

Projekt z dnia 12 czerwca 2015 r.

UCHWAŁA NR

RADY MINISTRÓW

z dnia 2015 r.

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą
„Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020”**

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.) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

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

§ 2. 1. Program jest finansowany z budżetu państwa oraz środków z budżetów gmin i powiatów

2. Wydatki budżetu państwa na realizację Programu wyniosą 5 260 051 000 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 sprawozdanie z wykorzystania dotacji przez jednostki w roku poprzednim.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW



Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

PROJEKT

**PROGRAM ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ
INFRASTRUKTURY DROGOWEJ**

na lata 2016-2020

CZERWIEC 2015 r.

Spis treści:

SŁOWNICZEK.....	4
I. Wstęp.....	5
II. Diagnoza - stan obecny.....	7
III. Ramy prawne i powiązania z innymi dokumentami strategicznymi:	18
IV. Analiza SWOT Programu.....	21
V. Przedmiot Programu.	22
VI. Cele Programu	23
VII. Ramy instytucjonalne	25
VIII. Finansowanie.	25
IX. Procedura przyznawania dofinansowania.	29
X. Realizacja i monitoring.	33
XI. Efekty realizacji Programu.	35
XII. Weryfikacja.....	36

SŁOWNICZEK:

Program – Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020

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 osobą 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 – Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 - Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 - Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 - Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 Dz. U. z 2015 r. poz. 460)

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 zakończonych 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, naboru wniosków o dofinansowanie, 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) 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). Modernizacja 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 ds. transportu poprzez realizację nowego Programu będzie wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących największe zagrożenia w ruchu drogowym a tym samym zmniejszenie liczby i skutków

wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej. Niniejszy cel zostanie osiągnięty poprzez tworzenie bezpiecznej, spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym.

Łączne dofinansowanie zadań w latach 2016-2020, zgodnie z zasadami opisanymi w Programie wynosić będzie 5 260 051 000 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.), 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.

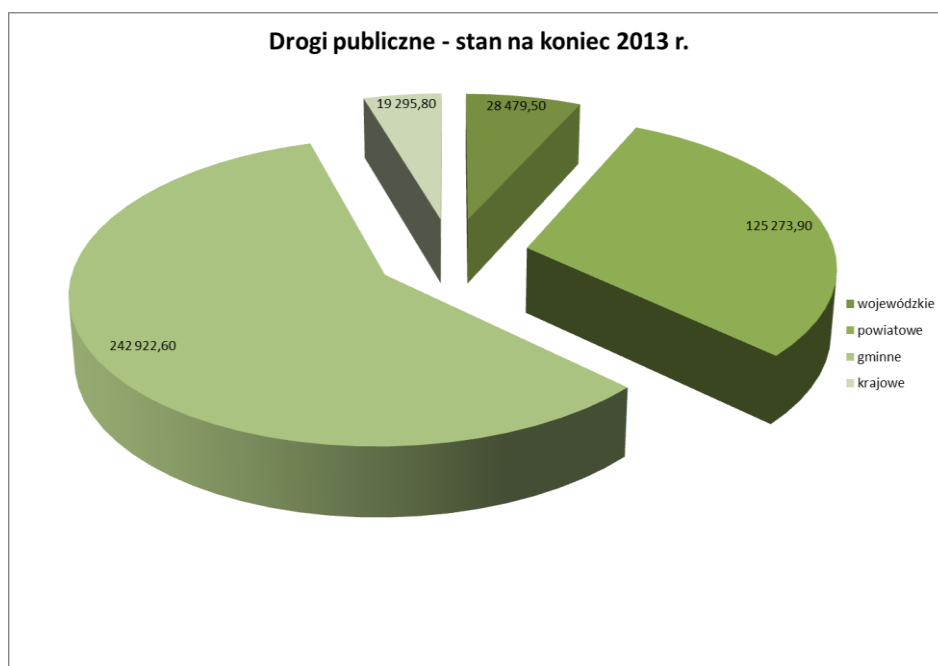
Zgodnie z art. 19 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) zarządcami dróg są: dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, powiatowych – zarząd powiatu, gminnych – wójt (burmistrz, prezydent 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



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 (oznaczone symbolem GP),
- drogi główne (oznaczone symbolem G),
- drogi zbiorcze (oznaczone symbolem Z),
- drogi lokalne (oznaczone symbolem L),
- drogi dojazdowe (oznaczone 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. z 2003 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. 2003 r. Nr 220, poz. 2181). 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

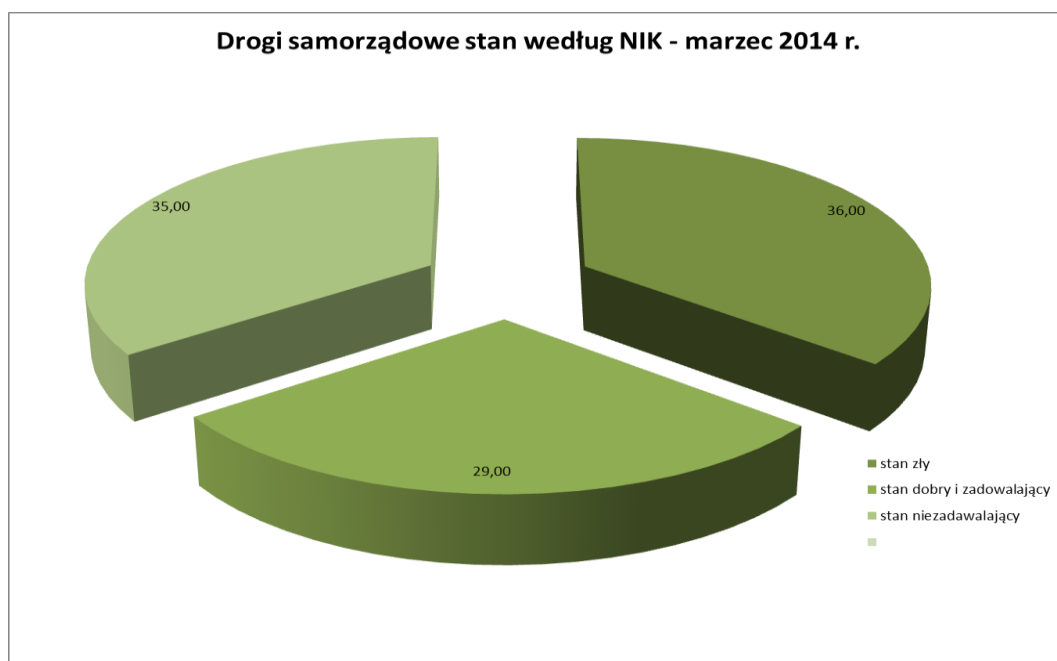
O ile realizacja zadań w ramach Programu leży po stronie zarządców dróg samorządowych, o tyle Minister Infrastruktury i Rozwoju ma na nie wpływ, poprzez określenie niezbędnych parametrów techniczno-budowlanych infrastruktury, jaka w wyniku realizacji Programu ma powstać.

