

**UCHWAŁA Nr .....**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 6 września 2011 r.

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą  
„Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II  
Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.<sup>1)</sup>) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój”, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 2. Program będzie realizowany w latach 2012-2015.

§ 3. Wydatki budżetu państwa na realizację Programu wyniosą 3.200.000.000 zł.

§ 4. Program realizują minister właściwy do spraw administracji publicznej i wojewodowie.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*PREZES RADY MINISTRÓW*

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726.

Załącznik

do uchwały Rady Ministrów Nr...  
z dnia 6 września 2011 r.

**Program wieloletni**  
**Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II**  
**Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój**

**OKRES REALIZACJI 2012 – 2015**

## 1. Ramy prawne

- 1.1. Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność - Rozwój, zwany dalej „Programem”, ustanawiany w celu realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015<sup>1)</sup>, jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.<sup>2)</sup>) oraz programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241). Program stanowi kontynuację programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2008-2011”, ustanowionego uchwałą Nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r.<sup>3)</sup>
- 1.2. Program przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie przebudowy, budowy lub 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 2010 r. Nr 80, poz. 526 i Nr 127, poz. 857) 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. Nr 53, poz. 435), zwanych dalej „dotacjami”.
- 1.3. 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 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.<sup>4)</sup>) oraz ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592, z późn. zm.<sup>5)</sup>).
- 1.4. 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 (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.<sup>6)</sup>). Ilekroć w Programie jest mowa o drogach lokalnych, należy

---

<sup>1)</sup> Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726.

<sup>3)</sup> Zmieniona uchwałami Rady Ministrów Nr 157/2009 z dnia 15 września 2009 r. i Nr 138/2010 z dnia 31 sierpnia 2010 r.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 80, poz. 717 i Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203 i Nr 167, poz. 1759, z 2005 r. Nr 172, poz. 1441 i Nr 175, poz. 1457, z 2006 r. Nr 17, poz. 128 i Nr 181, poz. 1337, z 2007 r. Nr 48, poz. 327, Nr 138, poz. 974 i Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 180, poz. 1111 i Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 52, poz. 420 i Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 28, poz. 142 i 146, Nr 40, poz. 230 i Nr 106, poz. 675 oraz z 2011 r. Nr 117 poz. 679).

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 200, poz. 1688 i Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055 i Nr 167, poz. 1759, z 2007 r. Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 180, poz. 1111 i Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 142 i 146, Nr 40, poz. 230 i Nr 106, poz. 675.

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 Nr 5, poz. 13.

przez to rozumieć drogi powiatowe oraz drogi gminne.

- 1.5. Objęte Programem zadania w zakresie przebudowy, budowy oraz remontów dróg wykonywane są zgodnie z zasadami określonymi w przepisach budowlanych i techniczno - budowlanych, w szczególności w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.<sup>7)</sup>) 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 (Dz. U. Nr 43, poz. 430 oraz z 2010 r. Nr 65, poz. 407).

## **2. Okres realizacji**

Program będzie realizowany w latach 2012-2015.

## **3. Społeczno-gospodarcze uwarunkowania realizacji Programu**

Niedostatecznie rozwinięta sieć drogowa, charakteryzująca się niską jakością techniczną, jest jedną z cech wyróżniających Polskę na tle innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Negatywny wpływ takiego stanu rzeczy na perspektywy procesów rozwojowych stanowi jeden z elementów diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej, leżącej u podstaw *Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015*, a także *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*<sup>8)</sup> oraz *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025*<sup>9)</sup>. Niedorozwój infrastruktury drogowej i jej stan techniczny stanowią istotną barierę rozwoju, krępując wzrost aktywności gospodarczej, a także obniżając atrakcyjność inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i ośrodków gospodarczych. Niewystarczająca sieć połączeń drogowych i ich niska jakość utrudnia dostęp do regionalnych i lokalnych centrów rozwoju, jak również komunikację między tymi ośrodkami a ich otoczeniem, przyczyniając się nie tylko do pogłębienia terytorialnego zróżnicowania aktywności gospodarczej, ale również – do ograniczenia dostępności usług publicznych i efektywności instytucji publicznych. Istniejący stan infrastruktury drogowej negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, który charakteryzuje relatywnie duża liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Ogranicza on także płynność ruchu, zwiększając czasochłonność transportu kołowego. Zjawiskom tym towarzyszy przeciążenie dróg ruchem samochodowym, w związku ze wzrostem liczby pojazdów, będącym przejawem rosnącej mobilności społeczeństwa, a także zwiększenia udziału transportu drogowego w przewozie towarów.

Intensyfikacja procesów rozwojowych wymaga nadrobienia istniejącego zapóźnienia poprzez przyspieszenie tempa modernizacji i rozbudowy infrastruktury drogowej, nie tylko tej o znaczeniu europejskim i ogólnokrajowym, pozostającej w domenie państwowej, ale również zarządzanych przez samorząd terytorialny sieci regionalnych i lokalnych. Warunkiem skuteczności działań rozwojowych podejmowanych w tym obszarze przez samorząd terytorialny jest utrzymanie odpowiedniego poziomu zaangażowania środków publicznych w przebudowę i rozwój infrastruktury drogowej. Obok budżetów jednostek samorządu terytorialnego, głównymi źródłami finansowania regionalnych i lokalnych projektów infrastrukturalnych są fundusze europejskie przeznaczone na realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz 16 regionalnych programów operacyjnych. Zdolność inwestycyjną województw i powiatów

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 Nr 32, poz. 159, Nr 45, poz. 235 i Nr 135, poz. 789.

<sup>8)</sup> Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

<sup>9)</sup> Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2005 r.

w obszarze drogownictwa wzmacnia także dofinansowanie z budżetu państwa, udzielane w ramach rezerwy subwencji ogólnej, utworzonej na podstawie art. 26 ustawy wymienionej w pkt 1.2.

Mając na uwadze potrzebę zintensyfikowania rozwoju infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, Rada Ministrów ustanowiła uchwałą Nr 233/2008 z dnia 28 października 2008 r. program wieloletni pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2008-2011”, będący instrumentem pomocy Rządu dla jednostek samorządu terytorialnego w rozwiązywaniu problemów związanych z przebudową, budową lub remontem dróg powiatowych i gminnych. Program ten wdrożony został w celu wsparcia podejmowanych przez samorząd lokalny zadań inwestycyjno-remontowych służących zwiększeniu płynności ruchu i poprawie bezpieczeństwa komunikacyjnego, a zarazem – zwiększeniu dostępności lokalnych ośrodków gospodarczych, poprzez tworzenie powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi. W ramach *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011* jednostki samorządu terytorialnego zrealizowały w latach 2009-2010 ponad 2,2 tys. lokalnych inwestycji na drogach gminnych i powiatowych. Zadaniem dofinansowanymi w ramach programu objętych zostało łącznie ponad 5,6 tys. km dróg lokalnych, w tym 2,4 tys. km dróg gminnych oraz 3,2 tys. km dróg powiatowych. Efekty realizacji programu wieloletniego oraz ich udział w zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnych w zakresie dostępu do funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej przemawiają za zasadnością kontynuacji wdrożonych w tym obszarze działań rozwojowych.

Program niniejszy stanowi rozwinięcie koncepcji *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011*, w oparciu o rozszerzony katalog celów programowych oraz udoskonalone rozwiązania w zakresie zasad finansowania i systemu realizacji. Przedstawiona poniżej analiza SWOT wskazuje mocne i słabe strony Programu oraz szanse i zagrożenia związane z jego realizacją.

Tabela 1. Analiza SWOT Programu

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ogólnopolski zasięg Programu</li> <li>▪ szeroki krąg adresatów Programu, obejmujący wszystkie gminy i powiaty</li> <li>▪ znaczący ogólny wymiar oferowanego wsparcia finansowego</li> <li>▪ adekwatne do potrzeb rozwojowych, regionalne ukierunkowanie dotacji z budżetu państwa</li> <li>▪ zrównoważony poziom dofinansowania zadań realizowanych na obu szczeblach samorządu lokalnego</li> <li>▪ sprawdzone rozwiązania systemu realizacji</li> <li>▪ przejrzysta, przyjazna dla wnioskodawców procedura naboru i kwalifikacji wniosków o dofinansowanie</li> <li>▪ zwiększenie liczby dofinansowywanych zadań,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ograniczony czasowo okres realizacji Programu</li> <li>▪ ograniczony wymiar dofinansowania zadań z budżetu państwa</li> <li>▪ wyższy niż w programach operacyjnych udział wkładu własnego</li> <li>▪ sztywne ramy czasowe realizacji zadań</li> </ul>

dzięki wykorzystaniu oszczędności przetargowych	
▪ niskie koszty obsługi Programu	
<b>Szanse</b>	<b>Zagrożenia</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ poprawa planowania i realizacji projektów infrastrukturalnych przez gminy i powiaty, w celu sprostania wymogom Programu oraz konkurencji w naborze wniosków o dofinansowanie</li> <li>▪ możliwość realizacji projektów infrastrukturalnych nie kwalifikujących się do dofinansowania z funduszy europejskich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak środków na sfinansowanie wkładu własnego jednostek samorządu terytorialnego</li> <li>▪ niewystarczający nadzór inwestorski nad prawidłowością realizacji zadań</li> <li>▪ niezrealizowanie zadań w wymaganym terminie, z powodów niezależnych od beneficjentów (warunki pogodowe, nierzetelni wykonawcy itp.)</li> </ul>

#### 4. Cele Programu

4.1. Celem głównym (strategicznym) Programu jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, poprzez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz modernizacji i budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych.

4.2. Celami szczegółowymi Programu są:

- 1) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach lokalnych;
- 2) rozwój spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu;
- 3) promocja współpracy jednostek samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów, w działaniach na rzecz rozwoju i modernizacji lokalnej infrastruktury drogowej;
- 4) odbudowa i przywracanie funkcji komunikacyjnej dróg zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku klęsk żywiołowych;
- 5) rozwój i modernizacja połączeń drogowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju obszarów wiejskich;
- 6) poprawa dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjającej podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc pracy;
- 7) poprawa dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych i innych instytucji świadczących usługi publiczne, zapewniająca ułatwienie dostępu obywateli do tych usług oraz podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych, w szczególności w obszarze ochrony zdrowia, edukacji, administracji publicznej i wymiaru sprawiedliwości;
- 8) rozwój lokalnych połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa

o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa społeczności lokalnych, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego oraz ochrony granicy państwowej.

## **5. Priorytety i kierunki interwencji**

5.1. Kluczowe znaczenie dla realizacji celów Programu będzie miało równomierne wsparcie podejmowanych na obu szczeblach samorządu lokalnego działań rozwojowych, uwzględniających w jak najszerszym zakresie powiązane wzajemnie priorytety (aspekty):

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

5.2. Wyrównywaniu szans rozwojowych regionów i budowaniu spójności terytorialnej służyć będzie regionalne ukierunkowanie finansowego wsparcia działań na rzecz rozwoju i modernizacji infrastruktury drogowej, zakładające uprzywilejowanie województw o relatywnie niższym wskaźniku PKB na mieszkańca. W układzie terytorialnym oznaczać to będzie wzmocnienie kreowanego przez Program impulsu rozwojowego, w szczególności w województwach Polski Wschodniej.

## **6. Zgodność Programu z dokumentami strategicznymi**

6.1. Średniookresowa strategia rozwoju kraju

Program służy realizacji *Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015* i ma sprzyjać osiągnięciu jej głównego celu, jakim jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski. Stanowi on instrument wspierający realizowane przez samorząd gminny i powiatowy inwestycje rozwojowe i modernizacyjne, ukierunkowane na rozwiązywanie problemów w obszarze lokalnej infrastruktury drogowej, będące uzupełnieniem podejmowanych przez państwo działań na rzecz poprawy stanu infrastruktury transportowej o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego. Program jest także zgodny z przyjętymi przez Radę Ministrów *Założeniami aktualizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015*<sup>10)</sup> oraz z *Informacją uzupełniającą*<sup>11)</sup> do tego dokumentu.

Przewidziane w Programie wsparcie rozwoju i modernizacji infrastruktury lokalnej, ukierunkowane przede wszystkim na poprawę stanu technicznego dróg i zwiększenie bezpieczeństwa ich użytkowników, koncentruje się na realizacji w ramach strategii średniookresowej jej *Priorytetu 2. Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*. W obrębie tego priorytetu mieszczą się także działania na rzecz poprawy dostępności komunikacyjnej infrastruktury społecznej, w tym m.in. instytucji świadczących usługi publiczne w zakresie opieki zdrowotnej, edukacji i administracji publicznej.

Szczegółowe cele Programu sprzyjać będą także, bezpośrednio lub pośrednio, realizacji

<sup>10)</sup> Przyjęte w dniu 30 grudnia 2008 r.

<sup>11)</sup> Przyjęta w dniu 1 czerwca 2009 r.

pozostałych priorytetów Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015. Zadania wykonywane w ramach Programu służyć będą zapewnieniu dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, co ułatwi prowadzenie działalności gospodarczej, a tym samym sprzyjać będzie rozwojowi przedsiębiorczości i wzrostowi zatrudnienia, a także wzrostowi atrakcyjności inwestycyjnej oraz konkurencyjności zarówno przedsiębiorstw, jak i regionów. Działania podejmowane w tym zakresie służyć będą zatem realizacji *Priorytetu 1. Wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki*, a także *Priorytetu 3. Wzrost zatrudnienia i podniesienie jego jakości*.

Program zakłada wspomaganie działań na rzecz samoorganizacji społeczności lokalnych, promując wspólne wysiłki inwestycyjne jednostek samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów na rzecz zaspokojenia potrzeb wspólnoty w obszarze infrastruktury komunikacyjnej. Uwzględnia on także potrzeby związane z bezpieczeństwem wspólnot samorządowych, dążąc do poprawy połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lokalnych społeczności. W tych obszarach cele Programu korespondują z działaniami nakreślonymi w *Priorytecie 4. Budowa zintegrowanej wspólnoty społecznej i jej bezpieczeństwa*.

Wspierając inwestycje drogowe o istotnym znaczeniu dla rozwoju obszarów wiejskich, Program przeciwdziałać będzie ich marginalizacji gospodarczej i społecznej, a tym samym - pogłębianiu różnic cywilizacyjnych pomiędzy miastem a wsią. Program powstrzymać będzie także marginalizację obszarów dotkniętych skutkami klęsk żywiołowych, wspomagając przywracanie ich dostępności komunikacyjnej. Poza działaniami na rzecz poprawy połączeń komunikacyjnych zurbanizowanych ośrodków gospodarczych z otaczającymi je terenami, w tym obszarami wiejskimi i innymi obszarami problemowymi, podniesieniu spójności terytorialnej sprzyjać będzie także ukierunkowanie udzielanego w ramach Programu wsparcia finansowego z budżetu państwa, z uwzględnieniem potrzeby wyrównywania szans wynikających z różnic zamożności poszczególnych regionów. Działania służące realizacji powyższych celów programu będą zatem zharmonizowane z *Priorytetem 5. Rozwój obszarów wiejskich* oraz *Priorytetem 6. Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej średniookresowej strategii rozwoju kraju*.

## 6.2. Inne dokumenty strategiczne

Program sprzyjać będzie realizacji wizji rozwoju społeczno-gospodarczego, nakreślonej w raporcie *Polska 2030 Wyzwania Rozwojowe*<sup>12)</sup>, będącym podstawą opracowania długookresowej strategii rozwoju kraju. Realizacja Programu służyć będzie przezwyciężeniu istniejących barier i wykorzystaniu potencjałów rozwojowych, w szczególności w obszarze wskazanych w raporcie wyzwań: *Odpowiedni potencjał infrastruktury, Wzrost i konkurencyjność, Solidarność i spójność regionalna* oraz *Sprawne państwo*.

