

Może uda się przekonać *Komisję Europejską* do wprowadzenia niewielkiej poprawki na korzyść samorządów lokalnych, w warunkach finansowania z funduszy unijnych inwestycji w drogi gminne i powiatowe. Resort rozwoju prowadzi w tej sprawie rozmowy z przedstawicielami KE. Za miesiąc sprawa ma się rozstrzygnąć.

Pierwsza odsłona dramatu: od zakazu do „prawie” zakazu

W piśmie z 19 października br., skierowanym do *Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego*, ministerstwo przypomniało, iż początkowo KE była przeciwna finansowaniu dróg lokalnych, uznając je za przykład inwestycji tworzących zbyt niską „europejską wartość dodaną”, „niewystarczająco wpisane w systemy krajowe” i „niedostatecznie uwzględniające rzeczywiste potrzeby”. Podczas gdy od interwencji funduszami wymaga się „ukierunkowania strategicznego, koncentracji oraz unikania rozdrobnienia inwestycji”. Z tego stanowiska KE dla naszego ministerstwa rozwoju wynikał „wprost zakaz finansowania dróg lokalnych”.

Niemniej strona polska podjęła z urzędnikami Komisji negocjacje, których efektem są obecne zapisy *Umowy Partnerstwa*, zatwierdzonej przez KE 21 maja 2014 r. Umowa umożliwia finansowanie dróg lokalnych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w następujących przypadkach:

- gdy przyczynią się do fizycznej, gospodarczej i społecznej rewitalizacji i regeneracji obszarów miejskich lub miejskich obszarów funkcjonalnych - w ramach celu tematycznego (CT) 9, jako element lokalnego planu rewitalizacji;
- lub są związane ze zrównoważoną mobilnością miejską - w ramach CT4, jako element planu mobilności miejskiej, planu niskoemisyjnego czy strategii ZIT;
- lub jako modernizacja wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej terenów inwestycyjnych - w ramach CT3;
- lub gdy zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi - w ramach CT 7; dodatkowo w tym przypadku inwestycje w drogi lokalne nie mogą stanowić więcej niż 15 proc. alokacji programu (RPO) przeznaczonej na transport drogowy, a kwota na drogi lokalne łącznie we wszystkich RPO nie może przekroczyć 450 mln euro.

Wynegocjowanie powyższych warunków, w porównaniu do wyjściowego stanowiska KE, ministerstwo uznało za sukces.

Odślona druga: problem z dosłownym „bepośrednim połączeniem z TEN-T”

W lipcu br. do departamentów odpowiadających za RPO w urzędach marszałkowskich trafiło pismo resortu, w którym przekazano interpretację kluczowego aspektu jednego z wyżej opisanych warunków finansowania dróg lokalnych. Chodzi o wymagane „bepośrednie połączenie z siecią TEN-T”. Wyjaśnienia ministerstwa opisaliśmy naszym Czytelnikom w artykule zatytuowanym [Znaczne ograniczenie w finansowaniu dróg lokalnych](#). Ministerstwo poinformowało, że „(...) pod pojęciem bepośredniego połączenia należy 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: (a) 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 (b) 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.”.

Odślona trzecia: może coś się uda zmienić

W ostatnim piśmie resortu rozwoju z 19 października, ministerstwo poinformowało, iż podjęło starania zmierzające do przyjęcia rozszerzonej interpretacji zapisów *Umowy Partnerstwa*, odnoszących się do finansowania dróg lokalnych. Pomysł MIR polega na tym, by w ramach limitu 15 proc. umożliwić finansowanie drogi lokalnej, która „pełni istotną funkcję z obsłudze obszarów gospodarczych lub zurbanizowanych, podobnie jak drogi wojewódzkie”. Pomysł ten dotyczyć ma w szczególności miast i ich obszarów funkcjonalnych. Potwierdzeniem wysokiego znaczenia dróg lokalnych w obsłudze takich obszarów miałyby być umieszczenie ich w regionalnym planie transportowym, który jako warunek ex-ante w CT7 jest przygotowywany przez każde województwo i podlega zatwierdzeniu przez KE. Jak usłyszeliśmy na posiedzeniu zespołu ds. infrastruktury KWRiST od przedstawiciela resortu rozwoju, rozmowy z KE trwają i w ciągu miesiąca ma być rozstrzygnięcie. Szansa podobno jest.