



Tegoroczna powódź była jedną z największych odnotowanych w Polsce. W wyniku obfitych opadów deszczu w maju podniósł się poziom rzek i zalał znaczną część kraju. W czerwcu powtórnie wezbrane wody w rzekach spowodowały ponowne zalania terenów. Skutkiem tego została uszkodzona lub zniszczona infrastruktura drogowa w ponad 60 powiatach w 11 województwach. Jeszcze z końcem lipca trwały prace w przywracaniu przejezdności oraz przygotowania do odbudowy zniszczeń.

W wyniku powodzi zostało uszkodzonych tysiące kilometrów powiatowych dróg, a także znajdujące się w ich ciągach przepusty oraz ponad tysiąc mostów. Zamulone i popękane przepusty, rozmyte rowy, oberwane skarpy, osuwiska, rozmyte pobocza, ubytki i pęknięcia nawierzchni – to najczęstszy obraz zniszczeń. W przypadku obiektów mostowych doszło przede wszystkim do podmycia podpór i filarów oraz uszkodzenia skarp i stożków. Obiekty mostowe były uszkodzone przez wody powodziowe, które niosły ze sobą zebrane z obszaru zlewni drzewa, krzewy i elementy zdewastowanych obiektów, które je niszczyły zatrzymując się na ich podporach. Powódź ponadto utrudniła realizację inwestycji będących w trakcie budowy.

Straty powiatów sięgają setek milionów złotych. Pierwszy szacunek zniszczeń i strat został wykonany po drugim uderzeniu powodzi i obecnie trwa ich weryfikacja. Najwięcej zniszczeń infrastruktury drogowej i mostowej odnotowały powiaty w województwach: małopolskim, podkarpackim, śląskim. Tylko w województwie małopolskim oszacowano, że zostało zniszczonych 804,7 km dróg powiatowych, których odbudowa pochłonie 254 443,7 tys. złotych. Tam też uległo uszkodzeniu 811 mostów, których odbudowę szacuje się na około 242 mln zł.

Szczególnie niebezpieczne są uszkodzenia ukryte pod powierzchnią dróg i torowisk.

Utworzono: poniedziałek, 09, sierpień 2010 08:12 Elżbieta Rachocka

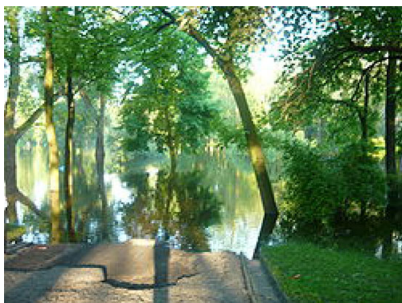
Mapa administracyjna Polski



Do połowy lipca samorządy powiatów otrzymały pomoc finansową od rządu na odbudowę zniszczonych dróg i mostów w postaci promes na kwotę 152 850 000 zł, co niestety nie zabezpiecza wszystkich potrzeb. Zdecydowana część uszkodzonych dróg i obiektów mostowych była zbudowana kilkadziesiąt lat temu, ich konstrukcja nie przewidywała tak ekstremalnych warunków, jakie wystąpiły w 2010 roku. Należy dodać, że obiekty te były w znacznym stopniu wyeksploatowane. To było również powodem tak dużych strat. A dotacje, które otrzymują samorządy z MSWiA są przeznaczone tylko na odbudowę zniszczeń. Natomiast w praktyce konieczne jest zastosowanie takich rozwiązań technicznych, które zabezpieczą przed wystąpieniem zniszczeń w przypadku powtórzenia się podobnych sytuacji. Konieczne jest więc uwzględnienie tego problemu przy rozliczaniu dotacji.

Drogi powiatowe na terenach objętych powodzią

Utworzono: poniedziałek, 09, sierpień 2010 08:12 Elżbieta Rachocka



Likwidację zniszczeń utrudniają też obowiązujące przepisy w zakresie przygotowania inwestycji. Odtworzenie obiektu uszkodzonego przez powódź to często konieczność budowy od podstaw lub wręcz po nowym śladzie. Przygotowanie projektów budowlanych, uzyskanie pozwolenia na budowę poprzedzone decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (nierazko w obszarach chronionych) to długa droga do zrealizowania zadania. Ustawa o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu (Dz.U. z 2001 r. Nr 84, poz. 906) oraz ustawa o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 r. (Dz.U. 10 2010 r. Nr.123, poz.835) dotyczą wyłącznie odbudowy zniszczeń.

Problem też stanowią zaniedbane rowy melioracyjne (a też zlikwidowane przez właścicieli nieruchomości), co jest powodem tworzenia zastoisk wodnych uszkadzających korpusy dróg. W ten sposób straty wyrządzane przez powódzie stale się zwiększają. W ciągu ostatnich trzech lat tylko w województwie małopolskim i świętokrzyskim wyniosły one blisko miliard złotych. Mimo to nadal zaniedbywane są kontrole wałów przeciwpowodziowych oraz konserwacje i utrzymanie przydrożnych strumieni, potoków, rowów melioracyjnych.

W przypadku kataklizmów takich, jak tegoroczna powódź, pomoc rządu dla samorządów jest niezbędna. Przy tym wszystkie działania podejmowane przez rząd i samorządy powinny być skoordynowane i skierowane na wypracowanie systemowych rozwiązań zabezpieczających przed ponownymi szkodami.

Elżbieta Rachocka
dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Płońsku
wiceprzewodnicząca Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych

Stan powiatowego drogownictwa po powodzi był prezentowany podczas konferencji „Drogi po powodzi”, zorganizowanej przez Polski Kongres Drogowy (Warszawa, 22 lipca 2010 r.).

Adam Czerwiński, dyrektor PZD w Nowym Sączu, przewodniczący Krajowej Rady ZDP:

Na nizinach charakterystyczny jest dłuższy okres od wystąpienia opadów do wezbrań wody w rzekach i potokach, później więc następuje zalanie dróg. Stosunkowo dłuższy jest też czas utrzymywania się wody na zalanym obszarze. Ponadto na nizinach istnieje możliwość wystąpienia powodzi w wyniku opadów mających miejsce tylko w górnych obszarach zlewni (przy braku opadów na zalanym terenie). Zniszczenia infrastruktury drogowej zależą od długości okresu utrzymywania się wody powodziowej na budowach drogowych, prędkości jej przepływu oraz budowy geologicznej podłoża. Skutki tych zjawisk mogą ujawnić się po dłuższym czasie (nawet po kilkunastu miesiącach) i wynikają z wypłukania drobnych frakcji kruszywa zarówno z warstw konstrukcyjnych, jak i z podłoża gruntowego budowli. Natomiast na odcinkach, gdzie w tegorocznej powodzi wystąpił stosunkowo szybki przepływ wód zniszczeniu uległy korpusy dróg i obiekty mostowe, jak też podmyte zostały nawierzchnie, głównie asfaltowe.

Opady w regionach górskich, które wystąpiły w dniach 16-19 maja oraz 3-4 czerwca, spowodowały zarówno zniszczenia infrastruktury na tych obszarach, jak również były przyczyną wystąpienia pierwszej i drugiej fali powodziowej w terenach nizinnych. Nieprzerwane, o spokojnym przebiegu, lecz o dużej intensywności opady majowe doprowadziły do przekroczenia możliwości granic nasiąkliwości gruntu, wypełnienia się koryt cieków wodnych, a następnie przelania się wody poza linie brzegowe. Wypełnione koryta przebiegające w znacznych spadkach powodowały dużą prędkość przepływów niszcząc brzegi, sąsiadujące z nimi drogi i budowle. Nawodniony grunt, zwłaszcza flisz karpacki oraz grunty gliniaste i ilaste, utraciły swoje właściwości mechaniczne, w wyniku czego uaktywniły się osuwiska i obrywy zboczy górskich, które pod własnym ciężarem wraz z budynkami i urządzeniami infrastruktury zsuwały się zgodnie z pochyleniem warstw poślizgowych, położonych na głębokości od kilku do kilkudziesięciu metrów.

Zniszczenia dróg powiatowych w tej fazie powodzi polegały na tworzeniu się wyrw w korpusach dróg sąsiadujących z rzekami i potokami, powstawaniu obrywów wysokich nasypów i dróg przebiegających na zboczach wzniesień. Zniszczenia powstawały również w wyniku osuwisk, które objęły swoim zasięgiem drogi lub powodowały obsuwanie się na drogi mas skalnych z sąsiadujących terenów. Tego rodzaju zniszczeniom trudno skutecznie zapobiegać, gdyż niemal w całości są one wynikiem sił natury i budowy geologicznej tej części Polski.

Druga fala powodzi (3-4 czerwca) była spowodowana ulewnymi opadami na całym obszarze Karpat (w Polsce i Słowacji) i objęła teren, gdzie po opadach majowych grunt był przesączony wodą, w związku z czym wody opadowe gwałtownie spływały całą powierzchnią zboczy, powodując natychmiastowy przybór rzek i potoków, które

Drogi powiatowe na terenach objętych powodzią

Utworzono: poniedziałek, 09, sierpień 2010 08:12 Elżbieta Rachocka

nie pomieściły przepływającej wody i na wielu odcinkach o kilkadziesiąt metrów zmieniły swój przebieg, jak też przekroczyły możliwości przyjęcia takich dopływów w zbiornikach wodnych. W rezultacie zniszczone zostały drogi sąsiadujące z tymi ciekami oraz znajdujące się w ich ciągu mosty i przepusty. Wody powodziowe niosły ze sobą zabrane z obszaru zlewni drzewa, krzewy i inne zanieczyszczenia, które zatrzymując się na podporach mostów prowadziły do ich uszkodzenia lub całkowitego zniszczenia (o wielkości przepływu i wpływie niesionych przez wodę zanieczyszczeń na obiekty mostowe świadczy zniszczony most kolejowy na rzece Poprad, pomiędzy Nowym Sączem i Starym Sączem). Drogi przebiegające na wzniesieniach, nawet z dala od rzek i potoków zostały rozmyte, a woda płynąca z dużą prędkością po nawierzchni i pod nią wypłukiwała i deformowała asfalt oraz rozmywała podbudowę. Zmniejszeniu rozmiarów zniszczeń mogłaby służyć budowa trwałych umocnień linii brzegowej w sąsiedztwie dróg i innych obiektów infrastruktury, budowa obiektów mostowych z uwzględnieniem wielokrotnie większych przepływów oraz właściwe utrzymanie koryt rzek i potoków przez ich zarządców. Osuwiska i szkody powodziowe sprawiły, że nadal do wielu sołectw nie można wytyczyć bezpiecznych objazdów drogami publicznymi innych kategorii.