



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GABINET MARSZAŁKA SENATU

KANCELARIA
Marsa Prac Senackich
wpłynęło dn. 22.07.16
nr 6647 podpis

wpłynęło dn. 22.07.16
nr 3536 podpis

Warszawa, dnia 20 lipca 2016 r.

DDP.5.054.20.2016.EBK

NK: 103089/16

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Stanisław Karczewski

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Waldemara Sługockiego podczas 21 posiedzenia Senatu RP w dniu 29 czerwca 2016 r., poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie należy wskazać, iż resort infrastruktury i budownictwa we współpracy z korporacjami samorządowymi tj. Związkiem Powiatów Polskich oraz Związkiem Gmin Wiejskich RP, przeprowadził działania mające na celu wprowadzenie zmian w dokumentach wykonawczych do Programu zatwierdzanych przez ministra właściwego ds. transportu. Wprowadzone zmiany usprawnią procedurę naboru wniosków o dofinansowanie w roku 2017.

Nawiązując do postulatów Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego informuję, iż resort przeanalizował zapisy dokumentów wykonawczych, w szczególności Instrukcji oceny wniosków o dofinansowanie. Wprowadzone zostały zmiany dotyczące wymagań punktowanych przy ocenie – m.in.: wskazano, że zadanie polegające na remoncie może maksymalnie uzyskać 10 pkt (wcześniej 8 pkt), odwrócono punktację za klasę drogi – najwyżej punktowane są najniższe klasy, zmieniono punktację za elementy brd – wprowadzono katalog możliwych elementów brd, których zaplanowanie pozwoli uzyskać maksymalnie 2 pkt.

Jednocześnie informuję, iż podczas spotkania w dniu 21 kwietnia br., zorganizowanego przez resort infrastruktury i budownictwa z pracownikami 16 urzędów wojewódzkich wyznaczonymi przez Wojewodów, dyskutowana była m.in. kwestia wniosków o dofinansowanie remontów składanych przez gminy wiejskie. Z przeprowadzonych analiz zatwierdzonych przez Wojewodów list wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w roku 2016 wynika, iż już przy liczbie punktów z kryterium nr 1 wynoszącej 6 można było uzyskać dofinansowanie. Można więc stwierdzić, iż w przypadku, gdy zadanie zakładało kompleksowy remont (8 pkt) oraz przynajmniej częściowo spełniało pozostałe kryteria to osiągało średni poziom punktacji, zapewniający dofinansowanie już na podstawie pierwszych zatwierdzonych list wniosków zakwalifikowanych. Zaznaczyć należy, iż w przypadku uzyskania oszczędności poprzetargowych, do realizacji są kierowane kolejne zadania z list rankingowych (na podstawie pierwszych zatwierdzonych list dofinansowanie uzyskały 492 zadania, natomiast aktualnie lista dofinansowań obejmuje już 725 zadań).

Nieuzasadnione jest natomiast twierdzenie, iż większa część środków w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej przeznaczonych jest na remonty dróg powiatowych.

Na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych oraz dróg gminnych przeznaczają się po 50 % sumy dotacji w województwie. Suma dotacji w województwie nie może przekroczyć kwoty wydatków budżetu państwa przeznaczonych na dotacje, w tym województwie w danym roku budżetowym. Wojewoda może dokonać zmiany proporcji podziału sumy dotacji w województwie pomiędzy powiaty i gminy, jednakże nie więcej niż o 5% tej sumy.

Warto podkreślić, iż Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 zakłada poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych oraz standardu lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Natomiast celem strategicznym programu było podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz

zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej. W związku ze zmianą założeń konieczna była zmiana kryteriów oceny wniosków o dofinansowanie.

Dodatkowo należy wskazać, iż realizację zadań drogowych przez gminy o statusie wiejskim i miejsko-wiejskim umożliwia również Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i oszczędzanie energii” zarządzany przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Jednocześnie informuję, iż weryfikacja kwestii systemowych wymagających podjęcia działań legislacyjnych w celu zmiany uchwały Rady Ministrów nr 154/15 z dnia 8 września 2015 r. ustanawiającej program wieloletni pn. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 oraz rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych, z uwagi na długotrwałość tych procesów, nie jest możliwa do przeprowadzenia w roku bieżącym. W roku przyszłym resort dokona podsumowania (w oparciu o przekazane przez Wojewodów sprawozdania) pierwszego roku realizacji oraz drugiego naboru i przedstawi je Radzie Ministrów. Będzie ono stanowić podstawę do ewentualnej dyskusji w sprawie zmian systemowych.

Niemniej jednak z punktu widzenia resortu infrastruktury i budownictwa niezwykle istotne jest, aby infrastruktura drogowa na terenie całego kraju była możliwie ujednoczona, jeżeli chodzi o parametry techniczne, mające wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jednocześnie kształtowana w sposób elastyczny, w zależności od funkcji, jaką pełni lokalnie, oraz od otoczenia, w którym jest zlokalizowana. MiB zdaje sobie sprawę z sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego. Wiadomo jednak również, iż mimo systematycznej poprawy, stan techniczny polskich dróg nadal stanowi jedną z podstawowych barier ograniczających poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy podkreślić, iż do grona potencjalnych beneficjentów Programu należy ogółem 2859 jednostek samorządu terytorialnego (314 powiatów, 2479 gmin, 66 miast na prawach powiatu). Jak pokazują dane Głównego Urzędu Statystycznego powierzchnia gruntów leśnych i lesistość na terenie kraju nie jest jednorodna. Uwzględnienie wskaźnika lesistości preferowałoby tylko te jednostki, na terenie których znajduje się przemysł drzewny.

Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej jest przeznaczony do realizacji na terenie całego kraju. Zatem wnioski o dofinansowanie powinny być weryfikowane pod kątem kryteriów jak najbardziej obiektywnych i odnoszących się do jednolitych czynników. Należy przy tym jednak wskazać, iż 3 z 5 kryteriów wskazanych w § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych, uszczegółowiane są przez właściwego terytorialnie wojewodę mając na względzie specyfikę danego województwa.

Warto przy tym dodać, iż rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014–2020 wskazuje dla każdego województwa kryteria dodatkowe do oceny wniosków. W przypadku województwa lubuskiego również nie uwzględniono dróg po których odbywa się transport drewna.

Przedstawiając powyższe stanowisko, informuję, iż Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego wystąpiło bezpośrednio do resortu infrastruktury i budownictwa. Odpowiedź na wystąpienie została udzielona pismem z dnia 7 lipca br.

Poradza
upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu