

**UCHWAŁA NR 154/2015**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 8 września 2015 r.

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.<sup>1)</sup>) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Wydatki budżetu państwa na realizację Programu wyniosą 4 000 000 000 zł.

§ 3. Program realizują minister właściwy do spraw transportu oraz wojewodowie.

§ 4. Minister właściwy do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym dotacja została udzielona, przedstawia Radzie Ministrów zbiorcze zestawienie z wykorzystania dotacji przez gminy i powiaty w roku poprzednim.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

**EWA KOPACZ**

Za zgodność

Jasiński Dariusz

Elektronicznie podpisany przez Jasiński Dariusz  
DN: dc=LOCAL, dc=KPRM, ou=PRM, ou=DRM, cn=Jasiński Dariusz,  
email=Dariusz.Jasiński@pam.gov.pl  
Data: 2015.09.18 15:27:49 +02'00'

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877 oraz z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190 i 1269.

Załącznik  
do uchwały nr 154/2015  
Rady Ministrów  
z dnia 8 września 2015 r.



**Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju**

**PROGRAM ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ  
na lata 2016-2019**

**WRZESIEŃ 2015 r.**

## Spis treści:

I. Wstęp.....	3
II. Diagnoza - stan obecny.....	4
III. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi:.....	12
IV. Analiza SWOT Programu.....	16
V. Przedmiot Programu.....	17
VI. Cele Programu.....	18
VII. Ramy instytucjonalne.....	19
VIII. Finansowanie.....	19
IX. Procedura przyznawania dofinansowania.....	21
X. Realizacja i monitoring.....	24
XI. Efekty realizacji Programu.....	25
XII. Ocena realizacji Programu.....	26

## I. Wstęp

Infrastruktura drogowa jest jednym z ważniejszych elementów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju całej gospodarki. Poprzez rozwój infrastruktury drogowej zwiększa się dostępność komunikacyjna w całym kraju, zarówno do ośrodków gospodarczych i centrów miejskich, instytucji publicznych, a także do terenów o znaczeniu turystycznym. Konieczność zdynamizowania w latach następnych rozwoju gospodarczego Polski wymusza w sposób bezpośredni rozwój infrastruktury drogowej, gdyż stan tej infrastruktury jest kluczowym czynnikiem stymulującym wzrost ekonomiczny danego regionu, jest również jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu jego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Niniejszy dokument jest kolejnym średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg lokalnych. Wcześniej zrealizowano dwie edycje Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych ustanowionych:

- uchwałą Nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r.,
- uchwałą Nr 174/2011 Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r.

NPPDL miał na celu udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych, Nadzór nad realizacją NPPDL sprawował minister właściwy do spraw administracji publicznej.

W ramach sześciu rozliczonych edycji rocznych NPPDL, w pierwszym i drugim etapie jego funkcjonowania, gminy i powiaty zgłosiły ponad 10 tys. wniosków o dofinansowanie projektów drogowych, a dostępne środki budżetu państwa (4,4 mld zł) umożliwiły zaspokojenie prawie połowy (42%) zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych (10,5 mld zł). Do końca 2014 r. jednostki samorządu terytorialnego zrealizowały ogółem ponad 4,9 tys. zadań inwestycyjno-remontowych o całkowitej wartości prawie 9,3 mld zł. Efektem współdziałania Rządu i samorządu terytorialnego w ramach obu etapów Programu w latach 2008-2014 jest modernizacja i rozbudowa sieci dróg lokalnych o łącznej długości 12,2 tys. km. Przedsięwzięcia inwestycyjne zrealizowane na obu szczeblach samorządu lokalnego objęły już prawie 5,2 tys. km dróg gminnych i 7 tys. km dróg powiatowych, mających kluczowe znaczenie dla rozwoju wspólnot samorządowych. Przebudowa 8,6 tys. km oraz remont 2,8 tys. km dróg lokalnych przyczyniły się do poprawy stanu technicznego i unowocześnienia samorządowej infrastruktury drogowej, rozbudowanej dzięki inwestycjom zrealizowanym w ramach Programu o ponad 800 km nowych odcinków dróg gminnych i powiatowych. Z zaoferowanego wsparcia działań modernizacyjnych w obszarze infrastruktury komunikacyjnej skorzystało prawie 1,8 tys. gmin i powiatów, stanowiących 64% ogółu lokalnych wspólnot samorządowych.

Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia beneficjentów we wdrażaniu dwóch edycji NPPDL, obecny Program opiera się na przyjętych i sprawdzonych założeniach. W związku z powyższym kontynuuje przyjęte wcześniej zasady podziału środków pomiędzy gminy i powiaty, przeprowadzania konkursów oraz monitoringu realizacji zadań.

Podobnie, jak poprzednie programy, Program przewiduje udzielanie jst dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 513, z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 316).

Rozbudowa i przebudowa infrastruktury drogowej jest kosztowna, lecz należy podkreślić, iż sieć dróg o odpowiednich standardach jest bardzo ważnym składnikiem bezpieczeństwa ruchu drogowego,

Celem, do którego dążyć będzie minister właściwy do spraw transportu poprzez realizację nowego Programu będzie wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niniejszy cel zostanie osiągnięty poprzez tworzenie bezpiecznej, spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym.

Łączne dofinansowanie zadań w latach 2016-2019, zgodnie z zasadami opisanymi w Programie wynosić będzie 4 000 000 000 zł.

Objęte Programem zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg gminnych i powiatowych wykonywane będą zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.), ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687, z późn. zm.) oraz z przepisami techniczno-budowlanymi, w szczególności zaś z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.).

## **II. Diagnoza - stan obecny**

W Polsce podstawę do prowadzenia zadań w obszarze infrastruktury transportu lądowego stanowi zespół rozwiązań prawnych i organizacyjnych, który dzieli kompetencje i odpowiedzialność za rozwój i utrzymanie tej infrastruktury pomiędzy organy państwowe i samorządowe.

W dniu 1 stycznia 1999 r. weszła w życie reforma administracyjna państwa, w wyniku której nastąpiło dostosowanie sieci dróg publicznych do nowego podziału administracyjnego kraju. W nowym układzie administracyjnym funkcjonuje aktualnie 16 województw, 314 powiatów, 66 miast na prawach powiatu oraz 2479 gmin miejskich i wiejskich. Do nowego układu administracyjnego kraju dostosowano sieć dróg publicznych, którą ze względu na rodzaj pełnionych funkcji podzielono na następujące kategorie: drogi krajowe stanowiące własność Skarbu Państwa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego odpowiedniego szczebla.

Decentralizacja administrowania drogami miała na celu przybliżenie ich użytkownikom nadzoru nad gospodarką drogową oraz usprawnienie zarządzania poprzez dostosowanie do lokalnych potrzeb i możliwości.

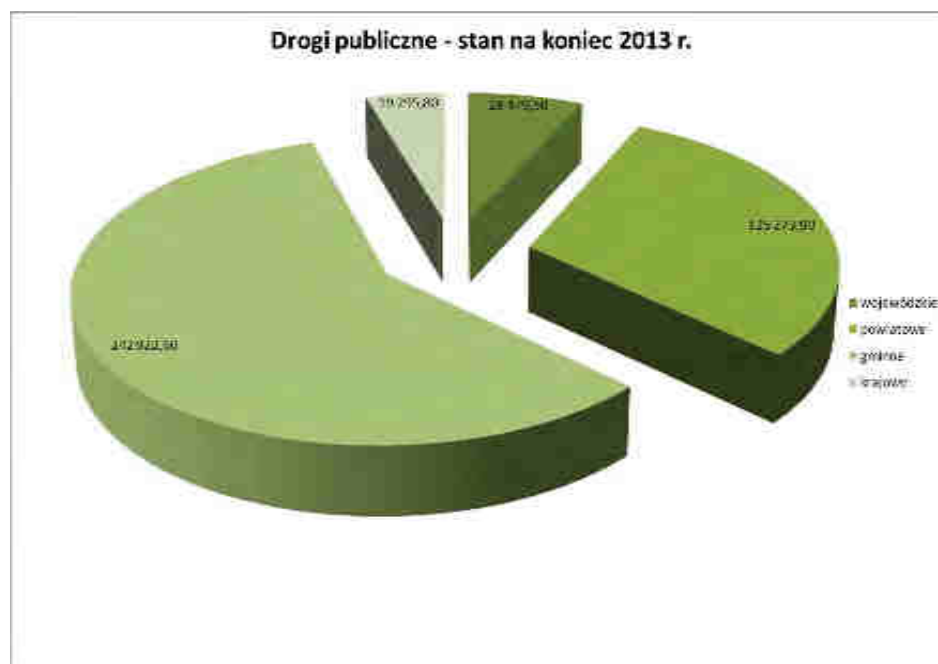
Zgodnie z art. 19 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 i 774) zarządcami dróg są: dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, powiatowych – zarząd powiatu, gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. Zarządca drogi może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi, utworzonej odpowiednio przez zarząd województwa, radę powiatu lub radę gminy (art. 21 ust. 1 i ust. 1 a).

Długość dróg publicznych (wg stanu na koniec 2013 r. – źródło: Główny Urząd Statystyczny) wynosi 415 971,8 km, w tym 396 676,0 km (95,4% ) – zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego:

- wojewódzkie - 28 479,5 km,
- powiatowe - 125 273,9 km,
- gminne - 242 922,6 km.



Rys.1 Podział dróg według kategorii



Źródło Główny Urząd Statystyczny – rocznik statystyczny – dane za 2013 r.

Zadania zarządcy drogi określa art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Należą do nich m.in:

- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowych (art. 20 pkt 1) oraz projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich (art. 20 pkt 2),
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą (art. 20 pkt 4) oraz wykonywanie robót interwencyjnych, utrzymaniowych i zabezpieczających (art. 20 pkt 11), a także utrzymywanie zieleni przydrożnej (art. 20 pkt 16) i realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu (art. 20 pkt 5), □□
- pełnienie funkcji inwestora (art. 20 pkt 3),
- prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom (art. 20 pkt 9a),
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac naprawczych lub konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 20 pkt 10),
- badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego (art. 20 pkt 10a),
- wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych (art. 20 pkt 8).

Kategoria drogi wynika z jej funkcji w sieci drogowej Polski. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wyróżnia następujące kategorie dróg: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Droga

zaliczona do jednej z kategorii w rozumieniu ustawy o drogach publicznych musi spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla następujących klas:

- krajowa – A, S lub GP,
- wojewódzka – GP lub G,
- powiatowa – GP, G lub Z,
- gminna – GP, G, Z, L lub D.

Klasa drogi określa zbiór wymagań technicznych i użytkowych. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dzieli drogi na następujące klasy:

- autostrady (oznaczane symbolem A),
- drogi ekspresowe (oznaczane symbolem S),
- drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczane symbolem GP),
- drogi główne (oznaczane symbolem G),
- drogi zbiorcze (oznaczane symbolem Z),
- drogi lokalne (oznaczane symbolem L),
- drogi dojazdowe (oznaczane symbolem D).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) określa m.in. zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu (art. 1 ust. 1 pkt 1). Ruchem drogowym zarządza na drogach powiatowych i gminnych – starosta (art. 10 ust. 5). Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest podstawowym aktem prawnym regulującym m.in. zasady utrzymania dróg publicznych oraz ich ochrony w zakresie warunków bezpieczeństwa ruchu. Warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz działania dotyczące wprowadzania m.in. znaków drogowych, a także zasady wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729).

Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem (§ 4 ust. 1 ww. rozporządzenia). Zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy (§ 4 ust. 2). Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia: zarząd drogi, organ zarządzający ruchem, inwestor i w określonych przypadkach również inna jednostka lub osoba realizująca zamówienie ww. podmiotów (§ 4 ust. 3). Przedstawiany do zatwierdzenia projekt organizacji ruchu na drogach musi być wcześniej zaopiniowany przez właściwego komendanta Policji, zarząd drogi (jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt) i organ zarządzający ruchem na drodze krzyżującej się lub objętej objazdem (§ 7 ust. 2). Opinia Policji nie jest wymagana dla projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne lub dla projektu uproszczonej organizacji ruchu (§ 7 ust. 3). Stosownie do § 12 ust.1 rozporządzenia, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem jej wprowadzenia. Szczegółowe warunki lokalizacji na drogach znaków drogowych pionowych i poziomych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego określają załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów

drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm). Wymagania dotyczące prowadzenia dokumentacji drogowej określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582).

### Drogi samorządowe

O ile realizacja zadań w ramach Programu leży po stronie zarządców dróg samorządowych, o tyle minister właściwy do spraw transportu ma na nie wpływ, poprzez określenie niezbędnych parametrów techniczno-budowlanych infrastruktury, jaka w wyniku realizacji Programu ma powstać.

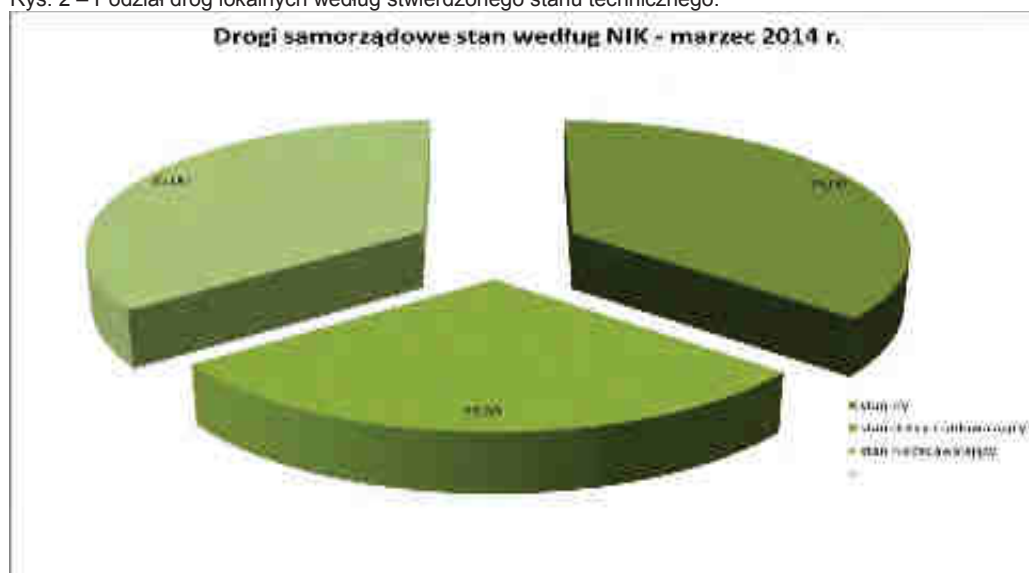
Niezwykle istotne jest, aby infrastruktura drogowa na terenie całego kraju była możliwie ujednolicona, jeżeli chodzi o parametry techniczno-budowlane, mające wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jednocześnie kształtowana w sposób elastyczny, w zależności od funkcji, jaką pełni lokalnie, oraz od otoczenia, w którym jest zlokalizowana. Duży nacisk należy kłaść również na kompleksowość realizowanych zadań, tak aby ich efektywność mogła być odczuwalna na wielu poziomach.

Stan techniczny dróg lokalnych jest bardzo zróżnicowany. Wiele dróg mimo wykonania nawierzchni twardych nie posiada drożnego systemu odbioru wód opadowych, co skutkuje przyspieszoną degradacją korpusu drogowego. Część dróg o nawierzchni bitumicznej wymaga lub w niedalekiej przyszłości będzie wymagało remontu przynajmniej warstwy ścieralnej.

Z Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli pn. *Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych* (marzec 2014 r.) wynika, iż

- 36% dróg – jest w stanie złym,
- 29% dróg – jest w stanie dobrym i zadowalającym,
- 35% dróg – jest w stanie niezadowalającym.

Rys. 2 – Podział dróg lokalnych według stwierdzonego stanu technicznego.



Źródło: Informacja Najwyższej Izby Kontroli - kontrola pn. *Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych* (marzec 2014 r.)



Taka sytuacja stanowi istotną barierę rozwoju, obniżającą aktywność gospodarczą, inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i lokalnych ośrodków gospodarczych.

Rys. 3 – Informacja z przeglądu dróg w 2013 r.

Informacja z przeglądu dróg w 2013 roku wg. stanu na 19.04.2013 r				
Liczba osób biorących udział w przeglądach	Policjanci Ruchu Drogowego		1322	
	Przedstawiciele organów zarządzających drogami	Krajowych	390	
		Wojewódzkich	363	
		Powiatowych	524	
	Przedstawiciele innych podmiotów lub instytucji			152
RAZEM:			2751	
Kategorie dróg				
	Krajowe	Wojewódzkie	Powiatowe	RAZEM:
Całkowita długość dróg w województwie (km)	17409	25540	103345	146294
Ujawnione nieprawidłowości:				
* w oznakowaniu pionowym	1463	2938	17743	22144
* w oznakowaniu poziomym	672	920	2190	3782
* w zakresie ograniczeń prędkości	556	301	1125	1982
*inne	3884	4414	7942	16240

Źródło: Komenda Główna Policji

Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, iż istnieje potrzeba, aby inwestycje z zakresu dróg powiatowych i gminnych mogły być dofinansowane ze środków pochodzących z budżetu państwa. Z Informacji NIK wynika, iż zły stan techniczny dróg lokalnych wymaga stworzenia systemu wsparcia finansowego z budżetu państwa szczególnie dróg powiatowych i gminnych. Należy również podkreślić, iż w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2014 – 2020 przewidziano możliwość finansowania dróg lokalnych, ale w ograniczonym zakresie tj.: wówczas gdy przyczynią się one do fizycznej, gospodarczej i społecznej rewitalizacji i regeneracji obszarów miejskich lub miejskich obszarów funkcjonalnych, gdy są one związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, lub gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi. W związku z powyższym, oraz mając na uwadze możliwości finansowe państwa, rozwiązania zawarte w Programie koncentrują się na rozwoju sieci dróg powiatowych i gminnych.

#### Bezpieczeństwo ruchu drogowego.

We współczesnym podejściu do kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego wyróżnia się trzy wzajemnie powiązane i bardzo istotne elementy: działania infrastrukturalne, zarządzanie bezpieczeństwem i kulturę bezpieczeństwa<sup>1</sup>. Zarządzanie bezpieczeństwem w inżynierii drogowej obejmuje i integruje: zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego i zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego – jest to właściwość systemu transportu drogowego charakteryzująca się brakiem występowania zagrożeń. Głównym aspektem analizy jest tutaj uczestnik ruchu drogowego. Bezpieczeństwo infrastruktury drogowej jest to stan infrastruktury, w którym nie występują straty (osobowe, materialne, środowiskowe i ekonomiczne) wśród

<sup>1</sup> Jamroz K., *Koncepcje kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Część 1. Przegląd koncepcji kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego*, Drogownictwo 12 (2012) 393-399, Jamroz K., *Koncepcje kształtowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Część 2. Możliwości zastosowania koncepcji trzech er w Polsce*, Drogownictwo 1(2013) 15-19.

użytkowników dróg. Pojęcia te są prawie równoznaczne, ale dotyczą różnych aspektów i różnego podejścia do rozwiązywania problemów bezpieczeństwa w inżynierii drogowej. W przypadku bezpieczeństwa ruchu drogowego duży nacisk kładzie się na uczestnika ruchu drogowego oraz jego możliwości i zachowania, natomiast w przypadku bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, główny nacisk kładzie się na funkcjonowanie sieci drogowej i jej elementów. Zatem pojęcia te mogą być stosowane wymiennie<sup>2</sup>.

Jako, że jednym z głównych zadań administracji drogowej jest prowadzenie działań usprawniających funkcjonowanie infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatem zarządy drogowe są zainteresowane zarządzaniem bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej jest to stosowanie w planowaniu, projektowaniu, budowie i użytkowaniu infrastruktury drogowej procedur polegających na systematycznej identyfikacji zagrożeń na drodze, szacowaniu ich ewentualnych skutków dla uczestników ruchu drogowego oraz stosowaniu działań eliminujących zidentyfikowane zagrożenia lub zmniejszających skutki ich występowania mierzone liczbą wypadków, liczbą ofiar rannych i śmiertelnych w wypadkach oraz kosztów wypadków drogowych.

Stan bezpieczeństwa lokalnej infrastruktury drogowej, podobnie jak w całym kraju jest niski, co odzwierciedlają statystyki europejskie, w których Polska notowana jest na jednym z ostatnich miejsc. Stan infrastruktury drogowej raczej nie jest wskazywany jako bezpośrednia przyczyna wypadków. Niemniej jednak należy zaznaczyć, iż drogi niedostosowane do natężenia ruchu (m.in. w parametrach technicznych projektowanych dróg) sprzyjają popełnianiu przez uczestników ruchu błędów, stając się tym samym pośrednią przyczyną wypadków. Istotne zagrożenie stwarzają także przeszkody w otoczeniu dróg, potęgując skutki wypadków. Według danych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.) w 2014 roku zarejestrowano: 34 970 wypadków drogowych, w których ofiar śmiertelnych było 3 202, natomiast rannych było 42 545. Miejsca powstawania wypadków drogowych można scharakteryzować poprzez poniższe parametry.

### ... na jakim obszarze?



Źródło: KRBRD - raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.

<sup>2</sup> Janińcz K., Metoda zarządzania ryzykiem w inżynierii drogowej, Politechnika Gdańska, 2011.

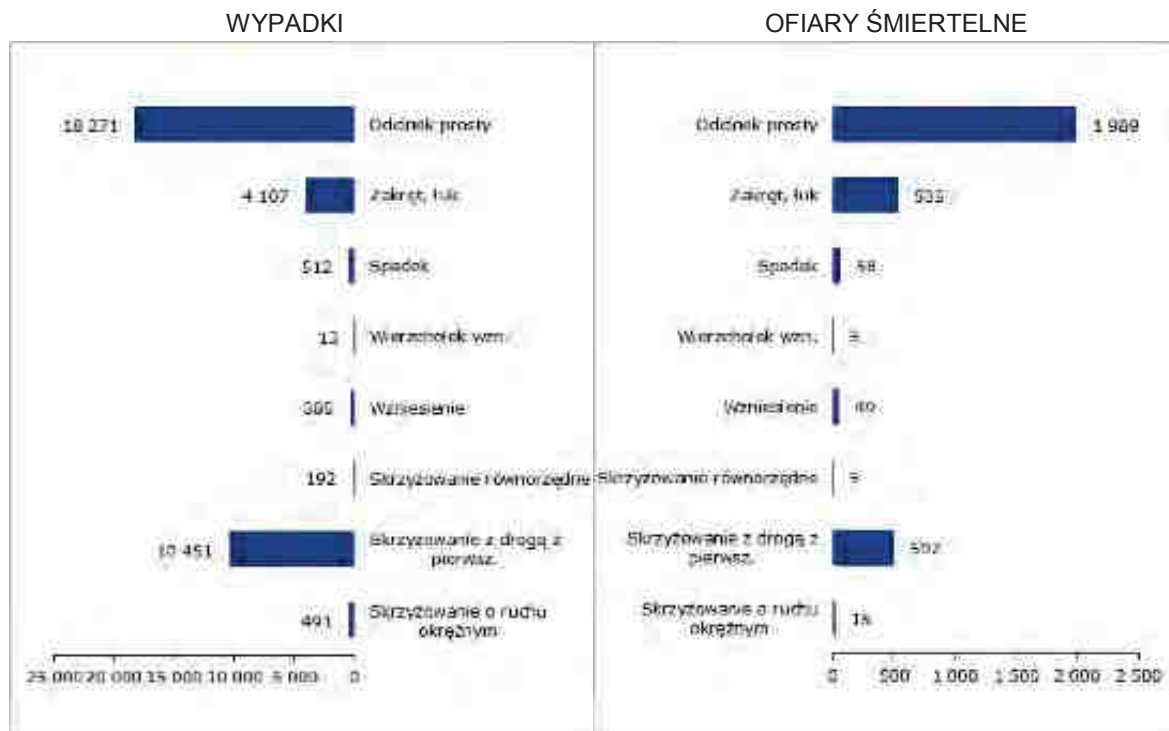
## ... ile osób zginęło?



Źródło: KRBRD - raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.

## ... na jakim odcinku drogi?

W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

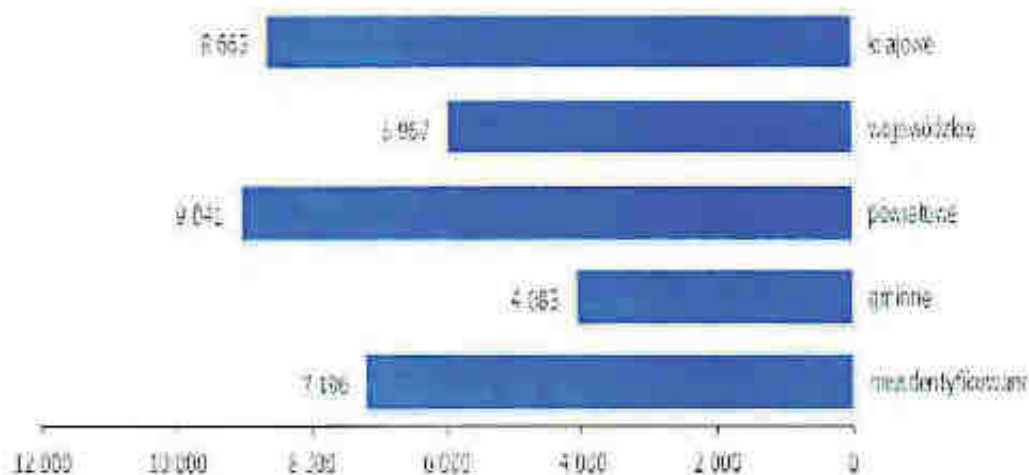


Źródło: KRBRD - raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.



## ... na drodze jakiej kategorii?

### WYPADKI



Źródło: KRBRD – raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.

### OFIARY ŚMIERTELNE



Źródło: KRBRD – raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.

Powyższe dane potwierdzają, iż droga i jej otoczenie są jednym z najczęstszych czynników ryzyka uczestniczenia w wypadku drogowym. Niestety, pomimo podjęcia w ciągu ostatnich 10 lat szeregu działań, polskie drogi wciąż należą do jednych z najbardziej niebezpiecznych w Unii Europejskiej. Tymczasem prognozy demograficzne i rozwoju motoryzacji w Polsce wskazują, że w latach 2011–2020: liczba mieszkańców może zmniejszyć się o 1–4%, liczba pojazdów może wzrosnąć o dalsze 15–25% tj. osiągnąć 30 mln pojazdów, ruchliwość mieszkańców (liczona pracą przewozową pojazdów) może wzrosnąć o 30–35%. Stagnacja lub ograniczenie działań prewencyjnych w najbliższych latach może doprowadzić do zatrzymania tendencji spadkowej liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Szacuje się, że w takim przypadku w latach 2015–2020 w wypadkach drogowych może zginąć ponad 16 tys. osób, a ponad 220 tys. osób może być rannych.

Ustalenia kontroli NIK pn. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego” (lipiec 2014 r.) wskazują na zły stan techniczny dróg lokalnych i liczne błędy w zakresie prawidłowego ich oznakowania. Z wyników kontroli NIK wynika również, iż sieć dróg publicznych nie jest w całości przystosowana do przenoszenia coraz intensywniejszego ruchu samochodowego. Skutkuje to utrudnieniami i zwiększa zagrożenie w ruchu drogowym. Zaniedbania w tym zakresie są tak duże, że ich likwidacja zajmie wiele lat, jeśli nie

zostanie stworzony długofalowy system wsparcia finansowego zasilenia utrzymania dróg lokalnych (szczególnie powiatowych i gminnych) z budżetu państwa.

