

Kategoria: Rozwój i fundusze

Opublikowano: wtorek, 01, październik 2013 10:00

Jarosław Komża

Odśloni: 1567

Drodzy Wójtowie, Burmistrzowie i Starostowie, walczcie o pieniądze na swoje drogi w Regionalnych Programach Operacyjnych. To ostatnia deska ratunku. Nie znajdziecie ani grosza w krajowych programach operacyjnych. Ani w specjalnym, dedykowanym Polsce Wschodniej, ani w największym programie sektorowym Infrastruktura i Środowisko.

Nowy "paradygmat" polityki rozwoju obszarów wiejskich – nie finansujemy dróg i w niewielkiej skali resztę infrastruktury, idźcie do polityki spójności

Dla uczestników grupy roboczej programu operacyjnego Rozwój Obszarów Wiejskich 2014-2020 oraz czytających projekt tego dokumentu stało się od pewnego czasu jasne, że mamy do czynienia z nowym "paradygmatem rozwoju" tych obszarów. Zakłada on, że infrastruktura techniczna, w tym drogi, nie stanowi czynnika decydującego o rozwoju tych obszarów. Oczywiście, piszemy to nieco złośliwie. W priorytecie VI programu zapewniono, owszem, pomoc na tzw. infrastrukturę małej skali. Ale pojęcie to, mimo wcześniejszej nadziei, najprawdopodobniej nie obejmie dróg lokalnych. Poza tym skala pomocy będzie niewielka, niewspółmierna do potrzeb. PROW 2014-2020 – program dedykowany nie tylko wsparciu rolnictwa, jako sektora gospodarki, ale także rozwojowi obszarów wiejskich – nie zapewni samorządom z tych obszarów pieniędzy na tenże rozwój. Polityka rozwoju obszarów wiejskich odsyła wójtów z terenów wiejskich po pieniądze do polityki spójności. Może więc w innych krajowych programach operacyjnych, finansowanych już z funduszy polityki spójności, da się znaleźć jakiś grosz na drogi powiatowe i gminne?

Polityka spójności – owszem, drogi lokalne mogą być finansowane, ale tylko z RPO

W artykule o sytuacji samorządów z Polski wschodniej przedstawiliśmy czekającą je dramatyczną perspektywę pozostawienia samym sobie, wskutek takiej a nie innej konstrukcji krajowego programu operacyjnego Polska Wschodnia. Jeśli takie warunki się utrzymają, to - żeby trzymać się obrazowej symboliki - w Polsce B będziemy mieli Polskę C. Jeśli jakaś gminy czy powiat z warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego, świętokrzyskiego czy podkarpackiego, nie zakwalifikowany został do obszaru funkcjonalnego miasta wojewódzkiego, a tym samym nie będzie ujęty w tzw. strategii ZIT i nie będzie korzystał z extra pieniędzy dla aglomeracji, to w konsekwencji, samorzady te nie będą mogły także korzystać z pieniędzy PO Polska Wschodnia, który warunkuje finansowanie inwestycji np. drogowych, obecnością tych projektów w strategiach ZIT ośrodków wojewódzkich.

Na marginesie dodajmy, że nawet te samorzady, które znajdują się w tzw. związku ZIT nie będą miały łatwo. Projekt programu, którego konsultacje trwają, przewiduje bowiem, że beneficjentem tej samej puli będą mogły być także – uwaga – samorzady województw. Jak to? Podmiot, którego nie będzie w związku ZIT, bo nie dla niego jest on tworzony, ma być dopuszczony do pieniędzy zagwarantowanych wyłącznie dla tych, którzy w tym związku są? Przecież to nielogiczne i będzie implikować sztuczną konkurencję. Jak to? Ano, tak to...

