

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

PROGRAM USPOKOJENIA RUCHU

DO FINANSOWANIA Z KREDYTU EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO

ZAŁOŻENIA PROGRAMU

Warszawa, maj 2008 r.

PROGRAM USPOKOJENIA RUCHU
DO FINANSOWANIA Z KREDYTU EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO
PODSTAWOWE INFORMACJE

Nazwa	Programu Uspokojenia Ruchu.								
Czas trwania	2009 r. – 2014 r.								
Całkowita wartość	270.000.000 EUR.								
Źródła finansowania	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Kredyt EBI</td> <td style="text-align: right;">130.000.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Jednostki samorządu terytorialnego</td> <td style="text-align: right;">135.000.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Ministerstwo Infrastruktury</td> <td style="text-align: right;">5.000.000 EUR</td> </tr> <tr> <td>Razem</td> <td style="text-align: right;">270.000.000 EUR.</td> </tr> </table>	Kredyt EBI	130.000.000 EUR	Jednostki samorządu terytorialnego	135.000.000 EUR	Ministerstwo Infrastruktury	5.000.000 EUR	Razem	270.000.000 EUR.
Kredyt EBI	130.000.000 EUR								
Jednostki samorządu terytorialnego	135.000.000 EUR								
Ministerstwo Infrastruktury	5.000.000 EUR								
Razem	270.000.000 EUR.								
Jednostka Zarządzająca Programem	Minister Infrastruktury - Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.								
Jednostki Koordynujące Projekty	Wojewodowie – Koordynatorzy.								
Beneficjenci	Jednostki samorządu terytorialnego: gminy, powiaty, miasta na prawach powiatu i samorzady wojewódzkie, oraz ich związki.								
Wydatki kwalifikowane	Wydatki związane z opracowaniem wniosku zgłoszeniowego, przygotowaniem oraz realizacją inwestycji, za wyjątkiem nabywania nieruchomości.								
Forma płatności	Refundacje wydatków poniesionych przez beneficjentów na podstawie faktur, nie więcej niż 50% całkowitego kosztu zadania z podatkiem VAT.								
Zakres Programu	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje - zadania uspokojenia ruchu wdrażane przez samorzady; • pomoc techniczna: szkolenia z uspokojenia ruchu oraz obsługa Programu. 								
Opis inwestycji (zadań uspokojenia ruchu)	<p>Przebudowa i modernizacja odcinków dróg samorządowych na obszarze zabudowanym (we wsiach i miastach) w celu zapewnienia bezpiecznej prędkości ruchu pojazdów oraz zmniejszenia uciążliwości transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • funkcjonalna hierarchizacja układu drogowo-ulicznego; • ustanawianie stref prędkości; • wprowadzanie środków uspokojenia ruchu; • poprawa jakości i estetyki przestrzeni publicznej. 								
Efekty Programu (inwestycji)	<p>Uspokojenie ruchu na ok. 910 km dróg i ulic. Oczekiwane efekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • spadek liczby wypadków i rannych o 70%, spadek liczby zabitych o 85%, spadek liczby kolizji o 40%. • 500 osób uratowanych od śmierci i 5.910 mniej rannych w wypadkach; • wskaźnik korzyści do kosztów B/C = 5,46. 								
Wybór zadań do Programu	<p>Dwuetapowy konkurs otwarty dla wszystkich samorządów na podstawie kryteriów ogłoszonych przez Ministra Infrastruktury po podpisaniu umowy finansowej pomiędzy RP a EBI.</p> <p>Etap kwalifikacji: kryteria bezwzględne, spełnienie warunków formalnych udziału w Programie.</p> <p>Etap selekcji: kryteria punktowe, lista rankingowa wniosków na podstawie liczby punktów, po zatwierdzeniu koncepcji uspokojenia ruchu przyjmowanie wniosków od góry listy rankingowej do wyczerpania kwoty dostępnej na dofinansowanie.</p>								
Podstawa podjęcia Programu	Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005.								
Komplementarność z innymi programami i działaniami	<ul style="list-style-type: none"> • Program „Drogi Zaufania” GDDKiA; • Program Budowy Dróg Krajowych 2008-2012; • Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz RPO; • opłaty za korzystanie z autostrad i wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad przez samochody ciężarowe. 								
Osoba do kontaktu	Krzysztof Jamrozik kjamrozik@mi.gov.pl								

PROGRAM USPOKOJENIA RUCHU
DO FINANSOWANIA Z KREDYTU EUROPEJSKIEGO BANKU INWESTYCYJNEGO
ZAŁOŻENIA PROGRAMU

1. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i rola infrastruktury drogowej

Wypadki drogowe stanowią bardzo duże obciążenie dla społeczeństwa i gospodarki. Każdego roku w wypadkach na polskich drogach traci życie ok. 5,5 tysiąca osób, a ok. 60 tysięcy odnosi rany. W Polsce ginie 13% wszystkich zabitych na drogach Unii Europejskiej, podczas gdy ludność Polski stanowi 8% populacji UE. W Polsce na 100 tys. mieszkańców ginie w wypadkach drogowych aż 15 osób, podczas gdy w najbezpieczniejszych krajach Europy 5 osób, więc obywatele naszego kraju są trzykrotnie bardziej zagrożeni śmiercią na drodze niż mieszkańcy innych krajów UE.

Największym zagrożeniem w ruchu drogowym jest nadmierna prędkość ruchu pojazdów, gdyż im większa prędkość tym trudniej uniknąć wypadku i tym poważniejsze są obrażenia u ofiar. W Polsce nadmierna prędkość jest przyczyną 31% wypadków śmiertelnych, czyli każdego roku ponad 1.600 osób ginie z powodu nadmiernej prędkości jazdy, która jest zjawiskiem powszechnym. Najgorsza sytuacja występuje na odcinkach dróg przechodzących przez niewielkie miejscowości, gdzie 94% kierowców przekracza dozwoloną prędkość. Mimo obowiązującego ograniczenia do 50 km/h średnia prędkość pojazdów przejeżdżających przez niewielkie miejscowości to 76 km/h. W dużych miastach zbyt szybko jeździ 85% kierowców. Stanowi to śmiertelne zagrożenie zwłaszcza dla pieszych i rowerzystów, którzy nie są chronieni karoserią pojazdu. Z tego powodu Polska przoduje w niechlubnej statystyce: w naszym kraju piesi stanowią 34% zabitych w wypadkach, najwięcej w całej UE, zaś rowerzyści 11%. Oprócz problemu nadmiernej prędkości przez miejscowości, osiedla i centra miast przechodzi ruch tranzytowy z dużym udziałem samochodów ciężarowych, który jest przyczyną licznych zagrożeń i uciążliwości dla społeczności lokalnych.

Istotną przyczyną tego stanu rzeczy jest środowisko drogowe, które sprzyja zbyt szybkiej jeździe. Ukształtowanie sieci drogowo-ulicznej i niedostatek infrastruktury dla ruchu pieszo-rowerowego, nawet w miastach i miejscowościach, faworyzuje ruch zmotoryzowany kosztem pieszych i rowerzystów. Z kolei brak skutecznego nadzoru nad prędkością jazdy powoduje, że kierowcy nie bacząc na znaki drogowe bezkarnie łamią ograniczenia prędkości. Szacuje się, że środowisko drogi przyczynia się do powstawania 34% wypadków. Niebezpiecznemu stanowi infrastruktury drogowej towarzyszy szybki wzrost liczby samochodów i natężenia ruchu drogowego. W latach 2000-2006 liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła o 32% (z 13,6 mln do 18 mln). Średni dobowy ruch na drogach krajowych w Polsce w latach 2000-2005 wzrósł o 20% (z 7 tys. do 8,4 pojazdów).

W najbliższych latach te niekorzystne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego tendencje będą się nasilać. Prognozy do roku 2020 wskazują na możliwy wzrost liczby samochodów osobowych o 40-60% i możliwość wzrostu średniego natężenia ruchu o 74% (do 14,6 tys. pojazdów na dobę). Oprócz tego wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad przez samochody ciężarowe od lipca br. spowoduje częściowe przeniesienie ruchu samochodów ciężarowych na trasy alternatywne, którymi w większości są drogi samorządowe. Oprócz dalszej degradacji sieci dróg samorządowych wyniknie z tego dodatkowy wzrost zagrożenia mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż tych tras.

Tymczasem za pomocą odpowiedniego kształtowania drogi i jej otoczenia można skutecznie zapobiegać wypadkom i innym uciążliwościom poprzez fizycznie uniemożliwienie jazdy z nadmierną prędkością oraz eliminację niepożądanego ruchu tranzytowego. Międzynarodowe badania dowodzą, że spadek średniej prędkości o 5% powoduje spadek ogólnej liczby

wypadków o 10%, a wypadków śmiertelnych o 20%. Oprócz tego istotne są korzyści środowiskowe: niższa prędkość jazdy powoduje mniejszy hałas i redukuje emisje groźnych dla środowiska gazów, a zmniejszenie liczby wypadków ogranicza przedostawanie się do otoczenia szkodliwych substancji z rozbitych pojazdów i obiektów przydrożnych.

