

6 marca br. w siedzibie poznańskiej delegatury Najwyższej Izby Kontroli odbył się panel ekspertów poświęcony działaniom administracji rządowej i samorządowej w zakresie przeciwdziałania niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych. Związek Powiatów Polskich reprezentował Andrzej Płonka - Starosta Bielski, Wiceprezes ZPP.

W swoim wystąpieniu przedstawiciel ZPP wskazał m.in, że postęp cywilizacyjny i zmiany gospodarcze, jakie zaszły przez ostatnie lata, spowodowały, iż ilość samochodów na całym świecie wzrosła w bardzo szybkim tempie. Transport samochodowy w Polsce opiera się na drogach publicznych, a ich gęstość i długość ulegała zmianom przez wiele lat, w szczególności w ostatnim czasie przy znacznym udziale środków unijnych. Najważniejszym wyzwaniem, stojącym przed samorządami terytorialnymi, jest gruntowna modernizacja i rozbudowa sieci dróg lokalnych. Od realizacji tych inwestycji zależy m.in. dalszy rozwój społeczny i gospodarczy Polski. W ostatnim czasie wielokrotnie można było usłyszeć o przypadkach dewastowania dróg lokalnych, w związku z trwającą budową dróg krajowych.

Przy ochronie dróg lokalnych przed dewastacją, w związku z budową dróg szybkiego ruchu należy wyróżnić dwie grupy działań.

Pierwsza z nich jest związana z odpowiednim przygotowaniem inwestycji i uprzednim zabezpieczeniem dróg. Obejmuje ona takie działania jak:

- przemyślane wprowadzenia nowej organizacji ruchu, która będzie miała na celu ochronę dróg gminnych powiatowych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu dla użytkowników dróg w trakcie budowy autostrad i dróg ekspresowych;
- wyznaczenie dróg o dużej pracy przewozowej w powiązaniu z istniejącą siecią dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych powiatów ościennych. Drogi te po dokonaniu przebudowy będą mogły pełnić rolę dróg tranzytowych biegnąc przez poszczególne gminy i powiaty;
- wprowadzenie ograniczeń dopuszczalnej masy całkowitej w określonych ciągach dróg, przy zachowaniu prawa dla określonej kategorii użytkowników do niestosowania się do wprowadzonych zakazów (zamieszczenie pod znakiem B-18 tabliczek np. nie dotyczy autobusów, nie dotyczy dojazdu do posesji, nie dotyczy mieszkańców). Wprowadzenie odstępstw jest konieczne z uwagi na potrzebę zagwarantowania mieszkańcom właściwych warunków komunikacji lokalnej;
- wprowadzenie, niezależnie od odpowiedzialności mandatowej, odpowiedzialności cywilnoprawnej dla wykonawców budowanych autostrad i dróg ekspresowych za naruszenie ustalonych zasad w zakresie transportu materiałów i maszyn do miejsca budowy oraz ustanowienie stosownych zabezpieczeń, pozwalających na szybką egzekucję roszczeń.

Druga grupa działań jest związana z bieżącą kontrolą przestrzegania wcześniej ustalonych zasad korzystania z dróg przez wykonawców inwestycji. Częste są bowiem przypadki, w których nawet w sytuacji odpowiedniego przygotowania i oznakowania dróg poszczególni kierowcy – w imię oszczędności czasu i benzyny – wybierają najkrótszą drogę dojazdu, nawet gdy nie jest ona odpowiednio przystosowana. Działania należące do tej grupy to:

- wprowadzenie wzmożonych kontroli właściwych organów w stosunku do przewoźników obsługujących budowę dróg i autostrad (Policji, Inspekcji Transportu Drogowego);
- kontrola społeczna – zachęcanie mieszkańców do zgłaszania przypadków łamania przez

przewoźników obsługujących budowę dróg krajowych wprowadzonych ograniczeń w zakresie ruchu;

- możliwość wprowadzenia monitoringu video na wybranych odcinkach dróg lokalnych – w celach prewencyjnych.

Każdorazowo niezbędna jest stała współpraca z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, w zakresie wyżej wskazanych spraw.

Starosta bielski podniósł, że nadmierne eksploataowanie dróg wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych podczas prowadzenia prac związanych z budową nowych dróg ekspresowych i autostrad naraża samorządy na niezaplanowane remonty tych dróg. Obecnie brak jest programu pełniącego funkcję wsparcia samorządów przy tego typu inwestycjach. Brak jest odpowiedzialności ze strony zlecniodawcy budowy autostrady, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy też brak pomocy ze strony budżetu Państwa. Prawidłowym rozwiązaniem byłoby stworzenie odpowiedniego funduszu. Środki z tego funduszu przeznaczone byłyby na modernizację infrastruktury dróg lokalnych; opracowanie i wdrożenie przepisów, które skutecznie chronić będą zarządców dróg lokalnych, nadmiernie eksploatowanych i niszczonych w okresie budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad. Wskazał, że egzekucja należności bezpośrednio od wykonawców nie zawsze jest skuteczna. Samorządowcom pozostaje wejście na drogę sądową, a postępowanie takie trwa zazwyczaj bardzo długo i nie zawsze jest skuteczne, gdyż wielokrotnie dochodzi do upadłości firm wykonawców w trakcie trwania inwestycji. Konieczna jest systemowa zmiana wielu ustaw, w tym przede wszystkim ustawy o drogach publicznych, przepisów o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Pełna treść wystąpienia dostępna jest w załączniku.