

Pytania i odpowiedzi dotyczące naboru wniosków nr RPPK.05.01.00-IZ.00-18-004/16 dla działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych – część 2.

- Proszę o informację, czy w przypadku, gdy na danym terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania, który jest w trakcie zmiany, możemy przedstawić obowiązujące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego?*

Pierwszy teren: W obowiązującym miejscowym planie jest „teren zabudowy usługowej, oznaczony na rysunku planu symbolem 1.U.4 z podstawowym przeznaczeniem pod zabudowę usługowo-mieszkaniową”. W opracowywanej zmianie planu, która w chwili obecnej znajduje się na etapie ponownego uzgadniania, wyznaczono większą powierzchnię terenów i są to „tereny zabudowy usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolem 6.U.1 z podstawowym przeznaczeniem pod lokalizację zabudowy usługowej komercyjnej i zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz 6.U.2 z podstawowym przeznaczeniem pod lokalizację zabudowy usługowej komercyjnej”. Reasumując mamy „mały teren” przeznaczony pod usługi, a po zakończeniu procedury zmiany planu będziemy mieli „duży teren”. Drugi teren: W obowiązującym miejscowym planie jest „teren zieleni krajobrazowo-ekologicznej 68.ZKE”, ale 28 października 2016 r. uchwalono zmianę studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta X, w której wyznaczono obszar rozwoju aktywności gospodarczej związanej z produkcją, składami, magazynami i usługami (1.U3) i w związku z tym zamierzamy zmieniać ten plan miejscowy i wyznaczyć tereny produkcyjne lub produkcyjno-usługowe. Reasumując zgodnie ze studium tereny spełniają wymóg projektu, ale konieczna jest zmiana obowiązującego planu.

Zgodnie z zapisami Regulaminu konkursu dla naboru wniosków o dofinansowanie projektów w ramach osi priorytetowej V. Infrastruktura komunikacyjna działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych RPO WP 2014-2020 przewiduje się realizację inwestycji dotyczących:

- budowy / rozbudowy / przebudowy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z:

- siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3), wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Dodatkowo należy podkreślić, że teren inwestycyjny musi być przeznaczony w planie zagospodarowania przestrzennego pod tereny zabudowy usługowej i/lub tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz.U.2003.164.1587).

W przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z wykazaniem ww. terenów.

W związku z tym należy przedstawić odpowiednio:

- a) wypis i wyrys z obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, lub w przypadku jego braku
- b) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Dokumenty powinny obejmować cały teren inwestycyjny, do którego jest budowana/ przebudowywana droga stanowiąca zakres rzeczowy projektu.

Ponadto droga lokalna musi stanowić konieczne bezpośrednie połączenie z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi.

Należy mieć na uwadze, że w przypadku dróg do terenów inwestycyjnych ważne jest nie tylko przeznaczenie danego obszaru w dokumentach planistycznych, ale również możliwość faktycznego ich udostępnienia inwestorom, co jest możliwe, gdy co najmniej część terenów nie jest jeszcze zagospodarowana i należy do podmiotu publicznego.

Jeżeli do czasu złożenia wniosku o dofinansowanie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie zostanie uchylony (tj. będzie nadal obowiązujący), to zgodnie z Regulaminem konkursu nie jest możliwe przedłożenie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz dofinansowanie drogi lokalnej prowadzącej do terenów inwestycyjnych, które w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczone są pod teren zieleni krajobrazowo-ekologicznej.

Jeśli natomiast miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zostanie uchylony, to wówczas, możliwe jest przedłożenie obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie istnieje możliwość dofinansowania drogi tylko do drugiego terenu, który przeznaczony jest na rozwój aktywności gospodarczej związanej z produkcją, składami, magazynami i usługami. Natomiast pierwszy teren, który przeznaczony jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę usługowo-mieszkaniową nie spełnia wymogów Regulaminu konkursu.

2. *Gmina X posiada obowiązujący uchwalony w roku 1999 miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w którym obecnie istniejące tereny inwestycyjne dla których przedmiotowa droga stanowić będzie bezpośrednie połączenie, oznaczone są jako tereny upraw rolnych (zał. nr 2). W obowiązującym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalonym w roku 2009, obszary te oznaczone są jako tereny zabudowy usługowej (U) oraz tereny sportu i rekreacji (US) (zał. nr 3). W związku z powyższym proszę o opinię czy studium uwarunkowań z roku 2009 jest dokumentem wystarczającym do potwierdzenia przeznaczenia użytkowego terenów inwestycyjnych, do których prowadzić będzie droga wybudowana w ramach projektu, oraz czy Gmina może się posługiwać tym dokumentem zamiast planu zagospodarowania przestrzennego z roku 1999? Ponadto proszę o wyjaśnienie jak rozumieć zapis dot. projektów komplementarnych CT7 do*



projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi. Czy projektami komplementarnymi mogą być zlokalizowane w innej części miasta inwestycje zrealizowane w ramach perspektywy finansowej 2007-2013?