Na tym dramat się nie kończy

Przeanalizowaliśmy zapisy największego programu polityki spójności, tj. Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Kompletnie pomija on drogi lokalne. Zajmuje się wyłącznie drogami krajowymi, w tym połączeniami pomiędzy dużymi miastami. W opisie tzw. linii demarkacyjnej pomiędzy interwencją programu Infrastruktura i Środowisko a programem Polska Wschodnia czytamy, że z tego drugiego finansowana będzie *"budowa i przebudowa odcinków głównych dróg w obrębie miast wojewódzkich i ich*

Kategoria: Rozwój i fundusze

Opublikowano: wtorek, 01, październik 2013 10:00

Jarosław Komża

Odśloni: 1567

obszarów funkcjonalnych". Mamy tu więc potwierdzenie naszych czarnych perspektyw dla samorządów z Polski Wschodniej. Natomiast w przypadku linii demarkacyjnej pomiędzy POIiŚ a programami regionalnymi napisano, że Regionalne Programy Operacyjne finansować będą "drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, drogi krajowe poza TEN-T w miastach na prawach powiatu, przedsięwzięcia w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS) i bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) na tych drogach". Zatem, teoretycznie furka jest.

RPO, innej opcji nie ma

Wniosek z powyższego nasuwa się taki, że właściwie jedyny ratunek dla samorządów, to Regionalne Programy Operacyjne. Ale i tu czeka na nas trudna droga. Marszałkowie niechętnie wpisują do swoich programów możliwość finansowania infrastruktury lokalnej. Zastaniają się twierdzeniem "unia nie pozwala". Tymczasem wiemy już, że to nieprawda. Przynajmniej w części. Owszem, powszechnie wiadomo, że nacisk polityki spójności na okres 2014-2020 położony został na inne kwestie. Ale udowodniliśmy na łamach DWW już kilkakrotnie, że zarówno w oficjalnych dokumentach (np. w najważniejszym, tj. Umowie Partnerstwa, czy w cytowanym powyżej programie Infrastruktura i Środowisko) oraz w oficjalnych odpowiedziach i stanowiskach ministra rozwoju regionalnego, zapisana jest możliwość finansowania dróg lokalnych w ramach polityki spójności. Ostatni artykuł na temat publikowaliśmy tutaj: <http://wartowiedziec.org/index.php/start/felietony/17199-jest-rodo-finansowania-drog-powiatowych>.

Przypomnijmy słowa wiceministra rozwoju regionalnego Pawła Orłowskiego z lipca br. w piśmie do samorządowców "Uzupełnieniem budowy dróg wojewódzkich będą inwestycje realizowane na drogach powiatowych, dołączające do sieci pozostałe obszary nie znajdujące się w obszarze podstawowej sieci transportowej (miasta subregionalne, obszary o najniższej dostępności transportowej, w tym obszary wiejskie). Finansowanie dróg lokalnych będzie możliwe w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w ograniczonym zakresie, uwarunkowanym ich rolą w układzie transportowym. Rozwój infrastruktury tych dróg będzie finansowany przed wszystkim jako uzupełniające interwencje związane z działaniami rewitalizacyjnymi obszarów miejskich i wiejskich, jako inwestycje usprawniające połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodków aktywności gospodarczej, rozwijających się obszarów inwestycyjnych, centrów logistycznych, lotnisk), jako konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych lub jako uzupełnienie luki w połączeniach transgranicznych."

Jasno jest powiedziane, że drogi lokalne - spełniające powyższe kryteria - mogą być wpisywane do RPO i otrzymywać z tego źródła finansowanie. Dlatego nie dajmy zabrać sobie jedynej możliwości zaspokojenia potrzeb, wciąż kluczowych dla wielu obszarów. Ważnych nie tylko dla ich rozwoju. Ale po prostu zapewniających im możliwość przetrwania. Nie anonimowym "obszaram zapóźnionym", czy jak je tam będziemy nazywać, tylko żyjącym tam ludziom.

Dlatego namawiamy wszystkich samorządowców, tych w Polsce Wschodniej i w pozostałych regionach, by współpracowali ze sobą i razem, wspólnie naciskali – tak, mocno naciskali, bo innego wyjścia nie ma – na marszałków, aby nie zabierali Wam tej możliwości, która, jak widać, powinna stać dla Was otworem.

Jarosław Komża