w szczególności ze wsparciem środków NPPDL, nie zauważono wyraźniejszych różnic pomiędzy gminami a powiatami. Łączna liczba wszystkich projektów gminnych dofinansowanych w ramach programu stanowiła ponad 12 % liczby wszystkich inwestycji drogowych zrealizowanych przez gminy w tym okresie, podczas gdy dla zadań dotyczących dróg powiatowych stosunek ten wyniósł niewiele ponad 10 %.

Warto zaznaczyć, że liczba przedsięwzięć podjętych przez gminy jest wyższa niż powiaty. Dotyczy to zarówno ogólnej liczby inwestycji drogowych, jak i tych wykonanych w ramach programu. Należy jednak dodać, że przeciętna wartość zadania podjętego przez powiaty w ramach NPPDL była wyższa w porównaniu ze średnią wartością zadania gminnego.

## ***Zadania zrealizowane w ramach programu***

W ramach programu w latach 2009-2011 zrealizowano łącznie **214** projektów.

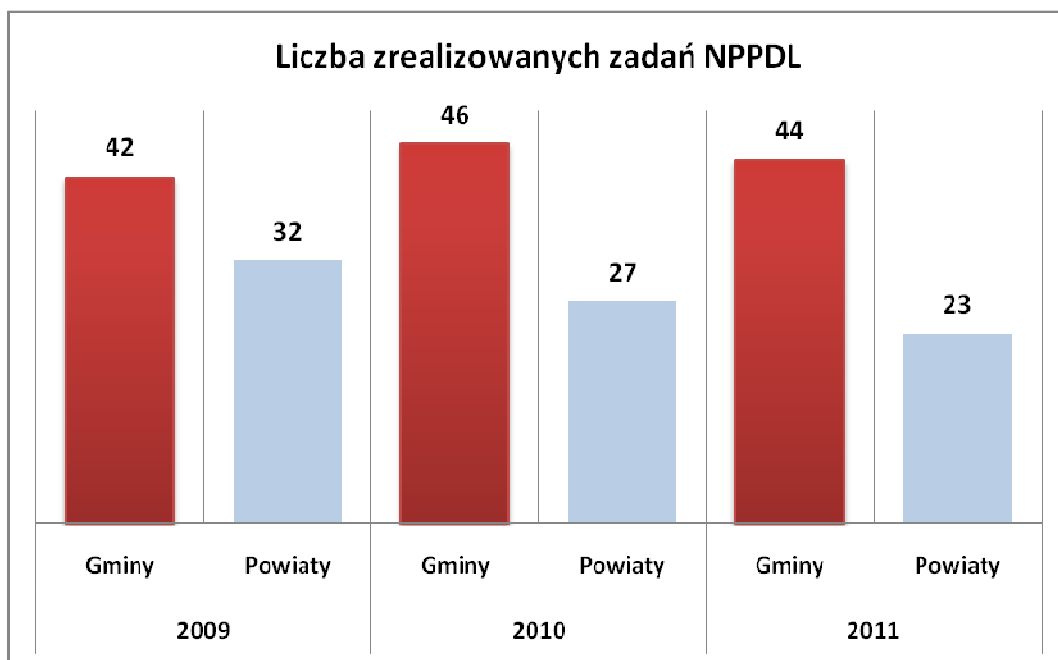
Znaczący odsetek zadań dofinansowanych w ramach programu stanowiły **tzw. zadania rezerwowe**, tzn. sfinansowane z uzyskanych oszczędności w środkach dotacji z budżetu państwa. Uzupełniane listy zakwalifikowanych wniosków umożliwiały dofinansowanie z budżetu państwa kolejnych zadań z listy ocenionych wniosków zgłoszonych przez powiaty i gminy.



Powstałe oszczędności, w łącznej kwocie ponad 64 mln zł, pozwoliły na dofinansowanie dodatkowo 75 zadań z tzw. list rezerwowych. Stanowią one 35 % ogólnej liczby projektów wdrożonych w ramach programu. W kolejnych edycjach rocznych NPPDL odnotowano wyraźny wzrost liczby zadań dofinansowanych z oszczędności, zarówno pod względem liczby zadań, jak i w relacji do liczby projektów z pierwotnej listy zakwalifikowanych wniosków. Przy czym, tendencja ta jest silniejsza w przypadku gmin.

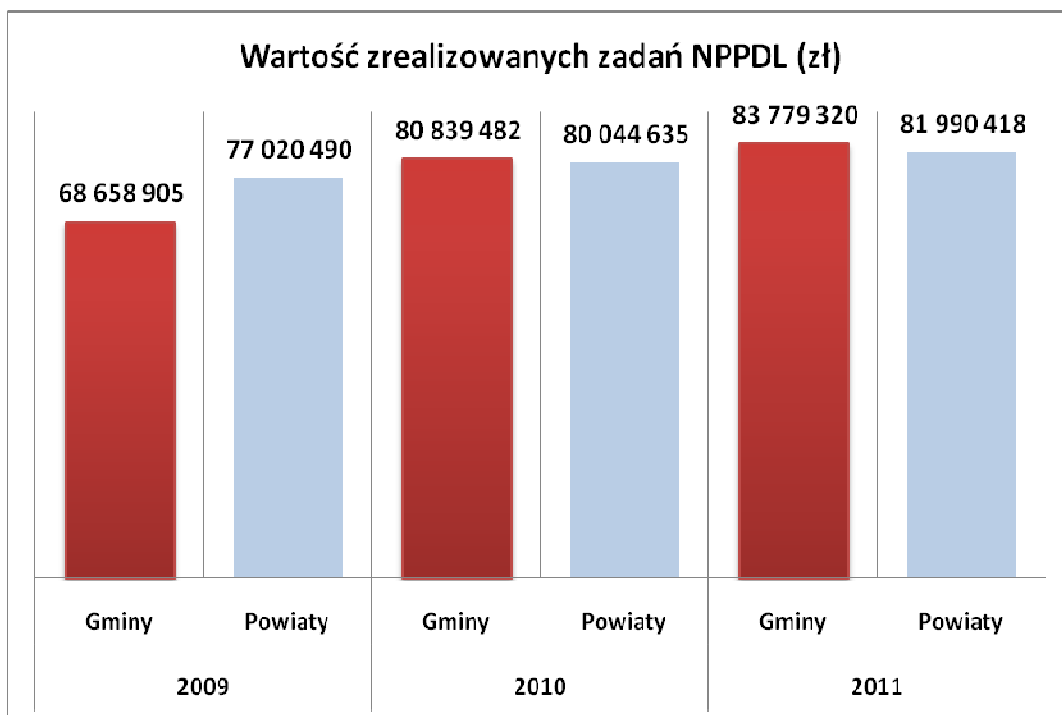


Liczbę zrealizowanych zadań w podziale na poszczególne edycje i rodzaje beneficjentów prezentuje poniższy wykres:

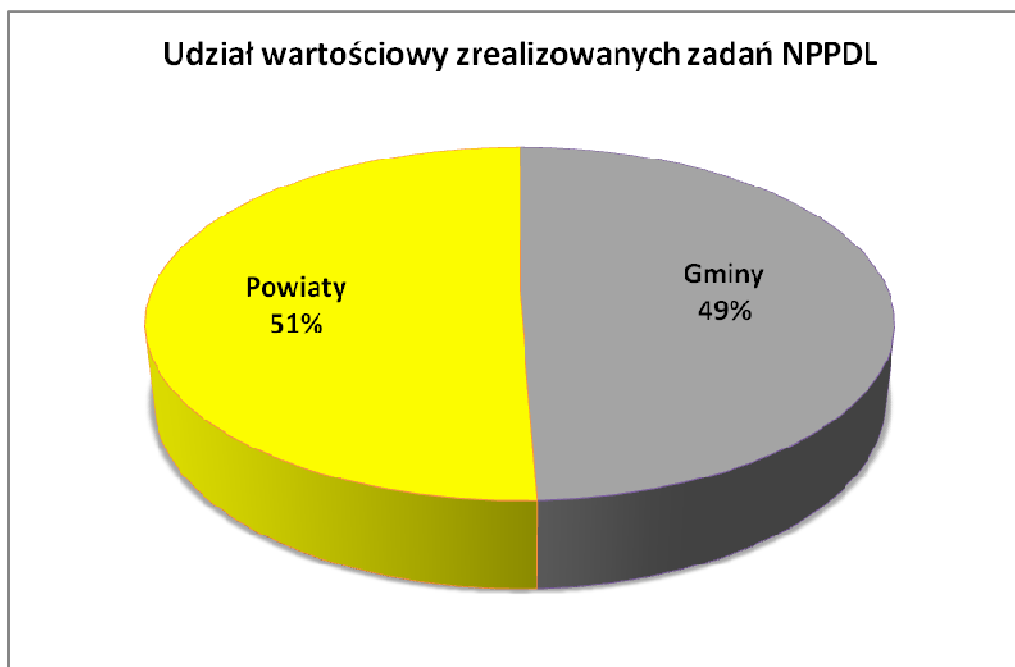


**Pod względem liczby zadań, zdecydowanie dominowały projekty dotyczące dróg gminnych (132), których udział w ogólnej liczbie zadań przekroczył 61 %. Łączna liczba zadań realizowanych przez powiaty wyniosła 82.**

W dwóch pierwszych edycjach wykonano w sumie więcej zadań: 74 w 2009 roku oraz 73 w roku 2010, podczas gdy w ostatnim roku funkcjonowania programu liczba ta była niższa i wyniosła 67. W przypadku zadań dotyczących dróg gminnych, ich liczba była zbliżona we wszystkich latach, pomiędzy 42 a 46, natomiast w przypadku dróg powiatowych dał się zauważyć spadek liczby zadań w kolejnych edycjach rocznych. Ponadto, interesujący jest fakt, że nie można stwierdzić wyraźnej różnicy w liczbie zadań pomiędzy pierwszą a kolejnymi edycjami programu pomimo tego, iż kwota dotacji przeznaczona na dofinansowanie zadań w pierwszym roku realizacji była o 16 990 tys. zł niższa.



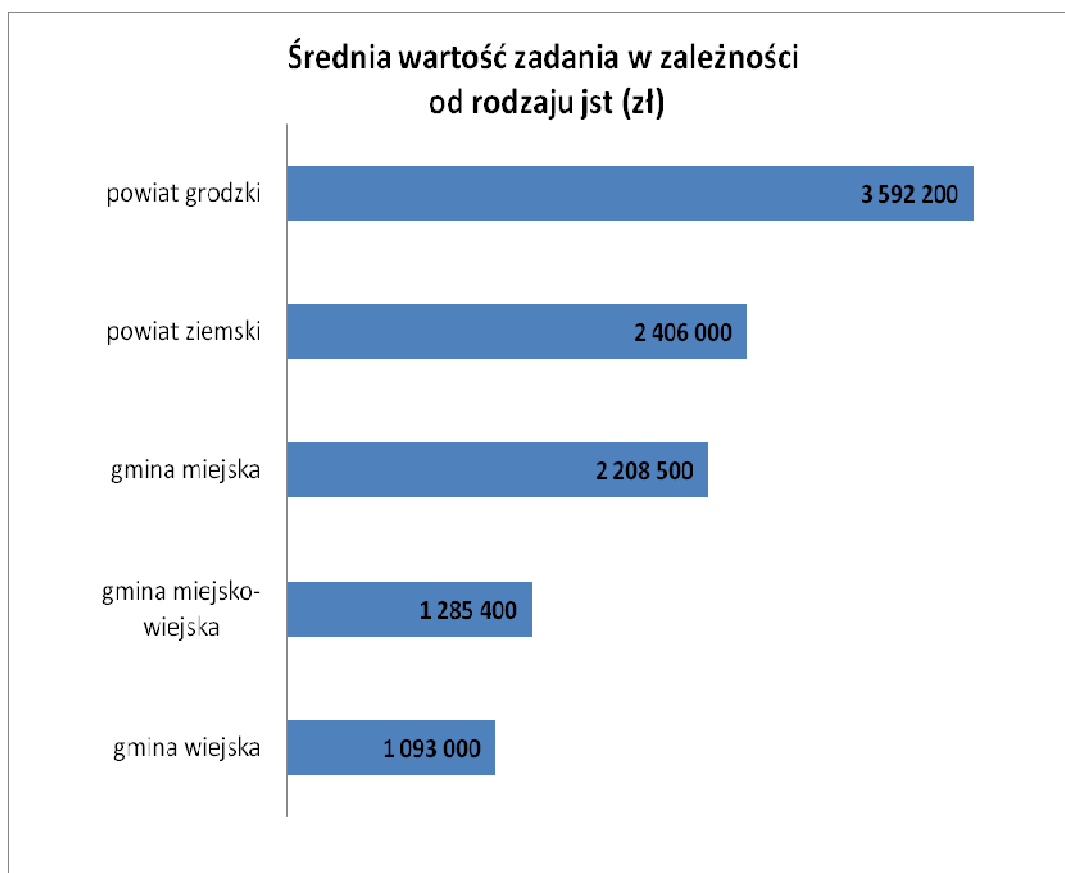
Całkowita wartość zadań dofinansowanych z budżetu państwa w ramach programu wyniosła **ponad 472 mln zł**. Wartość zadań powiatowych i gminnych wyniosła odpowiednio 239 mln zł i 233 mln zł, a **różnica poniesionych wydatków na oba rodzaje dróg ledwo przekroczyła 1 % ogólnej wartości wszystkich zadań**.



Powyższe analizy wskazują, że duża przewaga w liczbie zadań gminnych nie znajduje odzwierciedlenia w równie istotnej różnicy w wartości wydatków przeznaczonych na poszczególne kategorie dróg.

