

Związek Powiatów Polskich zakończył zbieranie uwag do Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Opinie przesłało przeszło 70 samorządów. Większość samorządowców, którzy wypowiedzieli się na temat NPPDL widzi w nim potencjał. Wśród wniosków, często bardzo krytycznych, wzywających do zmiany kluczowych uregulowań Programu, powtarza się jednak stale postulat utrzymania tego instrumentu.

Uwagi merytoryczne podzielić można na pięć grup.

W pierwszej z nich znajdują się **postulaty zmian w kryteriach oceny wniosków** lub samej tylko punktacji istniejących 8 kryteriów. Pojawiają się też propozycje tworzenia nowych kryteriów w celu uzupełnienia, zastąpienia istniejących lub zrównoważenia preferencji, które obecna regulacja daje określonym typom jst.

Jeden z powiatów zaproponował np. wprowadzenie kryterium, w którym punktem wyjścia będzie podstawowy dochód podatkowy gminy, w przeliczeniu na 1 mieszkańca, obliczany zgodnie z przepisami o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Dochód nie wyższy niż 50% średniej krajowej – 4 punkty. Im większy dochód, tym punktów byłoby mniej (w przedziałach co każde 25 punktów procentowych samorząd traciłby punkt). Liczne są propozycje modyfikacji kryteriów już istniejących.

W uwagach samorządowych proponuje się rezygnację z kryterium dot. znaczenia zadania dla odbudowy i przywrócenia funkcji komunikacyjnych dróg, jako preferującego samorządy, które zarządzają drogami na terenach zalewowych.

Kontrowersje budziły kwestie bezpieczeństwa. Po stronie samorządowej spotykana jest propozycja zweryfikowania kryterium dot. wpływu realizacji zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pada argument, że obecne zapisy kryterium prowadzą często do sytuacji, w której samorządy chcąc zwiększyć szansę na uzyskanie dofinansowania niejednokrotnie wpisują we wniosku techniczne elementy wyposażenia drogi, które nie mają uzasadnienia w odniesieniu do klasy drogi np. przebieg drogi w terenie niezabudowanym posiada przejście dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną. Nie wszystkie realizowane projekty wymagają elementów bezpieczeństwa ruchu takich jak: aktywne oznakowanie, sygnalizacja świetlna, oświetlenie drogi czy budowa zatok autobusowych w przypadku gdy drogą tą nie odbywa się ten rodzaj komunikacji. Dlatego zdarzają się propozycje rezygnacji z tego kryterium lub (bardziej ostrożne) propozycje radykalnej redukcji liczby punktów za bezpieczeństwo, np. na zasadzie 0/1 (nie wpływa / wpływa).

Proponowana jest niekiedy likwidacja dodatkowej punktacji za partnerstwo – w praktyce te działania prowadzą się do wzajemnego oddawania sobie pieniędzy przez samorządy (co stanowi nieefektywne zagospodarowanie możliwości organizacyjnych i środków). Inne podmioty samorządowe mówią tylko o tym, że ocena współpracy partnerskiej w zakresie finansowania inwestycji lub partnerstwa rzeczowego powinna zostać doprecyzowana i określać, od jakiego poziomu procentowego dofinansowania inwestycji przyznaje się punkty w skali od 1 do 5.

Do grupy drugiej należą kwestie zgłoszone w odniesieniu do **wielkości finansowania**, wskazywano np., że wysokość dotacji celowej z budżetu państwa w wysokości do 75% kosztów realizacji zadania oraz wysokość środków własnych ze strony beneficjenta w wysokości nie mniej niż 25% wartości zadania. Pojawiają się także inne proporcje. Najczęściej powiaty wspominają o podziale w przedziale od 70/30 do 80/20. Zdarzały się też głosy, zwracające uwagę na drugi czynnik istotny dla wielkości przyznanej dotacji

– limit górny określony kwotowo. Jeden z powiatów zaproponował, by nie zmieniać aktualnych proporcji udziału skarbu państwa i środków samorządowych (czyli 50/50), ale by zarazem zwiększyć limit wysokości dofinansowania z 1.000.000 do przynajmniej 5.000.000, pojawiały się też opinie, zgodnie z którymi wystarczające byłoby zwiększenie do 1.500.000 lub do 3.000.000.

Grupa trzecia to uwagi związane z **proporcjami podziału dotacji między powiat i gminę**.

W odniesieniu do podziału finansowania z budżetu państwa pomiędzy powiaty i gminy, wskazuje się często proporcję 60/40 na korzyść powiatów. Pojawia się ze strony samorządu argument, że skoro powiaty funkcjonują krócej niż gminy, które w związku z tym miały więcej czasu na poprawę stanu technicznego swoich dróg, należy rozważyć możliwość zmiany dotychczasowych proporcji podziału ogólnej puli środków pomiędzy powiaty i gminy z odpowiednio 50 % i 50 % na np. 60 % dla powiatów i 40 % dla gmin.

Interesująca jest też sprawa różnicowania samych powiatów co do możliwości uzyskania dofinansowania. Proponuje się ustalenie maksymalnej kwoty dotacji zależnej od długości sieci drogowej zarządzanej przez dany powiat. Takie stanowisko uzasadnia fakt, że aktualna ogólna formuła dopuszczająca możliwość złożenia 2 wniosków przez powiaty ziemskie jednakowo traktuje powiaty, mimo, że zarządzają one bardzo zróżnicowaną siecią dróg.

Zawarte w grupie czwartej są **uwagi zwykle dotyczące terminów**.

W samorządach pojawiają się głosy, zgodnie z którymi należy przesunąć termin składania wniosków np. na 30 listopada. Opinia taka motywowana jest istnieniem długotrwałych procedur środowiskowych. Nie bez znaczenia jest tu też długotrwałość wydawania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (w skrócie decyzja ZRID), gdyż jest ona kompleksowym orzeczeniem administracyjnym, które oprócz zgody budowlanej wyłącza prawa do nieruchomości znajdujących się w pasie inwestycji, jak również zatwierdza podziały tych nieruchomości. Po podpisaniu w danym roku umowy z projektantem na opracowanie dokumentacji np. w lutym, pozostaje niewiele czasu na uzgodnienia koncepcji, uzyskiwanie warunków od gestorów, pozwoleń wodnoprawnych, decyzji środowiskowych itp. Zrealizowanie tego w terminie do 30 września oceniane jest jako bardzo trudne.

Jednostki samorządu terytorialnego, które otrzymały dofinansowanie w ramach NPPDL powinny być zobowiązane do przeprowadzenia przetargów i wyłonienia wykonawców do 31 marca każdego roku. Pozwoli to na skuteczne wykorzystanie ewentualnych oszczędności powstałych w przypadku różnic między ceną kosztorysową i ofertową.

Zwraca się też uwagę na potrzebę stworzenia beneficjentom możliwości uzupełniania braków i uchybień we wnioskach w określonym terminie np. 7 dni roboczych od dokonania oceny przedsięwzięć.

Grupa piąta zawiera postulaty **inne** od każdej z pozostałych grup i jest to grupa najmniej jednorodna.

Pojawił się pomysł dofinansowania na zasadach preferencyjnych dróg intensywnie eksploatowanych przez lokalne przedsiębiorstwa np. żwirownie, firmy transportowe używające ciężkiego sprzętu, który niszczy lokalne drogi nieprzystosowane do takiego obciążenia czy Lasy Państwowe w związku z niszczeniem dróg podczas wywozu drewna z lasów. Rozumiejąc tę argumentację, trzeba jednocześnie zastanowić się nad tym, że w wielu powiatach drogi także ulegają zniszczeniu, np. na skutek ruchu

Samorządy o dofinansowaniu przebudowy dróg

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: sobota, 14, marzec 2015 23:00

Odsłony: 1285

pojazdów ciężarowych (choćby strefy przygraniczne, tranzytowe).

Zgłaszano także propozycję pozostawienia oszczędności po-przetargowych na zagospodarowanie według uznania jednostki samorządu terytorialnego (np. rozszerzenie zakresu rzeczowego zadania lub wykonanie innego zadania, który jest zgodny z założeniami programu).