

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: sobota, 01, czerwiec 2013 07:00

Jarosław Komża

Odśłony: 738

Wielokrotnie poruszaliśmy na łamach Dziennika Warto Wiedzieć dramatycznie rysującą się perspektywę braku możliwości finansowania dróg lokalnych z budżetu polityki spójności w latach 2014-2020. Zwracaliśmy przy tym uwagę, iż co innego znajduje się w oficjalnym dokumencie, przyjętym przez rząd ("Założenia Umowy Partnerstwa"), a co innego jego przedstawiciele, w tym minister rozwoju regionalnego, mówi samorządowcom. Po nas także inne redakcje zainteresowały się tym, jakże ważnym dla polskich samorządów, tematem. Poniżej publikujemy artykuł, jaki ukazał się 27 maja w dzienniku "Rzeczpospolita".

Jeśli rządowi nie uda się przekonać urzędników w Brukseli, by pieniądze z Unii nadal trafiały na modernizację i budowę sieci dróg gminnych i powiatowych, grozi nam transportowy paraliż i pogłębienie podziału na Polskę A i B.

W latach 2007 – 2013 samorządy mogły się ubiegać o wsparcie Brukseli na tego rodzaju inwestycje. Przeznaczyły na budowę i przebudowę ok. 8,5 tys. km dróg powiatowych, gminnych i wojewódzkich ok. 17,2 mld zł. Nawet mimo tych kwot stan tych tras, których sieć liczy ok. 360 tys. km, w większości jest bardzo zły lub tragiczny. Ale może być jeszcze gorzej.

– *Komisja Europejska stwierdziła, że takie drogi nie będą mile widzianymi inwestycjami przeznaczonymi do współfinansowania z nowej perspektywy unijnej* – mówi „Rz” Patrycja Wolińska-Bartkiewicz, wiceminister transportu odpowiedzialna za dotacje unijne. – *Urzednicy nie wymienili wprost kategorii dróg, jednak przedstawiony opis właśnie wskazuje na trasy lokalne. Będziemy zabiegać, by urzednicy zmienili zdanie* – dodaje wiceminister. Przyznaje jednak, że będzie to niezmiernie trudne zadanie. Takie propozycje Komisji to efekt zmiany priorytetów Brukseli. Na nadchodzące lata wsparciem ma zostać objęty jedynie transport miejski i kolejowy, a także autostrady oraz trasy ekspresowe.

Władze samorządowe są bardzo zaniepokojone. Józef Sebesta, marszałek opolski, przyznaje, że chciał przeznaczyć część środków UE na modernizację swoich dróg, bo ich sieć jest największa, a stan – najgorszy. – *Powiaty, odmiennie niż gminy, nie mają własnych dochodów, a tylko subwencje i dotacje, dlatego możliwość skorzystania ze wsparcia unijnego była i jest szalenie istotna* – dodaje Marek Tramś, prezes Związku Powiatów Polskich, starosta polkowicki. Dobra jakość dróg lokalnych to według ekonomistów jeden z podstawowych warunków ułatwiających inwestowanie na terenie danej gminy, a tym samym tworzenie nowych miejsc pracy. Decyzja UE uderzy nie tylko w samorządy, ale także w najmniejsze, głównie polskie, firmy zajmujące się realizacją takich kontraktów transportowych.

Olgierd Geblewicz, marszałek zachodniopomorski, zapowiada walkę na argumenty z UE. – *Połączenie kraju siecią dróg krajowych i wojewódzkich nic nie da, bo nie będziemy mieli jak dojechać do Polski powiatowej. Jednym z priorytetów Komisji jest zapewnienie równego dostępu do usług publicznych, a nie da się tego osiągnąć bez poprawy szlaków transportowych* – uważa marszałek Geblewicz. Największe wykluczenie społeczne występuje dziś w miejscach najbardziej niedostępnych, do których prowadzą właśnie drogi powiatowe. Te regiony są martwe dla rozwoju przedsiębiorczości i turystyki.

Źródło: rp.pl