

Nie mam szczególnego daru przewidywania, ale i też nie trzeba go mieć, aby zauważyć, że nadchodzą trudne lata dla dróg lokalnych. Gdyby mogły one przemówić, krzyknęłyby: pomocy, zaraz będzie po nas!

Właśnie wysychają, bowiem ostanie źródła dofinansowania modernizacji dróg lokalnych.

Na 380 tys. km dróg publicznych w Polsce, aż 88 proc. to drogi lokalne (gminne – 204 tys. km oraz powiatowe – 129 tys. km). Samorzady otrzymały je w opłakanym stanie i od 23 lat próbują modernizować je wszelkimi możliwymi sposobami.

Ale to jest pościg za króliczkiem, którego dogonić nie sposób. Dobrze przygotowana nawierzchnia bitumiczna (asfaltowa) powinna wytrzymać bez remontu 10 lat. To oznacza, że corocznie gminy i powiaty powinny modernizować minimum 33 tys. km dróg. Tymczasem, przy ogromnym zaangażowaniu władz lokalnych udaje się wyremontować 5–10 tys. km rocznie.

Co trzecia złotówka na wydatki majątkowe w latach 1999 - 2012, dotyczyła projektów drogowych i transportowych (ponad 120 miliardów złotych!). To świadczy zarówno o tym jakim priorytetem są te projekty dla samorządów, ale i także o skali potrzeb w zakresie modernizacji sieci drogowej.

Sytuację pogarsza jeszcze fakt, iż nie są uregulowane w pełni kwestie ochrony dróg lokalnych przed rozjeżdżaniem ich przez: wyładowane ponad miarę ciężarówki; pojazdy omijające autostrady i drogi ekspresowe; ruch kierowany na nie w przypadku objazdów wynikających z wypadków itd.

Jedna ponadwymiarowa ciężarówka oznacza obciążenie drogi takie jak ćwierć miliona samochodów osobowych. Wystarczy więc, że zdarzy się wypadek na drodze krajowej i na kilkadziesiąt minut ruch zostaje skierowany na drogę lokalną. To dla niej oznacza kataklizm. Najpóźniej za rok będzie dziurawa jak sito.

Przybywa nam też obwodnic miast. To bardzo dobrze, tyle że dotychczasowe drogi krajowe prowadzące przez centra miast, uzyskują status dróg gminnych, bez nawet "złamanego grosza" na ich utrzymanie

Skąd mamy czerpać środki na modernizację dróg gminnych i powiatowych, skoro wysychają ostanie źródła wsparcia tego procesu?

Już wiadomo, że w perspektywie unijnej 2014–2020 fundusze europejskie na transport będą skoncentrowane na modernizacji kolei, budowie i modernizacji kluczowych połączeń komunikacyjnych, np. autostrad, dróg ekspresowych i głównych dróg krajowych, a zmniejszą się przede wszystkim nakłady na drogi lokalne. Piszemy o tym w dzisiejszym wydaniu Dziennika Warto Widzieć, w artykule pt. Fundusze Europejskie 2014-2020. Co się zmieni w stosunku do obecnej perspektywy finansowej?

Jeśli nie tylko, że zmniejszy się pomoc unijna na remonty dróg gminnych i powiatowych, ale jeszcze VAT nie będzie kwalifikowany, to liczba realizowanych projektów drogowych spadnie znacząco.

Wsparcie z budżetu państwa na popularne „schetynówki" okrojono z 1 miliarda złotych rocznie, na 200 mln w 2012 roku i 500 mln w roku 2013. Po tym jak rządzący nie wywiązali się z deklaracji przyznawania na ten program pełnego miliarda rocznie oraz obniżyli w pewnym momencie skalę dofinansowania zaledwie do 30 proc. kosztów projektu, nie ma najmniejszych gwarancji, że w kolejnych latach sytuacja się odmieni. Skoro mowa o skali dofinansowania. Sporo kosztowało środowiska

samorządowe doprowadzenie do przywrócenia wielkości wsparcia z budżetu państwa do poziomu 50 proc. projektu, co też nie jest jakąś wielką łaską, bowiem realnie oznacza pomoc na poziomie 31 proc. (bo VAT do faktury za wykonanie prac drogowych samorządy zapłacą, ale sobie nie odliczą).

Zagrożony jest byt rezerwy w budżecie państwa na inwestycje dotyczące dróg w miastach na prawach powiatu, dróg powiatowych i wojewódzkich. W ostatnich latach to zaledwie kwota pomiędzy 320–340 mln złotych, ale znacząco wspierała modernizację głównie obiektów inżynierskich na drogach lokalnych. W 2012 roku zamach na tę rezerwę wykonano przy okazji prac nad zmianami w systemie "janosikowego". Jak długo jeszcze uda się obronić tę rezerwę przed tego typu pomysłami?

Drobne wsparcie modernizacji sieci dróg zapewniały programy w ramach PROW, a dotyczące obszarów wiejskich. Ale powiedzmy sobie szczerze, to było naginanie przepisów i naprawianie dróg przy okazji np. programów odnowy wsi, scaleń itd. Trudno nazwać te działania inaczej niż partyzantką.

Jest jeszcze Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT, ale środki z niego bardzo rzadko trafiają na drogi lokalne. No i są także pieniądze uruchamiane na odtwarzanie infrastruktury po powodziach czy trąbach powietrznych, ale i tak nie pokrywają one w pełni zniszczeń jakie niosą kłęski żywiołowe.

To tyle. Do innych źródeł finansowania budowy i remontów dróg nie mamy dostępu (np. do Krajowego funduszu Drogowego).

Tak więc zanosi się na kolejne tsunami, tym razem na drogach (przed trzema laty ostrzegałem, że dotknie szpitali i niestety nie pomyliłem się).

Jego efektem będzie pogorszenie jakości życia wielu samorządowych wspólnot, a szczególnie tych z daleka od wielkich miast. W nich rozwój nie będzie się odbywał z szybkością 140 km na godzinę (dopuszczalna prędkość na polskich autostradach), a jedynie z szybkością 30 km na godzinę (w miarę bezpieczna na dziurawych drogach lokalnych).

Może tak nie być i szczerze mówiąc niewiele do tego trzeba. Tylko trzeba chcieć zmienić obecną sytuację. Ta uwaga nie dotyczy samorządowców.

*Marek Wójcik*