



STANOWISKO

Konwentu Powiatów Województwa Podlaskiego

Białowieża, 13 maja 2016 r.

w sprawie programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 - 2019

Konwent Powiatów Województwa Podlaskiego pragnie wskazać na ogromne potrzeby pilnych inwestycji w drogi lokalne naszego województwa i kraju. Jest to podstawowy warunek rozwoju rolnictwa i przedsiębiorczości, a także likwidacji gospodarczych i społecznych zapóźnień w stosunku do obszarów zurbanizowanych. Kosztochłonność inwestycji drogowych powoduje, że bez wsparcia zewnętrznego niezasobne finansowo samorzady powiatowe nie będą w stanie uporać się z tym wyzwaniem przez następne kilkadziesiąt lat. W obecnej perspektywie finansowej UE dotacje w infrastrukturę dróg lokalnych są mocno ograniczone. Dlatego niezwykle ważny jest program krajowy, którego wcześniejsze edycje oceniamy pozytywnie. Apelujemy o kontynuację oraz zwiększenie środków budżetu państwa przewidzianych na jego realizację w następnych latach.

Jednocześnie kierując się dobrą praktyką, wnosimy o zmianę niektórych uregulowań i kryteriów oceny Programu:

1. Jeżeli budowa, przebudowa lub remont obejmuje jednocześnie odcinki drogi gminnej i drogi powiatowej należy dopuścić złożenie wniosków przez jednego z zarządców, który powinien być oceniony w ramach puli dostępnej dla kategorii drogi samorządu ubiegającego się o środki. Bez względu na długość poszczególnych odcinków dróg.

Uzasadnienie: Dążąc do budowy spójnej sieci dróg lokalnych na danym terenie takie inicjatywy należy wyłącznie wspierać i promować (dodatkowe punkty). Na obszarach wiejskich, w związku z zaszłością, ciągi drogowe mają często przeplatających zarządców. Możliwość otrzymania dofinansowania jest ograniczona do jednego wniosku i szczególnie powiat operujący na większym obszarze ze względów oczywistych nie podejmie decyzji złożenia wniosku na krótki odcinek drogi.

2. W przypadku odcinków „granicznych” wręcz wskazana jest współpraca sąsiadów i należy dopuścić możliwość wnioskowania przez jeden z samorządów na ciąg drogowy ciągnący się przez teren dwóch jednostek. Ocena i limit środków dotyczyłby samorządu składającego wniosek.

Uzasadnienie: Poza argumentami jak wyżej, trzeba podkreślić, że granice gmin czy powiatów nie przekładają się w żaden sposób na potrzeby transportowe, gospodarcze czy komunikację społeczną. To właśnie wspólny wniosek składany przez jedną z zainteresowanych jednostek, biorącą na siebie ciężar odpowiedzialności, ale wspieraną finansowo i organizacyjnie przez sąsiada, daje dodatkową pewność co do znaczenia tej drogi czy dróg. Ograniczenie odcinka drogi na terenie partnera do 5 % nie ma uzasadnienia.

3. W kryteriach oceny wniosku dotyczących podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy racjonalnie ograniczyć zastosowane wymogi do faktycznie niezbędnych w przypadku dróg lokalnych. Ponadto powinna być wyeliminowana wyższa ocena inwestycji realizowanych w ramach rozbudowy w stosunku do przebudowy dróg.

Uzasadnienie: Program obowiązujący w 2016 r. zakłada, że w ramach oceny merytorycznej wniosków może uzyskać maksymalnie 42 punkty, a z tego aż 20 z tytułu zastosowanych rozwiązań technicznych mających wpływać na bezpieczeństwo ruchu. Prawie 50 % znaczenia przyznane tej wadze wypacza wybór faktycznie ważnych zadań dla lokalnych sieci dróg. Tym bardziej, że punkty przyznawane są za stosowanie ponadnormatywnych niestandardowych rozwiązań, nieadekwatnych do potrzeb dróg lokalnych. Taka ocena miałaby swoje uzasadnienie w przypadku dróg wojewódzkich i miejskich. Efektem tych kryteriów jest fakt, iż w woj. podlaskim ponad 50 % dróg gminnych ujętych do dofinansowania w roku 2016 dotyczy ulic w miastach, gdzie koszt inwestycji jest średnio 10- krotnie wyższy niż dróg biegnących przez obszary wiejskie. Wypacza to założenia Programu i wręcz wyklucza możliwość osiągnięcia zakładanych efektów.

4. W kryteriach oceny wniosku dotyczących znaczenia zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa definiując „ponadlokalność” należy uwzględnić zapis, iż droga powiatowa – przebiega przez obszar dwóch lub więcej gmin.

Uzasadnienie: W obecnej wersji dotyczy dróg powiatowych leżących na terenie dwóch powiatów – wyklucza to większość dróg powiatowych gdyż takie przypadki stanowią znikomy procent wszystkich dróg powiatowych. Dla zrównoważonego rozwoju regionu znaczenie mają już drogi powiatowe przebiegające łączące gminy zasadne byłoby zastosowanie proponowanego zapisu.

5. W kryteriach oceny wniosku dotyczących wpływu zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej uwzględnić zapis o dostępie obywateli do obiektów użyteczności publicznej (np. szkoły, biblioteki).

Uzasadnienie: W obecnej wersji programu mowa jest o ośrodkach gospodarczych występujących w regionie. Województwo Podlaskie ze względu na swą specyfikę pozbawione jest na przeważającym obszarze takich ośrodków. Uważamy, że w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju regionu należy przede wszystkim ułatwiać obywatelom dostęp do obiektów użyteczności publicznej, dzięki którym są w stanie włączyć się w życie regionu.

6. W kryteriach oceny wniosku dotyczących kontynuacji zadania w zapisie „zamykanie ciągu lub cały ciąg drogi bądź kontynuacja wcześniejszych zadań na danym ciągu komunikacyjnym” należałoby uwzględnić zmianę okresu oddania do użytkowania z 3 lat na 5 lat od dnia złożenia wniosku.

Przewodniczący Konwentu
Powiatów Województwa Podlaskiego

Jan Zalewski

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
2. Podlaski Urząd Wojewódzki
3. Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego
4. Powiat Augustowski
5. Powiat Białostocki
6. Powiat Bielski
7. Powiat Grajewski
8. Powiat Hajnowski
9. Powiat Kolneński
10. Powiat Łomżyński
11. Powiat Moniecki
12. Powiat Sejneński
13. Powiat Siemiatycki
14. Powiat Suwalski
15. Powiat Wysokomazowiecki
16. Powiat Zambrowski