

Zapadają decyzje w sprawie przeznaczenia w 2013 roku środków z rezerwy subwencji ogólnej, na dofinansowanie inwestycji na drogach powiatowych i wojewódzkich; utrzymania rzecznych przepraw promowych oraz inwestycji i remontów na drogach zarządzanych przez miasta na prawach powiatu.

Pozostały już tylko dwa miesiące na przygotowanie niezbędnej dokumentacji technicznej. Rezerwą dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego.

ZPP od kilku miesięcy czyni starania, aby jak najszybciej przysądzone, na jakie cele przeznaczone będą środki z tej rezerwy (w projekcie budżetu państwa na rok 2013 zarezerwowano na ten cel 366,5 mln zł). Czynimy te starania po to by samorządy mogły z właściwym wyprzedzeniem planować swoje wydatki; móc właściwie przeprowadzić procedury zamówień publicznych; zrealizować i rozliczyć prace budowlane lub remontowe do końca roku 2013.

W efekcie, w miniony poniedziałek podczas posiedzenia Zespołu do spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, resorty finansów oraz transportu, budownictwa i gospodarki morskiej przedstawiły propozycję zasad rozdysponowania tej rezerwy.

Było w tej propozycji kilka kontrowersyjnych elementów, naszym zdaniem nie znajdujących uzasadnienia. ZPP zgłosił więc kilka poprawek, które poparły inne korporacje samorządowe. Większość z nich zaakceptowała strona rządowa, pozostawiając sobie do rozstrzygnięcia przed posiedzeniem plenarnym KWRzIST (19 grudnia br.) kwestię rezygnacji bądź podtrzymania propozycji preferowania w dostępie do środków dla samorządów, które dotąd nie korzystały z tej rezerwy. Strona samorządowa była przeciwna tej propozycji (preferowanej przez ministra finansów), wskazując, że od wielu lat informacja o możliwości pozyskiwania środków z rezerwy jest powszechnie znana (resort odpowiedzialny za infrastrukturę corocznie wysyła powiadomienia do wszystkich powiatów, miast na prawach powiatu i województw).

W efekcie jeśli niektóre samorządy nie decydowały się na aplikowanie o środki to była to decyzja świadoma, z uzasadnionych dla nich powodów.

Najprawdopodobniej były to niedostatki finansowe lub brak dokumentacji budowlanej. Ale wszakże, to bolączka wszystkich samorządów i dlatego teraz te najbardziej aktywne miałyby być karane za to, że w przeszłości realizowały projekty drogowe przy udziale środków z rezerwy w budżecie państwa?

Ostatecznie, kwestia ta zostanie rozstrzygnięta podczas posiedzenia KWRzIST w dniu 19 grudnia br.

Uzgodniono natomiast pozostałe warunki rozdysponowania rezerwy oraz harmonogram działań związanych z aplikowaniem o środki finansowe.

I tak, w stosunku do projektów budowlanych dotyczących dróg inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu:

1. tak jak w poprzednich latach, preferowanie będą zadania inwestycyjne obejmujące budowę lub przebudowę obiektów inżynierskich, którym nadane zostały jednolite numery inwentarzowe

- (JNI), posiadających decyzję o pozwoleniu na budowę, w szczególności zadania realizowane na obiektach wpisanych do rejestru zabytków;
2. w drugiej kolejności (jeśli projekty wymienione w pkt. 1 nie wyczerpią puli dostępnych środków), preferowane będą zadania inwestycyjne obejmujące budowę lub przebudowę ciągów drogowych, przebiegających przez obszar co najmniej dwóch jednostek samorządowych (powiatów, województw), dla realizacji których zawarte zostało porozumienie o jednoczesnej ich realizacji z udziałem środków rezerwy subwencji ogólnej oraz zastosowaniu takich samych parametrów technicznych (klas) wynikających z przepisów techniczno – budowlanych. Tego typu projekty miały być w propozycji resortów traktowane jako 3 w kolejności, ale w wyniku dyskusji strona rządowa zgodziła się na przesunięcie ich na drugie miejsce;
  3. w trzeciej kolejności (jeśli projekty wymienione w pkt. 1 i 2 nie wyczerpią dostępnej puli środków), preferowane będą zadania dotyczące budowy lub przebudowy ciągów drogowych stanowiących obwodnice miast;
  4. poziom dofinansowania nie może być wyższy niż 50 proc. wartości zadania, z wyjątkiem inwestycji realizowanych na obiektach drogowych wpisanych do rejestru zabytków, które mogą być dofinansowane w wysokości nie wyższej niż 75 wartości zadania (mogą, ale nie muszą, uzgodniono, że w tej kwestii będzie dokonywana indywidualna ocena każdego projektu);
  5. w pełni wykorzystane zostało w 2012 r. dofinansowanie z rezerwy oraz wniesiony został deklarowany udział własny w kosztach dofinansowanej inwestycji, w kwocie nie niższej niż otrzymane dofinansowanie z rezerwy;
  6. przedmiotem dofinansowania będzie tylko jeden projekt inwestycyjny;
  7. wraz z wnioskiem dostarczone będą poświadczona kopie decyzja o pozwoleniu na budowę, porozumienie jst (w przypadku projektu realizowanego przez kilka samorządów) oraz kopie uchwał budżetowych, przyjętych przez organy stanowiące, potwierdzających posiadanie środków na sfinansowanie udziału własnego realizowanej inwestycji drogowej.

