

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.

- 1. Czy droga, która aktualnie posiada status drogi wewnętrznej stanowiącej dojazd do terenów inwestycyjnych miasta X kwalifikuje się do dofinansowania w ramach działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych? Zgodnie z obowiązującym „Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego terenu X” oznaczona jest symbolem 08KDG (drogi gminne, obwodowa zbiornika). Ponadto trwają prace nad opracowaniem nowego miejscowego planu dla tego terenu, który zostanie uchwalony w II poł. 2017 r. W opracowanym planie niniejsza droga będzie oznaczona symbolem 1KDL (tereny dróg publicznych klasy lokalnej). Mając na uwadze zapisy Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WP 2014-2020 do działania 5.1 Infrastruktura drogowa na początku 2017 r. podjęta zostanie uchwała przez Radę Miasta X o zaliczeniu w/w drogi do kategorii dróg gminnych. W kolejnym etapie Gmina zamierza wystąpić do Zarządu Województwa o nadanie numeru drodze gminnej zgodnie z Ustawą o drogach publicznych (Dz.U.2016.1440 j.t z dnia 2016.09.09). Przy czym zgodnie z art. 10 ust. 3 w/w ustawy powyższa droga stanie się drogą gminną od 1 stycznia 2018 r.*

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.

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

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.

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)”.
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.

Z przesłanego przez Państwa zapytania wynika, że planowana do przebudowy droga prowadząca do terenów inwestycyjnych posiada aktualnie status drogi wewnętrznej, a dopiero od 1 stycznia 2018 r., stanie się drogą gminną. 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 gminnej 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 drogi gminnej.

Reasumując w świetle powyższych wyjaśnień, możliwe jest uzyskanie wsparcia w ramach działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych RPO WP 2014-2020 dla projektu obejmującego swoim zakresem przebudowę drogi prowadzącą do terenów inwestycyjnych.

2. *Proszę o interpretację dotyczącą możliwości budowy / rozbudowy / przebudowy dwóch dróg lokalnych stanowiących konieczne bezpośrednie połączenie z istniejącymi terenami inwestycyjnymi w ramach RPO WP 2014-2020, Oś priorytetowa V Infrastruktura komunikacyjna, Działanie 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych. Gmina X planuje w ramach przedmiotowego działania budowę/przebudowę dwóch dróg*

gminnych (drogi gminnej A oraz drogi gminnej B), które nie stanowią ciągu drogowego, natomiast każda z osobna stanowi bezpośrednie połączenie z terenami inwestycyjnymi. Droga gminna C, zlokalizowana pomiędzy drogą gminną A oraz drogą gminną B, jest projektem komplementarnym do planowanego przedsięwzięcia, jako inwestycja drogowa zrealizowana ze środków publicznych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013. Planowaną inwestycję, tereny inwestycyjne oraz projekt komplementarny przedstawiono na załączonej mapie. Zatem pytanie brzmi: czy istnieje możliwość objęcia zakresem wniosku o dofinansowanie budowy/przebudowy dwóch dróg gminnych, które nie stanowią ciągu drogowego?

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.

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:

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

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

Reasumując w świetle powyższych wyjaśnień, możliwe jest uzyskanie wsparcia w ramach działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych RPO WP 2014-2020, nr

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.

naboru RPPK.05.01.00-IZ.00-18-004/16 dla projektu obejmującego swoim zakresem planowane do budowy/przebudowy drogi gminne A i B. Z przedstawionego planu sytuacyjnego wynika, że powyższe drogi spełniają warunek bezpośredniego połączenia z terenami inwestycyjnymi. Zatem istnieje możliwość objęcia zakresem wniosku o dofinansowanie dwóch dróg gminnych, które nie stanowią ciągu drogowego.

3. *Czy istniejący obiekt X lub projektowany obiekt Y mieszczące się w Strefie Ekonomicznej zlokalizowanej pomiędzy drogą wojewódzką nr... a drogą powiatową nr... zgodnie z definicjami zawartymi w regulaminie konkursu dla naboru wniosków o dofinansowanie projektu w ramach osi priorytetowej V. Infrastruktura komunikacyjna działanie 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych - Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014 – 2020, nr naboru RPPK.05.01.00-IZ.00-18-004/16, można zaliczyć do Centrum Logistycznego bądź Platformy Logistycznej?*

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.

