

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DEPARTAMENT KOORDYNACJI
STRATEGII I POLITYK
ROZWOJU

Warszawa, 17 czerwca 2015 r.

DKS.II.860.6.2015.JW

NK 162.181.115

wg rozdzielnika

Stanowi Państwo Apelatory,

W związku z wątpliwościami, zgłaszanymi przez Instytucje Zarządzające regionalnymi programami operacyjnymi, dotyczącymi interpretacji zapisu Umowy Partnerstwa w zakresie możliwości realizacji dróg lokalnych w ramach Celu Tematycznego 7, uprzejmie przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Zapis Umowy Partnerstwa stanowi, że „Inwestycje w drogi lokalne (gminne i powiatowe) ze środków EFRR są możliwe jedynie wówczas, gdy (...) zapewnią konieczne bezpośrednie połączenia z 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 punkowego 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 uzupełniania 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.

2 powołane.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
Koordynacji Strategii i
Polityk Rozwoju
[Podpis]
Agnieszka Dawydzik



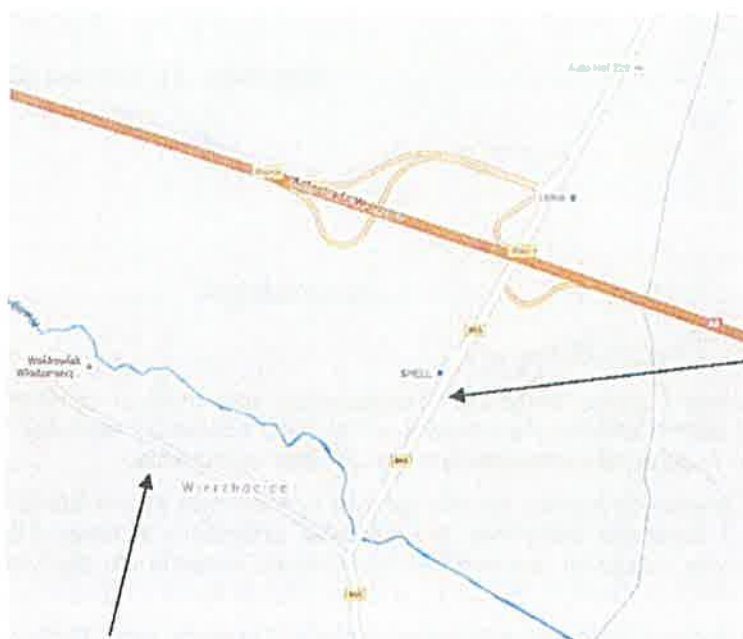
NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

tel. 22 273 75 78
fax 22 273 89 08
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA
EUROPEJSKA

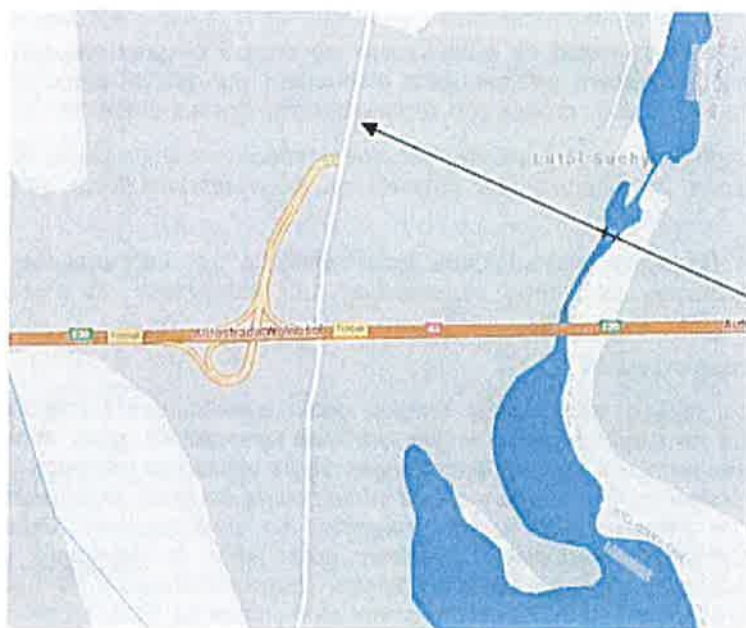




ŹLE

Droga nie lokalna
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
wcześniejszy odcinek
przebudowany