

STANOWISKO nr 6/2016
KONWENTU WÓJTÓW WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO POMORSKIEGO
z dnia 12 maja 2016 r.

w sprawie zmiany szczegółowych kryteriów oceny w ramach Programu
rozwój gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019

Konwent Wójtów Województwa Kujawsko – Pomorskiego pozytywnie ocenia fakt funkcjonowania Programu dofinansowania rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 (wcześniej Narodowy Program Budowy Dróg Lokalnych). Naszym zdaniem, od kilku lat są to najbardziej realne środki wpływające na poprawę stanu dróg gminnych i powiatowych. W szczególności obszary wiejskie nie mogą liczyć na środki służące poprawie stanu dróg w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego, a niewielka pula środków w ramach Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich zostanie praktycznie wyczerpana w trakcie pierwszego naboru wniosków.

Odnosząc się bezpośrednio do przyjętego Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, w porównaniu z poprzednim okresem, zwracamy uwagę na zbyt mocno rozbudowane kryteria oceny wniosków powodujące często niepotrzebne podnoszenie kosztów realizacji tych inwestycji.

Naszym zdaniem wnioskiem najdalej idącym, powodującym równomierne rozłożenie środków na poszczególne samorządy, bez ponoszenia zbyt wygórowanych kosztów inwestycji drogowych byłoby podzielenie całej puli środków w ramach programu na poszczególne samorządy gminne i powiatowe według długości dróg publicznych na terenie każdego samorządu. Przy takim podejściu do realizacji programu samorządy w pełni odpowiadałyby za to w jakim standardzie będą budowały czy remontowały drogi. Zmniejszą się również koszty administracyjne związane z obsługą całego programu.

Dostrzegając jednak ogromne potrzeby inwestowania w gminne i powiatowe drogi wnioskujemy o rozważenia podwyższenia puli środków na ten cel.

W przypadku braku możliwości akceptacji takiego podejścia do podziału środków na poszczególne samorządy akceptujemy propozycje zmian do kryteriów przesłane nam do

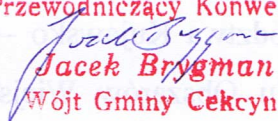
konsultacji przez Pana Wojewodę Kujawsko – Pomorskiego pismem WIR.VI.801.1.7.2016.MW z dnia 18 lutego 2016r. z następującymi uwagami:

- 1) dodatkowe punkty za długość ciągu pieszego przyznawać już przy długości minimalnej 250 mb,
- 2) punktowanie za umieszczanie wpustów ulicznych wody opadowej stosować tylko w miejscach niezbędnych do odprowadzania wody opadowej,
- 3) do innych elementów bezpieczeństwa ruch drogowego dopisać montaż barier zabezpieczających skarpy przydrożne.

Ponadto w odniesieniu do pozostałych kryteriów oceny projektów wnosimy o:

- 1) obniżenie udziału partnera do poziomu max 30% wkładu własnego wnioskodawcy,
- 2) wydłużenie okresu do lat 5 w punktacji za kontynuację zadania,
- 3) wprowadzenie dodatkowego 1 pkt za jednorazową realizację odcinka o długości powyżej 5 km,

Przewodniczący Konwentu


Jacek Brygman

Wójt Gminy Ciekryn

Załącznik:

Pismo Wojewody Kujawsko – Pomorskiego WIR.VI.801.1.7.2016.MW z 18 lutego 2016 r.

Otrzymują:

1. Minister Infrastruktury i Budownictwa – Andrzej Adamczyk
2. Wojewoda Kujawsko – Pomorski – Mikołaj Bogdanowicz



WOJEWODA KUJAWSKO-POMORSKI

WIR.VI.801.1.7.2016.MW

Bydgoszcz, 18 lutego 2016 roku



Pan
Jacek Brygman
Przewodniczący
Konwentu Wójtów Gmin Wiejskich
Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Przewodniczący

Zwracam się z uprzejmą prośbą o przedstawienie do zaopiniowania przez Konwent Wójtów Gmin Wiejskich Województwa Kujawsko – Pomorskiego propozycji zmiany szczegółowych kryteriów oceny w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 – 2019.

Rok 2016 jest pierwszym rokiem realizacji zadań w ramach nowego mechanizmu finansowania dróg lokalnych. Przyjęty uchwałą Rady Ministrów Nr 154/2015 z dnia 8 września 2015 r. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 – 2019 oraz dokumenty wykonawcze do programu wprowadziły nowe, w porównaniu do wcześniej obowiązującego programu wieloletniego, zasady oceny wniosków o dofinansowanie. Dotyczy to zwłaszcza tej części kryteriów oceny, które odnoszą się do aspektów technicznych planowanych inwestycji i zostały opracowane szczegółowo przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Zgodnie z powyższymi zasadami przeprowadzony został nabór wniosków na rok 2016. W trakcie naboru pojawiły się opinie samorządów, iż przyjęte kryteria są zbyt rygorystyczne i stanowić mogą barierę w uzyskaniu dofinansowania przez samorządy, które najbardziej je potrzebują. Z uwagi na wszczętą procedurę oceny wniosków, wprowadzenie modyfikacji w systemie oceny, w tamtym okresie, nie było możliwe. W oparciu o zgłoszone uwagi przygotowana została natomiast propozycja zmian kryteriów oceny, którą przedkładałam w załączeniu do zaopiniowania przez Konwent.

Z uwagi na Państwa doświadczenie związane z realizacją inwestycji drogowych, uczestnictwem w programach wspierających je finansowo oraz znajomością lokalnych uwarunkowań związanych z infrastrukturą drogową liczę, iż współpraca z Państwem przyczyni się do przyjęcia propozycji rozwiązań, które stanowić będą podstawę do dalszych prac związanych z ewentualną zmianą systemu oceny w ramach programu.

z poważaniem

WOJEWODA
KUJAWSKO-POMORSKI
Bojan
Mikołaj Bojanowicz

Propozycja zmian kryteriów oceny w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 - 2019

Pula środków w ramach programu podzielona jest po połowie na drogi powiatowe oraz drogi gminne. Aplikowanie o środki finansowe odbywa się odrębnie – w ramach każdej kategorii dróg. W kategorii drogi powiatowe szanse na dofinansowanie są w miarę wyrównane. Natomiast wiele gmin wskazuje na nierówne szanse poszczególnych wnioskodawców na uzyskanie dofinansowania w kategorii drogi gminne z uwagi na trudności w spełnieniu kryteriów dotyczących parametrów technicznych, od których uzależniona jest ocena wniosku. Odnosi się to zwłaszcza terenów wiejskich, które posiadają infrastrukturę drogową o niskich parametrach. Co więcej, specyfika tych obszarów sprawia, iż zastosowanie niektórych z punktowanych rozwiązań (np. chodniki, ścieżki rowerowe na ponad 50% długości drogi) nie jest w pełni uzasadnione. Tym samym większe szanse na wsparcie mają obszary zurbanizowane, chociaż i tutaj pojawiają się trudności (np. zwiększenie szerokości pasa ruchu uniemożliwia istniejąca zabudowa).

Proponowane zmiany mają na celu wyrównanie szans w uzyskaniu dofinansowania przez gminy o różnych uwarunkowaniach związanych z siecią drogową, a także promowanie rozwiązań, które mają rzeczywisty wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

1. Kryterium 1) Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

- szerokość pasa ruchu

Obecne zapisy

Parametry techniczne, zawarte w przygotowanej przez byłe Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju *Instrukcji oceny przez Komisję wniosków o dofinansowanie zadań*, wynikają z istniejących przepisów prawnych w tym głównie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 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.). W *Instrukcji oceny* wymogi podzielono na standardowe (1 pkt) i niestandardowe (2 pkt) dla poszczególnych klas dróg.

Podział ten nie jest wystarczająco czytelny dla samorządów.

Proponowana zmiana

Z uwagi na występujące trudności związane ze spełnieniem wymogów oceny w powyższym zakresie i zróżnicowane uwarunkowania związane z infrastrukturą na poszczególnych obszarach, należałoby odejść od podziału wymogów na standardowe i niestandardowe oraz stworzyć jednolite kryteria w ramach poszczególnych klas dróg.

Maksymalna liczba punktów (2 pkt) przyznawana byłaby już za spełnienie podstawowych wymogów wynikających z przepisów prawa.

Uzasadnienie:

Projektowana przebudowa lub budowa dróg powinna opierać się na obowiązujących przepisach w tym zakresie. Program nie powinien więc punktować rozwiązań niespełniających podstawowych wymogów.

Należy jednak zauważyć, iż możliwość uzyskania maksymalnej liczby punktów już za spełnienie wymogów rozporządzenia, nie tylko zwiększy szanse uzyskania dofinansowania przez gminy o mniejszych zasobach finansowych, ale także będzie silniej motywowało do podwyższenia parametrów dróg.

2. Kryterium 1) Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

- ruch pieszych

Obecne zapisy (*Instrukcji oceny wniosków oraz Instrukcji wypełniania wniosków*):

ruch pieszych (max 2 pkt):

- po chodniku odsuniętym od jezdni
 - o szerokości co najmniej 1,50 m – 2 pkt
 - o szerokości mniejszej niż 1,50 m – 0 pkt
- po chodniku usytuowanym przy jezdni
 - o szerokości co najmniej 2,00 m – 1 pkt
 - o szerokości mniejszej niż 2,00 m – 0 pkt
- po poboczu - 0 pkt

- 1) w przypadku ruchu mieszanego (po poboczu i chodniku) należy określić parametr dla elementu, którego sumaryczna długość jest większa w ramach odcinka drogi objętego zadaniem,
- 2) wyklucza się stosowanie wspólnej ścieżki pieszo-rowerowej (droga dla pieszych i rowerów, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym – tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm. – oznaczona znakiem C-13/C-16 rozdzielonym kreską poziomą); należy projektować odrębnie chodnik i ścieżkę rowerową, które mogą przylegać do siebie (droga dla pieszych i rowerów oznaczona znakiem C-13/C-16 rozdzielonym kreską pionową).

Proponowane zmiany

Ad. 1) Należałoby rozszerzyć zapis mówiący o tym, kiedy za ruch pieszych przyznawane są dodatkowe punkty np.:

- 1) w przypadku ruchu mieszanego (po poboczu i chodniku) należy określić parametr dla elementu, którego sumaryczna długość jest większa w ramach odcinka drogi objętego zadaniem. **W przypadku, jeśli zadanie dotyczy odcinka dłuższego niż 1 km, punkty za realizację ciągu pieszego przyznawane są, gdy jego długość wynosi min. 500 m.**

Uzasadnienie:

W przypadku inwestycji realizowanych na obszarach wiejskich, zwłaszcza w terenie niezabudowanym i na dłuższych odcinkach, warunek związany z tworzeniem ciągu pieszego na połowie długości drogi (przeważającej długości) jest często nieuzasadniony i trudny w realizacji.

Modyfikacja zapisu zwiększy szansę na otrzymanie punktów w tym kryterium przez zadania dotyczące dróg na obszarach wiejskich i zmarginalizowanych.

Ad. 2) Korzystnym byłoby uznanie w punktacji (dotychczas 0 pkt) wspólnej ścieżki pieszo – rowerowej. Jest to rozwiązanie zgodne z prawem, a w przypadku dróg na terenach wiejskich, które łączą poszczególne miejscowości i na których nie występuje ruch pieszych o dużym natężeniu uzasadniający zastosowanie oddzielnie chodnika i ścieżki rowerowej, jak najbardziej wskazane. Ma to szczególnie znaczenie w przypadku dróg niższych klas, gdzie zastosowanie rozwiązania rozdzielnego mogłoby doprowadzić do dysproporcji co do warunków w jakich odbywa się ruch pojazdów w porównaniu do ruchu pieszych i rowerzystów i jednocześnie byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Wspólna ścieżka pieszo – rowerowa z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (statystyk wypadków z udziałem pieszych), jest natomiast zdecydowanie lepszym rozwiązaniem niż także niepunktowany w ramach programu ruch pieszych po poboczu.

3. Kryterium 1) Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

- uspokojenie ruchu:

Obecne zapisy (*Instrukcji oceny wniosków oraz Instrukcji wypełniania wniosków*):

uspokajanie ruchu (max. 2 pkt):

- przejścia dla pieszych:
 - wyposażone w wyspy dzielące (tzw. azyle) = 1 pkt
 - niewyposażone w wyspy dzielące (tzw. azyle) = 0 pkt
 - nie dotyczy = 0 pkt
 - jezdnia:
 - wyposażona w wyspy dzielące poprzedzające obszar zabudowany = 1 pkt
 - niewyposażona w wyspy dzielące poprzedzające obszar zabudowany = 0 pkt
 - nie dotyczy = 0 pkt
- azyle dla pieszych (wyspy dzielące pasy ruchu na przejściach dla pieszych), zgodnie z § 127 ust. 9 rozporządzenia – informację podaje się jako zbiorczą dla wszystkich przejść dla pieszych na odcinku drogi objętym zadaniem (aby warunek był spełniony wszystkie przejścia muszą być wyposażone w azyle),
- w przypadku niewystępowania obszaru zabudowanego na całym odcinku drogi objętym zadaniem należy wskazać „nie dotyczy”

Proponowana zmiana

Z punktu widzenia wymogów bezpieczeństwa, azyły dla pieszych nie w każdym przypadku są rozwiązaniem koniecznym. Występują miejsca w których należałoby je stosować, natomiast w innych nie mają one większego wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego należałoby zrezygnować z rygorystycznego zapisu o azyłach na wszystkich przejściach na drodze objętej zadaniem, a np. uwzględnić w ocenie pominęte, ważne rozwiązanie, jakim jest doświetlenie przejść dla pieszych.

4. Kryterium 1) Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

- system odwodnienia

Obecne zapisy (*Instrukcji oceny wniosków oraz Instrukcji wypełniania wniosków*):
system odwodnienia:

- kanalizacja – studzienki ściekowe (wpusty uliczne) poza jezdnią = 2 pkt
- kanalizacja – studzienki ściekowe (wpusty uliczne) w jezdni = 0 pkt
- rów = 2 pkt
- inne = 0 pkt

Proponowana zmiana

Rozwiązanie w zakresie kanalizacji deszczowej polegające na umieszczeniu studzienek ściekowych (wpustów licznych) w jezdni powinno być punktowane. Jest to rozwiązanie powszechnie stosowane, także w przypadku dróg wyższych klas.

Inne rozwiązania istotne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego pominęte w kryteriach oceny, które należałoby uwzględnić w przypadku zmiany zasad oceny:

- doświetlenie przejść dla pieszych,
- usunięcie lub zabezpieczenie barierą sprężystą drzew (ze względu na zwiększającą się liczbę wypadków w wyniku których nastąpiło najechanie na drzewo ze skutkiem śmiertelnym). Problem omawiany w ramach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na posiedzeniu której uchwalono wzór oznakowania tego typu miejsc niebezpiecznych.

Wydziału Infrastruktury i Rozwoju

Krzysztof Smoczyk