



ZARZĄDZANIE DROGAMI POWIATOWYMI

wnioski płynące z raportu dot. ogólnopolskiego badania ankietowego
na podstawie metodologii Systemu Analiz Samorządowych

Rafał Rudka, Marek Wójcik
Związek Powiatów Polskich

Dzięki przeprowadzanemu badaniu otrzymaliśmy:

- pełny obraz sektora drogowego;
- kompleksową informację o problemach trapiących zarządzających drogami powiatowymi

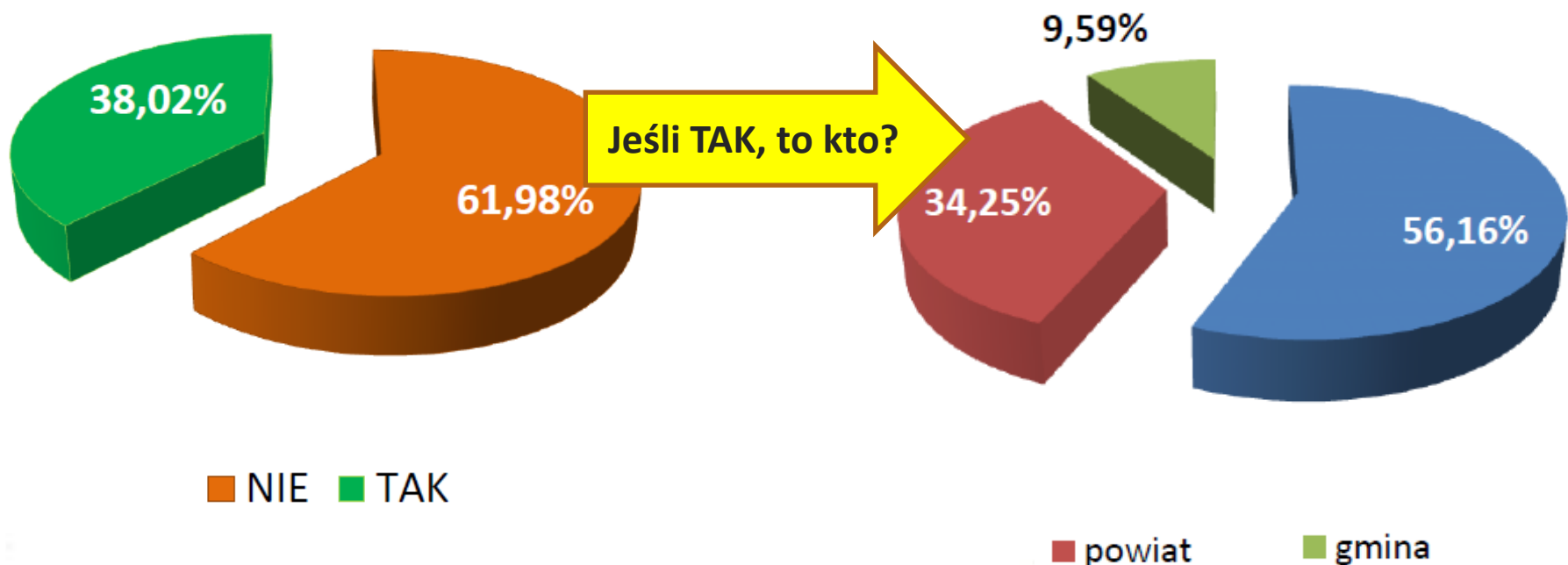


Opracowanie autorskiego rozwiązania, dotyczącego finansowania procesu modernizacji sieci dróg lokalnych



Iluzarządców dróg w powiecie?

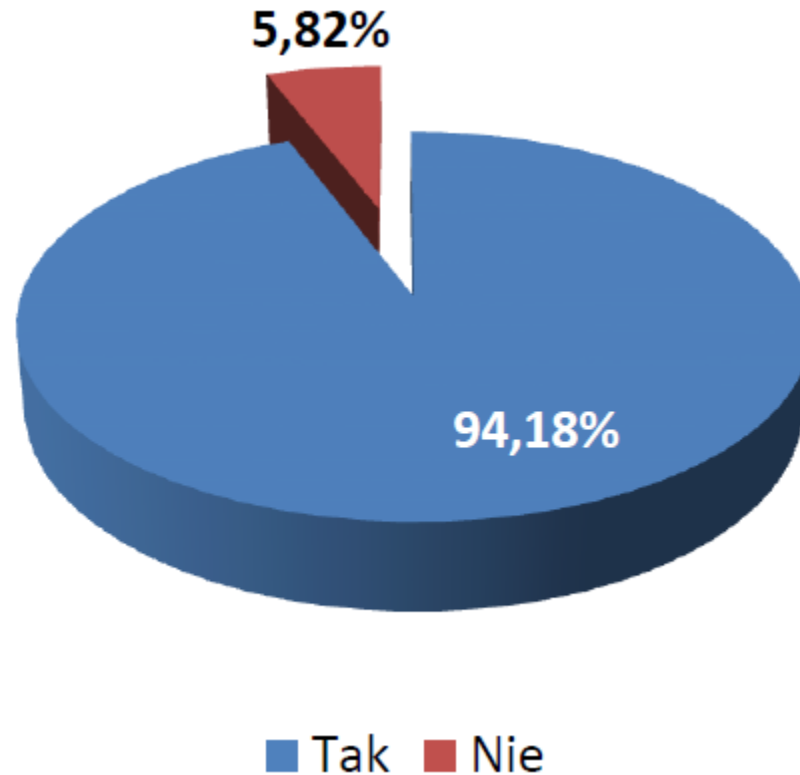
Czy uważasz, że drogami lokalnymi (gminnymi, powiatowymi) powinien zarządzać jeden podmiot?