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.



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 nie zostały przewidziane wyodrębnione środki na dofinansowanie inwestycji infrastruktury drogowej szczebla lokalnego (drogi powiatowe i gminne). 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 bezpieczeństwa¹. 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

¹ 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.

ekonomiczne) wśród 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 wymiennie².

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.

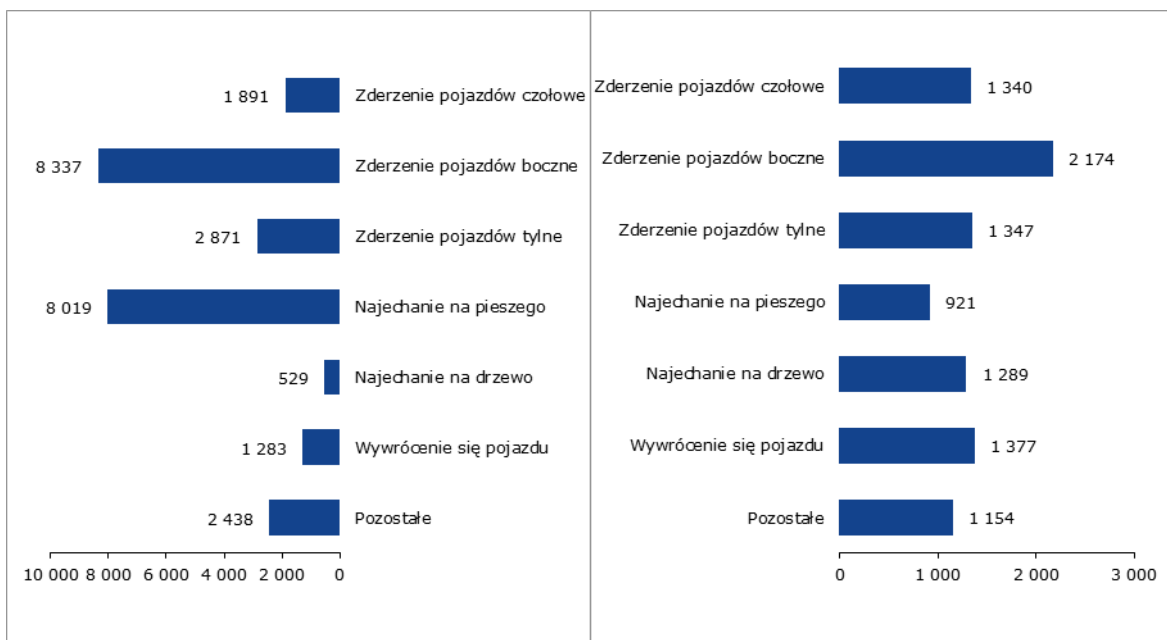
Stan bezpieczeństwa lokalnej infrastruktury drogowej, podobnie jak w całym kraju jest niski, co odzwierciedlają statystyki europejskie, w których Polska notowana jest na jednym z ostatnich miejsc. Stan infrastruktury drogowej raczej nie jest wskazywany jako bezpośrednia przyczyna wypadków. Niemniej jednak 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?

OBSZAR ZABUDOWANY

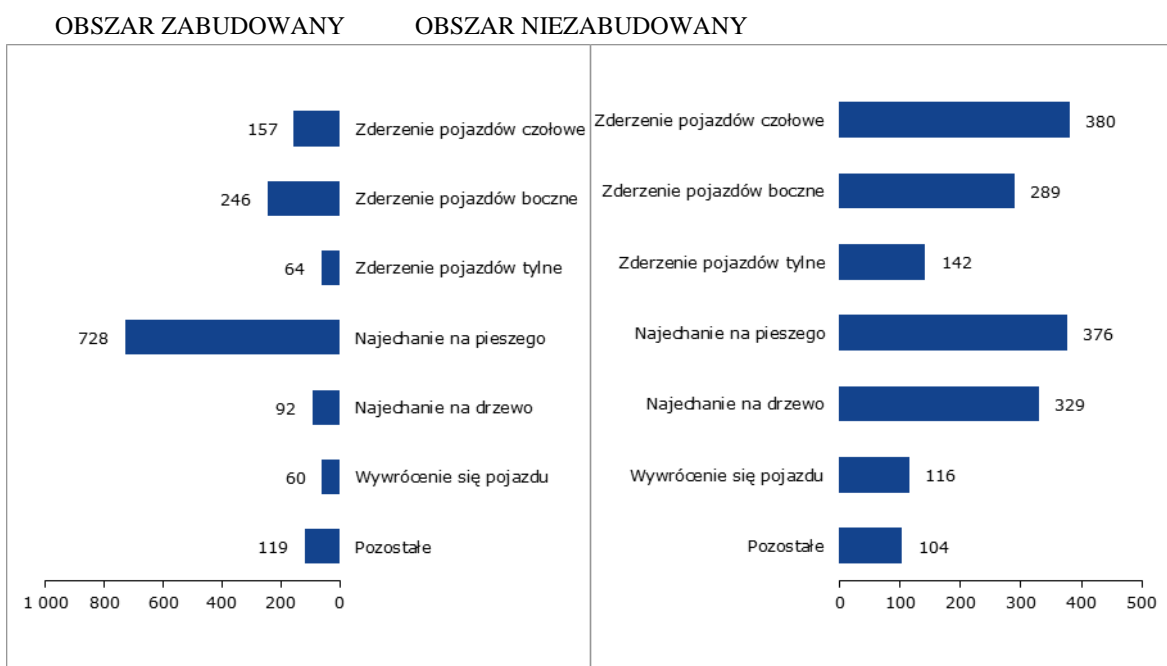
OBSZAR NIEZABUDOWANY

² Jamroz K., Metoda zarządzania ryzykiem w inżynierii drogowej, Politechnika Gdańska, 2011.



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

... ile osób zginęło?



