

ZWIĄZEK  
POWIATÓW  
POLSKICH

**Stanowisko**  
**XXVIII Zgromadzenia Ogólnego**  
**Związku Powiatów Polskich**  
**w sprawie uporządkowania sieci dróg publicznych**

**Mikołajki, 8 czerwca 2022 roku**

W czasie wdrażania reformy samorządowej 1998 roku dołożono wiele starań, aby zminimalizować ryzyko sporów kompetencyjnych między poszczególnymi poziomami samorządu terytorialnego. Aby osiągnąć ten cel, prawodawca we wszystkich możliwych przypadkach przyjął założenie rozdzielności kompetencyjnej – tzn. zasady, że określone zadanie jest realizowane tylko przez jeden poziom zarządzania publicznego.

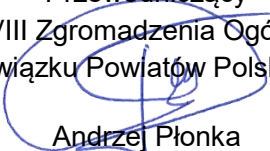
Z takim podziałem nie było problemu w przypadku zadań mających swoją naturalną skalę realizacji; większe wyzwania stanowiły zadania nie mające takiej skali. Najlepszym przykładem może tu być zarządzanie drogami, które musi być realizowane na każdym poziomie w zależności od znaczenia danego połączenia w krajowej sieci drogowej. Aby podzielić kompetencje w tym zakresie, prawodawca dokonał kategoryzacji dróg i każdą z kategorii przypisał odpowiedniemu zarządcy – Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad, zarządom województw, zarządom powiatów, czy wreszcie wójtom (burmistrzom, prezydentom miast).

Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych drogami powiatowymi powinny stać się połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedziby gmin między sobą – o ile nie stanowią dróg kategorii krajowej albo wojewódzkiej. Niestety inicjalna kategoryzacja dróg dokonana w 1998 roku miała się nijak do definicji ustawowych – drogami powiatowymi stała się większość dróg, które ówczesnie były zarządzane przez wojewodów – w praktyce zatem wszystko zależało od polityki drogowej prowadzonej w danym województwie. W konsekwencji powiaty otrzymały niejednokrotnie po kilkaset kilometrów dróg, z których jedynie ułamek spełnia kryteria ustawowe. Pozostałe drogi mają charakter czysto lokalny, stanowiąc nieraz nieutwardzone drogi leśne i polne prowadzące do pojedynczych zabudowań. W konsekwencji ograniczone zasoby finansowe powiaty zamiast

skoncentrować na najważniejszych dla lokalnej mobilności drogach muszą rozpraszać – finansując również działania na drogach nie mających żadnego znaczenia z punktu widzenia wspólnoty powiatowej jako całości.

Pomimo upływu bez mała ćwierćwiecza sytuacja nie uległa zmianie. Trudno się temu dziwić, skoro zmiana kategorii drogi wymaga zgody obu jednostek samorządu terytorialnego, a to co stanowiłoby racjonalizację kształtu sieci byłoby jednocześnie zwiększeniem obowiązków gmin.

W tej sytuacji Związek Powiatów Polskich dostrzega konieczność pilnego wprowadzenia rozwiązań prawnych zapewniających skuteczne doprowadzenie własności i zarządzania drogami do warunków stawianych poszczególnym kategoriom dróg przez ustawę. Tylko w ten sposób będziemy mogli zapewnić właściwą jakość dróg stanowiących szkielet komunikacyjny naszego państwa, naszych lokalnych wspólnot.

Przewodniczący  
XXVIII Zgromadzenia Ogólnego  
Związku Powiatów Polskich  
  
Andrzej Płonka