



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Samorządu Terytorialnego
i Administracji Państwowej (102.)
w dniu 10 lipca 2013 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o realizacji ustawy o drogach publicznych w kontekście problemów samorządu gminnego.

(Początek posiedzenia o godzinie 18 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Janusz Sepioł)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Drodzy Państwo, witam na sto drugim posiedzeniu senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, posiedzeniu nietypowym, dlatego że dzisiaj nie rozpatrujemy żadnej ustawy. Spotkanie nasze zostało wywołane pismem, które wysłałem do pana ministra Nowaka w związku z tym, że do komisji przychodzi trochę korespondencji związanej z konsekwencjami przyjętej przed paru laty ustawy o drogach publicznych. Ustawa ta wprowadziła zasadę, że jeśli jakiś nowo wybudowany drogi odcinek zastępuje jakiś odcinek istniejący, to ten istniejący odcinek staje się drogą gminną. Nie wszyscy gospodarze gmin są zachwyceni takim rozwiązaniem, że nagle mają kawał drogi krajowej na swoim terytorium, dlatego chcielibyśmy prosić resort, żeby przedstawił to zagadnienie. Chcemy wiedzieć, jaka jest skala tego problemu, jak często to się zdarza, jakie może powodować koszty i czy wzbudza to jakąś refleksję.

Chciałbym przywitać panią Beatę Leszczyńską, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej, której towarzyszy pani Agnieszka Bogucka, naczelnik wydziału w Departamencie Dróg i Autostrad. Jest też z nami pan, który napisał swoje nazwisko tak nieczytelnie, że nie ośmielię się go przeczytać.

(Naczelnik Wydziału w Departamencie Finansów Samorządu Terytorialnego w Ministerstwie Finansów Wojciech Ostrowski: Przepraszam bardzo. Wojciech Ostrowski, Ministerstwo Finansów.)

Pan Wojciech Ostrowski, Ministerstwo Finansów. Dziękuję bardzo.

Pomiędzy momentem, kiedy zwróciliśmy się do ministerstwa, a naszym posiedzeniem w Sejmie pojawiły się trzy inicjatywy poselskie w tym zakresie. Jest inicjatywa PiS dotycząca zmiany ustawy o drogach publicznych, która polega na tym, że tej sprawy w ogóle się nie reguluje, zostawia się ją do negocjacji. Jeśli powstaje jakaś nowa droga, to powstaje, a co z drogą dotychczasową... Ona może dalej zostać drogą krajową. Jest inicjatywa SLD, w której mowa jest o tym, że zastąpiona droga krajowa staje się drogą wojewódzką – nie gminną, tylko wojewódzką. I jest inicjatywa Platformy Obywatelskiej, która, co jest frapujące, nosi tytuł „zmiana ustawy o drogach publicz-

nych oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu”, ale w tekście o dochodach samorządu w ogóle nic nie ma, a koncepcja jest taka, żeby... Jeśli odcinek drogi krajowej zostanie zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem i pozbawiony dotychczasowej kategorii, to ten pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii... Jeśli nowym odcinkiem zostanie zastąpiony odcinek drogi wojewódzkiej, to ten stary staje się drogą powiatową, a jeśli zbuduje się kawałek nowej drogi powiatowej, która zastępuje stary kawałek drogi powiatowej, to ten stary staje się drogą gminną, czyli mamy...

(Głos z sali: Jak się wybuduje gminną?)

(Głos z sali: Polne, polne.)

Gminnych się już nie buduje.

Jest dość dramatyczny problem wielu samorządów i są trzy inicjatywy legislacyjne. Chcielibyśmy dowiedzieć się, jaka jest skala tego zjawiska i do jakiego stopnia ten problem jest... W związku z tym oddaję głos pani dyrektor.

Proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Beata Leszczyńska:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przede wszystkim chciałabym przeprosić za to, że nie ma pana ministra Rynasiewicza. W związku z posiedzeniem plenarnym w Sejmie i z tym, że porządek obrad został przyspieszony, nie zdążył niestety przyjść tu do nas na godzinę 18.00.

Jeśli chodzi o art. 10 ust. 5... Przepisy regulujące kwestie zastępowania, czy automatycznej zmiany kategorii drogi weszły w życie 8 grudnia 2003 r. Wynikało to z wieloletnich wcześniejszych doświadczeń, gdy okazywało się, że nie było, nazwijmy to, chętnych do przejęcia starych odcinków dróg krajowych zastąpionych nowymi przebiegami – chodzi tu o obwodnice, to się kiedyś nazywało „lokalne przełożenia”. Nie ma żadnego uzasadnienia, żeby ten sam zarządca utrzymywał dwa równoległe ciągi drogowe położone w bezpośredniej bliskości, obok siebie. Mimo porozumień zawieranych z samorządami, które optowały za tym, żeby budować obwodnice i deklarowały, że przejmą zarządzanie nad starym ciągiem biegnącym przez miasto, były z tym problemy.

Poza tym nie do końca jest tak, jak pan przewodniczący powiedział, dlatego że przepisy, które funkcjonowały, zanim powstał zapis art. 10 ust. 5, czyli ten dotyczący automatycznej zmiany kategorii, obowiązywały zapisy z tego samego art. 10 ust. 1 i 2, stanowiące o tym, że pozbawienie kategorii następuje w tym samym trybie co zaliczenie, a zaliczenie do kategorii – to oczywiście zależy od kategorii – odbywa się w trybie art. 5 ust. 2, który dotyczy dróg krajowych, art. 6 ust. 2 w przypadku dróg wojewódzkich, art. 6a w przypadku dróg powiatowych i art. 7 w przypadku dróg gminnych. Tak że pozbawienie w tym samym trybie jest... Jeżeli chodzi o drogi krajowe, to jest taka zasada, że odbywa się to w trybie rozporządzenia wydawanego przez właściwego ministra.

W momencie, gdy w 2003 r. pojawił się zapis art. 10 ust. 5... Pamiętajmy, że to był taki czas, kiedy od 1 stycznia 2004 r. zmieniona została ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, a ustawodawcy, tworząc przepisy zawarte w tej ustawie, zmieniając poziomy – chodziło o odpisy z PIT i CIT dla poszczególnych samorządów – w pewnym sensie przewidzieli także to, że już nie będzie subwencji drogowej. To był czas, kiedy subwencja drogowa została zlikwidowana, a ewentualne dodatkowe zadania...

Te przepisy również podlegały ocenie Trybunału Konstytucyjnego i Trybunał nie dopatrzył się niezgodności z ustawą zasadniczą, tak że można powiedzieć, że...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: A kto się zwrócił do Trybunału?)

Samorządy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Gdy ten przepis wchodził w życie, oddawana była do użytkowania obwodnica Sochaczewa w ciągu drogi krajowej nr 2, więc pierwszym samorządem, który został dotknięty tym przepisem, był samorząd miasta Sochaczew. To właśnie wtedy zafunkcjonowało i, jak mówię...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Samorząd Sochaczewa wniósł ustawę do Trybunału Konstytucyjnego?)

To znaczy, Panie Przewodniczący, to nie był tylko samorząd Sochaczewa. To był chyba związek miast...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Właśnie o to pytam: czy to był Związek Miast Polskich, czy konkretna gmina?)

(Senator Andrzej Matusiewicz: Ale związek miast nie może...)

Ale to chyba było firmowane przez...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Przewodniczący Janusz Sepioł: To jest niuans, dajmy spokój.)

Na pewno miasto Sochaczew brało w tym wszystkim udział.

W każdym razie stanowisko Trybunału było potwierdzone w rozstrzygnięciach Naczelnego Sądu Administracyjnego, tak że opierając się na tych orzeczeniach sądowych, można powiedzieć, że od strony formalnej to funkcjonowało.

Pytał pan o skalę zjawiska. Od 2003 r. do końca roku 2012 w sumie zostało przekazanych, a więc zmieniło kategorię z krajowej na gminną, 737 km dróg. Skala rosła w miarę realizacji programu inwestycyjnego generalnej dyirekcji, bo w roku 2003 było tylko 20,5 km, w 2004 – 11 km, w 2005 – 46 km, w 2006 – 47 km, w 2007 – 61 km,

w 2008 r. – 99 km, prawie 100 km, w 2009 – 36 km, w 2010 – prawie 140 km, w 2011 – 64 km i w 2012 r. – 211 km. Trudno w tej chwili, dopóki nie zostaną zakończone prace nad następnym okresem programowania... W sumie do zakończenia tego okresu programowania, do 2015 r. około czterystu kilkudziesięciu kilometrów może ewentualnie zmieniać kategorie. Następny okres programowania trudno ocenić, bo wszystko zależy od tego, jakie środki będą w programach unijnych i jak będzie skonstruowany program realizacji inwestycji w przypadku dróg krajowych. Dopiero wtedy, kiedy będziemy to wiedzieć, będzie to można określić bardziej szczegółowo.

Jeśli chodzi o projekty, które są obecnie w Sejmie, to można powiedzieć, że w zasadzie już pojawił się...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Przepraszam, że jeszcze się wtrączę. Jaki według generalnej dyrekcji jest szacunkowy koszt utrzymania 1 km drogi krajowej?)

To trudno ocenić, bo w zależności od regionu...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Chodzi o rząd wielkości, tak mniej więcej.)

Szacowaliśmy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Około 300 tysięcy zł.

Dwieście kilkadziesiąt, około 300 tysięcy zł, ale...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Pomiędzy 250 a 300 tysięcy zł.)

Tak, ale nie mówimy o rejonach górskich, gdzie zima jest trochę inna.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Jest wyżej.)

Porównywaliśmy centralną Polskę.

(Głos z sali: 300 tysięcy zł na utrzymanie 1 km drogi w ciągu jednego roku?)

W tej chwili nie mam...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Chodzi tylko o utrzymanie bieżące, a nie o koszty remontów itd.)

Mówimy o utrzymaniu bieżącym. Chodzi o utrzymanie białe, czyli zimowe, zielone, czyli koszenie itd., oraz czarne, czyli remonty cząstkowe...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Koszty wykaszania, utrzymanie znaków, itd.)

Tak, tak.

(Głos z sali: Aż 300 tysięcy zł na 1 km to naprawdę jest dużo...)

Nie mam przy sobie materiałów, ale...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Chodzi też o usuwanie martwych zwierząt itd.)

(Wypowiedzi w tle nagrania)

...wydaje się, że mniej więcej to był taki rząd wielkości.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Chodzi mi o to, że skoro jest 730 km, a rząd wielkości od tego czasu... Można powiedzieć, że około 200 milionów na koszty utrzymania... Takie koszty utrzymania dróg stały się kosztami utrzymania dróg samorządowych.)

Tak, tylko że musicie państwo mieć świadomość, że standardy utrzymania są inne w zależności od kategorii, czyli od funkcji, jaką droga pełni w sieci. Generalna dyrekcja, gdy lata były, powiedzmy, lepsze pod względem

finansowym, przeprowadzała standardowo pięć koszeń w sezonie. W tej chwili są chyba dwa czy trzy koszenia. Tak że standard utrzymania określa poziom kosztów.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Ma pani rację. Można powiedzieć, że przekazanie tej liczby dróg wojewódzkich zmniejsza wydatki generalnej dyrekcji o około 200 milionów, ale to nie oznacza, że samorządy też muszą wydać 200 milionów, ponieważ utrzymują drogi na innych...)

Nie do końca zmniejsza, dlatego że w miejscu starej drogi pojawia się nowa.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: No tak, są nowe, oczywiście.)

Nowe odcinki też wymagają utrzymania. Może utrzymanie czarne jeszcze nie jest konieczne, bo nawierzchnia jest nowa, ale zielone i białe na pewno musi... A jeśli chodzi o rejon... Podpytywaliśmy na szczeblu powiatowym, jak to u nich wygląda pod względem kosztów, i okazało się, że jest mniej więcej dziesięciokrotne przebicie. Tak że mniej więcej taka jest różnica, jeśli chodzi o standardy utrzymania. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Mam następujące pytanie. Jaka część z tych 737 km, które, jak pani mówiła, zostały już przekazane, trafiła do gmin? Czy zdarzyły się przypadki, że jakiś powiat albo jakieś województwo wzięło któryś kawałek, czy wszystko przeszło do gmin?

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Beata Leszczyńska:

Nie. Z mocy ustawy wszystko stało się gminne.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Ale czasem może być tak, że w ramach jakichś negocjacji między samorządami... Czy nie?)

Nam takie przypadki nie są znane.

(Przewodniczący Janusz Sepioł: Nie są znane.)

Mamy informacje o tak zwanych twardych kilometrach, które przechodziły... Być może łączna suma kilometrów robi wrażenie, ale jeśli popatrzymy na te kilometry, które przechodzą do gestii samorządów, to rząd wielkości wynosi od kilku do kilkunastu kilometrów, w zależności od tego, jaki odcinek był realizowany.