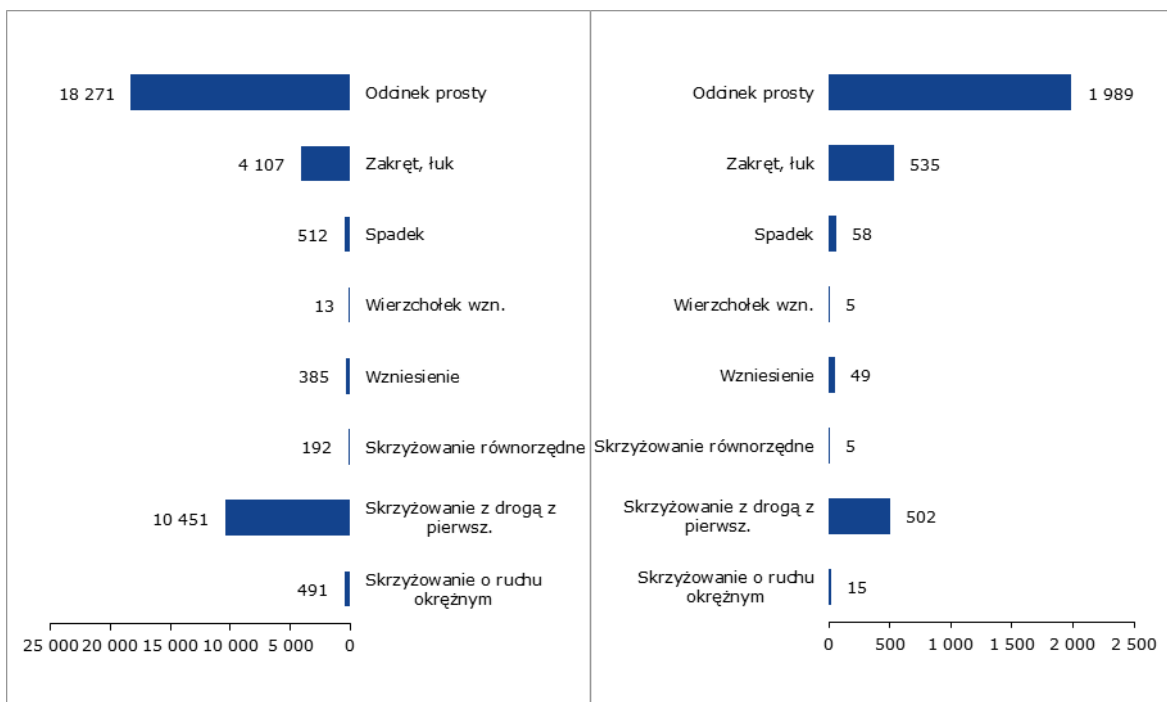
Źródło: KRBRD - raport pn. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.

... 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.

WYPADKI

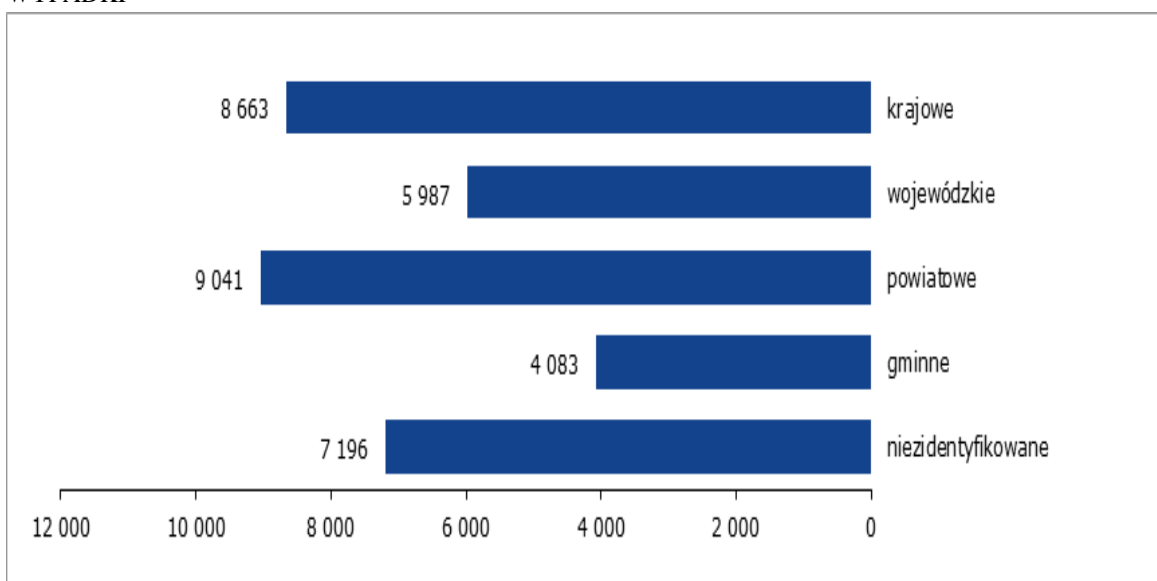
OFIARY ŚMIERTELNE



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

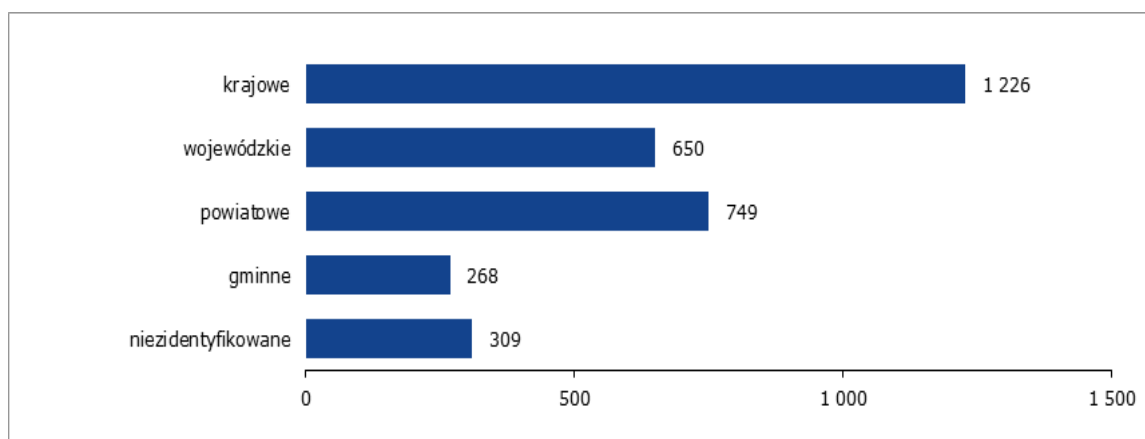
... na drodze jakiej kategorii?

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 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.

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 osiągnięcia 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 zapewnienia spójności 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. przeprowadza diagnozę stanu sieci dróg oraz zapotrzebowania na transport i na tej podstawie określa cele i priorytety rozwojowe w zakresie infrastruktury transportowej. Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym. 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.

Program wpisuje się także w działania odpowiadające jednemu z głównych wyzwań wskazanych w **Odnowionej Strategii Zrównoważonego Rozwoju UE**, jakim jest zrównoważony transport. Zbieżność ta dotyczy zarówno przypisanym temu wyzwaniu celom ogólnym, postulującym dostosowanie systemów transportowych do potrzeb społeczno-gospodarczych i wymogów

ochrony środowiska, jak i celom operacyjnym, kładącym nacisk m.in. na potrzebę podniesienia poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego.

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

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

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 2016-2020 na terenie całego kraju. Ogółem 2859 jednostek samorządu terytorialnego należy do potencjalnych beneficjentów Programu:

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

VI. Cele Programu

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych oraz standardu lokalnej sieci drogowej, a także poprawa 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, a tym samym zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej. 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. Mile widziane byłoby, aby jeden z członków posiadał 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 2016-2020 przeznaczone zostaną środki budżetu państwa w łącznej kwocie 5 260 051 000 zł. W roku 2016 kwota dotacji będzie wynosiła 1 000 000 000 zł a w latach kolejnych nie będzie niższa niż w roku bazowym. Przez rok bazowy należy zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego rozumieć rok poprzedzający rok budżetowy. Niniejsze kwoty zostały poddane waloryzacji zgodnie z *Wytycznymi Ministra Finansów dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw (aktualizacja – październik 2014 r.)* o przewidywany wskaźnik poziomu inflacji, aby zapewnić stałą kwotę dofinansowania niezależnie od ogólnego poziomu cen towarów i usług w kolejnych latach.

