

Uwagi Związku Powiatów Polskich do Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej

Uwagi do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 roku w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych

Lp	Przepis	Uwaga	Uzasadnienie
	§2 ust. 1	Przy utrzymaniu możliwości dofinansowania dwóch zadań z jednego powiatu należy rozważyć wprowadzenie zasady zgodnie z którą w pierwszej kolejności rozpatrywane są „pierwsze” wnioski poszczególnych powiatów, a dopiero później drugie	Wskazana uwaga jest konsekwencją powtarzającego się ograniczania środków na realizację Programu w poszczególnych latach. W efekcie następuje ograniczanie liczby wniosków uzyskujących dofinansowanie. W takim przypadku należy rozważyć, czy istotniejsze jest punktowanie lepszych (z punktu widzenia kryteriów) wniosków, czy bardziej równomierna – w ujęciu terytorialnym – dystrybucja środków.
	§4 ust. 1 pkt 4 w związku z ust. 2 pkt 4	Zlikwidować kryterium współpracy w zakresie dofinansowania realizacji zadania z innymi jednostkami lub podmiotami	W obecnym brzmieniu kryterium współpracy zostało sprowadzone do wielkości udziału innych jednostek lub podmiotów we wkładzie własnym jednostki. W efekcie możliwość uzyskania 5 pkt została uzależniona od zdolności negocjacyjnych i chęci współpracy finansowej – w całkowitym oderwaniu od rzeczywistych potrzeb lokalnej infrastruktury drogowej. Obecnie odnotowano już mechanizmy „krzyżowego” wspierania się jednostek, co ma niewiele wspólnego z rzeczywistą współpracą, a jest jedynie sposobem na sztuczne zawyżenie punktacji.
	§4 ust. 2 pkt 5	Wydłużenie okresu z 3 do 5 lat	Wiele powiatów wskazuje, że przyjęty obecnie trzyletni okres pozwalający uznać dane przedsięwzięcie za kontynuację zadania jest zbyt krótki.

Uwagi do Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie zadania w ramach Programu

Lp	Zakres	Uwaga	Uzasadnienie
	Uwagi ogólne - pkt 8	Przyjąć, że pojedynczy odcinek oznacza fragment drogi publicznej jednego numeru i określonej klasy. W ślad za przyjęciem takiej definicji należy w Instrukcji oceny albo przewidzieć ocenę w oparciu o dominujące	Obecnie przez pojedynczy odcinek rozumie się jednorodny pod względem parametrów funkcjonalnych i technicznych fragment drogi publicznej jednego numeru. Literalne odczytanie tej definicji prowadzi do uznania, że

		(odległościowo) parametry funkcjonalne i techniczne, albo dopuścić w ramach jednego odcinka drogi ocenę różnych parametrów funkcjonalnych i technicznych	każdorazowa zmiana przekroju poprzecznego oznacza rozpoczęcie nowego odcinka drogi – co stanowi problem na obszarach, gdzie ze względów funkcjonalnych określony przekrój drogi występuje na relatywnie krótkich odcinkach drogi.
	Uwagi ogólne - pkt 10	Dopuszczyć zróżnicowanie charakteru robót budowlanych w ramach zadania na poszczególnych odcinkach z zachowaniem odrębności remontu	W praktyce uzasadnione bywają działania polegające np. na rozbudowanie istniejącej drogi i budowie jej dalszego ciągu albo przebudowie odcinka drogi i rozbudowie jej dalszego ciągu. Zgodnie z obecnymi zasadami Programu nie jest to możliwe. Wydaje się, że nie ma przeszkód by w ramach poszczególnych odcinków dróg dopuścić przebudowę/rozbudowę/remont – z czym będzie się jedynie wiązała konieczność uwzględnienia w kryterium nr 1 pkt 1 Karty Oceny Merytorycznej odrębnej punktacji dla poszczególnych odcinków.
	Uwagi ogólne - pkt 13	Rozważenie przedłużenia terminu składania wniosków do 30 września.	Propozycja jest związana z faktem, że złożenie wniosku wymaga niejednokrotnie podjęcia odpowiedniej uchwały przez organ stanowiący. Tymczasem w praktyce funkcjonowania organów stanowiących często lipiec i sierpień są miesiącami, w których sesje się nie odbywają – planowo mają one miejsce dopiero w II połowie września. Uwaga wymaga jednak z drugiej strony oceny z punktu widzenia szybkości rozpatrzenia złożonych wniosków.
	Uwagi ogólne - pkt 14	Usunąć	W przypadku programu ogólnokrajowego, opierającego się na zestandaryzowanych kryteriach oceny brak jest uzasadnienia dla przyznawania wojewodzie prawa do żądania dodatkowych dokumentów (nie wymienionych w ministerialnym wzorze wniosku o dofinansowanie). Obecne brzmienie punktu prowadzi do sytuacji, w której w zależności od gorliwości wojewodów, jednostki samorządu terytorialnego mają stawianie mniejsze bądź większe wymagania wobec składanego wniosku.

	Str. 6 – Ruch pieszych. Chodniki	Rozstrzygnąć zasadność wliczania do szerokości chodnika szerokości krawężnika i obrzeża	Liczne powiaty zgłaszały wątpliwości co do podstaw prawnych (i zgodności ze sztuką budowlaną) wskazania, że do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża. Zachowanie tego zastrzeżenia jest możliwe przy jednoczesnym wskazaniu podstawy, z którego ono wynika.
--	-------------------------------------	---	--

Uwagi do Instrukcji Oceny przez Komisję

Lp	Zakres	Uwaga	Uzasadnienie
	2.3	Jednoznacznie przesądzić, że weryfikacja formalna nie obejmuje weryfikacji decyzji właściwych terenowo organów administracji budowlanej w zakresie prawidłowości wydanych pozwoleń na budowę lub przyjętych zgłoszeń zamiaru wykonywania robót budowlanych	Powiaty zgłaszały, że w niektórych województwach Komisje polemizowały z prawomocnymi rozstrzygnięciami właściwych organów administracji budowlanej.
	2.5	Wprowadzić procedurę odwoławczą	Na etapie weryfikacji formalnej odrzucane są czasami wnioski z wątpliwych przyczyn (np. stwierdzenia braku zgody na odstępstwo od warunków technicznych – mimo, że w świetle przepisów nie jest ono w danych okolicznościach wymagane). Niezbędne jest zatem wprowadzenie rozwiązań umożliwiających weryfikację rozstrzygnięcia dokonanego przez Komisję
	2.12 tiret 2, 3 i 5 w związku z załącznikiem	Wprowadzić w Instrukcji jednoznacznie zasady oceny kryteriów	Zgodnie z obecnym brzmieniem Instrukcji doprecyzowanie zasad punktacji w kryteriach 2, 3 i 5 następuje na poziomie województw. W praktyce prowadzi to do sytuacji, w której w niektórych województwach określone są bardzo szczegółowe zasady przyznawania punktów, podczas gdy w innych oceniający mają dużą swobodę przy wpisaniu liczby punktów w zadanym zakresie. Z powiatów płyną uwagi, że ocena taka jest dokonywana w sposób względnie arbitralny – wydaje się zatem, że należy jednoznacznie rozpisać zasady punktacji.

