

Pisaliśmy niedawno o wypowiedzi minister rozwoju regionalnego Elżbiety Bieńkowskiej, dotyczącej finansowania inwestycji na drogach lokalnych. Potwierdzenie informacji tam zawartych znajdujemy w oficjalnym, najważniejszym dokumencie programującym wykorzystanie funduszy europejskich na okres 2014-2020, tj. Umowie Partnerstwa, której projekt skierowany zostało konsultacji społecznych.

Dokument wymienia podstawowe kryteria wsparcia finansowego inwestycji transportowych. Dotyczą one rejestrowanego natężenia ruchu; kontynuacji ciągu; funkcji drogi; gotowości projektu do realizacji. Przy czym zastrzega się, że kryteria te będą miały zastosowanie przede wszystkim do dróg krajowych i wojewódzkich, w ograniczonym stopniu do dróg lokalnych z uwagi na obostrzenia dotyczące ich realizacji. Wsparcie uzyskają m.in.:

- inwestycje w sieci TEN-T przede wszystkim związane z podwyższaniem standardów, do tych charakterystycznych dla sieci TEN-T;
- krajowe inwestycje drogowe poza TEN-T (wybrane odcinki włączające do sieci TEN-T, obwodnice), jedynie gdy wypełniają one luki w krajowej sieci dróg lub w przypadku braku alternatywnego połączenia o wymaganej przepustowości;
- **inwestycje w tzw. drogi lokalne możliwe jedynie, gdy stanowią one element szerszej koncepcji związanej z rewitalizacją, zrównoważoną mobilnością miejską (przebudowa infrastruktury transportu miejskiego) lub usprawniają połączenia między ośrodkami życia społeczno-gospodarczego (w tym ośrodków aktywności gospodarczej, rozwijających się obszarów inwestycyjnych, centrów logistycznych, lotnisk).**

Według zapisów dokumentu, zdecydowany nacisk w finansowaniu infrastruktury ma być położony na realizację *"spójnej sieci drogowej pomiędzy najważniejszymi miastami oraz wsparcie rozwoju nowoczesnej i spójnej sieci transportowej w obszarach metropolitarnych"*.

Drogi do rozwoju gospodarczego

Warto także wczytać się w następujące z pozoru słuszne i niewinnie brzmiące zdanie „(...) *Istotnym warunkiem optymalnego zaspokajania potrzeb społeczno-gospodarczych jest minimalizacja wpływu czynników pozagospodarczych i pozarozwojowych na zakres i kolejność realizowanych inwestycji*". To wydaje się nawiązanie do powszechnie krytykowane budowania jakoby "dróg donikąd". Oznacza, że najważniejszy kryterium oceny zasadności budowy połączeń drogowych (głównie krajowych i pomiędzy największymi miastami) będzie zasadność z punktu widzenia gospodarczego.

Uzasadnienie takiego kierunku autorzy dokumentu znajdują w wynikach badań ewaluacyjnych "Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski" badanie ewaluacyjne realizowane przez IGIPZ PAN na zlecenie MRR, Warszawa 2013. Wyniki badań wskazują, że dzięki realizacji w ramach polityki spójności dużych inwestycji w transporcie drogowym nastąpiła zauważalna poprawa dostępności transportowej obszarów leżących głównie w ciągach korytarzy transportowych na kierunku wschód-zachód. W latach 2004-2012 zanotowano znaczący wzrost wskaźnika dostępności transportowej, skrócenie czasu przejazdu do Warszawy głównie z kierunku zachodniego oraz powiększenie rynków pracy Warszawy, Łodzi, Krakowa, Kielc i GOP).

Zwiększenie skuteczności działań w sektorze transportowym wymusza wg badań i analiz konieczność priorytetyzacji inwestycji w celu skoncentrowania się na realizacji projektów najbardziej prorozwojowych i prodyfuzyjnych, czyli mających największe znaczenie dla poprawy spójności

Eurofundusze 2014-2020: finansowanie inwestycji drogowych

Kategoria: Felietony

Opublikowano: środa, 14, sierpień 2013 00:00

Jarosław Komża

Odsłony: 2033

terytorialnej kraju i regionów oraz poprawy dostępności do rynków pracy i centrów gospodarczych. Interwencje w tym zakresie powinny dotyczyć: (1) budowy infrastruktury transportu intermodalnego, (2) inwestycji drogowych o znaczeniu; regionalnym i lokalnym komplementarnych do przedsięwzięć kluczowych w skali kraju lub województwa, (3) poprawy dostępności do portów morskich i do lotnisk, szczególnie kolejną, (4) wykorzystania w większym stopniu potencjału śródlądowych szlaków wodnych oraz budowy obwodnic jako pierwszych fragmentów przyszłych autostrad i dróg ekspresowych).

Jarosław Komża