Kategoria: Felietony
Opublikowano: niedziela, 15, kwiecień 2012 00:00
Odsłony: 3348

Podczas sesji tematycznych zorganizowanych w ramach XV Zgromadzenia Ogólnego ZPP, zaprezentowana została koncepcja Samorządowego Fundusz Drogowego.

To pomysł na mechanizm wspierający proces modernizacji sieci dróg lokalnych i regionalnych. Fundusz ten nie miałby zastępować istniejących źródeł finansowania remontów dróg, gminnych, powiatowych i wojewódzkich, a je uzupełniać.

Jego wartością dodaną jest to, iż obok modernizacji dróg, doprowadzić miałby do uporządkowania sieci dróg.

Moim zdaniem ponad 1/3 dróg lokalnych i regionalnych posiada niewłaściwą kategorię, co wpływa niekorzystnie na proces zarządzania drogami i efektywność wykorzystania środków publicznych przeznaczanych zarówno na wydatki inwestycyjne jak i bieżące utrzymanie dróg.

Najwięcej błędów w zakresie kategoryzacji dróg dotyczy szczebla lokalnego (drogi gminne i powiatowe), a w mniejszej skali dróg regionalnych (część obecnych dróg powiatowych, drogi wojewódzkie oraz część dróg krajowych).

W sytuacji kiedy środki gwarantowane na realizację zadań drogowych nie są bezpośrednio powiązane z długością sieci drogowej zarządzanej przez jednostki samorządu terytorialnego, rzadkie są przypadki kiedy gminy, powiaty lub województwa, w drodze porozumienia dokonują zmian kategorii dróg.

Środki Samorządowego Funduszu Drogowego mają mobilizować do uporządkowania sieci drogowej.

Uruchomienie tego Funduszu powinno się odbyć w oparciu o regulacje zapisane w znowelizowanej ustawie o drogach publicznych.

Podstawowe założenia dotyczące koncepcji Samorządowego Funduszu Drogowego

Pierwszym etapem winno być dokonanie przeglądu dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych, pod kątem określenia w jakiej rzeczywistej kategorii powinny być sklasyfikowane. Przegląd ten powinien zostać zrealizowany przez zarządców wszystkich dróg samorządowych oraz GDDKiA.

Podmiotem odpowiedzialnym za koordynowanie tego procesu powinna być GDDKiA.

Wyniki przeglądu dróg powinny zostać zaprezentowane na stronie internetowej GDDKiA. Zarządcy dróg mogliby zgłaszać GDDKiA uwagi do dokonanej weryfikacji kategorii dróg. Sytuacje sporne rozstrzygałaby GDDKiA po zweryfikowaniu oceny dokonanej przez zarządców dróg samorządowych.

W ten sposób powstałby katalog dróg, które winny zmienić swoją kategorię.

Proces zmiany kategorii dróg podzielony zostałby na dwa etapy. W pierwszym trwającym do 15 lat, zmiany dokonywane byłyby dobrowolnie, w drodze porozumienia pomiędzy zarządcami dróg.

W drugim etapie, zmiana kategorii następowałaby automatycznie, z mocy prawa i obejmowałby te odcinki dróg, w stosunku do których nie dokonano zmian w etapie pierwszym.

Phoca PDF

Przez okres 15 lat powinien funkcjonować Samorządowy Fundusz Drogowy, którego środki pochodziłyby z wpłat od podatku od towarów i usług odprowadzanych przez jednostki samorządu terytorialnego realizujących projekty drogowe.

Szacuje się, że wysokość tego Funduszu wyniosłaby od 1,5 do 2 mld zł rocznie, czyli w przeciągu realizacji całego programu, blisko 30 mld zł.

Środki z Samorządowego Funduszu Drogowego mogłyby być przeznaczane na:

- modernizację dróg zakwalifikowanych do zmiany kategorii oraz dostosowywanie ich do wymaganych standardów,
- wsparcie zarządców dróg, poprzez doposażenie do zakupu wyposażenia niezbędnego do zarządzania drogami, lecz tylko w przypadkach realizacji projektów partnerskich, konsolidujących zarządzanie drogami. Tego typu dofinansowanie w skali województwa nie mogłoby przekraczać 5% środków Samorządowego Funduszu Drogowego, w danym roku budżetowym.

Dystrybucja środków z Samorządowego Funduszu Drogowego odbywałaby by się poprzez wojewodów, na zasadach zbliżonych do stosowanych obecnie w związku z realizacją Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (NPPDL).

Fundusz byłby dzielony na poszczególne województwa, proporcjonalnie do długości dróg które wymagają zmiany kategorii.

Wojewodowie ogłaszali by nabór projektów - analogicznie jak w przypadku NPPDL, jednakże z jedną znaczącą zmianą. O kolejności realizacji projektów decydowałaby kolejność zgłoszeń. Jeżeli projekt spełniałby wymogi formalne to musiałby uzyskać dofinansowanie. W sytuacji, w której środki w danym roku byłyby niewystarczające, przyznanie środków przesunięte byłoby o rok. Projekty nie zakwalifikowane w danym roku budżetowym byłoby pierwsze w kolejności w następnym roku.

Samorząd mógłby się ubiegać o te środki przez 15 lat od momentu uruchomienia programu.

Wysokość dofinansowania projektów zgłaszanych przez samorządy wynosiła by 100% kosztów kwalifikowanych.

Warunkiem ubiegania się o środki z Funduszu byłoby wcześniejsze przejęcie drogi od dotychczasowego zarządcy.

Efekty realizacji programu uruchomienia Samorządowego Funduszu Drogowego:

- dokonanie weryfikacji kategorii dróg publicznych,
- zmodernizowanie około 1/3 infrastruktury drogowej zarządzanej przez samorządy terytorialne,
- zwiększone wpływy do budżetu państwa, przewyższające wartość VAT przeznaczanego na Samorządowy Fundusz Drogowy (uważam, że w okresie 15 lat, łączne efekty ekonomiczne uruchomienia Funduszu, oznaczałyby dla budżetu państwa wpływy i oszczędności rzędu 40 mld zł),
- funkcjonowanie kilkuset podmiotów gospodarczych działających w sektorze budownictwa lub pracujących na jego rzecz, oraz utrzymanie kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy.

Phoca PDF

To rzecz jasna podstawowe założenia koncepcji Samorządowego Funduszu Drogowego.

Teraz przyjdzie czas na mrówczą pracę związaną z przekonywaniem polityków, że warto pochylić się nad tym pomysłem. Jest bowiem sporo do zrobienia na polskich drogach, które nie kończą się przecież na autostradach, drogach ekspresowych i krajowych.

Marek Wójcik

Phoca PDF