Drogi samorządowe jak kukułcze jajo. Resort transportu nie kocha dróg lokalnych i regionalnych

Kategoria: Felietony
Opublikowano: środa, 30, maj 2012 15:34
Rafał Rudka
Odsłony: 2685

Podczas odbywającego się w kwietniu br. Zgromadzenia Ogólnego Związku Powiatów Polskich obecni na nim Starostowie i Prezydenci Miast na prawach powiatu wyrazili zdecywoany głos w związku z koniecznością gruntownych modernizacji i rozbudowy sieci dróg. Delegaci podkreślali, że nadrobienie ogromnych zaniedbań w tym zakresie, jest wyzwaniem, od realizacji którego zależy dalszy rozwój społeczny i gospodarczy Polski. Efektem tych opinii było sformułowanie i przyjęcie stosowanego stanowiska (jego pełna treść dostępna jest poniżej), w którym wskazano niezbędne kwestie jakie powinno się podjąć celem poprawy sytuacji tego sektora działalności samorządowej.

W konsekwencji dokument ten został wysłany do stosownych resortów, w tym m.in. do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W efekcie, w ostatnich dniach do Biura ZPP trafiła odpowiedź resortu.

Poszczególne elementy zawarte w stanowisku ZPP przestawiamy jako postulaty, natomiast pod nimi publikujemy odpowiedź resortu transportu.

ZPP - postulat 1

- uważamy za niezbędne kontynuowanie Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, z uwzględnieniem wysokości dofinansowania projektów gminnych i powiatowych, w wysokości nie niższej niż 50 proc. kosztów projektu

MTBiGM - odpowiedź

- „(...)NPPDL (...), zgodnie z Uchwałą (...) RM (...) realizowany jest w latach 2012-2015 przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej i wojewodów. Zatem do Ministra Administracji i Cyfryzacji, który zarządza programem oraz nadzoruje i koordynuje jego realizację należy kierować postulaty przywrócenia propozycji dofinansowania przez budżet państwa przebudowy i modernizacji dróg powiatowych i gminnych w wysokości 50% wartości projektu(...)"

ZPP - postulat 2

- uważamy za niezbędne utrzymanie rezerwy subwencji ogólnej z przeznaczeniem na inwestycje drogowe

MTBiGM - odpowiedź

- "(...)Rezerwa subwencji ogólnej tworzona jest w budżecie państwa na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003r. o dochodach jst (...). Środki przeznacza się na dofinansowania: 1) inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu. 2) utrzymanie rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu (...) 3) remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu. (...) Resort transportu otwarty jest na propozycję Strony Samorządowej zmiany priorytetu, zwraca tylko uwagę na to, iż przypadający parytet środków z ww. rezerwy na drogi powiatowe to ok. 30% puli rezerwy pozostającej do podziału po zabezpieczeniu środków na utrzymanie przepraw promowych. Istotne jest również jednoznaczne opisanie priorytetu, aby nie było żadnych

Phoca PDF

wątpliwości przy ocenie i weryfikacji wniosków.(...)"

ZPP - postulat 3

- uważamy za niezbędne opracowanie w nowym okresie budżetowania UE programu operacyjnego dedykowanego poprawie dostępności terytorialnej kraju ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji na drogach lokalnych

MTBiGM - odpowiedź

- "(...)Odnosząc się do nowych Programów Operacyjnych realizowanych ze środków UE, resort transportu pragnie wyjaśnić, że jednostką koordynującą programy pomocowe jest Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Natomiast instytucją zarządzającą RPO są zarządy województw(...)"

ZPP - postulat 4

- uważamy za niezbędne umożliwienie samorządom terytorialnym korzystania ze środków z Krajowego Funduszu Drogowego oraz wpływów z akcyzy na paliwa płynne

MTBiGM - odpowiedź

- "(...)W kwestii umożliwienia samorządom terytorialnym korzystania ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, zgodnie z art. 39f pkt. 1 ustawy (...) o autostradach płatnych oraz o KFD (...), od połowy 2009r. środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez GDDKiA. Ponadto, zgodnie z ww. ustawą,

Phoca PDF

ciężar finansowania inwestycji zawartych w Programie Budowy Dróg Krajowych został

przeniesiony z budżetu państwa na KFD.(...) Jednocześnie informujemy, że zgodnie z art. 5

ustawy (...) o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (...) z budżetu państwa corocznie

minimum 18% środków z planowanego podatku akcyzowego od paliw silnikowych

przeznaczonych zostaje na wydatki związane z budową, przebudową, remontem, ochroną i

zarządzaniem infrastrukturą transportu drogowego oraz kolejowego finansowaną i dofinansowaną

przez ministra właściwego do spraw transportu. (...) Przy czym w zakresie dróg środki z akcyzy

(...) trafiają jedynie na drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA, gdyż pozostałe drogi publiczne

Phoca PDF

(wojewódzkie, powiatowe, gminne i publiczne w mnpp) są finansowane przez właściwe samorządy terytorialne. W pozostałym zakresie środki z podatku akcyzowego od paliw silnikowych stanowią dochód budżetu państwa i są przekazywane na inne wydatki budżetu państwa.(...)"

- "(...) Zaś wpływy z podatku od środków transportu pobieranego generalnie od pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5t oraz autobusów (...) stanowi dochód gminy i są rozdysponowane na wydatki gminy określone w budżecie gminy. Podkreślić wymaga fakt, iż sieć dróg publicznych w Polsce wynosi ok. 400 tysięcy kilometrów, przy czym drogi

Phoca PDF

krajowe zarządzane przez GDDKiA stanowią poniżej 5% wszystkich dróg publicznych, ale przenoszą ponad 60% ruchu. W chwili obecnej, wobec konieczności nadrobienia wieloletnich zaniedbań w zakresie infrastruktury drogowej, resort transportu nie widzi możliwości finansowania z Krajowego Funduszu Drogowego innych zadań niż zadania na drogach krajowych GDDKiA(...)"

