



GM-III.0003.25.1.2021

Kielce, 25 maja 2021 r.

**Pan**

**Andrzej Swajda**

**Radny Województwa Świętokrzyskiego**

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację złożoną w dn. 12.05.2021 r., zawierającą prośbę o udzielenie szczegółowych wyjaśnień dotyczących przyczyn rezygnacji z budowy obwodnicy Nowego Korczyna.

*Szanowny Panie Radny,*

w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 11 maja 2021 r. na wstępie pragnę przypomnieć, że pierwotna Umowa wstępna (Pre umowa) dot. przedmiotowej inwestycji została zawarta 26.11.2016 r., a jej zakres rzeczowy obejmował wówczas oprócz budowy obwodnicy m. Nowy Korczyn również budowę przeprawy mostowej na rzece Wiśle w m. Borusowa. Szacowany koszt całkowity tego przedsięwzięcia określony został na poziomie - **85,5 mln zł**, przy dofinansowaniu UE - **67,8 mln zł**. Natomiast w Uchwale Nr 2261/17 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 25 stycznia 2017 r. w sprawie: wykazu zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia „Inwestycje drogowe w ramach RPO na lata 2014-2020” łączne nakłady finansowe zostały określone na poziomie **79,8 mln zł**, co już na tym etapie było **niezgodne z zawartą Pre Umową**.

W związku z odwołaniami i wydłużającym się procesem wydawania decyzji środowiskowej dla obwodnicy Nowego Korczyna rozdzielono całe przedsięwzięcie na dwa odrębne projekty, z których jeden dotyczył budowy mostu na Wiśle w m. Borusowa, a drugi budowy obwodnicy m. Nowy Korczyn. Wówczas dnia 09.03.2018 r. sporządzono aneks nr 3 do Pre umowy dot. budowy przeprawy mostowej na rzece Wiśle z szacowanym kosztem całkowitym - **36,8 mln zł**, dofinansowaniem UE – **35,5 mln zł** i wkładzie własnym niespełna **1,8 mln zł**. Następnie dnia 16.03.2018 r. zawarto nową Pre umowę na budowę obwodnicy m. Nowy Korczyn z szacowanym kosztem całkowitym - **32,7 mln zł**, dofinansowaniem UE - **4,8 mln zł** i wkładzie własnym **27,3 mln zł**.

W tamtym czasie w *Wykazie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia Ia092 „Inwestycje drogowe w ramach RPO na lata 2014 – 2020”*, stanowiącym załącznik nr 2 do Uchwały Nr 3734/18 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 28 marca 2018 r., łączne nakłady finansowe na budowę obwodnicy m. Nowy Korczyn zostały określone na poziomie **29,6 mln zł**, przy dofinansowaniu UE **11,8 mln zł** i wkładzie własnym niespełna **15,3 mln zł**, co było również **niezgodne z zawartą nową Pre Umową**. Jednocześnie ogromne wątpliwości budzi fakt podpisania pre Umowy na to zadanie z założeniem, że Województwo pokryje zdecydowaną większość kosztów z własnego budżetu, tj. 27,3 mln zł (83,5%), a tylko niewielką część zabezpieczy budżet RPO 2014-2020 (16,5%). Należy zatem stwierdzić, że środki na to zadanie nie były zabezpieczone w ramach RPO, a podpisana pre Umowa jest sprzeczna z uchwałą Zarządu lub też uchwała Zarządu została oparta na nieprawidłowo wyliczonych danych finansowych.

Z powyższego wynika, że prawdopodobnie trwały poszukiwania środków finansowych na sfinansowanie przedmiotowej inwestycji, ponieważ nie było wówczas zabezpieczonych w budżecie województwa odpowiednich środków finansowych m.in. na wkład własny. Środki te znalazły się dopiero na początku 2021 roku po rozwiązaniu dnia 25.11.2020 r. Pre umowy dot. przygotowania projektu na budowę obwodnicy Klimontowa. Wówczas w Uchwale Nr 3421/21 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego z dnia 24 lutego 2021 r. łączne nakłady finansowe na budowę obwodnicy m. Nowy Korczyn określono na poziomie niespełna **59,5 mln zł**, przy dofinansowaniu UE **40 mln zł** i wkładzie własnym niespełna **14 mln zł**, co było już zgodne z aneksem nr 2 z dnia 31.12.2020 r. do Pre umowy dot. obwodnicy m. Nowy Korczyn.

Zatem biorąc pod uwagę dostępne środki w ramach działania 5.1 RPOWS 2014-2020 staje się jasne, że realizacja obu inwestycji (tj. budowa obwodnicy Klimontowa oraz budowa obwodnicy m. Nowy Korczyn) przy pełnym dofinansowaniu UE **nie była możliwa od samego początku**, natomiast przy innych proporcjach finansowania brakowało po prostu pieniędzy w budżecie województwa na wkład własny, aby zrealizować oba projekty.

Dodatkowo pragnę zauważyć, iż od momentu podpisania nowej Pre umowy dot. obwodnicy m. Nowy Korczyn (2018 rok) do dziś, szacunkowe koszty tej inwestycji wzrosły dwukrotnie. Ponadto od momentu zawarcia Pre-umowy pierwotnej w roku 2016 minęło prawie pięć lat, a inwestycja nadal nie jest przygotowana do realizacji.

Dlatego rodzi się podstawowe pytanie, czy inwestycja ta może być zrealizowana jeszcze w tej perspektywie finansowej 2014-2021, skoro brak jest kompletu dokumentów wymaganych do przedłożenia do oceny projektu, a na etapie przygotowawczym jej koszty były zdecydowanie niedoszacowane (co może powodować dalszy wzrost kosztów po przeprowadzonej procedurze przetargowej).

Wracając do Pana zapytania z dnia 11.05.2021 r. informuję, że jedną z przyczyn przesunięcia w czasie realizacji przedmiotowej inwestycji jest opóźnienie związane z wydaniem przez Wojewodę Świętokrzyskiego decyzji ZRID dla tego przedsięwzięcia. Opóźnienie to spowodowane jest zakwestionowaniem przez Komisję Europejską (KE) przepisów specustaw naruszających dyrektywę OOS.

7 marca 2019 r. KE przekazała Polsce opinię, w której poinformowała, że w jej ocenie przepisy prawa polskiego, a przede wszystkim przepisy niektórych ustaw stanowiących podstawy prawne do wydawania zezwoleń inwestycyjnych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tzw. specustawy) są niezgodne z postanowieniami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko („dyrektywa OOS”), w zakresie art. 11 ust. 1 i 3, tj. regulacji dotyczących dostępu zainteresowanej społeczności do wymiaru sprawiedliwości.

W odpowiedzi na uzasadnioną opinię, strona polska zobowiązała się do nowelizacji stosownych przepisów i zapewnienia ich zgodności z unijnym prawem ochrony środowiska. W okresie od października 2019 do grudnia 2020 r. trwały prace nad kolejnymi wersjami projektu nowelizacji ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko („ustawa oos”) oraz prowadzono uzgodnienia międzyresortowe. Przepisy przejściowe nowelizacji zakładają, że nowe regulacje będą mieć zastosowanie do wszystkich postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy.

W dniu 23 lutego br. Komisja Europejska przesłała stronie polskiej oficjalne pismo, do którego załączyła wytyczne w sprawie działań naprawczych. Zgodnie z tym pismem, weryfikacji podlegać miały projekty, które łącznie spełniały poniższe kryteria:

- są przewidziane do dofinansowania ze środków europejskich w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 lub 2021-2027;
- obejmują przedsięwzięcia podlegające ocenie oddziaływania na środowisko;
- zostały przygotowane lub są przygotowywane na podstawie kwestionowanych przepisów specustaw naruszających dyrektywę OOS.

Po przeprowadzonej weryfikacji, w przypadku województwa świętokrzyskiego zidentyfikowano dwa projekty, wymagające przeprowadzenia procedury naprawczej, gdzie jednym z nich jest projekt dot. budowy obwodnicy m. Nowy Korczyn.

Po poinformowaniu Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach o zaistniałej sytuacji, ŚZDW odpowiedział (w załączeniu pismo znak: SZDW.4170.1.2021.F-WP-DK z dnia 22.03.2021 r.), że powstaje zagrożenie dochowania terminu realizacji i rozliczenia tegoż projektu do końca 2023 r. oraz poprosił o wyrażenie zgody na realizację w obecnie trwającej perspektywie finansowej projektu pn. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 Suchedniów – Ostrowiec Św. na terenie Gminy Suchedniów w miejsce projektu dot. budowy obwodnicy m. Nowy Korczyn.

Wobec zaistniałych okoliczności ŚZDW pismami z dnia 22.03.2021 r. oraz z dnia 24.03.2021 r. (pisma w załączeniu) zawnioskował do Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego o zawieszenie postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID dla przedmiotowego projektu.

Niemniej jednak zwracam uwagę, że rozbieżności przepisów prawa polskiego i unijnego są tylko dodatkowym czynnikiem, który spowodował decyzję o przeniesieniu inwestycji do nowego okresu programowania. Ze względu na dalszy brak pełnego przygotowania inwestycji istnieje ogromne ryzyko nieukończenia tego zadania i jego rozliczenia i skontrolowania do końca 2023 roku, czyli do końca obecnej perspektywy. Przy założeniu, że ZRID zostanie wydany najprawdopodobniej 27 maja 2021 r. i będzie podlegać publikacji w dzienniku urzędowym, można przyjąć, że prawdopodobny harmonogram projektu będzie następujący:

- Wydanie ZRID 27 maja
- Publikacja w Dzienniku Urzędowym obwieszczenia – do 15 czerwca
- Składanie odwołań – do końca czerwca
- Przekazanie dokumentów do oceny przez IZ – do 15 lipca

- Ocena projektu i przygotowanie decyzji o dofinansowaniu projektu (uchwała Zarządu) – do końca lipca
- Gotowość do ogłoszenia przetargu – prawdopodobnie połowa sierpnia
- Ogłoszenie o przetargu – koniec sierpnia
- Termin na złożenie ofert + termin na związanie ofertą 90 dni – tj. około 15 listopada
- Rozstrzygnięcie przetargu – koniec listopada
- Ewentualne odwołanie do KIO (wysokie ryzyko) i sprawa w KIO – do końca roku 2021 (okres świąteczny może wiązać się z ryzykiem opóźnienia)
- Możliwość podpisania umowy po rozstrzygnięciu KIO – styczeń/luty 2022
- Realizacja projektu – do końca 2023 r. (24 miesiące – według harmonogramu SZDW)
- Rozliczenie, kontrola – do końca 2024 r. (12 miesięcy - według harmonogramu SZDW).

Nadmieniam, że w mojej ocenie taki harmonogram nie jest możliwy do realizacji, gdyż zakłada on prace budowlane do końca 2023 roku, natomiast w mojej ocenie 31 grudnia 2023 w przypadku tego projektu powinien pozwolić na bezpieczne rozliczenie projektu, jego kontrolę i ewentualne podjęcie działań, gdyby zaistniały korekty finansowe. Podjęcie tych czynności po roku 2023 powoduje duży wzrost ryzyka nierozliczenia części wydatków z Komisją Europejską. Trzeba zatem założyć, że zakończenie inwestycji (prac budowlanych) nie powinno przekraczać końca 3 kwartału 2021, tak aby pozostawić kilka miesięcy czasu na rozliczenie i kontrolę projektu.

Należy zaznaczyć, że wprowadzenie przepisów znowelizowanej ustawy OOS nie rozwiązuje jeszcze kwestii programu naprawczego. Z dostępnych nam informacji wynika, że Komisja oczekuje od strony polskiej szczegółowych informacji, co do wszystkich projektów objętych procedurą naprawczą. Ewentualna realizacja tej inwestycji (na podstawie ZRID wydanego w okresie realizacji programu naprawczego) może zostać zakwestionowana przez Komisję pod względem kwalifikowalności wydatków z polityki spójności. W tej sprawie zostało skierowane pismo do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej z prośbą o pomoc w rozwiązaniu tej kwestii. Przy tak dużej inwestycji (jeden z pięciu projektów drogowych w RPO o największej wartości) i tak planowanym harmonogramie należy brać pod uwagę ryzyko opóźnień w realizacji inwestycji (związane chociażby z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi podczas trwania realizacji zadania czy też nieprzewidzianymi sytuacjami wynikającymi z faktycznych warunków gruntowych i archeologicznych). Zasadnym byłoby przeprowadzenie kontroli przed 31 grudnia 2023 roku, aby zmniejszyć ryzyko pojawienia się korekt finansowych, w wyniku kontroli projektu (przy założeniu

zakończenia robót budowlanych z końcem 2023 r. jej przeprowadzenie w tym terminie nie byłoby możliwe). Dopuszczenie realizacji prac budowlanych do końca grudnia 2023 r. stwarza istotne ryzyko, że ewentualne nieprawidłowości skutkujące korektą finansową, jakie mogą pojawić się po zakończeniu okresu kwalifikowalności perspektywy w wyniku kontroli, Samorząd będzie musiał pokryć z własnych środków. Ponadto pragnę zwrócić uwagę, iż z przeprowadzonej przez Departament Inwestycji i Rozwoju analizy projektów drogowych realizowanych w ramach RPOWŚ 2014-2020 wynika, że średni czas realizacji podobnych inwestycji (o podobnej wartości i zakresie rzeczowym) wynosi od 2,5 roku do 3 lat od momentu wydania decyzji ZRID, zatem istnieje realne ryzyko, że ta inwestycja ze względu na jej szeroki zakres i nieprzygotowanie do realizacji nie zostałaby ukończona w obecnym okresie programowania (2014-2020), co oznaczałoby utratę części środków unijnych. Stąd też podjęto decyzję, aby obwodnicę Nowego Korczyna sfinansować ze środków przyszłego programu regionalnego w perspektywie 2021-27, natomiast w miejsce tej inwestycji wprowadzić projekt, który jest przygotowany do realizacji, tj. odcinek drogi wojewódzkiej nr 751, gdzie ŚZDW dysponuje prawomocnym ZRID i można już obecnie rozpocząć procedurę przetargową, a zakres inwestycji jest mniejszy niż w przypadku obwodnicy Nowego Korczyna.

Jednocześnie potwierdzam, że inwestycja jest planowana do realizacji w nowym programie regionalnym Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego i fakt przeniesienia jej finansowania do nowej perspektywy nie wpłynie na odłożenie jej w czasie. Nie jest wykluczone, że inwestycja ta w pierwszym okresie realizacji (tj. w roku 2022) będzie realizowana ze środków własnych województwa, które zostaną w późniejszym okresie refundowane ze środków unijnych, po zatwierdzeniu programu, planu transportowego i przeprowadzeniu procedury identyfikacji projektu. Taka rekomendacja została mi przedstawiona przez Departament Inwestycji i Rozwoju.

#### Załączniki:

1. Pismo MF z dnia 26 lutego 2021 znak sprawy: DPI-XII.7610.57.2020.PP.
2. Pismo Komisji Europejskiej z dnia 23 lutego 2021.
3. Załącznik do ww. pisma KE pn. *Wytyczne w sprawie działań naprawczych w odniesieniu do projektów współfinansowanych w okresie programowania 2014 – 2020 oraz ubiegających się o współfinansowanie w okresie 2021 – 2027 z Funduszy UE, dotkniętych naruszeniem 2016/2046*

*w zakresie specustaw, dla których prowadzone jest postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.*

4. Pismo MFiPR z dnia 26 lutego 2021 znak sprawy: DRP-Ia.6610.21.2021.EW.
5. Załącznik do ww. pisma MFiPR pn. *Wskazówki dotyczące działań naprawczych dotyczących projektów realizowanych w okresie luki transpozycyjnej określonej przez KE w ramach naruszenia nr 2016/2046.*
6. Pismo znak: SZDW.4170.1.2021.F-WP-DK z dnia 22.03.2021 r.
7. Pismo znak: SZDW.R-WD.4110.095.2021.KA z dnia 22.03.2021 r.
8. Pismo znak: SZDW.R-WD.4110.100.2021.KA z dnia 24.03.2021 r.

Z poważaniem

Andrzej Bętkowski

Marszałek Województwa Świętokrzyskiego

(podpisano elektronicznie)

**Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:**

Znak pisma	GM-III.0003.25.1.2021
Identyfikator pliku	1072190
Nazwa pliku	KW_80709_GM_plik15.DOCX
Wersja pliku	4
Skrót pliku	8068efc5457810fe7442057d44500e8e

Wydrukował(a): Agnieszka Lopart-Starmach GM-III

Data wydruku: 2021-06-02 10:59:57

.....

**Podpisane przez:**

Andrzej Bętkowski

Marszałek Województwa - Marszałek Województwa Świętokrzyskiego

Data podpisu: 2021-05-26 15:01:37

Numer certyfikatu: 207592760685816657983829015115699210201883851779

Wystawca certyfikatu: Krajowa Izba Rozliczeniowa S.A.