

Dwie nowe możliwości dofinansowania dróg lokalnych

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: poniedziałek, 06, luty 2017 18:50

Jarosław Komża

Odśloni: 2154

Projekt zmian w *Umowie Partnerstwa* (o którym szerzej piszemy [tutaj](#)) zawiera m. in. korektę warunków finansowania z unijnego funduszu rozwoju regionalnego inwestycji na drogach lokalnych. W opisie interwencji celu tematycznego nr 7 zmodyfikowano nieco jeden spośród znanych już z obecnej praktyki warunków i dodano nową możliwość. Pierwszą opcją jest warunek bezpośredniego połączenia z siecią dróg krajowych. Drugą warunek bezpośredniego połączenia z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi. Warunkiem ogólnym jest wprowadzenie inwestycji do regionalnego planu transportowego.

Połączenie z siecią dróg krajowych

Usunięto dotychczasowy wymóg połączenia z siecią TEN-T. Zamiast tego zapisu pojawiły się „*sieć dróg krajowych*”. Bezpośrednie połączenie opisano w następujący sposób „*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. Pod pojęciem „bepośrednie połączenie” 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 - zgodnie z dokumentem >Drogi wojewódzkie i lokalne w ramach CT7. Postanowienia Umowy Partnerstwa. Wspólna Interpretacja<”.*

Połączenie z terenami inwestycyjnymi

Do zakresu interwencji celu tematycznego nr 7 wprowadzono kolejną możliwość dofinansowania inwestycji w drogę lokalną. Dotyczy ona przypadku, gdy droga ta zapewni *"konieczne, bezpośrednie połączenie z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi."* Do tej pory nie było to możliwe. Komisja Europejska zgodziła się na tę możliwość wskutek zabiegów resortu rozwoju regionalnego, podjętych jeszcze w roku 2015.

Wydatki na drogi lokalne w RPO nie większe niż 15 proc. alokacji, ale...

Ministerstwo rozwoju przeformułowało również fragment dotyczący nakładów na drogi lokalne z regionalnych programach operacyjnych, w którym pojawiała się konkretna kwota limitu 450 mln euro. Obecny zapis brzmi „*Wielkość alokacji na drogi lokalne w poszczególnych RPO co do zasady nie przekroczy 15 proc. alokacji tego RPO na PI7b. W szczególnych przypadkach minister właściwy ds. rozwoju regionalnego może wyrazić zgodę na zwiększenie dla danego RPO limitu, o którym mowa powyżej, pod warunkiem, że łączna wartość alokacji na drogi lokalne w ramach wszystkich RPO w CT7 nie przekroczy 15 proc. alokacji PI7b dla wszystkich RPO.*”