Największe trudności w poprawie bezpieczeństwa ruchu występują na drogach samorządowych, na których ginie ponad 60% wszystkich zabitych w wypadkach drogowych. Jednocześnie drogi samorządowe o wiele silniej niż drogi krajowe doświadczają dekapitalizacji majątku i niedostatecznego finansowania, co jest przyczyną strukturalnych trudności poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

2. Potrzeba podjęcia Programu

Śmierć ok. 5,5 tysiąca obywateli i poważne obrażenia ciała u kolejnych 60 tysięcy każdego roku przysparzają społeczeństwu i gospodarce narodowej strat szacowanych na 30 miliardów złotych rocznie. Inwestowanie w zmniejszenie liczby wypadków, rannych, zabitych oraz liczby kolizji, oprócz zapobiegania ludzkim tragediom, przekłada się na korzyści ekonomiczne. Nakłady na poprawę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej odznaczają się bardzo wysoką stopą zwrotu. O skuteczności takiego inwestowania świadczą dotychczasowe efekty po dwóch latach realizacji Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach, który prowadzi Ministerstwo Infrastruktury. W przebudowanych miejscach niebezpiecznych odnotowano średnio: spadek liczby wypadków o 70%, zmniejszenie liczby zabitych o 92%, zmniejszenie liczby rannych o 74% i spadek liczby kolizji o 52%. Doświadczenia innych krajów w realizacji programów uspokojenia ruchu wskazują, że dzięki uspokojeniu ruchu można osiągnąć spadek liczby wypadków i poszkodowanych o 70%.

Całkowita wartość Programu Uspokojenia Ruchu jest szacowana na 270 milionów euro, z czego 130 milionów będzie pochodzić z kredytu EBI, a pięć milionów ze środków Ministerstwa Infrastruktury. Podobnie jak w obecnym programie, dużą rolę odegra efekt dźwigni finansowej. Ze środków kredytu będzie finansowanych mniej niż 50% kosztów, zaś resztę środków zabezpieczą we własnym zakresie samorządy, które przeznaczą na ten cel 135 milionów euro.

Potrzeby w zakresie uspokojenia ruchu są bardzo duże, o czym świadczy zainteresowanie samorządów i gotowość do finansowania tych działań: z terenu całego kraju do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło przeszło 2850 zgłoszeń zainteresowania udziałem w Programie Uspokojenia Ruchu obejmujących realizację inwestycji o łącznej wartości 3,89 miliarda złotych.

Oprócz zmniejszenia liczby wypadków i ofiar podjęcie Programu Uspokojenia Ruchu przyniesie krajowi szereg innych korzyści, takich jak:

- poprawa wizerunku władz poprzez dbałość o bezpieczeństwo obywateli;
- skanalizowanie środków finansowych na skuteczne działania;
- wzmacnianie współpracy i partnerstwa pomiędzy rządem i samorządami;
- rozpowszechnienie dobrych praktyk i przykładów do naśladowania;
- rozwój kultury bezpiecznej mobilności w społeczeństwie.

Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej dzięki zmniejszeniu liczby wypadków i ich ofiar oraz strat materialnych służy całej gospodarce narodowej. Jednocześnie zmniejszenie ryzyka udziału w wypadku, odniesienia obrażeń lub śmierci stanowi indywidualną korzyść każdego obywatela i przedsiębiorcy. Program Uspokojenia Ruchu będzie realizowany na drogach samorządowych, które stanowią 95% sieci drogowej kraju i korzysta z nich ogół społeczeństwa, zarówno pieszych jak i zmotoryzowanych. Samorządy ze swoich budżetów sfinansują przynajmniej połowę kosztów i zapewnią utrzymanie inwestycji. Państwo ma

konstytucyjny obowiązek zapewnić bezpieczeństwo obywateli, jednak może oczekiwać ich partycypacji. Dlatego w celu sfinansowania połowy nakładów inwestycyjnych Rząd Polski jest upoważniony do zaciągnięcia w imieniu Kraju kredytu, który będzie spłacany z wpływów do budżetu, jakich dostarczają osoby fizyczne i przedsiębiorcy. W ten sposób zarówno korzyści, jak i koszty inwestycji zostaną rozłożone pomiędzy podatników. Poniesione nakłady zwrócą się kilkukrotnie z korzyścią dla gospodarki i społeczeństwa. Program Uspokojenia Ruchu rozwinie model partnerstwa władz państwowych, władz samorządowych i obywateli na rzecz realizacji wspólnego celu.

Zapewnienie źródła finansowania z wyłącznym przeznaczeniem na poprawę bezpieczeństwa infrastruktury drogowej ma kluczowe znaczenie dla skłonienia samorządów do podejmowania takich działań. Samorządy są chętne do montażu finansowego i gotowe do zmobilizowania funduszy własnych w wysokości przynajmniej 50%. Dotychczasowe doświadczenia wskazują również, że bez stworzenia takiej zachęty większość samorządów nie podejmie żadnych działań w tym zakresie, zaś te, które będą pozyskiwać środki z funduszy unijnych, przeznaczą je na inne inwestycje drogowe niezwiązane z poprawą bezpieczeństwa ruchu.

3. Cele i zakres Programu

Głównym celem Programu Uspokojenia Ruchu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszanie uciążliwości transportu poprzez zapewnienie bezpiecznej prędkości pojazdów oraz rozpropagowanie pośród samorządów wiedzy i dobrych praktyk z zakresu uspokojenia ruchu.

Program uspokojenia ruchu będzie obejmował zestaw wzajemnie komplementarnych działań:

- opracowanie przewodnika do uspokojenia ruchu (2008);
- inwestycje: zadania uspokojenia ruchu wdrażane przez samorządy i częściowo finansowane z kredytu EBI (przygotowanie: 2009, realizacja: 2010-2014);
- pomoc techniczna: szkolenia z uspokojenia ruchu dla wszystkich zarządców dróg (2009-2010) oraz obsługa programu: pomoc w przygotowaniu zadań, zarządzanie, koordynacja i kontrola jakości oraz podsumowanie Programu (2009 – 2014).

Z kredytu EBI będą finansowane inwestycje i pomoc techniczna. Przewodnik do uspokojenia ruchu i pomoc techniczna będą realizowane przez Ministerstwo Infrastruktury, które sfinansuje opracowanie przewodnika do uspokojenia ruchu. Inwestycje będą realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego, koordynowane przez wojewodów i zarządzane oraz częściowo finansowane przez Ministerstwo, analogicznie do obecnego Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach.

Inwestycje uspokojenia ruchu będą obejmowały przebudowę i modernizację odcinków dróg samorządowych na obszarze zabudowanym (we wsiach i miastach) w celu zapewnienia bezpiecznej prędkości oraz zmniejszenia uciążliwości transportu. Będą one wdrażane przez jednostki samorządu terytorialnego (gminy, powiaty, miasta na prawach powiatu i samorządy wojewódzkie oraz związki jednostek samorządu terytorialnego) i częściowo finansowane z kredytu EBI. Program będzie przebiegał na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz w miastach na prawach powiatu. Priorytet otrzymają miasta i miejscowości położone na trasach alternatywnych do dróg krajowych.

Uspokojenie ruchu polega na wprowadzaniu rozwiązań z zakresu inżynierii drogowej fizycznie uniemożliwiających jazdę z nadmierną prędkością. Stosowane są elementy, które nie pozwalają na zbyt szybką jazdę i zniechęcają niepożądany ruch tranzytowy, jak np. przewężenia jezdni, wyniesione powierzchnie skrzyżowań, małe rondo itp. Jednocześnie wprowadzany jest hierarchiczny podział dróg ze względu na rzeczywiste funkcje, jakie pełnią

na danym obszarze: funkcja tranzytowa, rozprowadzająca ruch i dojazdowa. Wprowadzane są strefy prędkości: 50 km/h, 30 km/h, strefy zamieszkania i strefy ruchu pieszego wraz z kontrolą dostępności. Uspokojenie ruchu jest realizowane w połączeniu z elementami małej architektury podnoszącej walory estetyczne i ład przestrzenny otoczenia, co poprawia komfort i jakość życia mieszkańców. Dla osiągnięcia powyższego kompleksowego efektu Program będzie obejmował następujące działania :

- funkcjonalna hierarchizacja układu drogowo-ulicznego;
- ustanawianie stref prędkości;
- wprowadzanie środków uspokojenia ruchu;
- poprawa jakości i estetyki przestrzeni publicznej.

W odróżnieniu od przebudowy miejsc niebezpiecznych, która dotyczy tylko tych odcinków dróg, gdzie poprzednio koncentrowały się wypadki, uspokojenie ruchu jest działaniem profilaktycznym i kompleksowym. Wprowadza się je na całym obszarze, na którym występuje problem nadmiernej prędkości jazdy i zagrożenie mieszkańców wypadkami drogowymi. Oddziaływanie uspokojenia ruchu ma więc znacznie szerszy zakres.

4. Efekty i uzasadnienie ekonomiczne Programu

Przy nakładach inwestycyjnych równych 260 milionów euro produktem Programu będzie uspokojenie ruchu wprowadzone na ok. 910 km sieci dróg i ulic. Zakłada się, że na drogach i ulicach objętych uspokojeniem ruchu zostaną osiągnięte następujące wyniki:

spadek liczby wypadków o 70%;
spadek liczby rannych o 70%;
spadek liczby zabitych o 85%;
spadek liczby kolizji o 40%.