			W przypadku akceptacji Związek Powiatów Polskich deklaruje gotowość współpracy przy opracowywaniu zasad punktacji.
	Załącznik – pkt 2	Przeanalizować sposób postępowania z wnioskami dotyczącymi remontów dróg	Zgodnie z obecnymi zasadami punktacji wnioski remontowe w ramach kryterium nr 1 mogą otrzymać o połowę mniej punktów niż wnioski dotyczące przebudowy/rozbudowy/budowy dróg. W praktyce przy obecnym poziomie finansowania prowadzi to do eliminacji większości (o ile nie wszystkich) wniosków dotyczących remontu dróg z dofinansowania. Wiele powiatów podnosi, że z punktu widzenia efektu rzeczowego remonty (w tym ograniczające się do remontów nakładkowych) są znacznie bardziej uzasadnione. Wymaga to przemyślenia zasad punktacji wniosków remontowych – również pod kątem np. wydzielenia pewnej puli środków w ramach Programu przeznaczonych właśnie na remonty.
	Załącznik – pkt 3.3	Zwiększyć wagę kryterium jezdnie z max 3 pkt na max 5 pkt kosztem kryterium skrzyżowania	Obecnie ocena kluczowego z punktu widzenia drogi elementu, tj. jezdni jest na poziomie porównywalnym z chodnikami, czy ruchem rowerów. Jednocześnie kryterium skrzyżowania – oceniane na 4 pkt ma niewielkie znaczenie rozróżniające. Ma ono bowiem charakter binarny, przy czym maksymalną liczbę punktów przyznaje się za uwzględnienie wnioskiem jakiegokolwiek skrzyżowania. Wydaje się zatem, że przemawia to jednoznacznie za zaproponowaną zmianą. Oczywiście w przypadku przyjęcia uwagi konieczne będzie odpowiednie podniesienie punktacji za poszczególne szerokości pasów.
	Załącznik – pkt 3.3	Przyznanie 3 pkt za szerokość pasa ruchu 3,25 m i 3,50 m na jezdniach klasy Z	Zgodnie z §15 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie na drogach m.in. klasy Z szerokość pasa

			ruchu może być zwiększona do 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu. Część powiatów wskazuje, że przy w pełni świadomym przewidzeniu szerszych pasów ruchu – w oparciu o strukturę ruchu – otrzymują niższą punktację w ramach obecnych kryteriów.
	Załącznik – pkt 3.4.1	Dodanie informacji, że miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m w przypadku chodnika przy jezdni i do 1,0 m w przypadku chodnika odsuniętego od jezdni nie wymaga uzyskiwania zgody na odstępstwo	Zgodnie z §44 ust. 2 i 4 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dopuszczalne jest miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika – bez konieczności uzyskiwania zgody na odstępstwo od warunków technicznych. Tymczasem Instrukcja zawiera w tabeli informację, że zawężenie chodnika zawsze wymaga zgody na odstępstwo. Z powiatów płyną informacje, że prowadzi to do formułowania przez Komisję oczekiwań, że nawet w przypadku miejscowego zmniejszenia szerokości chodnika nastąpi przedłożenie zgody na odstępstwo.
	Załącznik – pkt 3.7	Proponuje się przyznanie kanalizacji ze studzienkami ściekowymi (wpustami) zlokalizowanymi w całości w jezdni 1 pkt	Zgodnie z obecnymi kryteriami kanalizacja ze studzienkami ściekowymi zlokalizowanymi w całości w jezdni (w tym również w jezdni bezpośrednio przy krawężniku) jest oceniane na równi z brakiem dedykowanego odwodnienia lub innymi niż kanalizacja lub rowy sposobami odwodnienia. Rozumiejąc wady wpustów zlokalizowanych w jezdni należy jednak przyjąć, że są one lepszym rozwiązaniem niż brak jakiegokolwiek odwodnienia
	Załącznik – pkt 3.8	Wprowadzić punktację po 1 pkt za każde skrzyżowanie objęte wnioskiem	Obecnie kryterium ma charakter binarny – za jakiegokolwiek skrzyżowanie objęte wnioskiem otrzymuje się maksymalną liczbę punktów. Trudno znaleźć racjonalne uzasadnienie dla takiego rozwiązania.
	Załącznik – pkt 3.9	Rozszerzyć katalog rozwiązań dodatkowych/specjalnych	Proponowane rozwiązania były sugerowane przez

		<p>o:</p> <ul style="list-style-type: none">• sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu/przejściu dla pieszych;• kanalizację skrzyżowań, w szczególności poprzez zastosowanie wysp centralnych.	poszczególne powiaty.
--	--	--	-----------------------