

MSWiA przygotowało drugą wersję projektu Uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”.

Resort spraw wewnętrznych i administracji zaproponował ogólnopolskim organizacjom samorządowym zaopiniowanie projektu rozporządzenia Radu Ministrów w trybie obiegowym.

Związek Powiatów Polskich jest przeciwny tej propozycji, wskazując, że tak istotny dla jst projekt powinien przejść pełną procedurę opiniowania. Tym bardziej, że poszczególne korporacje samorządowe przedstawiały opinie wzajemnie sprzeczne. List w tej sprawie, do ministra Jerzego Millera, zamieszczam poniżej

W trakcie konsultacji projektu tej uchwały pojawiło się kilkaset poprawek, uwag i opinii.

Które z nich resort uwzględnił i co zmieniło się, a co nie w stosunku do poprzedniej wersji z czerwca br.?

Generalnie zmian nie ma prawie wcale, jeżeli nie liczyć kilku o wymiarze wręcz kosmetycznym.

Blisko 2/3 tekstu zajmuje uzasadnienie dlaczego Program ma być realizowany i z jakimi dokumentami strategicznymi jest zbieżny.

Bez zmian pozostaje koordynator Programu: MSWiA wraz z wojewodami, oraz łączna kwota środków przewidzianych na jego realizację (niestety!) – 3,2 mld zł (200 mln w 2012 oraz po 1 mld zł w trzech kolejnych latach). Bez zmian pozostaje także algorytm wyliczania kwot na województwa, oparty o trzy wskaźniki: obszar, zaludnienie, rozmiar sieci dróg lokalnych oraz wielkość PKB na mieszkańca. Kwota wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje w województwie stanowi iloczyn ogólnej sumy dotacji oraz procentowego wskaźnika udziału województwa, będącego średnią arytmetyczną trzech parametrów: ludnościowo-obszarowego, drogowego i wyrównawczego.

Zmieniono datę, od której odnosić się będzie wskaźniki GUS – owskie (np. liczba ludności, powierzchnia) z końca roku 2008 na koniec roku 2009 (w sumie to zmiana kosmetyczna, bowiem różnice w nakładach na poszczególne województwa, w stosunku do poprzedniej wersji sięgają kilkunastu do kilkudziesięciu tysięcy złotych).

W efekcie, w przedstawionej do zaopiniowania drugiej wersji Programu zmieniają się wskaźniki udziału poszczególnych województw kwocie ogółem, a niestety nie zmieniają się kwoty środków (błąd, ktoś zapomniał przeliczyć pieniądze od nowa).

Przewiduje się także zachowanie równego podziału środków pomiędzy gminy i powiaty (postulaty ogólnopolskich korporacji samorządowych były inne) z możliwości odstępstwa od tej zasady o 5 proc.

Bez zmian pozostały limity dofinansowania: nie więcej niż 30 % kosztów realizacji zadania oraz do 1 mln w roku 2012 oraz 3 mln w latach 2013 – 2015.

Pozostaje także egzotyczny wskaźnik wkładu własnego jst, w wysokości nie mniej niż 7/3 sumy udzielonych dotacji z budżetu państwa.

Wkładem własnym nie mogą być środki unijne oraz inne z budżetu państwa.

Ani o jotę nie zmieniono głównego zadania Programu: wsparcie podejmowanych przez samorząd lokalny zadań inwestycyjno-remontowych służących zwiększeniu płynności ruchu i poprawie bezpieczeństwa komunikacyjnego, a zarazem – zwiększeniu dostępności lokalnych ośrodków gospodarczych, poprzez tworzenie powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi. Aktualne zostają także cele ogólne i szczegółowe Programu.

Dotacja udzielana będzie na dofinansowanie zadania polegającego na wykonaniu robót budowlanych, i innych prac, obejmujących odcinek lub odcinki jednej drogi lub powiązane funkcjonalnie odcinki różnych dróg.

W 2012 gminy, powiaty i miasta na prawach powiatu będą mogły skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania.

W latach 2013-2015, w każdym roku, gmina (w tym miasto na prawach powiatu), może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania, a powiat – nie więcej niż dwóch zadań.

Wojewoda może zwiększyć powyższy limit dla miast na prawach powiatu o jedno zadanie oraz zezwolić na przekroczenie limitów zadań dla poszczególnych rodzajów jednostek (jeżeli ich stosowanie uniemożliwia zwiększenie sumy dotacji w województwie).

Kluczowe znaczenie dla realizacji celów Programu będzie miało równomierne wsparcie podejmowanych na obu szczeblach samorządu lokalnego działań rozwojowych, uwzględniających aspekty:

1. bezpieczeństwa – rozumianego zarówno w wąskim sensie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i szeroko pojętego bezpieczeństwa społeczności lokalnych,
2. dostępności komunikacyjnej – w odniesieniu do lokalnych centrów wzrostu, obszarów problemowych (obszarów wiejskich i rejonów klęsk żywiołowych), a także instytucji i usług publicznych,
3. efektywności instytucji publicznych – przejawiającej się zarówno partnerskim współdziałaniem w podejmowanych działaniach rozwojowych, jak i będącej wynikiem realizacji tych działań.

Wyrównywaniu szans rozwojowych regionów i budowaniu spójności terytorialnej ma służyć regionalne ukierunkowanie finansowego wsparcia działań na rzecz rozwoju i modernizacji infrastruktury drogowej, zakładające uprzywilejowanie województw o relatywnie niższym wskaźniku PKB na mieszkańca.

Skład komisji oceniającej w województwach pozostaje bez zmian: pięciu członków, w tym dwie osoby wyznaczone przez wojewodę oraz po jednej osobie wyznaczonej przez: zarząd województwa, dyrektora oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz komendanta wojewódzkiego Policji.

Nie zmieniono zasad punktacji. Pozostaje 8 kryteriów, dokładnie z taką samą gradacją punktów jak w poprzedniej wersji:

- wpływ realizacji zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego od 0 do 10 punktów;
- znaczenie zadania dla rozwoju spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych od 0 do 7 punktów;

- współpraca jednostek samorządu oraz innych podmiotów przy realizacji zadania od 0 do 5 punktów;
- znaczenie zadania dla odbudowy i przywrócenia funkcji komunikacyjnej dróg uszkodzonych lub zniszczonych w wyniku klęski żywiołowej od 0 do 5 punktów;
- znaczenie zadania dla rozwoju obszarów wiejskich od 0 do 5 punktów;
- wpływ realizacji zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych od 0 do 3 punktów;
- wpływ realizacji zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych od 0 do 3 punktów;
- wpływ realizacji zadania na poprawę połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli, od 0 do 2 punktów.

Wreszcie są jakieś drobne zmiany. W harmonogramie na rok 2011 wydłużono czas na rozpatrywanie wniosków przez wojewodów (o 5 dni), co skutkuje także zmianą kolejnych działań, do ostatecznego zatwierdzenia list zakwalifikowanych wniosków w dnia 20 grudnia 2011 roku.

Harmonogram najbliższego naboru przedstawia się więc następująco:

- 1 września - ogłoszenie naboru wniosków przez wojewodów,
- do 30 września - nabór wniosków przez wojewodów,
- do 31 października - rozpatrzenie i ocena wniosków przez komisje oraz ogłoszenie przez wojewodów wstępnych list rankingowych wniosków,
- 14 dni od dnia ogłoszenia wstępnej listy rankingowej - zgłoszenie przez wnioskodawców zastrzeżeń do wstępnych list rankingowych wniosków,
- do 30 listopada - rozpatrzenie zastrzeżeń przez komisję, ogłoszenie przez wojewodów ostatecznych list rankingowych wniosków i przedłożenie list zakwalifikowanych wniosków do zatwierdzenia przez ministra,
- do 20 grudnia - zatwierdzenie przez ministra list zakwalifikowanych wniosków .

Reasumując. Poprawiony, ale właściwie niepoprawiony projekt Rozporządzenia Rady Ministrów, zawiera wiele kontrowersyjnych propozycji. Zwłaszcza jeśli przyjąć za bazę porównawczą zasady realizacji Programu w latach 2008 – 2011, które pozwoliły na bardzo efektywne wykorzystanie środków z budżetu państwa i samorządów terytorialnych..

Wątpliwości budzi przede wszystkim:

- uprzywilejowanie województw o relatywnie niskim wskaźniku PBK na mieszkańca, co przekłada się na praktyczne zniwelowanie różnic między środkami trafiającymi do poszczególnych województw. Tymczasem zgodnie z założeniami projekty będą realizowane przez jednostki samorządu lokalnego – nie więcej niż 1 lub 2 w gminie. Zatarcie różnic wynikających z długości dróg lokalnych w poszczególnych województwach i wielkości województw nie jest zatem, w mojej opinii sprawiedliwe;
- w stosunku do pierwszego NPPDL obniżona została wysokość dofinansowania – do 30 proc. Tak niski próg p[praktycznie „rozkłada” Program, wykluczając z ubiegania się o środki, słabsze finansowo gminy i powiaty;
- zachowane zostały dotychczas proponowane zasady punktacji (diametralnie różne od obowiązujących w poprzednich latach), choć wielokrotnie były one wskazywane jako budzące

Kategoria: Felietony

Opublikowano: niedziela, 21, sierpień 2011 00:00

Odsłony: 5383

---

wątpliwości praktyczne.

Jaki będzie ostateczny kształt Programu?

Przekonamy się już wkrótce, bowiem jak zakłada resort spraw wewnętrznych i administracji, jego treść powinna być przedmiotem prac Rady Ministrów jeszcze w sierpniu br.

*Marek Wójcik*