Zabrakło 600 m do europejskiej i krajowej polityki transportowej

Niespełna tydzień po spotkaniu, które odbyło się 3 lutego 2016 roku w Starostwie Powiatowym w Zamościu, pojawiła się informacja, wręcz nieprawdopodobna, mrożąca krew w żyłach wielu osób, o tym, że przysłowiowemu „zawaleniu" uległa koncepcja przygotowywana od ponad roku, a polegająca na przebudowie drogi powiatowej nr 3260L od skrzyżowania w Jacni przez Krasnobród, Zielone do Tomaszowa Lubelskiego.

Aby temat ten rzetelnie i wyczerpująco przedstawić, należy omówić go w szerszym kontekście, a już tym bardziej bez jakiegokolwiek zamiaru szukania winnych. Spróbujmy po kolei ustalić pewne fakty, a ocenę pozostawiam każdemu, kto widzi taką potrzebę jej dokonywania. Otóż w roku 2015 powstała słuszna idea – słuszna, ponieważ bardzo długo oczekiwana decyzja dotycząca przebudowy, delikatnie ujmując, bardzo wysłużonej już, a wspomnianej wyżej drogi powiatowej przez dwa powiaty: zamojski i tomaszowski, z udziałem gmin, z racji przebiegu drogi po terenie tych powiatów, w tym w gminach: Adamów, Krasnobród, Tomaszów Lubelski oraz w samym mieście Tomaszów Lubelski. W poprzedniej jak i w obecnej perspektywie finansowej z Unii Europejskiej dla wszystkich powiatów zapewniono wsparcie – pewną wydzieloną pulę środków finansowych, które mogą być przeznaczane na przebudowę sieci dróg powiatowych. W obecnej perspektywie finansowej zgodnie z Umową Partnerską (UP) w zakresie zasad realizacji dróg lokalnych dla powiatu zamojskiego przypadło niecałe 9 mln zł. To, co istotne, to to, że środki te są w pewnym sensie „zapewnione", oczywiście przy spełnieniu określonych wymogów i nie trzeba o nie zabiegać w konkursach, jak to ma miejsce w trakcie ubieganiu się o dofinansowanie budowy czy przebudowy dróg przez gminy. W tym samym czasie,czyli na przestrzeni ostatnich kilku czy kilkunastu miesięcy, Komisja Europejska (KE) wspólnie z Ministerstwem Rozwoju (MR) prowadziły dialog dotyczący wspólnej interpretacji, które drogi wojewódzkie i lokalne kwalifikują się do dofinansowania w ramach zwiększenia mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T. Dla lepszego zrozumienia tych fachowych określeń dotyczących infrastruktury sieci drogowej TEN-T przyjmijmy, że chodzi o „drogową sieć transgraniczną". W tym miejscu jestem również zmuszony, by przywołać treść interpretacji Departamentu Koordynacji Strategii i Polityk Rozwojuw MR o bezpośrednim połączeniu: *[...] Warunek zapewnienia bezpośredniego połączenia drogi lokalnej należy postrzegać z punktu widzenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T i jej celów. Aby mówić o interoperacyjności, sieć TEN-T powinna istnieć, być w trakcie budowy lub być przewidziana do budowy w obecnej perspektywie finansowej. Kwestia zapewnienia połączeń i interoperacyjności krajowych, regionalnych i lokalnych systemów transportowych z systemem europejskim leży u podstaw europejskiej i krajowej polityki transportowej. Dlatego pod pojęciem „bezpośrednie" należy rozumieć drogi lokalne łączące się fizycznie bezpośrednio z istniejącą, budowaną lub planowaną do budowy w obecnej perspektywie finansowej siecią TEN-T. Dlatego też o spełnieniu tego warunku w przypadku drogowej sieci TEN-T można mówić, jeżeli budowany lub przebudowywany odcinek drogi lokalnej połączy się z węzłem autostrady lub drogi ekspresowej [...].*



Także w tym samym czasie – skądinąd słuszny – pomysł znalazł swoje odzwierciedlenie w budżecie powiatu zamojskiego na rok 2016, w którym zaplanowano 250 tys. zł z przeznaczeniem na wykonanie dokumentacji projektowej na odcinku od Jacni do Zielonego, do granicy powiatu, aby być dobrze przygotowanym na jej realizację i nie opóźniać końcowego rozliczenia. Wspomniane spotkanie, które miało miejsce 3 lutego br. w siedzibie Starostwa Powiatowego w Zamościu, odbyło się przy udziale najwyższych przedstawicieli Starostwa, Zarządu Dróg Powiatowych, Gminy Adamów i Krasnobród oraz projektantów dokumentacji budowlanej i miało roboczy charakter. Podczas analizy przedłożonych propozycji pojawiły się wnioski Wójta Gminy Adamów Dariusza Szykuły i Burmistrza Krasnobrodu Kazimierza Misztala o uwzględnienie np. wzmocnienia nośności drogi od Krasnobrodu do Jacni z uwagi na ciężki transport, który porusza się tym odcinkiem drogi, natomiast dla poprawy bezpieczeństwa turystów i pieszych zaproponowano budowę kładki na rzece Jacynka oraz ścieżki rowerowej na odcinku od Sanatorium do Jacni oraz odwodnienia centrum Krasnobrodu w kierunku rzeki Wieprz w trakcie remontu mostu, poprzez budowę w drodze nowej sieci kanalizacji deszczowej oraz wiele innych propozycji. Spotkanie nie było łatwe, ponieważ Starosta Henryk Matej po zgłoszeniu uwag do wersji roboczej projektu postanowił, że najpierw musi uzyskać aprobatę Zarządu Powiatu do przedstawionego zakresu i dopiero wówczas będzie mógł podpisać protokół uzgodnień, który byłby pomocny do naniesienia poprawek i dokładnego opisania zakresu robót w karcie informacyjnej w celu uzyskania koniecznych na tym etapie decyzji środowiskowych. Minął zaledwie tydzień od spotkania w Starostwie Powiatowym w Zamościu, gdy dotarły do nas, mogłoby się wydawać nieprawdopodobne informacje, że akurat ta droga, nie może być realizowana. Niestety, w dniu10 lutego informacje te potwierdził przybyły na sesję RM w Krasnobrodzie Wicestarosta Zamojski Kazimierz Mielnicki, który stwierdził,