Obecnie w związku z budową ciągu dróg ekspresowych może być taka sytuacja, że pojawiają się dłuższe odcinki, ale całą sprawę odnosi do tego odcinka, który jest w granicach administracyjnych danej gminy. Tak że globalnie wygląda to na dużo, ale w podziale na poszczególne gminy to już tak dużo nie jest.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Zaraz was zaproszę do głosu, tylko jeszcze jeden komentarz. Rzeczywiście zmiana ustawy nastąpiła w 2003 r., kiedy skala realizacji inwestycji była jeszcze stosunkowo

niewielka, co zresztą widać po tych pierwszych latach – 11 km, 20 km, 40 km – ale teraz zaczynają pojawiać się odcinki po 140 km, 211 km. I jeszcze mamy perspektywę, z której wynika, że będzie jeszcze około 400 km. A jest już 700 km. To już zaczynają być liczby bardzo znaczące, zwłaszcza że czasy są nielekkie.

Jest jeszcze jeden aspekt. Jak pani powiedziała, samorządy utrzymują zupełnie inny standard dróg, zwłaszcza dróg gminnych, więc przejście z dość wysokiego poziomu wojewódzkiego od razu na poziom gminny spowoduje degradację tych dróg. I to jest problem. Czy można sobie tak łatwo pozwolić na to, żebyśmy 1 tysiąc km dróg dość przyzwoicie utrzymanych, szerokich, oznakowanych ot tak ściągnęli do poziomu dróg gminnych? To przecież byłaby poważna strata.

Pamiętam, że kiedy ta ustawa była wprowadzana, był taki pogląd, żeby to jednak były to drogi wojewódzkie, żeby najwyżej o jeden poziom zredukować... Dla mnie było dużym zaskoczeniem to, że zdecydowano się na poziom gminny, bo to jest największa degradacja, jeśli chodzi o te drogi. Jeszcze skok z krajowej na wojewódzką nie jest taki bolesny, ale już... To tylko refleksja.

Pan senator Iwan, proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Dziękuję bardzo.

Chcę zacząć od tego, że, o ile dobrze pamiętam, ta ustawa, gdy wchodziła w życie, rzeczywiście dotyczyła głównie... To wtedy przekazywane były drogi niejako miejskie na skutek tego, że budowało się obwodnice, a dla miasta taka droga nie jest problemem lub jest to niewielki problem. Od tego czasu sytuacja się mocno zmieniła, bo oddawane są długie odcinki, które tak jak drogi ekspresowe zastępują drogi krajowe... Jak trafi na gminę wiejską, która dostanie na przykład 15 km takiej drogi do utrzymania, to w ogóle nie ma o czym mówić, bo ona nie będzie w stanie tego zrobić. To są tak znaczące pieniądze dla gminy, której budżet wynosi, nie wiem, 7–8 milionów zł, że ta droga musi się w krótkim... To jest marnotrawstwo majątku narodowego, tak jak powiedział pan przewodniczący.

Są u mnie w województwie lubuskim takie drogi, które były drogami krajowymi i są przekazywane na drogi gminne. No muszę powiedzieć, że samo utrzymanie – już nie tylko zimowe czy letnie – nawierzchni w tym samym stanie jest niemożliwe. Stan nawierzchni pogarsza się z tego względu, że stosowane są różne metody... Na przykład coś jedzie, leje smołę, potem leje coś innego i posypuje jakimś żwirem, a to się później ma samo jakoś tam utwardzić. I ludzie z tych dróg nie korzystają, obciążając niepotrzebnie choćby ekspresówki. Ci, którzy dojeżdżają do pracy i jeżdżą po jednopasmówce z Nowej Soli do Sulechowa i obwodnicy Zielonej Góry – ona dopiero będzie robiona, drugi pas będzie za parę lat... W tej chwili jest olbrzymi rów w tak zwanym lubuskim trójmieście, między Sulechowem, Zieloną Górą i Nową Solą, i mnóstwo ludzi, którzy pracują w różnych miejscach, szczególnie zimą, jeździ ekspresówką z prędkością 80 km/h, oszczędzając na paliwie, blokując, tarasując tę drogę. Argumentacja, gdy pytano o to, dlaczego tak robią, była taka, że boją się jechać drogą gminną, bo

ona jest tak śliska, jest w tak złym stanie, że zimą strach na nią wyjechać, bo można w rowie wylądować. Tak że tak wygląda to utrzymanie drogi.

Rzeczywiście bardzo się cieszymy, że budowa trójki idzie szybko, że kolejne odcinki są przekazywane. Pewne odcinki dawnej drogi krajowej są w bardzo dobrym stanie – na przykład z Sulechowa do Świebodzina – ale droga z Nowej Soli do Zielonej Góry jest w kiepskim stanie i się degraduje. A ta, która jest w bardzo dobrym stanie, za dziesięć lat prawdopodobnie też zacznie wyglądać kiepsko. Tak że, jak myślę, w ogóle zmieniły się warunki, bo to rozwiązanie, jeszcze raz to powiem, już nie dotyczy obwodnic. W związku z tym rzeczywiście zasadne byłoby pomyślenie o takiej zmianie prawa, żeby kategoria drogi była przesuwana w dół najwyżej o jeden rząd. To jest właśnie to, co mam teraz w tej sprawie do powiedzenia.

Mocno to rozwiązanie dotyka, jeszcze raz powiem, te biedne, wiejskie samorządy z kilkumilionowym budżetem. A na dodatek, oprócz tego utrzymania, o którym pani mówiła, są tak zwane węzły, gdzie jest oświetlenie, co też w dużym stopniu obciąża budżety tych gmin. Bardzo często jest tak, że jest rząd kilkudziesięciu lamp, a świecą się dwie, co wcale nie poprawia bezpieczeństwa, ale gminy mówią, że nie stać ich na to, żeby to oświetlenie utrzymywać.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Dziękuję.

A może państwo by skomentowali, jeśli to nie jest przedwczesne pytanie, które z rozwiązań – one już znalazły się w parlamencie – najbardziej odpowiada intencji resortu, w którą stronę resort zmierza.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Beata Leszczyńska:

Szanowni Państwo, tak naprawdę są już cztery projekty, bo jeszcze doszedł projekt Solidarnej Polski, z tym że on może mniej dotyczy bezpośrednio dróg zastępowanych, ale pojawia się w nim kwestia poradzenia sobie z dużymi obiektami inżynierskimi typu mosty, wiadukty, itd. Połączone komisje infrastruktury i samorządu terytorialnego, które nad tym pracują w Sejmie, powołały podkomisję do tych spraw. Podkomisja zakończyła działalność, na jutro zostało zwołane posiedzenie połączonych komisji, żeby podkomisja przedstawiła sprawozdanie, ale właśnie dzisiaj dostaliśmy informację, że posiedzenie jest odwołane.

W toku prac podkomisji wypracowano stanowisko, które mówi o, nazwijmy to, schodkowości, czyli chodzi o coś podobnego do pierwszego projektu. Bo pierwszy projekt Platformy Obywatelskiej, o którym pan przewodniczący mówi, został potem zastąpiony drugim projektem – była autopoprawka, w której znalazła się również rezerwa subwencji ogólnej, i dlatego przywołana została ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, z tym że ta część autopoprawki została wycofana w toku późniejszych prac. W każdym razie autopoprawka mówiła o tym, że

minister będzie wydawał rozporządzenie i w drodze rozporządzenia będzie decydował o tym, do jakiej kategorii powinien być zaliczony stary odcinek drogi. Mając doświadczenia w zakresie sytuacji prawnej, która była przed 2003 r., wszyscy zgodzili się z naszym stanowiskiem, że po prostu nie będziemy w stanie wydać takiego rozporządzenia, bo w trybie prac legislacyjnych nie znajdzie się żaden chętny samorząd, który przejmie stary odcinek.

Jeśli chodzi o efekt pracy podkomisji, to został wypracowany projekt – roboczo mówimy w nim o schodkowości – gdzie odcinek drogi krajowej zastąpiony nowym odcinkiem staje się drogą wojewódzką – co i tak z mocy ustawy dzieje się automatycznie... Pojawiają się w nim zapisy, które mówią, że sejmik województwa może drodze uchwały – fakultatywnie, bo być może że województwu dany odcinek będzie pasował do sieci i sobie go zostawi – może w pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej o długości proporcjonalnej do odcinka drogi krajowej przejętego po wybudowaniu nowej krajówki. Ten odcinek drogi wskazany przez sejmik zostaje zaliczony do kategorii drogi powiatowej. I identyczne przełożenie jest później w przypadku niższych struktur, czyli zarząd województwa informuje zarząd powiatu, a potem rada powiatu może w drodze uchwały pozbawić kategorii drogi powiatowej odcinek o proporcjonalnej długości. Czyli, jak rozumiem, to będzie tak, że jeśli, powiedzmy, 50 km zostanie przekazane województwu, to województwo może przekazać 50 km powiatowi; 50 km powiat może przekazać gminie.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

To jest pierwsza część proponowanych zmian. Państwo posłowie zastanawiali się jeszcze nad tym, co z tymi siedmiuset kilometrami, które już się stały drogami gminnymi, i powstała taka propozycja, żeby rada gminy w terminie dziewięćdziesięciu dni, czyli to jest niejako przepis przejściowy, od wejścia w życie niniejszej ustawy mogła w drodze uchwały pozbawić kategorii drogi gminnej odcinek, który wcześniej został do niej zaliczony w trybie art. 10 ust. 5. Odcinek taki zostanie zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej. Jeszcze jest dodatkowy zapis, że następne działania... że województwo może przekazać powiatowi, powiat gminie itd. Stosuje się tu odpowiednio, już nie cytuję dokładnie, bo... Zresztą to jest ze strony. W każdym razie w trybie prac podkomisji powstały takie zapisy.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Pan senator.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Przyznam, że z dużym zaskoczeniem wysłuchałem relacji z prac podkomisji. Po pierwsze, jak się to ma do konstytucji, do ustaw ustrojowych? Na jakiej podstawie organy jednostek samorządu terytorialnego wyznaczają zadania innym organom jednostek samorządu terytorialnego? Po drugie, przez cały czas tak naprawdę przecież mówi się o pieniądzach, bo przekazanie to nie jest coś, co nie rodzi skutków. Przekazanie rodzi skutki materialne, niesie za sobą obowiązek utrzymania drogi. Gdyby w projekcie

ustawy była możliwość przeprowadzania negocjacji co do zawieranego porozumienia, to... No ale tego rodzaju rozstrzygnięcie absolutnie nie mieści się, póki co, w porządku prawnym Rzeczypospolitej. Kto to wymyślił?

(*Głos z sali:* Posłowie.)

(*Głos z sali:* Platforma.)

Nie, nie, sami posłowie niczego nie wymyślą...

(*Przewodniczący Janusz Sepioł:* Prosiłbym, żebyśmy nie recenzowali Sejmu...)

(*Głos z sali:* My nie znamy tych osób.)

(*Głos z sali:* A Senat?)

Przecież to jest wręcz niedopuszczalne. Czy ministerstwo aprobuje tego typu rozwiązania?

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Proszę.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Beata Leszczyńska:

Szanowni Państwo!

Nie mam upoważnienia do... Ja państwu po prostu relacjonuję efekt pracy podkomisji, który jeszcze nie został przyjęty przez połączone komisje.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

Ad vocem, Pani Dyrektor. Byłem posłem przez czternaście lat i wiem, że w posiedzeniu każdej komisji, podkomisji uczestniczą przedstawiciele rządu i żadna komisja czy podkomisja nie rozstrzyga o sprawach ważnych dla państwa bez obecności przedstawiciela rządu i bez zadania sakramentalnego pytania: jaka jest opinia rządu w danej sprawie? Dlatego pytam o opinię w tej sprawie, jaką opinię rząd przedstawi na posiedzeniu podkomisji?

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Beata Leszczyńska:

Stanowisko rządu do trzech projektów poselskich zostało przedstawione chyba jeszcze w marcu czy w kwietniu, gdy ruszały prace połączonych komisji. Było wskazanie do dalszych prac na projektem Platformy, ale tym pierwszym, bez autopoprawki. Nie ma następnego stanowiska rządu, bo stanowisko rządu jest uzgadnianie w ramach Rady Ministrów, czyli najpierw projekt musi się pojawić, żeby można było na jego temat wypracować stanowisko i zatwierdzić je przez Radę Ministrów.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Pan jeszcze się zgłaszał, tak?

Proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Zgłaszałem się, bo chciałbym przedstawić ten drugi wątek związany – pani dyrektor o tym mówiła – z dużymi obiektami. Swego czasu, w poprzedniej kadencji z panem senatorem Grzybem zgłaszaliśmy do ministerstwa wnioski, żeby zastanowić się nad tym, co... Chodzi o to, że w ciągach dróg wojewódzkich są wielkie przeprawy – czy przez Wisłę, czy przez Odrę – gdzie często przeprowadzane są bardzo kosztowne, bardzo drogie prace remontowe. Istnieje też potrzeba budowania nowych obiektów, a ponieważ most kosztuje 100 milionów czy więcej, to w niedużym budżecie wojewódzkim, na przykład takim jaki jest w województwie lubuskim – cały budżet roczny wynosi 0,5 miliarda zł łącznie ze środkami pomocowymi – na dobrą sprawę nie bardzo są pieniądze na to, żeby województwo było w stanie wybudować taki most. Tak że to jest kwestia i utrzymania, i budowania.

Miałem przyjemność rozmawiać już z ministrami, że tak powiem, były i rozmowa była taka, że kiedy mówiłem o tym, że trzeba by przez Odrę, gdzie płyną promy... Jak prom nie płynie, to człowiek, który dojeżdża do pracy 15 km... Z tego się robi 80 km, bo on musi jechać do najbliższego mostu. I to się zdarza ileś razy w roku. O tej porze też, kiedy są wysokie stany wód, i w zimie, jak coś zamarza. A argumenty były takie, że przecież tam w ogóle nie ma ruchu. Na to odpowiadałem: jak ma być ruch, skoro nie ma mostu? Jak nie ma mostu, to nie ma ruchu. I kółko się zamyka. Trudno się przez to przebić, tak że to też jest wielki problem, który chcę zasygnalizować. On się tylko pobocznie wiąże z tym, o czym tu mówimy, czyli z przekazywaniem dróg, ale na przekazanych drogach wojewódzkich też są mosty. Przychodzi mi do głowy most w Cigacicach, który obecnie jest w takim stanie, że jest na nim możliwy tylko ruch wahadłowy, są światła i raz jadą w jedną, a raz w drugą stronę. Na to też kiedyś trzeba będzie wyłożyć jakieś większe pieniądze. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Pozwolę sobie ad vocem, bo akurat w województwie małopolskim budowaliśmy mosty i przez Wisłę, i przez Dunajec...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Muszę powiedzieć, że mosty są imponujące, ale na jednym wcale nie ma ruchu; jest most, ale nikt po nim nie jeździ. Najlepsze jest to, że ten most został wybudowany w miejscu promu, a po jego wybudowaniu okoliczni mieszkańcy złożyli wniosek, żeby jednak prom uruchomić, dlatego że służył on głównie do przewożenia bydła na pastwiska po drugiej stronie... W każdym razie krowy cholernie nie chciały chodzić po nowo wybudowanym moście, ale mówię to tylko tytułem anegdoty.

Wydaje mi się, że grzechem było... To rozwiązanie jest za proste. Oczywiście należy wszystko robić tak prosto jak to możliwe, ale nie prościej niż... Właściwie wszystkie te projekty zmierzają do rozwiązania, że tak powiem, siekierą. Było gminne, teraz będzie wojewódzkie albo nie będzie... A wydaje się, że to jest dosyć złożona problematyka i chyba

narzuca się takie rozwiązanie, żeby... Jeśli drogi są w granicach miast prezydenckich, to powinny być prezydenckie, jeśli są na terenach pozamiejskich, to wojewódzkie itd. Może jednak trzeba dokonywać analizy. A już na pewno podział na obwodnice miejskie, zwłaszcza w miastach prezydenckich, i drogi w terenach otwartych jest zasadniczy i na pewno dróg w terenach otwartych gminom przekazać nie można.

Przyznaję, że nie spodziewaliśmy się, że projekty są tak liczne i zaawansowane, więc sprawa niedługo się rozwiąże i trafi do nas normalny projekt, nad którym będziemy debatowali. Z tego, co pani dyrektor powiedziała, wynika, że problem jest znacznie większy, niż nam się wydawało, że to wszystko zaczęło nagle gwałtownie rosnąć ilościowo, a skutki finansowe są bardzo poważne. Utrzymanie blisko tysiąca dróg, które są trochę lepsze niż dotychczasowe drogi wojewódzkie... Tu nie ma żartów, a projekty, mimo że liczne, jak się wydaje, ciągle nie rozwiązują tego problemu, a w każdym razie na pewno nie dotyczą najbardziej istotnej kwestii, czyli finansowania tego przez samorządy. Patrę z nadzieją na przedstawiciela Ministerstwa Finansów i czekam na to, co ma w tej sprawie do powiedzenia.

Proszę.

**Naczelnik Wydziału
Finansów Powiatów i Województw
w Departamencie Finansów
Samorządu Terytorialnego
w Ministerstwie Finansów
Wojciech Ostrowski:**

Proszę państwa, rzecz jest następująca. Niewątpliwie należy tu wziąć pod uwagę przepisy ustawy o dochodach. Gdyby państwo, gdyby parlament zdecydował o tym, że będą to drogi wojewódzkie, to należałoby wziąć pod uwagę to, że samorządy województw otrzymują jeszcze część regionalnej subwencji ogólnej, która dzielona jest między innymi w zależności od długości dróg wojewódzkich. I teraz przyjmujemy zasadę, że dróg wojewódzkich – w wyniku przyjęcia ustawy czy projektu ustawy – byłoby więcej. I w zależności od tego, w którym województwie te inwestycje byłyby realizowane... Można przypuszczać, że z tytułu przejęcia tych dróg, byłych dróg krajowych, które stałyby się drogami wojewódzkimi, wymiar tej części regionalnej subwencji ogólnej, którą otrzymywałoby dane województwo, byłby odpowiednio większy.

To samo miałyby zastosowanie w przypadku samorządów miast na prawach powiatu i powiatów, bo w ich przypadku mówimy o części równoważącej subwencję ogólną, która także dzielona jest z uwzględnieniem wskaźnika długości dróg. Nie mówię, że to by były jakieś fantastyczne przyrosty...

(Przewodniczący Janusz Sepioł: A czy to będzie przyrost, czy będzie tylko...)

To będzie inny podział, ale pieniądze są te same. I umówmy się, że więcej dostanie ten powiat i to województwo, gdzie będzie więcej dróg.

(Głos z sali: Podział będzie niesprawiedliwy.)

Niestety tak, niestety tak.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Proszę.

Senator Andrzej Matusiewicz:

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, wydaje się, że przydałaby się nowa ustawa o drogach publicznych. Ta z 1985 r. była już kilkadziesiąt razy nowelizowana i nadal nie ma porządku, jeżeli chodzi na przykład o małe miasta, gdzie są drogi powiatowe, których, nazwijmy to, gospodarzem jest starosta. W moim okręgu wyborczym, w województwie podkarpackim, bardzo często tak jest, że na terenie niewielkiego, dziesięciotysięcznego miasta połowę dróg stanowią drogi powiatowe, które podlegają pod starostę. I zgadzam się z tym, co mówił pan senator Gintowt-Dziewałtowski, że nie może być takiego przekazywania kompetencji między samorządami, bo z jednej strony jest...

(Głos z sali: Nie, to są porozumienia.)

Porozumienia międzygminne. Ale to będzie się odbywało na tej zasadzie, że sejmik podejmie uchwałę, żeby droga wojewódzka stała się powiatową, powiat – żeby stała się gminną, a później będzie odwrotnie, bo nie będzie pieniędzy na... Chyba zasada podstawowa powinno być taka, że jeżeli jest gospodarz danego miasta, to wszystkie drogi podlegają pod burmistrza lub pod prezydenta. W miastach na prawach powiatu już tak jest od 1 stycznia 1999 r., ale kiedyś było ileś tam dróg wojewódzkich, krajowych, a te gminne zwykle były na obrzeżach miasta.

Korzystając z okazji, że jest tu przedstawiciel Ministerstwa Finansów, chciałbym zapytać: jak ma się sprawa z obywatelskim projektem ustawy o nowelizacji ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego? Wiem, że jest po pierwszym czytaniu w Sejmie, ale chciałbym spytać, czy to uregulowanie ma szansę wejść w życie od 1 stycznia 2014 r. Gminy bardzo tego oczekują, bo są w krytycznej sytuacji finansowej, a pojawiła się propozycja dotycząca zwiększenia dochodów z podatku PIT do 39%. Ma też zostać wprowadzona opłata ekologiczna. Dziękuję.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Proszę bardzo.

Senator Andrzej Pająk:

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, ja też zwróciłem uwagę na to, co podniósł mój przedmówca. Pamiętam, że kiedy powstawały powiaty, to zgodnie z ustawą o drogach droga powiatowa to była taka droga, która łączyła siedziby gmin z... lub siedziby powiatu z siedzibami gmin. Na mocy ustawy o samorządzie powiatowym drogami powiatowymi były wszystkie drogi, które były wojewódzkie i przeszły do gestii powiatu. I co się wtedy okazywało? Że były na przykład 2 km drogi, która była wojewódzka, droga ta przebiegała przez gminę i kończyła się w lesie, na przykład droga do Białowieskiego Parku Narodowego czy gdziekolwiek.

Kolejna sprawa. Były w mieście takie drogi, które przedtem były drogami wojewódzkimi i zostały powiatowymi, a na przykład był to tylko odcinek o długości 700 m, który biegł na terenie gminy. I oczywiście była możliwość porozumienia itd., ale różnie z tym było, bo jedne gminy wzięły, drugie nie; były kłótnie. Pamiętam, że w latach 1999–2003, kiedy szefem komisji drogownictwa w Sejmie był poseł Dąbrowski, trwały prace nad tym, żeby to ujednoczyć, bo uregulowania były sprzeczne z... Czy obecnie ta kwestia jest rozważana? Czy w przypadku zmiany ustawy o drogach, o której pan senator mówił, możliwe jest, żeby to jednoznacznie uporządkować? Bo jeżeli chodzi o drogę, która ma odpowiednie parametry, łączy powiat z gminami, z siedzibami gmin, to, proszę bardzo, zostaje drogą powiatową. A jeżeli jest droga gminna o długości 2 km, która kończy się w lesie, to dlaczego ma ona być powiatowa? A kiedyś, nie wiem, jakim cudem, była na przykład drogą wojewódzką. Takie absurdy też się zdarzały. To tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Proszę.

Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:

W zasadzie wszystko zostało wyjaśnione. Rzeczywiście algorytm będący podstawą do dzielenia subwencji regionalnych czy też subwencji wyrównawczej nie zwiększa ilości pieniędzy, które są dzielone, tylko faworyzuje tych, którzy mają więcej dróg, bo na tej podstawie jest wyliczana należna suma. To po pierwsze.

Po drugie, gminy ponoszą wydatki na mniej więcej stałe cele, a wszystkie wydatki w tych dziedzinach, w przypadku których są zobligowane do finansowania... Te koszty rosną z roku na rok. Pragnę zwrócić uwagę – pan to wie – że na przykład dochody gmin z podziału CIT za rok 2012 były niższe niż w latach poprzednich. Również dochody z PIT były niższe niż w niektórych poprzednich latach, a ilość dróg, które gminy otrzymały łaskawie od Generalnej Dyrekcji, wzrosła i będzie rosła z roku na rok. Dodatkowo jeszcze, o czym dzisiaj nie mówiliśmy, trzeba pamiętać o tym, że gminy, powiaty i województwa budują same drogi nowe, na które muszą znaleźć nowe źródła finansowania. Jeżeli mamy kontynuować tego typu działalność, to rzeczywiście, jak mówił pan przewodniczący, za parę lat będziemy mieli w miarę dobre drogi krajowe i autostrady, ale w ogóle nie będziemy mieli sieci przejezdnych dróg lokalnych, zostaną tylko pojedyncze, ulubione przez marszałka, starostę i prezydenta miasta odcinki.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Ja bym takiego katastrofizmu nie podzielał...

(*Senator Witold Gintowt-Dziewałtowski:* Ale to do tego zmierza.)

...bo zwróćmy uwagę na to, że regionalne programy operacyjne są coraz większe.

Ja zastanawiam się jeszcze nad jedną rzeczą. Rzeczywiście ta część równoważąca subwencji regionalnej... Można sobie wyobrazić, że to jest jakieś kwantum, więc jeżeli w ubiegłym roku sieć dróg wojewódzkich, w związku z tym przekazaniem, powiększyła się na przykład o 2%, to część równoważąca tej subwencji też jest powiększona o 2%.

(*Głos z sali:* ...Też się powiększyło.)

No nie. Ale gdyby tak zrobić, żeby w ustawie o dochodach jednostek samorządowych... Chodzi o to, że pula musi wzrosnąć o taki procent, o jaki...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Nie. O taki procent, o jaki zwiększyła się długość dróg wojewódzkich.

(*Głos z sali:* ...Element jakiejś polityki.)

No ale wtedy jest czysta gra. Prawda?

Pan kiwa głową z powątpiewaniem. Tak?

Naczelnik Wydziału Finansów Powiatów i Województw w Departamencie Finansów Samorządu Terytorialnego w Ministerstwie Finansów Wojciech Ostrowski:

Otóż inna jest systematyka naliczania części regionalnej i części równoważącej subwencję ogólną. To nie jest nic innego, proszę państwa, niż wpłaty, które później trafiają do samorządów. W przypadku subwencji regionalnej to są wpłaty województw, a w przypadku równoważącej części subwencji ogólnej to są wpłaty przekazywane przez powiaty i miasta na prawach powiatu, które tworzą część równoważącą subwencji ogólnej. Ona jest później dzielona zgodnie z różnymi parytetami, w zależności od tego, czy gdzieś jest powiatowy urząd pracy, czy go nie ma, czy są drogi powiatowe, czy ich nie ma. Różne są parytety. W każdym razie później te pieniądze w 100% wracają do samorządu, dlatego to, co powiedział pan senator...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

To są takie same pieniądze.

(*Przewodniczący Janusz Sepioł:* Każde województwo ma inne...)

To jest naliczane na podstawie roku poprzedzającego rok bazowy. Uwzględniane są dochody na głowę mieszkańca; to jest dość skomplikowana procedura. Na podstawie tej procedury naliczana jest subwencja równoważąca i subwencja regionalna.

(*Głos z sali:* Czy to jest sprawiedliwe? Jest za mało do podziału.)

(*Głos z sali:* W ogóle jest za mało pieniędzy.)

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Nie, procedura jest sprawiedliwa, ale nie zakłada, że powstaje nowy tryb wydatku...

(*Głos z sali:* Tak.)

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Tak, jeszcze było pytanie do pana...

**Naczelnik Wydziału
Finansów Powiatów i Województw
w Departamencie
Finansów Samorządu Terytorialnego
w Ministerstwie Finansów
Wojciech Ostrowski:**

Trudno jest mi odnieść się do tego pytania, bo nie uczestniczę w tych pracach, w związku z tym... Wiem, że jest kilka projektów ustaw o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ale z tego, co pamiętam, głównie dotyczą one zmian w tej części, która dotyczy wysokości wpłat województw do budżetu, z czym, jak państwo słyszą, województwo mazowieckie ma problemy. Tak że to raczej dotyczy tej kwestii. Nie wiem niestety, jaki jest stan prac parlamentu nad tą ustawą.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie.

Wiemy, że do 2012 r. przekazano gminom 737 km dróg, a w ciągu najbliższych dwóch lat może zostać przekazane jeszcze około 400 km. Wiemy że w Sejmie trwają prace nad czterema inicjatywami poselskimi, więc można się spodziewać, że po wakacjach projekt do nas dotrze, i że nie ma pomysłu na to, jak zwiększyć finansowanie, zwłaszcza w przypadku województw. Wygląda na to, że to raczej trafi do województw – tak by wynikało i z tych projektów, i z tego, co mówiła pani dyrektor. Koncepcja jest taka, że to rozwiązanie zostanie utrzymane; przekazanie do gmin jest mało prawdopodobne. Czy dobrze zrozumiałem?

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Beata Leszczyńska:**

Panie Przewodniczący, z tego projektu, który będzie prezentowany w sprawozdaniu podkomisji, wynika, że droga, która dotychczas była drogą krajową trafi do województwa, zaś województwo wybierze jakiś odcinek czy odcinki o proporcjonalnej długości i przekaże do powiatu, a powiat znowu coś tam sobie wybierze i wtedy... Z tego, o czym mówili państwo posłowie podczas prac w ramach podkomisji, wynikało, że samorządy gminne nawet by... Nie wiem, z kim oni to konsultowali, nie umiem tego powiedzieć, ale prawdopodobnie z tymi gminami, które są najbardziej zainteresowane, czyli z tymi, które otrzymują dawne drogi krajowe. Zakładając, że gminy wezmą nawet 20 km drogi, ale nie chodzi tu o drogi o standardzie czy geometrii drogi krajowej, tylko drogi niższej klasy... Gminy byłyby w stanie je utrzymać. Tak że pojawiła się tu zasada tak zwanej schodkowości.

Przewodniczący Janusz Sepiół:

Witamy pana ministra na naszym spotkaniu, które właśnie mieliśmy zamiar zamknąć. W tej sytuacji nie ośmielię się tego zrobić. Dostaliśmy porcję informacji, w tym informacje o stanie prac parlamentarnych, ale skoro pan mini-

ster nas zaszczycił, to nie zrezygnuję z pytania o to, jakie jest stanowisko rządu co do tych projektów? Wprawdzie będzie jeszcze czas, kiedy ustawa przyjdzie do Senatu, ale ponieważ mamy taką okazję, to...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Dam panu ministrowi czas na ochłonięcie po bieganii po naszych schodach i powiem, że jestem troszkę zaskoczony, bo okazuje się, że niedobrze zrozumiałem, że ta zasada, nazwijmy to, schodkowa występuje zawsze, w przypadku każdego przekazania.

(Głos z sali: Nie.)

Czyli jeżeli droga krajowa idzie do województwa, to województwo ją bierze, ale potem negocjuje z powiatem, a powiat negocjuje z gminą. Bo ja...

(Głos z sali: Gmina dostanie i koniec.)

Nie, teraz nie mówię o projekcie.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie, chodzi mi o to, że przeczytałem ten projekt i zrozumiałem, że jeśli rząd buduje drogę alternatywną, to starą przekazuje województwu; jeśli województwo buduje jakąś nową drogę, to starą przekazuje powiatowi; jeśli powiat buduje jakąś nową drogę, to starą przekazuje gminie. To jest dla mnie klarowne, jasne, a sytuacja, w której województwo dostaje kawałek drogi krajowej i w związku z tym od razu rozpoczyna negocjacje z powiatem po to, żeby wcisnąć mu jakiś kawałek swojej innej drogi... Wtedy powiat automatycznie zaczyna dyskutować z gminą o tym, jaki kawałek swojej równie długiej drogi... Wydaje mi się, że to prowadzi do strasznego falowania całego systemu, ale może ja to źle rozumiem.

**Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Zbigniew Rynasiewicz:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przepraszam za spóźnienie, ale akurat tak się stało, że w tym samym czasie rozpatrywany był taki punkt obrad Sejmu, przy którym powinienem być i byłem. To stąd moje spóźnienie.

Rząd nie ma w tej chwili ostatecznego stanowiska co do tych projektów, bo podziela te wątpliwości, o których mówił pan przewodniczący. Pan jako były marszałek województwa doskonale zna te problemy, które dotyczą samorządów i tych relacji. Sytuacja, w której samorządy starają się, w szczególności w przypadku miejskich obwodnic... Jest jasno określone, że to przejmuje gmina i koniec. W tej chwili stale jest obawa ze strony samorządów miejskich, gminnych, o to, że te odcinki dróg, które przejmują... Samorządy boją się, że nie będą w stanie ich utrzymać, jeśli obowiązywać będą obecne rozwiązania finansowe.

Z panią dyrektor Leszczyńską i z państwem, którzy tu o tym dyskutują... Może trochę wyprzedzę sytuację, ale, jak uważam, to rozwiązanie bez pewnego montażu finansowego jest rozwiązaniem... To wygląda tak: no dobra, przekazemy jakoś kompetencje, upchamy to i jakoś będzie. W przypadku tego rozwiązania stworzymy scenariusz dowolności – samorząd województwa może to zrobić na

dowolnych zasadach, tak samo powiatowy itd. To będzie powodować rozgardiasz, będzie powodować problemy w zakresie utrzymania tych dróg.

Jesteśmy na posiedzeniu komisji, która najlepiej zna się na tej tematyce. Może wywołuję temat, który państwu jest znany, ale wydaje mi się, że należy zastanowić się nad pewnym montażem finansowym. Jest w miarę spięty bardzo trudny montaż finansowy... Dyskutujemy o kondycji Krajowego Funduszu Drogowego. Państwo też pewnie o tym dyskutujecie i zastanawiacie się nad tym, bo wiadomo, że jest zadłużenie itd. Patrząc na kwestie dotyczące budowy autostrad, dróg ekspresowych, dróg krajowych, widzimy, że to jest jakiś system, który funkcjonuje, spina się i jeżeli będziemy planować, to on pójdzie. Jeżeli my teraz wejdziemy... Już słyszymy pomysły jednego z klubów, żeby może wziąć środki z KFD na jeszcze na drogi inne. Myślę, że wtedy byśmy coś popsuli. Rozwalilibyśmy system, który, użyję tu może nie najlepszego określenia, chodzi.

Należy zastanowić się nad tym, w jaki sposób te wszystkie kwestie problemowe, które podnoszą samorzady – tu jest taki elemencik, że przejmują dodatkowy odcinek drogi... Czy nie należałoby zbudować jakiegoś systemu, niekoniecznie ściśle związanego z KFD, który by powodował, że jakiś strumień pieniędzy na te drogi... Państwo wiecie też już o tym, jaka jest perspektywa finansowa i jak w nowej perspektywie widzi się drogi gminne, powiatowe czy wojewódzkie. Należałoby stworzyć jakieś rozwiązanie, ale rozwiązanie finansowe. I to jest pewnie największy problem. Stworzenie ustawy, w której określamy, że ktoś przejmuje drogę i ma dodatkowy odcinek, jak myślę, wcale nie jest takie trudne, tylko trzeba ponieść odpowiedzialność. Pani dyrektor Leszczyńska niejako zawiaduje tą rezerwą, która jest jasno określona i która da tego efekty. Kiedy poszliśmy z tą rezerwą w kierunku przebudów, to znaczy mostów, to szczególnie w przypadku powiatów to się sprawdziło i funkcjonuje, jest jednak jakiś element, który nie wypełnia całości.

Myślę, że przygotowujemy pewne rozwiązania w tej sprawie, będziemy próbowali je przygotować. Mam nadzieję, że będą to takie rozwiązania, które zostaną przez państwa dobrze ocenione, będą spójne. Pewnie o tym trzeba rozmawiać w tej chwili. Oczywiście ta kwestia była różnie rozwiązywana – państwo pamiętacie, że jak była kwestia usamorządowania kolei itd., to wtedy w przypadku samorządów, województw mówiło się o pewnej zmianie. W przypadku samorządu województw chodził o zwiększenie udziału w CIT. Jest to najtrudniejszy temat, bo o pieniądzach najtrudniej rozmawiać.

Tu na sali – nie od dzisiaj się znamy – siedzą doświadczeni samorządowcy i wiedzą, jak to wygląda. Państwo pracujący w komisji wspólnej wiecie, jaki to jest trudny temat, ale, jak myślę, trzeba go podnosić, bo inaczej tego problemu nie rozwiążemy. Patrząc z punktu widzenia ministerstwa, widać, że rozwiązanie, w którym jest jasno powiedziane, że to gmina jest tą jednostką, która przejmuje te fragmenty dróg, o których tu dzisiaj mówimy, oczywiście jest najprostsze i najłatwiejsze. Ono nie burzy systemu, bo to jest jasne. Gminy zaczęły się przed tym bronić, bo budujemy coraz więcej obwodnic – wbrew temu, co niektórzy mówią – i dochodzi do takiej sytuacji, że naprawdę duże fragmenty dróg, często w przypadku gmin wiejskich to jest nawet 12 km... Znam taki przypadek, gdzie nagle tyle drogi... Owszem, generalna dyrekcja stara się oddać tę drogę poprawioną, ulepszoną, ale to jest na trzy, cztery lata. A później co? Tak że trzeba pomyśleć o pewnym montażu finansowym, co jest trudnym wyzwaniem, ale, jak myślę, musimy je podjąć.

Przewodniczący Janusz Sepioł:

Ja może tylko streszczę króciutko naszą rozmowę, bo pojawiały się głosy, że jeśli idzie o obwodnice, o drogi na terenach miast prezydenckich, to nie ma raczej wątpliwości, że to powinny być drogi gminne. To rozwiązuje jakiś problem tego miasta. Prawda? Za to rzeczywiście jest problem z tym, jak to spada na gminy wiejskie, dla których taka droga jest w ogóle do niczego nie potrzebna. Z kolei standard utrzymania drogi gminnej jest radykalnie niższy niż w przypadku drogi krajowej, więc może dojść do degradacji pewnego majątku. Oczywiście rezerwa ministra jest rezerwą na inwestycje, a nie na koszty utrzymania. Bo można sobie wyobrazić, że rezerwa byłaby zwiększana proporcjonalnie do ilości takich dróg przekazywanych, tylko że rezerwa jest na inwestycje, a nie na koszty bieżącego utrzymania – chodzi o koszty utrzymaniowe – więc to jest jakiś kłopot. Oczywiście można by się jakoś dogadać z samorządami, że będzie więcej pieniędzy na inwestycje drogowe w rezerwie, ale za to trzeba ponieść zwiększone koszty utrzymania. No to byłby jakiś *deal*. Ale nie zazdrościmy panu ministrowi rozwiązywania tej łamigłówki.

Czy ktoś chciałby zabrać głos? Nie.

Bardzo dziękuję, że pan minister do nas dotarł. Nie oczekiwaliśmy pana przybycia, bo był sygnał, że jest to niemożliwe. Dziękuję państwu za przedstawienie tych wszystkich informacji, a państwu za udział w dyskusji.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 55)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii