



Warunki specyficzne dla realizacji inwestycji z zakresu dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) ze środków EFRR

IZ RPO WM wskazuje, iż wymóg „bezpośredniej dostępności” dróg powiatowych i gminnych, wynikającego z Umowy Partnerstwa, należy interpretować zgodnie ze stanowiskiem Ministra Infrastruktury i Rozwoju (MIR), wyrażonym pismem o sygnaturze DKS.II.860.2.2016.MS z dnia 22 stycznia 2016 r.

Stanowisko to przedstawione poniżej określa warunki dla realizacji wymogu zapewnienia przez inwestycje z zakresu dróg powiatowych i gminnych bezpośrednich połączeń z siecią TEN-T, przejściem granicznym, portem lotniczym, terminalem towarowym centrum lub platformą logistyczną:

Zgodnie z Umową Partnerstwa inwestycje w drogi wojewódzkie i lokalne kwalifikują się do dofinansowania w ramach CT7, PI 7b *zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.*

W przypadku dróg lokalnych Umowa Partnerstwa przewiduje dodatkowo następujące dwa warunki dotyczące CT7:

1. alokacja na drogi lokalne w ramach CT7 nie może stanowić więcej niż 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy w danym PO,
przy czym musi być spełniony co najmniej jeden z poniższych warunków:
2. inwestycje w drogi lokalne zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T lub
3. inwestycje w drogi lokalne zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi.

UP stanowi również, że inwestycje w rozwój istniejącej lub stworzenie nowej infrastruktury na rzecz rozwoju gospodarczego uwarunkowane będą zapewnieniem właściwego dostępu do terenów inwestycyjnych finansowanego ze środków własnych beneficjenta lub w ramach

projektu komplementarnego ze środków EFSI w ramach między innymi CT7 zgodnie z warunkami określonymi w Umowie Partnerstwa.

Dlatego też, w ramach CT7 istnieje dodatkowa możliwość finansowania:

4. inwestycji w drogi lokalne zapewniających konieczne bezpośrednie połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3, zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa (str. 101).

Ponadto, zgodnie ze stanowiskiem Ministra Rozwoju, wyrażonym pismem o sygnaturze DRP.861.3.2016.ASW.2 z dnia 31 marca 2016 r. istnieje możliwość podejmowania inwestycji w drogi lokalne stanowiące bezpośrednie połączenie z istniejącymi lub planowanymi terenami inwestycyjnymi, które to tereny będą finansowane z innych źródeł niż CT 3 (np. środków własnych beneficjenta). Pod pojęciem terenów inwestycyjnych należy rozumieć strefy aktywności gospodarczej zgodnie z zapisami Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014 - 2020. Tereny te powinny powstać w bieżącym okresie programowania UE, w przeciwnym razie projekt dotyczący drogi lokalnej w ramach CT 7 automatycznie staje się niekwalifikowalny.

Bezpośrednie połączenie

Warunek zapewnienia bezpośredniego połączenia drogi lokalnej należy postrzegać z punktu widzenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T i jej celów. Aby mówić o interoperacyjności, sieć TEN-T powinna istnieć, być w trakcie budowy lub być przewidziana do budowy w obecnej perspektywie finansowej. Kwestia zapewnienia połączeń i interoperacyjności krajowych, regionalnych i lokalnych systemów transportowych z systemem europejskim leży u podstaw europejskiej i krajowej polityki transportowej. Dlatego pod pojęciem „bepośrednie” należy rozumieć drogi lokalne łączące się fizycznie bezpośrednio z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T.

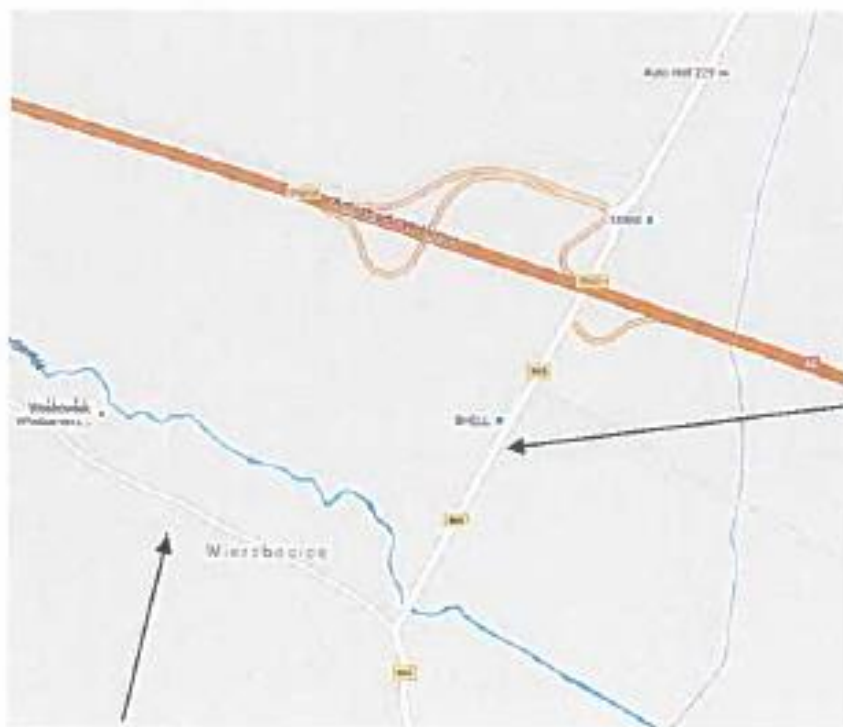
Dlatego też o spełnieniu tego warunku w przypadku drogowej sieci TEN-T można mówić jeżeli budowany lub przebudowywany odcinek drogi lokalnej fizycznie połączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej.

W praktyce może wystąpić przypadek, gdy taki odcinek drogi lokalnej został już przebudowany i spełnia wymagane parametry techniczne – w takim przypadku można realizować bezpośrednio przylegający do niego odcinek tej samej drogi lokalnej (o tej samej kategorii i numerze) jeżeli jest to niezbędne dla osiągnięcia efektu sieciowego – w żadnym przypadku jednak nie dalej niż do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką. Takie same zasady mają zastosowanie do bezpośrednich połączeń dróg z :

- innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, portami morskimi, portami rzecznyymi,

- przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T,
- istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej).

Wszystkie inwestycje w ramach CT7 w drogi lokalne będą musiały spełniać warunki określone w Umowie Partnerstwa, w tym warunek dotyczący limitu 15%.



ŹLE

Droga nielokalna
dochodząca do węzła

Droga lokalna
niedochodząca do węzła



DOBRCZE

Droga lokalna dochodząca do węzła może być realizowana po jednej lub obu stronach węzła, oraz w dalszej odległości od węzła jeżeli wcześniej odcinek przebudowany