

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 24, lipiec 2025 07:42

Anna Dąbrowska

Odśłony: 530

Samorządy obawiają się, że nowe zasady podziału rezerwy subwencji ogólnej na 2026 r. będą dla nich niekorzystne. Posiedzenie Zespołu nie przyniosło jednak oczekiwanych odpowiedzi w tym temacie.

W czwartek, 24 lipca, odbyło się posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Poruszone tematy dotyczyły m.in. projektowanych zmian w zakresie warunków technicznych i usytuowania budynków, nowych zasad podziału rezerwy subwencji ogólnej na 2026 r., a także bezpieczeństwa i regulacji dot. ruchu hulajnóg.

Elektronizacja przejazdów pojazdów nienormatywnych – Ministerstwo rozwiewa wątpliwości

Na wniosek Związku Powiatów Polskich podjęty został temat związany z elektronizacją przejazdów pojazdów nienormatywnych.

*Do Związku Powiatów Polskich docierają sygnały o sprawach, w których to podmioty starające się o uzyskanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I i II (wydawane przez starostę), żądają wydania takich zezwoleń w postaci elektronicznej. Praktyczny problem z tym związany polega na tym, że brak jest przepisów określających w jaki sposób należy wydać takie zezwolenie w postaci elektronicznej, a nadto nie został stworzony elektroniczny system uprawnień do wykonywania przejazdów pojazdami nienormatywnymi (np. w celu umożliwienia organom kontroli weryfikacji wydanego zezwolenia) – przekazywał w swym piśmie Prezes ZPP **Andrzej Płonka**.*

Związek zwrócił się z prośbą o udzielenie informacji przez Ministerstwo Infrastruktury: w jaki sposób starosta (wydający zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I i II) powinien wydać zezwolenie w postaci elektronicznej; czy funkcjonujący w 2023 roku przy Ministrze Infrastruktury Zespół do spraw opracowania regulacji prawnych dotyczących systemu elektronicznej przejazdów pojazdów nienormatywnych opracował projekt regulacji prawnych w celu stworzenia jednolitego elektronicznego systemu zgłoszeń przejazdów pojazdów nienormatywnych, umożliwiającego prowadzenie kontroli przejazdów pojazdów nienormatywnych; czy w ww. projekcie regulacji prawnych uwzględniono starostów jako organy wydające zezwolenia kategorii I i II, a także czy opracowano procedurę wydawania zezwoleń w postaci elektronicznej.

Pełną odpowiedź Ministerstwa przekazujemy w załączeniu.

Dodatkowo, w czasie posiedzenia, na prośbę mec. **Przemysława Matysiaka** (ZPP), Zastępcy Dyrektora w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury **Paweł Neumann** doprecyzował informacje dot. kwestii technicznych wydawania zezwolenia w postaci elektronicznej. Resort skłania się ku temu, by druk ścisłego zarachowania stosować tylko dla papierowej formy zezwolenia, natomiast w przypadku formy elektronicznej – przepisać dokument do programu WORD i z niego sporządzić dokument elektroniczny.

O warunkach technicznych i usytuowania budynków

Ważnym tematem był projekt *rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*.

Obecnie obowiązujące rozporządzenie, będące podstawowym aktem prawa regulującym obszerną materię warunków technicznych, jakie są stawiane budynkom, pochodzi z 2002 roku. Celem wydania nowego

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 24, lipiec 2025 07:42

Anna Dąbrowska

Odłony: 530

aktu jest m.in. przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały aktualnym technologiom występującym w budownictwie, jak również przyspieszą i ułatwią proces realizacji inwestycji, będąc jednocześnie przejrzyste i zrozumiałe dla odbiorcy.

Związek Powiatów Polskich zgłosił do projektu kilkadziesiąt uwag, sporządzonych na podstawie ankiety rozesłanej do starostw. Obiekcje zgłaszali także przedstawiciele innych korporacji samorządowych, m. in. Unii Metropolii Polskich, którzy w czasie posiedzenia zaznaczyli, że dokument budzi poważne zastrzeżenia z punktu widzenia spójności systemu prawa, bezpieczeństwa procesów inwestycyjnych oraz jakości życia mieszkańców.

– (...) jeśli ten projekt zostanie przyjęty w takim brzmieniu, w szczególności z utrzymaniem rozwiązań, które resort uznał za wystarczająco uzasadnione, doprowadzi to niestety do rozszczęlnienia systemu regulacyjnego zarówno w obszarze techniczno-budowlanym, jak i planistycznym – przestrzegają
Karolina Kopyra.

Organizacja zwróciła szczególną uwagę na propozycję dopuszczenia możliwości realizacji lokali mieszkalnych o powierzchni do 35 m², bez obowiązku spełnienia warunków w zakresie nasłonecznienia.

– Rozwiązanie to stoi w sprzeczności z konstytucyjnym obowiązkiem zapewnienia ochrony zdrowia i jakości środowiska zamieszkania oraz całkowicie dewaluuje dotychczasowe – tak naprawdę – standardy projektowania zabudowy mieszkaniowej – mówiła Karolina Kopyra. – W praktyce otwiera to drogę do budowy tzw. lokali substandardowych, ciemnych, nieprzewietrzalnych i nieprzystosowanych do codziennego użytku, a jednocześnie formalnie zgodnych z przepisami. Jest to rozwiązanie nie tylko społecznie nieakceptowalne, ale również obciążone poważnym ryzykiem dla zdrowia psychicznego i fizycznego mieszkańców.

UMP podkreśliła również, że projektowane definicje i kryteria, dotyczące m. in. lokali użytkowych i pomieszczeń technicznych, nadbudówek czy kondygnacji rozszczęlniają system także w zakresie pojęcia samodzielności lokali, gdyż brak precyzyjnych jednoznacznych regulacji, w szczególności dotyczących funkcjonalnych i technicznych wymogów dla lokali użytkowych, może – zdaniem organizacji – skutkować obchodzeniem przepisów prawa budowlanego i planistycznego, tworząc przestrzeń do tzw. patodeweloperki i uznaniowej interpretacji prawa przez inwestorów.

– Apelujemy o ponowną, pogłębioną analizę tych przepisów nie tylko pod kątem ich spójności z innymi aktami prawnymi, ale także z perspektywy realnych skutków społecznych i przestrzennych, jakie mogą wywołać – mówiła Karolina Kopyra. – (...) oczekujemy, że nowelizacja rozporządzenia tak naprawdę nie będzie narzędziem deregulacji jakości przestrzeni mieszkaniowej, lecz wzmocni te standardy urbanistyczne i techniczne zgodnie z interesem publicznym.

W odpowiedzi przedstawicielka resortu zapewniła, że Ministerstwo starało się, by nowe przepisy nie były sprzeczne z zapisami ustawy o planowaniu przestrzennym.

– Jeżeli chodzi o te kawalerki 35-metrowe i o niedoświetlenie, to powiem szczerze, że w tej chwili my mamy bardzo dużo wniosków o udzielenie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych, właśnie związanych z tym nasłwieniem – mówiła, komentując dalsze kwestie. – To wstrzymuje bardzo dużo inwestycji, szczególnie w takim zakresie, kiedy te inwestycje też są połączone z przebudową budynków zabytkowych. Musimy udzielać tych odstępstw, żeby nie wstrzymywać tych inwestycji, czyli w tej

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 24, lipiec 2025 07:42

Anna Dąbrowska

Odśrody: 530

zabudowie miejskiej jest to dużym problemem w tej ścisłej zabudowie. Takie podejście jest bardzo restrykcyjne, jeżeli chodzi o doświetlenie. I staraliśmy się to w tych zapisach uwzględnić.

Bartosz Rozbiewski z Unii Metropolii Polskich, który jednocześnie pełni obowiązki dyrektora biura architektury i planowania przestrzennego w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy zapewnił, że miasta mają narzędzia do tego, by radzić sobie z przepisami dotyczącymi nasłonecznienia.

– Tym narzędziem jest zabudowa śródmiejska, które pozwala małym lokalom po prostu tych warunków nasłonecznienia nie spełniać – mówił. – To jest przepis dedykowany właśnie śródmieściom miast i zabudowie zabytkowej. Natomiast my nie widzimy potrzeby, żeby te rozwiązania, tak jak tutaj padło „substandardowe”, rozszerzać na całą przestrzeń miast i gmin, bo to skończy się tym, że będzie z całą pewnością wykorzystywane w niecnym celu; w celu takim, żeby powstawały lokale niespełniające jakichkolwiek wymogów w każdej części gmin i miast. I tego się bardzo obawiamy.

Ponieważ procedowanie projektu jest na etapie rozpatrywania licznych uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania, jego ostateczny kształt będzie znany na początku września. MRiT rozważy również przeprowadzenie dodatkowych konsultacji. Na moment posiedzenia przedstawiciele resortu nie dysponowali informacją, czy zapowiedziana likwidacja MRiT wpłynie na losy projektu.

O zasadach podziału rezerwy subwencji ogólnej na 2026 r.

Na wniosek Unii Metropolii Polskich do porządku obrad wprowadzony został punkt dotyczący nowych zasad podziału rezerwy subwencji ogólnej na 2026 r.

W ramach nowych przepisów planowane jest odejście od dotychczasowego, wyodrębnionego podziału środków na rzecz jednej wspólnej rezerwy, obejmującej także zadania z zakresu oświaty, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony dróg publicznych, pomocy społecznej oraz innych zadań istotnych społecznie lub gospodarczo.

*Z punktu widzenia jednostek samorządu terytorialnego zmiana ta może mieć istotny wpływ na planowanie i finansowanie inwestycji infrastrukturalnych, w szczególności w zakresie dróg lokalnych, które dotychczas korzystały z dedykowanego strumienia wsparcia finansowego. Tym bardziej konieczne jest możliwie wczesne poznanie szczegółowych kryteriów podziału środków, sposobu wnioskowania oraz zasad alokacji – przekazywała w piśmie Dyrektorka Zarządzająca w UMP **Dorota Bąbiak-Kowalska**.*

Do wątpliwości korporacji samorządowych odniósł się ogólnie Naczelnik w Departamencie Finansów Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Finansów **Wojciech Ostrowski**.

– Jeżeli chodzi o prace nad kryteriami podziału rezerwy na uzupełnienie dochodów jednostek samorządu terytorialnego wynikające z przepisów ustawy zawartych w art. 34, to musimy realizować te nasze prace w oparciu o przepisy zawarte w ust. 7 i 8 tego artykułu – mówił. – Art. 7 mówi wprost, że obecnie Minister Finansów w porozumieniu z właściwym ministrem do spraw danego obszaru ma przygotować obszary, które będą przedmiotem dofinansowania z rezerwy oraz podzielić tę kwotę rezerwy na te obszary. Dzisiaj nie możemy tego zrobić, bowiem kwota rezerwy na rok 2026 nie jest jeszcze znana. Zbieramy dopiero od poszczególnych ministrów kwestie związane z potrzebami oświatowymi, z potrzebami ekologicznymi i innymi.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 24, lipiec 2025 07:42

Anna Dąbrowska

Odslony: 530

W toku dyskusji przedstawiciele strony samorządowej wyrazili swoje obawy dotyczące objęcia wspólną rezerwą zadań z różnych obszarów.

*– W pełni popieram propozycję, żeby jednak ten „worek” na finansowanie drogownictwa pozostał. Ja wiem, że zmiany ustawowe spowodowały, że teraz jest jeden „worek”. Natomiast infrastruktura drogowa, po pierwsze, to jest infrastruktura, która ciągle jest bardzo niedofinansowana, a trzeba pamiętać, że ona też ulega pewnej degradacji i właściwie ten proces powinien być permanentny, jeżeli chodzi o dbanie o tę infrastrukturę – mówił Burmistrz Miasta Lubliniec **Edward Maniura**.*

Ponieważ na spotkaniu brakowało odpowiedniej rangi przedstawiciela Ministerstwa, który mógłby odpowiedzieć na wątpliwości strony samorządowej, temat będzie kontynuowany na kolejnym posiedzeniu Zespołu.

Inne tematy poruszone na posiedzeniu

Zespół wydał pozytywną opinię wiązącą do propozycji *podziału rezerwy na uzupełnienie dochodów jednostek samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 34 ust. 1 i 6 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego*, a także zarekomendował pozytywną opinię do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury *zmieniającego rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej*.

Edward Maniura zaproponował, by na kolejnym posiedzeniu Zespołu Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło stan prac nad zmianami w ustawie o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Mec. **Grzegorz Kubalski** ze Związku Powiatów Polskich poinformował, że projekt ustawy został opracowany, a w czerwcu skierowano go do konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych. Z perspektywy JST akt jest kontrowersyjny.

*– Projekt opiera się na założeniu, że plan transportowy dla całego województwa będzie wyznaczał samorząd województwa – mówił **Grzegorz Kubalski**. – Powiaty i gminy będą realizowały przewozy w ramach tego, co ustali województwo i dofinansowanie otrzyma tylko i wyłącznie na te linie, które województwo uzna za utworzone w celu usunięcia wykluczenia transportowego. To może potencjalnie doprowadzić do rozwiązań niekoniecznie optymalnych, zwłaszcza że jednocześnie województwo zostaje wskazane jako ci, którzy mają pierwszeństwo w pozyskaniu środków z dotychczasowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. W praktyce może to oznaczać tyle, że województwo najpierw samo ustali sobie plan transportowy, po czym wybierze sobie linie, na których będzie jeździło, uznane za służące likwidacji wykluczenia transportowego i większą część Funduszu województwo zużyje na linie prowadzone przez siebie.*

Temat znajdzie się w porządku obrad kolejnego posiedzenia Zespołu.

Na wniosek Unii Miasteczek Polskich poruszona została kwestia bezpieczeństwa i regulacji dot. ruchu hulajnóg. Choć punkt oficjalnie został zdjęty z porządku obrad z powodu braku przedstawicieli wnioskodawcy, **Tomasz Wiśnicki**, naczelnik wydziału w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, skomentował pokrótce temat, oznajmiając, że dyskusja dotycząca bezpieczeństwa użytkowników hulajnóg toczy się już od dłuższego czasu.

– 26 maja odbyło się posiedzenie plenarne Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 24, lipiec 2025 07:42

Anna Dąbrowska

Odśłony: 530

przewodnictwem pana ministra – mówił. – Już wtedy ta kwestia była dyskutowana, jednak Krajowa Rada nie podjęła wtedy wiążących decyzji. Następnie, 14 lipca, odbyło się kolejne posiedzenie plenarne Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na którym Krajowa Rada przedstawiła rekomendacje na temat obowiązku używania kasków przez osoby do 16. roku życia. Minister Infrastruktury został zobowiązany do przygotowania projektu przepisów. Resort infrastruktury taki projekt przygotował. Te przepisy są aktualnie w projekcie ustawy zmieniającym Prawo o ruchu drogowym (UC76). Ten projekt jest na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów. Kwestia 16 lat dla resortu jest otwarta i czy to będzie 16, 17 czy 18, to będzie dyskutowane na pewno na etapie prac legislacyjnych w Parlamencie. 16 lat w naszym projekcie wynika z.faktu, że jest obowiązek używania kasków na stokach narciarskich do 16. roku życia. Dlatego my, analogicznie, wprowadziliśmy ten obowiązek do 16. roku życia. Aczkolwiek ta kwestia jest otwarta i ona na etapie pracy administracyjnej w Sejmie może ulec zmianie.