W odpowiedzi na pytanie, czy istniejący obiekt X lub projektowany obiekt Y mieszczące się w strefie ekonomicznej można zaliczyć do centrum logistycznego, bądź platformy logistycznej uprzejmie informuję, że do Wnioskodawcy należy wykazanie czy dany obiekt spełnia definicje zawarte w dokumentacji konkursowej. Zgodnie z § 3 Regulaminu konkursu:

Przez **centrum logistyczne** należy rozumieć obiekt przestrzenny wraz z infrastrukturą i organizacją:

• umożliwiającą różnym niezależnym przedsiębiorstwom wykonywanie operacji na towarach, związanych z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdzielaniem i wydawaniem towarów,

oraz

• udostępniającą użytkownikom różne usługi dodatkowe (np. zaopatrzenie środków transportu w paliwo i energię, technicznej obsługi i naprawy środków transportu, usługi informatyczne, bankowe, pocztowe, ubezpieczeniowe, hotelowo-gastronomiczne i inne).

Ponadto centrum logistyczne jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych szlaków transportowych.

Przez **platformę logistyczną**, zgodnie z Rozporządzeniem 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG) należy rozumieć obszar bezpośrednio połączony z infrastrukturą transportową transeuropejskiej sieci transportowej, w tym z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych.

Powyższe dwie definicje dotyczą typu projektu określonego w tiret pierwszym (§ 3 ust. 1 Regulaminu konkursu).

Przez **platformę logistyczną** należy rozumieć obszar bezpośrednio połączony z co najmniej jednym terminalem towarowym, i który umożliwia prowadzenie działań logistycznych. Powyższa definicja dotyczy typu projektu określonego w tiret drugim (§ 3 ust. 1 Regulaminu konkursu).

Ponadto droga lokalna musi stanowić konieczne bezpośrednie połączenie z centrum logistycznym lub platformą logistyczną.

Reasumując w świetle powyższych wyjaśnień, jeżeli obiekt X spełnia wyżej przytoczone definicje to możliwe jest zaliczenie tego obiektu do centrum logistycznego lub platformy logistycznej. Natomiast nie ma możliwości dofinansowania drogi do projektowanego obiektu Y, gdyż zgodnie z zapisami Regulaminu konkursu droga ujęta w zakresie rzeczowym projektu musi prowadzić do elementu/obiektu już istniejącego, poza przypadkami enumeratywnie wymienionymi, tj. sieć TEN-T będąca w trakcie realizacji (budowy) i nowe tereny inwestycyjne.

4. *Proszę o informację czy teren oznaczony jako UC (tereny rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²) w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego, którego poszczególne działki stanowią własność prywatną (stanowią własność firm lub osób fizycznych) a powierzchnia terenów należących do Gminy X w odniesieniu do całości terenów inwestycyjnych wynosi poniżej 1% (pow. w [ha] to 0,1031) i przylegają bezpośrednio do planowanej inwestycji drogowej, spełniają wymogi konkursu?*

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.

Reasumując w świetle powyższych wyjaśnień, możliwe jest uzyskanie wsparcia w ramach działania 5.1 Infrastruktura drogowa – projekty z zakresu dróg lokalnych RPO WP 2014-2020, nr naboru RPPK.05.01.00-IZ.00-18-004/16 dla planowanej inwestycji drogowej prowadzącej bezpośrednio do terenu inwestycyjnego. Teren oznaczony jako UC (tereny rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego jest terenem zabudowy usługowej i spełnia wymogi Regulaminu konkursu.

5. *Czy droga będąca przedmiotem projektu może prowadzić do terenów inwestycyjnych które są już zajęte przez podmioty gospodarcze? Czy teren inwestycyjny do którego będzie prowadzić droga objęta projektem musi posiadać wolną przestrzeń do zasiedlenia przez nowe podmioty gospodarcze?*

Droga będąca przedmiotem projektu może prowadzić do terenów inwestycyjnych, które są już częściowo zajęte przez podmioty gospodarcze. Jednakże część terenów powinna być jeszcze niezagospodarowana i tym samym stwarzać możliwość faktycznego ich udostępnienia inwestorom.

6. *Czy droga może prowadzić do terenów inwestycyjnych, które są własnością podmiotów prywatnych? Czy droga może prowadzić do terenów inwestycyjnych których właścicielem jest Skarb Państwa a ich wieczystym użytkownikiem jest podmiot prywatny?*

Droga będąca przedmiotem projektu może prowadzić do terenów inwestycyjnych, które w części należą do podmiotów prywatnych, ale część powinna należeć do podmiotu publicznego.