■ gmina miejska na terenie administracyjnym miasta, a pozostałymi drogami lokalnymi na terenie administracyjnym powiatu – powinien zarządzać powiat

Tęsknota za subwencją

Czy powinno się powrócić do subwencji drogowej?

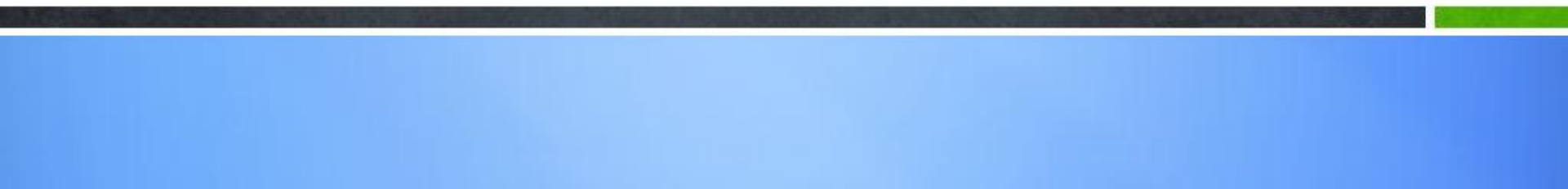


Strategiczne rekomendacje

- **zmiana ustawy o drogach publicznych** oraz innych ustaw, pod kątem usprawnienia zarządzania drogami i poprawy efektywności wydatkowania środków publicznych,
- **dokonanie przeglądu kategoryzacji dróg,**
- **ustawowe przekazanie dróg niespełniających warunków** wynikających z zapisu art. 6a. ustawy o drogach publicznych, jak również dróg niespełniających podstawowych parametrów (szerokość, klasa drogi, itp.), wszystkich dróg w centrach miast (rynki, drogi dojściowe i spacerowe wokół centrów miast) **w gestię gmin,**
- **wprowadzenie jednolitego zarządzania ulicami w granicach wszystkich miast** (przez prezydenta lub burmistrza);
- zmiana w ustawie o finansowaniu dróg – **usunięcie zapisu dyskryminującego samorządy terytorialne w dostępie do Krajowego Funduszu Drogowego;**
- **utrzymanie Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych,** przy założeniu **dofinansowania** realizowanych projektów w wysokości **nie mniejszej niż 50 proc.** kosztów kwalifikowanych projektu,
- **wsparcie z budżetu państwa procesu regulacji stanu prawnego nieruchomości** zajmowanych przez drogi,
- **uruchomienie Samorządowego Funduszu Drogowego**



Konceptcja Samorządowego Funduszu Drogowego



Raport – 1/3 dróg posiada niewłaściwą kategorię



Problemy zarządcze



Uporządkowanie sieci drogowej powinno być jednym z podstawowych celów administracji rządowej i samorządowej

Koncepcja ZPP

Uruchomienie

Samorządowego Funduszu Drogowego,

który zasilany będzie proces modernizacji sieci drogowej, dostosowywanej do faktycznie spełnianych standardów



Uruchomienie tego Funduszu powinno się odbyć w oparciu o regulacje zapisane w znowelizowanej ustawie o drogach publicznych.

Podstawowe założenia SFD

Etap I

dokonanie przeglądu dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych, pod kątem określenia w jakiej rzeczywistej kategorii powinny być sklasyfikowane /realizują zarządcy dróg i GDDKiA - koordynuje GDDKiA/

Wyniki przeglądu zaprezentowane na stronie internetowej GDDKiA.
Zarządcy dróg zgłaszają uwagi do dokonanej weryfikacji kategorii dróg. Sytuacje sporne rozstrzygałaby GDDKiA

Efekt: katalog dróg, które powinny zmienić swoją kategorię

Podstawowe założenia SFD

Etap II

- do 15 lat - zmiany dobrowolne, w drodze porozumienia
- po 15 latach - zmiana kategorii następowalaby automatycznie, z mocy prawa i obejmowałaby te odcinki dróg, w stosunku do których nie dokonano zmian wcześniej