Szczegółowe cele Programu obejmują szerokie spektrum zagadnień, które zgodnie z przyjętymi przez Radę Ministrów *Załoženiami systemu zarządzania rozwojem Polski*<sup>13)</sup> oraz *Planem uporządkowania strategii rozwoju*<sup>14)</sup>, zostały uwzględnione w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie* lub objęte zostaną innymi docelowymi strategiami rozwoju, w tym m.in. *Strategią rozwoju transportu*, strategią *Sprawne państwo* oraz *Strategią zrównoważonego rozwoju wsi i rolnictwa*. Planowane dokumenty

<sup>12)</sup> Opublikowany w czerwcu 2009 r.

<sup>13)</sup> Przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 27 kwietnia 2009 r.

<sup>14)</sup> Przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 24 listopada 2009 r. (reasumpcja decyzji 10 marca 2010 r.).



strategiczne, wraz z obowiązującą *Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie*, realizować będą średniookresową strategię rozwoju kraju oraz przyszłą strategię długookresową.

Program wpisuje się w określony w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie* strategiczny cel polityki regionalnej, jakim jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. Program wspiera działania gmin i powiatów, jako podmiotów polityki regionalnej podejmujących decyzje rozwojowe na szczeblu lokalnym. Realizacja Programu sprzyjać będzie osiągnięciu szczegółowych celów polityki regionalnej do 2020 r.: „konkurencyjność”, „spójność” i „sprawność”. Wspierając rozwój zintegrowanej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg na obszarze województw, zapewniającej dogodny dostęp do lokalnych ośrodków gospodarczych, Program stanowić będzie instrument wspomagający wzrost konkurencyjności regionów oraz sprzyjający wykorzystaniu ich potencjału. Przewidziane w ramach Programu działania zwiększające dostępność komunikacyjną wewnątrz regionów służyć będą poprawie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych, poprzez integrację funkcjonalną obszaru województw oraz wzmacnianie powiązań ośrodków miejskich będących biegunami wzrostu z ośrodkami lokalnymi i obszarami wiejskimi. Terytorialne ukierunkowanie finansowego wsparcia lokalnych inwestycji drogowych, zakładające uprzywilejowanie województw o niższym wskaźniku PKB na mieszkańca, sprzyjać będzie wyrównywaniu szans rozwojowych regionów i budowaniu spójności terytorialnej. Przeciwdziałaniu marginalizacji obszarów problemowych, w tym obszarów wiejskich oraz rejonów klęsk żywiołowych, służyć będą wspomagane w ramach Programu działania na rzecz poprawy dostępności komunikacyjnej tych obszarów, a także dostępu mieszkańców do usług publicznych. Program tworzyć będzie warunki dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych na szczeblu lokalnym, poprzez promocję współpracy jednostek samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów na rzecz rozwoju lokalnej infrastruktury drogowej.

Realizacja Programu sprzyjać będzie osiągnięciu podstawowego celu *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025*, jakim jest zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Program uwzględnia społeczne, gospodarcze i przestrzenne aspekty rozwoju systemu transportowego, wpisując się w szczegółowe cele polityki transportowej, obejmujące m. in. poprawę dostępności transportowej, wspieranie konkurencyjności gospodarki, poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego, jego integrację w układzie terytorialnym oraz poprawę bezpieczeństwa.

Podejmowane w ramach Programu działania rozwojowe służyć będą realizacji wizji nakreślonej w projekcie *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*<sup>15)</sup>. Jest to konsekwencja zbieżności celów programowych z celami polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, zwłaszcza w zakresie w jakim ukierunkowane są one na poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, a także na poprawę spójności wewnętrznej kraju, poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków do rozprzestrzeniania się czynników wzrostu oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Program jest komplementarny z działaniami podejmowanymi w ramach polityki spójności Unii

---

<sup>15)</sup>Projekt dokumentu rządowego z dnia 7 czerwca 2011 r.

Europejskiej, wspierającymi wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Cele Programu są zbieżne z celami polityki spójności, określonymi w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013<sup>16)</sup> (Narodowej Strategii Spójności), wskazujących obszary i sposoby wykorzystania przyznanych Polsce środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności. Ukierunkowanie wspieranych w ramach Programu działań prorozwojowych odpowiadać będzie głównym założeniom Narodowej Strategii Spójności, zakładającej stworzenie warunków dla wysokiego i stabilnego rozwoju gospodarczego, wzrost zatrudnienia, podniesienie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw, głównie z sektora usług, budowa i modernizacja infrastruktury technicznej, wzrost konkurencyjności polskich regionów oraz rozwój obszarów wiejskich. Działania te będą zatem zharmonizowane ze służącymi realizacji celów Narodowej Strategii Spójności programami operacyjnymi, w szczególności z programami regionalnymi.

Cele Programu są zbieżne z celami obowiązującej dotychczas odnowionej *Strategii Lizbońskiej*<sup>17)</sup> na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, a także zastępującej ją *Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu – Europa 2020*<sup>18)</sup>. Program jest objęty horyzontem czasowym *Krajowego Programu Reform na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”*<sup>19)</sup>. 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*.

Program wpisuje się także w działania odpowiadające jednemu z głównych wyzwań wskazanych w *Odnowionej Strategii Zrównoważonego Rozwoju UE*<sup>20)</sup>, jakim jest zrównoważony transport. Zbieżność ta dotyczy zarówno przypisanego temu wyzwaniu celu ogólnego, postulującego dostosowania systemów transportowych do potrzeb społeczno-gospodarczych i wymogów ochrony środowiska, jak i celów operacyjnych, kładących nacisk m.in. na potrzebę podniesienia poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego.

## **7. Ramy instytucjonalne**

- 7.1. Minister właściwy do spraw administracji publicznej, zwany dalej „ministrem”, zarządza Programem oraz nadzoruje i koordynuje jego realizację przez wojewodów. Jednostką organizacyjną zapewniającą koordynację realizacji Programu jest Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- 7.2. Wojewoda realizuje Program przy pomocy komisji, którą w tym celu powołuje, zwanej dalej „komisją”. 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. Przewodniczącym komisji powołuje i odwołuje wojewoda spośród jej członków. Obsługę komisji zapewnia urząd wojewódzki.

## **8. Plan finansowy**

- 8.1. Źródłami finansowania realizacji Programu są środki z budżetu państwa przeznaczone na

---

<sup>16)</sup> Zaakceptowane przez Komisję Europejską w dniu 9 maja 2007 r.

<sup>17)</sup> Przyjęta przez Radę Europejską w marcu 2000 r., odnowiona w marcu 2005 r.

<sup>18)</sup> Przyjęta przez Radę Europejską w czerwcu 2010 r.

<sup>19)</sup> Przyjęty przez Radę Ministrów 26 kwietnia 2011 r.

<sup>20)</sup> Przyjęta przez Radę Europejską w czerwcu 2006 r.

dotacje oraz środki z budżetów gmin i powiatów, a także inne środki przeznaczone przez gminy i powiaty na pokrycie ich wkładów własnych. Wkład własny gminy lub powiatu, zwanych dalej „jednostkami”, może obejmować środki pozyskane od innych podmiotów publicznych lub prywatnych, nie pochodzące z budżetu państwa ani budżetu Unii Europejskiej.

- 8.2. Na dotacje w latach 2012-2015 przeznaczone zostaną wydatki budżetu państwa w łącznej kwocie 3.200.000.000 zł. W roku 2012 kwota wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje wyniesie 200.000.000 zł. W latach 2013-2015 z budżetu państwa przeznaczone zostaną na dotacje corocznie wydatki w kwocie 1.000.000.000 zł. Suma dotacji nie może przekroczyć kwoty wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje.
- 8.3. Na pokrycie wkładów własnych jednostki przeznaczą corocznie, w latach 2012-2015, kwotę nie niższą niż 7/3 sumy dotacji.
- 8.4. Na dotacje w poszczególnych województwach przeznaczone zostaną wydatki budżetu państwa w kwotach wynoszących (w tysiącach złotych):

Lp.	Województwo	Rocznie		Ogółem
		2012	2013-2015	2012-2015
1.	dolnośląskie	12 084	60 420	193 344
2.	kujawsko-pomorskie	12 042	60 210	192 672
3.	lubelskie	14 984	74 920	239 744
4.	lubuskie	8 524	42 620	136 384
5.	łódzkie	12 590	62 950	201 440
6.	małopolskie	14 292	71 460	228 672
7.	mazowieckie	19 290	96 450	308 640
8.	opolskie	8 098	40 490	129 568
9.	podkarpackie	12 454	62 270	199 264
10.	podlaskie	11 412	57 060	182 592
11.	pomorskie	10 878	54 390	174 048
12.	śląskie	13 782	68 910	220 512
13.	świętokrzyskie	10 100	50 500	161 600
14.	warmińsko-mazurskie	11 940	59 700	191 040
15.	wielkopolskie	16 554	82 770	264 864
16.	zachodniopomorskie	10 976	54 880	175 616
Łącznie		200 000	1 000 000	3 200 000

Suma dotacji w województwie nie może przekroczyć kwoty wydatków budżetu państwa

przeznaczonych na dotacje w tym województwie.