Zgodnie z zapisami Regulaminu konkursu dla naboru wniosków o dofinansowanie projektów w ramach osi priorytetowej V. Infrastruktura komunikacyjna działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych RPO WP 2014-2020 przewiduje się realizację inwestycji dotyczących:

- budowy / rozbudowy / przebudowy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z:

- siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3¹), wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Dodatkowo należy podkreślić, że teren inwestycyjny musi być przeznaczony w planie zagospodarowania przestrzennego pod tereny zabudowy usługowej i/lub tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz.U.2003.164.1587).

W przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z wykazaniem ww. terenów.

W związku z tym należy przedstawić odpowiednio:

- a) wypis i wyrys z obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
lub w przypadku jego braku
- b) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Dokumenty powinny obejmować cały teren inwestycyjny, do którego jest budowana/przebudowywana droga stanowiąca zakres rzeczowy projektu.

Ponadto droga lokalna musi stanowić konieczne bezpośrednie połączenie z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi.

Należy mieć na uwadze, że w przypadku dróg do terenów inwestycyjnych ważne jest nie tylko przeznaczenie danego obszaru w dokumentach planistycznych, ale również możliwość faktycznego ich udostępnienia inwestorom, co jest możliwe, gdy co najmniej część terenów nie jest jeszcze zagospodarowana i należy do podmiotu publicznego.

¹ Przez istniejące tereny inwestycyjne należy rozumieć tereny inwestycyjne, które, objęte zostały wsparciem w perspektywie 2007-2013 lub które powstały z innych środków i funkcjonują jako tereny inwestycyjne. Przez nowe tereny inwestycyjne należy rozumieć tereny inwestycyjne, które na dzień złożenia wniosku zostały wybrane do dofinansowania w ramach perspektywy 2014-2020.

Reasumując w świetle powyższych wyjaśnień, jeżeli Wnioskodawca posiada obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego to powinien w pierwszej kolejności przedstawić ten dokument. Natomiast studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się jedynie w sytuacji braku ważnego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Jednocześnie z przesłanego przez Państwa załącznika nr 2 wynika, że przebieg planowanej drogi prowadzi do terenów inwestycyjnych, które w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczone są pod tereny zabudowy usługowej (U-5). Zatem istnieje możliwość dofinansowania drogi do tych terenów inwestycyjnych. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że nie ma możliwości dofinansowania robót budowlanych dla drogi prowadzącej do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową.

Natomiast jeśli chodzi o zapis dotyczący projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi to należy wykazać takie projekty, które dotyczą tych samych terenów, do których planowana jest budowa/przebudowa drogi lokalnej stanowiącej zakres rzeczowy projektu. Wskazane projekty dotyczące istniejących terenów inwestycyjnych mogły być finansowane z różnych źródeł.

3. *Proszę o wstępną weryfikację zamierzenia pod kątem spełnienia warunków umożliwiających uczestnictwo w naborze wniosków. W załączeniu przesyłam mapkę orientacyjną pokazującą lokalizację i zakres projektowanej przebudowy ulicy X. Ulica X łączy się z ul. Y, która jest drogą powiatową, następnie krzyżuje się z ul. Z (droga gminna) oraz dochodzi do ul. W (droga wojewódzka). W bezpośrednim sąsiedztwie ul. X przebiega kolejowa Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T).*

Zgodnie z zapisami Regulaminu konkursu dla naboru wniosków o dofinansowanie projektów w ramach osi priorytetowej V Infrastruktura komunikacyjna działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych RPO WP 2014-2020 przewiduje się realizację inwestycji dotyczących:

- budowy / rozbudowy / przebudowy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z:
 - siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
 - przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T, wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
 - istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3²), wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

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 uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Połączenie z siecią TEN-T oznacza połączenie z wyznaczoną

² Przez istniejące tereny inwestycyjne należy rozumieć tereny inwestycyjne, które, objęte zostały wsparciem w perspektywie 2007-2013 lub które powstały z innych środków i funkcjonują jako tereny inwestycyjne. Przez nowe tereny inwestycyjne należy rozumieć tereny inwestycyjne, które na dzień złożenia wniosku zostały wybrane do dofinansowania w ramach perspektywy 2014-2020.

siecią bazową lub kompleksową funkcjonującą w docelowym kształcie lub będącą w trakcie budowy. Nie dopuszcza się możliwości wsparcia budowy / rozbudowy / przebudowy dróg lokalnych stanowiących połączenia do dróg w sieci TEN-T, które są planowane do realizacji.