Przez okres 15 lat powinien funkcjonować
Samorządowy Fundusz Drogowy
którego środki pochodziłyby z wpłat od podatku od towarów i usług
odprowadzanych przez JST realizujących projekty drogowe

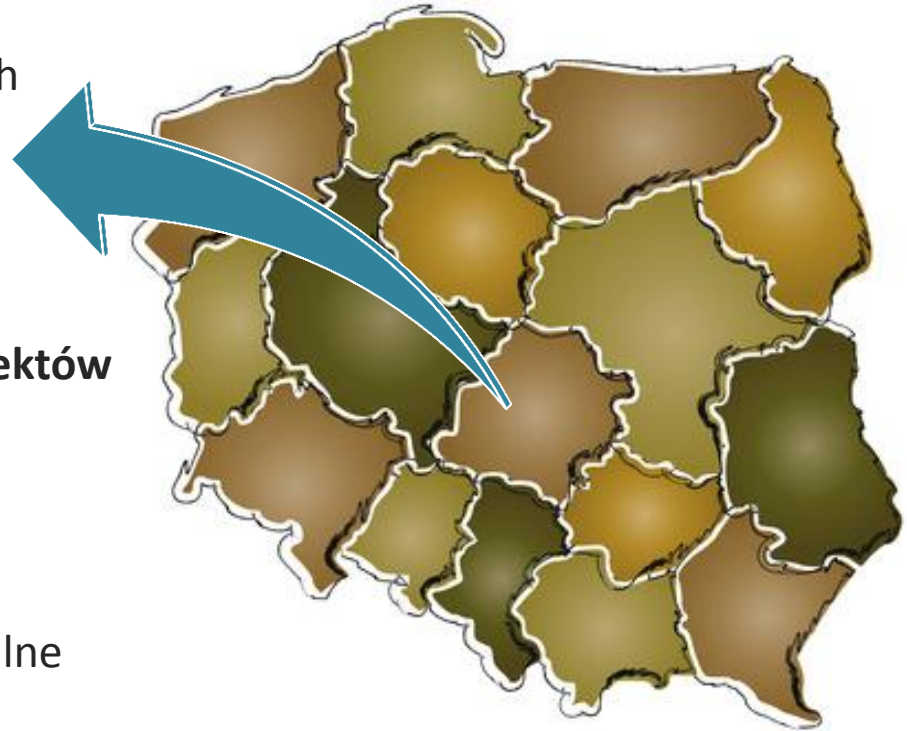
Środki z Samorządowego Funduszu Drogowego mogłyby być przeznaczone na:

- **modernizację dróg zakwalifikowanych do zmiany kategorii oraz dostosowywanie ich do wymaganych standardów,**
- **wsparcie zarządców dróg, poprzez doposażenie do zakupu wyposażenia niezbędnego do zarządzania drogami, lecz tylko w przypadkach realizacji projektów partnerskich, konsolidujących zarządzanie drogami.**
(Tego typu dofinansowanie w skali województwa nie mogłoby przekraczać 5% środków Samorządowego Funduszu Drogowego, w danym roku budżetowym).



Dystrybucja środków SFD

- **poprzez wojewodów,** na zasadach zbliżonych do stosowanych obecnie w związku z realizacją Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (NPPDL).
- **województwie ogłaszali by nabór projektów** (analogicznie jak w przypadku NPPDL), jednakże z jedną znaczącą zmianą.
O kolejności realizacji projektów decydowałaby kolejność zgłoszeń. Jeżeli projekt spełniałby wymogi formalne to musiałby uzyskać dofinansowanie.
W sytuacji, w której środki w danym roku byłyby niewystarczające, przyznanie środków przesunięte byłoby o rok. Projekty nie zakwalifikowane w danym roku budżetowym byłyby pierwsze w kolejności w następnym roku.



Dodatkowe warunki

- **Samorząd mógłby się ubiegać o te środki przez 15 lat** od momentu uruchomienia programu
- **Wysokość dofinansowania** projektów zgłaszanych przez samorzady wynosiła by **100% kosztów kwalifikowanych**
- **Warunkiem ubiegania się o środki z Funduszu byłoby wcześniejsze przejęcie drogi** od dotychczasowego zarządcy



Efekty realizacji programu uruchomienia SFD

- dokonanie weryfikacji kategorii dróg publicznych,
- **zmodernizowanie około 1/3 infrastruktury drogowej zarządzanej przez samorządy terytorialne,**
- **zwiększone wpływy do budżetu państwa, przewyższające wartość VAT przeznaczanego na Samorządowy Fundusz Drogowy,**
- **funkcjonowanie kilkuset podmiotów gospodarczych działających w sektorze budownictwa lub pracujących na jego rzecz, oraz utrzymanie kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy.**





Dziękujemy za uwagę

Rafał Rudka, Marek Wójcik
Związek Powiatów Polskich