W wyniku uproszczonej analizy korzyści i kosztów prognozowany jest współczynnik korzyści do kosztów Programu w wysokości 5,46, ekonomiczna wartość bieżąca netto ENPV = 3.123.455.946 PLN oraz ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu ERR = 45% dla trwałości inwestycji 10 lat. Analiza uwzględnia koszty inwestycji, zwiększone nakłady utrzymaniowe oraz korzyści ze zmniejszenia liczby wypadków, rannych, zabitych oraz kolizji.

Szacuje się, że każdego roku po zakończeniu inwestycji Program pozwoli zapobiec 50 zabitym, 490 wypadkom, 491 rannym oraz 2389 kolizjom. W zakładanym na 10 lat okresie trwałości inwestycji oznacza to uratowanie od śmierci 500 osób i uchronienie przed poważnymi obrażeniami ciała dalszych 4910 uczestników ruchu przy nakładach inwestycyjnych w wysokości 260 milionów euro. Dla porównania, Komisja Europejska uznaje, że na ocalenie od śmierci w wypadku jednej osoby można wydać jeden milion euro. Oprócz poprawy bezpieczeństwa ruchu wprowadzenie uspokojenia ruchu spowoduje poprawę warunków poruszania się pieszych i rowerzystów, zmniejszenie lokalnej uciążliwości transportu oraz utrzymanie pożądanego poziomu ruchu na płatnych odcinkach autostrad, a co za tym idzie - przychodów z tytułu opłat.

Są to tylko efekty bezpośrednie. Można oczekiwać, że dzięki rozpropagowaniu wiedzy i przykładów dobrej praktyki przekazanych podczas szkoleń i zawartych w przewodniku do uspokojenia ruchu, zadania częściowo sfinansowane ze środków Programu znajdą licznych naśladowców. Wiele samorządów na własną rękę przystąpi do wdrażania na swoim terenie i powielania sprawdzonych rozwiązań. W ten sposób w ciągu kilku lat po zakończeniu programu liczba dróg i ulic z uspokojonym ruchem może się zwiększyć nawet dwukrotnie, co we wzmożonym stopniu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, zmniejszenie uciążliwości transportu oraz pomoże w utrzymaniu zakładanego poziomu ruchu na autostradach.

5. Finansowanie Programu

Całkowita wartość Programu Uspokojenia Ruchu wyniesie 270 milionów euro, z czego 130 milionów będzie pochodzić z kredytu zaciągniętego na ten cel w Europejskim Banku Inwestycyjnym, 135 milionów od jednostek samorządu terytorialnego i 5 milionów od Ministerstwa Infrastruktury. Z kredytu będą finansowane inwestycje i pomoc techniczna. Koszty opracowania przewodnika do uspokojenia ruchu pokryje Ministerstwo Infrastruktury z własnego budżetu.

Wartość inwestycji wyniesie 260 milionów euro. Na tę kwotę będzie się składać 125 milionów euro z kredytu, które zostaną przekazane jednostkom samorządu terytorialnego jako częściowa refundacja kosztów inwestycji oraz 135 milionów euro środków własnych samorządów. Ewentualny wzrost kosztów inwestycji pokryją samorządy. Wartość pomocy technicznej wyniesie 10 milionów. 5 milionów będzie pochodzić z kredytu EBI, drugie 5 milionów zapewni Ministerstwo Infrastruktury z własnego budżetu. Podział nakładów na wydatki finansowane z kredytu EBI (inwestycje oraz pomoc techniczną) będzie wyglądać następująco:

Działanie	Finansowanie			
	Ministerstwo Infrastruktury	Kredyt EBI	Samorządy	Razem
Inwestycje		125.000.000 EUR	135.000.000 EUR	260.000.000 EUR
Pomoc techniczna	5.000.000 EUR	5.000.000 EUR	-	10.000.000 EUR
OGÓŁEM	5.000.000 EUR	130.000.000 EUR	135.000.000 EUR	270.000.000 EUR

Założenia Programu są zaakceptowane przez Kierownictwo Resortu Infrastruktury i zostały zaprezentowane Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu, który wyraził duże zainteresowanie udzieleniem kredytu w wysokości 130 milionów euro i prowadzi już wewnętrzną ocenę Programu. Komunikat w tej sprawie pojawił się na stronie internetowej EBI. Obecnie potrzebna jest decyzja Ministra Finansów o zaciągnięciu kredytu.

Wyplata środków kredytu rozpocznie się w roku 2010 i potrwa do roku 2014. Rozłożenie okresu finansowania na pięć lat umożliwi samorządom zmobilizowanie wkładu własnego w wymaganej wysokości. Od podpisania umowy finansowej do rozpoczęcia wydatkowania środków upłynie okres ok. 12 miesięcy konieczny na przygotowanie inwestycji. Samorządy nie rozpoczną przygotowań bez zapewnionego źródła finansowania ze strony rządowej. Z tego względu ***terminowe przygotowanie i rozpoczęcie Programu jest uwarunkowane podpisaniem umowy finansowej z EBI pod koniec 2008 r. lub na początku 2009 r.***

Przewiduje się następujące wypłaty środków kredytu:

Lata	Wyplata środków (mln EUR)
2010	15
2011	30
2012	30
2013	30
2014	25
2010-2014	130

6. Podłoże instytucjonalne Programu

Przystępując do Unii Europejskiej Polska zobowiązała się do realizacji unijnego celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jakim jest zmniejszenie o połowę liczby zabitych w wypadkach drogowych w ciągu dziesięciu lat. Został on sformułowany w Białej Księdze Europejskiej Polityki Transportowej UE do roku 2010 wydanej w 2001 r. i uszczegółowiony w Europejskim Programie Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 2003 r. Państwa Członkowskie zostały zobowiązane do ujęcia tego celu w programach krajowych.

Zły stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce i konieczność jego pilnej poprawy są podkreślone w krajowych dokumentach strategicznych:

- Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 (*Priorytet 2 poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*);
- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 (*Cel 5.4.3. Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski*);
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025 (*Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków*).

Szczegółowa strategia działania zmierzająca do osiągnięcia wspólnego unijnego celu jest ujęta w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005 /Krajowym Programie BRD/ przyjętym przez Radę Ministrów do realizacji 19 kwietnia 2005 r. jako program dla Polski na lata 2005-2013. Krajowy Program BRD identyfikuje nadmierną prędkość jako główne zagrożenie na polskich drogach i nadaje priorytet działaniom na rzecz ograniczania wpływu nadmiernej prędkości na liczbę ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Krajowy Program BRD przewiduje finansowanie działań na rzecz brd w Polsce między innymi z wykorzystaniem kredytów międzynarodowych instytucji finansowych (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny /EBI/), w formie wsparcia z poziomu centralnego wybranych zadań realizowanych przez jednostki administracji rządowej i samorządowej, na zasadach współfinansowania i w oparciu o stosowne porozumienia.

Minister Infrastruktury jest przewodniczącym Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Krajowej Rady) powołanej na mocy art. 140 b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego przy ministrze właściwym do spraw transportu. Z tego tytułu Minister Infrastruktury jest jednym z głównych realizatorów, a zarazem koordynatorem Krajowego Programu BRD. Sekretariat Krajowej Rady, który działa jako wewnętrzna jednostka organizacyjna Ministerstwa Infrastruktury, prowadzi sprawy Krajowego Programu BRD oraz projektów realizowanych przez Ministra Infrastruktury w ramach Krajowego Programu BRD na podstawie § 44.1 Regulaminu Organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury.

W latach 2005-2009 w ramach Krajowego Programu BRD, jako element wspierania działań lokalnych ze szczebla centralnego, Ministerstwo Infrastruktury prowadzi Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach. Program jest finansowany z kredytów EBI nr 22.896 i nr 23.715 („Polska - Pożyczka Ramowa – Projekt Rehabilitacji Dróg Priorytetowych II-A i B.) Program jest realizowany w formule partnerstwa pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury, wojewodami i jednostkami samorządu terytorialnego, na podstawie porozumień zawartych pomiędzy organami administracji rządowej i samorządowej. Samorządy realizują przebudowy miejsc niebezpiecznych na swoich drogach i otrzymują częściowy zwrot kosztów z kredytów EBI, którymi dysponuje Minister Infrastruktury. Dla potrzeb Programu

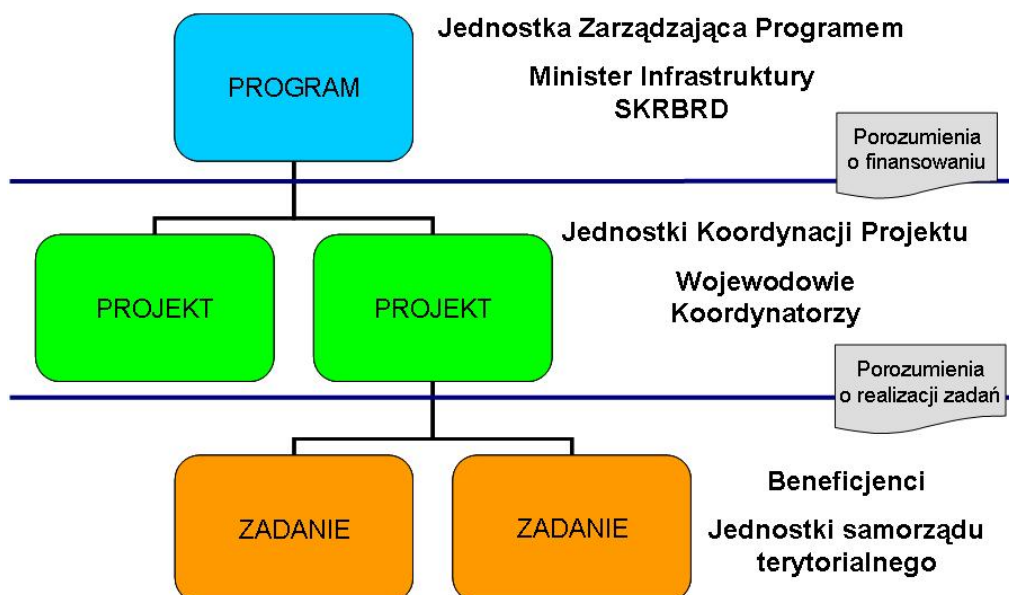
Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach została stworzona struktura realizacyjna i model przepływu środków, które funkcjonują od 2005 r. i dobrze sprawdzają się w praktyce. Zostaną one wykorzystane w Programie Uspokojenia Ruchu.

