

## Uwagi do analizy przejmowania dróg prywatnych przez gminę, zaproponowanej przez radnego Sebastiana Steina

Na wstępie należy zauważyć, że przedstawione argumenty **za i przeciw** nie do końca odnoszą się do rzeczywistych problemów i uwarunkowań naszej gminy. Założenia tej analizy wskazują na dość ogólnikowe podejście do tematu oraz brak pogłębionej refleksji nad skutkami – zarówno wprowadzenia, jak i zaniechania programu przejmowania dróg wewnętrznych prywatnych.

Analiza sprawia wrażenie **wygenerowanej automatycznie** – brakuje jej precyzji oraz merytorycznej głębi. Nie uwzględnia kluczowych aspektów, takich jak **realne długoterminowe koszty, alternatywne modele finansowania** czy **jasne kryteria priorytetyzacji dróg**. Warto dostosować dokument do rzeczywistych warunków gminy oraz uzupełnić go o szczegółowe informacje, które pozwolą na bardziej rzetelną ocenę potencjalnych konsekwencji decyzji.

### 1. Korzyści dla mieszkańców – czy rzeczywiście przekonujące?

Wskazane w analizie argumenty dotyczące korzyści dla mieszkańców nie wydają się na tyle przekonujące, by uzasadniały wdrożenie programu przejmowania dróg prywatnych przez gminę.

- **Czy przejęcie dróg przez gminę diametralnie poprawi ich stan?**  
Nie nastąpi to **natychmiastowo**, a w perspektywie długoterminowej będzie zależne od priorytetów i planów inwestycyjnych gminy.
- **Czy wartość nieruchomości wzrośnie po przejęciu drogi przez gminę?**  
Sama zmiana właściciela drogi **nie wpłynie** na ceny nieruchomości – dopiero poprawa standardu infrastruktury może mieć realne znaczenie.
- **Czy transport publiczny skorzysta na przejęciu dróg prywatnych?**  
Zanim zaczniemy planować komunikację na drogach prywatnych, warto najpierw **rozbudować i ulepszyć istniejący transport na drogach gminnych** – co i tak zajmie gminie wiele lat. Ponadto większość dróg prywatnych to **wąskie drogi dojazdowe**, które nie spełniają wymogów dla autobusów.
- **Czy przejęcie dróg zwiększy bezpieczeństwo?**  
Poprawa bezpieczeństwa nie wymaga formalnego przejęcia drogi przez gminę – wiele rozwiązań można wdrożyć już teraz, na wniosek mieszkańców.

### 2. Korzyści dla gminy – czy są realne?

Niektóre argumenty wskazane w analizie są wątpliwe lub wymagają doprecyzowania:

- **Planowanie przestrzenne nie zależy od własności dróg**  
W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego drogi są planowane **niezależnie** od ich statusu własnościowego. Czy droga jest prywatna, czy gminna – w MPZP traktowana jest **tak samo**.
- **Dotacje na modernizację dróg gminnych?**  
Świetny pomysł, ale priorytetem przez najbliższe lata powinno być **pozyskiwanie funduszy na modernizację głównych dróg gminnych**, które są w złym stanie.

### 3. Argumenty przeciw przejmowaniu dróg – co warto podkreślić?

- **Obciążenie budżetu gminy**  
Nowe drogi to nowe koszty utrzymania. Jednak czy muszą one być od razu wysokie?

Można to rozwiązać poprzez **stopniową partycypację** – określenie w umowie przejęcia, że gmina przejmuje drogę **wraz z kilkuletnim planem współfinansowania jej utrzymania** przez dotychczasowych właścicieli.

- **Źródła finansowania**

Koszty przejęcia dróg **zawsze obciążą budżet gminy**, dlatego zamiast automatycznego przejmowania należy **analizować każdą drogę indywidualnie** i opracować **opłacalne modele finansowania**, np. fundusze celowe czy współudział mieszkańców.

- **Czy przejmowanie dróg faworyzuje wybraną grupę mieszkańców?**

Takie ryzyko istnieje. Dlatego **konieczne są jasne i transparentne zasady** procedowania, kolejności i ważności przejmowanych dróg, tak aby nie było zarzutów o nierówne traktowanie.

- **Demoralizacja deweloperów – czy rzeczywiście?**

Zasady przejmowania dróg mogą być **narzędziem do regulacji standardów infrastruktury** na nowo powstających osiedlach. Jeśli deweloperzy z góry będą wiedzieli, jakie warunki musi spełniać droga, by gmina mogła ją przejąć w przyszłości, poprawi to jakość inwestycji.

- **Czy nowe osiedla „dostaną drogi za darmo”?**

To mit. Mieszkańcy nowych osiedli **już teraz płacą** za infrastrukturę drogową – w cenie działki lub mieszkania uwzględniona jest wartość działki pod drogę i koszt jej budowy.

#### 4. Kryteria przejmowania dróg – brak spójności

Kryteria i hierarchia pierwszeństwa przedstawione w analizie **nie współgrają z realnymi potrzebami** gminy. Niektóre czynniki, np. długość drogi, dostęp do szkoły czy stan prawny, **nie powinny być traktowane na równi**. Bez głębszej analizy ten system oceniania **nie nadaje się do wdrożenia**.

#### Podsumowanie

Analiza w obecnej formie jest **zbyt ogólna i oderwana od realiów gminy**. Zamiast prostego „tak” lub „nie” dla przejmowania dróg, konieczne jest **szczegółowe opracowanie modelu przejęć**, który:

- ✓ Uwzględni **stopniową partycypację w kosztach**,
- ✓ Opracuje **konkretne standardy dla deweloperów**,
- ✓ Określi **realne kryteria i hierarchię pierwszeństwa**,
- ✓ Zabezpieczy budżet gminy przed nadmiernym obciążeniem.

Bez tych elementów przejmowanie dróg może stać się chaotycznym i nieprzemyślanym procesem, który zamiast rozwiązać problemy – stworzy nowe.

Przewodniczący Klubu Radnych  
Kórnickie Forum Obywatelskie  
  
Robert Maliński