#### Konkluzje:

Mimo systematycznej poprawy, polskie drogi wciąż stanowią jedną z podstawowych barier ograniczających poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z międzynarodowymi zaleceniami, w ramach tzw. koncepcji bezpiecznego systemu, infrastruktura drogowa powinna być projektowana i wykonywana w taki sposób, aby ograniczać ryzyko wypadku lub minimalizować jego skutki. Tymczasem w Polsce wciąż zbyt mało jest dróg redukujących możliwość wystąpienia najgroźniejszych wypadków.

Analizy wypadków drogowych stanowią podstawę tworzenia programów działania, formułowanych na poziomie globalnym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Głównym celem jest zmniejszenie liczby ofiar.

Mając na uwadze powyższe konieczne jest podjęcie skutecznych i efektywnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Z przeprowadzonych analiz wynika, iż jednym z podstawowych zadań jest dostosowanie infrastruktury drogowej do podstawowych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### **III. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi:**

Program ustanowiony jest przez Radę Ministrów w celu realizacji Strategii Rozwoju Kraju do 2020. W rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) jest programem wieloletnim oraz programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649, z późn. zm.).

Zgodnie z przepisami **ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju** założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

**Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności** przyjęta w dniu 11 stycznia 2013 r., zakłada osiągnięcie strategicznego celu kluczowego, jakim jest **poprawa jakości życia Polaków**. Będzie to możliwe dzięki podjęciu działań w trzech obszarach zadaniowych:

- konkurencyjności i innowacyjności (modernizacji),
- równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji),
- efektywności i sprawności państwa.

Obszarowi równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) przyporządkowane zostały dwa kierunki interwencji w podziale tematycznym na rozwój regionalny i transport. Strategia wskazuje, że kluczowym czynnikiem umożliwiającym realizację celów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej. W konsekwencji konieczne jest podjęcie działań mających na celu poprawę jakości dróg lokalnych oraz budowa ich powiązań z siecią dróg krajowych i wojewódzkich.

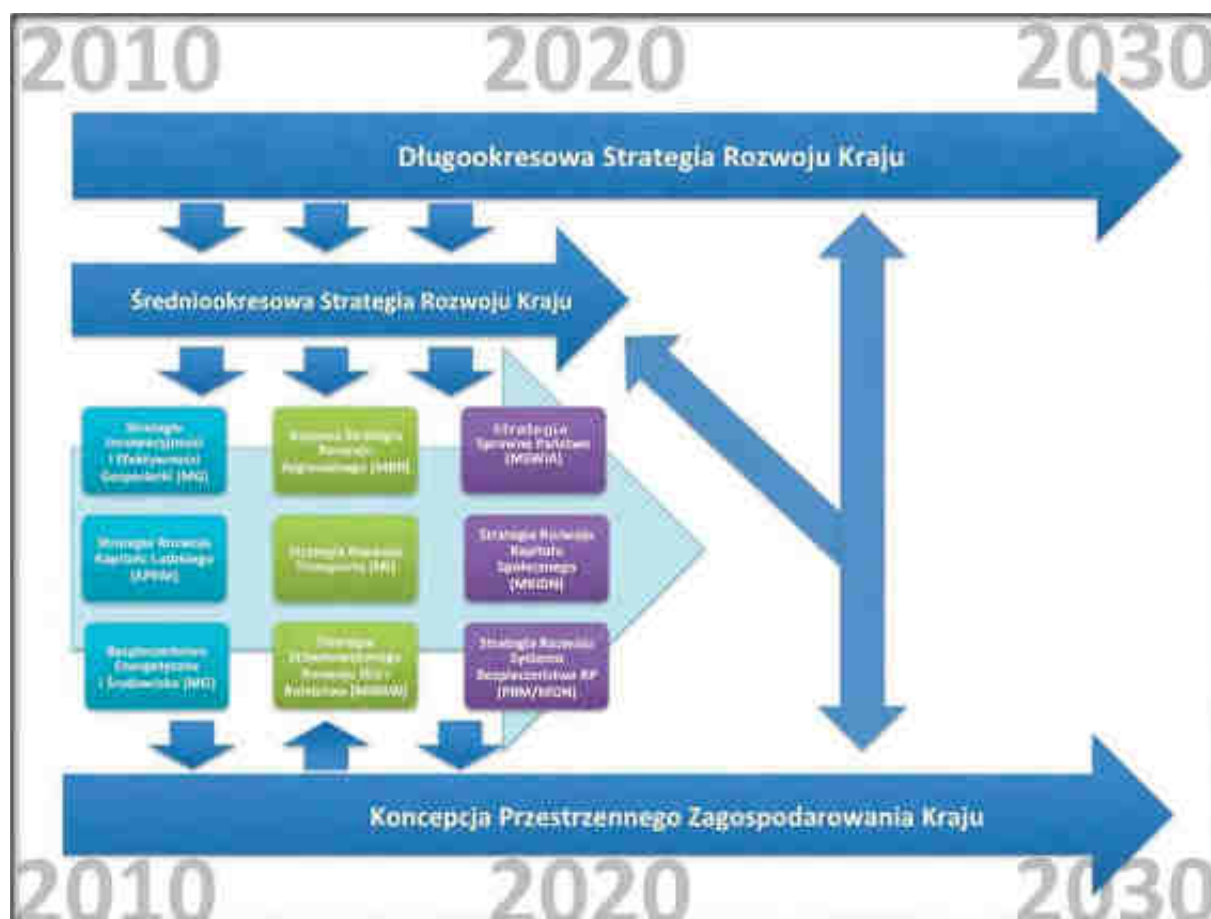
**Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo** z dnia 25 września 2012 r. wskazuje, że na procesy rozwojowe w sposób znaczny wpływa dostępność transportowa i infrastrukturalna. Polska infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki. Jest ona niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców. Wśród obecnych problemów należałoby wymienić przede wszystkim: duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i



punktowej, występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw, nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci, brak sieci dostosowanych do dużej prędkości ruchu, brak ciągłości klasy technicznej połączeń między aglomeracjami, słabość elementów infrastruktury i systemów integrujących różne rodzaje sieci, uciążliwość wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego, nieliczne elementy lub brak inteligentnych i innowacyjnych rozwiązań. Poważnym problemem pozostaje wysoka liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych na drogach. W celu I.3 *Wzmocnienie warunków sprzyjających realizacji indywidualnych potrzeb i aktywności obywatela* zwraca się uwagę na wysoką liczbę wypadków śmiertelnych na drogach oraz wynikającą z tego potrzebę podjęcia działań zaradczych, w tym poprawy stanu infrastruktury. Cel II.7 wskazuje na potrzebę zwiększenia dostępności i przepustowości infrastruktury transportowej, aby zapewnić dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do obszarów rozwijających się wolniej.

Strategia określa, że długookresowym celem dla Polski jest osiągnięcie takiej gęstości i przepustowości sieci, która odpowiada potrzebom rozwojowym kraju i regionów, zaś planowane inwestycje infrastrukturalne zmierzać będą do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego. Podkreślono jednak, iż celem jest bezpieczna infrastruktura drogowa.

Rys 4. Układ dokumentów strategicznych



Źródło: Na podstawie Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.

**Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030** przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w **celu nr 3** *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej* uznaje za najważniejsze inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego,

realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. Jednym z kluczowych zamierzeń w tym zakresie jest działanie 3.1 *Poprawa dostępności polskich miast i regionów*.

**Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR)** jest dokumentem określającym cele i sposób działania podmiotów publicznych, a w szczególności rządu i samorządów województw, w odniesieniu do polskiej przestrzeni dla osiągnięcia strategicznych celów rozwoju kraju. Dokument wyznacza cele polityki rozwoju regionalnego, w tym wobec obszarów wiejskich i miejskich, oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu. Celem strategicznym polityki regionalnej, określonym w KSRR, jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. W ramach wyzwań strategicznych KSRR wskazuje się pkt 10, *Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju*. Analiza sytuacji w zakresie potencjału infrastrukturalnego polskich regionów oraz potrzeb wynikających z konieczności zwiększania konkurencyjności i wykorzystania w tym procesie całej przestrzeni Polski wskazuje, że jednym z głównych wyzwań polityki publicznej w Polsce w perspektywie najbliższych kilkunastu lat pozostaje rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej i teleinformatycznej oraz jej utrzymanie i eksploatacja. Sprostanie wyzwaniu odnoszącemu się do zapewnienia odpowiedniego potencjału transportowego zapewni dostępność do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy oraz rynków pracy, edukacji, opieki medycznej itp., wspomagając jednocześnie efekt dyfuzji innowacji na obszary peryferyjne oraz przeciwdziałając procesom marginalizacji. Budowa i przebudowa lub remont sieci komunikacyjnej powinna również uwzględniać możliwości dotarcia turystów do najważniejszych obszarów i atrakcji turystycznych kraju.

**Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)** z 22 stycznia 2013 r. *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* – SRT, przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 roku, stanowi podstawowy dokument planistyczny w zakresie rozwoju sektora transportu w perspektywie średniookresowej oraz integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi.

SRT służy realizacji celów określonych w krajowych dokumentach wyższego rzędu, w tym przede wszystkim *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju* i *Strategii Rozwoju Kraju 2020*. Jednocześnie, dokument ten jest osadzony na priorytetach wspólnej polityki transportowej, regionalnej, innowacyjnej oraz ochrony środowiska Unii Europejskiej, bierze pod uwagę propozycje Komisji Europejskiej przedstawione w *Białej Księdze* dotyczącej transportu z 2011 roku.

SRT określa cele oraz strategiczne kierunki interwencji w obszarze transportu do osiągnięcia w perspektywie do 2020/2030 roku. Jej wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych.

**Głównym celem krajowej polityki transportowej** jest zwiększenie dostępności terytorialnej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Powyższy cel SRT odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego przez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Osiągnięcie celu głównego wiąże się z realizacją **pięciu celów szczegółowych** właściwych dla każdej z gałęzi transportu, dotyczących:

- stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.



- poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowania racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Oprócz powyżej wymienionych celów, SRT wskazuje na kierunki interwencji niezbędne do podjęcia w perspektywie średniookresowej i dalszej, które odnoszą się do poszczególnych gałęzi transportu, jak również do transportu w miastach i przewozów intermodalnych. Należą do nich przede wszystkim kapitałochłonne i czasochłonne inwestycje w infrastrukturę transportową, przekształcenie systemów zarządzania oraz wprowadzenie innowacyjnych ("inteligentnych") rozwiązań ułatwiających funkcjonowanie tej infrastruktury w ramach całego systemu transportu, również w wymiarze intermodalnym (międzygałęziowym).

SRT zawiera 17 różnych wskaźników służących ocenie stopnia realizacji celu głównego oraz celów szczegółowych określonych w ww. dokumencie strategicznym.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju corocznie przeprowadza monitoring stopnia realizacji celów założonych w SRT oraz działań wdrożonych zarówno przez Ministerstwo, jak i inne instytucje administracji centralnej i jednostki samorządu terytorialnego, m.in. w oparciu o badanie stopnia osiągnięcia ww. wskaźników. Efektem monitoringu są sporządzane coroczne raporty w tym zakresie.

Z uwagi na ogólny charakter dokumentu (określony w *ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*) SRT nie zawiera bardziej szczegółowych informacji dotyczących realizacji konkretnych działań czy inwestycji. Ten obszar został zarezerwowany dla dokumentów wdrożeniowo-operacyjnych *Strategii*, w tym *Dokumentu Implementacyjnego do SRT* i programów rozwoju dla poszczególnych gałęzi transportu.

Rys 5. Struktura i hierarchia celów SRT



Cele Programu są również zbieżne z celami obowiązującej **Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020** i wpisują się w priorytet dotyczący rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – wspieranie gospodarki charakteryzującej się wysokim poziomem zatrudnienia i zapewniającej spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną.

Program jest objęty horyzontem czasowym **Krajowego Programu Reform na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”**. Program mający na celu odrabianie zaległości rozwojowych będzie realizowany w ramach działań ukierunkowanych na rozwój i modernizację infrastruktury transportowej w obszarze priorytetowym Infrastruktura dla wzrostu zrównoważonego Krajowego Programu Reform.

W przyjętym w dniu 20 czerwca 2013 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego **Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020** istotne miejsce zajmuje filar „Bezpieczne drogi”, w którym wyróżniono dwa priorytety: (I) Wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym oraz (II) Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Należy również wskazać, iż w marcu 2010 r. Organizacja Narodów Zjednoczonych (ONZ) ogłosiła **„Dekadę działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”**, której celem jest powstrzymanie wzrostu, a następnie zmniejszenie liczby zabitych w wypadkach drogowych. Globalny Plan ONZ w ramach **„Dekady działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”** bazuje na metodologii „Bezpieczny System” (ang. Safe System), której fundamentem jest zasada wspólnej odpowiedzialności za budowanie bezpieczeństwa drogowego. Zachęca on kraje do wdrażania działań w oparciu o Pięć Filarów: zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego, bezpieczniejsza infrastruktura drogowa i mobilność, bezpieczniejsze pojazdy, bezpieczni użytkownicy ruchu drogowego oraz ratownictwo i opieka powypadkowa.

#### IV. Analiza SWOT Programu

Przedstawiona poniżej analiza SWOT wskazuje mocne i słabe strony Programu i zagrożenia związane z jego realizacją.

Mocne strony:	Słabe strony:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnione źródło finansowania z budżetu państwa;</li> <li>• możliwość ubiegania się o środki szerokiego kręgu potencjalnych beneficjentów;</li> <li>• zapewnione wsparcie finansowe będzie miało znaczący wpływ na rozwój infrastruktury dróg powiatowych i gminnych oraz poprawę bezpieczeństwa ich użytkowników;</li> <li>• ogólnopolski zasięg Programu;</li> <li>• sprawdzone rozwiązania systemu realizacji;</li> <li>• precyzyjnie określona procedura naboru i kwalifikacji wniosków;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• słaba kondycja finansowa samorządów powoduje regres nakładów przeznaczanych na projekty związane z drogami samorządowymi, a Program zakłada udział własny;</li> <li>• konieczność zapewnienia środków na realizację Programu rokrocznie w ustawie budżetowej;</li> <li>• zapotrzebowanie na środki przekracza pulę środków dostępnych na wskazane w Programie cele.</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• dofinansowanie zadań zgodnie z potrzebami regionalnymi.</li> </ul>	
<p><b>Szanse:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podniesienie do bardzo dobrego i dobrego stanu istniejącej sieci dróg publicznych;</li> <li>• rozbudowując sieć dróg o właściwych parametrach technicznych, podniesie się bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg;</li> <li>• możliwość realizacji projektów drogowych niekwalifikujących się do dofinansowania z funduszy unijnych;</li> <li>• zwiększający się popyt na przewozy drogowe;</li> <li>• zbudowanie ciągów drogowych o jednorodnych standardach technicznych.</li> </ul>	<p><b>Zagrożenia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• brak środków na sfinansowanie wkładu własnego jednostek samorządu terytorialnego;</li> <li>• recesja lub załamanie gospodarcze uniemożliwiające zapewnienie środków w budżecie państwa;</li> <li>• niezrealizowanie zadań zgodnie z obowiązującymi procedurami i przyjętymi harmonogramami z przyczyn zależnych (niewłaściwy nadzór) bądź niezależnych od beneficjentów (anomalia pogodowe, brak płynności finansowej wykonawców, niewystarczające zaangażowanie wykonawców).</li> </ul>

## V. Przedmiot Programu.

Program przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych.

Programem objęte są zadania publiczne wykonywane przez gminy i powiaty, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.). Dofinansowaniu w ramach Programu podlegają zadania realizowane na drogach publicznych zaliczonych do kategorii dróg powiatowych lub dróg gminnych, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Wyjątek stanowią zadania mające na celu wybudowanie nowej drogi i zaliczenie jej, po wybudowaniu i oddaniu do użytkowania, do jednej z wymienionych kategorii.

Objęte Programem zadania w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg lokalnych wykonywane są zgodnie z zasadami określonymi w przepisach budowlanych i techniczno - budowlanych, w szczególności w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane oraz rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Program nie obejmuje zadań w ramach utrzymania.



Program będzie realizowany w latach 2016-2019 na terenie całego kraju. Ogółem 2859 jednostek samorządu terytorialnego należy do potencjalnych wnioskodawców/beneficjentów Programu:

- 314 powiatów,
- 2479 gmin,
- 66 miast na prawach powiatu.

## VI. Cele Programu

Program zakłada poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych oraz standardu lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. W tym celu realizowane będą działania - przedsięwzięcia dotyczące dróg powiatowych i gminnych stanowiących bezpośrednie połączenie ze sobą lub z drogami krajowymi i wojewódzkimi, które przyczynią się do poprawy spójności regionu, przede wszystkim poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, oraz warunków życia społeczności lokalnych.

### CEL główny:

Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym. Celem, do którego dążyć będzie resort infrastruktury i rozwoju poprzez realizację Programu, jest wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym. W szczególności cel ten ma zostać osiągnięty poprzez dofinansowanie zadań na drogach gminnych i powiatowych wynikających z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego. Program ma na celu również budowę spójnego systemu dróg powiatowych i gminnych zapewniającego w szczególności jednorodność infrastruktury drogowej, przekładającą się bezpośrednio na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Planowaną konsekwencją realizacji będzie również wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących rozwój regionów, a co za tym idzie również sprawne funkcjonowanie państwa. Powyższy cel zostanie osiągnięty poprzez dofinansowanie z budżetu państwa zadań polegających na budowie, przebudowie lub remoncie dróg z wyłączeniem robót, które powinny być wykonywane w ramach utrzymania.

