



ZWIĄZEK
POWIATÓW
POLSKICH

Stanowisko
XXVI Zgromadzenia Ogólnego
Związku Powiatów Polskich
w sprawie roli powiatów w zapewnieniu mobilności

Ossa, 29 września 2020 roku

Sprawne i bezpieczne przemieszczanie się osób oraz transportowanie towarów wymaga istnienia odpowiedniej sieci drogowej oraz dobrych rozwiązań administracyjnoprawnych – tak, aby państwo zachowywało kontrolę nad tym, co dzieje się na drogach i równocześnie nie tworzyło zbędnych przeszkód. Nie można także zapominać o tym, że w interesie całego społeczeństwa leży właściwa organizacja komunikacji publicznej – nie tylko w odniesieniu do osób, które nie mają możliwości skorzystania z własnego środka transportu. Dobrze funkcjonujący publiczny transport zbiorowy pozwala np. na ograniczenie korzystania z prywatnych samochodów, a pozytywne skutki takiego ograniczenia choćby z perspektywy ochrony środowiska są oczywiste.

Na dzień 31 grudnia 2018 r.¹ spośród wszystkich dróg w kraju, których było 424 569,9 km, aż 124 572,4 km dróg było drogami powiatowymi – daje to udział na poziomie 29,34%. Drogi te są często kluczowe dla lokalnego układu komunikacyjnego. Równocześnie często zdarzają się przypadki, w których mamy do czynienia z niewpisywaniem się przez drogi powiatowe w brzmienie przepisu art. 6a ust. 1 ustawy o drogach publicznych, według którego do dróg powiatowych zalicza się – w pewnym uproszczeniu – drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. Jest to zaszczość historyczna wynikająca z prawidłowości skategoryzowania dróg przed rokiem 1999. Konsekwencją takiego stanu jest konieczność rozproszenia wysiłku inwestycyjnego przez wiele powiatów na drogi mające w istocie charakter czysto lokalny ze szkodą dla dróg tworzących szkielet powiatowego układu drogowego. Problem ten wymaga stworzenia mechanizmu racjonalizacji sieci drogowej w oparciu o jasne kryteria, zwłaszcza w warunkach pogarszającej się sytuacji finansowej powiatów.

Przypomnieć w tym miejscu należy, że zadania własne samorządu terytorialnego powinny być – co do zasady – finansowane z ich dochodów własnych. W pełni doceniając strumień środków płynących do JST w ramach Funduszu Dróg Samorządowych, a obecnie również Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, jesteśmy zmuszeni zauważyć, że nie powinien on być traktowany jako alternatywa dla zapewnienia odpowiedniego poziomu dochodów własnych. Jednocześnie brak precyzyjnych kryteriów przyznawania środków w obu wymienionych Funduszach utrudnia długoterminowe planowanie inwestycyjne w jednostkach samorządu.

Wspomnieć też należy, że decyzje podejmowane na poziomie centralnym zwiększają koszty realizacji inwestycji – często bezzasadnie. Najlepszym przykładem tego typu decyzji jest wprowadzenie

¹ *Transport – wyniki działalności w 2018 r., GUS i US w Szczecinie, Warszawa-Szczecin 2019, s. 72, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2018-roku,9,18.html> (16.09.2020 r.).*

obowiązku lokalizowania w pasach drogowych kanałów technologicznych w każdym miejscu i w każdych okolicznościach, nawet jeśli budowa kanału w danym miejscu nie ma znaczenia z punktu widzenia funkcjonalnego – chociażby ze względu na punktowość inwestycji i brak możliwości powiązania tworzonego kanału technologicznego z dalszym jego przebiegiem. Niezbędne są działania racjonalizujące obowiązujące obecnie wymogi.

Drogi nie są budowane jako sztuka dla sztuki, lecz jako miejsce poruszania się pojazdów. W systemie związanym z dopuszczaniem pojazdów do ruchu powiaty poprzez swoje wydziały komunikacji odgrywają bardzo ważną rolę. Sprawna realizacja tych zadań wymaga jednak racjonalnych ram prawnych i zapewnienia odpowiedniego poziomu dochodów. Niestety w ostatnim czasie trudno i o jedno, i o drugie. Dobrym tego przykładem jest uchwalony w tym roku tzw. pakiet deregulacyjny, który przy znikomym zmniejszeniu obciążenia zadaniami spowoduje jednocześnie znaczący spadek dochodów z tytułu opłat rejestracyjnych. Jednocześnie wprowadzony bez poważnych przemyśleń obowiązek zgłaszania nabycia i zbycia pojazdu nie tylko spowodował dodatkowe obciążenie pracą, ale wygenerował liczne problemy prawne, które będą przedmiotem rozważań organów drugiej instancji i sądów administracyjnych jeszcze przez wiele lat. Niezbędne jest zatem całościowe spojrzenie na system dopuszczania pojazdów do ruchu i wprowadzenie w nim zmian, które – korzystne dla obywatela – nie doprowadzą jednocześnie do paraliżu funkcjonowania wydziałów komunikacji. Wśród takich zmian powinno się znaleźć również przyjęcie domniemania prawdziwości danych dotyczących właściciela pojazdu zawartych w CEP.

Zasygnalizować również należy, że podobnych zmian wymagają przepisy dotyczące usuwania pojazdów z dróg, które w obecnym kształcie coraz częściej prowadzą do ponoszenia przez powiaty nieuzasadnionych kosztów bez możliwości ich zrekompensowania w jakikolwiek sposób.

W zakresie mobilności duże znaczenie dla mieszkańców – zwłaszcza niepełnoletnich i seniorów ma sprawny system publicznego transportu zbiorowego. Na temat konieczności przeprowadzenia głębokich zmian w przepisach regulujących jego funkcjonowanie Związek Powiatów Polskich wypowiadał się wielokrotnie. Niestety do tej pory nie udało się wypracować wspólnie z przedstawicielami rządu docelowego kształtu systemu. Mamy nadzieję, że obecnie dokonywane w ramach ustawy o budżecie wydłużenie czasu obowiązywania dotychczasowych przepisów o rok umożliwi sfinalizowanie prac. Związek Powiatów Polskich deklaruje wolę współpracy w tym zakresie.

Jak powszechnie wiadomo właściwie funkcjonujący transport to szkielet gospodarki, co jest szczególnie istotne z punktu widzenia konieczności ponownego wejścia polskiego przemysłu, handlu i usług we wzrostowy trend po wiosennym *lockdownie* spowodowanym pandemią koronawirusa. Chcemy, aby wykonywanie przez samorządy powiatowe zadań oraz kompetencji z zakresu transportu i mobilności stanowiło wsparcie *nomen omen* w drodze do tego celu. I tenże cel przyświeca formułowanym przez nas postulatami.

Przewodniczący
XXVI Zgromadzenia Ogólnego
Związku Powiatów Polskich


Andrzej Płonka