

Konieczna jest zmiana w przepisach dotyczących gęstości drewna przewożonego transportem samochodowym - wskazuje NIK. Dotychczas obowiązujące wartości gęstości drewna nie chronią bowiem wystarczająco polskich dróg przed przejazdami przeciążonych transportów, które mogą stanowić realne zagrożenie zarówno dla bezpieczeństwa ruchu, jak i dla jakości nawierzchni. Jest to kwestia tym ważniejsza, że w ostatnich latach stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich stopniowo się poprawiał – i to nawet pomimo nie zawsze wystarczających środków.

Pomimo wydatkowania środków finansowych nieadekwatnych do koniecznych do realizacji zdiagnozowanych potrzeb, stan bezpieczeństwa i sprawności ruchu na drogach wojewódzkich nie uległ w ostatnich latach zasadniczej zmianie. Poprawiał się natomiast stopniowo stan techniczny nawierzchni tych dróg, chociaż w dalszym ciągu odbiega on od stanu dróg w innych krajach Unii Europejskiej. Szereg odcinków nadal wymaga napraw oraz dostosowania nawierzchni do wciąż zwiększającego się natężenia ruchu. Sytuację pogarsza fakt, że z powodu obowiązkowych opłat na drogach krajowych dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, znaczna część ruchu tranzytowego, czyli „najcięższego”, przenosi się na drogi wojewódzkie.

Pomimo znaczących kwot wydawanych co roku potrzeby w zakresie utrzymania i remontów nawierzchni dróg nie były w pełni zaspokajane, a zarządcy dróg wojewódzkich nie dysponowali wystarczającymi środkami finansowymi na realizację wszystkich zadań.

W związku z obowiązkiem utrzymania i remontów dróg zarządcy dróg wojewódzkich w ostatnich latach zgłaszali coraz większe zapotrzebowanie na środki finansowe: od 3,5 mld zł w roku 2015 do ponad 5,3 mld zł w roku 2017 (łącznie w skali kraju). Otrzymali odpowiednio 2,8 mld zł w roku 2015, 2,4 mld zł w 2016 i ponad 3,8 mld zł w 2017. Środki własne województw stanowiły ok. połowę tych kwot. Aktywność zarządów wojewódzkich przyczyniła się do zwiększenia dofinansowania ze środków unijnych. W 2015 r. ze środków europejskich uzyskano ok. 1 mld zł, w roku 2017 kwota ta wzrosła do prawie 1,7 mld zł.

Obowiązujące przepisy powodują, że jeżdżące po polskich drogach samochody przewożące transporty drewna mogą być przeciążone nawet o połowę. Problem, w ocenie NIK, wynika stąd, że podane w rozporządzeniu ministra gęstości różnych gatunków drewna są zaniżone. Wykorzystanie tych przeliczników do obliczania na papierze masy drewna przy załadunku sprawia, że potencjalnie każdy załadowany samochód, wyjeżdżający na drogi może realnie ważyć – w zależności od rodzaju przewożonego drewna – kilka lub nawet kilkanaście ton więcej niż dopuszczają normy. Jest to tym większy problem, że przeciążone samochody nie tylko niszczą infrastrukturę drogową, ale zagrażają też bezpieczeństwu ruchu.

W przypadku najczęściej przewożonego drewna sosnowego, jego normatywna gęstość wykazana w rozporządzeniu (740 kg/m³) i wykorzystywana do obliczeń przy załadunku samochodów jest zaniżona w stosunku do wagi rzeczywistej o około 180-220 kg. Średnio jednym środkiem transportu przewozi się około 30 m³, daje to zaniżenie jego rzeczywistej masy całkowitej o co najmniej 6 ton. Jednocześnie drewno sosnowe jest jednym z lżejszych gatunków drewna. W przypadku więc przewozów drogowych cięższych gatunków, np. buku czy dębu, zaniżenie rzeczywistej masy całkowitej jednego tylko transportu może wynosić nawet kilkanaście ton.

O skali problemu świadczą szacunki, które wskazują, że przewóz transportem samochodowym tylko drewna sprzedanego w 2016 r. przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe wymagał wykonania po drogach publicznych ponad 1 miliona 316 tys. kursów.

Z kolei wykonane przez funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego obliczenia masy całkowitej pojazdów w oparciu o wartości zawarte w rozporządzeniu (uwzględniające zaniżoną gęstość drewna) oraz porównawcze pomiary rzeczywistej masy całkowitej tych pojazdów na podstawie ważeń na wagach samochodowych w sposób jednoznaczny potwierdziły, że skontrolowane pojazdy przewożące drewno po polskich drogach przekraczały dopuszczalną masę całkowitą nawet o 40-50 proc.

W działalności skontrolowanych zarządców dróg wojewódzkich Izba wskazała szereg nieprawidłowości. Połowa z nich nie przekazywała np. niezwłocznie opracowanych przez siebie planów rozwoju sieci drogowej do organów właściwych w sprawie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Pominięcie tego dokumentu w procesie sporządzania i uchwalania miejscowych planów może powodować, że nie zostaną zarezerwowane pod budowę dróg tereny o wymaganej szerokości. Może również nie zostać zapewniona ochrona użytkowników terenów przyległych do drogi.

Pojawiały się także nieprawidłowości związane z prowadzeniem obowiązkowych ocen stanu technicznego dróg. Co trzeci ze skontrolowanych podmiotów nie przeprowadzał kontroli okresowych pięcioletnich lub też zakres ich przeprowadzenia był zbyt wąski. Tymczasem kontrola okresowa drogi stanowi środek prewencyjny służący do zidentyfikowania uszkodzeń na eksploatowanej drodze. Pozwala zaplanować i przeprowadzić w odpowiednim czasie działania doraźne, poprawiające sprawność i bezpieczeństwo użytkowania drogi. Fragment drogi wojewódzkiej nr 668 w woj. podlaskim

Przeprowadzone przez kontrolerów NIK z udziałem zewnętrznych biegłych oględziny dróg wojewódzkich wykazały różnego rodzaju nieprawidłowości i uchybienia w zakresie stanu technicznego nawierzchni jezdni i chodników, stanu poboczy, stanu odwodnienia oraz w oznakowaniu poziomym i pionowym. Najwięcej nieprawidłowości stwierdzono w oznakowaniu pionowym, które często było nieczytelne, niekompletne, uszkodzone lub zniszczone.

NIK zwraca też uwagę, że konieczne wydają się być zmiany w stosowanej skali ocen stanu technicznego nawierzchni dróg wojewódzkich. Obecnie bowiem zarządcy dróg wojewódzkich stosują niejednorodną skalę ocen (od trzy- do pięciostopniowej), co uniemożliwia dokonanie kompleksowej analizy, oceny oraz porównania stanu technicznego nawierzchni dróg w skali całego kraju.

Ustalenia kontroli NIK wskazują, że system zarządzania drogami wojewódzkimi nie jest w pełni sprawny, a zarządcy dróg wojewódzkich nie zawsze i nie w pełni skutecznie podejmowali działania w zakresie właściwego utrzymania dróg i ich ochrony. Aby w przyszłości działał on jak najlepiej, w ocenie NIK konieczne będą m.in. zmiany w prawie, tak, aby przepisy zabezpieczały w pełni ochronę dróg oraz bezpieczeństwo przy przewozie drewna.

Niezbędne jest także podjęcie działań zapewniających prawidłową kontrolę i nadzór nad stanem technicznym dróg przez zarządców dróg wojewódzkich, w tym w szczególności rzetelne prowadzenie dzienników objazdów dróg, kontroli okresowych oraz eliminowanie nieprawidłowego stanu elementów drogi wraz z jej oznakowaniem.

Źródło: [NIK](#)