Warunek bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T spełnia droga gminna/powiatowa stanowiąca:

- bezpośrednio połączenie z istniejącą lub budowaną autostradą lub drogą ekspresową leżącą w sieci TEN-T przez węzeł na autostradzie lub drodze ekspresowej lub stanowiąca połączenie z istniejącym węzłem, albo elementem punktowym sieci
- bezpośrednio połączenie/dojazd do zintegrowanego centrum przesiadkowego lub kolejowego dworca pasażerskiego leżącego na sieci TEN-T (jako infrastruktury dostępowej).

Droga lokalna nie może być pośrednią składową układu drogowego zapewniającego dostęp do sieci TEN-T, chyba, że:

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

W przypadku połączenia z przejściami granicznymi, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi (zarówno w sieci TEN-T, jak i poza nią), a także terenami inwestycyjnymi musi być spełniony warunek bezpośredniego połączenia z elementem punktowym / terenem inwestycyjnym.

Po dokonaniu analizy na podstawie dostarczonych informacji, uprzejmie informuję, że nie jest możliwe uzyskanie wsparcia w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014 – 2020 dla projektu obejmującego swoim zakresem planowaną do przebudowy, wymienioną w Pana piśmie drogę gminną.

Przedmiotowa droga gminna (ul. X) łączy się z ul. Y, która jest drogą powiatową, krzyżuje się z ul. Z - drogą gminną, dochodzi do ul. W (droga wojewódzka) oraz znajduje się w sąsiedztwie kolejowej sieci TEN-T.

Droga ta nie wpisuje się zatem w typ projektu wskazany w ramach ogłoszonego naboru, gdyż nie stanowi bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, stanowiącą bezpośrednio połączenie/dojazd do zintegrowanego centrum przesiadkowego lub kolejowego dworca pasażerskiego leżącego na sieci TEN-T (jako infrastruktury dostępowej).

4. *Czy droga, planowana do złożenia w ramach wniosku o dofinansowanie, musi na dzień składania posiadać status drogi gminnej lokalnej, czy też może taki status uzyskać w trakcie oceny konkursowej przedmiotowego wniosku? - stosowna uchwała o upublicznieniu drogi podjęta zostanie przed złożeniem wniosku, natomiast w trakcie oceny konkursowej uchwała wejdzie w życie.*

Jednym z kryteriów merytorycznych dopuszczających specyficznych wyboru projektów dla działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych (przyjęte przez Komitet Monitorujący RPO WP 2014-2020 w dniu 30 września 2016 r.) jest: kategoria i klasa drogi.

W ramach kryterium ocenie podlegać będzie czy droga będąca przedmiotem projektu zaliczana jest do kategorii dróg powiatowych lub gminnych oraz posiada lub która w wyniku realizacji projektu będzie posiadać co najmniej klasę drogi:

- zbiorczej (Z) – dotyczy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściem granicznym, portem lotniczym,
- lokalnej (L) – dotyczy dróg lokalnych (tj. dróg zaliczanych do kategorii dróg powiatowych lub gminnych) stanowiących konieczne bezpośrednie połączenia z: terminalem towarowym, centrum lub platformą logistyczną (stanowiącymi element punktowy sieci TEN-T, jak również zlokalizowanymi poza siecią TEN-T), zintegrowanym centrum przesiadkowym lub kolejowym dworcem pasażerskim leżącym na sieci TEN-T (jako infrastruktura dostępowa) oraz istniejącym lub nowym terenem inwestycyjnym (w ramach projektów komplementarnych CT7 do projektów głównych związanych z terenami inwestycyjnymi realizowanymi w ramach CT3).

Z przesłanego zapytania wynika, że planowana do budowy/przebudowy droga na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie nie będzie posiadała statusu drogi lokalnej, a dopiero w trakcie oceny wniosku stanie się drogą lokalną. W takim przypadku, jeśli projekt zostanie wybrany do dofinansowania przez Zarząd Województwa Podkarpackiego, z Wnioskodawcą zostanie podpisana warunkowa umowa o dofinansowanie projektu. Nadanie statusu drogi lokalnej będącej przedmiotem projektu, warunkowało będzie możliwość końcowego rozliczenia wydatków w ramach projektu. Zatem najpóźniej wraz z wnioskiem o płatność końcową konieczne będzie przedstawienie stosownych dokumentów potwierdzających nadanie statusu publicznej drogi lokalnej.