- 8.5. Na dofinansowanie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych oraz dróg gminnych przeznacza się po 50 % sumy dotacji w województwie. Jeżeli przebudowa, budowa lub remont obejmuje jednocześnie odcinki drogi gminnej i drogi powiatowej, o części sumy dotacji przeznaczonej na dofinansowanie decyduje kategoria drogi, której odcinek przeważa długością. Wojewoda może dokonać zmiany proporcji podziału sumy dotacji w województwie, jednakże nie więcej niż o 5 % tej sumy. Po zezwoleniu na przekroczenie limitów, o których mowa w pkt 9.5., wojewoda może odstąpić od powyższego ograniczenia, jeżeli jego stosowanie uniemożliwia zwiększenie sumy dotacji w województwie.

## **9. Zadania realizowane w ramach Programu**

- 9.1. W ramach Programu wykonywane są roboty budowlane polegające na przebudowie, budowie lub remoncie drogi powiatowej lub gminnej, a także inne towarzyszące im prace w pasie drogowym takiej drogi, służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub dotyczące wyposażenia technicznego drogi, z wyjątkiem infrastruktury technicznej nie związanej z drogą, w rozumieniu przepisów, o których mowa w pkt 1.5.
- 9.2. Dotacja udzielana jest na dofinansowanie zadania polegającego na wykonaniu robót budowlanych, a także innych prac, o których mowa w pkt 9.1., obejmujących odcinek lub odcinki jednej drogi lub powiązane funkcjonalnie odcinki różnych dróg – zwanego dalej „zadaniem”.
- 9.3. Zadanie jest realizowane i musi zostać ukończone w roku, na który została udzielona dotacja.
- 9.4. Dotacja na dofinansowanie zadania udzielana jest w wysokości nieprzekraczającej 30 % kosztów jego realizacji. W 2012 r. dotacja udzielana jest w kwocie do 1.000.000 zł. W latach 2013-2015 dotacja udzielana jest w kwocie do 3.000.000 zł. Do kosztów realizacji zadania wlicza się wyłącznie wydatki poniesione w roku, na który została udzielona dotacja.
- 9.5. W 2012 r. jednostka może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania. W latach 2013-2015, w każdym roku, gmina, w tym miasto na prawach powiatu, może skorzystać z dofinansowania nie więcej niż jednego zadania, a powiat ziemski – nie więcej niż dwóch zadań; wojewoda może zwiększyć powyższy limit dla miast na prawach powiatu o jedno zadanie. Wojewoda może zezwolić na przekroczenie limitów zadań dla poszczególnych rodzajów jednostek, jeżeli ich stosowanie uniemożliwia zwiększenie sumy dotacji w województwie. Za korzystającą z dofinansowania zadania objętego wspólnym wnioskiem uważa się jednostkę wskazaną przez współwnioskodawców, o których mowa w pkt 10.2.

## **10. Nabór i ocena wniosków o dofinansowanie zadań**

- 10.1. Wojewoda ogłasza i przeprowadza nabór wniosków o dofinansowanie zadań, zwanych dalej „wnioskami”. Wojewoda publikuje ogłoszenie o naborze wniosków, wraz z Programem oraz dokumentami, o których mowa w pkt 10.8., na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.
- 10.2. Wniosek zgłasza zarządca drogi. Zarządcy, między którymi przekazane zostało zarządzanie

drogą w trybie porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy wymienionej w pkt 1.4., zgłaszają wniosek jako współwnioskodawcy.

10.3. Komisja dokonuje oceny formalnej i merytorycznej wniosków.

10.4. W ramach oceny formalnej wniosku, komisja bada w szczególności dopełnienie przez wnioskodawcę wymogów, jakie w związku z planowaną realizacją zadania, wynikają z obowiązujących przepisów prawa, w tym z przepisów budowlanych oraz przepisów o ochronie środowiska. Wnioski niespełniające wymogów formalnych podlegają odrzuceniu. Komisja niezwłocznie zawiadamia wnioskodawcę o powodach odrzucenia wniosku oraz o przysługującym mu prawie wniesienia zastrzeżenia, o którym mowa w pkt 11.2.

10.5. Wnioski spełniające wymogi formalne podlegają ocenie merytorycznej według następujących kryteriów:

- 1) wpływ realizacji zadania na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego (uwzględnia się działania poprawiające bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg, w tym pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych, obejmujące m. in.: uspokojenie ruchu, separowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów mechanicznych, w szczególności poprzez budowę chodników i ścieżek rowerowych, poprawę oznakowania i oświetlenia drogi, a także jej wyposażenia w sygnalizację świetlną oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego) – w skali ocen od 0 do 10 punktów;
- 2) znaczenie zadania dla rozwoju spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa, poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami publicznymi wyższej kategorii, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu (uwzględnia się w szczególności połączenia odcinków dróg objętych zadaniem z drogami krajowymi i wojewódzkimi, a w przypadku odcinków dróg gminnych – również z drogami powiatowymi, a także rozwiązania poprawiające przepustowość i nośność dróg) – w skali ocen od 0 do 7 punktów;
- 3) współpraca jednostek oraz innych podmiotów przy realizacji zadania (uwzględnia się w szczególności wielkość udziału partnerów jednostki w jej wkładzie własnym) – w skali ocen od 0 do 5 punktów;
- 4) znaczenie zadania dla odbudowy i przywrócenia funkcji komunikacyjnej dróg uszkodzonych lub zniszczonych w wyniku klęski żywiołowej (uwzględnia się w szczególności rozmiar szkód oraz wynikające z nich zakłócenia w lokalnym układzie komunikacyjnym) – w skali ocen od 0 do 5 punktów;
- 5) znaczenie zadania dla rozwoju obszarów wiejskich (uwzględnia się w szczególności objęcie zadaniem odcinków dróg zapewniających połączenie komunikacyjne niezbędne dla rozwoju obszaru wiejskiego lub zapobiegające jego marginalizacji) – w skali ocen od 0 do 5 punktów;
- 6) wpływ realizacji zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, a także przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjający podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc

pracy – w skali ocen od 0 do 3 punktów;

- 7) wpływ realizacji zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej instytucji publicznych i innych instytucji świadczących usługi publiczne, ułatwienie dostępu obywateli do świadczonych przez nie usług i podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych m.in. w obszarze ochrony zdrowia, edukacji i administracji publicznej (uwzględnia się w szczególności objęcie zadaniem odcinków dróg zapewniających dogodny dojazd do publicznego zakładu opieki zdrowotnej, publicznej szkoły lub przedszkola, urzędu) – w skali ocen od 0 do 3 punktów;
- 8) wpływ realizacji zadania na poprawę połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego, ochrony granicy państwowej – w skali ocen od 0 do 2 punktów.

10.6. Wynik oceny merytorycznej wniosku stanowi średnią arytmetyczną ocen przyznanych przez członków komisji i wynosi od 0 do 40 punktów.

10.7. Jeżeli liczba zadań objętych wnioskami spełniającymi wymogi formalne przewyższa ustalony dla jednostki limit, o którym mowa w pkt 9.5., za wnioski obejmujące zadania mieszczące się w tym limicie, zwane dalej „wnioskami limitowymi”, uważa się wnioski o najwyższym wyniku oceny merytorycznej.

