



- Wymiana doświadczeń, wiedzy, informacji jest zasadniczą ideą Śląskiego Forum Drogowego – podkreśla Zbigniew Tabor, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, współorganizator spotkania którego pierwsza edycja miała miejsce w Piekarach Śląskich w dniach 8-10 maja br. Są bowiem w zarządach dróg rozwiązania, które warto propagować jako sprawdzone w praktyce, są też popełnione błędy przed którymi warto przestrzec innych. - Dzieląc się naszymi doświadczeniami z udoskonaleń w systemie zarządzania drogami utwierdzamy się w słuszności podejmowanych decyzji, motywujemy też swoich pracowników do podejmowania kolejnych rozwiązań czy wdrożeń – podkreśla dyrektor Z. Tabor. I Śląskie Forum Drogowe było okazją do rozmowy z dyrektorem **Zbigniewem Taborem** o kondycji dróg tego regionu w dobie kryzysu gospodarczego.

- Konsekwencją panującego kryzysu gospodarczego jest ubożenie samorządowych budżetów. Tym samym następuje zmniejszanie środków przeznaczanych na utrzymanie i inwestycje drogowe. Jaki to ma wpływ na śląskie drogi wojewódzkie? Czy zostało zahamowane tempo poprawy ich stanu technicznego?

- Kryzys finansowy zaczął się około trzech lat temu. Niestety, ma on wpływ na stan dróg. I nie jest to subiektywne odczucie. Ten fakt jest obiektywnie stwierdzony. W 2005 roku nasz Zarząd Dróg Wojewódzkich wykonał badanie identyfikujące stan dróg, wykorzystując do tego nowoczesny niemiecki standard ZEB. Druga taka kampania pomiarowa miała miejsce w 2011 roku. Co prawda to ostatnie badanie odbyło się dwa lata temu, ale jednak daje obraz tego, co się zmieniło w ciągu minionych sześciu lat. Generalnie zauważalny jest wzrost liczby kilometrów dróg w stanie krytycznym.

Stan techniczny dróg klasyfikujemy w trzech kategoriach: dobrej, wymagającej remontu i krytycznej. Sytuacja jest taka, że odnotowujemy zarówno wzrost w kategorii dróg w dobrym stanie, bo przecież wykonywaliśmy remonty w tym czasie, jak też równoczesny wzrost dróg w stanie krytycznym, co oznacza, iż drogi których nie zdążyliśmy wyremontować znacząco się pogorszyły. Natomiast liczba kilometrów dróg w stanie wymagającym remontu pozostaje na niezmiennym poziomie. Podsumowując należy stwierdzić, że jedną trzecią sieci dróg mamy w stanie krytycznym. Wymagają one nie remontu, lecz przebudowy.

- Jak więc kształtuje się stosunek wzrostu odcinków krytycznych do spadku nakładów na drogi?

- W drogownictwie nic nie dzieje się nagle. Zarówno efekty zwiększonego finansowania, jak też skutki braku środków na drogi ujawniają się dopiero po kilku latach. Dlaczego? Drogę można scharakteryzować trwałością zmęczeniową, czyli liczbą pojazdów (ilością osi obliczeniowych), które po niej przejadą. Kiedyś stworzyliśmy również wskaźnik oparty na proporcji ilości roszczeń użytkowników, którzy uszkodzili pojazdy na drogach, do nakładów na drogi. Pokazuje on coś w rodzaju przesuniętej fali. Otóż, spadek finansowania skutkuje za dwa-trzy lata wzrostem liczby uszkodzeń pojazdów. To jest takie bezpośrednie odzwierciedlenie stanu dróg. W tej chwili szacujemy, że rocznie ulega degradacji ok. 4 procent śląskiej sieci dróg wojewódzkich. Czyli przy łącznej długości około 1200 km blisko 50 km rocznie ulega degradacji. Jeżeli nie będziemy rocznie remontować tych 50 kilometrów, to wówczas z roku na rok stan techniczny dróg będzie się pogarszał. W tym przypadku mówimy o istniejących drogach. Natomiast budując obecnie obwodnicę Pszczyny, czy za chwilę ogłaszając przetarg na budowę obwodnicy Żywca, musimy pamiętać, że te ogromne pieniądze kierowane na inwestycje w żaden sposób nie wpłyną na poprawę stanu całej sieci drogowej. Budowa obwodnic jest ważnym, ale tylko lokalnym usprawnieniem komunikacyjnym.

- Jakie więc w sytuacji kryzysu samorząd województwa podejmuje decyzje odnośnie wielkości i przeznaczenia środków na drogi?

- Trudno w tej sytuacji zaspokoić wszystkie potrzeby regionu. Remonty dróg nie są potrzebą Zarządu Dróg Wojewódzkich, lecz potrzebą wszystkich użytkowników dróg. Ale sytuacja, jaka pojawiła się w związku ze spółką Koleje Śląskie i koniecznością dofinansowania tej organizacji spowodowała, że pieniądze na drogi wojewódzkie w 2013 roku są mniejsze. Szansę poprawy stwarza wykorzystanie środków europejskich w nowej perspektywie finansowej 2014-2020. Dobrze się stało, że Zarząd Województwa Śląskiego na liście zadań priorytetowych umieścił zarówno budowy obwodnic, jak też przebudowy istniejących dróg. Jako klucz wyboru zdań zastosowane zostały parametry, które ustaliło Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Parametrem jest funkcja drogi rozumiana jako połączenie drogi wojewódzkiej z węzłem autostrady lub z drogą ekspresową. Następnym istotnym elementem było natężenie ruchu. A trzecim był z kolei stopień przygotowania projektu. Ponieważ te ministerialne kryteria spełniło około 300 km naszych dróg, stąd Zarząd Województwa przyjął te odcinki jako zadania priorytetowe. Na część tych projektów

mamy już gotowe dokumentacje, a na pozostałą część będziemy mieli dokumentację w chwili uruchomienia finansowania perspektywy 2014-2020.

- Czyli wraz z nową unijną perspektywą budżetową nadejdzie „pogoda” dla dróg wojewódzkich?

- Tak. Nadejdzie „pogoda”. Bez wątpienia. Z tego należy się cieszyć. Natomiast trochę smuci fakt, że to będzie ostatnia możliwość remontowania i przebudowy dróg wojewódzkich ze środków unijnych w ramach regionalnych programów operacyjnych. Jak wspomniałem, w ramach tego programu przebudujemy 300 km dróg na 1200 km całej sieci. Czyli przebudujemy jedną czwartą. Natomiast pozostałe drogi, a więc trzy czwarte sieci, będzie wymagała sukcesywnej przebudowy w następnych latach. Tyle że ze środków własnych województwa.

Rozmawia: AS

I Śląskie Forum Drogowe to konferencja zorganizowana przez Polski Kongres Drogowy i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Spotkanie zgromadziło władze samorządowe regionu, administrację drogową oraz firmy branży drogowej. Było okazją do dyskusji o planach inwestycyjnych na drogach regionu w perspektywie do 2020 r. Specjalne bloki tematyczne dotyczyły oznakowania dróg i inżynierii ruchu, a także nowoczesnych nawierzchni bitumicznych. Śląskie Forum Drogowe objęte zostało honorowym patronatem Mirosława Sekuły - marszałka województwa śląskiego.