Uwzględnienie w ramach Programu kryterium techniczno-budowlanego wynika z konieczności określenia jednolitych standardów budowy, przebudowy i remontów dróg gminnych i powiatowych. Kryterium w pełni koresponduje z wnioskami z licznych kontroli NIK, które dotyczyły oceny działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wynika z nich pilna potrzeba podnoszenia standardów technicznych dróg publicznych niższych kategorii. Ponadto wpisuje się w realizację celów określonych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020. Wprowadzenie kryterium techniczno-budowlanego do Programu gwarantuje, że w ramach dopuszczonych prawnie rozwiązań projektowych, wybierane będą takie, które gwarantują podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach publicznych oraz dają gwarancję najbardziej efektywnego wydatkowania środków w ramach Programu.

### CELE szczegółowe:

- 1) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach gminnych i powiatowych ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników dróg;
- 2) podniesienie standardów technicznych dróg publicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych;

3) rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii,

4) zwiększenie płynności ruchu,

5) efektywne wykorzystanie środków finansowych przyznanych na realizację Programu.

**PRIORYTETY i kierunki interwencji**

Kluczowe znaczenie dla realizacji celów Programu będzie miało równomierne wsparcie podejmowanych na obu szczeblach samorządu lokalnego działań rozwojowych, uwzględniających w jak najszerszym zakresie powiązane dwa priorytety:

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), a także instytucji i usług publicznych.

Powyższe cele i priorytety zostaną osiągnięte dzięki realizacji następujących działań:

- poprawa stanu technicznego dróg;
- zwiększenie przepustowości dróg gminnych i powiatowych;
- promowanie budowy ciągów o jednorodnych standardach technicznych.

## **VII. Ramy instytucjonalne**

Minister właściwy do spraw transportu zarządza Programem oraz nadzoruje i koordynuje jego realizację przez wojewodów. Jednostką organizacyjną zapewniającą koordynację realizacji Programu jest Ministerstwo obsługujące ministra właściwego do spraw transportu.

Wojewoda realizuje Program przy pomocy Komisji, którą w tym celu powołuje. W skład Komisji wchodzi 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. Przewodniczącą Komisji powołuje i odwołuje wojewoda spośród jej członków. Pożądane byłoby, aby jeden z członków posiadał przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego bądź certyfikat audytora brd. Obsługę Komisji zapewnia urząd wojewódzki.

## **VIII. Finansowanie.**

Źródłami finansowania realizacji Programu są środki z budżetu państwa przeznaczone na dotacje oraz środki przeznaczane przez gminy i powiaty na pokrycie ich wkładów własnych. Wkład własny gminy lub powiatu, może obejmować środki pozyskane od innych podmiotów publicznych lub prywatnych, nie pochodzące z budżetu państwa ani budżetu Unii Europejskiej. Na dotacje w latach 2016-2019 przeznaczone zostaną środki budżetu państwa w łącznej kwocie 4 000 000 000 zł.

W związku z powyższym w latach 2016-2019 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 4 000 000 000 zł. Podział przeznaczonych na dotacje kwot wydatków budżetu państwa pomiędzy województwa uwzględnia ich rozmiar sieci dróg lokalnych.

Kwota wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje w województwie stanowi algorytm 3 czynników:

- czynnika drogowego – średnia arytmetyczna wyrażonego w procentach stosunku łącznej długości dróg gminnych i powiatowych na obszarze województwa do łącznej długości takich dróg na obszarze kraju oraz analogicznego stosunku określonego dla dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni (według danych GUS za 2013 r.),

- czynnika ludnościowo – powierzchniowego – średnia arytmetyczna wyrażonego w procentach udziału liczby ludności województwa w liczbie ludności kraju oraz udziału powierzchni ogólnej województwa w powierzchni ogólnej kraju (według danych GUS za 2013 r.),

- czynnika wyrównawczego - wskaźnik proporcjonalny do stosunku wartości przeciętnej ogólnokrajowej PKB na mieszkańca oraz wartości PKB na mieszkańca w województwie (PKB p.c. w), ustalonych na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2012 r.

Biorąc pod uwagę powyższe podział przeznaczonych na dotacje kwot wydatków budżetu państwa pomiędzy województwa przedstawia się następująco:

(w zł)

Województwo	2016	2017	2018	2019
<b>RAZEM</b>	800 000 000	1 000 000 000	1 100 000 000	1 100 000 000
Województwo Dolnośląskie	46 870 207,00	58 587 758,00	64 446 534,00	64 446 534,00
Województwo Kujawsko-pomorskie	48 860 511,00	61 075 639,00	67 183 203,00	67 183 203,00
Województwo Lubelskie	60 341 388,00	75 426 735,00	82 969 408,00	82 969 408,00
Województwo Lubuskie	34 636 582,00	43 295 728,00	47 625 301,00	47 625 301,00
Województwo Łódzkie	49 669 666,00	62 087 083,00	68 295 791,00	68 295 791,00
Województwo Małopolskie	57 246 492,00	71 558 114,00	78 713 926,00	78 713 926,00
Województwo Mazowieckie	76 493 770,00	95 617 213,00	105 178 934,00	105 178 934,00
Województwo Opolskie	32 582 537,00	40 728 171,00	44 800 988,00	44 800 988,00
Województwo Podkarpackie	50 270 864,00	62 838 579,00	69 122 437,00	69 122 437,00
Województwo Podlaskie	47 457 621,00	59 322 026,00	65 254 229,00	65 254 229,00
Województwo Pomorskie	43 743 828,00	54 679 785,00	60 147 764,00	60 147 764,00
Województwo Śląskie	54 286 192,00	67 857 741,00	74 643 514,00	74 643 514,00
Województwo Świętokrzyskie	40 822 219,00	51 027 774,00	56 130 552,00	56 130 552,00
Województwo Warmińsko-mazurskie	47 770 211,00	59 712 764,00	65 684 040,00	65 684 040,00
Województwo Wielkopolskie	64 430 252,00	80 537 815,00	88 591 597,00	88 591 597,00
Województwo Zachodniopomorskie	44 517 680,00	55 647 075,00	61 211 782,00	61 211 782,00

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (w zł)

Suma dotacji w województwie nie może przekroczyć kwoty wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje, w tym województwie w danym roku budżetowym.

Na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych oraz dróg gminnych przeznaczają się po 50 % sumy dotacji w województwie.

Dotacja udzielana jest na dofinansowanie zadania polegającego na wykonaniu robót budowlanych, a także innych prac w pasie drogowym takiej drogi, służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub dotyczących wyposażenia technicznego drogi, z wyjątkiem infrastruktury technicznej nie związanej z drogą oraz z wyłączeniem robót, które powinny być wykonywane w ramach



utrzymania, obejmujących odcinek lub odcinki jednej drogi lub powiązane funkcjonalnie odcinki różnych dróg. Zgodnie z przepisami ustawy o finansach publicznych, zadanie jest realizowane i musi zostać ukończone w roku, na który została udzielona dotacja. Dotacja na dofinansowanie zadania udzielana jest w kwocie nieprzekraczającej 3 000 000 zł.

W każdym roku, gmina, w tym miasto na prawach powiatu, może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania z dofinansowaniem do 50% przy kwocie maksymalnego dofinansowania 3 000 000 zł. Powiat może skorzystać z dofinansowania dwóch zadań z dofinansowaniem do 50% przy niezmienionej kwocie maksymalnego dofinansowania 3 000 000 zł.

Wojewoda może zezwolić na przekroczenie limitów zadań dla poszczególnych rodzajów jednostek, jeżeli ich stosowanie uniemożliwia wykorzystanie sumy dotacji w województwie.

Jeżeli budowa, przebudowa lub remont obejmuje jednocześnie odcinki drogi gminnej i drogi powiatowej, wnioski powinni złożyć dwaj ustawowi zarządcy drogi i każdy wniosek zostanie oceniony w ramach puli dostępnej dla danej kategorii drogi.

W przypadku odcinków „granicznych” Program dopuszcza możliwość wnioskowania przez JST na jedno zadanie, którego znaczna część znajduje się na terenie tej jednostki (tylko na drodze, której jest ustawowym zarządcą drogi), a na terenie drugiej konieczne jest dokończenie ciągu na krótkim odcinku np. do najbliższego skrzyżowania (długość odcinka drogi na terenie jednostki – partnera nie może przekraczać 5% całej długości zadania objętego wnioskiem). W takiej sytuacji limit 3 mln zł przypisany zostaje do lidera – jednostki, na terenie której znajduje się większa część zadania. Należy zaznaczyć, iż w takim przypadku jednostka – lider musi zawrzeć z jednostką – sąsiadem umowę na mocy art. 22 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w której wskazany powyżej krótki odcinek drogi leżący na terenie jednostki sąsiedniej zostanie użyczony, na cele związane z realizacją zadania, które jest przedmiotem wniosku.

Wojewoda może dokonać zmiany proporcji podziału sumy dotacji w województwie pomiędzy powiaty i gminy, jednakże nie więcej niż o 5 % tej sumy. Wojewoda może odstąpić od ograniczenia wskazanych powyżej limitów zadań (tj. dla gmin i miast na prawach powiatu – 1 zadanie, dla powiatów –2), jeżeli ich stosowanie uniemożliwia wykorzystanie sumy dotacji w województwie.

