

Drogi samorządowe – zaniedbane 95 procent

■ Tomasz Orłowski, Polski Kongres Drogowy

Samorządowe Forum Drogowe, które obradowało w Krakowie 16 i 17 lutego 2010 r., było poświęcone najważniejszym problemom samorządowych drogowców. To pierwsze takie spotkanie po przeszło 10 latach od powstania samorządowej administracji drogowej.



Uczestnicy panelu dyskusyjnego (od lewej): posłowie Jerzy Polaczek i Janusz Piechociński, wicemarszałek województwa małopolskiego Roman Ciepiela, dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Bielsku Białej Wojciech Waluś, wójt gminy Rzepiennik Strzyżowski Kazimierz Fudala, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Grzegorz Stech, dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Nowym Sączu Adam Czerwiński

Forum było wspólnym przedsięwzięciem Polskiego Kongresu Drogowego (PKD), korporacji samorządu terytorialnego: Związku Województw RP, Związku Miast Polskich, Związku Powiatów Polskich, Związku Gmin Wiejskich RP oraz porozumień zarządców dróg: Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych i Komisji Drogownictwa Miejskiego.

Sieć dróg publicznych w Polsce liczy 383 313 km, z tego 18 520 km, a więc 4,84% stanowią drogi krajowe, zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (17 108 km) lub miasta na prawach powiatu, jeśli przebiegają w ich granicach (1411 km). Mamy 28 535 km dróg wojewódzkich (7,44% długości sieci), 126 923 km dróg powiatowych (33,11%) i 209 333 km dróg gminnych (54,61%). Tymi drogami zarządzają odpowiednie samorządy.

To właśnie na samorządowcach – powiedział otwierając obrady Forum marszałek województwa małopolskiego Marek Nawara – spoczywa obowiązek zapewnienia obywatelom wygodnego i bezpiecznego codziennego dojazdu do pracy, do domu, do szkoły. Z tego, jak wywiązujemy się z nałożonych na nas obowiązków, jesteśmy rozliczani w trakcie wyborów.

Drogowy system krwionośny

Forum podkreśliło znaczenie dróg samorządowych dla funkcjonowania transportu w Polsce. Mówiąc o drogach, często

odwołujemy się do analogii z funkcjonowaniem organizmu człowieka. Najbardziej przypominają one bowiem układ krążenia, którego zadaniem jest transportowanie nasyconej tlenem krwi do wszystkich zakątków ciała. Sieć dróg samorządowych: wojewódzkich, powiatowych i gminnych pozostaje podstawowym elementem takiego transportowego „krwioobiegu” – podkreślił prezes Zarządu PKD Zbigniew Kotlarek.

Konieczna jest spójna wizja rozwoju sieci dróg w Polsce, wraz z systemowymi rozwiązaniami dotyczącymi finansowania budowy i późniejszego utrzymania. Polski Kongres Drogowy za konieczne uważa opracowanie i wdrożenie Narodowego Programu Budowy Dróg, który połączyłby plany budowy nowych dróg i modernizacji już istniejących, tak by tworzyły one sieć o jednakowych, wcześniej przyjętych standardach. Program powinien jednocześnie odpowiedzieć na pytania o źródła finansowania, bilans materiałów potrzebnych do budowy, czy potencjału firm projektowych i wykonawczych. Narodowy Program Budowy Dróg musi wpisywać się także w strategię rozwoju kraju i uwzględniać perspektywy finansowania ze środków UE.

Ocena skutków reformy drogownictwa

Od wprowadzenia reformy drogownictwa upłynęło już 11 lat i nadszedł czas, by wyciągnąć wnioski. Jednym z najczęściej powtarzanych zarzutów jest brak koordynacji działań zarządców różnych szczebli. Konflikty między zarządcami pojawiają się na etapie realizacji wielkich zadań inwestycyjnych, a dotyczą np. dróg dojazdowych do budowy. Ważne są kwestie zarządzania ruchem czy bezpieczeństwa ruchu, a także standardy jakościowe.

Do końca 2003 r. funkcjonowała subwencja drogowa, której podział uwzględniał natężenie ruchu. Na początku 2004 r. subwencje dla dróg wojewódzkich i powiatowych zlikwidowała nowa ustawa o dochodach jednostek samorządowych. Skutki tego kroku okazały się jednak zróżnicowane: o ile zarządcy wojewódzcy przyznają, że teraz mają do dyspozycji często więcej środków niż w poprzednim sys-

temie, o tyle na poziomie powiatu sytuacja uległa pogorszeniu.

Niedostateczne finansowanie samorządowego drogownictwa uniemożliwia, zwłaszcza na drogach powiatowych, poważniejsze inwestycje i podnoszenie standardu, problemem jest też utrzymanie, co pokazała ostra i śnieżna zima 2010 r. Czy państwo może umywać ręce od rozwoju infrastruktury drogowej? – to pytanie pojawiało się często w trakcie dyskusji.

Nie ma szans na wydatne zwiększenie pomocy dla dróg samorządowych – rozwiał nadzieje wiceminister infrastruktury Radosław Stępień – gdyż wymagałoby to zasadniczych zmian w funkcjonowaniu finansów publicznych. Polemizował też ze stwierdzeniem, że państwo nie dba o całość dróg publicznych. Przecież samorządy mają środki, także na drogownictwo, z podatków państwowych – podkreślił.

Co trzeba najpilniej zmienić?

Wybrana podczas Samorządowego Forum Drogowego komisja wnioskowa sformułowała, na podstawie głosów w dwudniowej dyskusji, dokument z wnioskami, które już zostały zaprezentowane administracji rządowej odpowiadającej za drogi oraz sejmowym komisjom zajmującym się infrastrukturą oraz samorządem terytorialnym i polityką regionalną:

1. *Problemem jest finansowanie połączeń węzłów autostradowych z istniejącą siecią w sposób umożliwiający należyte rozproszczenie ruchu – przekraczających możliwości finansowe samorządów.*

Przy planowaniu powiązań nie jest brana pod uwagę niższa zdolność samorządów do zapewnienia środków finansowych na drogi służące rozproszczeniu ruchu autostradowego. Konieczne jest zapewnienie dodatkowych pieniędzy dla takich inwestycji. Dobrym rozwiązaniem byłby odrębny program z wydzielonymi środkami (np. w formie powiązanego z programem funduszu zasilanego z budżetu państwa lub Krajowego Funduszu Drogowego).

2. *Konieczna jest regulacja stanów prawnych pasów drogowych. Procesu tego, bezwzględnie koniecznego i społecznie oczekiwane, nie uda się przeprowadzić bez*



TITAN POLSKA

Legendarna jakość, bezpieczeństwo i możliwości...

- to FAKT !

Wzmocnienie nasypu kolejowego
Linia E 30



Zabezpieczenie skarp wykopu
Droga ekspresowa S 7



Zabezpieczenie skarp wykopu
Autostrada A 1



Zabezpieczenie głębokiego wykopu
Filharmonia, Kielce

Najdroższa technologia ?

... to MIT !

www.titan.com.pl

AUTOSTRADA 2010, stoisko C.39

Kielce, 11-14.05.2010



W Forum wzięło udział ponad 150 przedstawicieli drogowej administracji samorządowej wszystkich szczebli, wykonawcy i projektanci budownictwa drogowego, naukowcy

zmian ustawowych i wsparcia finansowego ze strony państwa.

Wraz z przekazaniem dróg w zarząd samorządom (1 stycznia 1999 r.) nie zostały podjęte czynności dla wyznaczenia w terenie działek zajętych pod pas drogowy. Uregulowanie własnościowego stanu prawnego w obrębie pasa drogowego wykracza poza możliwości finansowe samorządów. Brak tej regulacji będzie stwarzać coraz więcej problemów natury prawnej i ekonomicznej.

3. *Postuluje się podjęcie działań legislacyjnych zmierzających do dostosowania obowiązujących wewnętrznych regulacji prawnych z zakresu ochrony środowiska do realnych możliwości realizacyjnych, uwzględniając program implementacji dyrektywy 2002/49/WE w sprawie oceny i zarządzania hałasem w środowisku, która zakłada, że „ekspozycja populacji na hałas o poziomie powyżej 65 dB powinna zostać zlikwidowana, a pod żadnym pozorem nie wolno dopuścić na ekspozycję na hałas*

o poziomie powyżej 85 dB”. Dlatego też postuluje się zwiększenie obecnie obowiązujących poziomów hałasu w zakresie dróg o 5 dB w przypadku progu dziennego i nocnego, co jest dopuszczalne zgodnie z prawem europejskim. Należy także zróżnicować procedury dla dróg nowo budowanych i modernizacji już istniejących, ze względu na występujące w tym drugim przypadku ograniczenia niemożliwe do usunięcia.

Zmiany powinny dotyczyć nie tylko dopuszczalnych wartości hałasu, ale również klasyfikacji terenów, zróżnicowania dróg istniejących i nowo budowanych. Szczególne są warunki w miastach ze względu na specyfikę zwartej zabudowy i brak możliwości zastosowania wielu rozwiązań technicznych. Dla dostosowania do dopuszczalnych wartości hałasu należy podjąć działania na ogromnej liczbie kilometrów dróg (głównie poprzez ustawienie ekranów antyhałasowych), a tymczasem w UE normy ekspozycji na hałas dopuszczają wartości wyższe niż przyjęte w polskim prawie.

4. *Należy doprecyzować zapis art. 82 ustawy O udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, mówiący o powtórnym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko – tak aby powtórne postępowanie odnosiło się tylko do punktów kontrowersyjnych, a nie całej inwestycji.*

Dotychczasowa praktyka interpretacyjna GDOŚ często powoduje konieczność powtórzenia postępowania w spra-

wie oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do całości projektu inwestycyjnego, choć kontrowersje dotyczyły tylko jednego lub kilku elementów niepowiązanych ze sobą. Powoduje to zbędne kosztowne powtarzanie całej procedury od początku i opóźnienia w przygotowaniu inwestycji.

5. *Wprowadzić do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych definicję masztu do fotoradarów z określeniem podmiotu właściwego do jego ustawienia i utrzymania.*

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie znaków i sygnałów drogowych brak jest definicji masztu do fotoradarów wraz z określeniem podmiotu właściwego do jego ustawienia i utrzymania, co powoduje sytuację dowolności w kształtowaniu praw i obowiązków wynikających z ustawienia tych urządzeń w pasie drogowym. Problem narasta wraz z naturalnym zainteresowaniem samorządów do ustawiania urządzeń do kontroli prędkości w pasie drogowym, co bezpośrednio przekłada się na znaczące zwiększenie wpływów do kasy samorządowej.

6. Forum zwraca się do Ministra Infrastruktury o stworzenie płaszczyzny dialogu z reprezentacją zarządów dróg samorządowych – stanowiących przeważającą większość w sieci dróg publicznych – służącego poszukiwaniu mechanizmów wsparcia finansowego tych dróg, doskonaleniu systemu zarządzania drogami, współdziałania zarządców dróg w rozwoju sieci oraz pozwalającego weryfikować skuteczność regulacji prawnych.

R E K L A M A



Rok założenia 1990



ZAKŁAD INŻYNIERYJNY

GEOREM

Sp. z o.o.

www.georem.pl

SPECJALIZUJEMY SIĘ W WYKONAWSTWIE ROBÓT Z ZAKRESU:

- oceny geotechnicznej stanu podłoża budowlanego
- kolumn "jet grouting"
- stabilizacji skarp i osuwisk metodami iniekcyjnymi
- palowania i mikropalowania fundamentów budowli
- kotew i gwoździ gruntowych
- likwidacji pustek po eksploatacji górniczej

POSIADAMY SPECJALISTYCZNY SPRZĘT INKLINOMETRYCZNY DO MONITORINGU GEOTECHNICZNEGO OSUWISK I STĄCZNOŚCI SKARP.



41-100 Sosnowiec, ul. Mikołajczyka 59a, tel./fax 032 266 20 26-27, e-mail: georem@georem.internetdsl.pl