

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DEPARTAMENT
DRÓG I AUTOSTRAD

DDA.V.0201.6.2015.EBK.26

Nk: 305500/15

ŚWIĘTOKRZYSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w Kielcach
Punkt Kancelaryjny i Obsługi Klienta

wpl.
dnia 17 LIS. 2015

L.dz. ilość zał.
Podpis



Warszawa, 9 listopada 2015 r.

Pan
Jacek Sułek

Dyrektor Wydziału Certyfikacji i Rozwoju
Regionalnego

Świętokrzyski Urząd Wojewódzki

Szanowny Panie Dyrektorze,

nawiązując do pisma z dnia 13 października br. dotyczącego *Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019* poniżej przekazuję stanowisko w poruszonych przez Pana Dyrektora kwestiach.

W dniu 7 stycznia 2014 r. Komitet Stały Rady Ministrów wskazał, iż to minister do spraw transportu będzie właściwy w zakresie koordynacji działań dotyczących rozwoju sieci dróg lokalnych, zobowiązując Ministra Infrastruktury i Rozwoju do przedłożenia niezbędnych rozstrzygnięć w tej sprawie. Od początku intencją było w maksymalnym zakresie wykorzystanie dobrze funkcjonujących elementów Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, który aktualnie obowiązuje i jest nadzorowany przez ministra właściwego ds. administracji publicznej. W tym celu odbyły się spotkania z przedstawicielami MAIC, urzędów wojewódzkich, przedstawicielami Związku Powiatów Polskich oraz Związku Gmin Wiejskich RP. Ich celem było zebranie wniosków, sugestii i propozycji usprawnień lub ewentualnych zmian w obecnie obowiązującym Programie. Wszystkie podlegały szczegółowej analizie.

Ostatecznie przyjęto, iż celem, do którego dążyć będzie resort infrastruktury i rozwoju poprzez realizację Programu, jest przede wszystkim budowa spójnego systemu dróg powiatowych i gminnych zapewniającego w szczególności jednorodność infrastruktury drogowej, przekładającą się bezpośrednio na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Planowaną konsekwencją realizacji będzie również wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpłynie korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących rozwój regionów, a co za tym idzie również sprawne funkcjonowanie państwa. Przyjęcie takich właśnie celów uzasadnione jest z uwagi na zadania przypisane ministrowi właściwemu ds. transportu.

Opracowując założenia do Programu, chciano również stworzyć procedury ograniczające wydatkowanie środków finansowych z budżetu państwa na realizację zadań, które w sposób znikomy wpłyną na poprawę stanu sieci dróg powiatowych i gminnych, a tym samym warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Tym celom zostały podporządkowane kryteria oraz przypisana im skala możliwych do uzyskania punktów, według których oceniane będą wnioski o dofinansowanie w ramach Programu.

Objęte Programem zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu dróg gminnych i powiatowych wykonywane będą zgodnie z zasadami określonymi w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz z przepisami techniczno-budowlanymi, w szczególności zaś z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

Dodatkowo wskazać należy, iż zatwierdzone przez Radę Ministrów w dniu 8 września 2015 r. dokumenty w postaci: uchwały zatwierdzającej program wieloletni pn. *Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019* oraz rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remont dróg powiatowych i gminnych określają zasady naboru i wyboru projektów do dofinansowania oraz koordynacji realizacji zadań, które uzyskają dofinansowanie.

W Programie wskazano, iż minister właściwy ds. transportu określi:

1. Wzór wniosku o dofinansowanie;
2. Instrukcję wypełniania wniosku o dofinansowanie;
3. Instrukcję oceny przez Komisję wniosków o dofinansowanie;
4. Wzór karty oceny formalnej;
5. Wzór karty oceny merytorycznej;
6. Wzór zbiorczej karty oceny merytorycznej wniosków o dofinansowanie zadania;
7. Wzór wstępnej / ostatecznej listy rankingowej wniosków o dofinansowanie.

Powyższe dokumenty dookreślą zasady wskazane w Programie i rozporządzeniu.

Oceny wniosków o dofinansowanie pod względem formalnym i merytorycznym dokonuje Komisja powołana przez Wojewodę. Komisja ta działa na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia ww. Programu oraz rozporządzenia. W zakresie nieuregulowanym w tych aktach prawnych oraz Instrukcji oceny przez Komisję wniosków o dofinansowanie, sposób i tryb pracy komisji określa regulamin przyjęty przez komisję i zatwierdzony przez wojewodę.

W Instrukcji oceny oraz we wzorze karty oceny merytorycznej wskazano, co powinno być brane pod uwagę przy ocenie wniosku w kontekście spełnienia poszczególnych kryteriów. Z uwagi na fakt, iż realizacja Programu ma odzwierciedlać również specyfikę danego województwa, wojewoda może sprecyzować w regulaminie jakie elementy w ramach kryterium nr 2, 3 i 5 mają być brane pod uwagę przy ocenie wniosków.

Należy jednak wskazać, iż regulamin nie może określać innych zasad oceny wniosków niż zasady opisane w niniejszej Instrukcji oceny wniosków o dofinansowanie. Należy to interpretować jako brak możliwości zmiany kierunkowych wytycznych wskazanych przez ministra właściwego ds. transportu ani maksymalnej liczby punktów przyjętej dla danego kryterium.

Zaznaczenia wymaga, iż Program nie stawia wymagań innych niż określone powyższymi aktami prawnymi. Punktowane są natomiast jedynie rozwiązania gwarantujące poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu. Tymczasem jednostki samorządu terytorialnego twierdzą, iż „budowa drogi gminnej spełnia swoją funkcję, mimo niedotrzymywania wszystkich parametrów”. Minister właściwy ds. transportu nie powinien zaakceptować takiego podejścia. Program i przyjęte w nim kryteria gwarantują, że w ramach inwestycji (przebudowy, rozbudowy, budowy) powstawać będzie w pełni funkcjonalna i bezpieczna infrastruktura drogowa.

Należy wskazać, iż Program nie stawia wymagań innych niż określone powyższymi aktami prawnymi. Wprowadzone wymogi również w kontekście spełniania warunków technicznych wynikają z kontroli Najwyższej Izby Kontroli z marca 2014 r., której tematem była Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych”. W kontrolowanej działalności NIK zidentyfikowała nieprawidłowości polegające m.in. na:

- rażącego zaniedbania w zakresie prawidłowego oznakowania dróg oraz sporządzania projektów stałych organizacji ruchu, co w powiązaniu ze złym stanem technicznym dróg lokalnych powodowało nadal wysoki poziom zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- braku planów rozwoju sieci drogowej, aktualnej ewidencji dróg oraz braku udokumentowania właściwie dokonywanych przeglądów ich stanu technicznego,

Zdaniem NIK istnieje potrzeba podjęcia kompleksowych rozwiązań w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wieloletnie zaniedbania w zakresie wprowadzenia stałych organizacji ruchu uniemożliwiają osiągnięcie spójności i logiczności oznakowania. Potrzebna jest także weryfikacja, przez organy zarządzające ruchem i nadzorujące zarządzanie ruchem, istniejącego oznakowania dróg powiatowych i gminnych pod kątem jego prawidłowości.

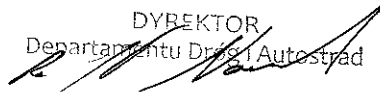
Część załączników została natomiast wskazana po to, aby Komisje mogły jednoznacznie i bezbłędnie przyznać punkty podczas oceny merytorycznej. Rodzaje wymaganych załączników były dyskutowane i uzgodnione z przedstawicielami urzędów wojewódzkich.

Ponadto należy wskazać, iż przyjęcie przez Radę Ministrów oraz ustalenie dokumentów wykonawczych nastąpiło w jednym momencie dla wszystkich potencjalnych beneficjentów i wszyscy mają ten sam czas na przygotowanie i złożenie wniosku. Warto zaznaczyć, iż powyższe założenia były przedstawiane

(pierwsze spotkanie odbyło się już w kwietniu br.) a także na roboczo konsultowane i pozytywnie zaopiniowane przez przedstawicieli Związku Powiatów Polskich oraz Związku Gmin Wiejskich RP, jako korporacji reprezentatywnych dla wszystkich jst. Ponadto projekt Programu podlegał oficjalnym konsultacjom publicznym. Do resortu infrastruktury i rozwoju nie wpłynęły zastrzeżenia odnośnie proponowanych kryteriów.

Przekazując powyższe informuję, iż wszystkie zgłaszane wnioski/sugestie zostaną przeanalizowane pod kątem możliwości uwzględnienia ich w dokumentach wykonawczych przed następnym naborem. Niemniej jednak brak jest uzasadnienia dla usunięcia wymagań wynikających z powszechnie obowiązującego prawa.

Z poważaniem

DYREKTOR
Departamentu Drog i Autostrad

Rafał Nowak