



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.860.6.2015.JW z dnia 17 czerwca 2015 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, przejściami granicznymi, portem lotniczym, terminalem towarowym centrum lub platformą logistyczną:

Zapis Umowy Partnerstwa stanowi, że „inwestycje w drogi lokalne (gminne i powiatowe) ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas gdy (...) zapewnią konieczne bezpośrednio połączenia s siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (w ramach CT 7).”

Przez sieć TEN-T należy rozumieć sieć bazową i kompleksową wyznaczoną w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Rozporządzenie). Ponadto, aby mówić o połączeniu z siecią TEN-T, sieć bazowa lub kompleksowa musi zostać wyznaczona oraz funkcjonować w docelowym kształcie lub być na etapie realizacji (w trakcie budowy). W praktyce mowa jest więc o połączeniach z siecią autostrad lub dróg ekspresowych w Polsce lub elementami punktowymi sieci (porty, terminale towarowe i osobowe, centra, platformy).

Przez „bezpośrednie połączenie” należy więc rozumieć połączenie z istniejącą lub budowaną autostradą lub drogą ekspresową leżącą w sieci TEN-T przez węzeł na autostradzie lub drodze ekspresowej, wraz z budową takiego węzła lub połączenie z istniejącym węzłem,

albo elementem punktowym sieci. Droga lokalna nie może więc być pośrednią składową układu drogowego zapewniającego dostęp, chyba że:

- na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym a siecią TEN-T wcześniej została przeprowadzona lub obecnie jest prowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie oraz
- ciąg jest ciągiem jednorodnym (ta sama droga lokalna rozpoczynająca się, kończąca się lub przebiegająca przez węzeł autostrady lub drogę ekspresową) lub prowadząca do elementu punktowego sieci.

Przedstawione podejście ilustrują załączone przykłady.

Rozporządzenie definiuje również węzeł miejski jako „*obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego*”. Rozporządzenie wskazuje w Polsce osiem węzłów miejskich na sieci bazowej (Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Warszawa, Wrocław) oraz mówi o rozwijaniu sieci kompleksowej w węzłach miejskich. Należy zaznaczyć, że zapis ten dotyczy uzupełnienia sieci TEN-T po jej wybudowaniu i zapewnienia właściwych powiązań pomiędzy istniejącymi elementami tej sieci (drogowymi, kolejowymi, lotniczymi, rzecznyymi, intermodalnymi, itp.). Jest to więc kolejne stadium rozwojowe sieci TEN-T – zgodnie z Rozporządzeniem sieć bazowa powinna powstać do 2030 r., a sieć kompleksowa do roku 2050.