## **IX. Procedura przyznawania dofinansowania.**

Z uwagi na fakt, iż rok 2016 jest pierwszym rokiem obowiązywania Programu, a rok 2015 jest pierwszym rokiem naboru wniosków o dofinansowanie w ramach tego Programu w roku 2015 wprowadzony zostaje następujący harmonogram przyznawania dofinansowania – dofinansowanie na rok 2016 (analogicznie jak dotychczas w Narodowym Programie Przebudowy Dróg Lokalnych):

- 1 - 30 października (30 dni kalendarzowych) – ogłoszenie i nabór wniosków przez wojewodów
- 2 – 30 listopada (29 dni kalendarzowych) - rozpatrzenie i ocena wniosków przez Komisje; ogłoszenie przez wojewodów wstępnych list rankingowych wniosków
- do 15 grudnia (15 dni kalendarzowych) - zgłoszenie przez wnioskodawców zastrzeżeń do wstępnych list rankingowych wniosków
- do 30 grudnia (15 dni kalendarzowych) - rozpatrzenie zastrzeżeń przez Komisje; przekazanie przez wojewodów ostatecznych list rankingowych projektów do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu
- do 20 stycznia (20 dni kalendarzowych) – zatwierdzenie przez ministra właściwego do spraw transportu ostatecznej listy rankingowej wniosków

- do 31 stycznia (10 dni kalendarzowych) - zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodę listy zakwalifikowanych do dofinansowania wniosków.

Natomiast nabór wniosków przeprowadzany począwszy od 2016 r. (pierwsze dofinansowanie w roku 2017) będzie przebiegał według następującego harmonogramu:

- 1 września – 15 września – ogłoszenie i nabór wniosków przez wojewodów
- 16 września – 31 października – rozpatrzenie i ocena wniosków przez Komisje; ogłoszenie przez wojewodów wstępnych list rankingowych wniosków
- do 15 listopada – zgłoszenie przez wnioskodawców zastrzeżeń do wstępnych list rankingowych wniosków
- do 30 listopada - rozpatrzenie zastrzeżeń przez Komisje; przekazanie przez wojewodów ostatecznych list rankingowych wniosków do zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu
- do 20 grudnia - zatwierdzenie przez ministra właściwego do spraw transportu ostatecznej listy rankingowej wniosków
- do 31 grudnia - zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodę listy zakwalifikowanych do dofinansowania wniosków.

#### IX.1. Nabór i ocena wniosków o dofinansowanie zadań

Wojewoda ogłasza i przeprowadza nabór wniosków o dofinansowanie zadań publikując ogłoszenie o naborze wniosków, wraz z Programem oraz dokumentami stanowiącymi załączniki do Programu na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. Publikacja ogłoszenia o naborze wniosków na dany rok, decyzją wojewody, może nastąpić z miesięcznym wyprzedzeniem przed dniem rozpoczęcia naboru.

Wniosek składa ustawowy zarządca drogi. W przypadku, gdy zadania na dwóch drogach różnej kategorii tj. powiatowej i gminnej są powiązane ze sobą, dwaj wnioskodawcy (ustawowi zarządcy dla tych dróg) mogą złożyć oddzielne wnioski, zaznaczając jednocześnie, iż wnioski te tworzą spójny układ komunikacyjny.

Składany wniosek powinien zawierać informacje i niezbędne kopie wymaganych dokumentów, zgodnie ze wzorem ustalonym odrębnie przez ministra właściwego do spraw transportu. Minister właściwy do spraw transportu przedstawi również instrukcję wypełniania wniosku. Wojewoda ogłaszając nabór, w ogłoszeniu może wskazać dodatkowo dokumenty inne niż wymienione we wzorze wniosku przyjętym przez ministra właściwego do spraw transportu. Dodatkowe dokumenty wskazane przez wojewodę muszą się w sposób nierozzerwalny wiązać z przedmiotem wniosku o dofinansowanie.

Wnioskodawca przy sporządzaniu wniosku może opierać się jedynie na dokumentach umożliwiających rozpoczęcie inwestycji w planowanym terminie wskazanym we wniosku o dofinansowanie.

W ramach oceny formalnej wniosku, Komisja bada dopełnienie przez wnioskodawcę wymogów formalnych. W przypadku, gdy oceny formalnej dokonują przedstawiciele urzędu wojewódzkiego, Komisja zatwierdza wyniki oceny formalnej i dokonuje oceny merytorycznej wniosków. Wniosek może być uzupełniony jedynie o dokumenty posiadające datę sprzed złożenia wniosku o dofinansowanie oraz wymienione w tym wniosku. Dokumenty niewymienione we wniosku, nie mogą być doręczone i w tym przypadku niekompletny wniosek jest odrzucony na etapie oceny formalnej. Komisja zawiadamia wnioskodawcę o powodach odrzucenia wniosku.



Poprawianie błędów pisarskich, rachunkowych albo innych oczywistych omyłek w złożonym w terminie i kompletnym wniosku, następuje na żądanie Komisji i w wyznaczonym przez nią terminie, przed ustaleniem wstępnej listy rankingowej wniosków.

Minister właściwy do spraw transportu ustali odrębnie wzór karty oceny formalnej, karty oceny merytorycznej oraz instrukcję oceny wniosku.

#### IX.2. Kryteria wyboru wniosków.

Wnioski spełniające wymogi formalne podlegają ocenie merytorycznej zgodnie ze szczegółowymi warunkami określonymi w § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych

#### IX.3. Przyznawanie dofinansowania.

Na podstawie wyników oceny merytorycznej, Komisja ustala wstępną listę rankingową wniosków obejmującą wszystkie wnioski spełniające wymogi formalne według kolejności uzyskanej liczby punktów z oceny merytorycznej (od najwyższej do najniższej). Uwzględnia się odrębnie wnioski dotyczące dróg gminnych i dróg powiatowych.

Komisja przedstawia wstępną listę rankingową do zatwierdzenia wojewodzie. Wojewoda zatwierdza i ogłasza zatwierdzoną wstępną listę wniosków na stronie Biuletynu Informacji Publicznej wraz z informacją o zasadach i trybie wnoszenia do niej zastrzeżeń przez wnioskodawców.

Wnioskodawca może wnieść zastrzeżenie do wstępnej listy wniosków jedynie w zakresie oceny merytorycznej wniosku dokonanej przez Komisję, w terminie określonym w harmonogramie w pkt IX Programu. Zastrzeżenie wnioskodawcy jest równoznaczne z żądaniem dokonania ponownej oceny zgłoszonego przez niego wniosku.

Komisja rozpatruje zastrzeżenia i zawiadania wnioskodawców o sposobie ich rozpatrzenia. Uwzględniając zastrzeżenie, Komisja dokonuje ponownej oceny wniosku. W przeciwnym razie Komisja podtrzymuje ocenę wniosku. Ponowna ocena wniosku nie może skutkować obniżeniem wyniku oceny merytorycznej. Po rozpatrzeniu zastrzeżeń, Komisja ustala i przedstawia wojewodzie ostateczną listę rankingową wniosków. Wojewoda przesyła tę listę do ministra właściwego do spraw transportu w celu jej zatwierdzenia.

Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza ostateczną listę rankingową wniosków. Następnie informuje ministra właściwego do spraw finansów publicznych o zatwierdzeniu list rankingowych i możliwości uruchomienia na wniosek wojewody, procedury przekazywania środków finansowych.

Na podstawie ostatecznej listy rankingowej zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, wojewoda zatwierdza listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach dostępnego limitu środków przyznanych na województwo. Wojewoda ogłasza na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania i występuje do ministra właściwego do spraw finansów publicznych z wnioskiem o uruchomienie środków.

Właściwy wojewoda, po zatwierdzeniu listy wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania, sporządza wniosek o uruchomienie środków z rezerwy celowej, określający kwotę środków, która ma być przekazana w celu udzielenia dotacji na zadania znajdujące się na powyższej liście. Wojewoda przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu, wniosek o uruchomienie środków z rezerwy celowej.

Właściwy wojewoda może zmienić - uaktualnić listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w przypadku wycofania się wnioskodawcy zakwalifikowanego do dofinansowania zadania albo zmniejszenia wysokości dotacji w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, uzupełniając o kolejne wnioski z ostatecznej listy rankingowej, za zgodą wnioskodawców, którzy je zgłosili, pod warunkiem nieprzekraczania limitu środków ustalonego dla województwa. O takich

zmianach wojewoda w ciągu 7 dni od dokonanej zmiany informuje ministra właściwego do spraw transportu, przekazując zmienioną - uaktualnioną listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania. Uaktualnioną listę wniosków wojewoda publikuje na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. Dodatkowo na stronie internetowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu publikowane będą listy wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w poszczególnych województwach.

Minister właściwy do spraw transportu ustali odrębnie wzór wstępnej i ostatecznej listy rankingowej. Ponadto zostaną opracowane i przekazane wojewodom wytyczne dotyczące sporządzania korygujących wniosków o środki z rezerwy celowej w oparciu o zaktualizowane listy wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania.

## **X. Realizacja i monitoring.**

Zatwierdzona lista zakwalifikowanych wniosków stanowi podstawę dla wojewody do sporządzenia wniosku o środki z rezerwy celowej, zwiększenia wydatków z budżetu państwa w części będącej w dyspozycji wojewody oraz zawarcia przez wojewodę umów o udzielenie dotacji, w trybie określonym w rozporządzeniu z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych.

Wojewoda kontroluje wykorzystanie dotacji oraz monitoruje jej prawidłowe i terminowe rozliczenie.

