

RM-111-75-18

UCHWAŁA NR 93/2018

RADY MINISTRÓW

z dnia 9 lipca 2018 r.

**w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej
Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów**

Na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307) Rada Ministrów uchwała, co następuje:

§ 1. Ustanawia się Rządowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów, zwany dalej „Programem”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Program jest realizowany w latach 2018–2025, w tym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62 i 1000) od dnia 1 stycznia 2019 r. jako program wieloletni.

§ 3. Program jest finansowany ze środków budżetu państwa z rezerwy celowej oraz z innych środków publicznych.

§ 4. Na realizację zadań objętych Programem przeznaczają się z budżetu państwa środki do wysokości 2 300 mln zł, w tym:

- 1) w roku 2018 – do kwoty 5 mln zł;
- 2) w roku 2019 – do kwoty 15 mln zł;
- 3) w roku 2020 – do kwoty 20 mln zł;
- 4) w roku 2021 – do kwoty 120 mln zł;
- 5) w roku 2022 – do kwoty 350 mln zł;
- 6) w roku 2023 – do kwoty 500 mln zł;
- 7) w roku 2024 – do kwoty 500 mln zł;
- 8) w roku 2025 – do kwoty 790 mln zł.

§ 5. Realizację Programu powierza się ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego we współpracy z ministrem właściwym do spraw transportu oraz wojewodom.

§ 6. Środki przekazywane będą jednostkom samorządu terytorialnego i ich związkom w formie dotacji celowej, na podstawie art. 20a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, na zasadach, o których mowa w Programie.

§ 7. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego przedstawia Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji Programu w roku poprzednim do końca I kwartału danego roku.

§ 8. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.




PREZES RADY MINISTRÓW
MATEUSZ MORAWIECKI

Załącznik
do uchwały nr 93/2018
Rady Ministrów
z dnia 9 lipca 2018 r.



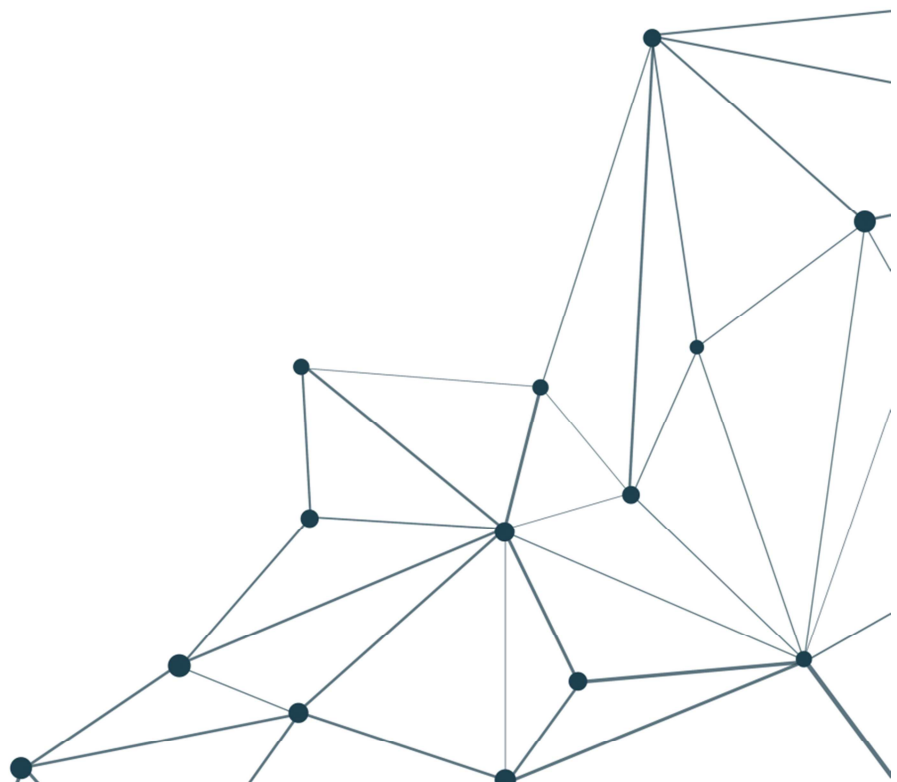
MINISTERSTWO
INWESTYCJI
I ROZWOJU



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

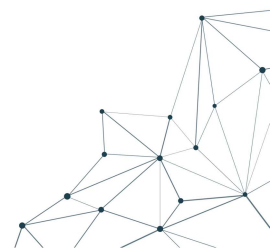
Rządowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów

Ludzie budują za dużo murów, a za mało mostów
Izaak Newton



Spis treści

1. Informacja na temat Programu Mosty dla Regionów	2
1.1. <i>Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej oraz powiązania ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju</i>	2
1.2. <i>Cel Programu Mosty dla Regionów</i>	4
1.3. <i>Ramy prawne Programu Mosty dla Regionów</i>	4
1.4. <i>Zasięg geograficzny Programu Mosty dla Regionów</i>	5
1.5. <i>Zakres rzeczowy Programu Mosty dla Regionów</i>	5
1.6. <i>Zakres przedmiotowy Programu Mosty dla Regionów</i>	6
1.7. <i>Kryteria oceny inwestycji</i>	6
1.8. <i>Wymagania techniczno-budowlane</i>	7
1.9. <i>Przedmiot wsparcia w ramach Programu Mosty dla Regionów</i>	8
1.10. <i>Budżet Programu Mosty dla Regionów</i>	8
1.11. <i>Termin realizacji Programu Mosty dla Regionów</i>	9
1.12. <i>Beneficjenci Programu Mosty dla Regionów</i>	9
2. Zasady realizacji Programu Mosty dla Regionów	10
2.1. <i>Zasady wyboru projektów</i>	10
2.2. <i>Nabór i weryfikacja wniosków</i>	10
2.3. <i>Wykorzystanie i rozliczenie dotacji celowej</i>	11
3. Załączniki	14



1. Informacja na temat Programu Mosty dla Regionów

1.1. Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej oraz powiązania ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Cel Rządowego Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów (zwanego dalej: Programem Mosty dla Regionów) wpisuje się w założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) oraz wynikające z niej działania przewidziane w perspektywie do roku 2030.

Przedstawiając nowy model rozwoju, czyli rozwój odpowiedzialny, SOR zwraca uwagę na problem włączenia w procesy rozwojowe obszarów, których potencjał był do tej pory niedostatecznie wykorzystywany. W wymiarze infrastrukturalnym jest to często spowodowane brakiem dostępności komunikacyjnej i transportowej, która z kolei ma niekorzystny wpływ na ich perspektywy rozwoju.

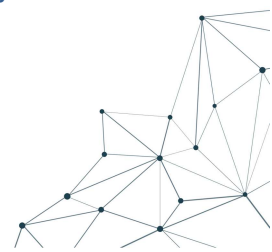
Zgodnie z SOR, utrzymujące się dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego są konsekwencją m.in. zróżnicowanego poziomu wyposażenia infrastrukturalnego, w tym odpowiednio rozwiniętej sieci drogowej mającej kluczowe znaczenie dla poprawy dostępności do rynku pracy i usług publicznych. Należy zauważyć, że jedną z przyczyn słabej dostępności transportowej są luki na ciągach istniejącej sieci drogowej spowodowane brakiem przepraw mostowych. Skutkuje to pogłębianiem izolacji przestrzennej poszczególnych obszarów i ma niekorzystny wpływ na ich harmonijny rozwój. Istotne jest, że realizacja inwestycji mostowej może mieć wpływ na poprawę dostępności w szerszym układzie terytorialnym, łącząc tereny rozdzielone granicami administracyjnymi o charakterze lokalnym i regionalnym, ale także może wpływać na poprawę dostępności ludności z mniejszych ośrodków miejskich i obszarów wiejskich do regionalnych rynków pracy.

Na sieci dróg publicznych o długości całkowitej 412,3 tys. km znajduje się ponad 35 tys. obiektów mostowych o łącznej długości 550 tys. metrów. Obiektami tymi zarządzają te same podmioty, które odpowiadają za zarządzanie drogami publicznymi, w których ciągu znajdują się wspomniane budowle. Na drogach krajowych, przenoszących największy ruch (ok. 60%), a stanowiących 5% (ponad 19 tys. km) długości dróg publicznych, jest ponad 7,6 tys. obiektów mostowych o łącznej długości 315 tys. m i powierzchni ponad 4,2 mln m².

Tabela 1. Liczba obiektów mostowych wg kategorii drogi (stan na 31 grudnia 2013 r.)

Rodzaj drogi	Liczba
Krajowe	7 609
Wojewódzkie	3 862
Powiatowe	11 739
Gminne	11 833
Razem	35 043

Źródło: Zarządzanie obiektami mostowymi i przepustami przez administrację drogową. Raport Najwyższej Izby Kontroli z 2016 r. (KIN.410.003.00.2015, Nr ewid. 198/2015/P/15/033/KIN)



Jak wskazano w SOR, na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat sukcesywnie poprawia się dostępność polskiej przestrzeni w wymiarze krajowym, jak i lokalnym. Nadal jednak stan infrastruktury drogowej wpływającej na tę dostępność nie jest wystarczający w stosunku do potrzeb mieszkańców i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą.

Nieciągłość sieci drogowej spowodowana brakiem przepraw mostowych niesie negatywne konsekwencje dla rozwoju gospodarczego na danym terenie. Wśród przyczyn takiej sytuacji, oprócz niskiego poziomu nakładów ponoszonych na realizację nowych inwestycji mostowych, należy wskazać na istniejące bariery instytucjonalne.

Najbardziej odczuwalny jest brak mostów poza granicami administracyjnymi miast, gdzie często jednostki samorządu terytorialnego (dalej: JST) będące zarządcami dróg nie są w stanie sfinansować takiej inwestycji ze środków własnych. Dodatkowym czynnikiem jest też w wielu przypadkach ograniczona zdolność tych JST do samodzielnego przeprowadzenia inwestycji polegającej na budowie od podstaw przeprawy mostowej. W tym kontekście należy również zwrócić uwagę na słabą jakość współpracy międzygminnej służącej realizacji wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

Lokalizacja nowych przepraw mostowych uwzględnia szereg czynników i uwarunkowań, wśród których do najważniejszych można zaliczyć: potencjał społeczno-gospodarczy obszaru, migrację wewnętrzną ludności (w tym dojazdy i wyjazdy do pracy dla wskazanego obszaru) oraz ciągłość sieci drogowej.

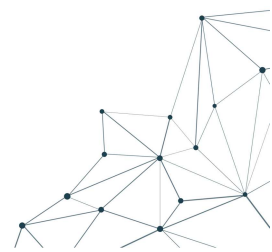
Powiązania funkcjonalno-przestrzenne w oparciu o diagnozę potencjału społeczno-gospodarczego wskazują łącznie na 20 potencjalnych lokalizacji korytarzy potrzeb transportowych, gdzie budowa przeprawy mostowej powinna być rozważana w pierwszej kolejności. Rozkład pod względem liczby i lokalizacji na poszczególnych rzekach przedstawia się następująco:

- ↳ Wisła i Warta – po 5 korytarzy;
- ↳ Odra – 4 korytarze;
- ↳ Bug – 2 korytarze;
- ↳ Narew, San, Noteć, Pilica – po 1 korytarzu.

Potencjalne lokalizacje dotyczą najczęściej odcinków rzek, gdzie średnia odległość pomiędzy istniejącymi i przesądzonymi do realizacji mostami wynosi 30–50 km (50% przypadków), przy czym należy zauważyć, że takie korytarze wyznaczono na 2 zidentyfikowanych odcinkach o odległości >50 km. Nieciągłości sieci drogowej to miejsca, w których należy rozważyć budowę nowych przepraw mostowych.

W 12 przypadkach zidentyfikowano nieciągłości sieci drogowej, w miejscu których rekomenduje się lokalizację nowej przeprawy mostowej. Zwykle są to nieciągłości w sieci dróg wojewódzkich, co oznacza, że budowa mostu poprawiłaby funkcjonalność sieci dróg mających znaczenie regionalne. Warto zaznaczyć, że w 10 na 12 przypadków funkcjonują promy, co wskazuje na potrzebę przemieszczania się ludzi w tych obszarach.

Nowe mosty planowane do realizacji w ramach Programu Mosty dla Regionów to miejsca, dla których oszacowano największą liczbę potencjalnych użytkowników. W dalszej kolejności, po realizacji wskazanych powyżej najbardziej potrzebnych drogowych przepraw mostowych, powinna być rozważana budowa kolejnych przepraw mostowych spełniających te kryteria.



Program Mosty dla Regionów należy traktować jako element działań przewidzianych w SOR na rzecz osiągnięcia rozwoju zrównoważonego terytorialnie (cel II SOR), jak również w ramach tzw. obszaru horyzontalnego Transport. Wsparcie jednostek samorządu terytorialnego w finansowaniu zadań polegających na przygotowaniu dokumentacji niezbędnej dla realizacji przepraw mostowych wpłynie na likwidację luk na sieciach drogowych poprzez budowę przepraw mostowych, w konsekwencji będzie miała wpływ na harmonijny rozwój kraju, a tym samym będzie zgodna z planowanymi działaniami SOR do 2030 r., zmierzającymi m.in. do rozwoju infrastruktury transportowej włączającego obszary o słabej dostępności w procesy gospodarcze i rozwojowe oraz powiązania lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami i głównymi miastami.

1.2. Cel Programu Mosty dla Regionów

Program Mosty dla Regionów ma na celu wsparcie finansowe jednostek samorządu terytorialnego dla uzupełnienia istniejącej sieci drogowej w zakresie:

- przygotowania dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji pozwalających na realizację inwestycji
- budowy brakujących przepraw mostowych.

Zakres wsparcia dotyczy realizacji inwestycji na drogach publicznych gminnych, powiatowych lub wojewódzkich.

Zasadniczym celem Programu Mosty dla Regionów jest uzupełnienie lokalnej infrastruktury drogowej o brakujące przeprawy mostowe w ciągach dróg będących w zarządzaniu JST, a przez to poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów Polski przy wsparciu z budżetu państwa.

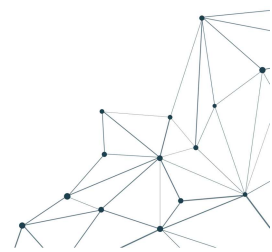
Program ten stanowi jeden z instrumentów, który będzie wpisywał się w szereg działań polskiego Rządu zmierzających do rozbudowy infrastruktury drogowej w Polsce i będzie uzupełnieniem aktualnie prowadzonych działań zmierzających do utworzenia pełnej sieci dróg szybkiego ruchu oraz rozbudowy odcinków dróg lokalnych.

W Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace nad wyspecyfikowaniem nowych źródeł finansowania zadań na drogach powiatowych i gminnych. Zatem budowa mostów wraz z drogami dojazdowymi będzie mogła zostać sfinansowana również przez ministra właściwego do spraw transportu z nowych źródeł finansowania, tj. rządowego funduszu na wsparcie dróg samorządowych oraz infrastruktury mostowej.

1.3. Ramy prawne Programu Mosty dla Regionów

Program Mosty dla Regionów stanowi program rozwoju w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307) ustanawiany w celu realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

Program Mosty dla Regionów jest od dnia 1 stycznia 2019 r. programem wieloletnim



w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.).

Podstawę prawną wydatkowania środków na zadania objęte Programem Mosty dla Regionów stanowi art. 20a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, wskazujący na możliwość przekazywania dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie działań z zakresu polityki rozwoju, stanowiących zadania własne jednostek samorządu terytorialnego.

1.4. Zasięg geograficzny Programu Mosty dla Regionów

Wsparcie w ramach Programu Mosty dla Regionów objęte zostaną jednostki samorządu terytorialnego zarządzające drogami gminnymi, powiatowymi lub wojewódzkimi, w ciągu których mają powstać przeprawy mostowe, z wyłączeniem miast na prawach powiatu. Połączenia mostowe powinny odnosić się do terenów wiejskich, miejsko-wiejskich oraz małych i średnich miast jako do obszarów najbardziej wymagających wsparcia.

Program Mosty dla Regionów obejmuje możliwość przygotowania niezbędnej dokumentacji lub realizacji przepraw mostowych przez wszystkie rzeki (poza odcinkami rzek stanowiącymi granicę RP) w ciągu dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich będących w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego na obszarze całej Polski.

1.5. Zakres rzeczowy Programu Mosty dla Regionów

Wsparcie mogą otrzymać projekty polegające na przygotowaniu dokumentacji niezbędnej do uzyskania decyzji pozwalających na budowę mostu wraz z niezbędnymi drogami dojazdowymi do najbliższej drogi publicznej oraz projekty polegające na budowie przepraw mostowych.

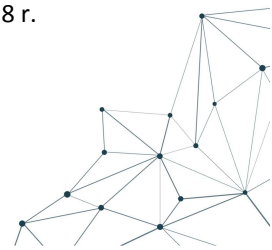
Zakres rzeczowy projektu w Programie Mosty dla Regionów obejmuje:

- ↳ opracowanie dokumentów zgodnie z wymaganiami przepisów środowiskowych,
- ↳ opracowanie projektu budowlanego, w tym niezbędnej dokumentacji technicznej,
- ↳ uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID),
- ↳ budowę drogowej przeprawy mostowej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
- ↳ nadzór inżynierski.

Ponadto samorządy będą mogły ubiegać się o środki z nowo tworzonego, nadzorowanego przez ministra właściwego do spraw transportu funduszu rządowego na wsparcie dróg samorządowych¹⁾ wraz z niezbędną infrastrukturą mostową.

Ww. fundusz rządowy będzie mechanizmem wieloletnim stanowiąc jednocześnie mechanizm zapewnienia finansowania dużych inwestycji samorządowych.

¹⁾ Zgodnie z założeniami fundusz rządowy na wsparcie dróg samorządowych ma zostać utworzony w 2018 r.



1.6. Zakres przedmiotowy Programu Mosty dla Regionów

Do wsparcia w ramach Programu Mosty dla Regionów kwalifikują się w pierwszej kolejności projekty dotyczące inwestycji wskazanych w załączniku 1. Obejmuje on 20 lokalizacji nowych przepraw mostowych na 8 rzekach: Wiśle, Odrze, Warcie, Bugu, Narwi, Sanie, Noteci i Pilicy oraz dodatkowo jedną lokalizację na rzece Elbląg.

Ponadto jednostki samorządu terytorialnego (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) mogą ubiegać się o dofinansowanie innych potencjalnych inwestycji mostowych na wszystkich rzekach w Polsce (poza odcinkami rzek stanowiącymi granicę RP). Beneficjenci tych projektów w celu uzyskania dofinansowania powinni udowodnić, że planowane inwestycje spełniają kryteria wskazane w Programie Mosty dla Regionów.

1.7. Kryteria oceny inwestycji

Lista zadań polegających na przygotowaniu budowy mostu, zaproponowana dla pierwszych 20 lokalizacji określonych w załączniku 1, została określona w wyniku analizy potencjalnych inwestycji pod kątem kilku czynników. Należą do nich aspekty ciągłości istniejącej sieci dróg, potrzeby wynikające z dojazdów mieszkańców do miejsc pracy, a także potencjał społeczno-gospodarczy okolicznych miejscowości.

Inne niż określone w załączniku 1 inwestycje mogą podlegać dofinansowaniu z Programu Mosty dla Regionów pod warunkiem uzasadnienia ich realizacji pod kątem tych samych kryteriów.

Poprzez wskazane czynniki należy rozumieć:

- ↳ Ciągłość sieci drogowej

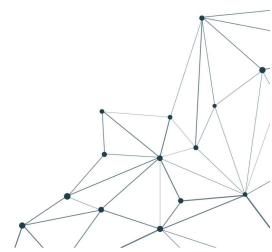
Miejsca nieciągłości sieci drogowej, szczególnie tam, gdzie funkcjonuje przeprawa promowa, wskazują potencjalne lokalizacje, gdzie można zarekomendować budowę nowej drogowej przeprawy drogowej. Realizacja takiej inwestycji jest uzasadniona, jeżeli analiza funkcjonalno-przestrzenna, obejmująca analizę dojazdów do pracy oraz potencjał społeczno-gospodarczy, wskaże w tym obszarze korytarze potrzeb transportowych.

- ↳ Dojazdy do miejsc pracy

Wyniki badań dotyczących dojazdów i wyjazdów do pracy przeprowadzonego w roku 2011 w ramach Narodowego Spisu Ludności i Mieszkań (NSP 2011) wskazują liczbę osób wyjeżdżających poza granice gminy do miejsca pracy wraz ze wskazaniem celu podróży (gminy docelowej).

Trasa podróży jest powiązana z dostępną infrastrukturą, w tym m.in. z istnieniem lub nie mostu na rzece. W związku z tym gminy ze znaczącą liczbą wyjeżdżających i przyjeżdżających do pracy, przy istnieniu nieciągłości sieci drogowej w okolicy, są adresatem Programu.

Takie podejście pozwoli na uzupełnienie infrastruktury tam, gdzie zidentyfikowano wzmożony ruch spowodowany codziennymi dojazdami do miejsca pracy.



↳ Potencjał społeczno-gospodarczy

Analiza potencjału społeczno-gospodarczego, w oparciu o dane na temat liczby mieszkańców, miejsc pracy, miejsc nauki w szkołach, jednostek REGON, wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (hiper- i supermarkety) służy określeniu atrakcyjności poszczególnych gmin położonych po różnych stronach rzeki mierzonych generacją i absorpcją podróży osób. Tak określona atrakcyjność przekłada się na potrzeby transportowe i funkcjonowanie korytarzy transportowych. W przypadku braku w takim korytarzu lub w jego najbliższej okolicy drogowej przeprawy mostowej będzie to przesłanka do zarekomendowania budowy nowego mostu w tym obszarze.

Szczegółowe parametry do powyższych kryteriów w odniesieniu do inwestycji innych niż wymienione w załączniku 1 minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego może określić w dokumentach wykonawczych.

1.8. Wymagania techniczno-budowlane

Program Mosty dla Regionów dotyczy przygotowania dokumentacji lub wykonania robót budowlanych polegających na budowie, w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, z późn. zm.), z wyłączeniem rozbudowy i nadbudowy.

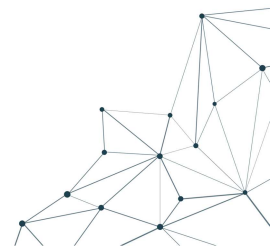
Docelowa inwestycja będzie mogła być realizowana w oparciu o przepisy ustawy – Prawo budowlane lub ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1496, z późn. zm.), na podstawie odpowiednio: decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Mosty muszą spełniać wymagania zawarte w przepisach techniczno-budowlanych wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy – *Prawo budowlane*, a w szczególności muszą być zaprojektowane na:

- ↳ najwyższą klasę obciążenia taborem samochodowym przewidzianą w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.),
- ↳ obciążenie pojazdami specjalnymi, zgodnie z umową standaryzacyjną NATO – STANAG 2021, zgodnie z ww. rozporządzeniem.

Dla projektowanych mostów wyznacza się klasę MLC (*Military Load Class*) zgodnie z zasadami określonymi w zarządzeniu nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2010 r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych (Dz. Urz. MI Nr 13, poz. 37).

Droga na moście oraz na dojazdach do mostu musi spełniać parametry techniczne, wynikające z jej cech funkcjonalnych, określone co najmniej dla klasy G w rozumieniu 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).



1.9. Przedmiot wsparcia w ramach Programu Mosty dla Regionów

Przedmiotem wsparcia w ramach Programu Mosty dla Regionów są projekty stanowiące zadania własne JST, planowane do realizacji w latach 2018–2025, polegające na przygotowaniu dokumentacji lub budowie przepraw mostowych w ciągu dróg gminnych, powiatowych lub wojewódzkich, będących drogami publicznymi w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.), zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego (z wyłączeniem miast na prawach powiatu), spełniające poniższe warunki:

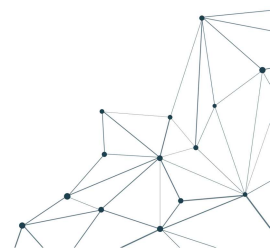
- 1) projekt nie był i nie jest w żadnym zakresie objęty dofinansowaniem ze środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.), tj. środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej oraz niepodlegających zwrotowi środków z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) i innych środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi,
- 2) projekt nie był i nie jest w żadnym zakresie objęty dofinansowaniem z budżetu państwa,
- 3) projekt nie jest i nie będzie realizowany w ramach programu służącego realizacji Umowy Partnerstwa w zakresie polityki spójności, opracowanego przez zarząd województwa,
- 4) projekt jest w trakcie realizacji lub planowany do realizacji, a jego realizacja zakończy się do końca roku 2025,
- 5) wkład własny JST wynosi co najmniej 20% wartości projektu i stanowi co najmniej 20% wartości wydatków ponoszonych w każdym roku realizacji.

W ramach Programu Mosty dla Regionów możliwe jest finansowanie elementów dróg na mocy porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. W ramach Programu możliwe jest finansowanie inwestycji w ciągach dróg tych samych kategorii stanowiących zadanie własne różnych JST działających na podstawie porozumienia.

1.10. Budżet Programu Mosty dla Regionów

Źródłem finansowania realizacji Programu Mosty dla Regionów są środki publiczne, w tym z budżetu państwa pochodzące z rezerwy celowej budżetu państwa z cz. 83 poz. 45 oraz środki przeznaczane przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach wkładu własnego.

Środki z budżetu państwa zostaną uruchomione w formie dotacji celowych na dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Beneficjenci mogą otrzymać środki na dofinansowanie projektów do 80% wydatków kwalifikowalnych. Pozostałe minimum 20% wartości zadania to wymagany wkład samorządowy. Środki uzyskane z funduszu rządowego na wsparcie dróg samorządowych, o którym mowa w pkt 1.5 Programu Mosty dla Regionów, nie mogą stanowić samorządowego wkładu własnego.



Maksymalny udział dotacji celowej z budżetu państwa w finansowaniu wydatków kwalifikowanych poniesionych w danym roku budżetowym nie może przekroczyć 80%.

Powyższe oznacza, że udział dotacji celowej nie może przekroczyć 80% na poziomie całego zadania, jak również na poziomie wydatków w danym roku.

VAT może stanowić wydatek kwalifikowalny, jeśli beneficjent nie ma możliwości jego odliczenia, a powstała w wyniku realizacji zadania infrastruktura nie jest wykorzystywana do sprzedaży opodatkowanej podatkiem VAT.

Na realizację Programu Mosty dla Regionów Rząd RP przeznacza do 2,3 mld zł w latach 2018–2025.

	Program rozwoju: Rządowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów (mln zł)								RAZEM w latach 2018–2025 (mln zł)	RAZEM program wieloletni w latach 2019–2025 (mln zł)
	Środki w ramach Programu rozwoju	Program wieloletni: Rządowy Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Budżet państwa oraz fundusze rządowe	5	15	20	120	350	500	500	790	2 300	2 295
JST	1,25	3,75	5	30	87,5	125	125	197,5	575	573,75

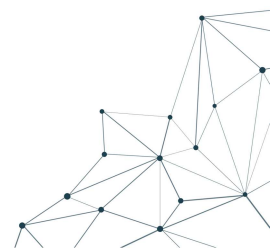
1.11. Termin realizacji Programu Mosty dla Regionów

Program będzie realizowany w latach 2018–2025.

Za początkową datę kwalifikowalności wydatków przyjmuje się 1 stycznia 2018 r., przy czym wydatki poniesione przed podpisaniem umowy dotacji mogą stanowić podstawę wyliczenia kwoty dotacji, ale nie mogą zostać sfinansowane ze środków dotacji.

1.12. Beneficjenci Programu Mosty dla Regionów

O dofinansowanie projektów mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) zarządzające drogami, w ciągu których mają powstać przeprawy mostowe kwalifikujące się do wsparcia z Programu Mosty dla Regionów.



2. Zasady realizacji Programu Mosty dla Regionów

2.1. Zasady wyboru projektów

Program Mosty dla Regionów przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego (lub ich związkom) dotacji celowych z budżetu państwa na realizację zadań własnych związanych z budową mostów w ciągach dróg gminnych, powiatowych lub wojewódzkich, będących drogami publicznymi w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Przedmiot wsparcia: działania z zakresu polityki rozwoju stanowiące zadania własne JST, polegające na przygotowaniu dokumentacji dla budowy mostów w ciągach dróg lub ich budowie, spełniające **kryteria określone w Programie Mosty dla Regionów**.

Zadania wymienione w załączniku 1 są traktowane priorytetowo.

2.2. Nabór i weryfikacja wniosków

Za organizację, przeprowadzenie naboru i weryfikacji zadań odpowiada minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego.

Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego ogłasza i przeprowadza nabór wniosków o dofinansowanie zadań, publikując ogłoszenie o naborze wniosków na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu.

Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego weryfikuje wnioski przy pomocy Komisji, którą w tym celu powołuje.

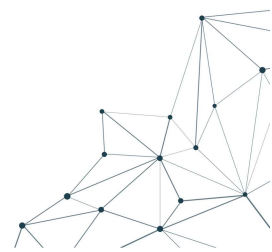
W skład Komisji wchodzi przedstawiciele: ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, ministra właściwego do spraw transportu, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Przewodniczącym Komisji jest przedstawiciel ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.

Komisja przedkłada ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego rekomendację co do zadań, w odniesieniu do których minister wydaje opinię w trybie art. 20a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Pozytywna opinia jest przekazywana właściwemu miejscowo wojewodzie, który na tej podstawie może zawrzeć umowę dotacji celowej oraz wystąpić do ministra właściwego do spraw budżetu, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, o uruchomienie środków z rezerwy celowej na dany rok, z zastrzeżeniem, że zawarcie umowy w roku 2018 musi być poprzedzone wystąpieniem o środki z rezerwy celowej w trybie, o którym mowa powyżej, i otrzymaniem decyzji Ministra Finansów w sprawie zmian w budżecie państwa na rok 2018. Warunkiem zawarcia umowy dotacji jest dostarczenie przez wnioskodawcę kopii uchwały w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej JST.

W przypadku inwestycji realizowanej na terenie dwóch województw umowę podpisuje właściwy miejscowo wojewoda, na którego terenie znajduje się siedziba beneficjenta, który realizuje zadanie na zasadzie porozumienia zawartego na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych.



Wniosek o przyznanie dotacji celowej na podstawie art. 20a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju zawiera:

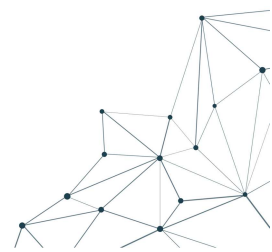
1. nazwę wnioskodawcy;
2. tytuł projektu, zawierający co najmniej określenie rodzaju robót budowlanych oraz lokalizację obiektu (miejscowość, kilometraż); tytuł projektu musi odpowiadać nazwie zadania, dla którego beneficjent uzyska lub uzyskał decyzję o pozwoleniu na budowę lub decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej;
3. podmiot odpowiedzialny za realizację projektu;
4. wartość kosztów, w tym kwalifikowalnych, planowanych do poniesienia w podziale na lata wraz z uwzględnieniem źródeł finansowania w każdym z lat realizacji zadania;
5. wnioskowaną kwotę dofinansowania z dotacji celowej budżetu państwa;
6. opis projektu wraz z:
 - a) uzasadnieniem realizacji projektu, w szczególności opisującym jego wpływ na podniesienie rozwoju i konkurencyjności regionu lub związek z zadaniami realizowanymi w ramach regionalnego programu operacyjnego lub programu służącego realizacji umowy partnerstwa w zakresie polityki spójności, opracowanego przez zarząd województwa (komplementarność z tymi działaniami),
 - b) szczegółowym harmonogramem rzeczowo-finansowym realizacji projektu,
 - c) opisem źródeł finansowania projektu,
7. oświadczenie jednostki samorządu terytorialnego potwierdzające zabezpieczenie/posiadanie środków na realizację projektu;
8. oświadczenie jednostki samorządu terytorialnego o zobowiązaniu do rozpoczęcia projektu polegającego na budowie mostu w terminie 3 lat od zakończenia realizacji projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji w ramach Programu Mosty dla Regionów;
9. kopię porozumienia, o którym mowa w art. 19 ust. 4 ustawy o *drogach publicznych* (jeśli dotyczy).

Wnioskodawcy nie przysługują żadne środki odwoławcze ani środki zaskarżenia na żadnym etapie realizacji procesu naboru, weryfikacji, opiniowania projektów.

Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego określi wzór wniosku o dofinansowanie w trybie art. 20a ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju w ramach Programu oraz wzór wniosku o uruchomienie środków rezerwy celowej budżetu państwa.

2.3. Wykorzystanie i rozliczenie dotacji celowej

Wartość projektu jest określona na podstawie kosztorysu inwestorskiego. Maksymalny udział dotacji celowej z budżetu państwa przeznaczonej na dofinansowanie projektu w trybie art. 20a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju **wynosi nie więcej niż 80%** kosztów kwalifikowalnych projektu w całym okresie realizacji inwestycji, w tym także w każdym roku budżetowym, którego dotyczy jego realizacja ze środków



budżetu państwa. Zmniejszenie wartości projektu powoduje odpowiednio zmniejszenie dotacji z budżetu państwa. Ewentualne zwiększenie wartości projektu jest finansowane w całości przez JST.

W trakcie realizacji projektu nie ma możliwości wydłużenia okresu finansowania z budżetu państwa realizacji projektu poza rok planowany we wniosku jako rok zakończenia projektu.

W trakcie realizacji projektu JST za pośrednictwem dysponenta może wnioskować o zmianę harmonogramu finansowania projektu, przy czym przesunięciu może ulec kwota nie większa niż 25% kwoty zaplanowanej na dany rok. W sytuacji wystąpienia okoliczności niezależnych od beneficjenta (np. siła wyższa, upadłość wykonawcy, rozwiązanie umowy z wykonawcą wskutek niewywiązywania się przez niego z umowy) będzie możliwe zwiększenie tej kwoty, po uzgodnieniu tej kwestii z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego. Przesunięcia, o których mowa powyżej, mogą odbywać się w ramach limitu wydatków na dany rok budżetowy określonych w uchwale Rady Ministrów.

Wnioski o akceptację zmian harmonogramów realizacji projektów należy składać niezwłocznie po uzyskaniu informacji w tym zakresie, z zastrzeżeniem, że w przypadku gdy niniejsza zmiana wiąże się z koniecznością dokonania korekty decyzji Ministra Finansów w sprawie zmian w budżecie państwa na dany rok budżetowy, wniosek należy przekazać do ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 15 września danego roku. Minister właściwy do spraw budżetu powinien otrzymać zaakceptowany wniosek w ustawowym terminie wynikającym z ustawy o finansach publicznych.

Dotacja celowa podlega wykorzystaniu i rozliczeniu zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. poz. 1579).

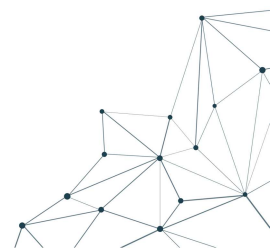
Szczegółowe zasady przekazywania, wykorzystania i rozliczania dotacji celowej określa umowa o przekazaniu dotacji celowej zawarta między jednostką samorządu terytorialnego a właściwym dysponentem części budżetowej (wojewodą lub właściwym ministrem).

W przypadku, jeżeli umowa dotyczy tylko projektu przygotowawczego, oprócz standardowych postanowień powinna zawierać klauzulę o zobowiązaniu jednostki samorządu terytorialnego do rozpoczęcia projektu polegającego na budowie mostu w terminie 3 lat od zakończenia realizacji projektu w ramach Programu Mosty dla Regionów niezależnie od źródła finansowania pod rygorem zwrotu dotacji.

Wszelkie odszkodowania, kary i upusty uzyskane przez beneficjentów od wykonawców zadań pomniejszają wartość dotacji proporcjonalnie do zaangażowania budżetu państwa w zadaniu.

Wojewoda monitoruje wykorzystanie dotacji celowych oraz jej prawidłowe i terminowe rozliczenie. Wojewoda przeprowadzi kontrolę realizacji projektu zgodnie z umową dotacji, w tym w zakresie wykorzystania dotacji celowej.

Wojewoda odpowiada za realizację Programu w województwie, mając na uwadze konieczność zapewnienia jej niezakłóconego przebiegu, a także potrzebę

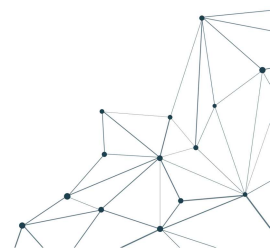


gromadzenia i bieżącego aktualizowania danych o wykorzystaniu dotacji przez jednostki.

Beneficjenci składają wojewodzie w terminie do 31 stycznia danego roku sprawozdanie rzeczowo-finansowe z realizacji zadania od początku trwania inwestycji oraz za rok poprzedni.

Wojewodowie są zobowiązani do przekazania ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego oraz do wiadomości ministra właściwego do spraw transportu informacji o realizacji projektów od początku trwania inwestycji oraz za rok poprzedni, przedstawiając wykorzystanie zaplanowanych środków publicznych, w tym z budżetu państwa oraz środków własnych JST wraz z opisem postępów w realizacji projektów w terminie do 28 lutego danego roku.

Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego przedstawia Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji Programu w roku poprzednim do końca I kwartału danego roku.

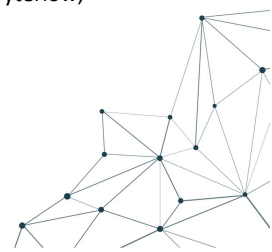


3. Załączniki

Załącznik 1. Wykaz projektów polegających na budowie mostów planowanych do współfinansowania

Rzeka	Województwo	Odcinek rzeki	Rekomendowana lokalizacja mostu
Wisła	mazowieckie	Dęblin – Góra Kalwaria	W okolicach Kozienic i Maciejowic
Wisła	mazowieckie	Góra Kalwaria – Warszawa	W okolicach Konstancina-Jeziorny i Otwocka/Karczewa
Wisła	mazowieckie	Warszawa – Nowy Dwór Mazowiecki	Na wysokości Jabłonny i Łomianek
Warta	lubuskie	Międzychód – Santok	Na wysokości miejscowości Przytoczna
Bug	mazowieckie/ podlaskie	Tonkiele – Nur	Pomiędzy gminami Perlejewo i Jabłonna Lacka
Bug	mazowieckie	Wyszaków – Serock	Pomiędzy gminami Dąbrówka i Somianka
Narew	mazowieckie	Różan – Pułtusk	Pomiędzy gminami Szekłów i Obyrte
Wisła	mazowieckie	Nowy Dwór Mazowiecki – Wyszogród	Pomiędzy gminami Czerwińsk nad Wisłą i Leoncin
Odra	śląskie	Racibórz – Kędzierzyn-Koźle	Pomiędzy gminami Rudnik i Nędza
Odra	dolnośląskie	Wrocław – Ciechanów	Na wysokości Obornik Śląskich – połączenie z gminą Miękinia
Odra	dolnośląskie	Ciechanów – Głogów	W okolicach Bełcza Wielkiego – pomiędzy gminami Pęcław i Niechlów
Odra	lubuskie	Zielona Góra – Krosno Odrzańskie	Pomiędzy gminami Sulechów i Czerwieńsk
Warta	wielkopolskie	Koło – Konin	W okolicach Konina – pomiędzy gminami Krzymów i Kramsk
Warta	wielkopolskie	Konin – Śrem	Pomiędzy gminami Żerków i Miłosław
Warta	wielkopolskie	Śrem – Poznań	Na wysokości Brodnicy
Warta	wielkopolskie	Oborniki – Wronki	Pomiędzy Obornikami i Obrzyckiem
San	podkarpackie	Jarosław – Leżajsk	Na wysokości miejscowości Jarosław
Noteć	wielkopolskie	Czarnków – Wieleń	Pomiędzy gminami Czarnków i Lubasz
Pilica	łódzkie	Przedbórz – Sulejów	Pomiędzy gminami Aleksandrów i Ręczno
Wisła	Lubelskie	Kazimierz Dolny nad Wisłą	Pomiędzy gminami Kazimierz Dolny i Janowiec
Elbląg	Warmińsko-mazurskie	Jeziro Druzno – Zalew Wiślany	W miejscowości Nowakowo ²⁾

²⁾ Inwestycja nie podlegała analizie pod kątem aspektów ciągłości istniejącej sieci drogowej, potrzeb wynikających z dojazdów mieszkańców do pracy i potencjału-społeczno-gospodarczego okolicznych miejscowości, w związku z czym wnioskodawca do uzyskania dofinansowania będzie zobowiązany do uzasadnienia inwestycji pod kątem kryteriów, zgodnie z punktem 1.7 Programu.



Załącznik 2. Mapa – lokalizacja przeanalizowanych inwestycji polegających na budowie mostów planowanych do współfinansowania