7. Organizacja Programu

Program Uspokojenia Ruchu będzie realizowany w formule partnerstwa pomiędzy centralną administracją rządową (Ministerem Infrastruktury), terenową administracją rządową (województami) i jednostkami samorządu terytorialnego (gminami, powiatami, miastami na prawach powiatu i samorządami wojewódzkimi oraz związkami jednostek samorządu terytorialnego). Jednostki samorządu terytorialnego będą realizować zadania uspokojenia ruchu, które zostaną częściowo dofinansowane ze środków kredytu EBI za pośrednictwem Ministra Infrastruktury. Program Uspokojenia Ruchu będzie wykorzystywał strukturę realizacyjną stosowaną w Programie Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach.

Program będzie podzielony na projekty. Projekt to pakiet zadań realizowanych na terenie jednego województwa. Pojedyncze zadanie obejmuje wprowadzenie uspokojenia ruchu na danym obszarze i będzie wdrażane przez właściwą dla danej drogi / ulicy jednostkę samorządu terytorialnego. Funkcję Jednostki Zarządzającej Programem pełni Minister Infrastruktury, który zapewnia przygotowanie Programu, zarządzanie Programem i koordynację działań w skali kraju, monitoring, kontrolę jakości oraz informacje i promocję. Działania te wykonuje za pośrednictwem Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKRBRD). Wojewoda jako Jednostka Koordynacji Projektu zapewnia koordynację projektu na terenie województwa: przekazywanie informacji, obieg dokumentów i przepływ środków. Działania te wykonuje za pośrednictwem wyznaczonego przez siebie koordynatora, który współpracuje z jednostkami samorządu terytorialnego i z Ministerstwem Infrastruktury. Jednostki samorządu terytorialnego jako Beneficjenci są odpowiedzialne za przygotowanie, realizację i rozliczenie inwestycji oraz monitoring ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Struktura Programu



Przebieg Programu będą regulować porozumienia o finansowaniu podpisane przez Ministra Infrastruktury i wojewodów oraz samorządy. Jedno porozumienie obejmuje realizację jednego projektu. Na podstawie porozumień o finansowaniu wojewodowie podpisują z jednostkami samorządu terytorialnego porozumienia o realizacji zadań z tego projektu. W Programie Uspokojenia Ruchu zostaną wykorzystane już podpisane porozumienia, obecnie stosowane dla potrzeb Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach, które zostaną aneksowane.

8. Wybór zadań do Programu

Zadania zostaną wyłonione w drodze konkursu otwartego dla wszystkich samorządów, którego kryteria zostaną ogłoszone przez Ministra Infrastruktury po podpisaniu umowy finansowej pomiędzy RP a EBI. Wnioski do konkursu będą składać samorządy. Konkurs będzie obejmował dwa etapy: etap kwalifikacji i etap selekcji. Stosowane będą kryteria kwalifikacji (bezwzględne) i kryteria selekcji (punktowe). Na etapie kwalifikacji kryteria kwalifikacji będą decydować o spełnieniu przez wniosek formalnych warunków udziału w Programie. Wnioski nie spełniające któregoś z kryteriów kwalifikacji zostaną odrzucone. Na etapie selekcji podczas oceny zakwalifikowanych wniosków zostanie ułożona lista rankingowa na podstawie punktów przyznawanych za spełnione kryteria selekcji. Następnie odbędzie się merytoryczna ocena koncepcji rozwiązań uspokojenia ruchu zaprezentowanych we wnioskach. Po zatwierdzeniu koncepcji uspokojenia ruchu wniosek będzie mógł zostać przyjęty do Programu. Ministerstwo Infrastruktury przyjmie tyle wniosków, na ile pozwolą posiadane środki kredytu przeznaczone na dofinansowanie, poczynając od góry listy rankingowej.

Szczegółowe zasady udziału w programie, wytyczne do przygotowania wniosków oraz kryteria kwalifikacji i kryteria selekcji zostaną opracowane przez Ministerstwo Infrastruktury po podjęciu decyzji o zaciągnięciu kredytu i będą opublikowane niezwłocznie po podpisaniu umowy finansowej pomiędzy RP a EBI.

9. Przepływ środków finansowych

Przepływ środków finansowych w Programie Uspokojenia Ruchu będzie odbywał się na tej samej zasadzie co w Programie Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na Drogach. Środki kredytu EBI, które wpłyną do budżetu państwa, nie wejdą do budżetu Ministerstwa Infrastruktury. Na wniosek Ministra Infrastruktury środki będą przekazywane, zgodnie z ustawą o finansach publicznych, poprzez budżety wojewodów do budżetów samorządowych jako dotacje celowe z budżetu państwa na inwestycje realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie porozumień z organami administracji rządowej. W oparciu o te porozumienia jednostki samorządu terytorialnego będą wprowadzać uspokojenie ruchu na swoich drogach i otrzymają z budżetu państwa zwrot części poniesionych nakładów.

Przekazywanie środków samorządom będzie się odbywać w formie refundacji wydatków na podstawie faktur. Refundacja nie przekroczy 50% całkowitych kosztów z podatkiem VAT. Kwalifikowane będą wydatki związane z opracowaniem wniosku zgłoszeniowego oraz przygotowaniem i realizacją inwestycji, za wyjątkiem nabywania nieruchomości. Obieg kluczowych dokumentów i przepływ środków przedstawia poniższa tabela. Działania są ponumerowane według kolejności.

Lp.	Czynność	Zaangażowane podmioty
1	Podpisanie Umowy Finansowej	MF, EBI
2	Aneksowanie porozumień o finansowaniu i porozumień o realizacji zadań (zakres zadań i kwoty refundacji)	MI, wojewodowie, samorzady
3	Tabela alokacyjna (na podstawie zakresu zadań i kwot refundacji)	MI do EBI
4	Akceptacja tabeli alokacyjnej	EBI do MI i do MF
5	Wniosek o wypłatę środków kredytu	MI do MF, MF do EBI
6	Wypłata środków kredytu	EBI do MF
7	Wystąpienie o zwiększenie budżetów wojewodów (na podstawie zakresu zadań i kwot refundacji)	MI do MF
8	Decyzje budżetowe	MF do wojewodów
9	Wnioski o akceptację refundacji (po zakończeniu zadań i etapów zadań)	samorządy do wojewodów, województwie do MI
10	Akceptacje refundacji	MI do wojewodów
11	Zapotrzebowanie środków	województwie do MF
12	Przekazanie środków	MF do wojewodów, wojewodowie do samorządów

10. Komplementarność wobec innych programów i działań

Program będzie komplementarny wobec następujących programów i działań:

- Program bezpieczeństwa ruchu drogowego GDDKiA „Drogi Zaufania”. Uspokojenie ruchu na drogach samorządowych zniechęci kierowców do poszukiwania objazdów po trasach alternatywnych do dróg krajowych, zwłaszcza do odcinków objętych automatyczną kontrolą prędkości, dzięki czemu zredukuje zagrożenia w miastach i miejscowościach niedostosowanych do ruchu tranzytowego.
- Program Budowy Dróg Krajowych 2008-2012. W miejscowościach, wokół których powstaną obwodnice, uspokojenie ruchu zapobiegnie wzrostowi prędkości i zagrożenia wypadkowego po tym jak ruch tranzytowy zostanie przeniesiony poza miejscowość, a wewnątrz miejscowości natężenie ruchu zmniejszy się, powodując naturalną tendencję do wzrostu prędkości jazdy.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz regionalne programy operacyjne. Program Uspokojenia Ruchu będzie komplementarny wobec Priorytetu VIII POiŚ (Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe) oraz projektów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowy, przebudowy i modernizacji dróg oraz projektów rewitalizacji obszarów miejskich finansowanych z regionalnych programów operacyjnych.
- Wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad przez samochody ciężarowe. Uspokojenie ruchu na drogach samorządowych częściowo zapobiegnie migracji ruchu samochodów ciężarowych z autostrad po wprowadzeniu opłat za przejazd. Oprócz tego zniechęci kierowców samochodów osobowych i ciężarowych do poszukiwania objazdów po trasach alternatywnych do płatnych odcinków dróg, dzięki czemu zapobiegnie zagrożeniom w miastach i miejscowościach oraz pomoże utrzymać na autostradach pożądany poziom ruchu i wpływów z opłat