

**WNIOSKI Forum Dróg Miejskich**  
**w Łodzi w dniach 29-30 września 2010 r.**

**DIAGNOZA**

1. Najwyższy stopień nasycenia (stosunek natężenia ruchu do przepustowości drogi) notowany jest na drogach w miastach i w ich otoczeniu. Na nich występuje największe zatłoczenie. Obciążenie nawierzchni i obiektów (mosty i inne) są znacznie większe niż zakładano przed laty przy projektowaniu i budowie dróg miejskich; powoduje to ich degradację. Specyfika dróg miejskich polega, m.in., na pełnieniu przez nie złożonych funkcji. Poza ruchem samochodowym obsługują one często transport szynowy a przede wszystkim ruch pieszy i rowerowy. W pasie drogowym zlokalizowane jest uzbrojenie podziemne.
2. W obszarach zurbanizowanych zlokalizowane są drogi wszystkich kategorii: krajowe, w tym autostrady i drogi ekspresowe, oraz drogi samorządowe - wojewódzkie, powiatowe i gminne. Drogi te pełnią różne funkcje. Obszar dróg miejskich stanowi przedmiot zainteresowania kompetencji co najmniej 4 resortów: Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Środowiska.
3. Ramy prawne komplikują proces podejmowania decyzji w przypadku projektów dotyczących elementów dróg różnej kategorii.
4. Brak współpracy i koordynacji działań pomiędzy administracjami drogowymi różnych szczebli i gestorami innych sieci infrastrukturalnych/obiektów oraz niedoskonałe prawo skutkują opóźnieniami w przygotowaniach nowych inwestycji i przeszkodami w realizacji robót modernizacyjnych.
5. W wielu miastach brak jest konsekwencji we wdrażaniu wieloletnich planów rozwoju sieci drogowej. Częste zmiany planów obniżają efekty wydatkowania ograniczonych środków finansowych.
6. Nakłady finansowe są niewspółmierne do potrzeb rozwoju, a przede wszystkim modernizacji, remontów i utrzymania oraz eksploatacji (np. zarządzanie ruchem). W polityce Państwa i władz samorządowych priorytet ma budowa nowych elementów infrastruktury.

## **WNIOSKI Z DIAGNOZY**

1. Problemu zatłoczenia dróg miejskich nie da się całkowicie rozwiązać, możliwe jest jednak złagodzenie jego ostrości. Warunkiem sukcesu jest przyjęcie i konsekwentna realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu w miastach zalecanej i promowanej przez UE.
2. Jednym z priorytetowych zadań jest zahamowanie degradacji infrastruktury drogowej w miastach i poprawa jej jakości oraz sposobu wykorzystania.
3. Zasada subsydiarności nie oznacza zwolnienia Państwa od obowiązku wspierania miast w rozwiązywaniu problemów transportu, w tym poprawy jakości infrastruktury drogowej. Zakres tego wsparcia powinien być jasno określony w polityce transportowej kraju.

## **POLITYKA TRANSPORTOWA PAŃSTWA**

1. W polityce UE i we wszystkich dotychczasowych krajowych (rządowych) dokumentach dotyczących całości polityki transportowej (2001 i 2005) problematyka transportu w obszarach zurbanizowanych zajmowała ważne miejsce.
2. Ostatnio formułowane strategie i programy dotyczą zwykle poszczególnych gałęzi transportu oraz transportu międzynarodowego i krajowego. Sprawy transportu w miastach (i otaczających je obszarach zurbanizowanych) traktowane są niewspółmiernie do ich wagi i potrzeb. Konieczne jest sformułowanie kierunków polityki transportowej Państwa (decyzja Rady Ministrów, lub Parlamentu) z uwzględnieniem wszystkich poziomów (krajowy, regionalny, lokalny) oraz specyfiki dróg miejskich (ulic, placów i in.) i pozamiejskich.
3. Konieczne jest sformułowanie kierunków polityki transportowej Państwa (decyzja Rady Ministrów, lub Parlamentu) z uwzględnieniem wszystkich poziomów (krajowy, regionalny, lokalny) oraz specyfiki dróg miejskich (ulic, placów i in.) i pozamiejskich.

## **POSTULATY DOT. PRAWA**

1. Wsparcie miast ze szczebla centralnego jest bardzo ograniczone. Konieczne jest poświęcenie - w polityce transportowej Państwa (strategiach rozwoju transportu) - większej uwagi problemom transportu w miastach i obszarach zurbanizowanych. Dotyczy to finansowania, regulacji prawnych, wsparcia metodycznego (wytyczne,

pomoc techniczna itp.), badań i prac rozwojowych, oraz tworzenia, promocji i wdrażania innowacyjnych rozwiązań.

2. Kluczowe znaczenie mają przepisy prawne dotyczące dróg i z nimi związane. Nowa ustawa o drogach publicznych powinna uwzględniać specyfikę dróg miejskich. M.in. konieczne jest:
  - zróżnicowanie wymagań dotyczących dróg zamiejskich i miejskich; m.in., należy uwzględnić wielofunkcyjność drogi miejskiej (ulicy);
  - podniesienie rangi zarządcy drogi w stosunku do infrastruktury obcej zlokalizowanej w pasie drogowym (wzmocnienie pozycji zarządcy, jako gospodarza).Dla usprawnienia procesu zarządzania drogami w miastach pożądanym jest wprowadzenie, jako obligatoryjnego, zarządzania obszarowego we wszystkich miastach o zaludnieniu pow. 50 tys. mieszk.; w pozostałych miastach zastosowanie tego rozwiązania leżałoby w gestii władz miejskich i ich możliwości. Przy zarządzaniu obszarowym - zarządzane drogi, z wyjątkiem dróg krajowych, powinny być własnością samorządu gminy.
3. Przepisy określające warunki techniczne dla dróg publicznych (*Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U. 1999r. nr 43, poz.430 - z dalszymi zmianami oraz Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie -M.P. 2000r. nr 63, poz.735*) powinny w większym stopniu uwzględniać specyfikę dróg miejskich.
4. Rolę regulatora dla całej sieci dróg, w tym miejskich, pełnić powinien minister właściwy dla spraw transportu.

## **POSTULATY – FINANSOWANIE**

1. Wysiłek inwestycyjny samorządów w obszarze infrastruktury drogowej jest znaczący. Jednak posiadane środki finansowe nie wystarczają dla oczekiwanej poprawy stanu technicznego dróg miejskich. Jest konieczne zwiększenie środków budżetowych pochodzących z budżetu Państwa oraz unijnych. Modernizacja dróg miejskich powinna być jednym z kluczowych priorytetów w programowaniu wykorzystania środków unijnych w latach 2014-2020.
2. Należy zapewnić racjonalny podział środków finansowych między nakłady na: (i) budowę nowych elementów infrastruktury drogowej; (ii) modernizację, remonty i jej utrzymanie.
3. Podobnie konieczne jest zapewnienie równowagi między finansowaniem rozwiązań obsługujących ruch tranzytowy, docelowy oraz wewnętrzny.

## POSTULATY - INNE

1. Istnieje potrzeba stworzenia płaszczyzny dialogu ministra właściwego do spraw transportu (MI) z zarządcami dróg samorządowych. Służyłoby to, m.in., doskonaleniu regulacji prawnych i systemu zarządzania drogami oraz poszukiwaniu mechanizmów finansowania dróg samorządowych, w tym miejskich. Drogowcy miejscy apelują do samorządów wszystkich szczebli o przyłączenie się do tej inicjatywy i wyłonienie wspólnej reprezentacji.
2. Sprawdzonym, efektywnym środkiem poprawy warunków ruchu na zatłoczonych drogach miejskich jest zarządzanie ruchem (ZR). Doskonalenie systemów ZR powinno uzyskać wyższą pozycję na liście priorytetów transportowych miast. Konieczna jest również modyfikacja przepisów, np. dot. zarządzania ruchem w stanie rzeczywistym.
3. Specyfika dróg miejskich uzasadnia poszukiwanie i wdrażanie rozwiązań technicznych prowadzących do redukcji poziomu hałasu (np. ciche nawierzchnie) czy szybkiego wykonywania remontów ulic. W ostatnich latach w niektórych miastach polskich z powodzeniem zastosowano innowacyjne rozwiązania umożliwiające wykonanie prac modernizacyjnych i remontowych w kluczowych punktach miasta w ciągu jednego weekendu. W interesie społecznym jest promocja tego rodzaju rozwiązań.
4. Polskie normy/przepisy dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu są znacznie ostrzejsze niż w regulacjach unijnych. Efektem jest wymóg stosowania – nie tylko w przypadku nowych inwestycji, ale także w przypadku przebudowy drogi - radykalnych środków zabezpieczeń przed hałasem, np. instalowania ekranów przeciwhałasowych w intensywnie zagospodarowanych obszarach miast. Wnioskuje się złagodzenie polskich przepisów dotyczących dozwolonego poziomu hałasu (do minimalnego poziomu wymaganego przepisami UE).
5. W miasta polskich rośnie zrozumienie, że konieczne jest pogodzenie interesów pieszego, rowerzysty i użytkownika pojazdów zmechanizowanych. Rola roweru, jako środka transportu, zasługuje na wsparcie. Wśród stosowanych rozwiązań coraz popularniejsze są wydzielone ścieżki rowerowe. Z trudnością wdrażane są jednak inne rozwiązania powszechnie stosowane w wielu krajach UE, takie jak wydzielone pasy na jezdniach, czy parkingi. Stosowanie niektórych z nich utrudnione jest jednak utrudnione (np. kontrapasy na ulicach o ruchu jednokierunkowym). Proponuje się weryfikację przepisów oraz bardziej intensywnie promowanie rozwiązań zachęcających do użytkowania roweru w podróżach w różnych celach.

Opracował zespół: Janusz Koper, Tomasz Kowalczyk, Grażyna Lendzion, prof. Wojciech Suchorzewski (przewodniczący), Zbigniew Tabor, Czesław Wandzel, Maciej Winsche