Powrót „Funduszu Dróg Samorządowych". Co jeszcze zmienia projekt?

Kategoria: Rozwój i fundusze
Opublikowano: czwartek, 23, lipiec 2026 08:15
Mateusz Jabłoński
Odsłony: 192

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (UD420). Zdaniem autorów, projekt dostosowuje organizację Funduszu do bieżących potrzeb w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej oraz poszerza katalog zadań, które mogłyby uzyskać wsparcie z jego środków.

Jedną z propozycji jest powrót do wcześniej obowiązującej nazwy Funduszu — „Fundusz Dróg Samorządowych". Zdaniem projektodawców to właśnie taka nomenklatura lepiej odzwierciedla cel i zakres działania Funduszu.

Projekt przewiduje również istotne zmiany w kompetencjach organów zatwierdzających listy zadań poprzez chociażby rezygnację z mechanizmu zatwierdzania list przez Prezesa Rady Ministrów. Zgodnie z projektem wszystkie listy zadań do dofinansowania z Funduszu (poza zadaniami obronnymi) zatwierdzałby minister właściwy do spraw transportu, co miałoby zapewnić możliwość szybszego zawierania umów o dofinansowanie i uzyskiwania środków finansowych. Rzeczona propozycja ma z kolei stanowić realizację wniosków pokontrolnych Najwyższej Izby Kontroli, a w szczególności wystąpienia P/23/009 dotyczącego wsparcia finansowego samorządów przez państwo w okresie reform podatkowych i odbudowy gospodarki po epidemii COVID-19.

Projekt zakłada także wzmocnienie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w zakresie koordynacji realizacji zadań wynikających z ustawy. Zgodnie z przedstawionymi propozycjami, podziału środków między zadania powiatowe i gminne miałby dokonywać minister, zamiast jak dotychczas – wojewoda. Minister mógłby także określać rodzaje zadań możliwych do dofinansowania w danym naborze oraz wydawać wiążące wytyczne dotyczące zadań wojewodów.

W odniesieniu do kluczowych zmian - rozszerzeniu miałby ulec katalog zadań objętych wsparciem. Według projektu Fundusz wspierałby budowę dróg krajowych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem miast będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa) stanowiących część zadań ujętych w programach rządowych dotyczących dróg krajowych, takich jak Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku oraz Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Obecnie inwestycje te są realizowane wspólnie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz miasto na prawach powiatu, przy czym każdy zarządca drogi finansuje część inwestycji dotyczącą drogi przez niego zarządzanej.

Autorzy wskazują, iż środki na dofinansowanie nowych zadań pochodziłyby z wpływów z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, w latach 2027–2030. Od 2031 r. do 2035 r. wpłata z części budżetowej Ministra Obrony Narodowej miałaby wynosić 1 mld zł zamiast obecnych 500 mln zł rocznie, a środki te zostałyby przeznaczone na finansowanie zadań obronnych. W zakresie zadań obronnych projekt proponuje także możliwość finansowania lub dofinansowania zadania do 100% kosztów realizacji oraz rozszerzenie katalogu tych zadań o budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

Istotna jest również proponowana zmiana dotycząca rezerwy środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych. Rezerwa ta stanowi część puli Funduszu, która nie jest rozdzielana w podstawowym naborze, lecz pozostaje w dyspozycji na potrzeby reagowania na zdarzenia występujące po jego zakończeniu. Projekt zakłada jej zwiększenie z 5% do 10% środków przeznaczonych

Phoca PDF

na dofinansowanie tych zadań, a jej podziału dokonywałby minister właściwy do spraw transportu. Rezerwa służy reagowaniu w szczególności na rezygnację przez jednostkę samorządu terytorialnego z realizacji zadań, wzrost kosztów inwestycji po rozstrzygnięciu naboru oraz konieczność przesunięć między zadaniami. Projektodawca wskazuje, że przy rezerwie na poziomie 5% możliwości elastycznego reagowania były niewystarczające, co prowadziło do opóźnień, przenoszenia zadań na kolejne lata albo utraty środków.

Projekt doprecyzowuje również przepisy dotyczące zadań mostowych. Przyznanie dofinansowania byłoby uwarunkowane dostępnością środków Funduszu, a wsparcie możliwe do wyczerpania dostępnych na te zadania środków. Proponuje się poziom dofinansowania do 80% kosztów realizacji, uzależniony od poziomu zamożności jednostek samorządu terytorialnego. Zmienić miałby się także skład komisji do spraw oceny wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych poprzez dodanie przedstawiciela marszałka województwa.

Z pełnym brzmieniem projektu można zapoznać się tutaj.

Phoca PDF