



# KONWENT POWIATÓW WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO



## STANOWISKO

z dnia 17 lutego 2017r.

### **Konwentu Powiatów Województwa Małopolskiego w sprawie obowiązujących procedur i dokumentów wykonawczych Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016 – 2019.**

Powiaty województwa małopolskiego po uwzględnieniu doświadczeń wynikających z aplikowania Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016 – 2019 proponują następujące zmiany w zakresie obowiązujących procedur i dokumentów wykonawczych do Programu:

1. Dopuszczenie możliwości przyjęcia szerokości pasa ruchu dla przebudowywanej drogi klasy L równej 2,50 m tj. obowiązującej przed nowelizacją Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (zwane dalej Rozporządzeniem), obowiązującą od 25.03.2015 r. (kryterium „techniczne”). Większość dróg powiatowych posiada szerokość jezdni 5,00 m z lokalnymi poszerzeniami na łukach. Zwiększenie tej szerokości o wartość 0,50 – 1,00 m wiąże się z koniecznością przebudowy rowów, zjazdów, przesunięcia ogrodzeń, zajęcia gruntów prywatnych, wykupu części działek a więc uzyskania w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych decyzji - ZRID. Postawienie w/w wymogu powoduje nieadekwatny do założonych celów wzrost kosztów (nawet o 100%) co wobec realiów finansowych powiatów oraz ograniczenia limitu dotacji stawia pod znakiem zapytania opłacalność ubiegania się o dotację. Wobec faktu, iż za optymalną maksymalną dla przedsięwzięcia ( dotacja z PRGiPID do 3mln) kwotę 6 mln zł można wykonać jedynie 2-3 km rozbudowy drogi a samej nakładki bitumicznej można by położyć ok. 15 km. W pierwszym przypadku jakkolwiek technicznie uzasadniony uzyskany efekt jest niewspółmierny do skali potrzeb. Wskutek wieloletniego niedoinwestowania powiatowej infrastruktury drogowej ok. 40-50 % sieci wymaga modernizacji przy czym potrzebą najpilniejszą, rzutującą przede wszystkim na bezpieczeństwo ruchu jest wykonanie nowych nawierzchni bitumicznych.

Z analogicznych względów postuluje się również o dopuszczenie możliwości przyjęcia szerokości pasa ruchu dla przebudowywanej drogi klasy Z równej 2,75m.

2. Jednoznaczne określenie definicji minimalnej szerokości chodnika. W § 44 ust. 2 Rozporządzenia ustalono, że szerokość ta powinna wynosić nie mniej niż 2,0 m przy czym w przypadku przebudowy drogi dopuszcza się miejscowe jej zmniejszenia nawet do 1,25 m jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie dla ruchu pieszych. Przewidziano więc sytuacje w których owo zmniejszenie szerokości znajduje uzasadnienie. Niezrozumiałe jest zatem stanowisko Komisji ds. oceny wniosków wymagające posiadania zgody na odstępstwo od warunków określonych w *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124)* będące naszym zdaniem przejawem dowolności interpretacyjnej przepisów. W naszej więc ocenie, niewątpliwie zasadnym i koniecznym byłoby precyzyjne określenie rozumienia i stosowania przez komisję pojęcia „miejscowy” odnoszącego się w w/w rozporządzeniu do zmniejszonej szerokości chodników. Pożądane byłoby podanie jasnej wykładni; jakiej długości odcinek o zmniejszonej szerokości uznany zostanie za zwężenie miejscowe? Czy będzie to wartość bezwzględna (ilość metrów) czy też np. udział % w całkowitej długości chodnika, czy może brane pod uwagę będą jeszcze inne parametry i ewentualnie jakie?
3. Uszczegółowienia wymaga również interpretacja zasady zgłoszenia we wniosku nie więcej niż trzech odcinków dróg. Błędne naszym zdaniem odczytanie przez Komisję zapisu pkt. 7 Instrukcji wypełniania wniosku staje się niejednokrotnie przyczyną odrzucenia wniosku z powodów formalnych.

Wydaje się być oczywiste, iż nie można traktować przekroju poprzecznego jako osobnego odcinka, gdyż zawiera on różne elementy jak rowy, pobocza, chodniki, zatoki, zjazdy itp. zachowując jednocześnie określone parametry techniczne i funkcjonalne przy zmiennych przekrojach w obrębie klasy.

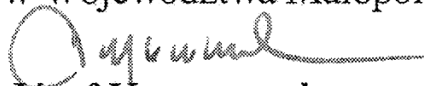
Definicję „pojedynczego odcinka” zawiera pkt. 8 Instrukcji który odsyła nas do art. 10 Ustawy z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Artykuł ten traktuje o kategorii drogi czyli w naszym przypadku drogi powiatowej posiadającej jeden numer. Tak więc jeden numer charakteryzujący ciąg drogowy należy traktować jako jeden odcinek drogi, w obrębie którego mogą występować różne klasy dróg (w przypadku powiatowych Z, G i GD) o zróżnicowanych (co wydaje się być oczywiste) przekrojach poprzecznych. Trzy odcinki (o których mowa w poz. 8 Instrukcji) dróg są więc tożsame z trzema odcinkami dróg o różnych numerach.

4. Postuluje się również wprowadzenie zmian zapisu zawartego w punkcie nr 10 Uwag ogólnych Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie zadania w ramach PRGiPID. Zapis obecny wprowadza konieczność scharakteryzowania zadania pod względem robót budowlanych w sposób jednolity dla wszystkich odcinków objętych wnioskiem. W celu wykonania kompleksowej modernizacji danej drogi często niezbędne jest wykonanie różnego rodzaju robót polegających na remoncie, przebudowie lub rozbudowie. Ograniczenie zakresu rzeczowego zadania do jednego rodzaju robót budowlanych powoduje dzielenie drogi na odcinki charakteryzujące się różnymi parametrami technicznymi oraz brak możliwości uzyskania jednorodnego ciągu drogowego a także często prowadzi do skracania długości odcinków dróg zgłaszanych danym wnioskiem o dofinansowanie z uwagi na ograniczenie ilości możliwych do zawnioskowania odcinków. Dlatego też racjonalne wydaje się wprowadzenie możliwości wykonania trzech rodzajów robót budowlanych (rozbudowy, przebudowy, remontu) w ramach jednego zadania
5. Rozważenia wymaga również rozpatrzenie możliwości wprowadzenia prawa do złożenia odwołania na etapie oceny formalnej, gdyż jak wykazano przyczyną odrzucenia wniosku na tym etapie są niejednokrotnie drobne uchybienia formalne mające marginalne znaczenie nieadekwatne do jakości merytorycznej wniosku a niejednokrotnie wynikające z relatywizmu interpretacyjnego.

Biorąc pod uwagę przytoczone powyżej problemy związane z ubieganiem się przez jednostki samorządu terytorialnego o dofinansowanie z Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016-2019, Konwent Starostów Województwa Małopolskiego wnioskuje do Pana Wojewody Józefa Pilcha o przedstawienie powyższych zagadnień Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa z wnioskiem o wprowadzenie zmian służących usprawnieniu i ułatwieniu samorządom ubieganie się o dodatkowe środki na poprawę stanu drogowej infrastruktury na obszarach gmin i powiatów.

Przewodniczący Konwentu  
Powiatów Województwa Małopolskiego

  
**Józef Krzyworzeka**  
Starosta Krakowski