



Roczne nakłady na utrzymanie i mniejsze remonty dróg w miastach wynoszą średnio 40 tys. zł/km. Finansowanie miejskiego majątku drogowego to z kolei koszt sięgający średnio 180 tys. zł/km, przy czym skala tych wydatków waha się od 60 tys. zł/km w mniejszych ośrodkach do 275-320 tys. zł/km w aglomeracjach. Dane te są wynikiem badań, które regularnie prowadzi Związek Miast Polskich w ramach Systemu Analiz Samorządowych. Dane te również wskazują, że minione co najmniej dwa, trzy lata na tle przełomu stuleci są czasem finansowej koniunktury w miejskim drogownictwie. Nie oznacza to jednak hossy.

Związek Miast Polskich podtrzymuje stanowisko, że stan miejskich układów komunikacyjnych nadal nie jest najlepszy i ich unowocześnienie wymaga poniesienia dużo większych nakładów, szczególnie na budowy nowych dróg. Wymaga też dokonania pewnych zmian systemowych (finansowych i administracyjnych) umożliwiających efektywne gospodarowanie miejskim majątkiem drogowym. Staje się to istotne, biorąc pod uwagę, że wkrótce dostępne środki z funduszy unijnych zaczną się wyczerpywać.

W tej chwili w przeliczeniu na jeden kilometr dróg i ulic w miastach wydatki inwestycyjne sięgają od 20 tys. aż do nawet 270 tys. zł (średnio 140 tys. zł) właśnie także dzięki unijnym dofinansowaniom oraz zaciągany kredyt. Ale kryzys coraz bardziej jawi się realnym - jak zauważa Ryszard Grobelny, prezydent Poznania, prezes ZMP. Podkreśla, że miasta o obecnie dobrej sytuacji budżetowej zaczynają przymierzać się do oszczędności. Ten rok może być więc ostatnim sprzyjającym drogowym inwestycjom w miastach. Raport o sytuacji drogownictwa miejskiego publikujemy 8 stycznia br.



Modernizacja drogowych układów w miastach, szczególnie przy ograniczonych środkach finansowych na inwestycje, powoduje konieczność poszukiwania rozwiązań umożliwiających rozładowanie ulicznych korków, poprawę płynności jazdy oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Temu służą między innymi systemy zarządzania ruchem, jak prezentowane rzeszowskie wdrożenie (publikacja 7 stycznia). Czy poprawie sytuacji ruchowej w ciągach komunikacyjnych miast służą też urządzenia odmierzające na sygnalizatorach czas wyświetlania zielonego i czerwonego światła? To rozwiązanie ma swoich zwolenników, jak też przeciwników. Jakie są jego zalety i jakie budzi ono kontrowersje? O tym w publikacjach 15,18 i 19 stycznia. Prezentujemy w nich opinie członków Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu. Zapraszamy do kontynuowania tak podjętej dyskusji na łamach portalu edroga.pl.

Agnieszka Serbeńska
redaktor naczelna edroga.pl