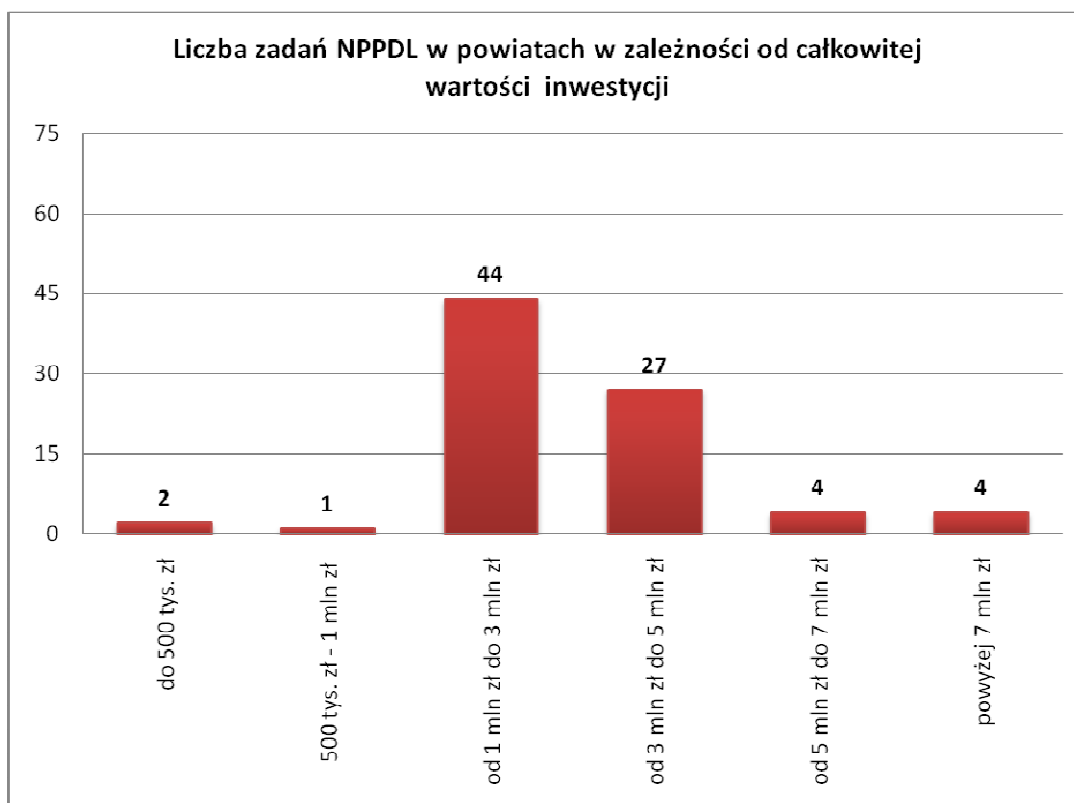
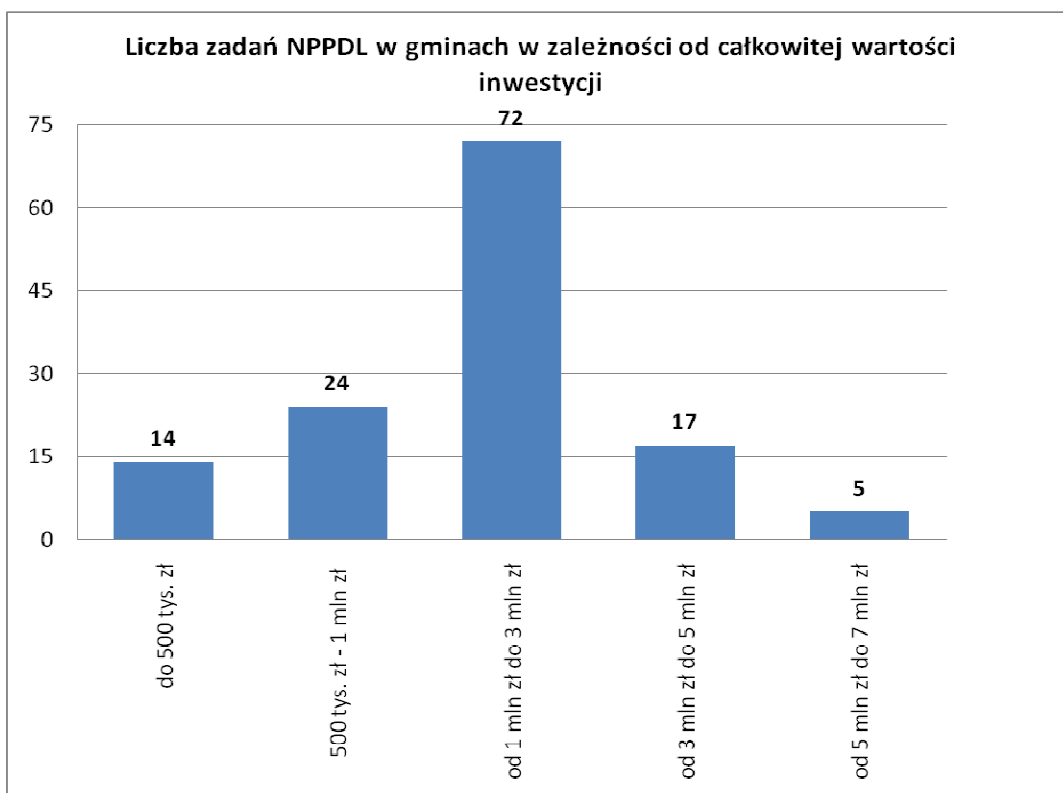
Sugeruje to, że **przeciętna wartość zadania gminnego była niższa od przeciętnej wartości zadania powiatowego.**

W trzech edycjach programu wartość zadania wyniosła przeciętnie 2 207 tys. zł. Średnia wartość zadania gminnego wyniosła 1 767 tys. zł, podczas gdy średnia wartość projektu powiatowego wyniosła 2 915 tys. zł.



Z powyższego wykresu wynika, że **średnio zadania o największej wartości podejmowane były przez miasta na prawach powiatu**, podczas gdy gminy wiejskie i wiejsko-miejskie zrealizowały inwestycje, których przeciętna wartość jest 3 razy niższa od przeciętnej wartości inwestycji powiatu grodzkiego.

Kolejne diagramy ilustrują strukturę liczbową zadań gminnych oraz powiatowych w odniesieniu do ich całkowitej wartości:



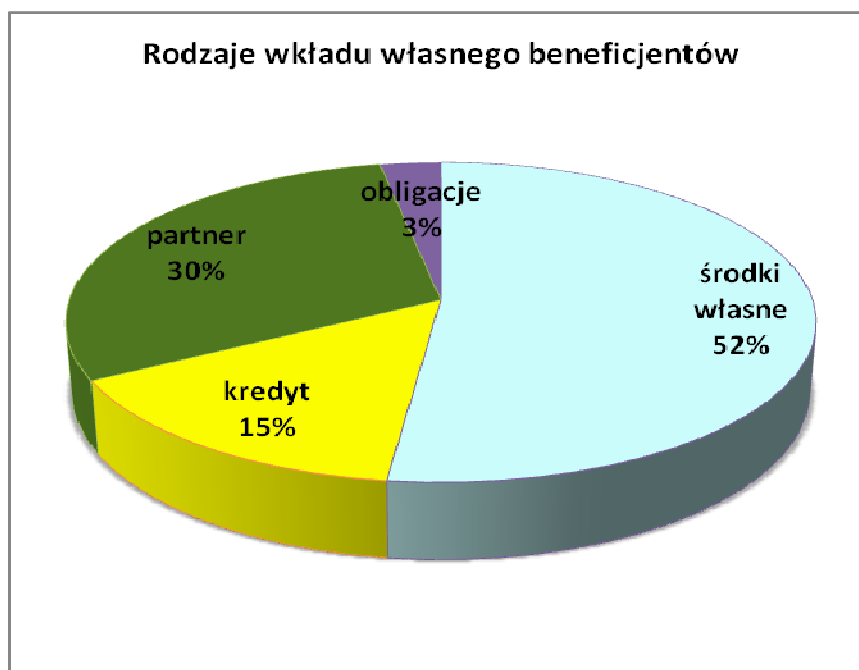
Dominującą grupę projektów, zarówno powiatowych jak i gminnych, stanowiły zadania o wartości mieszczącej się **w przedziale od 1 mln zł do 3 mln zł (ponad połowa)**.

Prawie 1/3 liczby wszystkich zadań wykonanych na drogach powiatowych mieści się w przedziale wartościowym od 3 mln zł do 5 mln zł, podczas gdy projekty dotyczące dróg gminnych o wartości w tym samym przedziale stanowiły ok. 12 % łącznej liczby zadań gminnych. Ponadto, warto zauważyć, że wśród zadań gminnych żadne nie przekroczyło wartości 7 mln zł, odnotowano natomiast 4 projekty powiatowe o wartości powyżej 7 mln zł. Jeśli chodzi o zadania o wartości do 500 tys. zł, to zdecydowanie więcej jest ich w grupie dróg gminnych (ponad 10 % ogólnej liczby zadań gminnych w porównaniu do ok. 2 % - w przypadku zadań powiatowych).

### **Wkład własny beneficjentów**

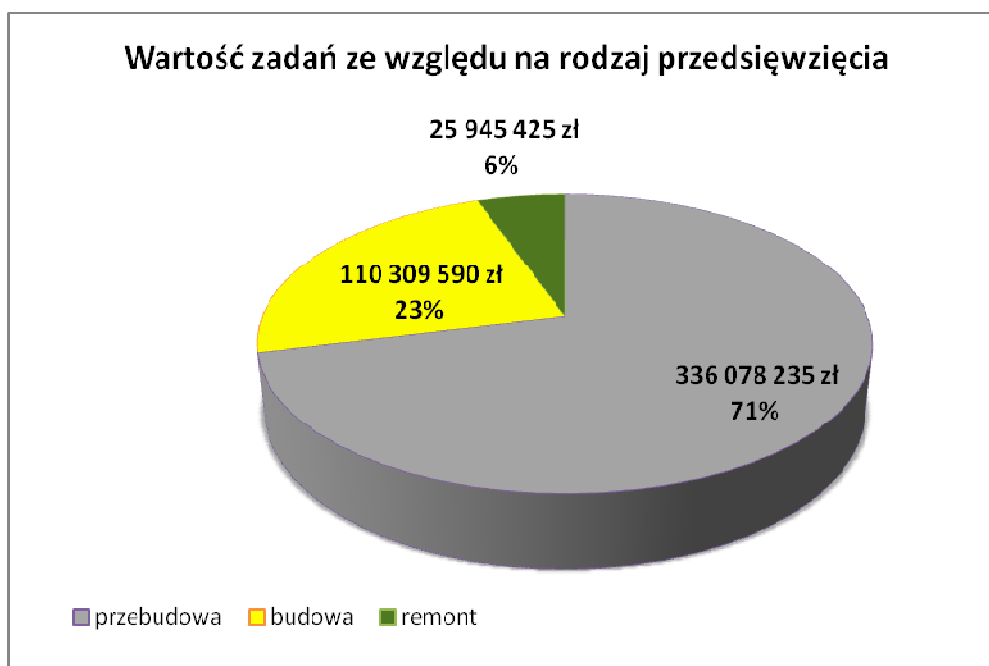
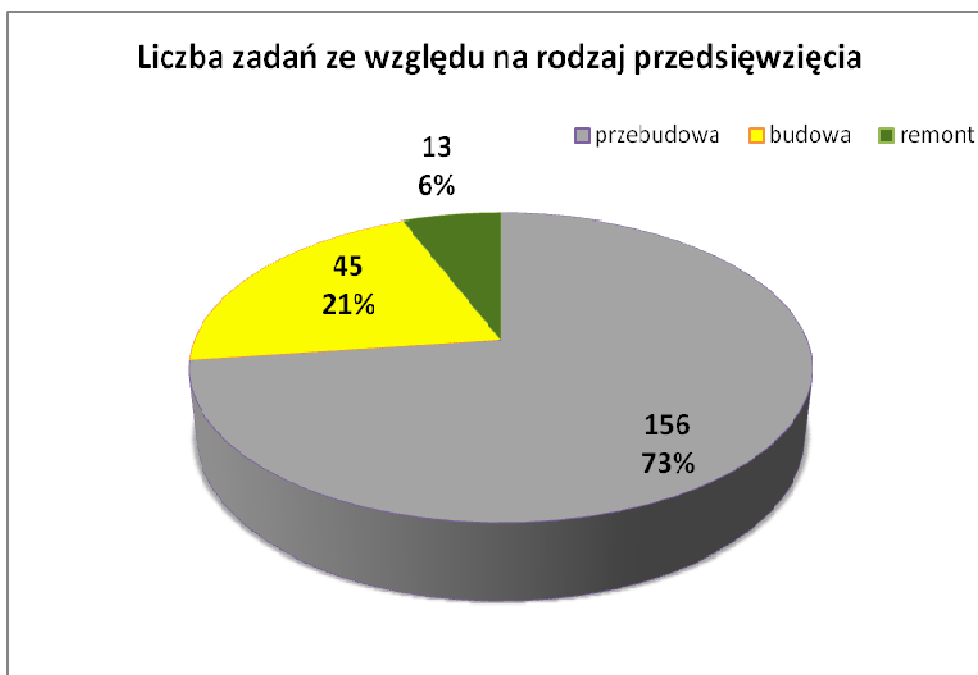
Na ogólną wartość zadań zrealizowanych w ramach programu złożyły się, obok dotacji z budżetu państwa, środki własne beneficjentów. Wkładem własnym wnioskodawców mogły być środki pozyskane od lokalnych lub regionalnych samorządów terytorialnych oraz innych podmiotów.

Wkład własny był finansowany w głównym stopniu przez środki własne (ponad połowa wskazań). Innymi źródłami były dotacje partnerów, kredyty oraz emisje obligacji komunalnych. Obligacje wskazano w przypadku 12 zadań (3% wskazań), jednak dotyczyły one tylko 6 podmiotów (niektóre jst realizowały więcej niż jeden projekt).

