



Bez zbędnego patosu można stwierdzić, że z punktu widzenia klęsk żywiołowych, tak tragicznego roku jak bieżący 2010, nie było w Polsce od przeszło 150 lat, to jest od czasu prowadzenia systematycznej obserwacji. Po ekstremalnych zjawiskach zimowych, które wystąpiły na początku roku, w okresie wiosennym nastąpiły niespotykane w innych latach zniszczenia dróg (zwłaszcza przełomy). Ale, jak się wkrótce okazało, nie było to najgorsze.

W połowie maja po długotrwałych i często bardzo intensywnych, dochodzących do 150 l/m² opadach deszczu nastąpiły dwie, a według innych, trzy fale powodziowe, głównie w zlewni Wisły. Wszyscy śledziliśmy przemieszczanie się fali kulminacyjnej. Wszyscy ze zgrozą obserwowaliśmy tragiczne wydarzenia w miejscach, gdzie nastąpiło przerwanie wałów przeciwpowodziowych. Dramatyczne sceny rozgrywały się również w rejonach zatopionych przez wody z niezauważalnych w normalnych warunkach cieków i małych potoków. Zniszczeniu uległ majątek zarówno ten prywatny, jak i nasz wspólny, tj. infrastruktura. Najbardziej ucierpiały województwa: małopolskie, podkarpackie i lubelskie. Były gminy, gdzie pod wodą znalazło się ponad 70% ich obszaru. Kilkadziesiąt miejscowości zostało odciętych od reszty kraju. I przywrócenie komunikacji stało się naturalnie najważniejszym zadaniem, przed którym stanęły służby techniczne. Niestety od samego początku napływały informacje o olbrzymich stratach, w tym w infrastrukturze drogowej. Sytuację pogorszyły usuwiska, które w samej Małopolsce przerwały drogi w kilkudziesięciu miejscach jednocześnie niszcząc, jak się okazało bezpowrotnie, kilka miejscowości, np. Lanckoronę, Kłodne, Winiary.

Zniszczeniu uległy zwłaszcza drogi zarządzane przez samorządy. Bardzo szybko zaczęły pracować, na zlecenie urzędów wojewódzkich, komisje szacujące straty w infrastrukturze. Po zweryfikowaniu uszkodzeń dróg i mostów okazało się, że

Drogowy bilans po powodzi – (I) Klęska w rygorach prawa

Utworzono: czwartek, 02, grudzień 2010 08:18 Grzegorz Stech

wynoszą one od kilkuset tysięcy na poziomie gmin do ok. 300 milionów zł w drogach wojewódzkich Małopolski. Administracja samorządowa wszystkich szczebli bardzo szybko znalazła i uruchomiła środki na prace ratunkowe, porządkowe oraz te związane z odbudową. Równocześnie wprowadzono specjalne regulacje prawne, których zadaniem było ułatwienie odbudowy, a często już na tym etapie przeciwdziałanie dalszym stratom.

I tak od 9 lipca 2010 roku obowiązuje ustawa o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 roku, a w dniu 13 sierpnia 2010 roku weszła w życie zmiana ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 roku oraz rozporządzenie w sprawie okresów i terminów określonych w niektórych przepisach ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z 2010 r. Zasadniczym celem zmiany ustawy była nowelizacja ustawy z dnia 24 czerwca 2010 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 roku (Dz.U. Nr 123, poz. 835) z uwagi na ponowne wystąpienie powodzi w 2010 r. Wskutek nadmiernych opadów atmosferycznych, które miały miejsce w sierpniu 2010 roku, powódź dotknęła miejscowości, osoby i podmioty, które nie zostały objęte zakresem stosowania dotychczasowej ustawy.

W dniu 16 sierpnia 2010 roku weszła zmiana ustawy o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku powodzi, a 25 sierpnia 2010 roku weszła w życie ustawa o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych. Ustawa upraszcza oraz przyspiesza prace związane z przygotowaniem do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych. Uproszczenie i przyspieszenie tych procesów polegać ma na zastąpieniu nową regulacją obowiązującej aktualnie procedury, zakładającej kilka etapów odrębnie toczących się postępowań, czyli:

- wydania przez właściwy organ decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego;
- uzyskania przez inwestora praw do dysponowania nieruchomościami, na których zlokalizowane mają być planowane budowle przeciwpowodziowe w ramach negocjacji z dotychczasowymi właścicielami aż, w razie braku zgody, do możliwości wywłaszczenia;
- uzyskania pozwolenia na budowę, przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).

Procedury w tej ustawie zastępuje się jedną zintegrowaną decyzją dotyczącą całej inwestycji, wydaną w sprawie administracyjnej o szerokim i zróżnicowanym przedmiocie i zakresie. W decyzji tej ma się dokonać wskazanie w zakresie lokalizacji inwestycji, ma ona mieć skutek decyzji wywłaszczeniowej oraz

Drogowy bilans po powodzi – (I) Klęska w rygorach prawa

Utworzono: czwartek, 02, grudzień 2010 08:18 Grzegorz Stech

zatwierdzać projekt budowlany. Odrębną decyzją ma być ustalane odszkodowanie za wywłaszczoną nieruchomość.

Pomimo tych wszystkich zmian legislacyjnych, obowiązujące przepisy prawne nie ułatwiają (tak jak by mogły i powinny) usuwania skutków powodzi oraz wywołują szereg wątpliwości interpretacyjnych. Dla przykładu niejednoznaczna definicja pojęcia „przedsięwzięcie” w rozumieniu ustawy środowiskowej wskazuje na konieczność stosowania tej ustawy do przypadków, określonych ustawą o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu. Ustawy powodziowe nie zwalniają także zarządców dróg z obowiązku pozyskiwania zgody właścicieli nieruchomości przyległych do drogi na korzystanie z nieruchomości na cele odbudowy, remontu czy rozbiórki obiektów drogowych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku powodzi, jak również nie zwalniają z obowiązku pozyskiwania decyzji na wycinkę drzew, znajdujących się na obszarze objętym likwidacją szkód.

Ustawa o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 roku, obowiązująca od dnia 9 lipca 2010 roku nie zawiera ponadto jasnych regulacji zapewniających uruchomienie środków finansowych na odbudowę dróg wojewódzkich, skupiając się wyłącznie na drogach krajowych. Jest to istotne przeoczenie, które spowoduje nierówne finansowanie różnych kategorii dróg publicznych. Jest to zupełnie nieuzasadnione i krzywdzące chociażby z uwagi na nie mniejsze znaczenie dróg wojewódzkich dla lokalnych społeczności oraz fakt, iż w wyniku powodzi oraz osunięć ziemi ucierpiały nie drogi krajowe, a głównie drogi niższych kategorii. Stworzono na szczęście inne finansowe mechanizmy wsparcia dla samorządów, takie jak dotacje z budżetu państwa i zadania kluczowe zwiększające Regionalne Programy Operacyjne.

Grzegorz Stech
dyrektor
Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Krakowie