10.8. Minister ustali oraz udostępni na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej wzór (kwestionariusz) wniosku i instrukcję jego wypełnienia, a także instrukcję oceny wniosku przez komisję.

## **11. Weryfikacja oceny wniosków. Kwalifikacja wniosków.**

11.1. Na podstawie wyników oceny merytorycznej, komisja ustala wstępną listę rankingową wniosków. Na liście rankingowej, obejmującej wszystkie wnioski spełniające wymogi formalne, uwzględnia się odrębnie wnioski dotyczące dróg gminnych i dróg powiatowych, a w obrębie każdej z kategorii dróg – wnioski limitowe przed pozostałymi wnioskami. Wniosek obejmujący jednocześnie odcinki drogi gminnej i drogi powiatowej, uważa się za wniosek dotyczący drogi tej kategorii, której odcinek przeważa długością. Komisja przedstawia wstępną listę rankingową wniosków do zatwierdzenia wojewodzie. Wojewoda ogłasza zatwierdzoną listę na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej wraz z informacją o zasadach i trybie wnoszenia do niej zastrzeżeń przez wnioskodawców.

11.2. Wnioskodawca może wnieść zastrzeżenie do wstępnej listy rankingowej wniosków, w terminie 14 dni od dnia jej ogłoszenia. Zastrzeżenie wnioskodawcy jest równoznaczne z żądaniem dokonania ponownej oceny zgłoszonego przez niego wniosku. Wnosząc zastrzeżenie, wnioskodawca może dopełnić wymogów formalnych zgłoszonego w terminie wniosku, który podlegał odrzuceniu.

11.3. Komisja rozpatruje zastrzeżenia i zawiadania wnioskodawców o sposobie ich załatwienia. Uwzględniając zastrzeżenie, komisja dokonuje ponownej oceny wniosku. W przeciwnym razie komisja podtrzymuje ocenę wniosku. Ponowna ocena wniosku nie może skutkować obniżeniem wyniku oceny merytorycznej.

11.4. Po rozpatrzeniu zastrzeżeń, komisja ustala i przedstawia wojewodzie do zatwierdzenia

ostateczną listę rankingową wniosków. Wojewoda ogłasza zatwierdzoną listę na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

- 11.5. Na podstawie ostatecznej listy rankingowej wniosków, w granicach kwoty określonej w pkt 8.4. oraz zgodnie z zasadami podziału sumy dotacji w województwie, o których mowa w pkt 8.5., wojewoda ustala i przedstawia do zatwierdzenia ministrowi listę zakwalifikowanych wniosków. Dopuszcza się zmniejszenie dofinansowania zadań objętych wnioskami uwzględnionymi na końcowych miejscach tej listy.
- 11.6. W przypadku rezygnacji wnioskodawcy albo zmniejszenia wysokości dotacji, w szczególności w wyniku procedury przetargowej, wojewoda może przedstawić ministrowi do zatwierdzenia zmienioną listę zakwalifikowanych wniosków. Zmiana listy zakwalifikowanych wniosków może polegać w szczególności na jej uzupełnieniu o kolejne wnioski z ostatecznej listy rankingowej, za zgodą wnioskodawców, którzy je zgłosili.
- 11.7. Minister ogłasza zatwierdzone listy, o których mowa w pkt 11.5. i 11.6., na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.
- 11.8. Minister ustali oraz udostępni na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej wzory list rankingowych i list zakwalifikowanych wniosków.

## **12. Dofinansowanie zadań**

- 12.1. Zatwierdzona lista zakwalifikowanych wniosków stanowi podstawę do sporządzenia planu podziału środków z rezerwy celowej, zwiększenia wydatków z budżetu państwa w części będącej w dyspozycji wojewody oraz zawarcia przez wojewodę umów o udzielenie dotacji, w trybie i na zasadach określonych w § 6-8 rozporządzenia wymienionego w pkt 1.2.
- 12.2. Umowa o udzielenie dotacji lub jej zmiana może przewidywać rozszerzenie zakresu rzeczowego zadania, w przypadku uzyskania oszczędności w wyniku procedury przetargowej. 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. Propozycja zmniejszenia zakresu rzeczowego zadania podlega zaopiniowaniu przez komisję.
- 12.3. Wojewoda kontroluje wykorzystanie dotacji oraz czuwa nad jej prawidłowym i terminowym rozliczeniem.

## **13. Monitoring i sprawozdawczość**

- 13.1. 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 oraz danych niezbędnych do określenia wartości wskaźnika, o którym mowa w pkt 15.1. W tym celu może kontrolować sposób i terminowość realizacji zadań, a także zwracać się do jednostek o udzielenie niezbędnych informacji i wyjaśnień. Wojewoda czuwa nad przebiegiem i terminowością składania przez jednostki sprawozdań, o których mowa w § 10 ust. 1 rozporządzenia wymienionego w pkt 1.2.
- 13.2. Wojewoda przedkłada ministrowi informację o realizacji Programu w roku poprzednim, łącznie ze zbiorczym zestawieniem wykorzystania dotacji przez jednostki, o którym mowa w § 10 ust. 2 rozporządzenia wymienionego w pkt 1.2.

13.3. Minister przedkłada Radzie Ministrów, w terminie do dnia 31 marca, informację o realizacji Programu w roku poprzednim.

#### 14. Harmonogram realizacji Programu

Termin	Przedsięwzięcie
2011–2014	
7 września 2011 r. 1 września w latach 2012-2014	Ogłoszenie naboru wniosków przez wojewodów.
do 5 października 2011 r. do 30 września w latach 2012-2014	Nabór wniosków przez wojewodów.
do 31 października	Rozpatrzenie i ocena wniosków przez komisje. Ogłoszenie przez wojewodów wstępnych list rankingowych wniosków.
14 dni od dnia ogłoszenia wstępnej listy rankingowej	Zgłoszenie przez wnioskodawców zastrzeżeń do wstępnych list rankingowych wniosków.
do 30 listopada	Rozpatrzenie zastrzeżeń przez komisje. Ogłoszenie przez wojewodów ostatecznych list rankingowych wniosków i przedłożenie list zakwalifikowanych wniosków do zatwierdzenia przez ministra.
do 20 grudnia	Zatwierdzenie przez ministra list zakwalifikowanych wniosków.
2012–2015	
do 15 listopada	Zatwierdzenie przez ministra zmienionych list zakwalifikowanych wniosków.
do 31 grudnia	Realizacja zadań przez jednostki. Wykorzystanie dotacji przez jednostki i ich rozliczenie.
2013–2016	
do 31 stycznia	Przekazanie przez jednostki sprawozdań z wykorzystania dotacji wojewodom.
30 dni od dnia otrzymania sprawozdań jednostek	Przedłożenie przez wojewodów ministrowi informacji o realizacji Programu w roku poprzednim wraz ze zbiorczym zestawieniem wykorzystania dotacji.
do 31 marca	Przedłożenie przez ministra informacji o realizacji Programu w roku poprzednim Radzie Ministrów.