W związku z powyższym w latach 2016-2020 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 5 260 051 000 zł, w tym w podziale na województwa przedstawia się następująco:

Województwo	2016	2017	2018	2019	2020
	1 000 000 000,00	1 023 000 000,00	1 044 483 000,00	1 070 595 000,00	1 096 289 000,00
Województwo Dolnośląskie	58 587 758,11	59 935 276,55	61 193 917,36	62 723 760,90	64 229 114,76
Województwo Kujawsko-pomorskie	61 075 639,12	62 480 378,82	63 792 466,78	65 387 273,86	66 956 551,34
Województwo Lubelskie	75 426 735,03	77 161 549,93	78 781 942,48	80 751 485,39	82 689 499,92
Województwo Lubuskie	43 295 728,11	44 291 529,85	45 221 651,98	46 352 190,03	47 464 630,47
Województwo Łódzkie	62 087 082,50	63 515 085,40	64 848 902,19	66 470 120,09	68 065 385,59
Województwo Małopolskie	71 558 114,44	73 203 951,08	74 741 234,05	76 609 759,53	78 448 373,73
Województwo Mazowieckie	95 617 212,51	97 816 408,39	99 870 552,97	102 367 309,62	104 824 098,28
Województwo Opolskie	40 728 171,09	41 664 919,02	42 539 882,32	43 603 376,33	44 649 845,95
Województwo Podkarpackie	62 838 579,46	64 283 866,79	65 633 828,00	67 274 668,98	68 889 243,44
Województwo Podlaskie	59 322 025,98	60 686 432,58	61 960 847,66	63 509 864,40	65 034 084,54
Województwo Pomorskie	54 679 785,21	55 937 420,27	57 112 106,09	58 539 904,64	59 944 847,05
Województwo Śląskie	67 857 740,48	69 418 468,51	70 876 256,35	72 648 157,66	74 391 694,45
Województwo Świętokrzyskie	51 027 774,29	52 201 413,10	53 297 642,77	54 630 080,01	55 941 187,65
Województwo Warmińsko-mazurskie	59 712 764,13	61 086 157,71	62 368 967,02	63 928 186,72	65 462 446,48
Województwo Wielkopolskie	80 537 815,06	82 390 184,80	84 120 378,69	86 223 382,11	88 292 720,73
Województwo Zachodniopomorskie	55 647 074,48	56 926 957,19	58 122 423,29	59 575 479,70	61 005 275,64

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 przeznacza 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, a powiat ziemski – dwóch zadań z dofinansowaniem 50% lub jednego zadania z dofinansowaniem 75% przy niezmienionej kwocie maksymalnego dofinansowania 3 000 000 zł. 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.

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 jednostkę samorządu terytorialnego na jedno zadanie, którego znaczna część znajduje się na terenie tej jednostki, a na terenie drugiej konieczne jest dokończenie ciągu na krótkim odcinku np. do najbliższego skrzyżowania. W takiej sytuacji limit 3 mln zł przypisany zostaje do lidera - gminy, na terenie której znajduje się większa część zadania. Zaznaczenia wymaga jednak, iż sytuacja taka dopuszczalna jest tylko wyjątkowo. Należy zaznaczyć, iż w takim przypadku gmina – lider musi zawrzeć z gminą – 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 gminy sąsiedniej zostanie użyczony, na cele związane z realizacją zadania, które jest przedmiotem wniosku.

Wojewoda może dokonać zmiany proporcji podziału sumy dotacji w województwie, jednakże nie więcej niż o 5 % tej sumy. Po zezwoleniu na przekroczenie przyznanych limitów wojewoda może odstąpić od powyższego ograniczenia, jeżeli jego stosowanie uniemożliwia zwiększenie 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 września – ogłoszenie naboru wniosków przez wojewodów
- 1 – 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; ogłoszenie przez wojewodów ostatecznych list rankingowych wniosków i przedłożenie list zakwalifikowanych wniosków do zatwierdzenia przez ministra
- do 20 grudnia - zatwierdzenie przez ministra właściwego do spraw transportu ostatecznej listy rankingowej projektów
- do 31 grudnia - zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodę listy zakwalifikowanych do dofinansowania projektów.

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

- 1 września – 15 września – nabór wniosków
- 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 projektów do zatwierdzenia przez ministra

- do 20 grudnia - zatwierdzenie przez ministra właściwego do spraw transportu ostatecznej listy rankingowej projektów
- do 31 grudnia - zatwierdzenie i ogłoszenie przez wojewodę listy zakwalifikowanych do dofinansowania projektów.

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 do spraw transportu.

Wnioskodawca przy sporządzaniu wniosku może opierać się jedynie na dokumentach umożliwiających rozpoczęcie inwestycji w dniu złożenia 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 według następujących kryteriów:

1. Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W kryterium uwzględnia się w szczególności: prawidłowość przyjętych rozwiązań techniczno-budowlanych, elastyczność w kształtowaniu elementów drogi wynikającą z lokalnych potrzeb komunikacyjnych oraz jej otoczenia, kompleksowość zaplanowanych robót, stosowanie rozwiązań techniczno-budowlanych podnoszących bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu oraz gwarantujących sprawne odwodnienie drogi – skala ocen od 0 do 20 punktów.

2. Znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa. W kryterium uwzględnia się w szczególności znaczenie danej drogi dla sieci dróg publicznych oraz jej „ponadlokalność”, w szczególności kryteria zaliczania dróg do kategorii dróg powiatowych i gminnych, w skazane w ustawie o drogach publicznych. – skala ocen od 0 do 5 punktów.

3. Wpływ zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej w szczególności obszarów wiejskich, lokalnych ośrodków gospodarczych, instytucji publicznych oraz istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli, i dla transportu zbiorowego. W kryterium uwzględnia się w szczególności objęcie zadaniem odcinków dróg zapewniających połączenie komunikacyjne (w tym transport zbiorowy) niezbędne dla rozwoju obszaru wiejskiego, ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw ważnych dla społeczności lokalnych, podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych m.in. w obszarze ochrony zdrowia, edukacji i administracji publicznej, połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli. skala ocen od 0 do 5 punktów.

4. Współpraca w zakresie dofinansowania realizacji zadania przez jst lub inne podmioty. W kryterium uwzględnia się wielkość udziału partnerów jednostki w jej wkładzie własnym - skala ocen od 0 do 5 punktów.

5. Kontynuacja zadania. W kryterium uwzględnia się czy planowane do dofinansowania zadanie stanowi zamknięcie danego ciągu drogi lub kolejny odcinek w ciągu danej drogi, która została w ciągu ostatnich 3 lat zbudowana, przebudowana lub wyremontowana (bez względu na źródło finansowania)– skala ocen – od 0 do 5 punktów.

Wynik oceny merytorycznej wniosku stanowi średnią arytmetyczną ocen przyznanych przez członków komisji i wynosi od 0 do 40 punktów. W przypadku wniosków, które uzyskały taką samą liczbę punktów, o kolejności na liście decyduje długość odcinka drogi, który jest przedmiotem wniosku.

Jeżeli liczba zadań objętych wnioskami spełniającymi wymogi formalne przewyższa ustalony dla województwa limit, o którym mowa w pkt VIII, za wnioski obejmujące zadania mieszczące się w tym limicie, uważa się wnioski o najwyższym wyniku oceny merytorycznej.

IX.3. Przyznawanie dofinansowania.

Na podstawie wyników oceny merytorycznej, Komisja ustala wstępną listę 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 wniosków 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 14 dni od dnia ogłoszenia tej oceny. Zastrzeżenie wnioskodawcy jest równoznaczne z żądaniem dokonania ponownej oceny zgłoszonego przez niego wniosku.

Komisja rozpatruje zastrzeżenia i zawiadamia 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 do

ostateczną listę rankingową wniosków. Wojewoda przesyła tę listę do ministra właściwego do spraw transportu do zatwierdzenia.

Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza ostateczną listę rankingową projektów. 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. W przypadku wycofania się wnioskodawcy albo zmniejszenia wysokości wnioskowanej dotacji, w szczególności w wyniku procedury przetargowej, wojewoda może zmienić listę zakwalifikowanych wniosków bez konieczności przesyłania jej każdorazowo do zatwierdzenia przez właściwego ministra. Zmiana listy zakwalifikowanych wniosków może polegać w szczególności na jej uzupełnieniu o kolejne wnioski z ostatecznej listy rankingowej, za zgodą wnioskodawców, którzy je zgłosili. O zmianach na liście wojewoda w ciągu 7 dni informuje ministra właściwego do spraw transportu. Zmienioną listę wniosków wojewoda publikuje na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Minister właściwy do spraw transportu ustali odrębnie wzór listy rankingowej i listy wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania.

X. Realizacja i monitoring.

Zatwierdzona lista zakwalifikowanych wniosków stanowi podstawę dla wojewody 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 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 rozliczeniem.

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 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. O takich zmianach wojewoda w ciągu 7 dni 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 uzyskają dofinansowanie. W przypadku uzyskania liczby punktów niewystarczającej na uzyskanie dofinansowania wojewoda odmawia przyznania dofinansowania na dane zadanie 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 jednostki, w terminie 30 dni od dnia otrzymania sprawozdań z wykorzystania dotacji od jednostek.

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, 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 2020 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 do dofinansowania zatwierdzona przez właściwego wojewodę na podstawie listy rankingowej zatwierdzonej przez ministra właściwego ds. transportu wskaże zadania, które zostaną zrealizowane w ramach Programu. Ponadto należy wskazać, iż Program dopuszcza możliwość wyboru przez powiaty ziemskie, czy realizować będą dwa zadania z dofinansowaniem 50% czy też jedno zadanie z dofinansowaniem 75%. Przyjęcie takich założeń nie pozwala na precyzyjne założenie wartości miernika realizacji Programu. Na etapie programowania nie ma wiedzy, ile jednostek uzyska dofinansowanie dla dwóch a ile dla jednego zadania. 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 sprzyjać 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. Weryfikacja

Po upływie 3 lat od obowiązywania Programu nastąpi jego częściowe rozliczenie. Ponadto minister właściwy do spraw transportu przeanalizuje założenia i kryteria wyboru zadań do dofinansowania. W przypadku stwierdzenia konieczności zmiany kryteriów wyboru projektów bądź przyjętych założeń, minister właściwy do spraw transportu przygotowuje aktualizację Programu i przedstawi ją do zatwierdzenia Radzie Ministrów.

UZASADNIENIE DO UCHWAŁY

Projektowana uchwała przewiduje ustanowienie Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, będącego programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.) 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.). Program wieloletni, ustanawiany na lata 2016-2020, służyć będzie realizacji Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.

Projektowany Program 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.

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 opowiedziała się również Najwyższa Izba Kontroli w Informacji o wynikach kontroli „Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych” z dnia 7 marca 2014 r.

Z ustaleń NIK wynika, że efekty realizacji NPPDL przyczyniły się znacząco do poprawy zarówno stanu technicznego dróg powiatowych i gminnych, jak i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje to na celowość i skuteczność działań prowadzonych w ramach Programu oraz uzasadnia potrzebę stworzenia kolejnego rządowego instrumentu pomocy.

Ustalenia kontroli NIK (Informacja z 7 marca 2014 r. o wynikach kontroli pn. Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych) wskazują na zły stan techniczny dróg lokalnych i liczne błędy w zakresie prawidłowego ich oznakowania. Taki stan stanowi zagrożenie w ruchu drogowym. Zaniedbania w tym zakresie są tak duże, że ich likwidacja zajmie wiele lat.

Realizując zalecenia NIK opracowany został przez ministra właściwego do spraw transportu, Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej. Opracowując założenia do Programu kierowano się ustaleniami kontroli NIK. NIK wskazał, że zaniedbania 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. Biorąc pod uwagę powyższe przygotowano Program, którego głównym celem będzie poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym. Cel ten może zostać jedynie osiągnięty przez zapewnienie długoletniego wsparcia finansowego dla dróg gminnych i powiatowych.

Jednocześnie należy wskazać, iż przewiduje się po upływie 3 lat od obowiązywania Programu, jego częściowe rozliczenie. Ponadto minister właściwy do spraw transportu przeanalizuje założenia i kryteria wyboru zadań do dofinansowania. W przypadku stwierdzenia konieczności zmiany kryteriów wyboru projektów bądź przyjętych założeń, minister do spraw transportu przygotowuje aktualizację Programu i przedstawi ją do zatwierdzenia Radzie Ministrów.

Strategicznym celem Programu jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego oraz zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej w wymiarze lokalnym. Celem, do którego dąży resort infrastruktury i rozwoju poprzez realizację Programu jest wdrożenie standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego eliminujących zagrożenia w ruchu drogowym a tym samym zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej. W szczególności cel ten ma zostać osiągnięty poprzez dofinansowanie zadań na drogach gminnych i powiatowych wynikających z potrzeb 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.

Założenia Programu uwzględniają uwarunkowania wynikające z diagnozy sytuacji społeczno – gospodarczej i są zgodne z obowiązującymi krajowymi dokumentami strategicznymi: Długookresową Strategią Rozwoju Kraju *Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*, Strategią Rozwoju Kraju 2020. *Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo*, Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Cele Programu są również zbieżne z celami obowiązującej Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020. 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. Program wpisuje się także w działania odpowiadające jednemu z głównych wyzwań wskazanych w Odnowionej Strategii Zrównoważonego Rozwoju UE, 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. Należy również wskazać, iż Program nawiązuje też do dokumentu ogłoszonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych pt. „Dekada działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020”, którego celem jest powstrzymanie wzrostu, a następnie zmniejszenie liczby zabitych w wypadkach drogowych.

Uchwała powierza realizację Programu ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz wojewodom. Kompetencje ministra właściwego do spraw transportu 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 Infrastruktury i Rozwoju.

Ustawową podstawę udzielania jednostkom samorządu terytorialnego przewidzianych Programem dotacji celowych stanowią przepisy ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. 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, 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.

Źródłami finansowania realizacji Programu są środki z budżetu państwa przeznaczone na 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, może obejmować środki pozyskane od innych podmiotów publicznych lub prywatnych, nie pochodzące z budżetu państwa ani budżetu Unii Europejskiej. Na dotacje w latach 2016-2020 przeznaczone zostaną wydatki budżetu państwa w łącznej kwocie 5 260 051 000 zł. W roku 2016 kwota dotacji będzie wynosiła 1 000 000 000 zł, a w latach kolejnych nie będzie niższa niż w roku bazowym. Przez rok bazowy należy zgodnie z definicją zawartą w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego rozumieć rok poprzedzający rok budżetowy. Niniejsze kwoty zostały poddane waloryzacji zgodnie z *Wytycznymi Ministra Finansów dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw (aktualizacja – październik 2014 r.)* o przewidywany wskaźnik poziomu inflacji, aby zapewnić stałą kwotę dofinansowania niezależnie od ogólnego poziomu cen towarów i usług w kolejnych latach.

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 GUS za 2013 r.),
- czynnika wyrównawczego - wskaźniki 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.

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, 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 transportu.

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 jest objęty prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Olszewski – Sekretarz Stanu w MiR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Edyta Boratyńska-Karpiej, główny specjalista kierujący pracą Stanowiska ds. Dróg Samorządowych, Departament Dróg i Autostrad, Tel. 630-17-72</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>11 czerwca 2015 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe ustalenia Komitetu Stałego Rady Ministrów z dnia 4 grudnia 2014 r.</p> <p>Nr w wykazie prac ID240</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obecnie obowiązujący Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój ustalony uchwałą Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r., jest nadzorowany przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej i obowiązuje do końca 2015 r. Konieczne jest opracowanie i wdrożenie mechanizmu kontynuującego wsparcie rządowe dla infrastruktury drogowej w gminach i powiatach. 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. Za kontynuacją podjętych działań prorozwojowych opowiedziała się również Najwyższa Izba Kontroli w Informacji o wynikach kontroli „Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych” z dnia 7 marca 2014 r.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Strategicznym celem Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, zwanego dalej „Programem”, jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego oraz 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, a tym samym zmniejszenie liczby i skutków wypadków spowodowanych mankamentami infrastruktury drogowej. W szczególności cel ten ma zostać osiągnięty poprzez dofinansowanie zadań dotyczących gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej i wynikających z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym promowaniu bardziej bezpiecznych, rozwiązań infrastrukturalnych i organizacji ruchu w odniesieniu do skrzyżowań i przekrojów poprzecznych drogi. Planowaną konsekwencją realizacji będzie również wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpłynie korzystnie na rozwój regionów, a co za tym idzie również na sprawne funkcjonowanie państwa.

Założenia Programu uwzględniają uwarunkowania wynikające z diagnozy sytuacji społeczno – gospodarczej i są zgodne z obowiązującymi krajowymi dokumentami strategicznymi: Długookresową Strategią Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia

fala nowoczesności, Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo, Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

Kompetencje ministra właściwego do spraw transportu w ramach realizacji Programu obejmować będą nadzór i koordynację działań wojewodów, do których zadań należy 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 Infrastruktury i Rozwoju.

Realizacja Programu przebiegać będzie w wyznaczonych określonych w harmonogramie ramach czasowych, ustalonych w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania 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 transportu.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Istniejący problem nie jest kwestią regulowaną przez przepisy Unii Europejskiej. Sprawy dotyczące mechanizmów finansowania inwestycji związanych z drogami publicznymi są regulowane przez indywidualne rozwiązania legislacyjne obowiązujące w poszczególnych krajach UE. W Europie, w tym w krajach członkowskich UE, stosowane są różne modele zarządzania siecią drogową, zarówno pod względem podziału administracyjnego drogownictwa, struktur zarządczych, jak i mechanizmów finansowania rozwoju sieci drogowej.

Niemcy:

W Niemczech władze federalne dofinansowują infrastrukturę transportową (drogową oraz kolejową), należąca do poszczególnych landów. Obowiązujący model opiera się na „ustawie o finansowaniu transportu samorządowego „Dem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz” która gwarantuje władzom landów coroczne dofinansowanie w wysokości około 1,34 mld euro. Środki przekazywane z budżetu federalnego podlegają ścisłej weryfikacji.

Austria:

Główny ciężar finansowania dróg lokalnych spoczywa na władzach landów austriackich. Na poziomie federalnym dofinansowywane są jedynie drogi krajowe.

Irlandia:

W Irlandii budowa dróg lokalnych finansowana jest ze środków Funduszu Samorządowego „General Purpose Grant”. Dodatkowo władze centralne udzielają poszczególnym samorządom dotacji celowych na dofinansowanie różnych zadań należących do jednostek samorządowych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez ministra właściwego ds. transportu w związku z nadzorem nad realizacją Programu

Minister właściwy do spraw finansów publicznych	1	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez ministra właściwego ds. finansów publicznych podczas realizacji Programu
Wojewodowie	16	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez wojewodów w związku z realizacją Programu
Jednostki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego	380	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez jednostki samorządowe szczebla powiatowego w celu uzyskania i wykorzystania dotacji na dofinansowanie dróg powiatowych w ramach Programu
Jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego	2479	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez jednostki samorządowe szczebla gminnego w celu uzyskania i wykorzystania dotacji na dofinansowanie dróg gminnych w ramach Programu

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje zostaną przeprowadzone w późniejszym etapie procedowania projektu z uwzględnieniem następujących podmiotów: Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Związek Powiatów Polskich, Unia Metropolii Polskich, Związek Miast Polskich, Związek Gmin Wiejskich RP. Projekt będzie przedmiotem opinii KWRiST.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)

Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0						0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0						0
JST	0	0	0	0	0	0						0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0						0
Wydatki ogółem	0	1000	1023	1044	1070	1096						5 260,051
budżet państwa	0	1000	1023	1044	1070	1096						5 260,051
JST	0	0	0	0	0	0						0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0						0
Saldo ogółem	0	1000	1023	1044	1070	1096						5 260,051
budżet państwa	0	1000	1023	1044	1070	1096						5 260,051
JST	0	0	0	0	0	0						0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0						0

Źródła finansowania	Budżet państwa, wkład własny gminy lub powiatu, może obejmować środki pozyskane od innych podmiotów publicznych lub prywatnych, nie pochodzące z budżetu państwa ani budżetu Unii Europejskiej.
---------------------	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Na dotacje w latach 2016-2020 przeznaczone zostaną środki budżetu państwa w łącznej kwocie 5 260 051 000 zł. W roku 2016 kwota dotacji będzie wynosiła 1 000 000 000 zł a w latach kolejnych nie będzie niższa niż w roku bazowym. Przez rok bazowy należy zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego rozumieć rok poprzedzający rok budżetowy. Niniejsze kwoty zostały poddane waloryzacji zgodnie z Wytycznymi Ministra Finansów dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw (aktualizacja – październik 2014 r.) o przewidywany wskaźnik poziomu inflacji, aby zapewnić stałą kwotę dofinansowania niezależnie od ogólnego poziomu cen towarów i usług w kolejnych latach.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.
--	--------------

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę, rozbudowę, przebudowę i remonty 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).