W przypadku remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu, zasady są następujące:

1. preferowane będą projekty dotyczące remontów dróg lub obiektów inżynierskich na drogach krajowych i wojewódzkich w miastach na prawach powiatu, w szczególności zadań realizowanych na obiektach wpisanych do rejestru zabytków;
2. poziom dofinansowania nie może być wyższy niż 50 proc. wartości zadania, z wyjątkiem remontów realizowanych na obiektach drogowych wpisanych do rejestru zabytków, które mogą być dofinansowane w wysokości nie wyższej niż 75 wartości zadania;
3. w pełni wykorzystane zostało w 2012 r. dofinansowanie z rezerwy oraz wniesiony został deklarowany udział własny w kosztach dofinansowanej inwestycji, w kwocie nie niższej niż otrzymane dofinansowanie z rezerwy;
4. przedmiotem dofinansowania będzie tylko jeden projekt w zakresie remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi;
5. wraz z wnioskiem dostarczone zostaną poświadczona kopie uchwał budżetowych, przyjętych przez organy stanowiące, potwierdzających posiadanie środków na sfinansowanie udziału własnego realizowanego zadania remontowego.

Z uwagi na podpisaną umowę finansową zawartą pomiędzy Polską i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, dotyczącą zaciągnięcia kredytu przeznaczonego na współfinansowanie budowy Drogowej Trasy Średnicowej oraz podpisane Porozumienie w sprawie zapewnienia warunków

wykonania tej umowy, z rezerwy subwencji ogólnej wydziela się kwotę na współfinansowanie DTŚ.

Budowa DTŚ, realizowana w latach ubiegłych jako inwestycja centralna, przekazana po reformie administracyjnej miastom na prawach powiatu, będzie zatem funkcjonowała jako wydzielona pozycja w rezerwie i finansowana będzie, wzorem lat ubiegłych, w następujący sposób: 12,5 proc. kwoty brakującej do zamknięcia finansowania przedsięwzięcia pokryją miasta Zabrze i Gliwice z własnych budżetów, a pozostała część pochodzić będzie z rezerwy, z zastrzeżeniem, że miasta na których terenie DTŚ została zrealizowana lub jest realizowana nie uzyskają wsparcia ze środków rezerwy na inne zadania aż do zakończenia tej inwestycji.

W zakresie utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2000 pojazdów na dobę wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu - w kwocie nie mniejszej niż w roku 2012. Dofinansowanie może zostać przyznane na wniosek zarządcy drogi, dopiero po przeanalizowaniu wyników pomiarów natężenia ruchu na wnioskowanych przeprawach promowych.

Uwaga.

Środki rezerwy subwencji ogólnej przyznawane będą beneficjentom, którzy wykażą udział środków własnych bez udziału innych środków pochodzących z budżetu państwa (na wniosek ZPP, wyjątkiem byłyby zadania na obiektach zabytkowych).

Przedmiotem dofinansowania ze środków rezerwy subwencji ogólnej może być tylko jedno zadanie realizowane przez jednostkę samorządu terytorialnego z zakresu inwestycji lub remontu.

Termin składania wniosków o dofinansowanie mijałby 15 lutego 2013 roku, a ostateczne rozstrzygnięcia o przyznaniu środków zapadłyby w ostatnich dniach marca 2013 roku, podczas posiedzenie plenarnego KWRziST.

Ostateczne decyzje w sprawie przyjęcia zasad rozdysponowani rezerwy zapadną już 19 grudnia br. jest więc ostatni moment na przygotowywanie dokumentacji budowlanej oraz wprowadzenie odpowiednich pozycji do budżetów jst oraz ich przyjęcie przez organy stanowiące.

Do dzieła

*Marek Wójcik*