## 15. Efekty realizacji Programu

- 15.1. Efektem realizacji Programu w wymiarze rzeczowym będzie przebudowa, budowa oraz remont około 13.300 kilometrów dróg lokalnych do końca 2015 r. W 2012 r. modernizacja i rozbudowa obejmie drogi lokalne o łącznej długości około 850 kilometrów. W latach 2013-2015 zadaniami Programu powinno zostać objętych corocznie około 4.150 kilometrów dróg lokalnych. Długość odcinków dróg lokalnych przebudowanych, wybudowanych oraz wyremontowanych w ramach Programu stanowi wskaźnik realizacji celów Programu. Dokonana w ramach programu modernizacja i rozbudowa lokalnej infrastruktury drogowej oznaczać będzie lepsze powiązanie dróg lokalnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi, poprawę parametrów użytkowych i stanu technicznego dróg, a także podniesienie standardu ich wyposażenia i oznakowania. Realizacja Programu przyczyni się do zwiększenia spójności, funkcjonalności i efektywności sieci drogowej; usprawni także usuwanie szkód wywołanych klęskami żywiołowymi. Program będzie sprzyjać integracji systemu transportowego w układzie terytorialnym oraz zwiększeniu wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej.
- 15.2. Efektem realizacji Programu w wymiarze społecznym będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, w odniesieniu do wszystkich użytkowników dróg lokalnych, w tym również pieszych i rowerzystów. Do podniesienia poziomu bezpieczeństwa wspólnot lokalnych przyczyni się także poprawa warunków do wykonywania zadań państwa w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego oraz ochrony granicy państwowej. 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. Przewiduje się także pozytywne oddziaływanie Programu na zatrudnienie i rynek pracy, jako konsekwencję efektów realizacji programu w wymiarze gospodarczym. Zmniejszeniu ulegnie zagrożenie marginalizacją i wykluczeniem społecznym na obszarach wiejskich. Realizacja programu stanowić będzie czynnik aktywizujący społeczności lokalne, poprzez wskazanie korzyści płynących z partnerskiej współpracy samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów lokalnych na rzecz dobra wspólnoty.
- 15.3. Efektem realizacji Programu w wymiarze gospodarczym będzie stymulująca wzrost przedsiębiorczości poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w następstwie zwiększenia dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw. Przyczyni się ona do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających. Dzięki ukierunkowaniu wsparcia finansowego, uwzględniającemu w większym stopniu województwa o niższym wskaźniku dobrobytu, Program przeciwdziałać będzie pogłębianiu regionalnego zróżnicowania potencjału rozwojowego i aktywności gospodarczej. Realizacja Programu stworzy warunki do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego obszarów wiejskich.

## UZASADNIENIE

Uchwała przewiduje ustanowienie *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój*, będącego programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) oraz programem rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.). Program wieloletni, ustanawiany na lata 2012-2015, służyć będzie realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015.

Projektowany program będzie kontynuacją programu wieloletniego pod nazwą „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych 2008-2011”, ustanowionego uchwałą Nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r. Utrzymanie finansowego wsparcia zadań inwestycyjno-remontowych realizowanych na drogach powiatowych i gminnych, w ramach rządowego instrumentu pomocy dla jednostek samorządu lokalnego, uzasadnia potrzeba intensyfikacji procesów rozwojowych, dla których barierą stanowi niedorozwój sieci drogowej i charakteryzująca ją niska jakość techniczna, wyróżniająca Polskę na tle innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Za kontynuacją podjętych działań prorozwojowych przemawiają także efekty realizacji *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011* i ich udział w zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnych w zakresie dostępu do funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej.

Nowy program wieloletni stanowi rozwinięcie koncepcji *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011*, w oparciu o rozszerzony katalog celów programowych oraz udoskonalone rozwiązania w zakresie zasad finansowania i systemu realizacji. Strategicznym celem programu jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, poprzez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz modernizacji i budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych. Założenia programowe uwzględniają uwarunkowania wynikające z diagnozy sytuacji społeczno – gospodarczej i są zgodne z obowiązującymi krajowymi dokumentami strategicznymi: *Strategią Rozwoju Kraju 2007-2015*, *Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie*, *Polityką Transportową Państwa na lata 2006-2025*, a także z raportem *Polska 2030 Wyzwania Rozwojowe*, będącym podstawą opracowania długookresowej strategii rozwoju kraju. Cele i priorytety programu są także zbieżne z celami określonymi w *Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia 2007-2013 (Narodowej Strategii Spójności)*, *odnowionej Strategii Lizbońskiej* i *Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu – Europa 2020* oraz *Odnowionej Strategii Zrównoważonego Rozwoju UE*.

Uchwała powierza realizację programu ministrowi właściwemu do spraw administracji publicznej oraz wojewodom. Kompetencje ministra właściwego do spraw administracji publicznej obejmować będą nadzór i koordynację działań wojewodów, do których zadań należeć będzie w szczególności przeprowadzanie naborów wniosków jednostek samorządu terytorialnego, a także udzielanie dotacji oraz czuwanie nad ich prawidłowym i terminowym wykorzystaniem oraz rozliczeniem. Jednostką organizacyjną zapewniającą koordynację realizacji programu będzie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ustawową podstawę udzielania jednostkom samorządu terytorialnego przewidzianych programem dotacji celowych stanowią przepisy art. 42 ust. 2 pkt 5b oraz ust. 9 i 10 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2008 r. Nr 88, poz. 539 z późn. zm.). Wydane na jej podstawie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielenia dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. Nr 53, poz. 435), określa szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa, z uwzględnieniem konieczności efektywnego wykorzystania i rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego otrzymanych w formie dotacji środków budżetowych oraz zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych inwestycjach, a także zachowania dyscypliny finansów publicznych.

Na udzielane w ramach programu dotacje celowe dla jednostek samorządu terytorialnego przeznaczona zostanie w budżecie państwa w 2012 r. kwota 200.000.000 zł, a w latach 2013-2015 corocznie kwota 1.000.000.000 zł, co daje łączną kwotę nakładów w latach 2012-2015 wynoszącą 3.200.000.000 zł. Podział przeznaczonych na dotacje kwot wydatków budżetu państwa pomiędzy województwa uwzględnia ich obszar, zaludnienie, rozmiar sieci dróg lokalnych oraz wielkość PKB na mieszkańca. Kwota wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje w województwie stanowi iloczyn ogólnej sumy dotacji oraz procentowego wskaźnika udziału województwa, będącego średnią arytmetyczną trzech parametrów: ludnościowo-obszarowego (LP), drogowego (DR) i wyrównawczego (W). Podział taki jest równoznaczny z podziałem każdej trzeciej części przedmiotowej kwoty według innego z wymienionych wyżej parametrów. Parametr ludnościowo-obszarowy (LP) określony został jako średnia arytmetyczna wyrażonego w procentach udziału liczby ludności województwa w liczbie ludności kraju oraz udziału powierzchni ogólnej województwa w powierzchni ogólnej kraju, na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, według stanu z dnia 31 grudnia 2009 r. Parametr drogowy (DR) został ustalony jako 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, na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad za 2010 r. Taki sposób obliczenia parametru drogowego jest równoznaczny z uwzględnieniem w poszczególnych województwach całkowitej długości dróg o twardej nawierzchni oraz połowy długości dróg o nawierzchni nieutwardzone (gruntowych). Parametr wyrównawczy (W) jest wskaźnikiem proporcjonalnym do stosunku wartości przeciętnej ogólnokrajowej PKB na mieszkańca (PKB p.c. P = 33.462 zł) oraz wartości PKB na mieszkańca w województwie (PKB p.c. w), ustalonym na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego za 2008 r. Stosunek wielkości parametru wyrównawczego dla każdej pary województw jest odwrotnie proporcjonalny do stosunku wartości PKB na mieszkańca w tych województwach. Wyliczenie opisanych wyżej parametrów oraz udziału poszczególnych województw w ogólnej kwocie wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje obrazuje poniższa tabela.

Tab. Udział województw w ogólnej kwocie wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje

Lp	Województwo	Drogi lokalne								DR
		ogółem				o twardej nawierzchni				
		powiatowe	gminne	łącznie		powiatowe	gminne	łącznie		
		km		%	km		%	%		
1.	dolnośląskie	8 794,1	9 872,2	18 666,3	5,538	8 387,4	6 179,8	14 567,2	6,580	6,059
2.	kujawsko-pomorskie	7 027,2	15 489,7	22 516,9	6,681	6 624,0	5 693,8	12 317,8	5,564	6,122
3.	lubelskie	10 751,1	16 396,6	27 147,7	8,054	9 239,0	7 081,5	16 320,5	7,372	7,713
4.	lubuskie	4 234,4	6 014,4	10 248,8	3,041	3 487,7	2 265,8	5 753,5	2,599	2,820
5.	łódzkie	7 962,0	13 669,0	21 631,0	6,418	7 446,9	8 168,2	15 615,1	7,053	6,736
6.	małopolskie	6 631,6	19 048,2	25 679,8	7,619	6 473,2	13 502,6	19 975,8	9,023	8,321
7.	mazowieckie	15 183,1	29 872,8	45 055,9	13,368	13 586,2	14 048,1	27 634,3	12,482	12,925
8.	opolskie	3 940,8	4 750,9	8 691,7	2,579	3 742,5	2 997,5	6 740,0	3,044	2,812
9.	podkarpackie	6 775,7	8 974,8	15 750,5	4,673	6 400,7	5 897,8	12 298,5	5,555	5,114
10.	podlaskie	7 843,5	9 890,5	17 734,0	5,261	6 577,6	3 053,1	9 630,7	4,350	4,806
11.	pomorskie	5 889,9	11 700,5	17 590,4	5,219	5 261,3	3 893,1	9 154,4	4,135	4,677
12.	śląskie	6 379,9	16 345,4	22 725,3	6,742	6 046,5	12 368,0	18 414,5	8,318	7,530
13.	świętokrzyskie	6 184,7	8 808,6	14 993,3	4,448	5 690,2	5 454,4	11 144,6	5,034	4,741
14.	warmińsko-mazurskie	8 638,6	9 451,1	18 089,7	5,367	6 964,8	2 243,9	9 208,7	4,160	4,763
15.	wielkopolskie	12 411,7	23 232,3	35 644,0	10,575	11 324,8	11 020,3	22 345,1	10,093	10,334
16.	zachodniopomorskie	7 835,2	7 052,0	14 887,2	4,417	7 149,2	3 115,2	10 264,4	4,636	4,527
	Suma	126 483,5	210 569,0	337 052,5	100,000	114 402,0	106 983,1	221 385,1	100,000	100,000

  

Lp	Województwo	Liczba ludności		Powierzchnia		LP	PKB pc	PKB pc P/	W	UDZIAŁ
		tys.	%	km2	%	%	zł	PKB pc w	%	%
1.	dolnośląskie	2 876,6	7,537	19 947	6,379	6,958	35 989	0,930	5,110	6,042
2.	kujawsko-pomorskie	2 069,1	5,421	17 972	5,748	5,584	28 926	1,157	6,357	6,021
3.	lubelskie	2 157,2	5,652	25 122	8,034	6,843	23 219	1,441	7,920	7,492
4.	lubuskie	1 010,0	2,646	13 988	4,474	3,560	28 709	1,166	6,405	4,262
5.	łódzkie	2 541,8	6,660	18 219	5,827	6,243	31 140	1,075	5,905	6,295
6.	małopolskie	3 298,3	8,642	15 183	4,856	6,749	28 878	1,159	6,368	7,146
7.	mazowieckie	5 222,2	13,682	35 558	11,372	12,527	52 770	0,634	3,485	9,645
8.	opolskie	1 031,1	2,702	9 412	3,010	2,856	28 379	1,179	6,480	4,049
9.	podkarpackie	2 101,7	5,507	17 846	5,707	5,607	23 101	1,449	7,960	6,227
10.	podlaskie	1 189,7	3,117	20 187	6,456	4,787	24 434	1,369	7,526	5,706

11.	pomorskie	2 230,1	5,843	18 310	5,856	5,849	31 754	1,054	5,791	5,439
12.	śląskie	4 640,7	12,159	12 333	3,944	8,052	36 126	0,926	5,090	6,891
13.	świętokrzyskie	1 270,1	3,328	11 711	3,745	3,537	26 763	1,250	6,871	5,050
14.	warmińsko-mazurskie	1 427,1	3,739	24 173	7,731	5,735	24 814	1,349	7,411	5,970
15.	wielkopolskie	3 408,3	8,930	29 826	9,539	9,234	34 934	0,958	5,264	8,277
16.	zachodniopomorskie	1 693,2	4,436	22 892	7,321	5,879	30 357	1,102	6,057	5,488
	Suma	38 167,3	100,000	312 679	100,000	100,000			100,000	100,000

W celu zapewnienia równomiernego dofinansowania zadań inwestycyjno – remontowych realizowanych na obu szczeblach samorządu lokalnego, program zakłada zrównoważony podział środków przeznaczonych na drogi powiatowe i drogi gminne. Ograniczenia liczby dofinansowywanych zadań oraz kwoty dotacji, a także zasady wykorzystania oszczędności przetargowych, służą umożliwieniu jak największej liczbie jednostek samorządu terytorialnego skorzystania z oferowanego wsparcia finansowego z budżetu państwa.

Przewidziane w programie zasady naboru i kwalifikacji wniosków jednostek samorządu terytorialnego oraz dofinansowania zadań inwestycyjno – remontowych z budżetu państwa wpisują się w ramy prawne wyznaczone rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielenia dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych. Zapewnieniu rzetelnej i bezstronnej oceny zbieżności wniosków z wyznaczonymi celami programu służy powierzenie ich oceny powoływanym przez wojewodów komisjom złożonym z przedstawicieli zespolonej i niezespolonej administracji rządowej w województwie oraz samorządu województwa. Tryb dokonywania oceny wniosku uwzględnia prawo wnioskodawcy do zakwestionowania jej wyniku w drodze zgłoszenia zastrzeżenia do wstępnej listy rankingowej. Gwarancją jawności postępowania kwalifikacyjnego jest obowiązek ogłoszenia list rankingowych oraz list zakwalifikowanych wniosków w Biuletynie Informacji Publicznej.

Realizacja programu przebiegać będzie w wyznaczonych jego harmonogramem ramach czasowych, ustalonych w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania programu w istniejących uwarunkowaniach prawno – organizacyjnych. Systematyczną ocenę efektywności programu oraz stopnia realizacji jego celów umożliwi system monitorowania i sprawozdawczości na poziomie wojewódzkim i ogólnokrajowym. Informację o realizacji programu przedstawi corocznie Radzie Ministrów minister właściwy do spraw administracji publicznej.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, późn. zm.).

Projekt nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

## Ocena skutków regulacji

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Regulacja będzie miała bezpośredni wpływ na gminy i powiaty, wojewodów, ministra właściwego do spraw administracji publicznej oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych, a także – na przedsiębiorców świadczących usługi w zakresie budowy i remontów dróg oraz użytkowników dróg lokalnych. Pośrednio regulacja oddziaływać będzie na ogół społeczności lokalnych, jak również na podmioty gospodarcze oraz instytucje publiczne działające na szczeblu lokalnym.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt podlegał konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego oraz partnerami społecznymi i gospodarczymi na zasadach określonych w art. 6 ust. 2-4 w związku z art. 19a ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. W toku konsultacji, prowadzonych w dniach 15 czerwca – 20 lipca 2011 r., opinie o projekcie przedstawiły jednostki i organizacje samorządu terytorialnego, reprezentujące oba szczeble samorządu lokalnego. W powszechnej opinii uczestników konsultacji, rozwój i modernizacja lokalnej infrastruktury drogowej wymagają wsparcia środkami budżetu państwa. Przekonanie to znalazło wyraz zarówno w przeważających opiniach, popierających ideę kontynuacji *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych*, jako programu wieloletniego, jak i w opiniach postulujących stworzenie w jego miejsce mechanizmu dofinansowania zadań samorządowych z budżetu państwa o charakterze bezterminowym. Większość uwag zgłoszonych do projektu nowego programu koncentrowała się wokół zagadnień dotyczących wymiaru i zasad dofinansowania z budżetu państwa zadań gmin i powiatów w zakresie przebudowy, budowy oraz remontów dróg lokalnych. W nadesłanych opiniach jednostki i organizacje samorządu terytorialnego najczęściej postulowały zwiększenie planowanego poziomu nakładów budżetu państwa na dotacje celowe w 2012 r. z 200 mln zł do 1.000 mln zł oraz podwyższenie maksymalnego udziału dotacji celowej z budżetu państwa w kosztach realizacji zadania inwestycyjno-remontowego z 30 do 50 lub więcej procent. Część opinii przedstawicieli obu szczebli samorządu lokalnego zawierała przeciwstawne postulaty zwiększenia ponad poziom 50 % części sumy dotacji z budżetu państwa przeznaczanej na dofinansowanie zadań na drogach powiatowych albo zadań na drogach gminnych. Mniej liczną grupę uwag stanowiły zawarte w przedstawionych opiniach postulaty dotyczące zasad naboru, oceny i kwalifikacji wniosków o dofinansowanie. Dominowały wśród nich propozycje modyfikacji skali punktowej, służącej merytorycznej ocenie wniosków według kryteriów odpowiadających szczegółowym celom programu. Zgłoszone w tym zakresie postulaty miały charakter niejednolity, wyrażając najczęściej sprzeczne dążenia do zwiększenia szansy dofinansowania z budżetu państwa zadań realizowanych na obszarach wiejskich albo obszarach zurbanizowanych.

Wyszczególnione powyżej postulaty środowisk samorządowych, zgłoszone w toku przeprowadzonych konsultacji, nie zostały uwzględnione w projekcie skierowanym do dalszych prac legislacyjnych. Zwiększenie planowanego poziomu nakładów budżetu państwa na dotacje celowe w 2012 r. powyżej 200 mln zł, skutkowałoby niezgodnością zapisów programowych z projektem ustawy budżetowej na rok 2012, przewidującym przeznaczenie takiej właśnie kwoty środków z rezerwy celowej budżetu państwa (część 83, dział 758, rozdział 75818, poz. 71) na wsparcie inwestycji budowlanych na drogach lokalnych. Podwyższenie maksymalnego udziału dotacji celowej z budżetu państwa w kosztach realizacji zadania inwestycyjno-remontowego

prowadziłoby natomiast do zmniejszenia planowanego poziomu łącznych nakładów na realizację programu, a w konsekwencji – do ograniczenia jego przewidywanych efektów, zarówno w wymiarze rzeczowym, jak i w wymiarach społecznym i gospodarczym. Przeciwno uwzględnieniu jednego z przeciwstawnych postulatów zwiększenia ponad poziom 50 % części sumy dotacji z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie zadań na drogach powiatowych albo zadań na drogach gminnych, przemawia leżąca już u podstaw *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011* idea równomiernego wsparcia działań rozwojowych podejmowanych na obu szczeblach samorządu lokalnego. Utrzymanie proponowanej skali punktowej, służącej merytorycznej ocenie wniosków, uzasadnia natomiast niemożność uzgodnienia kierunku postulowanych zmian, wobec sprzeczności zgłoszonych w tym zakresie propozycji.

W projekcie uwzględniono zasadne uwagi zgłoszone przez wojewodów w toku prowadzonych konsultacji społecznych. Dodatkowe uwagi przedstawione przez wojewodów w ramach uzgodnień międzyresortowych nie zostały uwzględnione. Za niezasadne uznano w szczególności uwagi dotyczące modyfikacji zasad dofinansowania zadań inwestycyjno-remontowych w ramach programu wieloletniego, jak również propozycje zmian, których wprowadzenie – w świetle prawidłowej wykładni projektowanych zapisów programowych – uznano za zbędne.

Projekt podlegał rozpatrzeniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego w trybie obiegowym oraz na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska w dniu 22 sierpnia 2011 r. Poza w pełni popierającą projekt opinią Unii Miasteczek Polskich, przedstawiciele strony samorządowej (Związek Powiatów Polskich, Związek Gmin Wiejskich RP oraz Miasto Kraków) zgłosili uwagi, będące powtórzeniem uwag przedstawionych w toku konsultacji projektu z jednostkami samorządu terytorialnego. Obok postulatu zwiększenia sumy nakładów budżetu państwa na realizację programu w 2012 r. do kwoty 1 mld zł, w opiniach przedstawicieli strony samorządowej (Związek Powiatów Polskich, Związek Gmin Wiejskich RP) zaakcentowano znaczenie propozycji podwyższenia maksymalnego udziału dotacji celowej z budżetu państwa w kosztach realizacji zadania inwestycyjno-remontowego do poziomu 50 lub więcej procent, w celu zwiększenia szans na uzyskanie dofinansowania przez jednostki samorządu terytorialnego o słabszym potencjale finansowym. W pozostałym zakresie przedstawione opinie wyrażały w znacznym stopniu rozbieżne interesy korporacji samorządowych. Zgłoszone w tym trybie uwagi przedstawicieli strony samorządowej nie mogły zostać uwzględnione w projekcie, z tych samych, wymienionych wyżej powodów, dla których nie zostały uwzględnione w wyniku wcześniejszych konsultacji. Dodatkowo, w związku z powołanym uzasadnieniem postulatu podwyższenia maksymalnego udziału dotacji celowej z budżetu państwa w kosztach realizacji zadania, podkreślić należy, iż projekt nie określa minimalnej wymaganej kwoty wkładu własnego, pozwalając tym samym na dostosowanie wielkości wnioskowanej dotacji z budżetu państwa do zróżnicowanych możliwości finansowych jednostek samorządu terytorialnego. Niezależnie od zgłoszonych uwag dotyczących rozwiązań szczegółowych, przedstawiciele strony samorządowej wyrazili jednomyślne poparcie dla idei kontynuacji rządowego instrumentu wsparcia rozwoju lokalnej infrastruktury drogowej.

Projekt został umieszczony w wersji elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Na udzielane w ramach ustanawianego programu wieloletniego dotacje celowe dla jednostek

samorządu terytorialnego przeznaczone zostaną z rezerwy celowej budżetu państwa w 2012 r. wydatki w kwocie 200.000.000 zł oraz corocznie w latach 2013-2015 wydatki w kwocie 1.000.000.000, składające się na łączną sumę wydatków w latach 2012-2015 wynoszącą 3.200.000.000 zł. Uczestnictwo jednostek samorządu terytorialnego w programie wieloletnim wiązać się będzie z przeznaczeniem na pokrycie ich wkładów własnych wydatków nie niższych niż  $\frac{7}{3}$  sumy udzielonych dotacji z budżetu państwa. Z uwagi na dopuszczalność uzupełniania przeznaczonych na ten cel wydatków środkami pozyskanymi przez gminy i powiaty od innych podmiotów publicznych i prywatnych, poziom zaangażowania środków z budżetów jednostek samorządu terytorialnego będzie niższy niż łączne nakłady tych jednostek na realizację zadań inwestycyjno-remontowych w ramach programu wieloletniego. W przypadku pełnego wykorzystania środków przeznaczonych na dotacje celowe z budżetu państwa, suma wkładów własnych beneficjentów wyniesie nie mniej niż 7,46 mld zł, a łączne nakłady budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego na realizację programu – nie mniej niż 10,66 mld zł.

Głównymi źródłami finansowania programu wieloletniego, ustanawianego projektowaną uchwałą, będą budżet państwa oraz budżety uczestniczących w nim jednostek samorządu terytorialnego. Dotacje dla jednostek samorządu terytorialnego będą udzielane z części budżetu państwa, będących w dyspozycji wojewodów. Na pokrycie wkładów własnych jednostek samorządu terytorialnego przeznaczone zostaną środki z budżetów tych jednostek, uzupełnione środkami pozyskanymi od innych podmiotów, nie pochodzącymi z budżetu państwa ani Unii Europejskiej.

#### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz rozwój regionalny**

Wdrożenie programu wieloletniego, stanowiącego kontynuację *Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych 2008-2011*, oznaczać będzie utrzymanie zwiększonego poziomu nakładów na realizację zadań jednostek samorządu terytorialnego związanych z modernizacją i rozbudową infrastruktury drogowej, który wpłynie pozytywnie na przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw świadczących usługi w zakresie drogownictwa, a także sprzyjać będzie utrzymaniu dotychczasowego poziomu zatrudnienia lub tworzeniu nowych miejsc pracy w tym sektorze gospodarki.

Dzięki zrealizowanym inwestycjom drogowym poprawią się warunki życia mieszkańców oraz atrakcyjność terenów i podmiotów gospodarczych. Poprawi się dostępność komunikacyjna ośrodków będących lokalnymi centrami wzrostu gospodarczego, jak i obszarów dotychczas słabo dostępnych komunikacyjnie. Lepsze warunki do rozprzestrzeniania procesów rozwojowych wpłyną na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających. Terytorialne ukierunkowanie udzielanego w ramach programu wsparcia finansowego sprzyjać będzie wyrównywaniu szans rozwojowych regionów i budowaniu spójności terytorialnej.