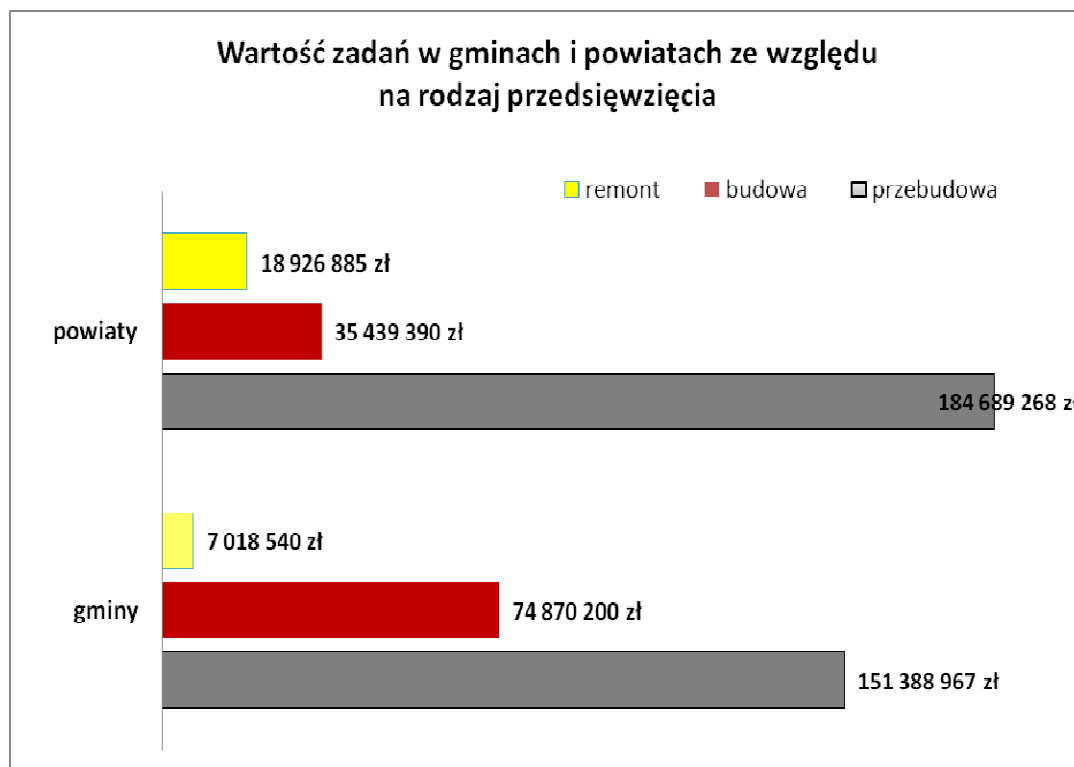


### Analiza wykonanych zadań ze względu na rodzaj robót budowlanych

W ramach programu dofinansowano projekty polegające na przebudowie, budowie oraz remoncie dróg. Biorąc pod uwagę te trzy rodzaje robót budowlanych, stwierdzić należy, że zdecydowanie dominowały inwestycje polegające na przebudowie, zarówno jeśli chodzi o liczbę zrealizowanych zadań jak i poniesione wydatki. Najmniejszy udział miały natomiast zadania remontowe.



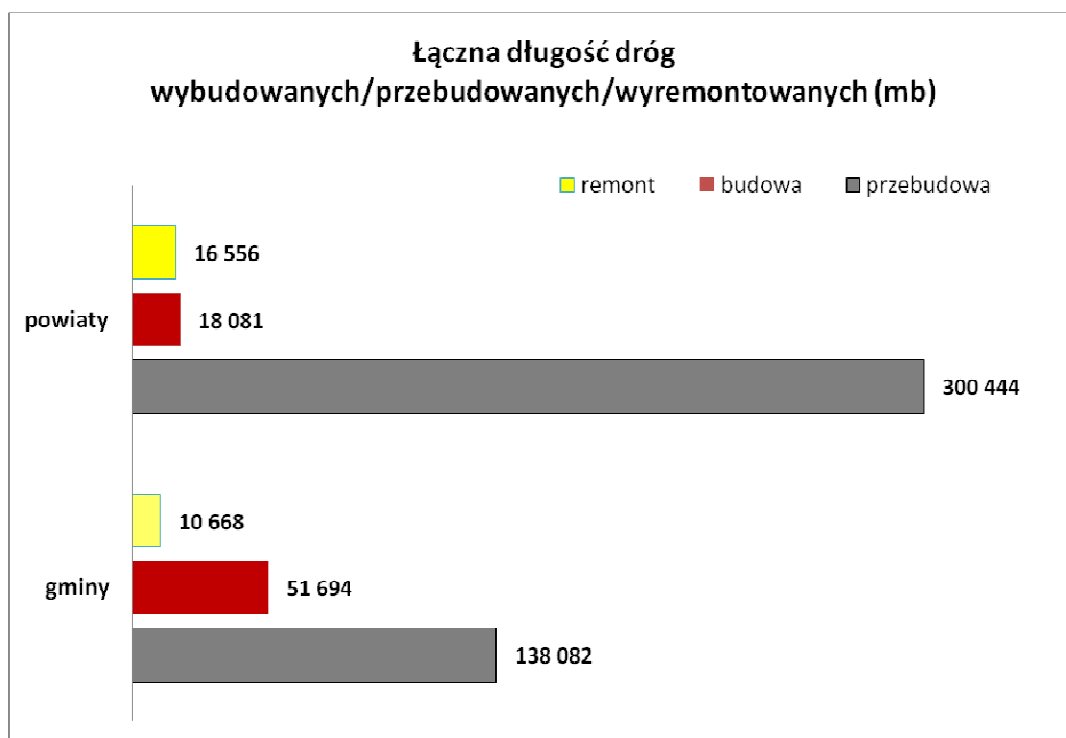
Przedstawiony wykres potwierdza **wyraźną przewagę wydatków na przebudowę dróg**, które wyniosły łącznie ponad 336 mln zł i stanowiły 71 % ogółu poniesionych kosztów. Wydatki na remonty dróg, których suma wyniosła prawie 26 mln zł, stanowiły tylko ok. 6 % całkowitej wartości zrealizowanych zadań i ok. 1/5 wydatków przeznaczonych na budowę dróg.



Analizując wydatki przeznaczone na **przebudowę dróg** we wszystkich edycjach programu, stwierdzono, że poziom wydatków na obie kategorie dróg kształtował się na zbliżonym poziomie. Odnotowano tylko niewielką przewagę udziału wydatków skierowanych na drogi powiatowe (55 %). Natomiast w odniesieniu do przedsięwzięć polegających na budowie dróg, wyraźnie dominują drogi gminne. **Wydatki na budowę dróg gminnych ponad dwukrotnie przewyższyły wydatki na budowę dróg powiatowych**. Odwrotna relacja wystąpiła w przypadku wydatków na **remonty dróg**, tu wartość zadań powiatowych jest ponad dwuipółkrotnie wyższa.

## *Efekty rzeczowe realizacji programu*

Podstawowym efektem realizacji projektów drogowych w ramach NPPDL była modernizacja i rozbudowa sieci dróg lokalnych w Wielkopolsce o **łącznej długości 535,5 km**. Zadania wykonane w latach 2009-2011 dotyczyły **200,4 km dróg gminnych i 335,1 km dróg powiatowych**.



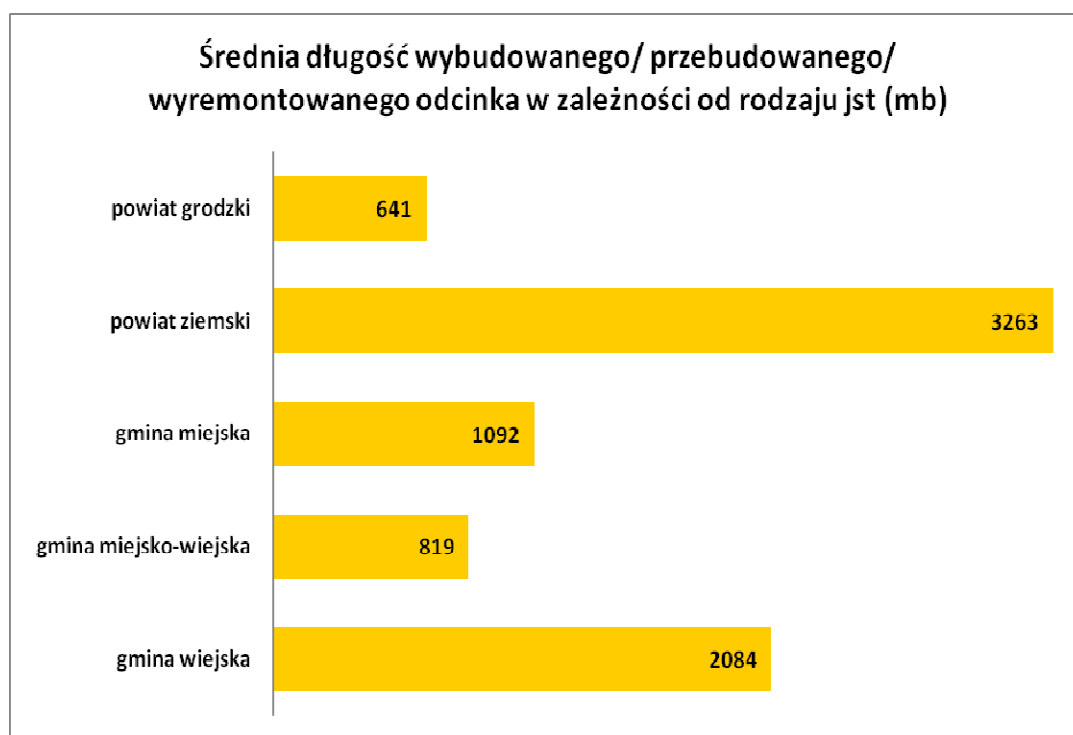
Odcinki dróg powiatowych objętych zadaniami dominowały nad długością dróg gminnych. Tendencja ta była wyraźna w każdej edycji rocznej programu. Ponadto, odnotowano, że **do kategorii dróg powiatowych należała większość odcinków dróg przebudowanych oraz wyremontowanych, podczas gdy wybudowane odcinki dróg stanowiły w zdecydowanej większości drogi gminne**. Warto tu przypomnieć, że wydatki przeznaczone na budowę dróg gminnych ponad dwukrotnie przewyższyły wydatki na budowę dróg powiatowych.



Zadania dotyczące dróg powiatowych obejmowały odcinki przewyższające średnio dwuipółkrotnie długością przeciętny odcinek drogi gminnej modernizowanej w ramach programu. Podsumowując dane ze wszystkich edycji programu, długość odcinka drogi objętego zadaniem wyniosła przeciętnie 2,5 km. Na drogach gminnych realizowano projekty dotyczące odcinków o średniej długości 1,5 km, podczas gdy średnia długość odcinka drogi powiatowej wyniosła 4 km.

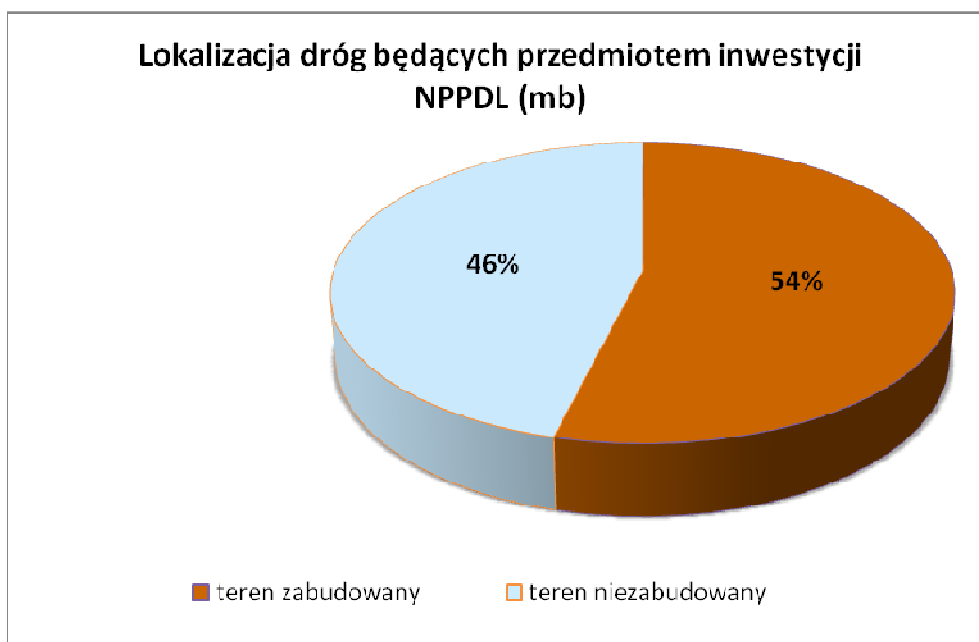
Powyższe wyniki analizy rozmiarów rzeczowych inwestycji są zbieżne z danymi dotyczącymi przeciętnej wartości projektów drogowych zrealizowanych w ramach programu. **Projekty dotyczące dróg gminnych charakteryzowała niższa przeciętna wartość oraz krótszy przeciętny odcinek drogi niż przedsięwzięcia na drogach powiatowych.**

Szczegółowe dane dotyczące średniej długości odcinka drogi objętej zadaniem w zależności od rodzaju jednostki przedstawiono poniżej:

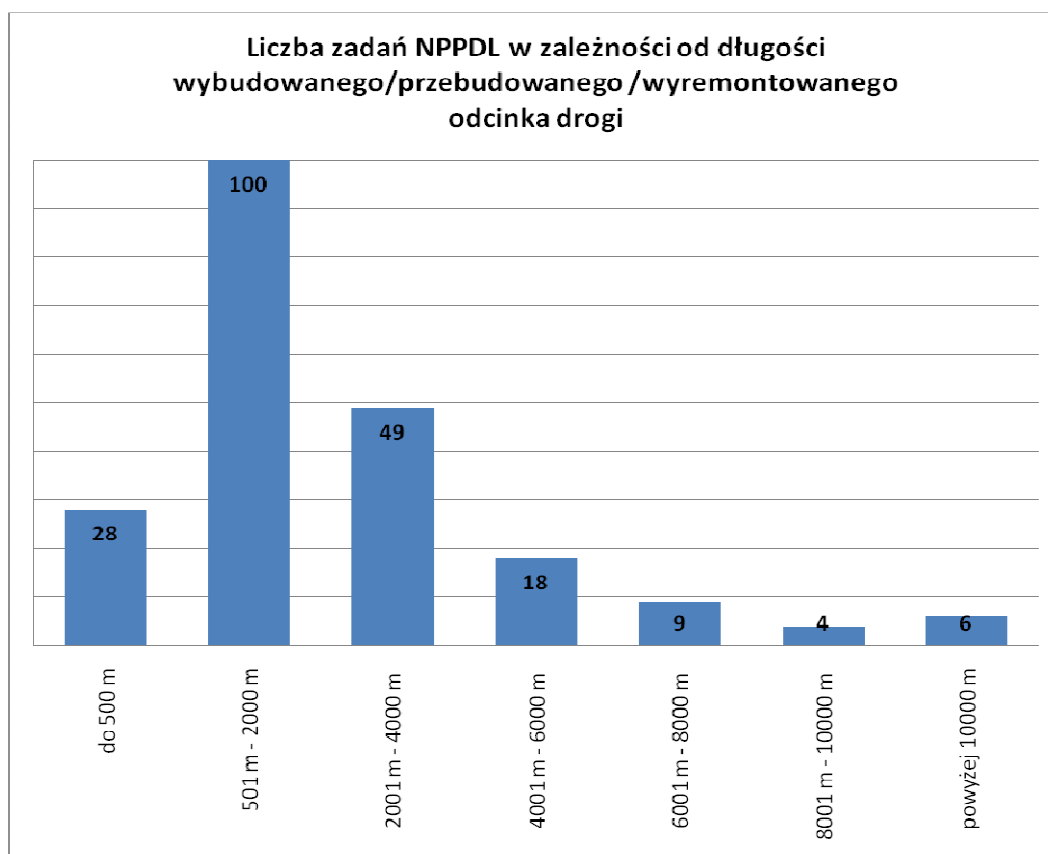


Z przedstawionego powyżej wykresu widać, że średnio projekty o najdłuższych odcinkach podejmowane były przez powiaty ziemskie oraz gminy wiejskie.

Analizując lokalizację wszystkich odcinków dróg objętych zadaniami, stwierdzono, że większa ich część położona była w terenie zabudowanym, co prezentuje poniższy wykres:

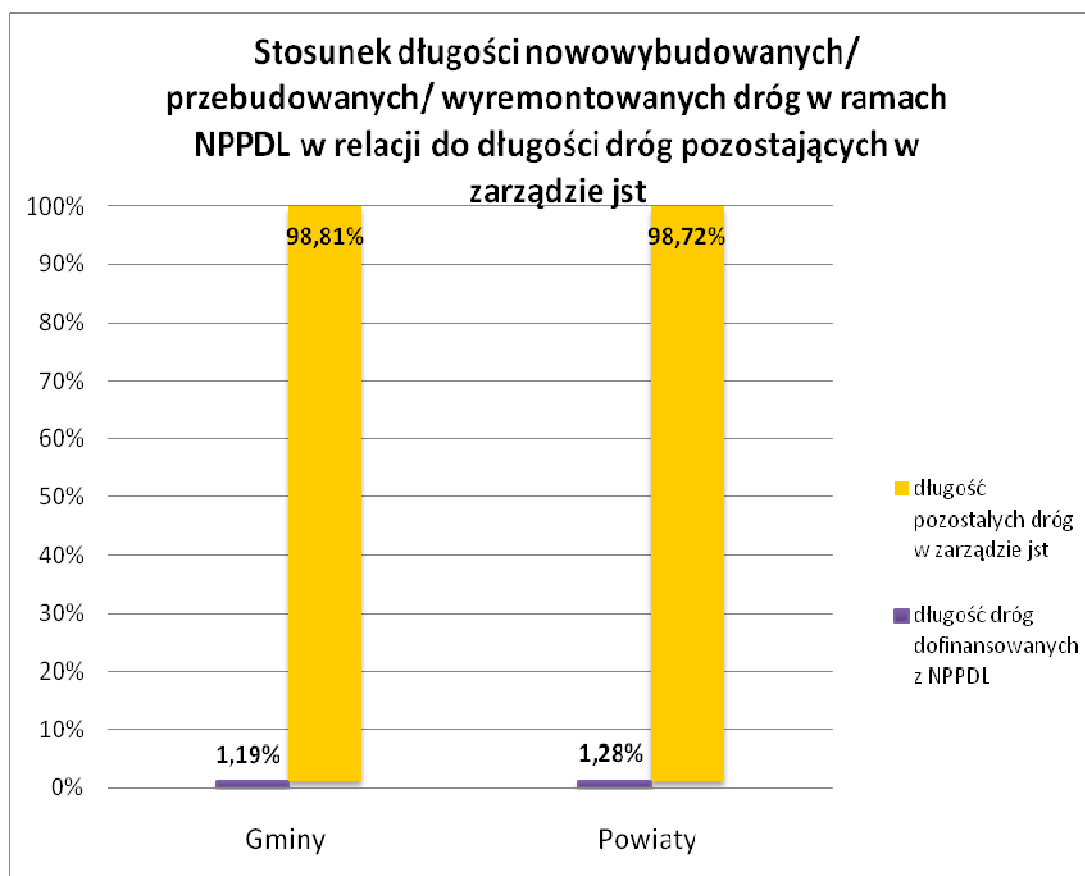


Kolejny diagram ilustruje strukturę ilościową zadań wykonanych w ramach programu, w zależności od długości odcinka drogi objętego zadaniem:

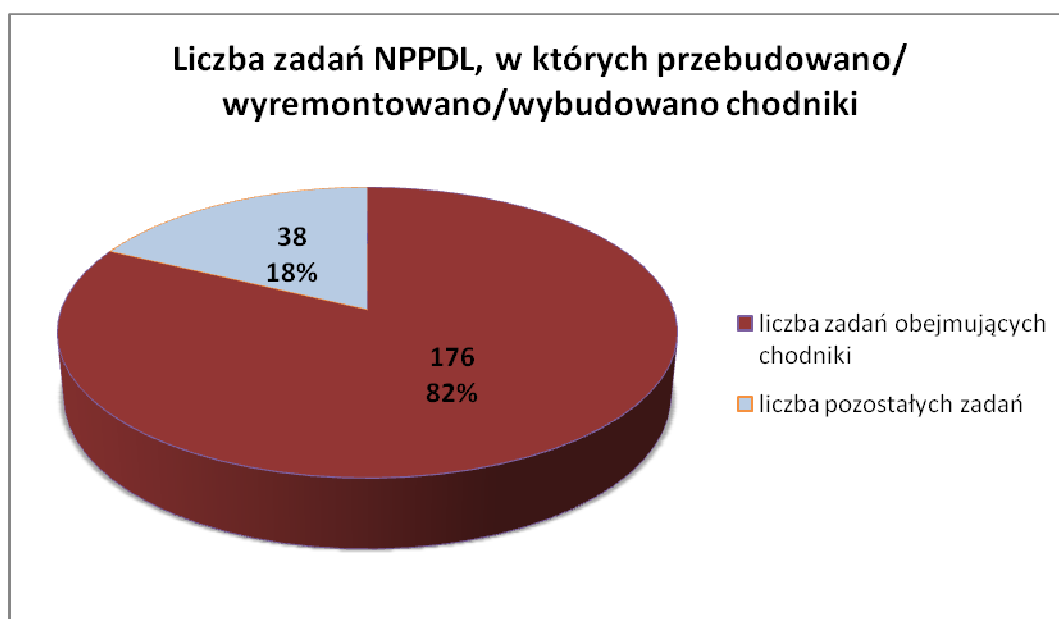
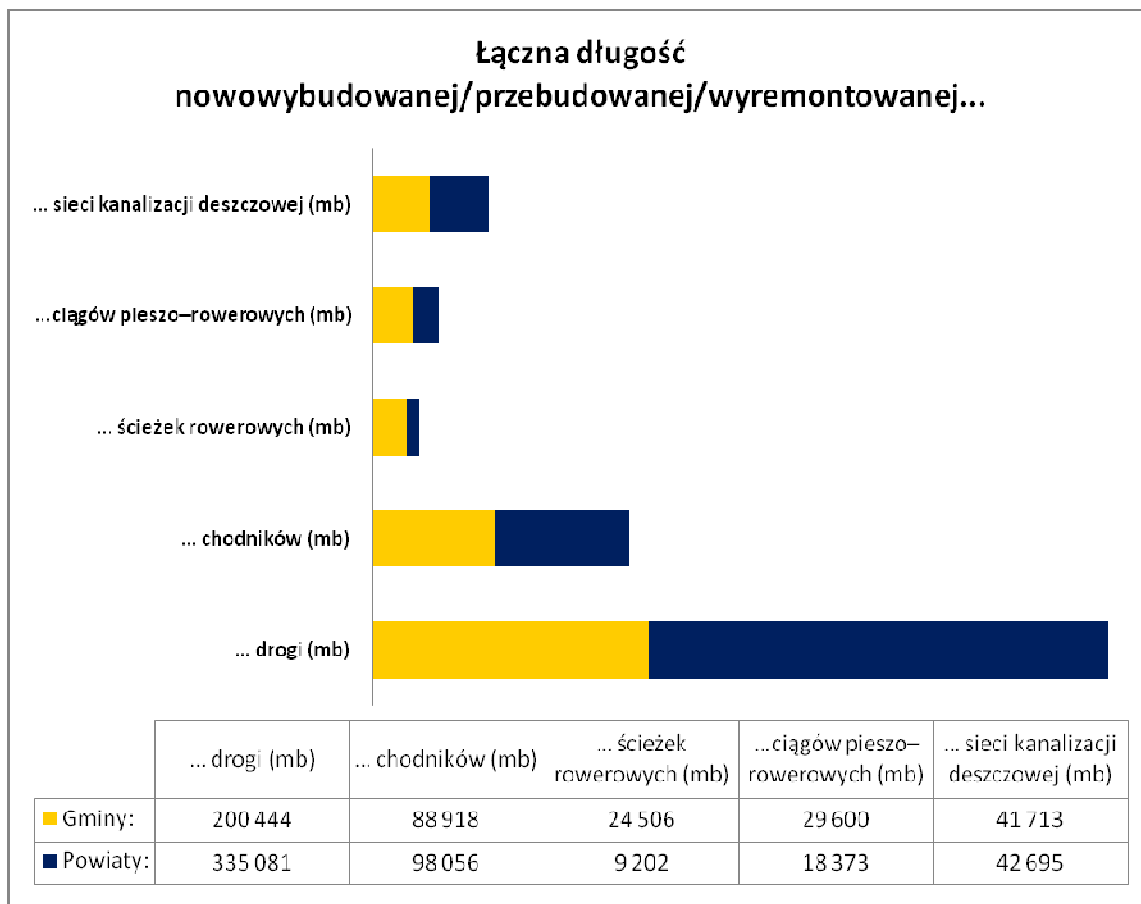


W ciągu całego okresu obowiązywania programu zdecydowanie dominowały zadania dotyczące odcinków dróg w przedziale długości od 501 m do 2000 m. Zadania tego typu stanowiły prawie połowę wszystkich projektów. Drugą pod względem liczebności grupę (ponad 22 %) tworzą zadania obejmujące odcinki o długości od 2001 m do 4000 m. Najdłuższy odcinek drogi zmodernizowany w ramach zadania wyniósł: 21 105 m i był to odcinek drogi powiatowej. Natomiast najdłuższy odcinek drogi gminnej zmodernizowany w ramach programu wyniósł 6 391 m.

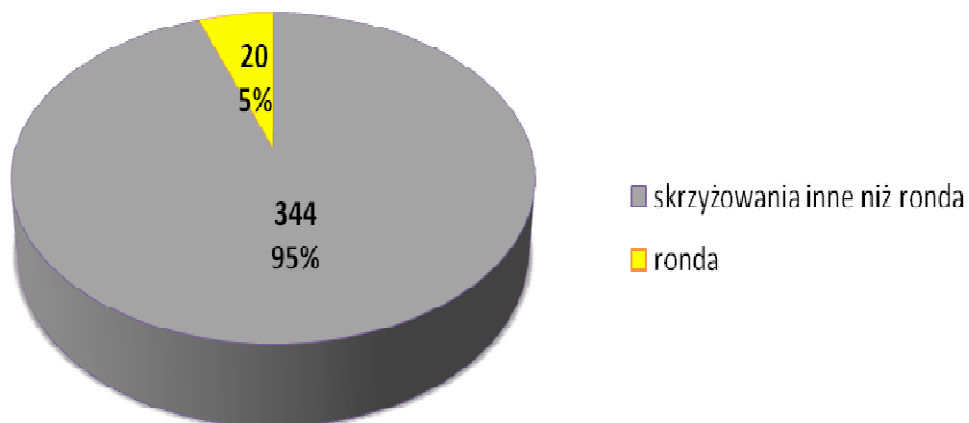
Rozmiar rzeczowy przedsięwzięć na drogach lokalnych podjętych przez beneficjentów programu w odniesieniu do długości dróg znajdujących się w ich zarządzie obrazuje poniższy wykres:



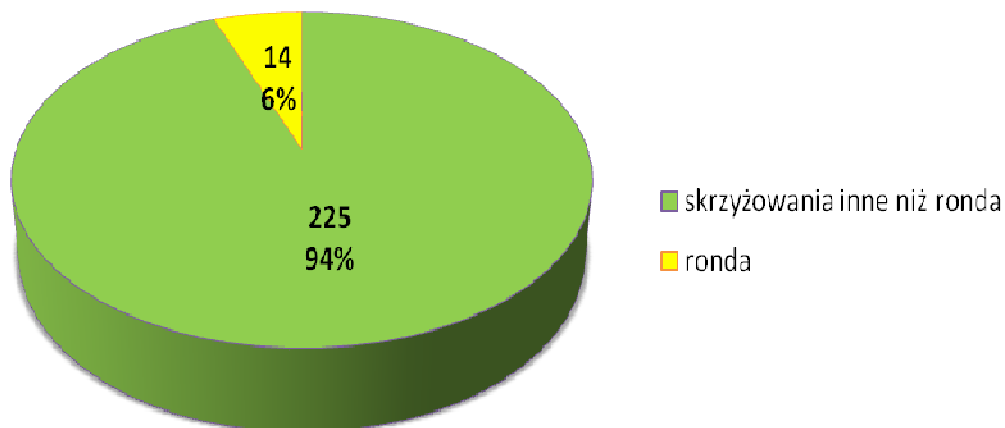
Zbiornicze dane dotyczące efektów rzeczowych zrealizowanych w ramach programu zadań prezentują poniższe diagramy:

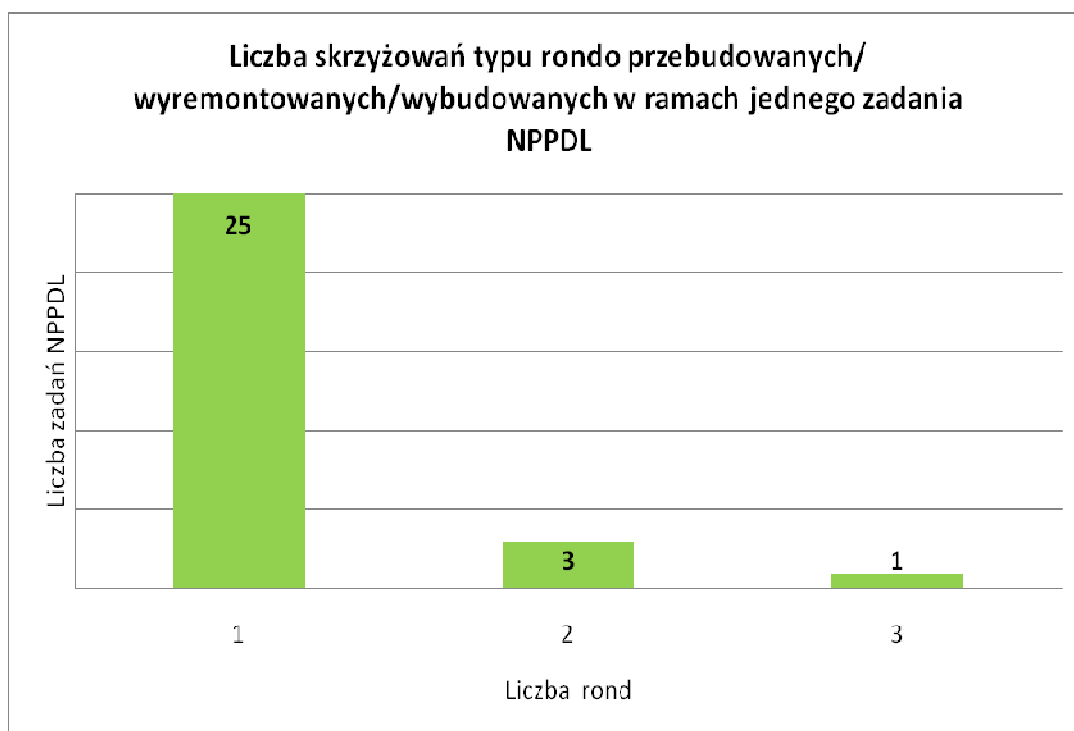
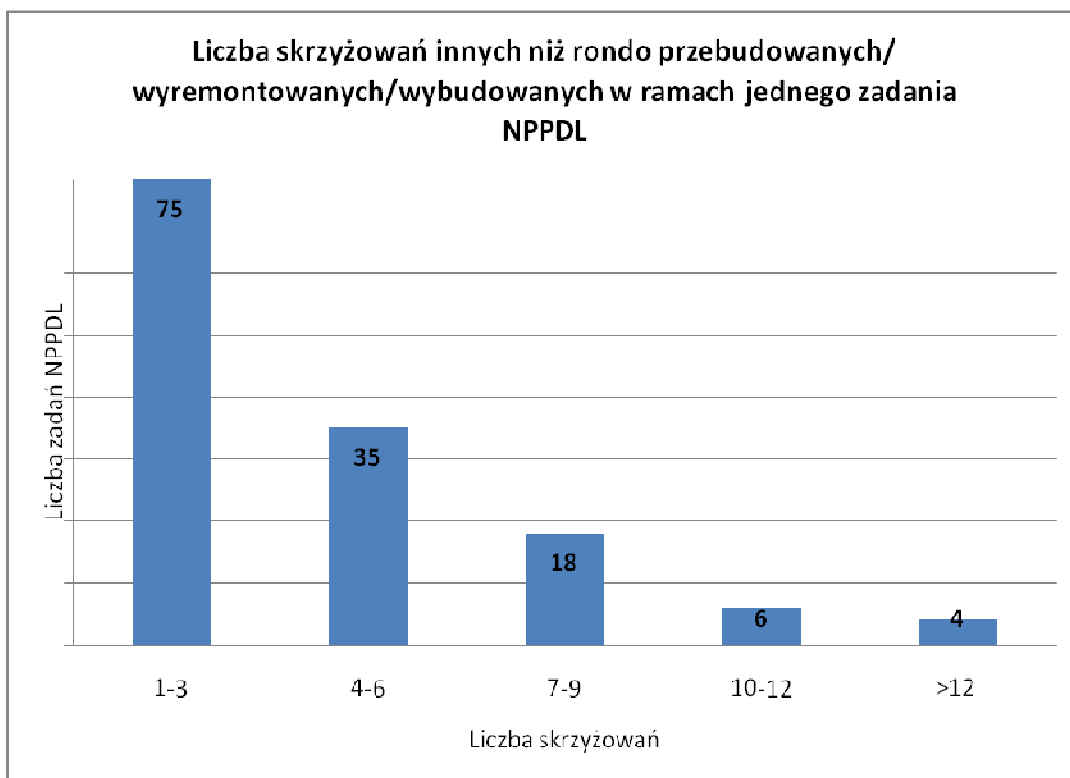


Liczba nowowytbudowanych  
przebudowanych/wyremontowanych skrzyżowań  
w gminach



Liczba nowowytbudowanych  
przebudowanych/wyremontowanych skrzyżowań  
w powiatach



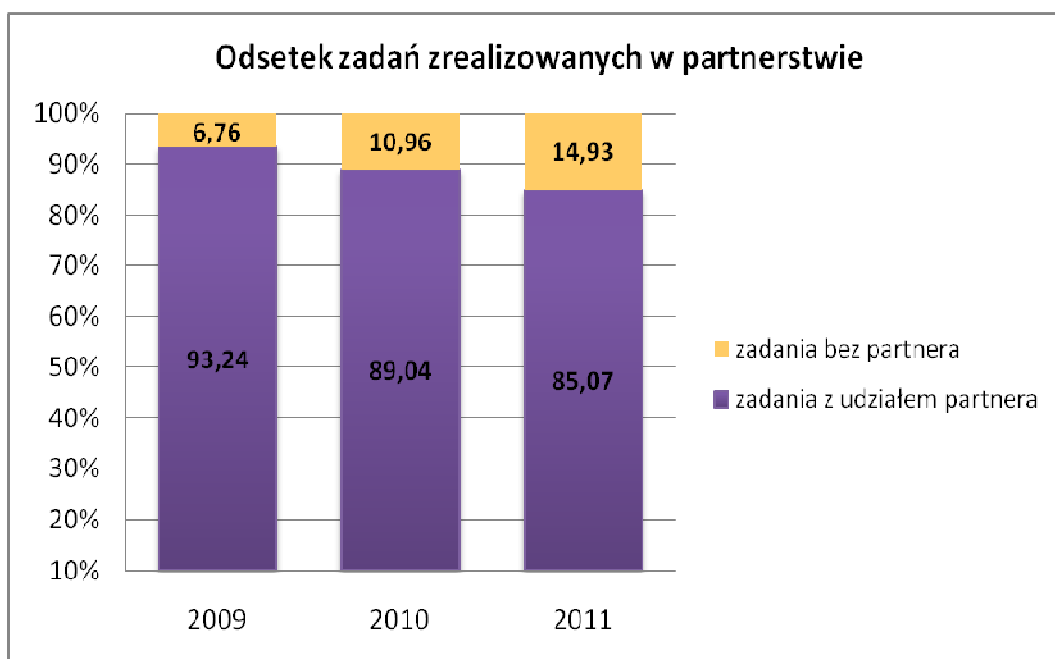


<b>Nazwa wskaźnika</b>	<b>Gminy</b>	<b>Powiaty</b>	<b>Razem</b>
Liczba wybudowanych/przebudowanych/wyremontowanych mostów, wiaduktów (szt.)	2	3	<b>5</b>
Liczba nowowybudowanych /przebudowanych/wyremontowanych zatok autobusowych (szt.)	35	129	<b>164</b>
Liczba nowowybudowanych /przebudowanych/wyremontowanych punktów oświetlenia (szt.)	868	429	<b>1297</b>
Liczba nowowybudowanych /przebudowanych/wyremontowanych wyznaczonych przejść dla pieszych (szt.)	543	362	<b>905</b>
Liczba nowowybudowanych /przebudowanych/ wyremontowanych punktów sygnalizacji ulicznej (szt.)	13	67	<b>80</b>

## ***Partnerstwo finansowe między jednostkami samorządu terytorialnego oraz innymi podmiotami***

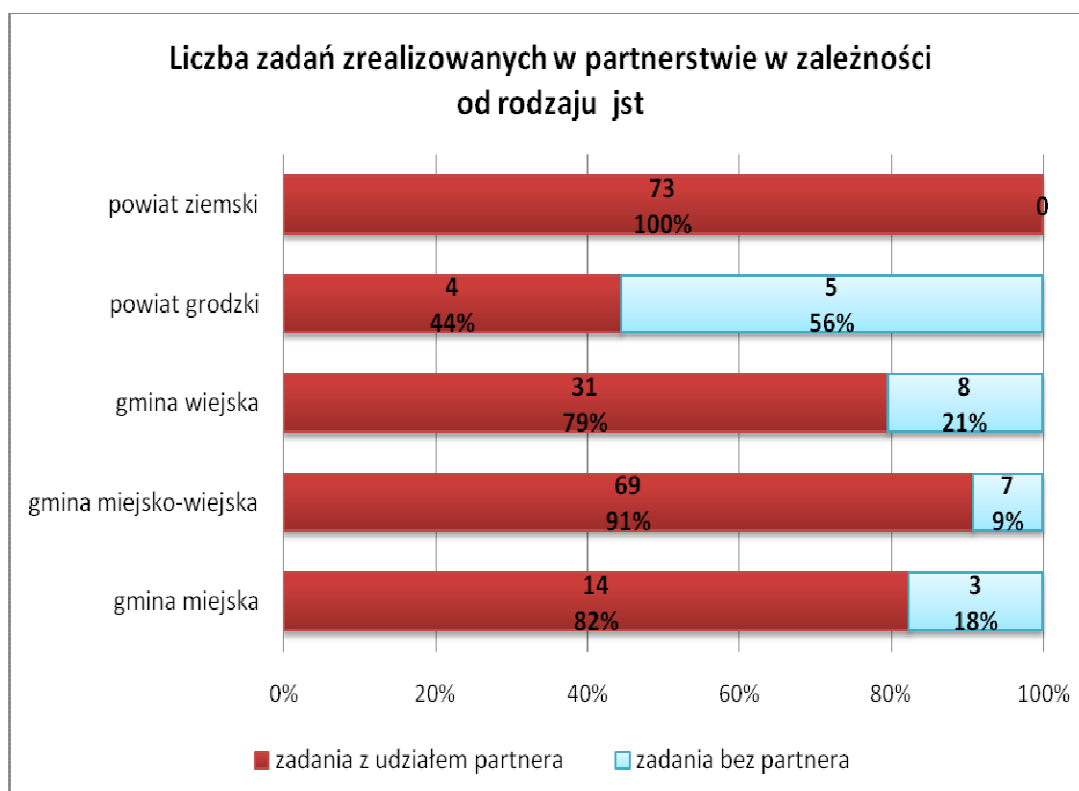
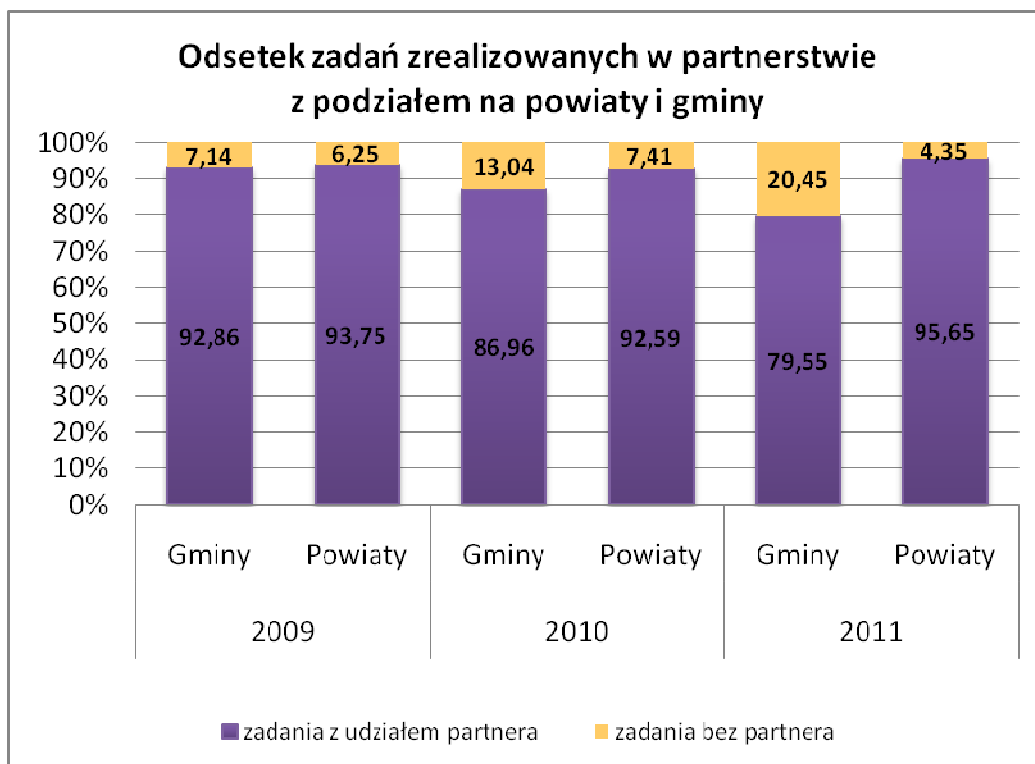
Jednym z założeń programu była promocja współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego. Zgłaszane wnioski o dofinansowanie zadań oceniane były m.in. w oparciu o kryterium partnerstwa. Preferowane były projekty realizowane w partnerstwie pomiędzy gminami lub między gminą a powiatem albo między sąsiadującymi powiatami, a także w partnerstwie z innymi podmiotami.

**Analiza projektów pod tym kątem prowadzi do wniosku, że zdecydowanie dominowały projekty z udziałem partnera.** Odsetek zadań z udziałem partnerów w ogólnej liczbie zadań był przeważający, jednak zaobserwować można nieznaczną tendencję malejącą. Najwięcej zadań w partnerstwie odnotowano w roku 2009.



**Porównując gminy i powiaty stwierdzić można, że więcej zadań z udziałem partnera zrealizowały powiaty.** Przy czym, w pierwszej edycji NPPDL różnica ta była jeszcze niewielka, nie przekraczała 1 punktu procentowego, natomiast w kolejnych edycjach powiększała się na korzyść powiatów. W ostatnim roku liczbę projektów realizowanych we współpracy z innymi podmiotami przez powiaty i gminy różniło aż 16 punktów procentowych.

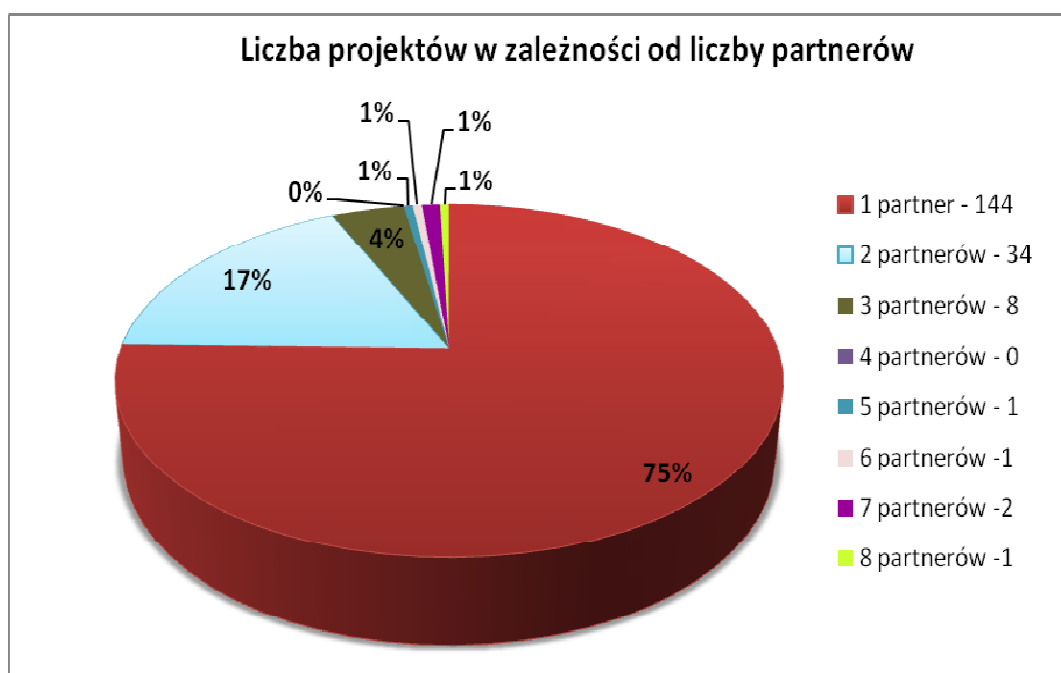




W przypadku powiatów ziemskich, na podkreślenie zasługuje fakt, że wszystkie inwestycje tej grupy jst były projektami partnerskimi, tzn. 100 % zadań zrealizowano we współpracy

z innymi podmiotami. Z kolei jeśli chodzi o projekty powiatów grodzkich, to mniej niż połowa miała partnerów (44 %). Wśród gmin różnice te nie są znaczące, najwyższy odsetek zadań partnerskich dotyczy gmin miejsko-wiejskich - 91%, niewiele niższy, zbliżony, gmin miejskich i wiejskich – 82 % i 79 % odpowiednio.

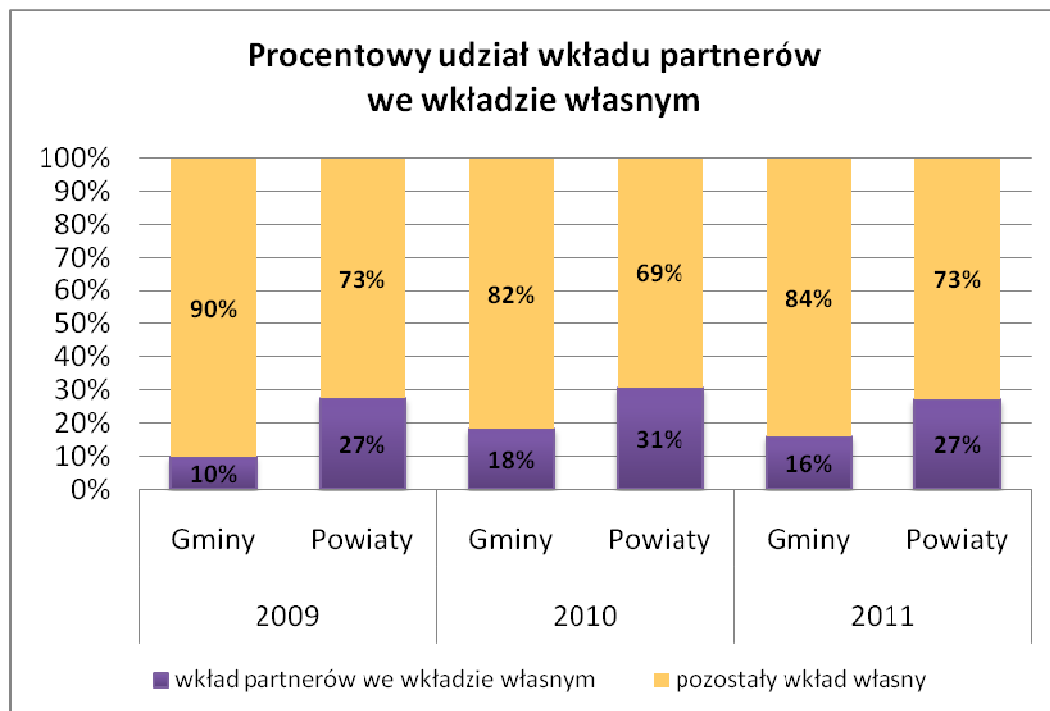
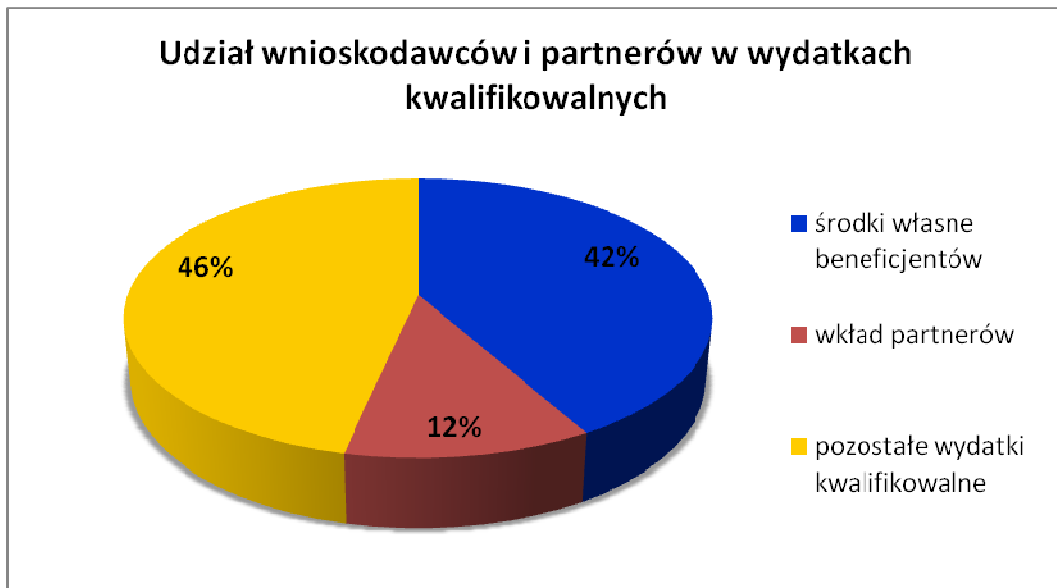
Dla kryterium oceny, jakim jest partnerstwo, nie bez znaczenia pozostaje **liczba pozyskanych do współpracy podmiotów**. Trzy czwarte beneficjentów zdobyło dla swoich projektów 1 partnera i takie właśnie projekty, z udziałem 1 partnera, stanowiły dominującą grupę. Następną dużą grupę stanowią zadania posiadające 2 partnerów (17 %). Zadania, w których było 3 partnerów stanowią już tylko 4 %. Natomiast projekty z udziałem większej liczby partnerów (od 5 do 8) stanowią przypadki jednostkowe. Największa odnotowana liczba partnerów wynosiła 8 – dla jednego projektu.



Analiza projektów, w których zawarto porozumienia o partnerstwie **z jednostkami z sektora finansów publicznych** wskazuje, że w projektach gminnych zdecydowanie przeważały inwestycje z udziałem jednego partnera (82 projekty, tj. 93 % inwestycji), podczas gdy tylko 6 projektów, tj. 7%, miało dwóch partnerów. Wśród projektów dotyczących dróg powiatowych, zróżnicowanie liczby partnerów z sektora finansów publicznych było większe. Najwięcej było zadań z jednym partnerem – 55 (74 %), kolejną znaczącą grupę stanowiły

projekty z dwoma partnerami – 17 (23 %). Wdrożono również po jednym projekcie z udziałem trzech i siedmiu partnerów (po 1,5 %).

Kolejne diagramy przedstawiają udział wkładu partnerów w łącznej wartości zadań zrealizowanych w ramach programu oraz relację wkładu finansowego zapewnionego przez partnerów do ogólnego wkładu własnego beneficjentów:



Podsumowując dane ze wszystkich edycji stwierdzić należy, że powiatom udało się pozyskać partnerów, którzy w większym stopniu podzielili z nimi koszty wkładu własnego w realizację zadań. Udział wkładu partnerów we wkładzie własnym powiatów stanowił prawie 1/3 i wynosił w kolejnych latach:

2009 – 27,48%

2010 – 30,75%

2011 – 27,08% .

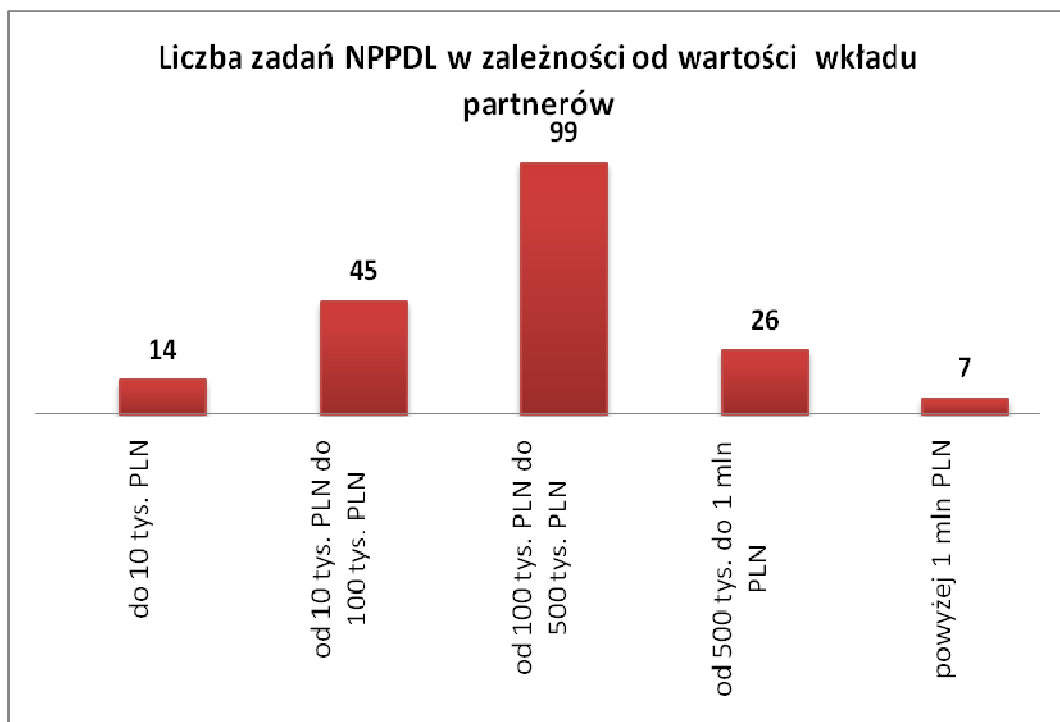
Ta sama wartość w przypadku gmin, tj. udział wkładu partnerów we wkładzie własnym gmin, nie przekraczała 1/5 i wynosiła w kolejnych latach:

2009 – 9,62%

2010 – 17,58%

2011 – 15,89%.

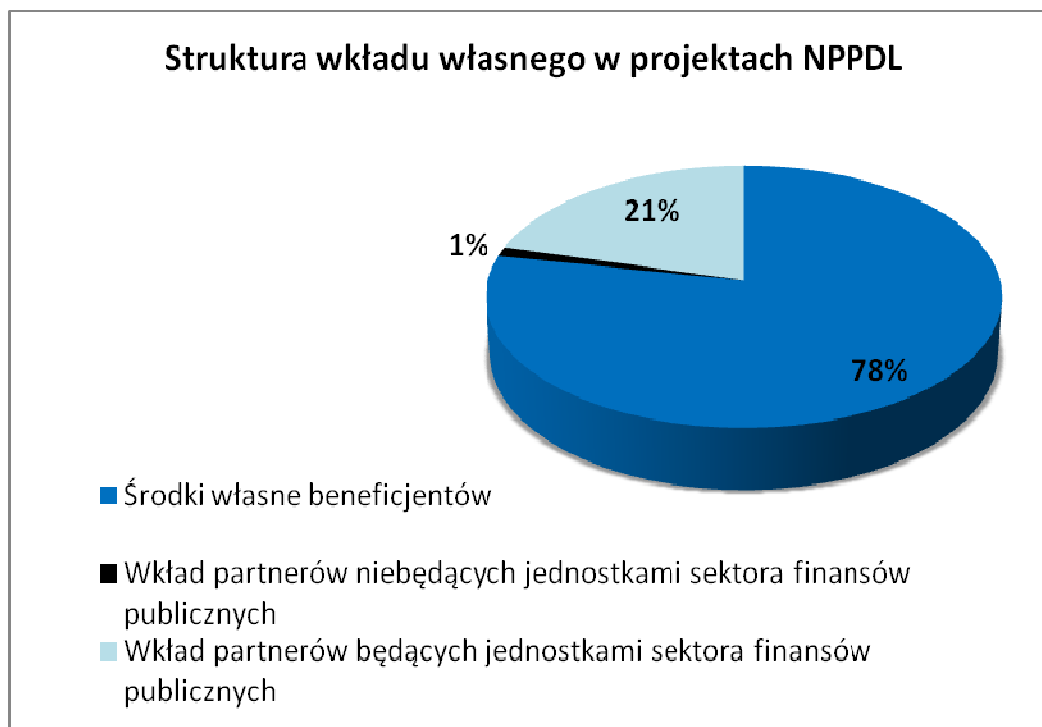
Poniższy wykres ilustruje strukturę projektów w zależności od wysokości wkładu partnerów:



Z przedstawionego wykresu wynika, że najwięcej było projektów, w których kwota wkładu partnerów mieściła się w przedziale od 100 tys. do 500 tys. zł.

Najniższa wartość wkładu pojedynczego partnera wynosiła 500 zł, najwyższa 1 500 000 zł.

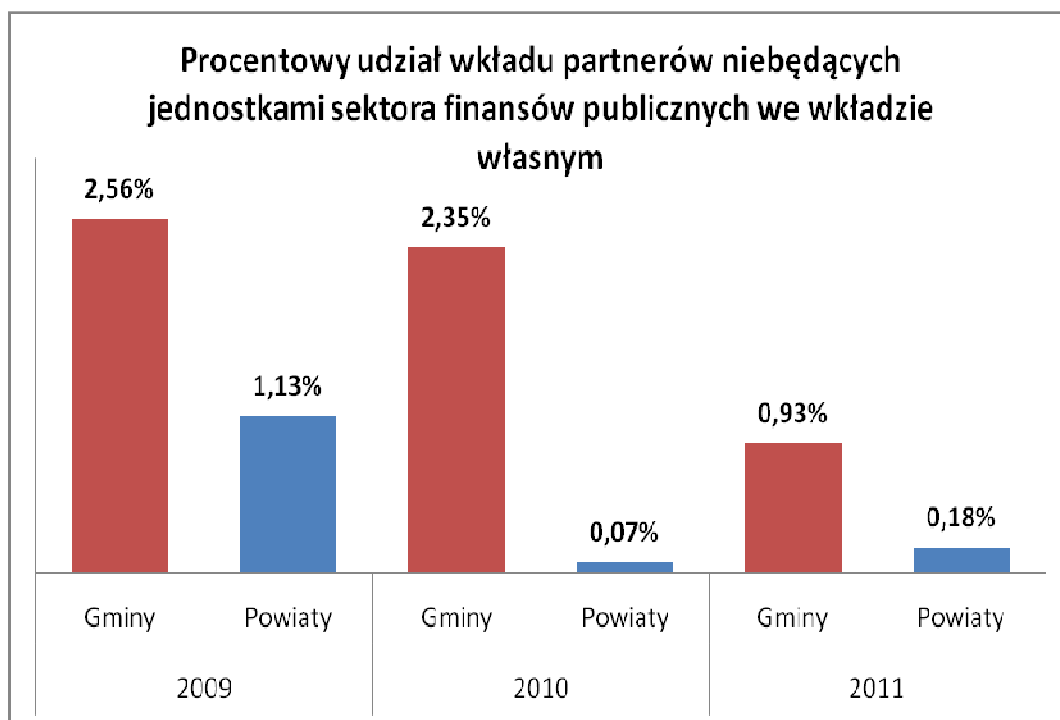
Partnerami beneficjentów były zarówno podmioty należące do sektora finansów publicznych, w tym w przeważającej większości jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty spoza sektora finansów publicznych, w tym głównie podmioty gospodarcze z kapitałem prywatnym oraz spółki komunalne.



Z analizy wkładu partnerów we wkładzie własnym wynika, że zaangażowanie jednostek **spoza sektora finansów publicznych** było najwyższe w pierwszym roku realizacji programu (2009 - 1,77%), a w kolejnych latach malało (2010 – 1,19%, 2011 – 0,55%).

Ponadto można wywnioskować, że, co do zasady, powiaty pozyskały partnerów prywatnych na znacznie mniejszą łączną wartość niż gminy.

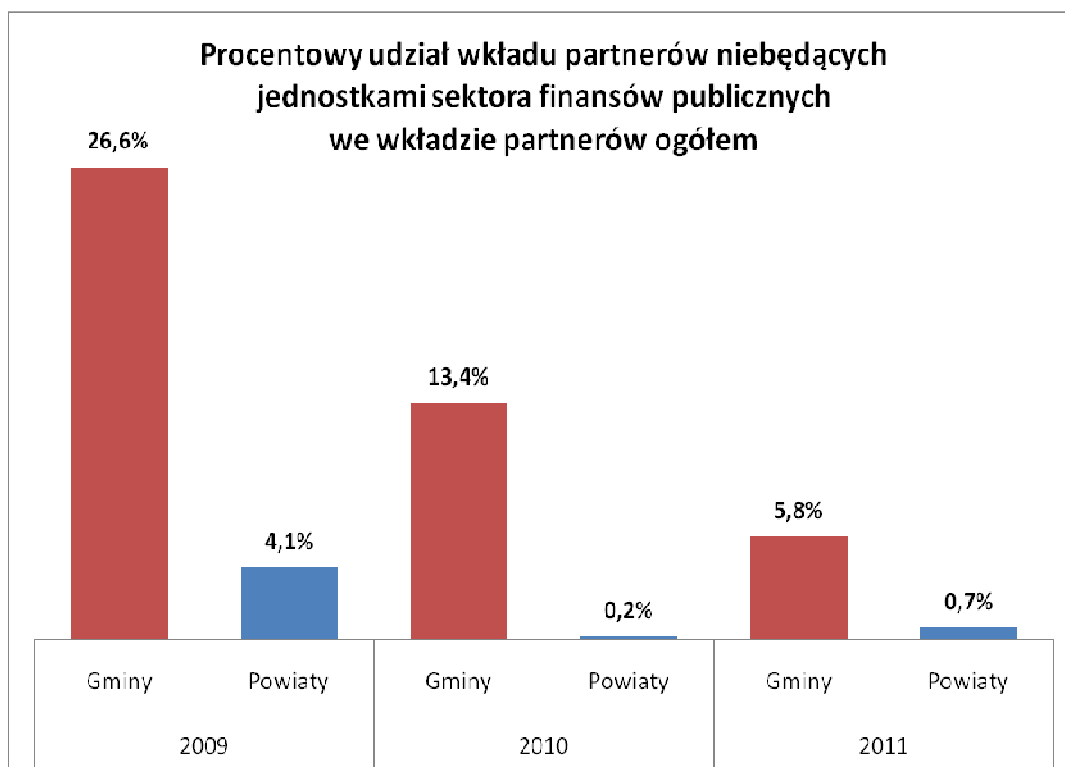
Procentowy udział wkładu partnerów prywatnych we wkładzie własnym powiatów i gmin w edycjach rocznych programu przedstawia wykres poniżej:



Analizowane dokumenty potwierdzają, że **kapitał pochodzący od partnerów publicznych miał przeważający udział we wkładzie własnym**. Wkład podmiotów spoza sektora finansów publicznych był znacznie niższy.

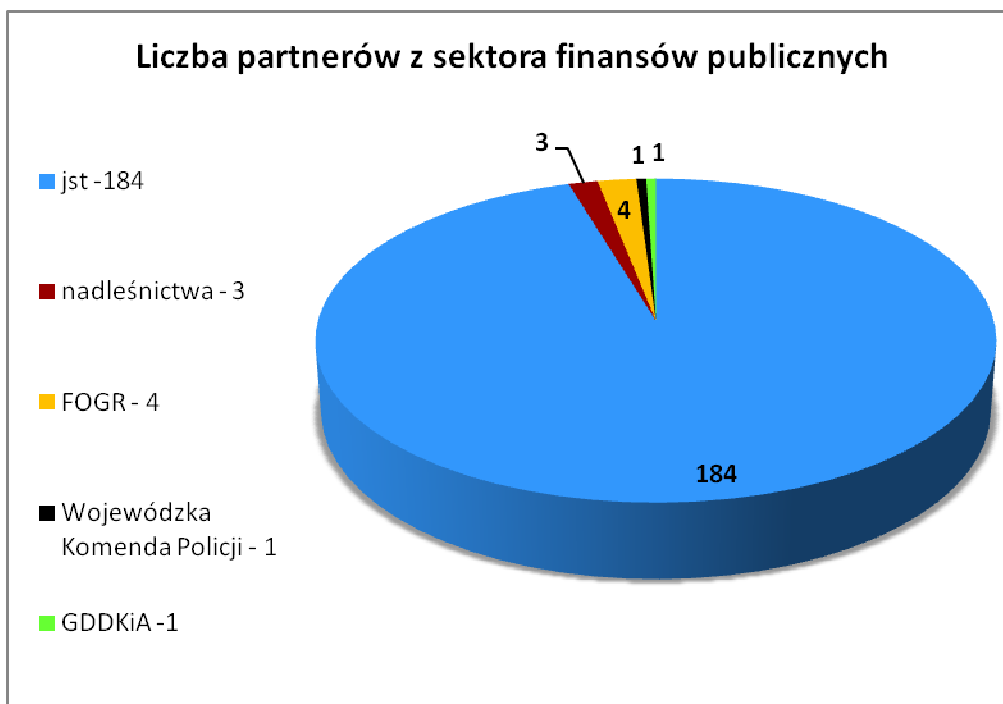
Tę prawidłowość potwierdzają dane dotyczące zarówno powiatów jak i gmin, chociaż w przypadku powiatów tendencja ta jest wyraźniejsza, stwierdzono mniejszy i malejący w kolejnych latach udział wkładu partnerów spoza sektora finansów publicznych.

Poniższy wykres ilustruje stosunek wkładu partnerów prywatnych do łącznego wkładu partnerów:



Na uwagę zasługują zwłaszcza dane dla gmin z roku 2009, kiedy ¼ udziału partnerów pochodziła ze źródeł prywatnych.

W ramach trzech kolejnych edycji programu **zrealizowano łącznie 162 projekty z udziałem 193 partnerów z sektora finansów publicznych**. Z przedstawionego poniżej wykresu wyraźnie wynika, że **dominującą grupę partnerów w zadaniach stanowiły jednostki samorządu terytorialnego (184 jednostki)**.

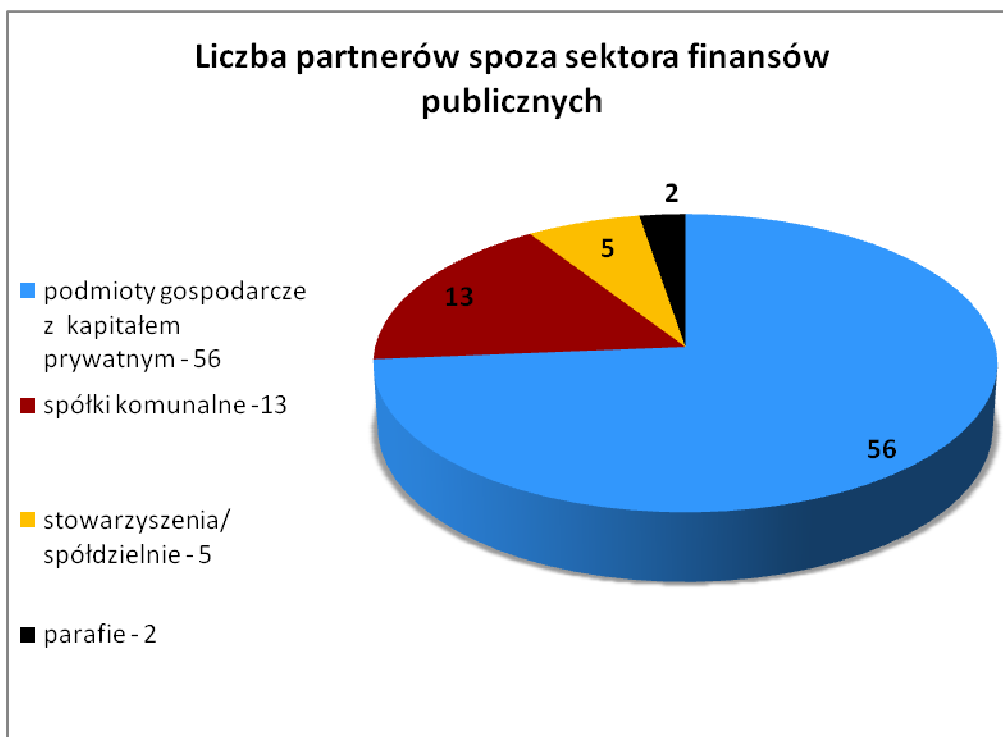


Analizowane dokumenty potwierdzają, że **przeważającą liczbę partnerstw stanowiła współpraca gminy z powiatem, na terenie którego się znajduje (68 %) oraz powiatu z gminą położoną na jego terenie (99 %)**. Pozostałe odnotowane przypadki współpracy to porozumienia pomiędzy:

- dwiema gminami - 6 inwestycji (w tym jedna dotyczyła odległych geograficznie gmin)
- dwoma powiatami – 4 inwestycje
- gminą/powiatem a inną instytucją sektora finansów publicznych (m.in. nadleśnictwa, Fundusz Ochrony Gruntów Rolnych, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Wojewódzka Komenda Policji, Województwo Wielkopolskie) – 10 inwestycji.

Porównując powyższe wyniki z danymi dotyczącymi partnerów spoza sektora finansów publicznych stwierdzono, że w latach 2009-2011 wdrożono 49 projektów z udziałem 76 partnerów prywatnych. Najczęściej były to podmioty gospodarcze z kapitałem prywatnym (56 zadań). Drugą pod tym względem grupę stanowiły spółki komunalne (13 zadań). W 5 przypadkach zanotowano udział różnych stowarzyszeń czy spółdzielni, a w 2 – parafii rzymsko-katolickich.





Ponadto, w 20 projektach wystąpili jednocześnie partnerzy z sektora finansów publicznych oraz spoza sektora finansów publicznych.

### **Element wzajemności w partnerstwie**

Analiza listy beneficjentów programu oraz partnerów tych beneficjentów wskazuje, że niektóre porozumienia o partnerstwie w realizacji zadań miały charakter wzajemny, tzn. beneficjent był partnerem w innym zadaniu, którego beneficjent był z kolei partnerem w tym pierwszym projekcie.

W 2009 r. wystąpiło 6 takich przypadków w tym samym roku, podczas gdy 4 podmioty zrewanżowały się za wsparcie swoim partnerom w kolejnej edycji programu w 2010 r.

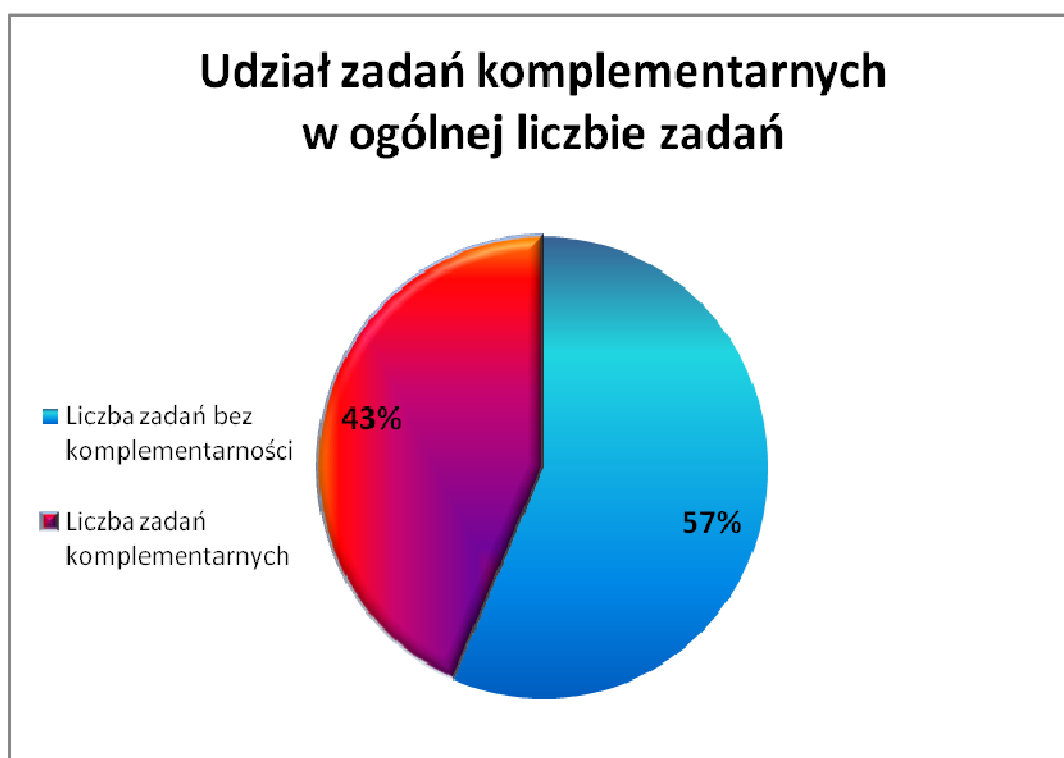
Ponadto w 2010 r. wystąpiło 8 przypadków tzw. „krzyżowego partnerstwa” w tym samym roku, 1 podmiot odwzajemnił się dofinansowaniem w roku 2011, a jeden był odpowiedzią na umowę partnerstwa zawartą w 2009 r.

## ***Komplementarność zadań zrealizowanych w ramach programu***

Zgodnie z zasadami programu preferowane do dofinansowania były inwestycje budowlane charakteryzujące się spójnością drogi objętej wnioskiem z siecią dróg na obszarze województwa oraz współpracą między jednostkami samorządu terytorialnego.

Jednym z aspektów takiej spójności oraz współpracy jest uzyskany w ramach trzech lat realizacji NPPDL efekt komplementarności zrealizowanych zadań inwestycyjnych.

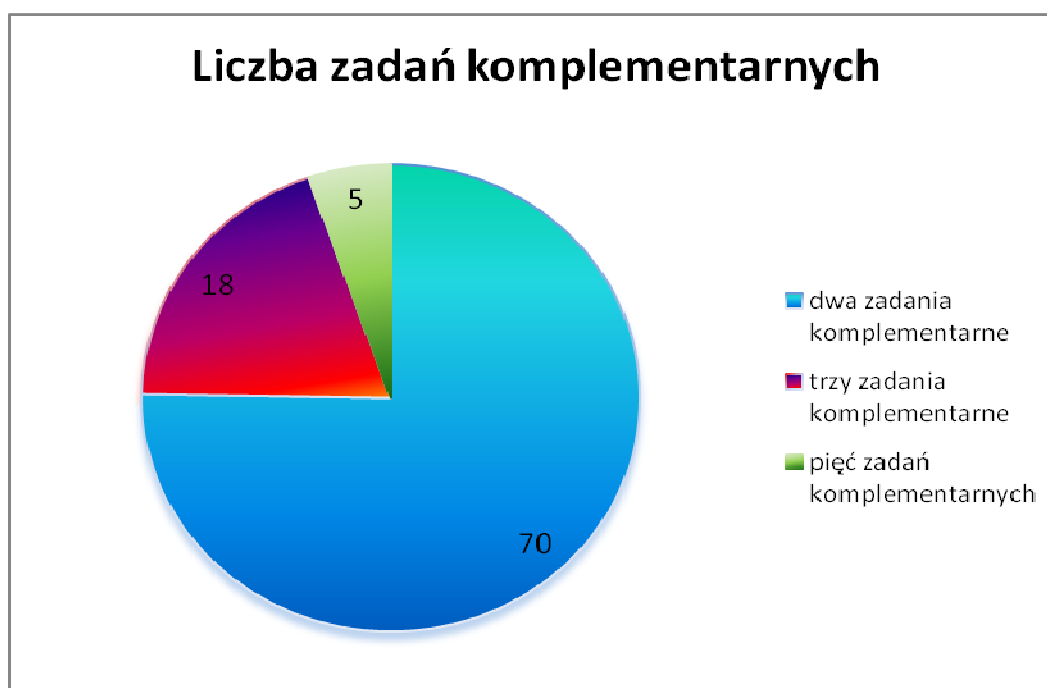
Na 214 zadań zrealizowanych w latach 2009 – 2011 **komplementarność wykazać można w przypadku 93 zadań**. Uzupełniające względem siebie były zarówno zdania tego samego beneficjenta realizowane w różnych latach trwania programu, jak i zadania różnych beneficjentów, sąsiadujących ze sobą terytorialnie, bądź których obszary administracyjne pokrywają się.



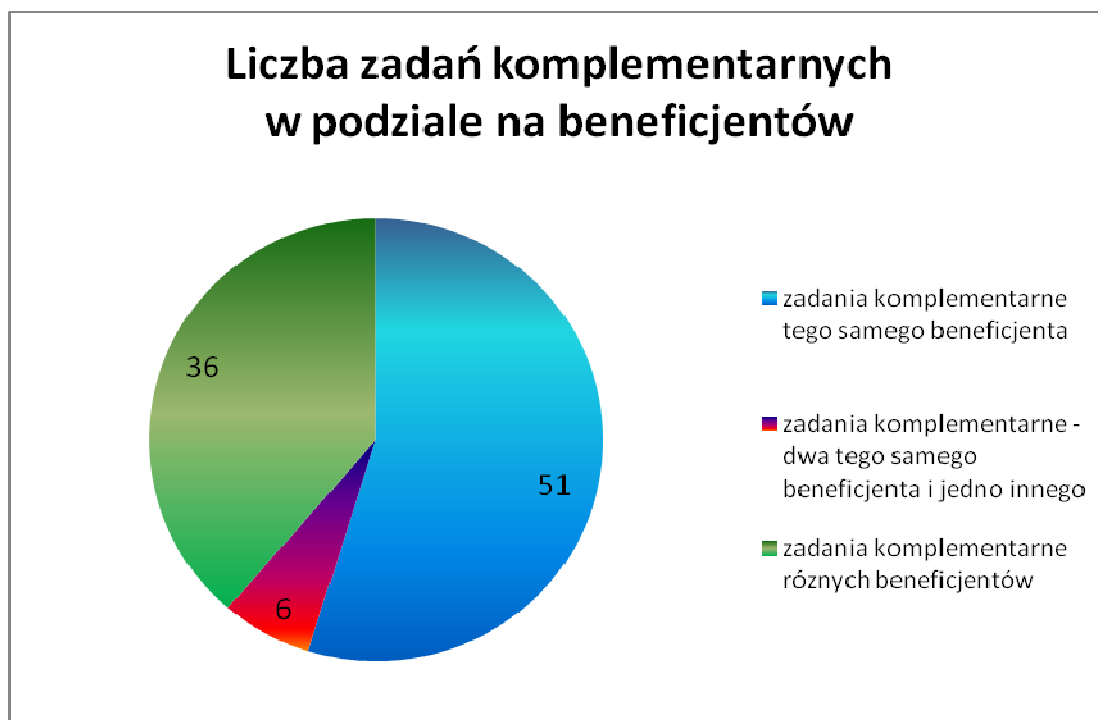
W poniższej tabeli zaprezentowano przypadki komplementarności w ramach wszystkich zadań w trzech edycjach programu:

Łączna liczba zadań komplementarnych	<b>93</b>
Dwa zadania komplementarne zrealizowane przez 1 beneficjenta	<b>42</b>
Dwa zadania komplementarne zrealizowane przez różnych beneficjentów	<b>28</b>
Trzy zadania komplementarne zrealizowane przez 1 beneficjenta	<b>9</b>
Trzy zadania komplementarne, z czego dwa zrealizowane przez 1 beneficjenta	<b>6</b>
Pięć zadań komplementarnych zrealizowanych przez różnych beneficjentów	<b>5</b>
Trzy zadania komplementarne zrealizowane przez różnych beneficjentów	<b>3</b>

Komplementarność w ramach programu dotyczyła **w przeważającej mierze dwóch uzupełniających się zadań inwestycyjnych, które realizowane były przez tego samego beneficjenta, bądź też różnych**. Można jednak wskazać zadania, które były spójne z większą liczbą zadań realizowanych w ramach NPPDL.



**Komplementarne najczęściej, bo aż w 51 przypadkach, były zadania realizowane przez jednego beneficjenta**, w tym inwestycje realizowane w kolejnych trzech latach wdrażania programu. Zadania uzupełniające względem siebie realizowane były jednak również przez różnych beneficjentów NPPDL.



Inwestycje realizowane w ramach „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011” wykazują również daleko szersze powiązania z siecią dróg lokalnych w województwie, która rozbudowywana była w ostatnich latach dzięki dofinansowaniu otrzymywanemu z różnych programów, w tym Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006 i Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013 oraz dzięki środkom własnym samorządów lokalnych.

## ***Podsumowanie***

Zbiorcze dane dotyczące złożonych wniosków o dofinansowanie zadań we wszystkich trzech edycjach „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011” potwierdzają, że program ten spotkał się z dużym zainteresowaniem ze strony lokalnych samorządów. Ogółem swoje wnioski zgłosiły wszystkie powiaty oraz przeszło trzy czwarte wielkopolskich gmin, a zapotrzebowanie na środki przekroczyło średnio ponad dwuipółkrotnie dostępne kwoty dotacji. Równocześnie zanotowano spadek liczby zgłaszanych wniosków w kolejnych latach.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że ogółem dofinansowanie otrzymało 111 jednostek samorządu terytorialnego, co stanowi ponad 43 % wszystkich gmin i powiatów województwa.

Podsumowując, w ramach programu w latach 2009-2011 zrealizowano 214 projektów drogowych o łącznej wartości przekraczającej 472 mln zł. Na tę kwotę składają się 132 zadania gminne oraz 82 powiatowe, przy czym różnica wydatków na obie kategorie dróg wyniosła niewiele ponad 1 % ogólnej wartości wszystkich zadań. Wśród wdrożonych projektów zdecydowanie dominowały inwestycje polegające na przebudowie, natomiast najmniejszy udział miały zadania remontowe. W przypadku budowy dróg odnotowano wyraźną przewagę dróg gminnych.

Głównym efektem zrealizowanych w Wielkopolsce w ramach programu zadań była przebudowa, budowa lub remont dróg lokalnych o łącznej długości 535,5 km, z tego 335,1 km dróg powiatowych i 200,4 km dróg gminnych.

Przeważająca liczba zadań realizowana była z udziałem wkładu finansowego partnerów. Partnerami beneficjentów były zarówno podmioty należące do sektora finansów publicznych, w tym w przeważającej większości jednostki samorządu terytorialnego oraz inne podmioty, głównie podmioty gospodarcze. Pierwsza grupa partnerów wyraźnie dominowała, a zaangażowanie finansowe jednostek spoza sektora finansów publicznych stanowiło średnio ok. 1 % wkładu własnego beneficjentów.

Analiza wykonanych w ramach programu inwestycji na tle sieci dróg lokalnych potwierdziła znaczącą ich komplementarność. 43 % wszystkich zrealizowanych zadań wykazuje wzajemne powiązania, projekty te uzupełniają się w różnym stopniu. Stanowi to o podejmowanych racjonalnych próbach planowania inwestycji w samorządach i jest dobrym przykładem współpracy między sąsiadami.

**Wydział Zarządzania Funduszami Europejskimi**

**Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu**

**Al. Niepodległości 16/18**

**61-713 Poznań**

**tel. 61 854 13 41**

**fax 61 854 16 24**

<http://www.poznan.uw.gov.pl/>

**Opracowanie:**

**Małgorzata Organa**

**Agata Chorążak**

**Sylwia Menes**

**Listopad 2012**

