



**STANOWISKO**  
**XVI Zgromadzenia Ogólnego**  
**Związku Powiatów Polskich**  
**Wisła, 9 kwietnia 2013 r.**

**w sprawie problemów w zakresie transportu i komunikacji**

Spójność poszczególnych wspólnot samorządowych może być zachowana jedynie pod warunkiem łatwej dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejsc, w których świadczone są usługi publiczne. Pociąga to za sobą konieczność zagwarantowania zarówno właściwej jakości dróg, jak i sprawnego systemu transportu publicznego.

Tymczasem od wielu lat największym wyzwaniem stojącym przed samorządami terytorialnymi jest gruntowna modernizacja i rozbudowa sieci dróg. Nadrobienie ogromnych zaniedbań w tym zakresie, jest wyzwaniem, od realizacji którego zależy dalszy rozwój społeczny i gospodarczy Polski.

Aby zmienić tę niekorzystną sytuację konieczne jest kompleksowe uporządkowanie sieci drogowej, dostosowanie kategorii dróg do ich faktycznej roli, obciążenia i parametrów technicznych. Naszym zdaniem oznacza to konieczność zmiany kategorii niemal 40 procent dróg. Zwracamy w szczególności uwagę na problem dróg wewnętrznych powszechnego korzystania, stanowiących własność Skarbu Państwa. Na utrzymanie takich dróg nie są przeznaczone żadne środki. Powstrzymanie destrukcji tych dróg wymaga albo zapewnienia odpowiednich środków, albo przypisanie ich do odpowiedniej kategorii dróg publicznych, np. dróg gminnych.

Niezbędne jest także zapewnienie samorządom terytorialnym dodatkowych środków finansowych na modernizację i rozbudowę sieci drogowej.

Dlatego uważamy za niezbędne:

- kontynuowanie Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych, z uwzględnieniem wysokości dofinansowania projektów gminnych i powiatowych, bez corocznego zmniejszania środków przeznaczonych na ten Program, a wręcz przeciwnie – przy znaczącym zwiększeniu przewidzianych na Program środków – zwłaszcza wobec przewidywanej niemożliwości wykorzystania na inwestycje na drogach lokalnych środków europejskich w nowym okresie budżetowania;
- utrzymanie rezerwy subwencji ogólnej z przeznaczeniem na inwestycje drogowe;
- opracowanie w nowym okresie budżetowania Unii Europejskiej programu operacyjnego dedykowanego poprawie dostępności terytorialnej kraju ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji na drogach lokalnych lub przewidzenie takich inwestycji w regionalnych programach operacyjnych;
- umożliwienie samorządom terytorialnym korzystania ze środków z Krajowego Funduszu Drogowego oraz wpływów z akcyzy na paliwa płynne;

- utworzenie funduszu, na który składałyby się wpływy z podatku VAT od wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego. Środki z tego funduszu przeznaczone byłyby na modernizację infrastruktury dróg lokalnych;
- opracowanie i wdrożenie przepisów, które skutecznie chronić będą zarządców dróg lokalnych, nadmiernie eksploatowanych i niszczonej w okresie budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad, w szczególności przewidujących rekompensatę ze środków Skarbu Państwa kosztów zniszczeń, niepokrytych przez podmioty budujące drogi.

Obserwacja pierwszego okresu funkcjonowania nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powoduje obawy, że utrzymanie właściwej sieci międzygminnych połączeń komunikacyjnych może być zbyt dużym obciążeniem finansowym. Wynika to w szczególności z nieuwzględnienia w prawie polskim dopuszczanej przez prawo unijne instytucji prawa wyłącznego – umożliwiającego operatorowi pokrywanie kosztów linii nierentownych z dochodów z linii rentownych. W związku z tym wnosimy o dokonanie odpowiedniej zmiany ustawowej.

Jednocześnie apelujemy o skierowanie do prac legislacyjnych przygotowanego przez Związek Powiatów Polskich projektu nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym – rozwiewającej istniejące wątpliwości co do podmiotów odpowiedzialnych za pokrycie kosztów przechowywania pojazdów usuniętych przed laty z dróg publicznych.

Przewodniczący  
XVI Zgromadzenia Ogólnego  
Związku Powiatów Polskich

Marzena Kempieńska