



**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 22.07.16, zał. ....  
nr. 4642, podpis. J

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 22.07.16  
nr. 3537, podpis. [signature]

Warszawa, dnia 20 lipca 2016 r.

DDP.5.054.23.2016.EBK

NK: 107451/16

Pan  
**Stanisław Karczewski**  
Marszałek Senatu RP

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Roberta Dowhana podczas 22 posiedzenia Senatu RP w dniu 7 lipca 2016 r., poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Nawiązując do postulatów Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego informuję, iż resort infrastruktury i budownictwa (we współpracy z korporacjami samorządowymi tj. Związkiem Powiatów Polskich oraz Związkiem Gmin Wiejskich RP) 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 733 zadania).

Dodatkowo należy wskazać, iż realizację zadań drogowych przez gminy o statusie wiejskim i miejsko-wiejskim umożliwiał 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.

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. Należy podkreślić, iż Program 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 bowiem podkreślić, iż poszczególne regiony w Polsce charakteryzują się różnymi warunkami terenowymi, klimatycznymi, geologicznymi itp. Uwzględniając te różnice należałoby rozważyć wyodrębnienie dróg w miastach (wielokrotnie droższe inwestycje niż na terenach pozamiejskich), dróg w terenach o dużej „lesistości” (wymuszającej zwiększenie nośności dróg ze względu na wywóz drewna – np. województwo lubuskie, tereny bieszczadzkie), na terenach górskich i podgórskich (ze względu na długie okresy zimowe, w których temperatura powietrza oscyluje wokół 0 stopni i powoduje na drogach „przełomy”) czy też na terenie Żuław Wiślanych o trudnych warunkach geologicznych. Jak widać z powyższego nie jest możliwe uwzględnienie wszystkich aspektów występujących w poszczególnych regionach Polski w jednym ogólnopolskim programie. Uwzględnienie wskaźnika lesistości preferowałoby tylko te jednostki, na terenie których znajduje się przemysł drzewny.

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.

*Podpisano*  
Podpisano  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA  
*Jerzy Smit*  
Podsekretarz Stanu