- "(...)W zakresie utworzenia funduszu, na który składałby się wpływ z podatku VAT od wydatków majątkowych jst, MTBiGM podkreśla, że kwestie finansów publicznych, w tym również kształtowania nowego funduszu, pozostają we właściwości Ministra Finansów(...)"

ZPP - postulat 5

- uważamy za niezbędne utworzenie funduszu, na który składałyby się wpływy z podatku VAT od wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Środki z tego funduszu przeznaczane byłyby na modernizację infrastruktury dróg lokalnych.

MTBiGM - odpowiedź (częściowo analogiczna jak dla postulatu 4)

Phoca PDF

- "(...)W zakresie utworzenia funduszu, na który składałby się wpływ z podatku VAT od wydatków majątkowych jst, MTBiGM podkreśla, że kwestie finansów publicznych, w tym również kształtowania nowego funduszu, pozostają we właściwości Ministra Finansów(...)"

ZPP - postulat 6

- uważamy za niezbędne opracowanie i wdrożenie przepisów, które skutecznie chronić będą zarządców dróg lokalnych, nadmiernie eksploatowanych i niszczonych w okresie budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad.

MTBiGM - odpowiedź

- "(...)Odnosząc się do kwestii zabezpieczenia dróg lokalnych, resort transportu (...) wyjaśnia, iż praktyką przyjętą przez GDDKiA jest zawieranie w kontraktach z firmami wykonawczymi na budowę autostrady zobowiązań dla Wykonawcy do podpisania odpowiednich umów lub porozumień z władzami samorządowymi, w sytuacji gdy chce korzystać z dróg lokalnych. Wykorzystywane do transportu materiałów przez Wykonawców drogi powiatowe i gminne, w założeniu nie są przeznaczone pod ruch ciężki o dużej częstotliwości (...). Wykonawcy zawierają z zarządcami tych dróg stosowne porozumienia, które zezwalają pojazdom wykorzystywanym podczas budowy autostrady na korzystanie z dróg lokalnych. Wykonawcy muszą dbać o przejezdność tych dróg, prowadzić naprawy konserwacyjne. Po zakończeniu budowy autostrady Wykonawcy są zobowiązani odtworzyć konstrukcję lub część konstrukcji (warstwy bitumiczne) używanych dróg. Na odcinkach, na których nie jest dopuszczony ruch pojazdów wykorzystywanych do budowy autostrady, zarządcy mogą wprowadzić ograniczenia dla ruchu pojazdów przekraczających 8 ton. (...) W myśl art. 13 ustawy o drogach publicznych (...) korzystający z dróg publicznych są zobowiązani do ponoszenia opłat m.in. za przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych. (...) Opłatę ustala się przy udzielaniu zezwolenia na przejazd pojazdu nienoramtywnego, w drodze decyzji administracyjnej i pobiera przed wydaniem zezwolenia. Zaś za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu wymierza się karę pieniężną, w drodze administracyjnej.(...)"

W dalszej części pisma MTBiGM dodało jeszcze kilka kwestii:

- „(...) kompleksowe uporządkowanie sieci dróg publicznych oznaczałoby systemową zmianę wielu ustaw, w tym przede wszystkim ustawy o drogach publicznych, ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, ustawy o dochodach jst, ustawy Prawo o ruchu drogowym i jednocześnie wymagałoby zmiany modelu finansowania dróg publicznych. W chwili obecnej zmiana systemu finansowania dróg krajowych spowodowałaby zagrożenia realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz PO IŚ. Natomiast zmiana w sposobie finansowania dróg samorządowych (...) spowodowałaby zagrożenia dla realizacji Regionalnych Programów Operacyjnych oraz NPPDL (...).
  Ponadto (...) procedury dotyczące zmian kategorii dróg zostały określone w art. 5, 6, 6a, 7 oraz art. 10 ust. 1-3 tej ustawy. W przypadku, gdy lokalne władze samorządowe widzą taką konieczność, zmiany kategorii dróg, mogą być dokonane w trybie określonym w ustawie o drogach publicznych.
  Art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych przewiduje również możliwość przekazywania

Phoca PDF

zarządzania drogami publicznymi między zarządcami, w trybie porozumienia.(...)"

Czy do przedstawionej odpowiedzi resortu transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, potrzebny jest szerszy komentarz?

Prawda, że nie potrzeba. Przecież odpowiedź ta… nie broni się sama! Potwierdza tylko, iż drogi samorządowe, nigdy specjalnie nie interesowały urzędników ministerstwa (może z małymi wyjątkami 2–3 osób pracujących w Departamencie Dróg i Autostrad).

W tym kontekście, retoryczne jest pytanie: Jak ma się nadzwyczajna troska o 5 proc. dróg zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, w porównaniu do drugorzędnego traktowania pozostałych 95 proc. dróg będących w gestii samorządów terytorialnych?

Podczas ostatniego posiedzenia Zespołu Infrstruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, dopominaliśmy się od urzędników rządowych, o więcej troski dla dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
O zgrozo, usłyszeliśmy wówczas, ze nie mają oni podstaw prawnych (sic!) by zajmować się drogami samorządowymi!
Wówczas też wiceministrowi resortu transportu nie spodobało się nasze ornitologiczne porównanie dróg samorządowych do kukułczego jaja. Upieramy się, że to niestety trafne porównanie. A kto jest kukułką? Tę zagadkę rozwiązać nie jest trudno.

Marek Wójcik
Rafał Rudka

Phoca PDF