Drogi niczyje

Stan bezpieczeństwa na drogach samorządowych komentuje Grzegorz Stech, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, przewodniczący Konwentu Dyrektorów Zarządców Dróg Wojewódzkich.

Zarządcy wszystkich dróg samorządowych borykają się z podobnymi trudnościami, wynikającymi ze zbyt małych nakładów finansowych. Środki pochodzące z budżetów województw, powiatów i gmin przeznaczane są na drogi w maksymalnych możliwych dla tych podmiotów wielkościach, ale ze względu na strukturę dochodów nie są w stanie zabezpieczyć wszystkich, a nawet tych najpilniejszych potrzeb.

Co z bieżącym utrzymaniem dróg?

O wiele łatwiej znaleźć fundusze na nowe inwestycje chociażby dlatego, że można uzyskać dofinansowanie. Zarządca musi pokryć jedynie od 30% do 50% wartości inwestycji. Należy jednak zdać sobie sprawę z tego, że nawet najlepiej zbudowana droga bez zabiegów utrzymaniowych szybko ulegnie degradacji.

Odkąd pamiętam, kwestie utrzymania dróg są odkładane na później i to później trwa już ponad 30 lat! Niedostatecznie konserwowana droga szybciej niszczeje, a na generalne remonty potrzeba więcej środków i koło się zamyka.

Standardy utrzymania

Żaden przepis w Polsce nie określa w sposób jednoznaczny i wiążący, jak ma być prowadzone zimowe czy letnie utrzymanie dróg publicznych. Nie ma w tym zakresie żadnych rozporządzeń czy wytycznych (z wyjątkiem tych opracowywanych przez każdego zarządcę dla własnych potrzeb). Nie istnieje też taki przepis, który by mówił, że stan drogi przebiegającej przez kilka województw czy powiatów ma być taki sam na całej długości. Tymczasem dla kierowcy nie ma nic gorszego, niż być zaskakiwanym za każdym kolejnym zakrętem. To w znaczący sposób wpływa na komfort i bezpieczeństwo kierujących.

W równym stopniu odnosi się to do letniego utrzymania dróg, w tym do oznakowania pionowego i poziomego czy barier drogowych. Każdy z zarządców troszczy się o drogi na tyle, na ile mu pozwalają środki finansowe. A przecież drogi zarówno samorządowe jak i krajowe wchodzą w skład publicznej sieci dróg, tak więc odpowiedzialność za nie powinien wziąć na siebie minister odpowiedni ds. transportu. Wtedy środki na utrzymanie sieci dróg mogłyby pochodzić z subwencji drogowej, jak to już kiedyś miało miejsce.

FOT. ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE (3)

Droga wojewódzka nr 980 Jurków–Biecz

Wszystkie drogi w Polsce powinny być objęte jedną ustawą. Standardy utrzymania oraz wysokość przeznaczonych na to środków powinno się określić w ramach rozporządzenia. Dopiero wówczas można by rozliczać zarządców.

Białe zimy

Mówiąc o bezpieczeństwie na drogach, często przywołujemy przykład krajów skandynawskich. W Szwecji w miesiącach zimowych dopuszcza się jeżdżenie na specjalnych oponach z kolcami. W Polsce w latach 2002–2005 wydano dwa akty prawne, które tego zabraniają. Są to: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia z dnia 31 grudnia 2002 r. (Dz.U. 2003 Nr 32, poz. 262) oraz Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz.U. Nr 98, poz. 602) tekst jednolity z dnia 7 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 58, poz. 515) tekst jednolity z dnia 2 czerwca 2005 r. (Dz.U. Nr 108, poz. 908). Kierowcy nie widząc alternatywy, domagają się zatem, aby nawierzchnia zimą była czarna, dlatego firmy odpowiedzialne za zimowe utrzymanie bez opamiętania posypują drogi solą. Ta niszczy zarówno nawierzchnię, pojazdy jak i środowisko, ponieważ jej znaczna część wraz z wodą spływa do rowów, a następnie przenika do gruntu. Na obszarach górskich (ale nie tylko) występuje ponadto bardzo niebezpieczne zjawisko zwane czarnym lodem, chemicznie rozpuszczony śnieg szybko

Droga wojewódzka nr 794 podczas zimy

FOT. JACEK BOJARSKI

Tomasz Borowski, prezes zarządów Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, Zakładu Systemów Sterowania Ruchem Drogowym MSR TRAFFIC sp. z o.o.

Wprawdzie zgodnie z ostatnimi deklaracjami pana premiera wszystko posuwamy do przodu małymi kroczkami, odnoszę jednak nieodparte wrażenie, że w sprawach dotyczących bezpieczeństwa na naszych drogach zdecydowanie więcej robimy kroczków do tyłu.

Stanie w miejscu to również kroczki do tyłu. Nie dziwi mnie, że w europejskich statystykach brd zajmujemy nie lepszą pozycję niż nasi piłkarze w rankingach FIFA. Co prawda w 2010 roku sytuacja się nieco poprawiła, ale już pierwsze miesiące tego roku znowu przyniosły zastraszające dane. Bijemy smutne rekordy!

Nic nie usprawiedliwia nas, często szalonych kierowców i bezmyślnych (a może zamyślonych) pieszych. To MY jesteśmy sprawcami tragedii. Omijamy nagminnie nie tylko liczne dziury na drodze, omijamy równie często przepisy. A jak zaświeci nam jeszcze słońce to już zupełnie nie widzimy barier i ograniczeń.

Niestety z tych faktów niewiele wniosków wyciągają autorzy kodeksów i paragrafów. Nasi posłowie, zwani dzisiaj przez media politykami, nie bardzo panują nad swoją twórczością. Pozwalają sobie na przewrotne ustawy, w których jedne zapisy pozwalają na mniej a kolejne na więcej. Mam na myśli znaną nam już ustawę radarową. Radary wprowadzą dyscyplinę, ale poszaleć też nam będzie wolno. Zapomina się, że nasze nowe autostrady to nie tory F1 w Silverstrone czy Monte Carlo. Przecież na niektórych brakuje nawet pasa awaryjnego!

Z kolei wielką gorliwość wykazuje ustawodawca w kwestii nieustannego modyfikowania prawa, czego przykładem prawo o ruchu drogowym. Jak wynika z dokumentów sejmowych, zmieniano lub uzupełniano rozporządzeniami to „prawo"; w roku 2007 – 15 razy, w 2008 – 22, w 2009 – 27, w 2010 – 23, a w bieżącym już 4 razy. Trudno czasami nadążyć za jego modyfikacjami. Nawet najlepsi mają z tym problem. Dopisujemy (lub wykreślamy) paragrafy związane z unijnymi dyrektywami. Działania te podejmowane są tuż przed końcem terminów wyznaczonych przez Brukselę, jakby nie można było podjąć ich rok wcześniej. Reagujemy nerwowo na podszepty mediów, wywoływane przeważnie kolejnymi tragediami na drogach. Działania wyglądają na doraźne. Brakuje dystansu i perspektywy. Nie widać przemyślanego programu, który wyprzedzałby zarówno terminy jak i tragedie.

Są w Polsce fachowcy, którzy problem zdefiniowali już przed laty, którzy wiedzą jak go realizować. Tylko czy dostaną taką szansę? ■

Nowo wybudowany wiadukt w Kroczymiechu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 933

zamarza i dochodzi do wtórnego oblodzenia nawierzchni.

Tymczasem zamiast ciągle odśnieżać i posypywać solą, wystarczyłoby pokrytą śniegiem i dobrze odpłużoną nawierzchnię posypać grysem. Na wiosnę można by go zebrać i użyć ponownie. Takie postępowanie byłoby z pewnością tańsze, bezpieczniejsze i bardziej ekologiczne! Mam tu na myśli oczywiście drogi gminne i powiatowe no i może cześć wojewódzkich, bo na drogach ekspresowych i autostradach obowiązują inne wymagania.

Zarządzanie ruchem

Jeśli chodzi o odpowiednie zarządzanie ruchem, zarządcy dróg mają teoretycznie duże możliwości. Mają do tego celu coraz więcej narzędzi chociażby z wykorzystaniem technik informatycznych. Niedobrze jest natomiast, gdy całość działań sprowadza się do stawiania fotoradarów. Takie działanie nie tylko nie rozwiązuje wszystkich problemów, ale powoduje, że kierowcy wybierają drogi, na których takich urządzeń nie ma.

FOT. ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE (3)

Gródek, droga wojewódzka nr 975 po powodzi w maju ubiegłego roku

Planowane na połowę 2011 roku wprowadzenie opłat na 30% sieci dróg krajowych za korzystanie z nich przez samochody ciężarowe, również skłoni kierowców do poszukiwania tras alternatywnych. Tymczasem drogi samorządowe nie są dostosowane do przenoszenia tak dużych obciążeń. Wystarczy popatrzeć na to, co się stało we Wrocławiu. Po wprowadzeniu ograniczenia ruchu dla ciężarówek kierowcy zaczęli rozjeżdżać okoliczne drogi. Ich odbudowa pochłonie olbrzymie kwoty. Poza tym pogarszający się stan nawierzchni wpływa na bezpieczeństwo. Zagrożeni są również mieszkańcy miejscowości, przez które te drogi przebiegają. Nie zawsze na poboczu jest chodnik, którym można się bezpiecznie poruszać. Nikomu nie trzeba tłumaczyć, czym grozi spotkanie pieszego z ciężarówką.

Decyzje o pobieraniu opłat na drogach krajowych podjęto bez przygotowania pozostałych dróg na przejęcie wzmożonego ruchu. Takiego działania na pewno nie można uznać za prawidłowe również z perspektywy bezpieczeństwa. I tym razem zapomniano, że sieć drogowa funkcjonuje na zasadzie naczyń połączonych i NIE WOLNO zapominać o najsłabszym ogniwie, czyli drogach gminnych i powiatowych.

Obwodnica Zembrzyc

Program dla dróg

Najwyższy czas, aby zgłaszane przez nas trudności i wysuwane postulaty potraktowano poważnie. Już dawno temu powinien zostać opracowany krajowy program rozwoju dróg publicznych, w którym oprócz zharmonizowanego rozwoju, określono by standardy utrzymania dla każdego typu drogi. Największe środki powinny być kierowane tam, gdzie natężenie ruchu jest największe, i tym samym poziom utrzymania musi być najwyższy.

Nie można ciągle mieć nadziei, że samorządowcy sami sobie poradzą z problemami na drogach. To jest prawda, że umiemy sobie poradzić! Ale lepiej budować drogi i dobrze nimi administrować, zamiast codziennie borykać się ze sztucznymi problemami, które wynikają z braku spójnych zasad.

To z tego powodu w XXI wieku ciągle nie umiemy poradzić sobie z dziurami w drogach – to żenujące. Na to nakłada się kolejny problem z utrzymaniem dróg. Niektóre nie były remontowane od lat i po prostu rozsypują się.

A pamiętać należy, że są to konsekwencje wieloletnich zaniedbań. Pora, aby dla bezpieczeństwa nas wszystkich z należytą powagą podjąć zagadnienia utrzymania dróg. Nie stać nas na trwonienie pieniędzy na naprawy spowodowane szybszym niszczeniem wynikającym ze złego utrzymania dróg.

Wsparcie resortu jest wiec bezwzględnie konieczne: i legislacyjne, i finansowe. ■

Notowała **Anna Krawczyk**