



Znak sprawy: DDP-5.4520.198.2020

**Komisja Wspólna Rządu
i Samorządu Terytorialnego**

Nawiązując do ustaleń w sprawie trybu prac nad podziałem rezerwy subwencji ogólnej w 2020 r., powołanej na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, przedstawiam wspólne stanowisko resortów infrastruktury i finansów, dotyczące wnioskowanych o dofinansowanie zadań na drogach samorządowych.

Na początku pragnę nadmienić, iż zadania, które uzyskają dofinansowanie ze środków rso w tym roku będą realizowane w szczególnych warunkach. Ma to oczywiście związek z walką z epidemią koronawirusa i z tym, jak wpłynie to na stan polskiej gospodarki. W obecnej sytuacji jeszcze większego znaczenia niż zazwyczaj nabiera odpowiednia dystrybucja środków publicznych. Dlatego w toku prac nad podziałem rezerwy subwencji ogólnej w 2020 r. przyświecał nam cel zapewnienia dofinansowania jak największej liczbie jednostek samorządu terytorialnego, które spełniły wymogi formalne. Miało to także w konsekwencji wpływ na naszą rekomendację w zakresie przyjęcia konkretnego wariantu dofinansowania w roku 2020, co szczegółowo uzasadniamy w treści niniejszego pisma

W ustawie budżetowej na potrzeby rezerwy subwencji ogólnej w roku 2020 przewidziano kwotę **335 999 tys. zł.** W zakończonym naborze wpłynęło ogółem 119 wniosków na łączną kwotę **385 983,5 tys. zł.** Wnioski zostały przeanalizowane i zweryfikowane w zakresie zgodności z zapisem ustawowym oraz dodatkowymi kryteriami uzgodnionymi w październiku 2019 r. przez stronę rządową i samorządową:

w zakresie art. 26 ust. 1 pkt 1

1. Preferowanie zadań inwestycyjnych obejmujących budowę lub przebudowę obiektów inżynierskich, którym nadane zostały jednolite numery inwentarzowe (JNI), posiadających decyzję o pozwoleniu na budowę, w szczególności zadań realizowanych na obiektach wpisanych do rejestru zabytków. Projekty dotyczące obiektów zabytkowych będą rozpatrywane indywidualnie.
2. Preferowanie zadań inwestycyjnych obejmujących budowę lub przebudowę dróg zapewniających dojazd pojazdów ciężkich do miejsc załadunku i wyładunku np. centrów logistycznych, terminali przeładunkowych itp. Inwestycja obejmuje co najmniej wykonanie robót pozwalających na osiągnięcie klasy właściwej dla danej kategorii drogi, lecz nie niższej niż Z, oraz konstrukcji nawierzchni jezdni zdolnej do przenoszenia dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu wynoszącego 115 kN. Wnioski w tej grupie zadań będą rozpatrywane jedynie w przypadku, gdy pozostaną wolne środki po rozpatrzeniu wniosków złożonych w ramach art. 26 ust. 1 pkt 1 kryterium 1 oraz art. 26 ust. 1 pkt 3 kryterium 1.
3. Preferowanie zadań inwestycyjnych obejmujących budowę lub przebudowę ciągów drogowych, przebiegających przez obszar co najmniej dwóch jednostek samorządowych (powiatów, województw), dla realizacji których zawarte zostało porozumienie o jednoczesnej ich realizacji z udziałem środków rezerwy subwencji ogólnej oraz zastosowaniu takich samych parametrów technicznych (klas) wynikających z przepisów techniczno-budowlanych. Wnioski w tej grupie zadań będą rozpatrywane jedynie w przypadku, gdy pozostaną wolne środki po rozpatrzeniu wniosków złożonych w ramach art. 26 ust. 1 pkt 1 kryterium 2.
4. Preferowanie zadań drogowych dotyczących budowy lub przebudowy ciągów drogowych stanowiących obwodnice miast. Wnioski w tej grupie zadań będą rozpatrywane jedynie w przypadku, gdy pozostaną wolne środki po rozpatrzeniu wniosków złożonych w ramach art. 26 ust. 1 pkt 1 kryterium 3.

niepodległa

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

5. Poziom dofinansowania nie może być wyższy niż 50% wartości zadania (realizowanego w roku budżetowym).

6. Pełne wykorzystanie przyznanego w 2019 r. dofinansowania z rezerwy oraz deklarowanego udziału własnego w kosztach dofinansowanej inwestycji, w kwocie nie niższej niż deklarowane środki własne do całkowitego zakończenia zadania.

7. Ze względu na niewielką ilość środków rezerwy, przedmiotem dofinansowania powinien być tylko jeden projekt inwestycyjny.

8. Dostarczenie wraz z wnioskiem poświadczonych kopii:

- decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej), o której mowa w kryterium 1,
- decyzji o pozwoleniu na budowę (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) lub zgłoszenia robót budowlanych, dotyczących kryterium nr 2, 3 i 4,
- porozumienia, o którym mowa w kryterium 3,
- poświadczonych kopii uchwał budżetowych, przyjętych przez organy stanowiące, potwierdzających posiadanie środków na sfinansowanie udziału własnego realizowanego tytułu zadania inwestycyjnego (w planie wydatków wyszczególnia się w układzie dział i rozdział klasyfikacji budżetowej, w części związanej z realizacją zadań jednostki samorządu terytorialnego).

9. Dostarczenie wraz z wnioskiem:

- oświadczenia wnioskodawcy potwierdzającego, że wnioskowana do dofinansowania inwestycja, poza środkami z rezerwy subwencji ogólnej, nie jest dofinansowana z innych środków pochodzących z budżetu państwa,
- projektu zagospodarowania terenu wraz z przekrojami poprzecznymi pasa drogowego w liniach rozgraniczających z wykazaniem wszystkich elementów drogi,
- docelowego projektu stałej organizacji ruchu (w oparciu o § 2 ust. 1a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784)),
- czytelnej mapy poglądowej z zaznaczonymi elementami mającymi wpływ na ocenę merytoryczną wniosku.

w zakresie art. 26 ust. 1 pkt 3

1. Preferowanie projektów dotyczących remontów dróg lub obiektów inżynierskich na drogach krajowych i wojewódzkich w miastach na prawach powiatu, w szczególności zadań realizowanych na obiektach wpisanych do rejestru zabytków. Projekty dotyczące obiektów zabytkowych będą rozpatrywane indywidualnie.

2. Poziom dofinansowania nie może być wyższy niż 50% wartości zadania (realizowanego w roku budżetowym).

3. Pełne wykorzystanie przyznanego w 2019 r. dofinansowania z rezerwy oraz deklarowanego udziału własnego w kosztach dofinansowanego zadania, w kwocie nie niższej niż deklarowane środki własne do całkowitego zakończenia zadania.

4. Ze względu na niewielką ilość środków rezerwy, przedmiotem dofinansowania powinien być tylko jeden projekt w zakresie remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi.

5. Dostarczenie wraz z wnioskiem:

- oświadczenia wnioskodawcy potwierdzającego, że wnioskowana do dofinansowania inwestycja, poza środkami z rezerwy subwencji ogólnej, nie jest dofinansowana z innych środków pochodzących z budżetu państwa,
- poświadczonych kopii uchwał budżetowych, przyjętych przez organy stanowiące, potwierdzających posiadanie środków na sfinansowanie udziału własnego realizowanego tytułu zadania remontowego (w planie wydatków wyszczególnia się w układzie dział i rozdział klasyfikacji budżetowej, w części związanej z realizacją zadań jednostki samorządu terytorialnego),
- poświadczonych kopii zgłoszenia robót budowlanych,
- docelowego projektu stałej organizacji ruchu (w oparciu o § 2 ust. 1a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784)),
- czytelnej mapy poglądowej z zaznaczonymi elementami mającymi wpływ na ocenę merytoryczną wniosku.

W oparciu o wnioski przesłane przez zarządy województw, zarządy powiatów oraz prezydentów miast na prawach powiatu, po szczegółowej ich analizie i weryfikacji, opracowane zostało zestawienie zawierające wszystkie zgłoszone zadania w podziale na:

- mosty - województwa, powiaty, miasta na prawach powiatu,
- remonty - miasta na prawach powiatu,
- naciski 115kN - powiaty, województwa, miasta na prawach powiatu,
- poza priorytetami – powiaty, miasta na prawach powiatu.

W myśl art. 26 ust. 1 pkt 2 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego Prezydent Świnoujścia złożył wniosek o dofinansowanie utrzymania przepraw promowych wraz z materiałem pn. „Obliczenie średniego dobowego ruchu (SDR) pojazdów na przeprawach promowych w Świnoujściu w 2019 r.” Pomiary ruchu potwierdziły, że obie przeprawy promowe w Świnoujściu spełniają kryterium ustawowe dotyczące wielkości średniego dobowego ruchu. Wyliczony na podstawie wykonanych pomiarów średni dobowy ruch pojazdów samochodowych w roku 2019 wynosił odpowiednio:

- na przeprawie typu „Karsibór” – 2848 pojazdów na dobę,
- na przeprawie typu „Bielik” – 3661 pojazdów na dobę.

Prezydent Świnoujścia wnioskował o dofinansowanie utrzymania powyższych przepraw kwotą 25 000 tys. zł. Rekomenduję zatem wysokość dofinansowania utrzymania promów na niezmienionym poziomie w stosunku do roku 2019 - **25 000 tys. zł.**

Uwzględniając proponowaną wysokość dofinansowania promów oraz wyżej wymienione kryteria zostało opracowane zestawienie zadań, które przeszły formalną weryfikację z propozycją ich dofinansowania. Z uwagi na fakt, iż suma kwot wnioskowanych dla zadań spełniających kryteria przekroczyła pulę rezerwy o 30 796,4 tys. zł zaistniała konieczność ograniczenia wysokości dofinansowania zadań ujętych w tabelach:

- ograniczenie wysokości dofinansowania zadań rekomendowanych do dofinansowania, solidarnie o ok. 9,02 %.

Zestawienie kategorii zadań rekomendowanych do dofinansowania wraz z propozycją wysokości tego dofinansowania:

| | | |
|--|--------------|-------------------------------|
| - mosty - miasta | 7 jednostek | kwota 89 684,9 tys. zł, |
| - remonty - miasta | 14 jednostek | kwota 18 974,2 tys. zł, |
| - mosty - województwa | 12 jednostek | kwota 62 523,7 tys. zł, |
| - mosty - powiaty | 60 jednostek | kwota 76 646,9 tys. zł, |
| - naciski (powiaty, województwo i miasta npp) | 16 jednostek | kwota 61 153,9 tys. zł, |
| - poza priorytetami (powiaty, miasta npp) | 2 jednostki | <u>kwota 2 015,4 tys. zł.</u> |
| | | 310 999,0 tys. zł |

Zgodnie z naszą propozycją dofinansowanie uzyskują także podmioty, które złożyły wnioski o dofinansowanie zadań spoza priorytetów (2 zadania). Realizacja tych dwóch zadań wiąże się z wprowadzeniem rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego na odcinkach dróg samorządowych, co jest jednym z priorytetów rządu w zakresie infrastruktury drogowej.

W przypadku Powiatu Kolskiego planowana do realizacji inwestycja ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa na jednym z ważniejszych skrzyżowań, gdzie mamy do czynienia z bardzo dużym natężeniem ruchu na kierunku północ – południe. Montaż nowych sygnalizatorów, nowego sterownika akomodacyjnego, doświetlenie przejść dla pieszych czy zastosowanie rozwiązań uspokajających ruch ma pomóc w poprawie sytuacji, a zwłaszcza w zwiększeniu bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu.

Z kolei Miasto Jaworzno zakłada budowę ścieżki rowerowej, kontynuując działania mające na celu utrzymanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego na jak najwyższym poziomie. Z uwagi na zachowanie bezpieczeństwa zarówno pieszych, jak i kierowców zostanie wprowadzone na całym odcinku uspokojenie ruchu poprzez wyniesienie i doświetlenie przejść dla pieszych oraz wydzielenie odrębnych pasów ruchu dla rowerów. Jest to o tyle ważne, że na przedmiotowym odcinku drogi doszło w zeszłym roku do kilku potrąceń pieszych na przejściach oraz śmiertelnego wypadku motocyklisty.

Uwzględniając powyższe zastosowanie podziału środków w tym wariantcie jest naszym zdaniem optymalne - stworzy możliwość wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego, które pragną realizować ważne z punktu widzenia rządu działania w zakresie infrastruktury i w terminie zgłosiły potrzeby ich dofinansowania ze środków omawianej rezerwy, a nie otrzymałyby dofinansowania na podstawie dotychczasowych priorytetów.

Dlatego rekomendujemy przyjęcie właśnie takiego rozwiązania i prosimy o jego rozpatrzenie, bo jedynie przy akceptacji KWRiST można przyznać dofinansowanie przy niepełnej zgodności z wcześniej przyjętymi wspólnie przez stronę rządową i samorządową kryteriami.

Należy także podkreślić, że zastosowanie takiego wariantu podziału środków stworzy możliwość wsparcia finansowego maksymalnej liczby podmiotów, które zgłosiły potrzeby dofinansowania ich planowanych działań w ramach rso. Dodatkowe zadania to dodatkowe środki publiczne w przestrzeni regionalnej, stanowiące za pośrednictwem samorządów cenne wsparcie dla lokalnej przedsiębiorczości i jeden z instrumentów pozwalających na zachowanie dotychczasowego poziomu zatrudnienia, głównie w lokalnych firmach, co jest szczególnie istotne dla polskiej gospodarki w trudnym okresie walki z koronawirusem.

Poniżej przedstawiam dodatkowe wyjaśnienia do zadań, które znalazły się w Zestawieniu ogólnym, a nie spełniają wymagań:

mosty - miasta zestawienie dotyczy dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych w miastach na prawach powiatu, brak rekomendacji do dofinansowania dla miast: Legnica - brak pozwolenia na budowę dla obiektu inżynierskiego oraz Wrocław - zadanie dotyczy drogi gminnej, na którą nie można przeznaczyć środków z omawianej rezerwy.

mosty – województwa zestawienie dotyczy dróg wojewódzkich, brak rekomendacji do dofinansowania dla wniosków województwa wielkopolskiego. Zarząd województwa wielkopolskiego złożył wniosek o dofinansowanie dla dwóch zadań - dla pierwszego zadania klasa „C” obciążenia obiektu jest niezgodna z przepisami (wymagana klasa co najmniej „A” dla drogi klasy G), natomiast w przypadku drugiego zadania dokumentacja dotyczyła zadania remontowego.

mosty - powiaty zestawienie dotyczy dróg powiatowych. Ze względu na niespełnienie wymaganych kryteriów - nie rekomenduje się dofinansowania dla wniosków powiatów: krotoszyńskiego - brak pozwolenia na budowę dla obiektu inżynierskiego, dodatkowo klasa „C” obciążenia obiektu jest niezgodna z przepisami (wymagana klasa co najmniej „B” dla drogi klasy L), myszkowskiego - brak zapewnionego udziału środków własnych na realizację zadania w roku 2020, wałbrzyskiego - brak zgodności z obowiązującymi przepisami warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (nienormatywna szerokość pasa ruchu), zgorzeleckiego - brak zgodności z obowiązującymi przepisami warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (klasa drogi D niedopuszczalna dla dróg powiatowych).

Przekazując powyższe materiały, uprzejmie proszę o bardzo pilne zaopiniowanie propozycji podziału rezerwy subwencji ogólnej w roku 2020 przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, jednocześnie zaznaczając, że stanowisko Komisji będzie miało charakter wiążący w zakresie uwzględnienia przy podziale rso wniosków poza uwzględnionymi wcześniej priorytetami.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Do wiadomości:

Ministerstwo Finansów

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

W załączeniu:

Zestawienie ogólne

Zestawienie propozycja dofinansowania