

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
Autor	Minister Infrastruktury
Projekt z dnia	12 marca 2019 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga o charakterze ogólnym	o Tekst pod względem językowym nie jest doskonały, stąd też sugerujemy poddanie korekcie językowej ostatecznej wersji Strategii.	Uwaga o charakterze redakcyjnym.		
2.	Uwaga o charakterze ogólnym	o W projekcie często wskazuje się konieczność wdrożenia określonego standardu. Pragniemy przypomnieć, że ów standard powinien być naprawdę minimalny – tak, aby pozostawić swobodę np. jednostkom samorządu terytorialnego co do przyjmowania konkretnych, adekwatnych lokalnie i regionalnie, rozwiązań.	Uwaga wynika z troski o pogodzenie interesów wszystkich zainteresowanych.		
3.	Str. 18	„Jednocześnie, drogi znaczenia lokalnego – powiatowe i gminne – nie mają zapewnionego dostatecznego finansowania w podziale dochodów publicznych i ich stan techniczny jest daleki od zadowalającego.”.	Samorządy lokalne zdają sobie sprawę z roli jaką odgrywa infrastruktura drogowa w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego – stąd też kwestie te są dla nich jednymi z priorytetowych.		

		W pełni zgadzamy się ze stwierdzeniem mówiącym o braku dostatecznego finansowania tych zadań. Niemniej sugerujemy podkreślenie podejmowanych przez samorządy gminne i powiatowe działań – w ramach posiadanych środków – mających na celu poprawę stanu technicznego tych dróg.			
4.	Str. 30	W wyliczeniu województw pozbawionych terminali kontenerowych brakuje województwa opolskiego.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
5.	Str. 47	„Większość miast łączy jednak tendencja do inwestowania głównie w transport drogowy, co obniża atrakcyjność przestrzeni publicznych i powoduje uciążliwości i obniżenie bezpieczeństwa dla poruszających się pieszo, rowerem lub komunikacją miejską.” Prosimy o przedstawienie danych na poparcie tezy.	W przywołanym zdaniu przez transport drogowy rozumie się budowę sieci drogowej – wszak komunikacja miejska stawiana jest w opozycji. Wydaje się jednak, że nakłady w miastach przeznaczone na komunikację miejską czy też szerzej: ciągi pieszo-rowerowe oraz komunikację miejską nie są w jaskrawy sposób niższe od środków przeznaczonych na sieć dróg.		
6.	Str. 62	„Osiągnięcie celów wyznaczonych w SRT, poza działaniami realizowanymi z poziomu centralnego, wymagać będzie pełnego zaangażowania i wsparcia ze strony samorządu terytorialnego różnych szczebli w oparciu o zasadę subsydiarności.” 1. Zamiast sformułowania „szczebli” należałoby użyć np. „samorządów gminnych, powiatowych i wojewódzkich”. 2. Przywołane sformułowanie sugeruje jakoby j.s.t. miały – w ramach dotychczas posiadanych	Uwaga ma na celu zawarcie w Strategii takiego sformułowania, które nie będzie godziło w samodzielność zadaniową i finansową j.s.t.		

		środków – realizować działania zmierzające do osiągnięcia celów SRT. Doceniając uwzględnienie roli samorządów w procesie realizacji Strategii, wnosimy o bardziej „miękkie” postanowienie.			
7.	Str. 65	„Ten złożony układ sprawia, że realizacja SRT będzie oparta o podejście zakładające tworzenie na niższych szczeblach administracyjnych szczegółowych programów wdrożeniowych.” Prosimy o rozwinięcie tego sformułowania.	Sformułowanie jest niejasne i może wskazywać na powstanie nowych obowiązków po stronie jednostek samorządu terytorialnego.		
8.	Str. 70	„Rola władzy publicznej (rząd i samorząd) w tym zakresie polegać będzie na usuwaniu barier w dostępie do wysokiej jakości infrastruktury kolejowej i portów lotniczych oraz zapewnieniu odpowiedniej dostępności komunikacyjnej poprzez budowę systemu przewozów o określonych standardach.” Przypominamy, że rola samorządu będzie uzależniona od przyznania określonych środków finansowych.	Jest wysoce prawdopodobne, że w ramach obecnie posiadanych środków jednostki samorządu nie będą w stanie podołać celom stawianym przed nimi w niniejszej Strategii – prosimy autorów o to, aby na etapie jej realizacji mieli ten fakt na uwadze.		
9.	Str. 82	Zamiast „będących w zarządzaniu JST” powinno być „będących w zarządzie JST/zarządzanych przez JST”.	Uwaga o charakterze redakcyjnym.		
10.	Str. 85	Zmiana brzmienia fragmentu „kontynuacja rozwoju drogowej infrastruktury transportowej o charakterze regionalnym i lokalnym, w oparciu o przepisy dot. Funduszu Dróg Samorządowych.”.	Pragniemy przypomnieć, że dofinansowanie zadań dot. dróg wojewódzkich w świetle obecnych przepisów ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych jest bardzo ograniczone.		
11.	Str. 110	„Docelowo powiatowe systemy	W najnowszej (tj. z dnia 1 marca		

		transportu publicznego będą zapewniały cykliczne połączenia terenów gmin ze stolicami powiatów.”. Wnosimy o przeanalizowanie ww. stwierdzenia.	2019 r.) wersji projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie wspomina się jakkolwiek o takowym założeniu. Stąd też powstaje pytanie, czy na skutek przyjęcia Strategii nie powstanie konieczność uwzględnienia jej postanowień w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym?		
12.	Str. 110	„Określone zostaną standardy realizowanych usług publicznego transportu zbiorowego. W podziale dochodów publicznych powinny zostać zapewnione środki finansowe na ten cel dla samorządów.”. Wnosimy o przeanalizowanie ww. stwierdzenia.	Z przywołanego fragmentu wynika, że standardy zostaną określone na pewno, natomiast środki finansowe zostaną być może zapewnione.		
13.	Str. 114	„W związku z powyższym w ramach uruchomienia nowoczesnego systemu zarządzania systemem transportowym Polski rozważane będzie utworzenie podmiotu odpowiedzialnego za strategiczne planowanie rozwoju transportu w kraju i kształtowanie polityki rozwoju nowoczesnych technologii transportowych i logistycznych. Powinien on posiadać odpowiednie kompetencje w zakresie międzygałęziowego planowania strategicznego w transporcie. Powołanie takiego podmiotu umożliwi nadzór merytoryczny nad >>gałęziowymi<< zarządcami infrastruktury transportowej mający na celu optymalną koordynację jej rozwoju.”. Pytanie o relację takiego podmiotu do ministra właściwego ds.	Warto rozważyć, czy nie należałoby np. wzmocnić kompetencji jednego z istniejących już podmiotów?		

		transportu.			
14.	Str. 119	Proponujemy uzupełnienie stwierdzenia „Ponieważ automatyzacja transportu drogowego to zagadnienie wielodziedzinowe, konieczne jest osiągnięcie synergii, z jednej strony, między administracją rządową, przemysłem i środowiskiem naukowym, a z drugiej strony, między wieloma dziedzinami gospodarki.” o administrację samorządową.	Droga do automatyzacji wymaga synergii pomiędzy administracją rządową i samorządową a przemysłem i środowiskiem naturalnym.		
15.	Str. 122	„ - przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;” Pragniemy zauważyć, że przy tworzeniu takich mechanizmów pamiętać należy o równych prawach każdej jednostki samorządu terytorialnego.	Uwaga mająca na celu uniknięcie ewentualnych błędów na etapie realizacji przywołanego działania.		
16.	Str. 139, także str. 141	„ - realizacja Rekomendacji Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów pt. Program „Czyste Powietrze”, przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 25 kwietnia 2017 r., związanych z transportem samochodowym, w tym związanych z ograniczaniem emisji spalin w ruchu drogowym, wprowadzaniem ułatwień dla tworzenia stref czystego transportu oraz zwiększeniem efektywności nadzoru nad jakością spalin emitowanych przez pojazdy poprzez zmianę systemu nadzoru nad Stacjami Kontroli Pojazdów.” Czy powyższe oznacza, że resort	Związek Powiatów Polskich w procesie legislacyjnym dot. projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw podnosił swoje daleko idące wątpliwości co do kierunku proponowanych zmian, stąd przedmiotowe pytanie.		

		zamierza powrócić do procedowania nad wcześniej proponowanymi zmianami dot. systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów?			
17.	Str. 148, także str. 149	Wnosimy o zweryfikowanie sformułowania: „Zakłada się, że po 2020 r. wskutek proponowanych zmian w priorytetach wsparcia UE finansowanie inwestycji ze środków polityki spójności może wymagać większego zaangażowania środków krajowych – zarówno z budżetu centralnego, jak i budżetów samorządowych.”.	Przypominamy, że na skutek bardzo ograniczonych możliwości samodzielnego pozyskiwania dochodów przez j.s.t. dochody budżetów jednostek samorządu uzależnione są od przepływów z budżetu centralnego, co wpływa na brak możliwości samodzielnego większego zaangażowania środków.		
18.	Str. 153	Prosimy o rozważenie zmiany fragmentu: „Zadania sektora publicznego, które dotychczas realizowane były w znacznym stopniu przy współfinansowaniu z UE, będą w większym stopniu finansowane w oparciu o krajowe środki publiczne. Środki te pochodzić będą z budżetu centralnego oraz z budżetów samorządowych, które nabiorą większego znaczenia w finansowaniu wysiłku rozwojowego.”.	Uwaga o charakterze analogicznym do powyższej.		