Rozpoczęcie procedury przetargowej dla projektów z pierwszej listy zakwalifikowanych wniosków o dofinansowanie zadań musi nastąpić do dnia 31 marca. W przypadku nierozpoczęcia tej procedury w wyznaczonym terminie, w uzasadnionych przypadkach wojewoda może odmówić podpisania umowy o dofinansowanie (nie dotyczy zadań znajdujących się na liście rezerwowej).

Umowa o udzielenie dotacji lub jej zmiana może przewidywać w szczególności rozszerzenie zakresu rzeczowego zadania m.in. w przypadku uzyskania oszczędności w zakwalifikowanym do dofinansowania projekcie w wyniku procedury przetargowej (przy czym limit poziomu i kwoty dofinansowania nie może przekroczyć limitów wskazanych w pkt VIII. Programu). W szczególnie uzasadnionych przypadkach, jeżeli zachodzi obawa niezakończenia realizacji zadania w roku, na który została udzielona dotacja, z przyczyn niezależnych od jednostki, zmiana umowy może przewidywać zmniejszenie zakresu rzeczowego zadania. Pozostały zakres zadania może zostać wykonany w roku następnym przy czym wszystkie koszty ponoszone w kolejnym roku są wyłącznie kosztem beneficjenta. Propozycja zmniejszenia zakresu rzeczowego zadania podlega zaopiniowaniu przez Komisję. O takich zmianach wojewoda w ciągu 7 dni od dokonania zmiany informuje ministra właściwego do spraw transportu.

W przypadku wycofania się z umowy partnera, wojewoda dokonuje ponownej oceny danego wniosku, przeliczenia punktów oraz ewentualnej odpowiedniej weryfikacji listy wniosków, które uzyskują dofinansowanie. W przypadku uzyskania liczby punktów niewystarczającej na uzyskanie dofinansowania wojewoda odmawia przyznania dofinansowania na dane zadanie (w przypadku gdy umowa jest już podpisana - rozwiązuje zawartą umowę o dofinansowanie) z uwagi na zmianę okoliczności/warunków, które miały wpływ na ponowną ocenę merytoryczną złożonego wniosku.

Wojewoda monitoruje realizację Programu w województwie, mając na uwadze potrzebę zapewnienia jej niezakłóconego przebiegu, a także potrzebę gromadzenia i bieżącego aktualizowania danych o wykorzystaniu dotacji przez jednostki. W tym celu może kontrolować sposób i terminowość realizacji zadań, a także zwracać się do jednostek o udzielenie niezbędnych informacji i wyjaśnień. Wojewoda monitoruje przebieg i terminowość składania przez jednostki sprawozdań. Wojewoda może przeprowadzić kontrolę inwestycji w miejscu jej realizacji.

Beneficjenci przekazują właściwemu wojewodzie sprawozdanie z wykorzystania dotacji, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, w którym dotacja została udzielona. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek



samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remont dróg powiatowych i gminnych określa elementy obowiązkowe, które muszą zostać ujęte w sprawozdaniu.

Wojewoda sporządza i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu zbiorcze zestawienie wykorzystania dotacji przez jst, w terminie 30 dni od dnia otrzymania od beneficjentów sprawozdań z wykorzystania dotacji.

Wojewoda sporządza coroczną informację wskazującą w jaki sposób realizacja Programu przyczynia się do: realizacji celów Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030, oraz Strategii Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030).

Minister właściwy do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym dotacja została udzielona, przedstawia Radzie Ministrów stosowne sprawozdanie wykorzystania dotacji przez jednostki w roku poprzednim.

## **XI. Efekty realizacji Programu.**

Podjęte w ramach Programu inwestycje służą realizacji Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030, Strategii Rozwoju Transportu 2020 (z perspektywą do 2030) przyczyniając się do osiągnięcia jej głównego celu, jakim jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski. Poprzez realizację tych przedsięwzięć osiągnięta zostanie poprawa stanu powiązań dróg lokalnych pomiędzy sobą oraz z siecią dróg wojewódzkich i krajowych. Zwiększona zostanie płynność ruchu oraz nastąpi punktowa poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego w miejscach realizowanych inwestycji.

Corocznym efektem realizacji Programu w wymiarze rzeczowym może być budowa, przebudowa i remont około 2200 km dróg powiatowych i gminnych do końca 2019 r. Jednakże nie jest możliwe dokładne wskazanie długości wybudowanych, przebudowanych i wyremontowanych dróg powiatowych i gminnych. Wynika to z faktu, iż zgodnie z przyjętymi założeniami, co roku będzie przeprowadzany nabór wniosków. Dopiero lista wniosków o dofinansowanie zatwierdzona przez właściwego wojewodę na podstawie listy rankingowej zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw transportu wskaże zadania, które zostaną zrealizowane w ramach Programu. Przyjęcie takich założeń nie pozwala na precyzyjne założenie wartości miernika realizacji Programu. Na etapie programowania nie ma wiedzy. Długość odcinków dróg lokalnych wybudowanych, przebudowanych oraz wyremontowanych w ramach Programu stanowi wskaźnik realizacji celów Programu. Dodatkowymi wskaźnikami monitoringu będzie liczba dofinansowanych projektów, a tym samym podpisanych umów o dofinansowanie i procent wykorzystanej kwoty dotacji przeznaczonej na realizację Programu.

Dokonana w ramach Programu przebudowa i rozbudowa lokalnej infrastruktury drogowej oznaczać będzie sieć dróg publicznych gminnych i powiatowych o właściwych dla danej kategorii parametrach technicznych, a co za tym idzie dróg bezpiecznych dla ich użytkowników. Ponadto zapewnione będzie lepsze powiązanie dróg lokalnych z sobą wzajemnie oraz z drogami wojewódzkimi i krajowymi, poprawa parametrów użytkowych i stanu technicznego dróg, a także podniesienie standardu ich wyposażenia i oznakowania. Program będzie sprzyjał integracji systemu transportowego w układzie terytorialnym oraz zwiększeniu wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej.

Poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego, w odniesieniu do wszystkich użytkowników dróg lokalnych, w tym również niechronionych uczestników ruchu drogowego jak piesi i rowerzyści, a tym samym wykonanie Programu wpłynie na realizację celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Program sprzyjać będzie tworzeniu warunków do lepszego zaspokojenia potrzeb społeczności lokalnych, w szczególności w obszarze ochrony zdrowia, edukacji i administracji publicznej, poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych i dostępu obywateli do świadczonych przez nie usług. Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę, rozbudowę i przebudowę dróg lokalnych, pośrednio przyczyni się do rozwiązywania zidentyfikowanych już problemów społeczno - gospodarczych. W trakcie ich realizacji

tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). W dalszej perspektywie efekt wykonania tych inwestycji może stać się bodźcem dla rozwoju gospodarczego regionu. Następstwem poprawy lokalnej infrastruktury drogowej będzie zwiększenie dostępności komunikacyjnej do lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw, a tym samym poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej. Przyczyni się to do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających. Program przeciwdziałać będzie pogłębianiu się regionalnego zróżnicowania potencjału rozwojowego i aktywności gospodarczej.

## **XII. Ocena realizacji Programu**

Na podstawie corocznych sprawozdań dokonywana będzie ewaluacja mid-term, w której minister właściwy do spraw transportu analizować będzie założenia i kryteria wyboru zadań do dofinansowania. Po zakończeniu wdrażania całej edycji Program zostanie poddany ocenie końcowej w celu wypracowania mechanizmów służących jego kontynuacji. Ponadto minister właściwy do spraw transportu przygotowuje kompleksowe badanie ewaluacyjne w zakresie oceny wpływu rozbudowy lokalnej sieci drogowej na rozwój społeczno-ekonomiczny i terytorialny kraju oraz jego poszczególnych regionów (z uwzględnieniem poprawy dostępności transportowej oraz jakości i poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego).

## SŁOWNICZEK

Program – Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019

Jst – jednostki samorządu terytorialnego

Jednostka – gmina lub powiat

Beneficjent – jednostka samorządu terytorialnego, która otrzymała dofinansowanie w ramach Programu

Wnioskodawca – jednostka samorządu terytorialnego, która złożyła wniosek o dofinansowanie zadania w ramach Programu

Komisja – ciało powołane przez wojewodę do oceny złożonych wniosków o dofinansowanie z Programu

Ministerstwo – urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu

NPPDL – Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych – edycja I i II

Umowa o partnerstwie – umowa podpisana z jst lub inną osobą prawną bądź prywatną, której celem jest wsparcie finansowe wnioskodawcy/beneficjenta na rzecz realizacji projektu współfinansowanego w ramach Programu

Droga - budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym (art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)

Droga publiczna - droga zaliczona na podstawie ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych - (art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)

Drogi lokalne - drogi powiatowe i gminne

Budowa drogi — wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowa i rozbudowa (art. 4 pkt 17 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)

Przebudowa drogi - wykonywanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego (art. 4 pkt 18 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)

Remont drogi - wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym (art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)

Utrzymanie drogi – wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej (art. 4 pkt 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)

Zarządca drogi - organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego do którego właściwości należą sprawy planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg (art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)



Zarząd drogi - jednostka organizacyjna utworzona przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego w celu wykonywania obowiązków zarządcy drogi. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadania zarządu drogi wykonuje zarządca (art. 21 ust.1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych)