

PORADNIK WNIOSKODAWCY

Nabór wniosków o dofinansowanie zadań gminnych
i powiatowych ze środków Rządowego Funduszu
Rozwoju Dróg na rok 2026

Ogłoszenie Wojewody Mazowieckiego o naborze
z 29 lipca 2025 r.

SPIS TREŚCI

I.	WSTĘP i Słowniczek skrótów	3
II.	Przed wypełnieniem wniosku – wymogi formalne	3
1.	Kto może złożyć wniosek	3
2.	Limit wniosków	4
3.	Zakres rzeczowy zadania – wymogi ogólne	4
4.	Szczegółowe wymogi odnośnie do zakresu rzeczowego zadania i jego realizacji	6
a)	Rozpoczęcie realizacji zadania	6
b)	Etapowanie zadania	6
c)	Przebudowa drogi o nawierzchni gruntowej, gruntowej utwardzonej kruszywem, żwirem tłuczniem itp.	7
d)	Ulice w strefie zamieszkania	7
e)	Powierzchniowe utrwalenie nawierzchni gruntowych emulsją asfaltową	7
5.	Parametry drogi a przepisy techniczno-budowlane	8
a)	Wymogi dla pojedynczego odcinka	11
b)	Kiedy można zgłosić dwa odcinki	13
6.	Wymagane załączniki	14
a)	Wymogi ogólne	14
b)	Załączniki obligatoryjne	16
c)	Załączniki nieobligatoryjne	19
7.	Podsumowanie	19
III.	Wniosek o dofinansowanie	20
1.	Przed wypełnieniem wniosku	20
2.	Kluczowe elementy wniosku i najczęściej stwierdzane błędy	20
a)	Opis zadania - stan istniejący i docelowy - pkt 7 WOD	20
b)	Termin wypłaty środków vs. czas realizacji zadania - pkt 5 i pkt 10 WOD	21
c)	Parametry odcinków - pkt 11 WOD	22
d)	Koszty zadania – pkt 9 WOD	23
e)	Nieuzupełnione pola wniosku	25
3.	Podsumowanie	25
IV.	Termin i sposób składania wniosków	26

I. WSTĘP I SŁOWNICZEK SKRÓTÓW

Niniejsze opracowanie powstało w związku z pojawiającymi się w toku dotychczas przeprowadzanych naborów licznymi przypadkami zarówno wniosków niespełniających wymogów formalnych, pozostawianych ostatecznie bez rozpatrzenia, jak również koniecznością kierowania do wnioskodawców dużej liczby wezwań w celu eliminacji różnego rodzaju błędów czy omyłek.

Poruszone w nim zagadnienia mają na celu w szczególności lepsze przygotowania Państwa jako Wnioskodawców do opracowania wniosków o dofinansowanie, a co za tym idzie zmniejszenie liczby wniosków, które pozostawione będą bez rozpatrzenia, jako niespełniające wymogów formalnych.

Ewentualne omyłki w niniejszym opracowaniu nie mogą stanowić podstawy do podważania wyniku oceny składanych wniosków – podstawowym dokumentem w oparciu o który wnioski są poddawane ocenie jest ogłoszenie o naborze wniosków i zawarte w nim wymogi.

Użyte w opracowaniu skróty:

RFRD – Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

WOD – wniosek o dofinansowanie

PZT – Plan zagospodarowania terenu

SOR – Projekt Stałej Organizacji Ruchu

URFRD – ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg

UDP – ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

II. PRZED WYPEŁNIENIEM WNIOSKU – WYMOGI FORMALNE

1. Kto może złożyć wniosek

Wniosek może złożyć jedynie ustawowy zarządca drogi (w dniu złożenia wniosku). Powyższe oznacza, że:

- wniosek dotyczący drogi gminnej może złożyć wyłącznie wójt (burmistrz/prezydent) lub prezydent miasta na prawach powiatu,
- wniosek dotyczący drogi powiatowej może złożyć zarząd powiatu lub prezydent miasta na prawach powiatu.

Często pojawiające się pytanie

- **Czy Gmina może złożyć wniosek o dofinansowanie przebudowy drogi powiatowej, przekazanej jej w zarząd na mocy porozumienia, o którym mowa w art. 19 UDP?**
Nie – wniosek o dofinansowanie przebudowy drogi powiatowej może złożyć wyłącznie właściwy zarząd powiatu.

Najczęstsza przyczyna pozostawiania wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- Zgłoszenie do dofinansowania zadania przez Wnioskodawcę, który nie jest właściwym ustawowo zarządcą drogi – np. Wójt Gminy zgłasza do dofinansowania przebudowę odcinka drogi powiatowej.

2. Limit wniosków

Zgodnie z zasadami zawartymi w ogłoszeniu o naborze wniosków:

- Gminy i powiaty ziemskie mogą złożyć jeden wniosek o dofinansowanie
- Miasta na prawach powiatu mogą złożyć dwa wnioski o dofinansowanie, przy czym każde z zadań musi dotyczyć drogi/dróg innej kategorii

W przypadku złożenia przez daną jednostkę większej liczby wniosków niż dopuszczalny limit dla każdego rodzaju zadań, wszystkie wnioski pozostawione zostaną bez rozpatrzenia.

Często pojawiające się pytanie

- **Czy dana Gmina/powiat ziemski może złożyć 1 wniosek dotyczący remontu oraz 1 wniosek dotyczący budowy/przebudowy?**

Nie – gminy oraz powiaty ziemskie mogą złożyć tylko 1 wniosek, bez znaczenia jakiego rodzaju robót budowlanych będzie dotyczył.

Najczęstsza przyczyna pozostawiania wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- Złożenie liczby wniosków niezgodnej z obowiązującym limitem.

3. Zakres rzeczowy zadania – wymogi ogólne

Zgodnie z wymogami RFRD wynikającymi zarówno z przepisów ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg, jak również ogłoszenia o naborze, wnioski mogą dotyczyć wyłącznie:

- budowy (w tym rozbudowy), przebudowy lub remontu dróg publicznych (gminnych lub powiatowych),
- przebudowy dróg wewnętrznych, które są następnie zaliczane do odpowiedniej kategorii dróg publicznych w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (gminnych lub powiatowych).

Niedopuszczalne jest zgłoszenie do dofinansowania:

- Budowy (w tym rozbudowy) drogi wewnętrznej,
- Remontu drogi wewnętrznej.

➤ ***Droga publiczna** - poprzez drogę publiczną (m. in. powiatową lub gminną) należy rozumieć drogę zaliczoną na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do kategorii odpowiednio dróg gminnych lub powiatowych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.*

➤ ***Remont drogi** - wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym.*

- *Przebudowa drogi* - wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego.
- *Budowa drogi* - wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i rozbudowę.
- Rodzaj robót budowlanych powinien być spójny z rodzajem robót wynikającym z dokumentu uprawniającego do ich wykonania.
- Droga wewnętrzna nie jest drogą publiczną.

Często pojawiające się pytania:

- **Czy w sytuacji gdy Gmina jest właścicielem drogi to droga jest drogą gminną?**
Zgodnie z przepisami UODP, drogi gminne powinny stanowić własność właściwego samorządu gminy, niemniej o tym czy droga jest drogą gminną decyduje to, czy została ona zaliczona do dróg gminnych w drodze uchwały Rady Gminy. Drogi będące własnością gminy niezaliczone do dróg gminnych w drodze uchwały są drogami wewnętrznymi (niepublicznymi).
- **Czy w ramach zadania można wykonać roboty obejmujące skrzyżowania z innymi drogami publicznymi?**
Tak, z zastrzeżeniem, że dokument z Prawa budowlanego uprawniający do realizacji robót musi uwzględniać ten zakres prac, ponadto roboty budowlane nie powinny wychodzić poza skrzyżowanie dróg.
- **Czy można wykonać w ramach RFRD wyłącznie skrzyżowanie drogi powiatowej z drogą wojewódzką?**
Tak, przy czym z dokumentu z Prawa budowlanego powinno wynikać, że roboty polegać będą np. na przebudowie drogi powiatowej w zakresie skrzyżowania z drogą wojewódzką xxx, a nie odwrotnie.
- **Kiedy droga wewnętrzna planowana do przebudowy w ramach RFRD powinna zostać zaliczona do dróg publicznych?**
Drogę wewnętrzną należy zaliczyć do odpowiedniej kategorii dróg publicznych dopiero po realizacji zadania. Zgodnie z przepisami ustawy o RFRD, obowiązek ten musi zostać spełniony w okresie 12 miesięcy od dnia rozliczenia zadania.
- **Czy w ramach zadania można wykonywać roboty budowlane w obrębie skrzyżowań z drogami wewnętrznymi?**
Połączenie drogi publicznej z drogą wewnętrzną nie jest skrzyżowaniem. Połączenie tych dróg następuje poprzez zjazd publiczny – wówczas w ramach zadania dopuszczalne jest wykonywanie wyłącznie zjazdu na drogę wewnętrzną (do granicy pasa drogowego drogi publicznej).
- **Czy zadanie zgłoszone do dofinansowania może dotyczyć wyłącznie budowy oświetlenia drogi?**
Tak, przy spełnieniu wszystkich pozostałych wymogów wynikających z ogłoszenia, w tym biorąc pod uwagę problematykę pytania m. in.:
 - dokument uprawniający do wykonania robót będzie dotyczył rozbudowy lub przebudowy drogi w zakresie wykonania oświetlenia,
 - spełnione będą wymogi dla odcinka, w szczególności dotyczące ciągłości robót,
 - wszystkie elementy drogi (istniejące) spełniać będą wymogi określone w przepisach techniczno-budowlanych przewidzianych dla dróg publicznych.

- **Czy remont drogi wymaga pozyskania w tym zakresie zgłoszenia robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę?**

Tak – remont drogi zgodnie z przepisami UPB wymaga dokonania skutecznego zgłoszenia robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę.

Najczęstsze przyczyny pozostawiania wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- do dofinansowania zgłoszono budowę/rozbudowę drogi wewnętrznej,
- do dofinansowania zgłoszono remont drogi, która była drogą wewnętrzną – droga nie posiadała nadanej stosownej kategorii drogi publicznej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- do dofinansowania zgłoszono przebudowę skrzyżowania drogi gminnej z drogą wojewódzką w sytuacji gdy w zgłoszeniu nazwa zadania brzmiała jako „przebudowa drogi wojewódzkiej w zakresie skrzyżowania z drogą gminną”,
- z wniosku dotyczącego remontu drogi oraz dołączonej do niego dokumentacji wynika, że roboty budowlane polegać będą na przebudowie/rozbudowie drogi (stwierdzona zmiana parametrów technicznych drogi),
- z wniosku dotyczącego przebudowy drogi oraz dołączonej do niego dokumentacji wynika, że roboty budowlane polegać będą na rozbudowie drogi (realizacja robót budowlanych na nieruchomościach niestanowiących istniejącego pasa drogowego – np. na nieruchomościach o klasoużytku innym niż drogowy, na gruntach przejętych pod poszerzenie drogi).

4. Szczegółowe wymogi odnośnie do zakresu rzeczowego zadania i jego realizacji

a) ROZPOCZĘCIE REALIZACJI ZADANIA

Realizacja zadania planowanego do zgłoszenia w ramach naboru musi się rozpoczynać w roku 2026

b) ETAPOWANIE ZADANIA

Jeżeli do dofinansowania planowany jest do zgłoszenia jeden z etapów inwestycji, etap ten powinien stanowić funkcjonalną całość.

Niedopuszczalne jest zgłoszenie do wykonania np. wyłącznie jezdni i odwodnienia z założeniem, że wykonanie m. in. poboczy, dróg dla pieszych, dróg dla rowerów, kanału technologicznego czy innych elementów przewidzianych w dokumentacji projektowej zostanie zrealizowane w ramach kolejnego etapu. Zadania realizowane w ramach funduszu mają być zadaniami zrealizowanymi kompleksowo.

Często pojawiające się pytanie

- **Czy mogę zgłosić do dofinansowania przebudowę drogi w zakresie jezdni, odwodnienia, kanału technologicznego i chodnika, a ścieżkę rowerową wykonać odrębnie ale równoległe do zadania (ścieżka dofinansowywana z innego źródła)?**

Tak. Należy przy tym pamiętać, że kosztów wykonania ścieżki nie należy uwzględniać we wniosku o dofinansowanie, ponadto jej parametry powinny być zgodne z właściwymi przepisami techniczno-budowlanymi dla dróg publicznych.

Najczęstsza przyczyna pozostawiania wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- Zgłoszenie do dofinansowania zadania, które nie będzie kompleksowo wykonane – deklaracja realizacji w kolejnym etapie np. dróg dla pieszych, kanału technologicznego.

c) PRZEBUDOWA DROGI O NAWIERZCHNI GRUNTOWEJ, GRUNTOWEJ UTWARDZONEJ KRUSZYWEM, ŻWIREM TŁUCZNIEM ITP.

Jeżeli droga planowana do przebudowy (na którymkolwiek z odcinków) posiada obecnie nawierzchnię gruntową, w tym utwardzoną kruszywem, żwirem, tłuczniem itp. (nie jest to droga o nawierzchni twardej - asfaltowa, z kostki brukowej, betonowa itp.) to przebudowa takiej drogi możliwa jest do zgłoszenia do dofinansowania wyłącznie w przypadku, gdy roboty budowlane realizowane będą w oparciu o **pozwolenie na budowę**.

Realizacja robót budowlanych w ww. przypadku w oparciu o zgłoszenie nie będzie dopuszczalna w ramach RFRD za wyjątkiem sytuacji, gdy Wnioskodawca przedłoży dokumentację potwierdzającą wybudowanie tej drogi w przeszłości. Dokumentacją taką może być poświadczona za zgodność z oryginałem kopia pozwolenia na użytkowanie odcinka drogi planowanego do przebudowy lub decyzji o pozwoleniu na budowę, w oparciu o którą odcinek drogi został wybudowany.

d) ULICE W STREFIE ZAMIESZKANIA



Zgodnie z ogłoszeniem o naborze wniosków, zadania nie mogą dotyczyć ulic w strefie zamieszkania, za wyjątkiem takich stref zamieszkania, w których wyodrębniono jezdnię oraz chodniki, pobocza lub ścieżki pieszo-rowerowe.

Powyższe oznacza, że zgłoszenie do dofinansowania drogi, która posiadać będzie wyłącznie jezdnię, przewidzianą do ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych nie jest dopuszczalne.

e) POWIERZCHNIOWE UTRWALENIE NAWIERZCHNI GRUNTOWYCH EMULSIĄ ASFALTOWĄ

Zgodnie z ogłoszeniem o naborze wniosków, zadania nie mogą dotyczyć odcinków dróg, na których w odniesieniu do nawierzchni zaplanowano do wykonania roboty polegające na powierzchniowym utrwaleniu nawierzchni gruntowych emulsią asfaltową.

Drogi zaplanowane do wykonania powinny charakteryzować się trwałością przyjętych rozwiązań.

5. Parametry drogi a przepisy techniczno-budowlane

W przypadku zadań polegających na budowie (rozbudowie) lub przebudowie, wszelkie elementy odcinków drogi/dróg zgłoszonych do dofinansowania (zarówno zaprojektowane jak i te, na których nie zaplanowano do realizacji żadnych prac) muszą spełniać warunki i wymogi techniczne określone w przepisach techniczno-budowlanych dla dróg publicznych wydanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane.

Podstawowymi aktami prawnymi określającymi przepisy, jakie powinny spełniać drogi publiczne są:

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (obowiązujące do 20 września 2022 r.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (obowiązujące od 21 września 2022 r.).

To, które przepisy mają zastosowanie determinuje art. 115 ww. rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022 r., zgodnie z którym do budowy lub przebudowy drogi publicznej, jeżeli przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

- został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego,
- zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych,
- zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie projektu lub na opracowanie projektu i wykonanie robót budowlanych.

- stosuje się przepisy techniczno-budowlane obowiązujące przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Niestety, pomimo skutecznie dokonanych zgłoszeń, uzyskanych pozwoleń na budowę, w trakcie naborów stwierdzana jest duża liczba zadań, w których parametry budowanych/przebudowywanych dróg nie są zgodne z wymogami określonymi w przepisach techniczno-budowlanych, przy jednoczesnym braku odstępstw w tym zakresie. Nieprawidłowości te dotyczą najczęściej:

- **W przypadku rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (obowiązujące do 20 września 2022 r.):**
 - braku zaprojektowania wszystkich wymaganych elementów drogi – w szczególności elementów drogi przewidzianych dla pieszych (§ 10),
 - niezapewnienia skutecznego odwodnienia drogi (§ 10),
 - zawężania miejscowego chodników w przypadku budowy drogi (zawężenia miejscowe w miejscu występowania przeszkody dopuszczalne jest wyłącznie przy przebudowie drogi - § 44),
 - zawężenia poboczy, ścieżek pieszko-rowerowych do szerokości mniejszej niż wymagana - § 37, § 46 i § 47,
 - zaprojektowanie chodników usytuowanych bezpośrednio przy jezdni, zatoce postojowej nieoddzielonych krawężnikiem i wyniesionych na wysokość

- od 6 do 16 cm (§ 43 ust. 5 – nie dotyczy przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów oraz zjazdów),
- wliczanie ścieków przykrawężnikowych do szerokości pasa ruchu (ściek jest elementem odwodnienia drogi – nie jest jezdnią), skutkującego szerokością pasa ruchu mniejszą niż wymagana (§ 15),
 - wliczania do szerokości chodników, poboczy, ścieżek pieszo-rowerowych krawężników i poboczy, skutkującego de facto szerokością tych elementów mniejszą niż wymagana przepisami – § 44, § 47),
 - przyjęcia dla rozbudowywanej drogi powiatowej klasy technicznej L (przyjęcie klasy L dopuszczane jest wyłącznie przy przebudowie drogi powiatowej – § 4),
 - zaprojektowanie zjazdów o szerokości jezdni większej niż szerokość jezdni na drodze (§ 78 i § 79),
 - lokalizacji elementów drogi i jej wyposażenia technicznego poza pasem drogi (§ 5)
 - projektowania dróg o przekroju 1/1 (jedna jezdnia z jednym pasem ruchu przewidzianym do ruchu w obu kierunkach bez zaprojektowania mijanek (§ 126) – droga o ww. przekroju powinna mieć mijanki bez znaczenia jakie jest długości,
 - projektowanie dróg nieprzelotowych bez placu do zawracania (§ 125),
 - zawężania pasów ruchu do szerokości niezgodnych z § 15,
 - stosowanie pasów ruchu o szerokości powyżej 3,5 m (nie dotyczy obowiązkowych poszerzeń wynikających z przepisów techniczno-budowlanych, np. na łukach);
 - stosowanie drogi jednokierunkowej z jedną jezdnią z jednym pasem ruchu o szerokości poniżej 4 m lub poza terenem zabudowy,
 - zawężenie pasów ruchu z uwagi na konieczność zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na terenie zabudowy przy jednoczesnym:
 - zlokalizowaniu drogi poza terenem zabudowy (teren zabudowy - teren leżący w otoczeniu drogi, na którym dominują obszary o miejskich zasadach zagospodarowania, wymagające urządzeń infrastruktury technicznej, lub obszary przeznaczone pod takie zagospodarowanie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
 - niezastosowaniu rozwiązań uspokajających ruch,
 - zawężenie szerokości jezdni na obiekcie inżynierskim względem szerokości przed tym obiektem (§ 15 ust. 6),
 - zastosowania poboczy utwardzonych (poboczy o nawierzchni twardej):
 - na drogach klasy D lub L (§ 38 ust. 1),
 - o szerokości powyżej 1,5 m (§ 38 ust. 2),
 - o nawierzchni i konstrukcji innej niż pasów ruchu (§ 152),
 - bez przylegającego do niego pobocza gruntowego o odpowiedniej szerokości (§ 38 ust. 4),
 - zaprojektowanie poboczy gruntowych o nawierzchni co najmniej gruntowej nieulepszonej (§ 40).
- **W przypadku rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (obowiązujące od 21 września 2022 r.):**
 - zastosowanie rozwiązań dopuszczonych w trudnych warunkach bez zawarcia w dokumentacji projektowej wymaganego uzasadnienia projektanta (§ 2 ust. 5),
 - projektowanie elementów drogi (jezdni, poboczy, dróg dla pieszych, dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów o parametrach niezgodnych z przepisami techniczno-budowlanymi – najczęściej o mniejszej niż wymagana szerokości),

Co do zasady wiele naruszeń przepisów ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury ma charakter analogiczny do pierwszego rozporządzenia. Pomimo zmiany rozporządzenia wiele zapisów jest bardzo podobnych. Wyjaśnić w tym miejscu należy, że zgodnie z § 3 ww. rozporządzenia, jeżeli w przepisach rozporządzenia nie określono warunku lub określono go w sposób ogólny, drogę projektuje się, buduje, przebudowuje lub użytkuje zgodnie z zasadami wiedzy technicznej zawartej w szczególności:

- we wzorcach i standardach rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie przepisów o drogach publicznych,
- w Polskich Normach.

Wzorce i standardy publikowane przez Ministerstwo infrastruktury:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/o-wzorcach-i-standardach>

Instytucja trudnych warunków - kiedy i jak może być stosowana, jakie zapisy w projekcie powinny jej towarzyszyć

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, **poprzez trudne warunki** rozumie się warunki wynikające z istniejącego ukształtowania lub zagospodarowania terenu, ze stopnia złożoności warunków gruntowo-wodnych lub z konieczności ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko, które przy zachowaniu podstawowych warunków, o których mowa w dziale II, uniemożliwiają zastosowanie rozwiązania standardowego lub powodują, że koszty zastosowania rozwiązania standardowego w cyklu życia drogi byłyby rażąco wysokie względem rozwiązania alternatywnego.

Zastosowanie

Zastosowanie rozwiązań przewidzianych dla trudnych warunków dopuszczalne jest wyłącznie dla zadań, dla których właściwe są przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. W przypadku zadań i projektów realizowanych z uwzględnieniem wcześniej obowiązujących przepisów trudne warunki nie mają zastosowania.

Wymóg pisemnego uzasadnienia

Zastosowanie przepisów, które odnoszą się do trudnych warunków, wymaga pisemnego uzasadnienia potwierdzającego brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania rozwiązania standardowego względem rozwiązania alternatywnego, **które dołącza się do dokumentacji projektowej.**

Często pojawiające się pytania:

- **Czy dopuszczalny jest remont drogi, której parametry nie spełniają wymogów określonych w przepisach techniczno-budowlanych?**
Tak – zgodnie z zasadami naboru, jak i rozporządzeń w sprawie przepisów techniczno-budowlanych, wymogi określone w przepisach techniczno-budowlanych stosuje się do budowy (w tym rozbudowy) oraz przebudowy dróg publicznych. Przepisów tych nie stosuje się w odniesieniu do remontu.
- **Czy w ramach naboru dopuszcza się przebudowę jezdni i jednostronnego chodnika na odcinku gdzie po drugiej stronie zlokalizowany jest chodnik, którego parametry nie spełniają wymogów określonych w przepisach techniczno-budowlanych?**

Nie – zgodnie z zasadami, wszystkie elementy drogi po realizacji zadania powinny posiadać parametry zgodne z wymogami określonymi w przepisach techniczno-budowlanych.

Najczęstsza przyczyna pozostawiania wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- Niezgodność parametrów budowanej/przebudowywanej drogi oraz jej poszczególnych elementów z wymogami (przepisami techniczno-budowlanymi),
- Zgłoszenie zadania w ramach którego istniejące elementy drogi (nieplanowane do przebudowy) nie są zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi:
 - zbyt wąskie chodniki,
 - pobocza utwardzone (o nawierzchni bitumicznej/nawierzchni z kostki betonowej) na drogach gminnych klasy L/D.

Wskazówka – *pomimo, że dokumentacja została sporządzona przez uprawnioną do tego osobę, zweryfikuj kluczowe elementy drogi, ich parametry – szerokość pasów ruchu, szerokości chodników, poboczy, ścieżek rowerowych, pieszo rowerowych. Zwróć uwagę na to, czy na całej długości drogi zaprojektowane zostały wymagane jej elementy.*

a) WYMOGI DLA POJEDYNCZEGO ODCINKA

W ogłoszeniu o naborze wskazano szereg wymogów jakie powinien spełniać pojedynczy odcinek. Zgłoszenie dwóch odcinków dróg dopuszczalne jest wyłącznie w sytuacjach, opisanych w kolejnej części niniejszego dokumentu.

- **na całej długości odcinka/odcinków przewiduje się prowadzenie robót budowlanych polegających na budowie (rozbudowie), przebudowie lub remoncie,**

Zgodnie z opisanym wcześniej zakresem rzeczowym, zadania, które mogą być objęte dofinansowaniem muszą polegać na budowie, przebudowie lub remoncie dróg. Powyższe oznacza z kolei, że na całych odcinkach dróg planowanych do wykonania w ramach zadania muszą być prowadzone ww. roboty budowlane, co powinno mieć odzwierciedlenie w dołączonej do wniosku dokumentacji.

- **pojedynczy odcinek ma charakter ciągły (nieprzerwany),**

Jakakolwiek przerwa w wykonywaniu robót budowlanych wymaga podziału zadania na odcinki – niezależnie od przyczyny przerwy, jak i jej długości.

- **jeden odcinek obejmuje drogę publiczną o jednym numerze,**

Jeżeli zamierzenie budowlane dotyczy dróg o różnych numerach, to każda z dróg planowana do realizacji powinna stanowić odrębny odcinek. Wymóg ten nie dotyczy realizowanych w ciągu planowanej do wykonania drogi skrzyżowań z innymi drogami publicznymi, o ile roboty dotyczą wyłącznie skrzyżowania.

Co istotne, numeru drogi nie należy każdorazowo utożsamiać z nazwą ulicy, pomimo że w wielu przypadkach zakresy te są tożsame – jeden ciąg drogowy, składający się z kilku ulic może stanowić jedną drogę publiczną o jednym numerze.

- każdy odcinek może posiadać inną klasę, o której mowa w przepisach techniczno-budowlanych dla dróg publicznych wydanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, właściwą dla danej kategorii drogi,

Jeżeli droga planowana do wykonania na pewnym fragmencie posiada np. klasę L, a na pozostałym D, to zadanie takie powinno zostać podzielone na odcinki. W przypadku zadań obejmujących dwa odcinki, dopuszcza się różną klasę drogi/dróg na każdym z odcinków.

- na jednym odcinku prowadzone będą roboty budowlane jednego rodzaju, przy czym:
 - w przypadku budowy (w tym rozbudowy) i przebudowy drogi – na każdym odcinku mogą być wykonywane roboty budowlane innego rodzaju,
 - w przypadku remontu drogi – na wszystkich odcinkach wykonywane są wyłącznie roboty budowlane polegające na remoncie,

Niniejszy wymóg oznacza, że niedopuszczalne jest zgłoszenie jako jednego odcinka fragmentu drogi, na którym realizowane będą jednocześnie co najmniej dwa rodzaje robót budowlanych (np. odcinek o długości 500 m, w tym 100 m budowa, 400 m przebudowa). Na jednym odcinku mogą być prowadzone roboty budowlane wyłącznie jednego rodzaju, co powinno mieć odzwierciedlenie w dołączonej do wniosku dokumentacji uprawniającej do ich wykonania.

W przypadku zadań polegających na budowie (w tym rozbudowie) lub przebudowie dróg na każdym z odcinków mogą być realizowane roboty budowlane innego rodzaju, co oznacza, że np. na pierwszym odcinku roboty będą polegać na budowie (w tym rozbudowie), natomiast na drugim odcinku na przebudowie. Powyższe nie wyklucza również sytuacji, gdy na każdym z odcinków będą prowadzone roboty budowlane jednego rodzaju (np. dwa odcinki polegające na przebudowie).

Z kolei w przypadku zadań polegających na remoncie, każdy z odcinków drogi/dróg może być wyłącznie remontowany.

- odcinek jest jednorodny pod względem przekroju jezdni,

Co istotne, wymóg jednorodności nie dotyczy wszystkich elementów drogi, a jedynie jezdni. Jeżeli na fragmencie drogi planowanej do realizacji w ramach zadania droga posiada jedną jezdnię z co najmniej dwoma pasami ruchu, a na dalszym dwie jezdnie, to taka sytuacja oznacza konieczność podziału zadania na odcinki.

Ciągłość pozostałych elementów drogi (dróg dla pieszych, dróg dla rowerów) nie jest brana pod uwagę przy ocenie jednorodności odcinka.

- odcinek posiada jeden początek i jeden koniec.

*Niedopuszczalne jest zgłoszenie jako jednego odcinka połączonych ze sobą różnych odcinków drogi/dróg, krzyżujących się ze sobą, nawet jeżeli odcinki te stanowią drogę o jednym numerze, jak również spełnione są pozostałe wymogi stawiane dla pojedynczego odcinka. **Poniżej prezentujemy przykład niedopuszczalnego rozwiązania.***



Opisane wyżej wymogi te powinny być spełnione łącznie dla każdego z odcinków – niespełnienie któregośkolwiek z nich wymaga podziału zadania na odcinki, co oznacza, że m. in.:

- przerwa w prowadzeniu robót budowlanych, bez znaczenia na jakim fragmencie, niezależnie od przyczyn,
- zmiana rodzaju robót budowlanych,
- zmiana przekroju jezdni,
- zmiana numeru drogi,

wymaga podziału zadania na odcinki.

Jeżeli po analizie planowanego do zgłoszenia zadania okaże się, że wymaga ono podziału na odcinki przy jednoczesnym braku możliwości zgłoszenia dwóch odcinków (wymóg opisany w następnym punkcie), do dofinansowania należy zgłosić wyłącznie fragment stanowiący jeden odcinek, bądź należy rozważyć zgłoszenie do dofinansowania innego zadania.

b) KIEDY MOŻNA ZGŁOSIĆ DWA ODCINKI

W ramach zadania istnieje możliwość zgłoszenia maksymalnie dwóch odcinków drogi/dróg, przy spełnieniu opisanych niżej wymogów (wymogi różne dla poszczególnych rodzajów zadań)

Zadania inwestycyjne polegające na budowie (w tym rozbudowie) lub przebudowie drogi/dróg

- Odcinki muszą być ze sobą powiązane

Poprzez odcinki powiązane rozumie się odcinki drogi o tym samym numerze lub odcinki dróg połączone ze sobą skrzyżowaniem, przejazdem kolejowym lub mostem/wiaduktem/ tunelem. Jednocześnie ww. obiekty lub skrzyżowania powinny spełniać warunki i wymogi określone w przepisach techniczno-budowlanych i nie wymagać przebudowy (wyjątek od niniejszej zasady stanowią przejazdy kolejowe, mosty, wiadukty, tunele lub skrzyżowania realizowane równoległe ze zgłoszonym do dofinansowania zadaniem, pod warunkiem ich zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi)

- Koszty zadania (suma kosztów kwalifikowanych i niekwalifikowanych) nie przekracza 3 000 000,00 zł

Powyższe warunki muszą być spełnione łącznie. Niespełnienie któregośkolwiek z nich oznacza brak możliwości zgłoszenia w ramach zadania dwóch odcinków drogi/dróg.

Zadania bieżące polegające na remoncie drogi/dróg

- Koszty zadania (suma kosztów kwalifikowanych i niekwalifikowanych) nie przekracza 3 000 000,00 zł

Powyższy wymóg jest jedynym w przypadku zadań polegających na remoncie drogi/dróg, co oznacza, że w przypadku tych zadań wymóg powiązania ze sobą odcinków nie obowiązuje.

W przypadku zadań dotyczących jednego odcinka drogi, ograniczenie wysokości kosztu zadania nie ma zastosowania.

6. Wymagane załączniki

a) WYMOGI OGÓLNE

Dla zgłoszonego zadania wnioskodawca powinien posiadać pełną dokumentację techniczną i projektową (w tym m.in. projekt stałej organizacji ruchu, przedmiar robót, kosztorys inwestorski) oraz dopełnić wszystkich wymogów prawnych związanych z jego realizacją, tj. powinien posiadać aktualne zgłoszenie, pozwolenie na budowę lub zezwolenie na realizację inwestycji drogowej oraz inne wymagane przepisami, w tym przepisami o ochronie środowiska, pozwolenia, uzgodnienia, opinie i oceny.

opisane wyżej dokumenty i projekty wnioskodawca powinien posiadać najpóźniej w dniu złożenia wniosku o dofinansowanie.

Często pojawiające się pytania:

- **Czy dopuszczalne jest zgłoszenie zadania planowanego do realizacji w formule zaprojektuj i wybuduj?**
NIE – na dzień złożenia wniosku Wnioskodawca musi dysponować pełną (wymaganą dla danego rodzaju zadania) dokumentacją techniczną i projektową, jak również dokumentem uprawniającym do realizacji robót budowlanych. Z uwagi na powyższe wykonanie dokumentacji projektowej nie może wchodzić w zakres zadania.
- **Czy dla remontu obowiązkowo muszę dysponować projektem budowlanym?**
Co do zasady NIE – projekt budowlany jest obligatoryjny w przypadku robót budowlanych wykonywanych w oparciu o pozwolenie na budowę. Wyjątek mógłby tutaj stanowić remont drogi wpisanej do rejestru zabytków – wówczas roboty te mogłyby być realizowane wyłącznie w oparciu o pozwolenie na budowę.
- **Co należy rozumieć poprzez dokumentację projektową?**
Poprzez dokumentację projektową należy rozumieć dokumentację wymaganą przepisami prawa dla danego rodzaju robót budowlanych. Jeżeli dane roboty wymagają posiadania jedynie szkiców i rysunków, to taką dokumentacją powinien dysponować Wnioskodawca.
- **Mam projekt budowy drogi na odcinku około 3 km i na takie przedsięwzięcie posiadam przedmiar i kosztorys. Do dofinansowania planuję zgłosić pierwszy etap, tj. budowę drogi**

na długości 1,5 km. Czy koszt zadania do wniosku mogą ustalić jako 50% kosztorysu całego przedsięwzięcia?

Nie – zgodnie z zasadami, wskazane w posiadanym **dla zadania** kosztorysie ilości powinny być spójne z faktycznym zakresem planowanych do wykonania robót budowlanych. W przypadku gdy zadanie obejmuje wyłącznie część większego przedsięwzięcia inwestycyjnego, niedopuszczalne jest określanie kosztu zadania na zasadach np. proporcjonalności w oparciu o kosztorys dla całego przedsięwzięcia.

- **Czy dla zadania polegającego na remoncie muszę dysponować projektem stałej organizacji ruchu?**

Tak. Zgodnie z zasadami określonymi w ogłoszeniu o naborze, dla każdego zadania Wnioskodawca powinien dysponować projektem stałej organizacji ruchu.

- **Nie planuję umieszczania jakichkolwiek znaków na drodze. Jest to prosty odciek, bez skrzyżowań. Czy w takiej sytuacji muszę dysponować dla zadania projektem stałej organizacji ruchu?**

Tak. Możliwe jest, że droga planowana do wykonania w ramach zadania nie będzie posiadać oznakowania czy elementów BRD. Zasadność braku ich zastosowania nie może jednak wynikać z wizji wnioskodawcy – potwierdzenie takiego stanu powinno mieć odzwierciedlenie w projekcie stałej organizacji ruchu.

- **Czy projekt stałej organizacji ruchu musi być zatwierdzony na dzień złożenia wniosku?**

Nie – wnioskodawca musi dysponować projektem, przy czym jego zatwierdzenie dopuszczalne jest na późniejszym etapie (obligatoryjnie przed jego wykonaniem).

Najczęstsza przyczyna pozostawiania wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- brak dokumentu uprawniającego do prowadzenia robót budowlanych – np. organ aab nie wydał na dzień złożenia wniosku decyzji o pozwoleniu na budowę, do wniosku dołączono jedynie wniosek o jej wydanie,
- dołączenie w odpowiedzi na wezwanie Komisji dokumentu (zgłoszenia robót budowlanych, decyzji o pozwoleniu na budowę) wydanych/dokonanych po dniu złożenia wniosku o dofinansowanie,
- brak projektu stałej organizacji ruchu,
- brak dokumentów uprawniających do wykonania części ujętego we wniosku o dofinansowanie zakresu robót budowlanych (np. brak uprawnienia do wykonania kanalizacji, oświetlenia),
- brak kosztorysu, który odzwierciedlałby zakres planowanych do wykonania robót budowlanych, szacowanie kosztu zadania w oparciu o zamówienia podobne, bądź proporcjonalnie jako część dużego kosztorysu (w przypadku zgłoszenia do dofinansowania części większego przedsięwzięcia),
- brak wymaganych uzgodnień wodno-prawnych, decyzji środowiskowych (np. z wyjaśnień wnioskodawcy wynika, że został on wezwany do uzupełnienia zgłoszenia wykonywania robót budowlanych o wymagane pozwolenie wodno-prawne, przy jednoczesnym braku tego pozwolenia na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie,
- brak tytułu prawnego do nieruchomości, na których planowane jest prowadzenie robót budowlanych (nie dotyczy gruntów pozyskiwanych w oparciu o decyzję ZRID) – np. wnioskodawca jest posiadaczem samoistnym lub władającym w odniesieniu do gruntów stanowiących pas drogowy.

b) ZAŁĄCZNIKI OBLIGATORYJNE

- Kopie poświadczone za zgodność z oryginałem dokumentu uprawniającego do wykonania robót budowlanych.

W zależności od rodzaju robót budowlanych, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć następującymi dokumentami uprawniającymi do ich wykonania:

- **budowa (w tym rozbudowa drogi)** – decyzja po pozwoleniu na budowę lub decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- **przebudowa drogi** – **zgłoszenie robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę lub pozwolenie na budowę** (zgodnie z wymogami formalnymi naboru wniosków, w przypadku dróg o nawierzchni gruntowej, w tym gruntowej utwardzonej żwirem, kruszywem itp. wymagane jest dysponowanie pozwoleniem na budowę),
- **remont** – **zgłoszenie robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę** (procedura standardowa, niedotycząca obiektów wpisanych do rejestru zabytków).

***Wskazówka** – szczegółowo zweryfikuj, czy wskazane w decyzji nieruchomości to wszystkie nieruchomości, na których planowane jest prowadzenie robót budowlanych (porównanie dokumentacji projektowej z treścią decyzji/zgłoszenia robót budowlanych). Zdarzają się przypadki, że w decyzji/zgłoszeniu robót nie są uwzględnione wszystkie nieruchomości, co skutkuje pozostawieniem wniosku bez rozpatrzenia, jako niespełniającego wymogów formalnych.*

Na dzień złożenia wniosku nie jest wymagane dysponowanie ostateczną decyzją o pozwoleniu na budowę/ZRID lub przyjętym bez sprzeciwu zgłoszeniem zamiaru wykonania robót budowlanych z zastrzeżeniem, że w trakcie prowadzonej oceny wniosków Komisja może wezwać do przedłożenia w tym zakresie stosownych wyjaśnień.

Dokumenty te, uzupełnione o adnotację o ostateczności lub niewniesieniu sprzeciwu, powinny zostać przedłożone na żądanie Wojewody przed podpisaniem umowy o dofinansowanie. Brak ostateczności dołączonej do wniosku decyzji o pozwoleniu na budowę/ZRID lub dokumentu potwierdzającego przyjęcie bez sprzeciwu dołączonego do wniosku zgłoszenia zamiaru wykonywania robót budowlanych może stanowić podstawę odmowy zawarcia umowy o dofinansowanie.

Jeżeli z daty wydania pozwolenia na budowę/zezwoleń na realizację inwestycji drogowej/zgłoszenia wynika, że wygasa ono przed planowanym terminem rozpoczęcia inwestycji, do wniosku należy dołączyć dokument potwierdzający jego aktualność na dzień planowanego rozpoczęcia realizacji zadania, np. kopię dziennika budowy z dokonanymi wpisami.

Przykładowo – jeżeli zadanie planowane jest do realizacji od maja 2026 r., a zgłoszenie/decyzja wygasa w marcu 2026 r., to do wniosku należy dołączyć dokument potwierdzający aktualność zgłoszenia/decyzji na dzień rozpoczęcia realizacji zadania, tj. na maj 2026 r.

- Kopia/kopie poświadczone za zgodność z oryginałem oświadczenia/oświadczeń o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane (w zależności od dokumentu w oparciu o który realizowane będą roboty budowlane):
 - dołączonych do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji zadania w oparciu o pozwolenie na budowę),
 - dołączonych do zgłoszenia wykonywanych robót budowlanych w ramach zadania (w przypadku gdy roboty realizowane będą w oparciu o zgłoszenie wykonywania robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę).

***Wskazówka** – szczegółowo zweryfikuj, czy posiadane oświadczenia obejmują wszystkie nieruchomości wskazane w decyzji o pozwoleniu na budowę lub zgłoszeniu wykonywania robót budowlanych.*
- Kopia/kopie poświadczone za zgodność z oryginałem opisu technicznego, jeżeli stanowił załącznik do zgłoszenia, również jako część projektu budowlanego
Obowiązek ten dotyczy wyłącznie robót budowlanych wykonywanych w oparciu o zgłoszenie robót budowlanych.

ISTOTNE

- poprzez opis techniczny należy rozumieć również opis wykonywanych robót, charakterystykę robót, opis planowanych do wykonania prac,
 - zweryfikuj dokumentację do zgłoszenia – niejednokrotnie w treści zgłoszenia nie wykazywane są załączniki, pomimo tego, że są dołączone,
 - jeżeli do zgłoszenia dołączono pełny projekt budowlany, to przedłożyć należy wyłącznie część opisową (bez części projektowej),
 - opisu technicznego do projektu stałej organizacji ruchu nie należy przedkładać, chyba że stanowił on zarazem opis techniczny robót dołączony do zgłoszenia robót budowlanych.
- Kopia poświadczona za zgodność z oryginałem postanowienia właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej w przypadku uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych wydanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, o ile postanowienie takie zostało dla zadania wydane

Jednym z wcześniej opisanych wymogów formalnych, jest zgodność przyjętych rozwiązań projektowych z właściwymi dla zadania przepisami techniczno-budowlanymi (dotyczy zadań inwestycyjnych).

Zwrócić należy uwagę, że w sytuacji gdy parametry drogi planowanej do budowy (w tym rozbudowy) lub przebudowy nie są zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi, możliwe jest w tym zakresie pozyskanie odstępstwa, o którym mowa w art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

Jeżeli wnioskodawca dysponuje takim odstępstwem, to jego kopię należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie.

Brak posiadania odstępstwa w sytuacji gdy jest ono wymagane, skutkuje pozostawieniem wniosku bez rozpatrzenia.

- Kopia poświadczona za zgodność z oryginałem uchwały rady powiatu lub rady gminy, na podstawie której droga zgłoszona do dofinansowania została zaliczona do odpowiednio dróg powiatowych lub dróg gminnych (uchwały podejmowane na podstawie art. 6a oraz art. 7 ww. ustawy o drogach publicznych)

WAŻNE – dotyczy wyłącznie zadań bieżących, tj. polegających na remoncie drogi/dróg w sytuacji gdy droga planowana do remontu nie posiada nadanego numeru przez zarząd województwa w trybie art. 10 ust. 7 pkt 2) ww. ustawy o drogach publicznych

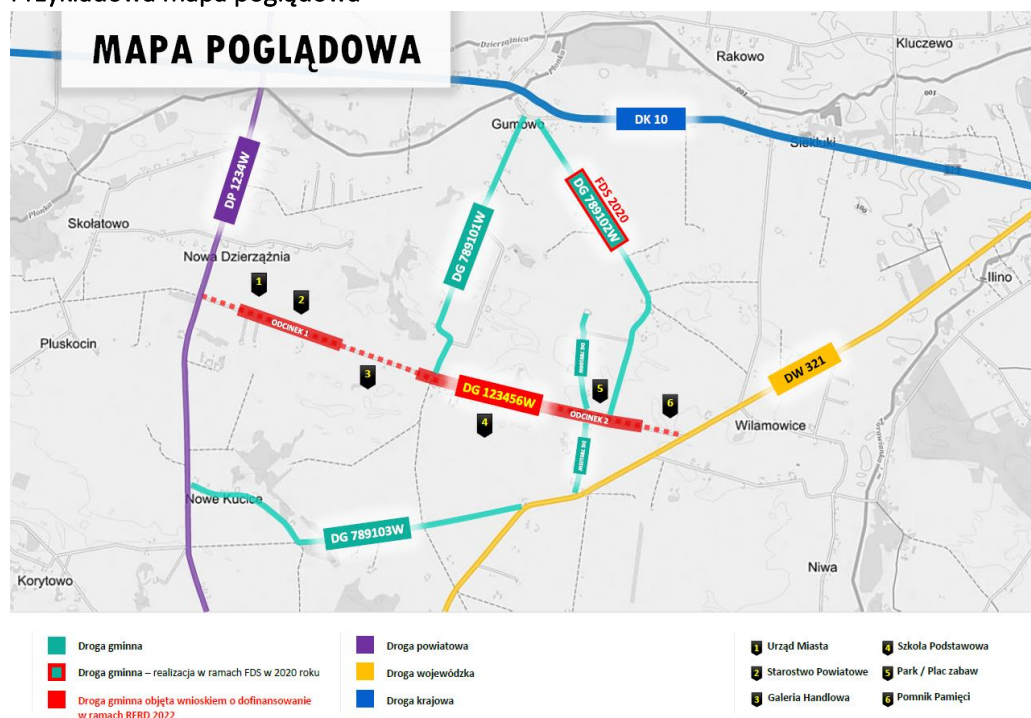
- **Mapa pogładowa**

Załącznik w postaci mapy pogładowej powinien zawierać informacje i obrazować lokalizację odcinka/odcinków drogi/dróg objętego/objętych zadaniem na tle sieci dróg i pokazywać istotne punkty, mogące mieć wpływ na ocenę wniosku (art. 24 ww. ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg). W przypadku zadań dotyczących 2 odcinków, na załączniku niezbędne jest czytelne oznaczenie każdego z odcinków.

Najczęstsze przyczyny wezwań do uzupełnienia wniosku:

- Rozbieżność informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie a odzwierciedlonych na mapie pogładowej,
- Brak czytelnego oznaczenia odcinków (w przypadku gdy zadanie obejmuje 2 odcinki),
- Nieoznaczenie lokalizacji odcinka planowanego do realizacji.

Przykładowa mapa pogładowa



- Sporządzone wg wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do niniejszego ogłoszenia oświadczenie.

Oświadczenie ma potwierdzać wypełnienie przez Wnioskodawcę obowiązku wynikającego z § 2.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych

o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach (Dz.U. 2005 nr 67 poz. 583), tj. oświadczenie potwierdzające sporządzenie oraz przekazanie do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad informacji dla celów statystycznych o sieci dróg publicznych (dotyczy informacji na dzień 31 grudnia 2024 r.).

Często pojawiające się pytanie:

- **Co w sytuacji jeżeli ww. obowiązek przekazania wymaganej informacji nie został do dnia dzisiejszego spełniony?**

Nieprzekazanie do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad informacji wymaganej w ww. rozporządzeniu uniemożliwia złożenie zgodnego ze stanem faktycznym oświadczenia. Wniosek złożony bez tego oświadczenia nie będzie spełniał wymogów formalnych i pozostawiony zostanie bez rozpatrzenia.

Wskazówka – jeżeli wymagana informacja nie została dotychczas przekazana, prześlij ją niezwłocznie (przed złożeniem wniosku o dofinansowanie), co pozwoli na złożenie wymaganego oświadczenia wraz z wnioskiem o dofinansowanie. Weryfikacji w ramach oceny formalnej podlega wyłącznie spełnienie obowiązku ciążącego na wnioskodawcy, a nie terminu jego wypełnienia.

c) ZAŁĄCZNIKI NIEOBLIGATORYJNE

Wnioskodawca może, ale nie musi dołączyć do wniosku:

- Projekt stałej organizacji ruchu,
- oświadczenie projektanta dotyczące dostosowania odcinka/odcinków drogi/dróg objętych wnioskiem o dofinansowanie do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t

Nieodłączenie ww. dokumentów **nie będzie skutkowało** pozostawieniem wniosku o dofinansowanie bez rozpatrzenia, niemniej ich brak może oznaczać, że zadanie nie uzyska dodatkowych punktów podczas jego oceny merytorycznej.

7. Podsumowanie

Jak wskazują informacje zawarte w niniejszym rozdziale, istnieje szereg wymogów formalnych, które powinien spełnić wniosek o dofinansowanie zadania ze środków RFRD.

Mając powyższe na uwadze zalecamy szczegółowo przeanalizować posiadaną dokumentację techniczną i projektową zadania planowanego do zgłoszenia – zarówno pod względem jej kompletności jak i poprawności.

Jedynie wnikliwa i szeroko przeprowadzona analiza pozwoli uniknąć sytuacji, kiedy Komisja oceniająca wniosek będzie zobligowana do pozostawienia go bez rozpatrzenia, jako niespełniającego wymogów formalnych.

III. WNIOSEK O DOFINANSOWANIE

1. Przed wypełnieniem wniosku

Zgodnie z ogłoszeniem o naborze, wnioski należy składać wyłącznie na wzorach stanowiących załącznik do opublikowanego ogłoszenia.

Niedopuszczalne jest korzystanie z wzorów, które obowiązywały w naborach prowadzonych w latach ubiegłych.

Link do ogłoszenia o naborze wniosków:

<https://bip.mazowieckie.pl/artukul/ogloszenie-wojewody-mazowieckiego-o-naborze-wnioskow-o-dofinansowanie-zadan-w-ramach-rzadowego-funduszu-rozwoju-drog-na-rok-2026>

Przed wypełnianiem wniosku należy zapoznać się z instrukcją jego wypełniania, która dostępna jest w odrębnym arkuszu

2. Kluczowe elementy wniosku i najczęściej stwierdzane błędy

a) OPIS ZADANIA – STAN ISTNIEJĄCY I DOCELOWY – PKT 7 WOD

Wszystkie informacje zawarte w pkt 7 WOD muszą być spójne z kosztorysem inwestorskim, elementami robót wskazanymi w pkt 9 WOD, a także dokumentem uprawniającym do wykonania robót budowlanych oraz dokumentacją techniczną i projektową.

- **Stan istniejący**

Należy wskazać i scharakteryzować wszystkie elementy drogi istniejące na dzień złożenia wniosku, tj. jezdnię, chodniki, pobocza, ścieżki rowerowe itp. (wraz z podaniem ich długości, szerokości, rodzaju nawierzchni, przekroju - w przypadku jezdni), a także istniejący rodzaj odwodnienia. Istniejący stan drogi można dodatkowo (nieobligatoryjnie) przedstawić na fotografiach (max. 3 zdjęcia na jeden odcinek, ze wskazaniem dat ich wykonania oraz pikietażu odcinka w miejscu, w którym wykonano fotografie).

- **Stan docelowy**

Należy scharakteryzować stan docelowy drogi planowany do uzyskania w wyniku realizacji zadania, z wyszczególnieniem wszystkich planowanych robót budowlanych i prac towarzyszących, a także wskazać i scharakteryzować wszystkie projektowane elementy drogi, tj. jezdnię, chodniki, pobocza, ścieżki rowerowe itp. (wraz z podaniem ich długości, szerokości, rodzaju nawierzchni, przekroju - w przypadku jezdni), a także planowany rodzaj odwodnienia, wprowadzenie elementów stałej organizacji ruchu, usunięcia kolizji infrastruktury technicznej itp.

Najczęściej popełniane błędy:

- Brak spójności opisu stanu docelowego z dołączoną do wniosku dokumentacją:
 - Wskazanie jednolitej szerokości chodnika bądź innych elementów drogi w sytuacji gdy jest ona zmienna,
 - Niewykazanie poboczy ujętych w kosztach zadania i dokumentacji projektowej,
 - Używanie zamiennie pojęć budowy, przebudowy i rozbudowy w sytuacji gdy prowadzone będą roboty jednego rodzaju,
 - Zaokrąglanie długości odcinka – np. wskazanie, że roboty będą prowadzone na długości 800 mb w sytuacji gdy faktycznie planowane jest wykonanie robót na odcinku o długości 798 mb.
 - Niewykazywanie wszystkich planowanych do wykonania elementów drogi (stan docelowy),
- Niewykazywanie parametrów istniejącej jezdni, poboczy, chodników,
- Brak wskazania w odniesieniu do robót dotyczących infrastruktury niezwiązanej z drogą, że dotyczą usunięcia kolizji przy jednoczesnym uwzględnieniu tych prac w kosztach kwalifikowanych zadania.

Najczęstsze przyczyny pozostawienia wniosków o dofinansowanie bez rozpatrzenia:

- Nieuzupełnienie braków w opisie zadania na wezwanie komisji,
- Stwierdzenie w oparciu o opis zadania, że zadanie polegające na remoncie prowadzić będzie do zmiany parametrów technicznych lub funkcjonalnych drogi, co z kolei oznacza, że zadanie nie polega na remoncie tylko na przebudowie drogi,
- Stwierdzenie w oparciu o opis, że droga nie spełnia wymogów określonych w przepisach techniczno-budowlanych przy jednoczesnym braku wymaganego odstępu w tym zakresie.

b) TERMIN WYPŁATY ŚRODKÓW VS. CZAS REALIZACJI ZADANIA - PKT 5 I PKT 10 WOD

5. PRZEWIDYWANY CZAS REALIZACJI ZADANIA		
OD MM.RRRR		DO MM.RRRR

10. PRZEWIDYWANE TERMINY I KWOTY PŁATNOŚCI NA RZECZ WYKONAWCY/WYKONAWCÓW (koszty kwalifikowane)		
Lp.	KWOTA	TERMIN WYPŁATY MM.RRRR
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
SUMA	0,00 zł	

Najczęstszy błąd popełniany podczas wypełnianiu wniosku

Określenie ostatniej płatności na rzecz Wykonawców przed planowanym zakończeniem realizacji zadania.

Mając na uwadze zasady realizacji zadania, płatność z nim związana powinna mieć miejsce po, a najwcześniej w miesiącu planowanego zakończenia jego realizacji,

tj. po dokonaniu odbioru końcowego. Wypłata pełnego wynagrodzenia Wykonawcy przed zakończeniem realizacji zadania nie powinna mieć miejsca.

c) PARAMETRY ODCINKÓW - PKT 11 WOD

Najczęstsze błędy popełniane podczas wypełnianiu wniosku

- Wskazanie błędnego przekroju jezdni (*rozbieżnego z opisem zadania oraz dołączoną dokumentacją projektową*)

Zgodnie z zasadami naboru przewidziane są następujące rodzaje przekrojów:

- 1/1 jednokierunkowa – droga z jedną jezdnią z jednym pasem ruchu przewidzianym do ruchu w 1 kierunku (przekrój jednojezdniowy jednopasowy),
- 1/1 dwukierunkowa – droga z jedną jezdnią z jednym pasem ruchu przewidzianym do ruchu w obu kierunkach (droga z tzw. mijankami),
- 1/2 (i więcej) – droga posiadająca jedną jezdnię z dwoma lub większą ilością pasów ruchu (dotyczy np. drogi, która posiada zasadniczo jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu, a miejscowo zaprojektowano trzeci pas ruchu, np. do skrętu w lewo),
- 2/2 (i więcej) – droga posiadająca dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu (każdy dla jednego kierunku ruchu).

- Wskazanie błędnej szerokości pasa ruchu poprzez:

- wskazanie szerokości jezdni zamiast szerokości pasa ruchu (dotyczy jezdni o co najmniej dwóch pasach ruchu),
- wskazanie w przypadku drogi o przekroju 1/1 szerokością pasa ruchu stanowiącej ½ szerokości jezdni (np. dla drogi o szerokości 4,00 wskazano 2,00 – w niniejszym przypadku szerokość pasa ruchu powinna być tożsama z szerokością jezdni.
- wskazanie szerokości pasa ruchu rozbieżnej z przedłożoną dokumentacją projektową (PZT/SOR).

Szerokość jezdni oraz szerokość pasa ruchu ująć należy w taki sposób aby dane zawarte w pkt 11 WOD spójne były z faktycznymi parametrami planowanej do realizacji drogi, danymi wskazanymi w WOD oraz dołączoną dokumentacją techniczną.

WAŻNE – określając szerokość pasa ruchu nie uwzględniać szerokości ścieków (np. przykrawężnikowych), za wyjątkiem szczególnych przypadków, np. przy odwodnieniu ramp drogowych lub wlotów skrzyżowania, o ile jego konstrukcja spełnia warunki nośności i równości określone dla nawierzchni jezdni.

- Wskazanie błędnego numeru drogi (np. poprzez wskazanie numeru z ewidencji dróg prowadzonej przez JST)

Numer drogi należy każdorazowo podać zgodnie z aktualną ewidencją dróg publicznych, zatwierdzoną przez Zarząd Województwa Mazowieckiego w drodze stosownej uchwały.

W wyznaczonym do tego polu ująć należy numer drogi publicznej, o którym mowa w art. 10 UDP w formacie:

000000W – dla drogi gminnej,

0000W – dla drogi powiatowej.

W przypadku braku numeru należy wpisać "brak numeru".

- **Zaokrąglanie długości odcinka** – długość odcinka należy określić z dokładnością do 0,01 mb
- **Wskazanie błędnej liczby skrzyżowań** – np. poprzez uwzględnienie połączenia z drogami wewnętrznymi.

Skrzyżowanie - część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych albo jezdni jednej drogi publicznej w jednym poziomie. Połączenia drogi publicznej z drogą wewnętrzną nie należy traktować jako skrzyżowanie

Wskazówka – jako skrzyżowanie należy uwzględnić wyłącznie wykonywane w ramach zadania połączenia występujące na odcinku drogi z innymi drogami publicznymi, bez znaczenia, czy roboty drogowe prowadzone będą wyłącznie w granicach pasa drogowego drogi objętej wnioskiem, czy też będą realizowane w większym zakresie (na fragmencie krzyżującej się drogi publicznej).

- **Wskazanie błędnej liczby obiektów mostowych**

Ważne – wykonywanie wyłącznie nawierzchni drogi na istniejącym obiekcie mostowym nie oznacza realizacji robót w zakresie budowy (w tym rozbudowy), przebudowy lub remontu obiektu mostowego. Wykonanie budowy, przebudowy lub remontu mostu powinno być uwzględnione w dokumentacji uprawniającej do wykonywania robót budowlanych.

d) KOSZTY ZADANIA – PKT 9 WOD

W załączniku nr 3 do ogłoszenia wniosków w sposób szczegółowy określono kwalifikowalność poszczególnych robót oraz usług planowanych do wykonywania w ramach zadania.

*Wskazane w pkt 9 wniosku elementy i rodzaje robót **powinny odpowiadać głównym kategoriom robót wymienionym w kosztorysie inwestorskim.***

W przypadku niewystarczającej liczby wierszy, można dodać kolejne.

Zgodnie z treścią ogłoszenia o naborze wniosków Wnioskodawca powinien dysponować m. in. kosztorysem inwestorskim. Wskazane w kosztorysie ilości powinny być spójne z faktycznym zakresem planowanych do wykonania robót budowlanych. W przypadku gdy zadanie obejmuje wyłącznie część większego przedsięwzięcia inwestycyjnego, niedopuszczalne jest określanie kosztu zadania na zasadach np. proporcjonalności w oparciu o kosztorys dla całego przedsięwzięcia).

Najczęstsze błędy popełniane podczas wypełnianiu wniosku:

- wskazanie kosztów rozbieżnych z kosztorysem (np. w przypadku dysponowania kosztorysem sprzed kilku lat, niezaktualizowanym),
- uwzględnienie w kosztach kwalifikowanych zadania kosztu usług dodatkowych, tj.:
 - kosztu nadzoru inwestorskiego,
 - Kosztu badań laboratoryjnych,
 - Kosztu działań promocyjnych (tablica informacyjna i inne działania),
- uwzględnienie w kosztach kwalifikowanych kosztu wykonania robót poza pasem drogowym w zakresie zjazdów (fragmenty zjazdów zlokalizowanych na działkach prywatnych, na drogach wewnętrznych itp.),
- uwzględnienie w kosztach kwalifikowanych kosztu wymiany opraw oświetleniowych na istniejących słupach zlokalizowanych poza pasem drogowym,
- uwzględnienie w kosztach kwalifikowanych kosztu rurociągu odprowadzającego wodę z kanalizacji, zlokalizowanego na działkach prywatnych lub w innej drodze, nieobjętej zadaniem,
- niedookreślenie w przypadku kosztów dotyczących robót związanych z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą, czy dotyczą usunięcia kolizji (dotyczy sieci wodociągowych, gazowych, elektrycznych, kanalizacji sanitarnej, telekomunikacyjnych itp.) Jeżeli roboty w zakresie ww. sieci nie dotyczą usunięcia kolizji, to koszt tych prac należy uwzględnić w kosztach niekwalifikowanych zadania,
- ujęcie w kosztach kosztu wykonania dokumentacji projektowej – zgodnie z wymogami wnioskodawcy na dzień złożenia wniosku powinien dysponować dokumentacją projektową i techniczną, zatem zadanie nie powinno obejmować kosztu jej wykonania.
- błędy rachunkowe – suma poszczególnych pozycji rozbieżna z sumą wszystkich kosztów.

***ISTOTNE** – do kosztów kwalifikowanych można zaliczyć koszty związane z usunięciem występujących w pasie drogowym kolizji z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą, pod warunkiem, że dotyczą one wyłącznie usunięcia kolizji, a nie np. budowy nowych lub kompleksowej modernizacji istniejących elementów infrastruktury*

e) NIEUZUPEŁNIONE POLA WNIOSKU

We wniosku nie należy zostawiać pustych, niewypełnionych pól (dotyczy pól do wypełnienia zgodnie z instrukcją) – najczęściej stwierdza się przypadki nieuzupełnienia opisów do kryteriów oceny merytorycznej wniosku (pkt 12).

Jeżeli Wnioskodawca nie zamierza zawierać argumentacji dla któregośkolwiek kryterium oceny merytorycznej, to we właściwym polu należy wskazać „NIE DOTYCZY”.

3. Podsumowanie

Znaczna część wezwań kierowanych do Wnioskodawców dotyczy braku spójności informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie z dołączoną do wniosku dokumentacją.

Bardzo często dane zawarte w przedłożonym wniosku o dofinansowanie (szczególnie dotyczy to pkt 7 WOD) są niespójne z danymi zawartymi w przedłożonej do niego Stałej Organizacji Ruchu, czy Projektem Zagospodarowania Terenu.

Mając powyższe na uwadze zaleca się szczegółową analizę posiadanej dokumentacji – zarówno części opisowych jak i części rysunkowych/projektowych przed i w trakcie sporządzania wniosku o dofinansowanie.

Inne często pojawiające się pytania

- **Czy na dzień składania wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca musi mieć zabezpieczone środki na realizację zadania na podstawie podjętej stosownej uchwały?**

NIE - na dzień składania wniosku nie ma obowiązku zabezpieczenia środków finansowych na realizację zgłoszonego zadania, w części dotyczącej wkładu własnego. Wymogiem, w tym zakresie jest złożenie oświadczenia o zabezpieczeniu wkładu własnego w budżecie wnioskodawcy w przypadku otrzymania dofinansowania. Takie oświadczenie zawarte jest w formularzu WOD w pkt 14. Jednocześnie zabezpieczenie środków własnych dokonane w postaci uchwały będzie konieczne przed zawarciem umowy o dofinansowanie.

Zwrócić w tym miejscu należy uwagę, że zarówno środki RFRD jak i wkład własny będą musiały zostać wydatkowane (zgodnie z zawieraną umową o dofinansowanie) w:

- § bieżących – w przypadku zadań bieżących (zadania polegające na remoncie),
- § inwestycyjnych – w przypadku zadań inwestycyjnych, polegających na budowie (w tym rozbudowie) lub przebudowie.

- **Jaki będzie poziom dofinansowania zgłoszonego przeze mnie zadania?**

Zgodnie z zasadami RFRD, poziom dofinansowania określany jest przez powołaną w tym celu Komisję podczas sporządzania list zadań rekomendowanych do dofinansowania. Zgodnie z treścią ogłoszenia o naborze wniosków minimalny poziom dofinansowania wyniesie 50%, maksymalny 80% kosztów kwalifikowanych wskazanych we wniosku. Rozróżnienie poziomu dofinansowania poszczególnych zadań wynikać będzie z zasad określonych w art. 14 URFRD.

Zgodnie z art. 14 URFRD wysokość dofinansowania ustala się, biorąc pod uwagę indywidualny wskaźnik zamożności jednostki samorządu terytorialnego danej kategorii,

o którym mowa w art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. poz. 1572 i 1717), pomnożony przez przeliczeniową liczbę mieszkańców tej jednostki, o której mowa w art. 25 ustawy z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, i powiększony o przysługującą danej jednostce samorządu terytorialnego subwencję ogólną, podzielony przez przeliczeniową liczbę mieszkańców tej jednostki, w stosunku do sumy indywidualnych wskaźników zamożności jednostek danej kategorii jednostek samorządu terytorialnego pomnożonych przez przeliczeniowe liczby mieszkańców tych jednostek i powiększonej o sumę przysługującej im subwencji ogólnej, podzielonej przez przeliczeniową liczbę mieszkańców jednostek samorządu terytorialnego danej kategorii.

Reasumując, co do zasady, jednostki o najniższym wskaźniku obliczonym w opisany wyżej sposób mogą liczyć na wyższy poziom dofinansowania zgłoszonych przez siebie zadań. Z kolei jednostki o wyższym wskaźniku – na niższy poziom dofinansowania (ostateczny poziom dofinansowania wynikał będzie z list zatwierdzonych przez Prezesa Rady Ministrów, który zgodnie z przepisami URFRD ma możliwość wprowadzenia zmian na listach przekazanych przez wojewodów).

IV. TERMIN I SPOSÓB SKŁADANIA WNIOSKÓW

Zgodnie z przepisami URFRD, wnioski o dofinansowanie można składać przez 30 dni od daty ogłoszenia naboru wniosków.

Wnioski złożone z uchybieniem ww. terminu pozostawione są bez rozpatrzenia.

Wnioski o dofinansowanie można składać w wersji papierowej (adres: Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie, pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa):

- Osobiście,
- Za pośrednictwem operatora pocztowego.

Elektronicznie za pośrednictwem:

- Elektronicznej Platformy Usług Administracji Publicznej (ePUAP) – adres: /t6j4ljd68r/skrytka
- e-doręczeń – adres: AE:PL-96129-72086-CJUVW-29

W przypadku wniosków składanych elektronicznie, konieczne jest zapewnienie prawidłowych podpisów kwalifikowanych osób uprawnionych do jego złożenia oraz czytelność wszystkich składanych dokumentów, a w szczególności mapy poglądowej.

*Termin składania wniosków o dofinansowanie zadań upływa **28 sierpnia 2025 r.***

O dacie złożenia wniosku decyduje data jego wpływu do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie (istotne w szczególności w odniesieniu do wniosków przekazywanych za pośrednictwem operatora pocztowego).

Wniosek składany elektronicznie

Wniosek o dofinansowanie przesyłany drogą elektroniczną (eDoręczenia, ePUAP) musi zostać opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym osoby/osób upoważnionych z ramienia wnioskodawcy (wraz z

kontrasygnatą Skarbnika/Głównego Księgowego). Dodatkowo, w polu 15 WOD, należy umieścić dane osoby/osób upoważnionych oraz adnotację „podpisano elektronicznym podpisem kwalifikowanym”.

Wszystkie załączniki, stanowiące integralną część WOD, również muszą być opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym osoby/osób upoważnionych, zgodnie z powyższymi zasadami. Jednakże w przypadku załączników kontrasygnata Skarbnika/Głównego Księgowego nie jest wymagana.

W sytuacji gdy wniosek podpisuje/kontrasygnuje inna osoba na mocy upoważnienia, należy dołączyć kopię tego upoważnienia.

Dziękujemy i życzymy złożenia dobrych, spełniających wymogi formalne wniosków.

Opracowanie:

Oddział Rozwoju Infrastruktury Drogowej

Wydział Rozwoju Regionalnego

Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie