

Drogi wojewódzkie i lokalne w ramach CT7
Postanowienia Umowy Partnerstwa
Wspólna Interpretacja

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).

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

„bezpośrednie” 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 dotyczących limitu 15%.