



ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Tadeusz Chrzan
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Mariusz Bieniek
POWIAT PŁOCKI

Mirosław Czapa
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Połępa
POWIAT BRZESKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezdeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHELMIŃSKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Jan Zalewski
POWIAT SIEMIATYCKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/233/20

Warszawa, 3 listopada 2020 roku

Szanowny Pan

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do pisma z dnia 28 października 2020 r. (znak sprawy: DDP-6.40.4.2020) przekazującego do konsultacji publicznych projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Bezpiecznej Infrastruktury 2021-2024” niniejszym przedkładam opinię Związku Powiatów Polskich do ww. projektu.

1. Plan finansowy – s. 11 i 12 (w zakresie dotyczącym możliwości udziału wkładu samorządowego w realizację zadań objętych Programem na podstawie porozumienia zarządcy drogi z zainteresowaną jednostką samorządu terytorialnego).

Rozumiemy uzupełniający charakter takiego rozwiązania, niemniej chcemy podkreślić, że sytuacja budżetowa jednostek samorządu terytorialnego uniemożliwia oczekiwanie wkładu j.s.t. na poziomie większym niż uzupełniający – i co warto dodać – symboliczny. Chcemy podkreślić ten fakt szczególnie ze względu na to, że Program w toku 11 lat realizacji ma opiewać na kwotę 10,5 mld zł, a łączny koszt niezbędnych zabiegów mających na celu doprowadzenie do odpowiedniego stanu technicznego całej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA szacuje się na ok. 58 mld zł. Jednostki samorządu terytorialnego nie dysponują wolnymi środkami, które mogłyby nawet w części pokryć istniejącą lukę pomiędzy potrzebami a środkami przewidzianymi na realizację Programu.

2. Priorytety realizacyjne – s. 12 (w zakresie nieobjęcia Programem odcinków dróg, które utracą swój status w momencie oddania do użytkowania nowej drogi).

We wskazanym fragmencie nie określono tego, w jakiej perspektywie czasowej ma nastąpić utrata przez odcinek drogi statusu drogi krajowej – na skutek oddania do użytkowania nowej drogi – która to utrata statusu spowoduje wyłączenie możliwości sfinansowania poprawy bezpieczeństwa na takim odcinku „starej” drogi ze środków Programu. Należy unikać sytuacji, w których poprawę bezpieczeństwa na danym odcinku drogi ze środków Programu będzie wyłączała utrata przez ten odcinek kategorii drogi krajowej na skutek wybudowania „nowej” drogi, której budowa jeszcze się nie rozpoczęła albo której oddanie do użytku nastąpi np. dopiero za pięć lat.

3. Priorytety realizacyjne – s. 13 (w zakresie infrastruktury powodującej rozdzielanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów oraz ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów i pieszych).

Uwaga redakcyjna – słowo „dedykowany”, jakkolwiek w ostatnim czasie powszechnie używane w takim kontekście jak w Programie, tj. „dedykowanej infrastruktury” (pokłosie analogicznego słowa w języku angielskim), nie jest użyciem prawidłowym. Można je zastąpić – po przeredagowaniu przywołanych fragmentów – np. słowem „przeznaczony”.

4. Priorytety realizacyjne – s. 17 (w zakresie poprawy bezpieczeństwa w obrębie jezdni na skutek likwidacji dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych z szerokimi pobocznymi utwardzonymi).

To wskazanie wymaga co najmniej szerszego uzasadnienia. Skoro – jak wskazano w uwadze nr 1 – środki przeznaczone na realizację Programu są w porównaniu do potrzeb mocno ograniczone, to priorytety należy mocno przemyśleć. Ponadto warto zaznaczyć, że Autorzy zarówno w lit. c („szerokie pobocza”), jak i w lit. a (likwidacja „czterech pasów”) przywołanego tiretu nie wskazują, na czym dokładnie likwidacja ma polegać, tj. co powstanie w zamian.

5. System realizacji – s. 15-18.

Uważamy, że skoro jednym z kryteriów wpływających na kształt hierarchizacji zadań wymagających realizacji będzie „mobilność lokalna” (s. 17), to warto w tym kontekście konsultować je z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz umożliwić jednostkom samorządu terytorialnego przekazywanie propozycji takowych zadań – szczególnie ze względu na poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach dróg krajowych z drogami samorządowymi.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Piłonka

