



Problem braku odpowiednio rozwiniętej sieci dróg w Polsce wraca jak bumerang i pewnie jeszcze przez długi czas stanowić będzie przedmiot licznych dyskusji toczonych w różnych środowiskach. Oczywiście wszyscy narzekamy na ogólny brak autostrad i dróg ekspresowych umożliwiających szybkie przemieszczanie się pomiędzy regionami w bezpiecznych warunkach, bez konieczności przeciskania się wąskimi drogami nieprzygotowanymi do tak dużego natężenia ruchu samochodowego powiększającego się z roku na rok. Nie szczędzimy również słów krytyki dla zarządców dróg i podmiotów odpowiedzialnych za ich utrzymanie widząc niekończące się pasmo dziur w jezdniach, kolein i innych utrudnień skutecznie zniechęcających do podróżowania i załatwiania codziennych spraw.

Szanse na zmianę tego obrazu stwarzają fundusze strukturalne, które są do wykorzystania przez stronę polską, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ). Program ten, oprócz wspierania innych obszarów społeczno-gospodarczych, stawia duży nacisk na rozwój głównej sieci dróg w Polsce, mających stanowić swego rodzaju krwioobieg przyczyniający się w przyszłości do dalszego rozwoju kraju. Stworzenie spójnej sieci komunikacyjnej pomiędzy regionami i ich najważniejszymi ośrodkami miejskimi, w opinii wszystkich ekspertów zajmujących się tą tematyką, jest podstawą tego rozwoju, bez której konkurowanie z krajami Europy Zachodniej i utrzymywanie wysokiego tempa wzrostu wskaźników makroekonomicznych jest czystą fikcją.

Szerokie ukierunkowanie założeń PO IiŚ na finansowanie inwestycji drogowych potwierdza jeden z jego celów szczegółowych zakładający „Zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu”. Przyjęty kierunek działania w zakresie rozwoju sieci drogowej

Priorytety infrastruktury drogowej

Utworzono: piątek, 12, luty 2010 08:38 Radosław Kowanko

w głównej mierze odzwierciedlają Priorytet VI „Drogowa i lotnicza sieć TEN-T”, Działanie 6.1 „Rozwój sieci drogowej TEN-T” oraz Priorytet VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, Działanie 8.2 „Drogi krajowe poza siecią TEN-T”. Wymienione działania w bezpośredni sposób odnoszą się do tego obszaru mając za zadanie, poprzez realizowane projekty infrastrukturalne, przyczynić się do budowy i modernizacji kolejnych kilometrów autostrad i dróg ekspresowych. Jak już wcześniej wspomniano priorytetowo traktowane są przedsięwzięcia obejmujące swoim zakresem budowę odcinków autostrad i dróg ekspresowych pomiędzy największymi aglomeracjami, obwodnic, a także innych dróg krajowych stanowiących część międzynarodowej sieci TEN-T (Trans – European Network for Transport) oraz znajdujących się poza nią, w tym odcinków w miastach na prawach powiatu.

Analizując wysokość środków finansowych zarezerwowanych na realizację poszczególnych projektów w ramach priorytetów nietrudno zauważyć, iż największa alokacja przypada właśnie na sektor transportu, co jeszcze raz potwierdza bardzo mocne ukierunkowanie całego programu na wspieranie kluczowej infrastruktury komunikacyjnej z punktu widzenia rozwoju kraju. Jest to kwota ponad 19 mld euro, co stanowi blisko 71% wszystkich środków przeznaczonych na finansowanie działań z PO IiŚ. Skupiając się wyłącznie na „priorytetach transportowych” wyraźnie widać, iż najwięcej inwestycji ma szansę zostać zrealizowanych w ramach Priorytetu VI, gdzie zarezerwowano 8,80 mld euro. W pozostałych dwóch alokacja wynosi odpowiednio – Priorytet VII – 7,67 mld euro, Priorytet VIII – 2,94 mld euro.



Jak przyjęte założenia mają się w rzeczywistości można sprawdzić m.in. poprzez lekturę listy projektów indywidualnych dla wymienionych priorytetów, gdzie umieszczono przedsięwzięcia inwestycyjne o kluczowym znaczeniu dla osiągnięcia strategicznych celów rozwojowych samego sektora transportu jak i całej gospodarki. Spoglądając na tytuły umieszczonych projektów można stwierdzić, że wskazane kierunki rozwoju kluczowych sieci komunikacyjnych w Polsce zostały w pełni uwzględnione, a autorzy tej listy wzięli pod uwagę różne aspekty związane z problematyką transportową na terenie kraju. Znalazły się tam projekty dotyczące m.in. budowy odcinków autostrad A1 (Toruń – Stryków i Pyrzowice – Maciejów – Sośnica), A2 (węzeł Lubelska – Siedlce), A4 (Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korcowa), a także wielu odcinków dróg ekspresowych (S1, S2, S3, S5, S7, i S8) oraz krajowych. Bardzo widoczne jest skumulowanie inwestycji na terenie wschodniej Polski, gdzie powstanie najwięcej nowych dróg rangi międzynarodowej i krajowej,

których budowę wspomogą środki finansowe z Unii Europejskiej.



Zaletą przyjętego schematu przekazywania dotacji w oparciu o listę projektów indywidualnych jest na pewno fakt, że inwestycje ujęte w tym wykazie otrzymały warunkową deklarację przyznania dofinansowania, a środki na ich realizację w ramach PO IIŚ zostały już zarezerwowane. Jedynym warunkiem skutecznego pozyskania funduszy jest przygotowanie poprawnego wniosku wraz ze wszystkimi wymaganymi załącznikami i złożenie go do Instytucji Wdrażającej odpowiedzialnej za „priorytety transportowe” (rolę takiej instytucji dla Priorytetu VI, VII i VII pełni Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie). Stwarza to ogromne szanse na skuteczną realizację przedsięwzięć i stworzenie dużo bardziej spójnej sieci komunikacyjnej niż obecnie funkcjonująca. Oczywiście wymaga to profesjonalizmu w działaniu zarówno ze strony beneficjentów, jak i przedstawicieli Instytucji Wdrażającej, bez czego nie da się skutecznie zrealizować poszczególnych projektów. Chyba nikomu nie trzeba uświadamiać, że konsekwencją zaniechania prawidłowego przygotowania wniosku oraz zrealizowania inwestycji jest cofnięcie dofinansowania i w dalszym ciągu brak dróg na wysokim, europejskim poziomie.

Drugą formą wspierania budowy oraz modernizacji dróg o znaczeniu międzynarodowym i krajowym są konkursy, w ramach których istnieje możliwość składania przez beneficjentów projektów inwestycyjnych. W tym przypadku wybór projektów nie jest już tak oczywisty i odbywa się na zasadzie ich oceny oraz przyznawania punktacji w oparciu o kryteria.

Konkursowy charakter wyłaniania projektów sprawia, iż za każdym razem ilość złożonych wniosków oraz wnioskowane dofinansowanie przekracza zarezerwowane środki i wymusza konieczność wyboru tylko niektórych. Dowodem na to są ostatnie listy rankingowe Działów 6.1 oraz 8.2 opublikowane w czerwcu 2009 roku (ocena merytoryczna I stopnia). Na podstawie analizy zaprezentowanych list można zauważyć, że większość projektów koncentruje się na przebudowie i modernizacji ulic w ciągu dróg krajowych przebiegających przez największe miasta w Polsce. Wśród beneficjentów znaleźć można takie miasta jak Warszawa, Poznań, Wrocław, jak również te nieco mniejsze Płock, Radom, Zamość czy Częstochowa. Obrazuje to tendencję udrażniania ruchu komunikacyjnego w znaczących ośrodkach miejskich oraz rozwój infrastruktury komunikacyjnej ułatwiającej dostęp do autostrad i dróg ekspresowych.

Podobnie jak w przypadku listy projektów indywidualnych złożone wnioski również

Priorytety infrastruktury drogowej

Utworzono: piątek, 12, luty 2010 08:38 Radosław Kowerko

potwierdzają kontynuację i wdrażanie przyjętych założeń rozwoju sieci dróg w Polsce.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko bez wątpienia stanowi istotne i dobrze ukierunkowane źródło finansowania budowy nowych oraz modernizowania już istniejących głównych szlaków komunikacyjnych naszego kraju. Stanowi swego rodzaju niepowtarzalną okazję na wyeliminowanie wielu problemów w sektorze transportu mającego ogromny wpływ na rozwój innych obszarów społeczno-gospodarczych. Warto to wykorzystać bo druga taka szansa może się już nie pojawić, a my wszyscy nie mamy już czasu aby czekać na lepszy stan dróg.

Radosław Kowerko

www.fojud.pl