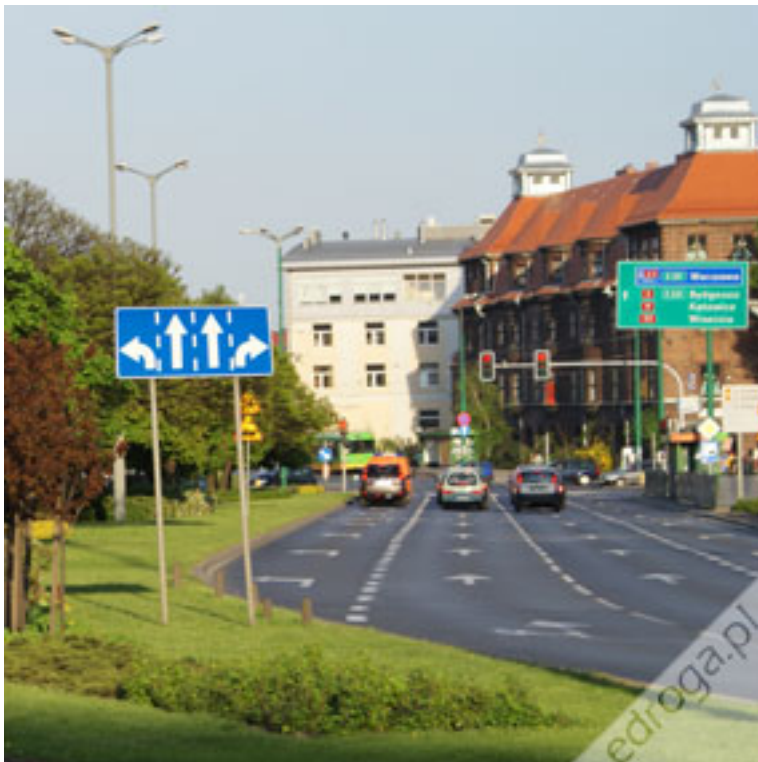




Stan dróg w polskich miastach jest nadal niezadowolający. Raport Związku Miast Polskich potwierdza, że wymagają one ogromnych nakładów finansowych. Od 2000 roku udział w miejskich budżetach środków inwestycyjnych na drogi i transport publiczny jest największy, ale te wydatki najczęściej dotyczą przebudowy dróg istniejących niż budowy nowych.

Diagnoza

W miastach drogi są ulicami, mają więc znacznie większe i bardziej zróżnicowane funkcje niż drogi poza obszarami zurbanizowanymi. Ulice tworzą systemy, które powinny być zintegrowane. Niestety, integracja ma miejsce tylko w miastach na prawach powiatu, czemu sprzyja sytuacja prawna tych miast (jeden gospodarz). W innych miastach jest odwrotnie – identyczne ulice są zarządzane przez 4 różne podmioty: odpowiednio przez miasto, powiat, województwo i GDDKiA. „Ten stan prawny dotyczy ponad 830 miast i wymaga natychmiastowej zmiany” – zaznaczono w raporcie ZMP, przygotowanym na VII Kongres Miast Polskich.

Z analizy wskaźników zebranych z 75 miast w ramach bazy SAS, prowadzonej przez Związek Miast Polskich, wynika, że:

- gęstość sieci drogowej nie wzrastała przez całe lata (głównie modernizacja); dopiero od lat 2003/4 lekko wzrasta (2,5 - 3,7 km/km²) i jest zadowolająca; jednocześnie gęstość dróg podstawowych spadła, głównie z powodu korekt kategorii dróg (1,1 - 1,4 km/km²) – ten wskaźnik jest zbyt niski;
- wyraźniej rośnie gęstość dróg rowerowych (średnio 0,18, a w miastach pow. 300 tys. – 0,42 km/km²) – to wciąż za mało;
- wskaźnik liczby skrzyżowań sterowanych sygnalizacją świetlną wynosi średnio 0,28 skrzyżowania na km dróg podstawowych, a w miastach pow.

- 300 tys. – 0,87; średnio 20% skrzyżowań w układzie podstawowym dróg jest sterowanych światłami (9% w miastach małych i 44 - 50% w największych);
- finansowanie majątku drogowego wynosi: średnio 180 tys. zł/km (od 60 tys. zł/km w miastach małych do 275-320 tys. zł/km w największych);
 - nakłady na inwestycje drogowe wynoszą: średnio 136,5 tys. zł/km (od 20-40 tys./km w miastach małych do 215-270 tys./km); znaczący udział stanowią w tym fundusze strukturalne UE, ale tylko w miastach średnich (6-17%) i dużych (51-78%);
 - nakłady na utrzymanie i remonty dróg sięgają: średnio 40 tys. zł/km (w poszczególnych grupach miast od 12 do 64 tys. zł/km); to kilkakrotnie więcej niż w latach 90., ale wciąż kilkakrotnie mniej niż potrzeby w tym zakresie;
 - wskaźnik motoryzacji wzrósł z ok. 290 w 1999 r. do 400 samochodów osobowych na 1000 mieszk. w 2007 r. (pojazdów samochodowych ogółem jest nieco ponad 500 na 1000 mieszk.);
 - liczba wypadków drogowych w miastach wynosi średnio 2,14 na 1000 pojazdów samochodowych (od 1,23 w miastach małych do 3,54 w największych); więcej osób zabitych i rannych jest w wypadkach w miastach mniejszych, a więc wypadki w tych miastach są cięższe; więcej wypadków z udziałem pieszych jest w miastach średnich (100-200 tys. mieszk.);
 - liczba wypadków drogowych na 1000 pojazdów w miastach, które systematycznie uczestniczą w SAS, powoli spada; niestety, liczba wypadków ciężkich nie zmniejsza się, zwłaszcza z udziałem pieszych w dużych i średnich miastach; dane te wskazują, że realizacja zamiaru UE obniżenia o połowę liczby wypadków śmiertelnych do roku 2010 jest mało realna.

Kierunki rozwoju

Związek Miast Polskich podkreśla, że rozwój układów drogowych musi stać się kluczowym elementem nowoczesnej polityki transportowej miast, zintegrowanej z planami przestrzennymi i strategią rozwoju miast. Układy te powinny:

- umożliwiać sprawną obsługę transportową różnych dzielnic miast;
- ułatwiać rozwój nowych dzielnic,
- ułatwiać obsługę komunikacyjną obszarów podmiejskich.

Rozwój ten obejmuje dziś przede wszystkim gruntowną modernizację istniejących ulic i obiektów infrastruktury, a w mniejszym, niestety, stopniu budowę tak potrzebnych nowych tras. Jest to efekt koniecznych działań dla przezwyciężenia skutków fatalnej jakości infrastruktury drogowej, w tym zwłaszcza mostów i wiaduktów, wybudowanych z w latach 70. z nieodpowiednich materiałów i z zastosowaniem złych technologii. Dzisiaj te obiekty dosłownie „się sypią”, a ich odbudowa jest co najmniej tak samo kosztowna jak budowa nowych.

Skuteczne, zintegrowane zarządzanie transportem lokalnym (drogi, transport zbiorowy, ruch drogowy i jego bezpieczeństwo, polityka parkingowa itp.) jest dzisiaj w pełni możliwe tylko w miastach dysponujących zaawansowanymi systemami informacji przestrzennej (GIS), integrującymi wszystkie dziedziny życia miasta.

Świadczą o tym dobitnie przykłady Rybnika i Elbląga, gdzie funkcjonowanie tych systemów umożliwiło wdrożenie rozwiązań nieosiągalnych w innych miastach.

Potrzeby

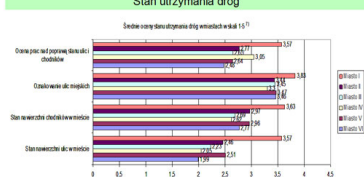
W raporcie ZMP zaznaczono, że konieczne jest wprowadzenie jednolitego zarządzania ulicami w granicach wszystkich miast (prezydent, burmistrz), analogicznie jak w miastach na prawach powiatu. Obecny stan prawny w zasadzie uniemożliwia racjonalne zarządzanie drogami i transportem publicznym w większości polskich miast. Mimo obietnic polityków w kolejnych kadencjach sprawa ta nie została wciąż załatwiona. Barierą jest obecny system finansowania dróg - likwidacja subwencji drogowej (powiązanej z siecią dróg) utrudnia przekazanie miastom dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych wraz z odpowiednimi środkami finansowymi.

Istotne jest też wprowadzenie zmiany w ustawie o finansowaniu dróg, polegającej na usunięciu zapisu dyskryminującego miasta na prawach powiatu w dostępie do Krajowego Funduszu Drogowego.

Miasta też liczą na wsparcie wysiłków związanych z wprowadzaniem systemów informacji przestrzennej (GIS), które w XXI wieku powinny być podstawowym narzędziem zintegrowanego zarządzania przestrzenią miast. W tym zakresie powinien zostać przyjęty odpowiedni program rządowy, powiązany ze wsparciem ze strony regionów (przykładem jest program realizowany przez województwo mazowieckie). Wartością dodaną stanie się wówczas uzyskanie „automatycznego” zintegrowania planowania lokalnego i regionalnego.

VII Kongres Miast Polskich. Jakość usług komunalnych - Transport w miastach

Grupy Wymiany Doświadczeń - Transport miejski.
Badania poziomu satysfakcji odbiorców usług.
Stan utrzymania dróg



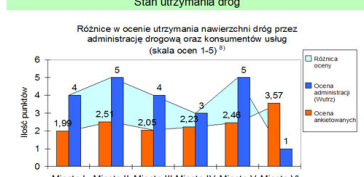
⁷¹ Badania przeprowadzone w roku 2009 (3395 respondentów)

Pracownia ZMP
Ekspert Zdrojowy Miast Polskich

24

VII Kongres Miast Polskich. Jakość usług komunalnych - Transport w miastach

Grupy Wymiany Doświadczeń - Transport miejski.
Badania poziomu satysfakcji odbiorców usług.
Stan utrzymania dróg



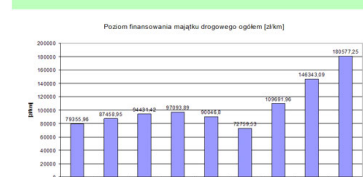
⁷² Badania przeprowadzone w roku 2009 (3395 respondentów)

Pracownia ZMP
Ekspert Zdrojowy Miast Polskich

25

VII Kongres Miast Polskich. Jakość usług komunalnych - Transport w miastach

SAS-Transport Miejski. Wybrane wartości wskaźników usług w miejskich systemach transportowych w latach 1999 do 2007.



⁷³ Dane z miast, które uczestniczyły w każdej edycji SAS (9 miast)

Pracownia ZMP
Ekspert Zdrojowy Miast Polskich

28

Oprac. AS

Źródło: Raport o stanie miast cz. I, październik 2009