



**WOJEWODA
ŚWIĘTOKRZYSKI**

Kielce, dnia 27-09-2024

Znak:PNK.V.0521.63.2024

**Pan
Tomasz Siemoniak
Minister Spraw Wewnętrznych
i Administracji**

Szanowny Panie Ministrze,

odpowiadając na pismo z 19 września 2024 roku, znak: DP-WL.0231.33.2024.AGP, poniżej przekazuję uwagi do projektu *uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej na lata 2025-2028 (ID55)*.

1. Usunięcie z treści Programu słowa „modernizacja”

W projekcie Programu słowo „modernizacja” użyte zostało w nazwie celu szczegółowego nr 2 obszar 1. *Budowa/modernizacja dróg/przejeżdź dla pieszych oraz 2. Budowa/modernizacja monitoringu wizyjnego w przestrzeni publicznej.*

Pojęcie „modernizacja” nie funkcjonuje w przepisach prawa budowlanego. W obecnym stanie prawnym w art. 3 ustawy - Prawo budowlane podano definicje:

- pkt 6 - „budowy – należy przez to rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego”,
- pkt 7 zdefiniowano: „roboty budowlane – należy przez to rozumieć budowę, a także prace polegające na przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce obiektu budowlanego”,
- pkt 8 art. 3 określony został „remont - należy przez to rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym”,
- pkt 7a art. 3 zdefiniował pojęcie „przebudowy - należy przez to rozumieć wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego”.

W ten sposób ustawodawca jednoznacznie zdefiniował i uporządkował zakres pojęciowy występujący w przepisach Prawa budowlanego, w tym również rozwiązał jasno kwestie zakwalifikowania „modernizacji”. Pojęcie „modernizacja” mieści się w zakresie pojęciowym „remontu”, „przebudowy” albo „rozbudowy”.

Wpisanie słowa „modernizacja” w treść programu powoduje, iż wnioskodawcy w treści swoich projektów również używają takiego nazewnictwa. To natomiast powoduje trudności w prawidłowym przygotowaniu programów inwestycji, niezbędnych do uruchomienia środków

finansowych z budżetu państwa na finansowanie inwestycji budowlanych zaplanowanych do realizacji (zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa z dnia 2 grudnia 2010 r. (Dz. U. Nr 238, poz. 1579)) **oraz prawidłowego zakwalifikowania wykonywanych robót budowlanych.**

2. Usunięcie z treści Programu połączenia słów „Budowa / dróg” poprzez zmianę nazwy dla obszaru nr 1 na: Budowa/przebudowa/remont elementów bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

W projekcie Programu w nazwie celu szczegółowego nr 2 obszaru 1. *Budowa/modernizacja dróg/przejeźd dla pieszych* użyto połączenia słów: Budowa dróg. Szczegółowy opis dotyczący tego obszaru wskazuje na rodzaj proponowanych rozwiązań odnośnie poprawy infrastruktury bezpieczeństwa poprzez zastosowanie nowych rozwiązań, ale raczej na mniejszą skalę. Brak katalogu zamkniętego w tym zakresie jest oczywiście zasadne, niemniej jednak sama nazwa obszaru dopuszcza składanie wniosków na budowę dróg. Taki zakres tematyczny budzi wątpliwości natury technicznej w odniesieniu do możliwości oceny wniosków i dołączonej do nich dokumentacji obejmującej „budowę dróg” przez osoby nie posiadające specjalistycznej wiedzy w tym zakresie.

Nadmienić należy, że obecnie funkcjonuje już kilka programów mających na celu dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg krajowych, powiatowych czy dróg gminnych, np.:

- Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (dawniej Fundusz Dróg Samorządowych),
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku.

Dodatkowo, mając na uwadze wysokie koszty budowy dróg oraz fakt, iż takie inwestycje są działaniami wieloletnimi, istnieje obawa, iż jednostki samorządu terytorialnego mogą szukać dofinansowania do takich projektów z innych dostępnych programów rządowych. Stan taki niesie ryzyko niezamierzonego dopuszczenia do podwójnego sfinansowania inwestycji budowlanej, w ramach kilku programów rządowych. Dlatego też proponuje się zawężenie katalogu możliwych działań poprzez zmianę nazwy dla obszaru nr 1 na: **Budowa/przebudowa/remont elementów bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.**

3. Zgodność z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych (WR-D-40) rekomendowanymi przez Ministra Infrastruktury – proponuje się wpisanie, iż składany projekt powinien uwzględniać wytyczne Ministra Infrastruktury (a nie być z nimi zgodny – przypis nr 10 w Programie).

WR-D-40 Infrastruktura dla pieszych, rowerów i transportu zbiorowego obejmuje m.in.:

- a) WR-D-41-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 1: Planowanie tras dla pieszych
- b) WR-D-41-2 (w przygotowaniu) Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 2: Projektowanie dróg dla pieszych
- c) WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (101 stron)
- d) WR-D-41-4 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych.
Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych
- e) WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.
Część 1: Planowanie tras dla rowerów
- f) WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.
Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów
- g) WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów.

Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach.

Zgodnie z treścią uzasadnienia do projektu uchwały: obszary nr 6 i 7 to działania inwestycyjne mające na celu budowanie bezpiecznych przestrzeni, w odniesieniu do których zasadne jest **wprowadzenie w procedurze składania projektów** w ramach celu nr 2 wymogu wykonania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (pieszego) i przestrzeni miejskiej w miejscu planowanej inwestycji ubiegającej się o dofinansowanie. W szczególności w zakresie modernizacji przejść dla pieszych, projekt powinien obejmować charakterystykę miejsca i oznakowanie przejścia dla pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem wniosków wynikających z audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także potrzeb i charakteru ruchu pieszego, zawierającego również wskazanie i ocenę zasadności zastosowania rozwiązań alternatywnych, a także **być zgodny z wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych (WR-D-40) rekomendowanymi przez Ministra Infrastruktury**. Wprowadzenie powyższych zapisów do procedury składania projektów nakłada na członków zespołu oceniającego wnioski, obowiązek znajomości wszystkich ww. wytycznych oraz konieczności porównywania założeń projektowych z ich treścią. **Biorąc pod uwagę, iż „wytyczne” nie stanowią powszechnie obowiązującego prawa, proponuje się wpisanie, iż składany projekt powinien uwzględniać wytyczne Ministra Infrastruktury**. Zapis o tym, że projekt musi być z czymś zgodny, wymusza na oceniających konieczność dokładnej weryfikacji zapisów projektowych i ich porównywania z danymi np. „wytycznych”. Dodatkowo brak pełnego odzwierciedlenia wymaganych zapisów w projekcie (zgodnie z wytycznymi), może grozić koniecznością odrzucenia projektu z tytułu braku tej zgodności, pomimo prawidłowo przygotowanej koncepcji, ale nieuwzględniającej wszystkich wytycznych.

4. Monitorowanie osiągnięcia celów szczegółowych programu – działania inwestycyjne tj. obszar nr 1 i nr 2.

W programie zapisano konieczność monitorowania osiągnięcia celów szczegółowych programu głównie za pomocą liczby zrealizowanych działań, badań ankietowych, spotkań, wydanych publikacji itp. Powyższe dane są stosunkowo łatwe do zebrania i przeprowadzenia analizy stopnia osiągnięcia celów. Natomiast w odniesieniu do działań inwestycyjnych zapisano mierzenie stopnia realizacji z pomocą:

- wskaźnika ryzyka wystąpienia wypadku drogowego w miejscu zrealizowanej inwestycji (analiza przed i po wykonaniu inwestycji),
- wskaźnika ryzyka wypadkowości w miejscu zrealizowania inwestycji (analiza przed i po wykonaniu inwestycji).

O ile dane dotyczące wskaźników sprzed inwestycji powinny być zawarte w wymaganych audytach bezpieczeństwa ruchu drogowego (pieszego) i przestrzeni miejskiej w miejscu planowanej inwestycji ubiegającej się o dofinansowanie, o tyle wskaźniki tuż po zrealizowaniu inwestycji nie będą danymi wiarygodnymi. **W przypadku działań o charakterze inwestycyjnym zasadnym wydaje się zapisanie w programie konieczności dokonywania analizy stopnia poprawy bezpieczeństwa np. rok po zrealizowaniu inwestycji.**

5. Ponowne utworzenie samodzielnej strony internetowej Programu Razem bezpieczniej – baza dobrych praktyk.

Wieloletnia historia realizacji Programu Razem bezpieczniej, mająca na celu wspieranie szeroko rozumianych działań na rzecz bezpieczeństwa społeczności lokalnych, powinna być

propagowana w sieci. Samodzielna strona internetowa pozwoliłaby na promowanie prowadzonych działań w skali kraju, dzielenie się nowatorskimi pomysłami i rozwiązaniami, innowacjami projektowymi, co pozwalałoby na możliwość korzystania ze sprawdzonych rozwiązań w innych województwach, powiatach czy gminach. Zamieszczane na stronie informacje, stanowiłyby element dodatkowego wyróżnienia dla realizatorów Programu.

Michał Skotnicki
Wicewojewoda Świętokrzyski