

XXIV Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – ustalenia i wnioski

Utworzono: czwartek, 15, marzec 2012 08:55 Redakcja - edroga.pl



Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich przeprowadził analizę sytuacji w drogownictwie w poszczególnych województwach. Uwagę przede wszystkim zwrócono na aspekty prawne i finansowe realizacji zadań inwestycyjnych. Wnioski z tego wynikające omówiono podczas Konwentu Dyrektorów ZDW (Wrocław, 15-17 lutego 2012 r.).

W trakcie konwentowego spotkania podkreślono brak systemowego rozwiązania dotyczącego finansowania dróg publicznych ze środków budżetu państwa, zwłaszcza w zakresie bieżącego ich utrzymania. Z kolei system finansowania inwestycji drogowych ze środków Unii Europejskiej w opinii dyrektorów ZDW powoduje bardzo duże dysproporcje w ilości środków rozdzielanych między drogi krajowe a regionalne. W przypadku stosowania prawa dyrektorzy zauważają, że problemem jest złożoność i rozproszenie przepisów dotyczących dróg publicznych w kilkudziesięciu pozycjach (ustawy, rozporządzenia, warunki techniczne, wytyczne). Zarządy dróg napotykają również na znaczne problemy interpretacyjne, ze względu na niejednoznaczność stosowanych pojęć i wzajemne sprzeczności zachodzące między przepisami.

*Podczas ostatniego Konwentu ponownie przeanalizowane zostały problemy związane z niszczeniem dróg stanowiących dojazd do budów autostrad i dróg ekspresowych. Dyrektorzy ZDW postanowili po raz kolejny podjąć interwencję w tej sprawie. Ponadto po przeanalizowaniu zmian w natężeniu ruchu w wyniku wprowadzenia opłat na drogach krajowych, celowym uznali wnioskowanie o wprowadzenie funduszu dla dróg wojewódzkich, który będzie rekompensował koszty większego ich obciążenia.

*Konwent Dyrektorów ZDW upoważnił reprezentujące go Prezydium do wystąpienia do Konwentu Marszałków i parlamentarzystów z wnioskiem o zabezpieczenie w

XXIV Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – ustalenia i wnioski

Utworzono: czwartek, 15, marzec 2012 08:55 Redakcja - edroga.pl

budżecie państwa (począwszy od 2013 r.) środków na budowę połączeń istniejącej sieci drogowej z autostradami i drogami ekspresowymi. W opinii dyrektorów decyzje ustalające lokalizację autostrady nie rozwiązały problemu przyłączenia istniejącej sieci drogowej do węzłów autostradowych, zgodnie z zasadami hierarchii sieci drogowej, wprowadzając (wg planów budowy autostrady) ruch z autostrady w przekrój dróg nie przystosowanych technicznie i funkcjonalnie do przenoszenia ruchu w takim natężeniu i w tej skali obciążeń. Konieczne jest zatem uwzględnienie w planowanych zadaniach inwestycyjnych połączeń autostrad z układem dróg sieci krajowej i wojewódzkiej.

*W trakcie konwentu również dyskutowano o problemach związanych z opracowaniem jednolitych wytycznych dla ZDW. Aktualnie przez dyrektora Zbigniewa Tabora (ZDW Katowice) opracowany jest zestaw wytycznych technicznych dotyczących warstw konstrukcyjnych nawierzchni drogowych. Teraz pod kierunkiem Bogdana Tarnawskiego trwają prace nad wytycznymi dotyczącymi stosowania barier drogowych. W październiku 2011 r. ZDW Kraków zorganizował ogólnopolskie warsztaty na których opracowane zostały założenia do wytycznych stosowania bezpiecznych konstrukcji przy drogach wojewódzkich. Prace nad tymi wytycznymi dobiegają końca. Również postanowiono upoważnić dyrektora Grzegorza Stecha (ZDW Kraków) do rozpoczęcia współpracy dla przygotowania Wytycznych – Instrukcji audytu BRD dla dróg wojewódzkich oraz Instrukcji oceny BRD.

*Konwent Dyrektorów ZDW w nawiązaniu do przesłanego projektu nowelizacji specustawy drogowej wprowadzającej tzw. przejezdnosć, uważa, że ideę planowanej zmiany należy ocenić pozytywnie, jako rozwiązanie przyspieszające realizację inwestycji publicznych. Wcześniejsza decyzja o zezwoleniu na użytkowanie dróg, bez zrealizowania wszystkich elementów - nie niezbędnych do korzystania z tejże drogi, pozwoli na wcześniejsze realizowanie zamierzeń pożądanых społecznie. Jednakże z punktu widzenia zarządcy dróg wojewódzkich, żeby projektowana zmiana osiągnęła cel nią zamierzony, niezbędne byłoby, aby odnosiła się ona również do dróg jednojezdniowych. Przesłany projekt, zakłada wyłom od ogólnej zasady tylko w przypadku dróg dwujezdniowych, co w przypadku dróg wojewódzkich jest rzadkością. Oczywiście objęcie dróg jednojezdniowych proponowanym przez autorów projektu wyłączeniem nie mogłoby obejmować niezakończonych jednego pasa ruchu (co byłoby możliwe przy drogach dwujezdniowych), ale już wszystkie inne elementy, w tym przede wszystkim urządzenia ochrony środowiska np. ekrany akustyczne. Takie rozwiązanie przyspieszyłoby korzystanie w szczególności z nowo budowanych dróg wojewódzkich, w tym obwodnic miejscowości. Zważywszy na cel projektowanej zmiany ustawy (m.in. szybką realizację inwestycji drogowych przed Euro 2012), objęcie planowaną zasadą dróg wojewódzkich, jako dróg alternatywnych dla dróg krajowych, jest uzasadnione.

Druga z uwag dyrektorów ZDW do przesłanego projektu zmiany ustawy, dotyczy terminu, określanego przez organ właściwy do wydania decyzji o dopuszczeniu do użytkowania, wskazującego, kiedy inwestor ma wykonać te elementy, które

XXIV Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – ustalenia i wnioski

Utworzono: czwartek, 15, marzec 2012 08:55 Redakcja - edroga.pl

wyłączono z konieczności wykonania przed dopuszczeniem do użytkowania. Aby proponowana zmiana faktycznie miała przyspieszyć i uprościć proces inwestycyjny, właściwym byłoby aby termin ten wskazywał organ ale we współdziałaniu z inwestorem. Tak, żeby inwestor miał realny wpływ na ustalenie długości tego terminu, aby termin był możliwy do dotrzymania, biorąc pod uwagę np. dostępne środki finansowe, umowy zawarte z wykonawcami itp. Dyrektorzy uważają, że podmioty korzystające ze specustawy drogowej to zarządcy dróg - podmioty publiczne, wobec czego, również one będą działać w jak najlepszym interesie publicznym. Dlatego, należy inwestorowi - zarządcy dróg, zapewnić realny wpływ na ustalenie tego terminu.

*Podczas konwentu dyrektor Grzegorz Stech przedstawił podstawowe informacje związane z problemami przepisów w ochronie przed hałasem komunikacyjnym i planowanymi zmianami w tej sprawie. Polska należy do krajów o bardzo restrykcyjnych wartościach dopuszczalnych hałasu. Powoduje to konieczność stosowania bardzo kosztownych zabezpieczeń – głównie ekranów akustycznych. Od wielu lat podejmowane są inicjatywy zmiany tych przepisów. W połowie ubiegłego roku zostało powołane Konsorcjum Naukowo-Przemysłowe Inżynierii Lądowej, którego założycielami jest Politechnika Krakowska, Województwo Małopolskie i firma EKKOM. Jednym z zadań, jakie sobie postawiono to wykonanie identyfikacji problemów związanych z hałasem drogowym (m.in. przepisy z tym związane). Pod koniec minionego roku udało się doprowadzić do merytorycznego spotkania przedstawicieli Konsorcjum z GDDKiA oraz PLK PKP SA oraz grupą naukowców zajmujących się tą problematyką. Efektem tego spotkania było zestawienie problemów dotyczących hałasu drogowego.

Jednocześnie z początkiem roku 2012 ukazała się propozycja zmiany rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych wartości poziomu hałasu (załącznik 1). Propozycja ta zakłada przede wszystkim podział linii komunikacyjnych na nowe i istniejące oraz przypisanie im znacznie podniesionych wartości dopuszczalnych (od 5-12 dB). Proponowane zmiany w ocenie dyrektorów ZDW przyczynią się w znacznym stopniu do uporządkowania problemu stosowania tak dużej liczby zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych. Proponowane bardzo istotne zmiany wartości dopuszczalnych wskazują w pierwszych analizach, że problem zabezpieczeń zniknie dla większości dróg. Wyniki obliczeń wskazują, że przy obecnych wartościach dopuszczalnych dla przeciętnej drogi (dla uproszczenia bez ruchu ciężarowego), aby nie przekroczyć wartości na granicy pasa drogowego i bez zabezpieczeń nie może przejechać więcej niż 1648 pojazdów na dobę. Zmiana przepisów spowoduje, że po tej samej drodze bez zabezpieczeń przejedzie już 16465 pojazdów na dobę (nadal przy założeniu braku ruchu ciężkiego, który tą wartość będzie obniżał). Konwent Dyrektorów ZDW w całości popiera propozycję zmian.

*Ponadto Konwent Dyrektorów ZDW wnioskuję się o wprowadzenie zmiany ust. 5 w art. 10 ustawy o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r., nr 19, poz. 115 ze zmianami), który obecnie brzmi: „Odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej”, w zakresie

XXIV Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – ustalenia i wnioski

Utworzono: czwartek, 15, marzec 2012 08:55 Redakcja - edroga.pl

przebiegów dróg krajowych zastępowanych równoległym przebiegiem nowo wybudowanych dróg ekspresowych (załącznik 2).

[Załącznik 1](#)

[Załącznik 2](#)