

Mimo rozwoju nowych środków komunikacji, drogi dalej stanowią i stanowić będą podstawowy element sieci komunikacyjnej. Zadaniem administracji publicznej, w tym administracji samorządowej, musi być zatem prawidłowe zarządzanie ich rozwojem i funkcjonowaniem. Niestety zarządzanie to napotyka na liczne problemy, które wymagają szybkiego rozwiązania.

Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych do kategorii dróg powiatowych winny być zaliczone drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą, o ile drogi takie nie są zaliczone do wyższej kategorii. Tymczasem w chwili tworzenia samorządów powiatowych w 1998 roku do dróg powiatowych zostały – przynajmniej w niektórych regionach Polski – niejednokrotnie zaliczone drogi nie spełniające przytoczonego warunku. Drogi takie powinny być przejęte przez samorzady gminne, które jednak nie podejmują tego typu decyzji.

W konsekwencji drogi takie do dziś, bez żadnego racjonalnego uzasadnienia, obciążają budżety powiatów. Wobec powyższego za niezbędne uznajemy dokonanie kompleksowego, ogólnokrajowego przeglądu sieci drogowej pod kątem adekwatności jej kategoryzacji i wprowadzenie niezbędnych zmian. Należy jednocześnie dokonać rozstrzygnięcia systemowego odnoszącego się do organów zarządzających określonymi kategoriami dróg. Burmistrzowie miast wielokrotnie podnoszą, że ze względu na swoją specyfikę drogi powiatowe są często głównymi ulicami miasta i jako takie mają decydujący wpływ na jego wizerunek. W związku z powyższym jesteśmy gotowi podjąć dyskusję o wprowadzeniu jednolitego zarządu wszystkimi kategoriami dróg na obszarze miast – przez burmistrza. Będzie się to jednak musiało wiązać z gwarancjami nie pogorszenia stanu dróg należących do kategorii dróg powiatowych.

Opracowywana obecnie koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, jako jeden z głównych celów wskazuje poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Dotyczy to w szczególności poprawy dostępności do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich. Za taką dostępność będą w dużym stopniu odpowiadały drogi powiatowe. Realizacja celów KPZK będzie zatem wymagała stworzenia narzędzi wspierających inwestycje na drogach powiatowych.

Uważamy zatem za niezbędne:

- kontynuację Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych począwszy od roku 2012. Przewidziany na lata 2009-2011 NPPDL pozwolił na zmodernizowanie łącznie około 8 tys. km dróg gminnych i powiatowych przy dofinansowaniu ze strony Skarbu Państwa w wysokości 3 mld zł. Oznacza to bardzo dobry wskaźnik efektywności – 375 tys. zł na kilometr zmodernizowanej drogi. Wnioskujemy także o zmianę zasad oceny projektów zgłoszonych do Narodowego Programu Budowy Dróg Lokalnych w latach 2009 – 2011 (i w kolejnych latach), poprzez przyznawanie dodatkowych punktów projektom realizowanym na drogach leżących poza terenami zurbanizowanymi. Na drogach tych zlokalizowanych jest, bowiem z oczywistych powodów, o wiele mniej urządzeń poprawiających bezpieczeństwo komunikacyjne (np. przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnej) a świetlna);
- utrzymanie rezerwy subwencji ogólnej z przeznaczeniem na inwestycje drogowe, przy czym za inwestycje priorytetowe powinny zostać uznane realizowane w partnerstwie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego połączenia między obszarami wiejskimi, a ośrodkami

subregionalnymi;

- opracowanie w nowym okresie budżetowania Unii Europejskiej programu operacyjnego dedykowanego poprawie dostępności terytorialnej kraju ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji na drogach wojewódzkich i powiatowych;
- umożliwienie samorządom terytorialnym korzystania ze środków z Krajowego Funduszu Drogowego oraz wpływów z akcyzy na paliwa płynne, oraz dofinansowanie projektów drogowych z funduszu tworzonego z wpływów podatku VAT, od wydatków majątkowych na drogach lokalnych;
- opracowanie i wdrożenie przepisów, które skutecznie chronić będą zarządców dróg lokalnych, nadmiernie eksploatowanych i niszczonych w okresie budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad.

Istnieją wreszcie liczne problemy o mniejszej wadze, lecz równie dotkliwe. Tytułem przykładu należy tu wymienić niejasny i konfliktogenny podział obowiązków zarządów dróg i zarządców linii kolejowych w przypadku wielopoziomowych przejazdów kolejowych.

Zgromadzenie Ogólne Związku Powiatów Polskich oczekuje, że w szybkim trybie administracja rządowa przystąpi do rozwiązania podniesionych powyżej problemów.