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu	W dalszej perspektywie efekt wykonania inwestycji w ramach Programu 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.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Program zostanie wykonany już w pierwszym roku funkcjonowania czyli w roku 2016 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
<p>Po upływie 3 lat od obowiązywania Programu nastąpi jego częściowe rozliczenie. Ponadto minister właściwy do spraw transportu przeanalizuje założenia i kryteria wyboru zadań do dofinansowania. W przypadku stwierdzenia konieczności zmiany kryteriów wyboru projektów bądź przyjętych założeń, minister właściwy do spraw transportu przygotuje aktualizację Programu i przedstawi ją do zatwierdzenia Radzie Ministrów. Głównym miernikiem efektywności Programu będzie liczba wybudowanych/przebudowanych kilometrów dróg powiatowych i gminnych.</p> <p>Dodatkowymi miernikami będzie również: % wykorzystanych środków oraz liczba zawartych umów: ogółem, na drogi powiatowe, na drogi gminne jednostka: liczba szt..</p>	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	

Wyjaśnienia do formularza oceny skutków regulacji

0. Metryczka

W niniejszej części należy podać podstawowe informacje na temat oceny skutków regulacji:

- Nazwa projektu:

Proszę podać np. wstępny tytuł projektu wpisany do wykazu prac legislacyjnych.

- Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:

Proszę wskazać organ odpowiedzialny za przygotowanie projektu, jego koordynację oraz wdrożenie (ministerstwo wiodące). W przypadku, gdy projekt jest przedmiotem prac więcej niż jednego ministerstwa, proszę wskazać również podmioty współpracujące.

- Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:

Proszę wskazać osobę, która w ministerstwie wiodącym nadzoruje prace jednostki odpowiedzialnej za merytoryczne przygotowanie projektu.

- Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:

Proszę podać kontakt (telefon, adres e-mail) do osoby, która jest odpowiedzialna za opracowanie projektu (np. kierownika komórki organizacyjnej) i będzie w stanie odpowiedzieć na ewentualne pytania związane z przedstawionymi w ocenie informacjami lub wskaże odpowiednią osobę.

- Data sporządzenia:

Proszę podać datę przygotowania OSR.

- Źródło:

Z rozwijanej listy proszę wybrać źródło, na podstawie którego przygotowany jest projekt (punkt exposé, data decyzji, nazwa strategii, nr dyrektywy, sygn. orzeczenia TK, nazwa ustawy, inne).

- Nr w wykazie prac:

Proszę podać numer z właściwego wykazu prac legislacyjnych.

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Proszę opisać istotę problemu (np. zawodność rynku, zapotrzebowanie na dobro publiczne, wysokie koszty transakcyjne, bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej itp.) i jego praktyczny wymiar (np. zbyt mała ochrona leasingobiorców, niewystarczający komfort i długi czas podróży koleją, występujące obciążenia administracyjne pobierczego danego przepisu itp.). Istotą problemu nie jest brak określonej regulacji - nowa regulacja może być jednym z instrumentów (sposobem) rozwiązania problemu. Dobrze i zwięźle wypełniona rubryka umożliwi zrozumienie problemu, który ma być rozwiązany oraz skali i przyczyn jego występowania.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze (największe) problemy wymagające rozwiązania.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Proszę zwięźle opisać proponowane rozwiązanie problemu opisanego w pkt 1 oraz oczekiwane rezultaty jego (ich) wdrożenia, sformułowane w możliwie konkretny, mierzalny i określony w czasie sposób - w przypadkach w których jest to możliwe powinien być zgodny z zasadą SMART (prosty, mierzalny, osiągalny, istotny, określony w czasie), np. osiągnięcie do 2020 r. wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego co najmniej 90%.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze rekomendacje i cele.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proszę wskazać - tam gdzie to możliwe - rozwiązania w minimum 3 krajach i źródła informacji. Proszę wskazać kraje, z których rozwiązania przeanalizowano oraz wyniki tych analiz.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę wskazać informacje odnoszące się do zagadnień najważniejszych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Proszę wyszczególnić jakie podmioty (zarówno osoby fizyczne, prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej) są objęte projektem. Proszę oszacować ich liczbę (wraz z podaniem źródła danych) oraz opisać charakter oddziaływania projektu na daną grupę.

Proszę dostosować liczbę wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

Przykładowe grupy: obywatele, MŚP, rolnicy, rodzina, inwestorzy, lekarze, emeryci, osoby niepełnosprawne.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Proszę podać informacje o konsultacjach poprzedzających przygotowanie projektu oraz wskazać, jaki jest planowany zakres konsultacji publicznych i opiniowania projektu, w szczególności uwzględniając:

- wskazanie, czy były (i jak długo) prowadzone konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu (tzw. pre-konsultacje publiczne), podmioty, z którymi były prowadzone te konsultacje (w tym ekspertów), w jaki sposób komunikowano się z grupami wskazanymi w pkt 6 (metody konsultacji np. warsztaty, kwestionariusz on-line), krótkie podsumowanie wyników konsultacji,
- terminy planowanych konsultacji publicznych, podmioty, z którymi będzie konsultowany projekt, wskazanie przepisu z którego wynika obowiązek zasięgnięcia opinii.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

W przygotowaniu kalkulacji skutków dla sektora finansów publicznych proszę uwzględnić aktualne wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy o finansach publicznych.

Jeśli to możliwe proszę wskazać skumulowane koszty/oszczędności. Prognozę proszę przeprowadzić w podziale na proponowane kategorie w horyzoncie 10-letnim, w wartościach stałych (np. ceny stałe dla pierwszego roku prognozy). W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli obliczenia zostały wykonane na podstawie opracowania własnego, proszę je przedstawić w formie załącznika oraz wskazać to opracowanie w pkt 13.

W opracowywanej analizie wpływu, co do zasady, należy przyjąć kalkulację w cenach stałych. W przypadku zastosowania cen bieżących, prezentacja skutków finansowych powinna uwzględniać wskaźniki makroekonomiczne podawane w [Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw](#). Jeżeli nie zastosowano wskaźników makroekonomicznych podanych w [Wytycznych MF](#), proszę dołączyć stosowną informację wyjaśniającą.

Proszę wskazać źródła finansowania planowanych wydatków. Proszę wskazać również wszystkie przyjęte do obliczeń założenia i źródła danych.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w kolejnych latach jej obowiązywania. W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu na SFP dla najważniejszych zmian.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Proszę oszacować wpływ na konkurencyjność gospodarki, przedsiębiorczości oraz na sytuację rodziny. Skutki należy przypisać do odpowiedniej grupy w tabeli.

W przypadku gdy regulacja będzie oddziaływać na inne niż wymienione w formularzu podmioty proszę odpowiednio uzupełnić formularz.

Proszę wskazać wartość finansową, z uwzględnieniem m.in. kosztów ponoszonych w związku z wejściem w życie aktu (np. koszt aktualizacji systemów informatycznych, zakupu nowych urządzeń), podatków i opłat lokalnych, itp.

W ujęciu niepieniężnym proszę podać wartości najważniejszych wskaźników, które ulegną zmianie (np. skrócenie czasu wydania pozwolenia na budowę o 100 dni, wzrost wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego o 20 punktów procentowych).

W przypadku gdy nie ma możliwości podania żadnych wartości liczbowych (lub wpływ dotyczy także zmian, których nie można skwantyfikować) proszę odpowiednio opisać analizę wpływu w pozycji: „niemierzalne”.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w 1, 2, 3, 5 i 10 roku jej obowiązywania. W kolumnie *Lącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

Proszę dostosować ilość wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

Obciążenia regulacyjne należy rozumieć jako wszystkie czynności, które muszą wykonać podmioty (adresaci regulacji) w związku wykonywaniem projektowanych przepisów.

Przykładem takich obciążeń są m.in. obowiązki informacyjne (OI). OI polega na dostarczaniu lub przechowywaniu przez podmioty zobowiązane danych informacji. Identyfikowanie OI dokonywane jest w oparciu o przepisy ustawy. Dany przepis nakłada OI, jeżeli podmiot realizujący obowiązek musi wykonać szereg czynności administracyjnych. Przepis można uznać za OI w przypadku gdy jego wykonanie będzie związane z wykonaniem jednej lub więcej czynności składowych z listy poniżej:

- 1) przyswajanie wiedzy dotyczącej wykonywania konkretnego obowiązku informacyjnego (w tym bieżące śledzenie zmian w przepisach),
- 2) szkolenie pracowników w zakresie wykonywania OI,
- 3) pozyskiwanie odpowiednich informacji z posiadanych danych,
- 4) przetwarzanie posiadanych danych w celu wykonania OI,
- 5) generowanie nowych danych,
- 6) projektowanie materiałów informacyjnych,
- 7) wypełnianie kwestionariuszy,
- 8) odbywanie spotkań,
- 9) kontrola i sprawdzanie poprawności,
- 10) kopiowanie/sporządzanie dokumentacji,
- 11) przekazywanie wymaganej informacji do adresata,
- 12) archiwizacja informacji.

Proszę:

- w przypadku gdy projekt nie dotyczy zmiany obciążeń regulacyjnych, zaznaczyć pole „nie dotyczy”,
- w przypadku zmian w projekcie wpływających na obciążenia regulacyjne odpowiednio zaznaczyć ich zwiększenie lub zmniejszenie,
- wskazać, czy wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE,
- wskazać, czy dane obciążenia są przystosowane do ich ewentualnej elektronizacji (dotyczy sytuacji kiedy wprowadzane obciążenia wpływają na systemy teleinformatyczne podmiotów publicznych lub na podmioty prywatne – przedsiębiorcy, obywatele).

W komentarzu proszę o zwięzłe opisanie zakresu zmian dotyczących obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Proszę opisać, czy i w jaki sposób projektowana regulacja może spowodować zmiany na rynku pracy w odniesieniu do zatrudnienia oraz innych wskaźników (np. czasu poszukiwania pracy, kwalifikacji pracowników).

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

10. Wpływ na pozostałe obszary

Proszę zaznaczyć pola - zakres oddziaływania projektu na obszary niewymienione w pkt 6, 7 i 9. Dla zaznaczonych obszarów proszę dokonać analizy wpływu.

W przypadku analizy wpływu na obszar „informatyzacja” proszę w szczególności rozważyć następujące kwestie:

- Czy projekt spełnia wymagania interoperacyjności (zdolność sieci do efektywnej współpracy w celu zapewnienia wzajemnego dostępu użytkowników do usług świadczonych w tych sieciach)?

- Czy projekt spełnia wymogi neutralności technologicznej, wielojęzyczności, elektronicznej komunikacji, wykorzystania danych z rejestrów publicznych, ochrony danych osobowych?

Jeżeli projekt będzie miał wpływ na inne niż wymienione w pkt 10 obszary proszę zaznaczyć „inne” oraz je wymienić. Proszę również omówić wpływ, jaki będzie miała projektowana regulacja na wymienione obszary.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proszę opisać kiedy planuje się rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 (wejście przepisów w życie nie zawsze rozwiązuje dany problem a jedynie daje podstawę do wdrożenia instrumentów do jego rozwiązania). Proszę przedstawić harmonogram wdrożenia działań wykonania aktu prawnego (np. gdy rozwiązywanym problemem jest zwiększona zachorowalność, to działaniami będą: ew. zatrudnienie dodatkowych pracowników, zakup majątku - urządzeń, przeprowadzenie szczepień, zakup szczepionek itp.)).

Jeżeli akt prawny ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać planowane wykonanie dla najważniejszych zmian.

Jeżeli projektowana regulacja oddziałuje na przedsiębiorców (na prowadzenie działalności gospodarczej), zgodnie z *Uchwałą Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych*, terminem wejścia w życie przepisów, po minimum 30-dniowym *vacatio legis*, powinien być 1 stycznia lub 1 czerwca. Jeżeli termin ten nie zostanie zachowany, proszę wskazać powód odstąpienia od wyznaczonych terminów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Proszę opisać, kiedy i w jaki sposób będzie mierzone osiągnięcie efektu opisanego w pkt 2. Po jakim czasie nastąpi przegląd kosztów i korzyści projektowanych oddziaływań. Proszę również wskazać mierniki, które pozwolą określić, czy oczekiwane efekty zostały uzyskane.

W tym punkcie proszę też podać informację dotyczącą przygotowania oceny funkcjonowania ustawy (OSR ex-post), jeżeli w odniesieniu do projektu ustawy przewiduje się przedstawienie wyników ewaluacji w OSR ex-post.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać sposób przeprowadzania ewaluacji i mierniki dla najważniejszych zmian.

Jeśli specyfika danego projektu uniemożliwia zastosowanie mierników lub też niezasadna jest jego ewaluacja (z uwagi na zakres lub charakter projektu) proszę to opisać.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy, itp.)

Proszę wymienić dodatkowe dokumenty, które stanowią załączniki do projektu i formularza. Załączanie dodatkowych dokumentów jest opcjonalne.