

# Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej

<https://drogi.kielce.uw.gov.pl/dro/pyt/237,Pytania-i-odpowiedzi-2016-r.html>  
2023-02-04, 00:14

## Pytania i odpowiedzi 2016 r.

Najczęstsze pytania i odpowiedzi dotyczące naboru wniosków w województwie świętokrzyskim w ramach programu wieloletniego „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019” w 2016 roku:

1. Z uwagi na trudność w znalezieniu informacji na temat kosztów niekwalifikowalnych, proszę o przesłanie informacji które koszty zostaną niekwalifikowalne.

W odpowiedzi na Pana zapytanie uprzejmie informuję, iż w ramach „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 -2019” nie został opracowany jednolity katalog kosztów niekwalifikowanych dla wszystkich województw. Jednakże uchwała ustanawiająca program definiuje, iż w ramach zadania za koszty kwalifikowane uznawane są nakłady pieniężne związane z robotami budowlanymi, a także z innymi pracami w pasie drogowym wnioskowanej drogi, służącymi poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub dotyczące wyposażenia technicznego drogi, z wyjątkiem infrastruktury technicznej nie związanej z drogą oraz z wyłączeniem robót, które powinny być wykonane w ramach utrzymania.

2. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o drogach publicznych remont drogi to wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych inne niż użyte w stanie pierwotnym, zatem szerokość pasa jezdni musi być, zgodnie z przedstawioną definicją, analogiczna do dotychczasowej. Zatem w przypadku remontu drogi na podstawie zakresu zaplanowanych do wykonania robót powinien nastąpić podział na jednorodne odcinki . Oznacza to, że jeżeli odcinek drogi ma 500 m i na 250 m beneficjent zaplanował remont wszystkich elementów funkcjonujących w pasie drogowym (jezdni, chodnik, zatoka autobusowa itp.) a na kolejnych 250 m planuje remont np. wyłącznie jezdni, to z punktu widzenia zakresu robót odcinki te nie są jednorodne. Zatem we wniosku R w części „zakres robót budowlanych” należy wprowadzić w kolumnach 2 odrębne odcinki, a następnie w wierszach poniżej wybiera się poszczególne elementy drogi ze wskazaniem obejmuje/nie obejmuje.

3. Zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa pozostawia kwestię podejścia do kosztów kwalifikowanych i niekwalifikowanych, i sposobu uwzględnienia ich we wniosku o dofinansowanie w gestii wojewody, który odpowiada za realizację, w tym wybór wniosków do dofinansowania.

4. Uprzejmie proszę o informację w jaki sposób należy wypełnić wniosek dot. inwestycji o przykładowych parametrach:

Przebudowywana droga od pkt. A do B ma długość 1500 mb i podzielona jest na 2 odcinki: 1000 i 500 mb. W ramach zadania przebudowie będzie podlegała ścieżka rowerowa jednostronna dwukierunkowa, przebiegająca poza jezdnią, o długości 1700 mb, podzielona na 2 odcinki: 1100 i 600 mb. Zgodnie z dokumentacją projektową 100% ścieżki rowerowej, usytuowanej wzdłuż całej przebudowywanej drogi od pkt. A do B, przebiega po jednej stronie drogi poza jezdnią. Ścieżka w całości znajduje się w pasie drogowym drogi mającej być przedmiotem dofinansowania, a jej długość większa od długości drogi wynika z warunków/przeszkód w terenie. Przykładowa ścieżka jest dłuższa od jezdni o 200 mb.

W sytuacji przykładowej inwestycji prawidłowe wypełnienie wniosku o dofinansowanie nastęrcza istotne przeszkody, jak w załączniku, oraz skutkuje nieprawdziwym wynikiem we wszystkich pozycjach, w których wprowadzone są formuły służące do wyliczenia udziałów elementów ścieżki rowerowej w drodze. W szczególności udział łącznej długości infrastruktury, po której odbywa się ruch rowerów poza jezdnią wniosek określa na poziomie 113% i -13%.

Podobna sytuacja będzie miała z pewnością miejsce w przypadku chodników.

Jednostka zgłaszając problem wskazuje, iż wykazanie innej długości ścieżki niż wynika z projektu skutkować będzie niezgodnością sporządzonego wniosku z instrukcją wypełniania wniosku, ewentualne odrzucenie na ocenie formalnej, oraz projektem technicznym. Zgłasza również obawy, iż niewykazanie właściwej długości odcinka ścieżki może skutkować nieuznaniem w roku kolejnym niewykazanej części za koszt kwalifikowany zadania.

Odp. pkt. 12 wniosku ppkt 1) „Znaczenie zadania dla realizacji infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego” w odniesieniu do wszystkich wskazanych tam elementów, zatem dotyczy to zarówno ścieżki rowerowej jak i chodnika, służy wyłącznie scharakteryzowaniu zadania pod względem parametrów technicznych. Zatem każdorazowo należy wpisać długość zarówno ścieżki rowerowej jak i chodników zgodnie z kilometrażem po osi drogi wzdłuż której przebiegają ww. elementy infrastruktury. Zatem jeżeli odcinek do realizacji ma 100 m długości, a wzdłuż tego odcinka biegnie ścieżka rowerowa, dwukierunkowa o długości 120 m (z uwagi na przeszkody) to we wniosku należy wpisać w części ruch rowerów: poza jezdnią (bo przebiega poza jezdnią) 100 m (bo taki odcinek drogi jest przedmiotem wniosku i mierzymy zgodnie z jego osią) w kolumnie strona lewa i 100 m strona prawa – gdyż konstrukcja ścieżki rowerowej umożliwi ruch obustronny, czyli w żadną stronę nie przebiega ruch po jezdni po ogólnodostępnym pasie ruchu.

Natomiast w harmonogramie rzeczowo finansowym należy wykazać wszystkie wartości kosztorysowe zgodnie z projektowanym zakresem prac (czyli na naszym przykładzie należy wpisać wartości robót dla 120 m ścieżki rowerowej obustronnej). To harmonogram rzeczowo- finansowy stanowi podstawę precyzyjnego określenia zakresu robót a następnie ich rozliczenia.

5. Wyjaśnienie wątpliwości w instrukcji oceny wniosków co do zapisów objaśniających kwestie „ponadlokalności” drogi oraz powiązania z innymi drogami , które mają być brane pod uwagę przy ocenie wniosków w ramach kryterium nr 2.

I. „PONADLOKALNOŚĆ” - Instrukcja oceny wniosków stanowi, że „(...) „ponadlokalność” tj. gdy droga wychodzi poza granice administracyjne jednostki samorządu terytorialnego (droga powiatowa - przebiega przez obszar dwóch lub więcej powiatów, droga gminna - przebiega przez obszar dwóch lub więcej gmin)(...)” natomiast w praktyce droga gminna nie wykracza poza granice gminy a powiatowa poza granice powiatu (jeśli tak jest to kontynuacja drogi na terenie innej JST ma już inny numer). W związku z tym, czy przy formułowaniu uszczegółowienia oceny w kryterium Nr 2 możemy przyjąć , że „ponadlokalność” oznacza sytuacje gdy droga gminna przechodzi przez 2 lub więcej MIEJSCOWOŚCI a droga powiatowa przez 2 lub więcej GMIN?

II. POWIĄZANIA Z INNYMI DROGAMI - w Instrukcji oceny wniosków mówi się o drogach tej samej niższej lub wyższej kategorii. Czy jest zatem możliwe, żeby w ramach tego kryterium punktować wyłącznie połączenia z drogami wyższej kategorii?

I) Ponadlokalność – zgodnie z §4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych , obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom , obiektom mostowym i tunelom, numery dróg powiatowych i gminnych powinny być niepowtarzalne na obszarze województwa i niezmiennie w przypadku ciągu komunikacyjnego przekraczającego granice administracyjne powiatów lub gmin. W odniesieniu do Państwa pytania należy uznać zatem, zgodnie z ww. przepisami , że nie powinna mieć miejsca sytuacja, że droga gminna, która stanowi ciąg komunikacyjny na obszarze kilku gmin ma inny numer w obszarze każdej z tych gmin. Jeżeli stan faktyczny jest inny oznacza to, że nie spełnia wymogów uregulowanych prawem i należy zwrócić się o

jego uregulowanie do Zarządu Województwa, które zgodnie z art. 10 ust. 7 pkt. 2 ustawy o drogach publicznych nadaje numery drogom powiatowym i gminnym. Należy podkreślić, że gminy i powiaty nie mogą odpowiadać za niewłaściwie nadane numery dróg. W opinii MIB ponadlokalność oznacza, że droga wychodzi poza granice jednostki czyli powiatowa poza granice powiatu a gminna poza granice Gminy. Jednakże zgodnie z przyjętymi założeniami za realizację, w tym wybór wniosków do dofinansowania odpowiada wojewoda.

II) Powiązania z innymi drogami – instrukcja oceny wniosków w ramach PRGiPID nadaje jedynie kierunek działaniom wojewodów. Każde z województw charakteryzuje się swoją specyfiką w zakresie potrzeb kształtowania sieci drogowej. Każde z województw, biorąc pod uwagę potrzeby lokalnej ludności, funkcjonujące gałęzie przemysłu, ukształtowanie obszarów zurbanizowanych itp. określa sobie konkretne cele, które chce osiągnąć w wyniku wdrażania Programu i w taki sposób ustala punkty za powiązania z innymi drogami.

6. Budowa oczyszczalni wód deszczowych (realizowana w ramach inwestycji) jest kosztem kwalifikowanym o ile znajduje się w całości w liniach rozgraniczających (twardych) wynikających z decyzji ZRID, czyli planowanych granicach pasa drogowego. Kosztorys inwestorski nie jest objęty kosztem kwalifikowanym, podobnie jak dokumentacja, która musi zostać sporządzona przed złożeniem wniosku.

7. W opinii Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa podstawowym (ale niekoniecznie jedynym) parametrem służącym ewentualnemu podziałowi drogi na odcinki jest warunek zachowania jednolitej szerokości pasa ruchu, zgodnej z § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).

Jedyną podstawą do określania parametrów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych jest ww. rozporządzenie. MIB odradza posługiwanie się innymi opracowaniami, gdyż może to rodzić negatywne skutki przy staraniu się o dofinansowanie ze środków programu.

8. Zgodnie z zapisami INSTRUKCJI WYPEŁNIANIA WNIOSKU O DOFINANSOWANIE ZADANIA w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 – 2019 w ramach konsultacji przeprowadzonych w MIB w zakresie usprawnienia procedury naboru wniosków o dofinansowanie w roku 2017, nie dokonywano zmian w Kryterium nr 4 . Współpraca w zakresie dofinansowania realizacji zadania przez inny podmiot (w przypadku jednostki samorządowej) ma być potwierdzona zawartą umową o partnerstwie oraz uchwałą potwierdzającą zapewnienie wkładu finansowego. Należy podkreślić, że zgodnie z przyjętymi założeniami, za realizację, w tym wybór wniosków do dofinansowania, odpowiada wojewoda. Tym samym może on dopuścić możliwość przyjęcia w ramach naboru wniosku odrębnej Uchwały Rady Gminy, w sprawie wyrażenia woli przystąpienia do realizacji zadania i zabezpieczenia w budżecie pomocy finansowej.

9. Celem realizacji Programu jest przede wszystkim budowa spójnego systemu dróg powiatowych i gminnych, zapewniającego w szczególności jednorodność infrastruktury drogowej, przekładającej się bezpośrednio na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Intencją MIB było, aby zadanie było scharakteryzowane pod względem robót budowlanych w sposób jednolity dla wszystkich (maksymalnie trzech) odcinków dróg, tj. jako zadanie może być zgłoszony tylko remont, przebudowa, rozbudowa lub budowa drogi/dróg publicznych. **Dodatkowo nazwa zadania powinna sugerować klasyfikację środków, które będą przyznawane z budżetu państwa jako dotacja.** Budowa chodnika/ścieżki rowerowej w pasie drogi publicznej będzie zawsze wiązała się z przebudową, rozbudową lub budową tej drogi. Mówiąc inaczej, np. budowa ścieżki rowerowej w istniejących liniach rozgraniczających pasa drogowego drogi publicznej będzie przebudową drogi. Analogicznie, jeżeli do wybudowania ścieżki rowerowej niezbędne będzie pozyskanie dodatkowych nieruchomości gruntowych, budowa ścieżki będzie stanowiła rozbudowę drogi publicznej. Niemniej jednak kwestia uzyskania odrębnych decyzji/dokonania odrębnych zgłoszeń dla poszczególnych odcinków zgłaszanych w ramach jednego zadania (z których każdy musi być zaklasyfikowany jako ten sam rodzaj robót budowlanych) należy do wojewody.

Uregulowanie tej kwestii ma bowiem istotne znaczenie na ocenę formalną złożonych wniosków o dofinansowanie. Zgodnie z przyjętymi założeniami za realizację, w tym wybór wniosków do dofinansowania odpowiada wojewoda.

10. Zgodnie z zapisami INSTRUKCJI WYPEŁNIANIA WNIOSKU O DOFINANSOWANIE ZADANIA W RAMACH PROGRAMU WIELOLETNIEGO PN. PROGRAM ROZWOJU GMINNEJ I POWIATOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ NA LATA 2016- 2019 jako jedno zadanie mogą być zgłoszone maksymalnie 3 odcinki drogi/dróg. Przez pojedynczy odcinek rozumie się jednorodny pod względem parametrów funkcjonalnych i technicznych fragment drogi publicznej jednego numeru, o którym mowa w art. 10 ustawy o drogach publicznych. Każdy odcinek zgłoszony do realizacji w ramach zadania może posiadać inną klasę, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, właściwą dla danej kategorii drogi. Dodatkowo zadanie powinno być scharakteryzowane pod względem robót budowlanych w sposób jednolity dla wszystkich odcinków dróg, tj. dopuszcza się zadanie polegające wyłącznie na remoncie, przebudowie, rozbudowie lub budowie drogi/dróg publicznych.

11. Skrzyżowanie jest integralną częścią sieci drogowej i pomijanie skrzyżowań w zadaniach realizowanych w ramach Programu spowoduje pozostawienie w sieci drogowej jej najbardziej kolizyjnych punktów, tym bardziej, że biorąc pod uwagę zapisy art. 25 ust 4 ustawy o drogach publicznych, koszt budowy lub przebudowy skrzyżowania należy do zarządcy drogi, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy takiego skrzyżowania. W związku z powyższym jak najbardziej zasadne byłoby ujęcie w zadaniu, którego będzie dotyczył wniosek, elementów włączenia drogi gminnej w drogę krajową.

Najlepszym rozwiązaniem byłoby uzyskanie przez inwestora (wnioskodawcę) jednej decyzji/dokonanie jednego zgłoszenia dla całego realizowanego zadania. Natomiast kwestia uzyskania odrębnych decyzji/dokonania odrębnych zgłoszeń dla poszczególnych odcinków zgłaszanych w ramach jednego zadania (z których każdy musi być zaklasyfikowany jako ten sam rodzaj robót budowlanych) należy do wojewody. W opinii Ministerstwa przede wszystkim niezbędne jest uzyskanie dokumentu potwierdzającego tymczasowe dysponowanie nieruchomością, na której mają być prowadzone roboty budowlane (na przykład w trybie przewidzianym w art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych) oraz uzgodnienie z właściwym oddziałem GDDKiA (jako zarządcą drogi krajowej) zasad i parametrów technicznych połączenia drogi gminnej z drogą krajową.

Uregulowanie tej kwestii ma istotne znaczenie na ocenę formalną złożonych wniosków o dofinansowanie. Zgodnie z przyjętymi założeniami za realizację, w tym wybór wniosków do dofinansowania odpowiada wojewoda.

12. Intencją MIB było, aby zadanie było scharakteryzowane pod względem robót budowlanych w sposób jednolity dla wszystkich (maksymalnie trzech) odcinków dróg, tj. jako zadanie może być zgłoszony tylko remont, przebudowa, rozbudowa lub budowa drogi/dróg publicznych. Dodatkowo nazwa zadania powinna sugerować klasyfikację środków, które będą przyznawane z budżetu państwa jako dotacja. Zgodnie z tak przyjętymi założeniami nie można jako jedno zadanie zgłosić do programu inwestycji polegającej zarówno na budowie drogi np. w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jak i na przebudowie drogi (w oparciu o zgłoszenie). Właściwe byłoby, aby inwestor (wnioskodawca) uzyskał jedną decyzję/dokonał jednego zgłoszenia dla całego zadania lub podzielił inwestycję na dwa odrębne zadania. Natomiast kwestia uzyskania odrębnych decyzji/zgłoszeń dla poszczególnych odcinków zgłaszanych w ramach jednego zadania (z których każdy musi być zaklasyfikowany jako ten sam rodzaj robót budowlanych) należy do wojewody. Uregulowanie tej kwestii ma bowiem istotne znaczenie na ocenę formalną złożonych wniosków o dofinansowanie. Zgodnie z przyjętymi założeniami za realizację, w tym wybór wniosków do dofinansowania odpowiada wojewoda.

13. Podmiot zamierza zgłosić do Programu przebudowę drogi publicznej powiatowej, która przebiega przez przecinającą ją przejazd kolejowy (działki własność PKP), przez skrzyżowanie na drodze krajowej wiaduktem (działki własności GDDKiA) oraz

przez trzy przecinające ją ciekami wodnymi (należą do Zarządu Gospodarki Wodnej). Proszę o udzielenie odpowiedzi, czy ze względu na brak statusu własności ww. gruntów zadanie winno być podzielone na odcinki, a w tym przypadku 5 odcinków co byłoby niezgodne z instrukcją wypełniania wniosku, która dopuszcza maksymalnie 3 odcinki, czy też może być zrealizowane w całości i dofinansowane dotacją Budżetu Państwa w ramach Programu.

Odpowiedź:

W opinii Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, ciekami wodnymi są przeszkodami, które droga będąca ciągiem komunikacyjnym powinna pokonać. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych: droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno – użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym, Drogowy obiekt inżynierski to obiekt mostowy, tunel, przepust i konstrukcja oporowa, przy czym obiekt mostowy to budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi etc. przez przeszkodę terenową.

W przypadku przejazdu kolejowego, należy mieć na uwadze zapisy art. 28 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, który jasno określa jaki odcinek w obrębie skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi pozostaje w gestii zarządu kolei.

Biorąc pod uwagę powyższe informujemy, że w opinii MIB nie jest zasadne podzielenie przedmiotowej drogi na 5 odcinków.

14. W przypadku, gdy zadanie objęte wnioskiem, obejmuje budowę, przebudowę czy rozbudowę między innymi o chodnik czy ścieżkę poza jezdnią tylko po jednej stronie, gdyż po drugiej już te elementy istnieją i nie wymagają żadnych prac, to czy należy uwzględnić istniejące już elementy.

Produkt finalny, czyli zrealizowana inwestycja, będzie w takim wypadku posiadał zarówno chodniki czy ścieżki rowerowe umożliwiające poruszanie się pieszych czy rowerów poza jezdnią, tym samym punktacja możliwa do zdobycia jest większa. Jeżeli nie zawrze danych, dotyczących już istniejącej infrastruktury, pojawi się informacja o ruchu po jezdni, krzywdząca dla Beneficjenta i nie będąca prawdą. W harmonogramie będziemy widzieć, co faktycznie będzie realizowane. W związku z powyższym proszę o informacje w jaki sposób właściwie wypełnić wniosek.

Odpowiedź:

**W uwagach szczegółowych** Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie, w pkt 9 (str. 3) wskazano, iż opis zadania powinien charakteryzować stan istniejący oraz stan docelowy planowany do uzyskania w wyniku realizacji zadania.

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy należy uznać, że także w pkt 12 wniosku CHARAKTERYSTYKA ZADANIA WEDŁUG KRYTERIÓW OCENY MERYTORYCZNEJ należy uwzględnić dane istniejące i docelowe. Zatem jeżeli po jednej stronie chodnik już istnieje a po drugiej będzie wybudowany to należy wpisać chodnik, zgodne z kilometrażem, po prawej stronie i po lewej stronie. Informacje zawarte w pkt. 12 nie stanowią podstawy do sfinansowania robót a służą jedynie scharakteryzowaniu zadania pod względem parametrów technicznych.

15. Zwracam się z prośbą o wskazanie prawidłowej ścieżki wyznaczania i wyliczenia długości odpowiednio chodników i ścieżek rowerowych zgodnie z obowiązującą w tej edycji metodologią, w podziale na odcinki. Pytania kieruję w odniesieniu do konkretnego naszego zadania, stąd w załączeniu cały zakres planowanej inwestycji (rys. Z-1 Plan zagospodarowania terenu).

Cały odcinek drogi ul. Okrzei od hm 0+00,00 do hm 6+12,61 (wg rys. w dokumentacji projektowej odcinek zwany

odcinkiem nr 1) podzieliliśmy na trzy odcinki:

**Odcinek 1** o długości 316 m i o szerokości 6,00 m - liczony od hm 0+00,00 do hm 3+16,05 ( w tym miejscu następuje zmiana szerokości na 6,50m), potem

**Odcinek 2** długości 121 m i o szerokości 6,50 m (długość liczona od hm 3+16,05 do hm 4+37,18, bo w tym miejscu następuje kolejna zmiana szerokości jezdni na 7,00 m) i

**Odcinek 3** długości 175 m i o szerokości 7,00 m (długość liczona od hm 4+37,18 do hm 6+12,61).

Proszę o odpowiedź w jaki sposób wyliczać długość chodników i ścieżek rowerowych na poszczególnych odcinkach dróg, jeśli chodniki np. w Odcinku 1 przebiegają przez skrzyżowanie typu rondo, na pozostałych odcinkach przez tradycyjne skrzyżowania. Czy uwzględniać długości liczone po łukach na skrzyżowaniach (koledzy robią to w odpowiednich programach komputerowych) , czy uwzględniać długości w odniesieniu do długości odcinka liczonego w osi jezdni? Przykład (patrz załączony rysunek): czy dla odcinka nr 3 liczonego od hm 4+37,18 do hm 6+12,61 należy przyjąć, że chodnik po stronie lewej usytuowany jest na długości całego odcinka tj. 175 m odsunięty od jezdni o  $> 0,5$ m, a jego szerokość jest  $>$  niż 1,5 m, a po stronie prawej: osunięty od jezdni o  $> 0,5$  m , jeżeli jego szerokość jest  $> 1,5$  m na odcinku 160 m (175 m - 15 m), a usytuowany przy jezdni, o szer.  $> 2,0$  m, na długości 15 m.

#### Odpowiedź:

W odniesieniu do ujęcia we wniosku długości chodnika, informuję, że jak wielokrotnie wskazywaliśmy, jego długość we wniosku należy wskazać po zmierzeniu po osi jezdni wzdłuż której przebiega. Wskazując wprost - jeżeli odcinek ma 600 m i zarówno po prawej jak i po lewej stronie przebiega chodnik to należy w pkt. 12 wniosku CHARAKTERYSTYKA ZADANIA WEDŁUG KRYTERIÓW OCENY MERYTORYCZNEJ, w części „chodniki” dla danego odcinka wskazać 600 m po prawej stronie i 600 m po lewej stronie. Dla oceniających wniosek jest to informacja, że na przedmiotowym odcinku drogi ruch pieszych odbywa się po chodnikach, gdyż kryterium I nie stanowi podstawy do sfinansowania robót a służy scharakteryzowaniu zadania pod względem parametrów technicznych. Natomiast całościowe wartości mb (ewentualnie m<sup>2</sup>) dla chodnika wynikające z założeń inwestycji a tym samym z projektu należy ująć w harmonogramie rzeczowo finansowym, który stanowi podstawę realizacji i rozliczenia inwestycji. Analogiczne podejście w wypełnianiu wniosku należy zastosować w odniesieniu do kwestii ścieżek rowerowych. Należy wskazać dla danego odcinka, liczbę metrów zgodnie z kilometrażem, przy czym, w przypadku dwukierunkowej ścieżki rowerowej usytuowanej po jednej stronie drogi należy wpisać jej długość dla obu stron drogi, gdyż warunek, że ruch rowerów odbywa się poza jezdnią jest wówczas spełniony.

16. Proszę o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Zadanie obejmuje remont nawierzchni dróg gminnych: ul. Kraszewskiego, Zieloną i Moniuszki. Drogi te są ze sobą połączone i stanowią ciągłość jednak każda z dróg ma inny numer drogi. W punkcie 7 i 8 instrukcji jest informacja, że jako jedno zadanie mogą być zgłaszane maksymalnie trzy odcinki drogi/dróg oraz, że przez pojedynczy odcinek rozumie się jednorodny pod względem parametrów funkcjonalnych i technicznych fragment drogi publicznej jednego numeru. W związku z powyższym mam pytanie, czy jako odcinki dróg mogą być zgłoszone te 3 drogi, jako kolejne odcinki 1, 2, i 3?
2. Czy w pkt. 12 Charakterystyka zadania - Dane podstawowe - określając klasę drogi wpisać rzeczywistą klasę drogi czy klasę o jeden poziom niższą, którą dopuszcza się przyjąć w przypadku przebudowy na podstawie § 4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 17 lutego 2015r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie?

1. Nazwa projektu brzmi: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1808 O ul. Góry Św. Anny wraz z budową ronda na skrzyżowaniu z ul. Nową w Zdieszowicach - na odcinku od km 11+101 do km 12+2018". Zgodnie z instrukcją wypełniania wniosków nazwa musi być jednorodna dla wszystkich odcinków dróg zgłoszonych jako jedno zadanie. W naszym przypadku nie budujemy odcinka drogi a jedynie zamierzamy wybudować rondo na niebezpiecznym skrzyżowaniu na odcinku przebudowywanej drogi. Proszę interpretację zapisów instrukcji w tym konkretnym przypadku i wskazanie drogi postępowania tak aby wniosek nie został odrzucony jako nie spełniający kryteriów. Dodam, że dla inwestycji została wydana decyzja ZRIDowska (dot. działek pod rondo).

Odpowiedź:

Odnosząc się do Pani wątpliwości dot. Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa informuje:

Pkt. 1) Zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie, w opisanym przez Panią przypadku, przedmiotowe odcinki drogi należy wskazać jako odrębne trzy odcinki .

Pkt. 2) we wniosku o dofinansowanie należy wskazać przyjętą do projektowania klasę drogi. Zgodnie z § 4 ust. 3 przywołanego w pytaniu rozporządzenia droga po przebudowie będzie posiadała niższą klasę techniczną niż dotychczas.

Pkt. 3) zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, przebudowa drogi to wykonywanie robót, w wyniku których następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Zatem biorąc pod uwagę fakt, że elementem inwestycji jest budowa ronda dla którego została wydana decyzja ZRID i na potrzeby której następuje zmiana granic pasa drogowego, należy uznać, że właściwe w tym przypadku byłoby podzielenie zadania na 2 odrębne zadania lub określenie go jako rozbudowa przedmiotowej drogi.

17. Edytowalne wersje wniosków o dofinansowanie są po to aby **beneficjenci mogli zwiększać komórki, zawijać tekst, zmieniać rozmiar czcionki czy też dodawać wiersze** (dodawanie wierszy dotyczy punktów wniosku gdzie taka możliwość wynika z zapisów instrukcji). Jest to konieczne z uwagi na fakt, że w przeciwnym razie beneficjent nie będzie miał możliwości zawrzeć we wniosku wszystkich informacji wymaganych instrukcją wypełniania wniosku.

18. Proszę o wyjaśnienie następującej sytuacji dot. wypełnienia wniosku.

1. W ramach zadania zgłoszono odcinek 200 m, przy którym zaprojektowano chodnik po lewej oraz prawej stronie na odcinku 100 m. Po wypełnieniu wniosku otrzymujemy następujące dane:

- Udział łącznej długości chodników w łącznej długości odcinków drogi/dróg – 50%
- Udział łącznej długości poboczy w łącznej długości odcinków drogi/dróg – 50%.

**Zadanie nie obejmuje wykonywania poboczy.**

2. W ramach zadania zgłoszono 200 m odcinek drogi oraz zaprojektowano chodnik obustronny na odcinku 50 m oraz pobocze lewostronne na odcinku 100 m. Po wypełnieniu wniosku otrzymujemy następujące dane:

- Udział łącznej długości chodników w łącznej długości odcinków drogi/dróg – 25%
- Udział łącznej długości poboczy w łącznej długości odcinków drogi/dróg – 75%.

**W rzeczywistości udział chodników w łącznej długości odcinków dróg wynosi 25 % (100 m/400 m - zgodnie z formularzem wniosku) natomiast poboczy także 25 % (100 m/400 m - w formularzu 75%)**

**W jaki sposób należy interpretować ten wynik, i jak członkowie Komisji powinni przenosić poszczególne wartości procentowe do karty oceny merytorycznej wniosku.**

Odpowiedź:

Odnosząc się do wątpliwości dot. Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 - 2019 Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa informuje, że założenia do dokumentów wykonawczych do programu (w tym wzorów wniosków o dofinansowanie) były tworzone w oparciu o obowiązujące przepisy dot. dróg publicznych. W myśl § 10 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) każda droga publiczna musi być wyposażona w pobocze lub chodnik. Pobocze może być zastąpione chodnikiem w miejscu, gdzie ruch pieszych uzasadnia jego wykonanie. Zatem droga, poza wskazanym przypadkiem, nie może nie mieć pobocza. Zgodnie z powyższymi założeniami skonstruowano wzór wniosku. Zatem po obliczeniu udziału % chodników w łącznej długości odcinków/odcinka drogi/dróg, pozostała część, stanowiąca dopełnienie do 100%, wniosek generuje samoistnie w oparciu o założenie, że tam gdzie nie ma chodników, muszą być pobocza. Przy czym udział ten istotny jest z punktu widzenia ustalenia wagi odpowiednio dla chodników i poboczy przy ocenie parametru „ruch pieszych”. W punkcie 12 należy scharakteryzować drogę zarówno w pod względem elementów objętych robotami budowlanych (które znajdują odzwierciedlenie w harmonogramie rzeczowo-finansowym), jak i już występujących elementów. natomiast każda inwestycja (przebudowa, rozbudowa, budowa) nie może stać w sprzeczności z ww. przepisami techniczno-budowlanymi. Nie może więc zachodzić sytuacja, że jeżeli na drodze obecnie nie występuje zarówno pobocze jak i chodnik, to w wyniku przeprowadzanej inwestycji, tym bardziej finansowanej ze środków Programu, elementy te nie powstaną.

19. Zgodnie z zapisami instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie zadania w ramach programu wieloletniego pn. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 - 2019, przedmiotem wniosku może być zadanie obejmujące odcinek/odcinki dróg będące drogą publiczną (powiatową lub gminną) w rozumieniu ustawy z 21 marca 1985 o drogach publicznych - wyjątek stanowi zadanie mające na celu osiągnięcie parametrów właściwych dla drogi publicznej i następnie zaliczenie jej do jednej z wymienionych kategorii.

Wówczas w pkt. 4, gdy droga nie jest zaliczona do żadnej kategorii oraz nie ma nadanego numeru, należy wpisać „Brak numeru drogi - zadanie ma na celu osiągnięcie parametrów właściwych dla drogi publicznej i następnie zaliczenie jej do jednej z wymienionych kategorii”. Natomiast w pkt. 12. CHARAKTERYSTYKA ZADANIA WEDŁUG KRYTERIÓW OCENY MERYTORYCZNEJ,

w przypadku braku numeru drogi w części „dane podstawowe” pole numer należy pozostawić puste.

---

Drukuj

Generuj PDF

Powiadom

Powrót

---