

Drogi lokalne nie są odpowiednio chronione przed niszczeniem podczas budowy autostrad i dróg ekspresowych.

Taki wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli z kontroli pt. *Przeciwdziałanie niszczeniu dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych*, z którego treścią można zapoznać się [tutaj](#).

Celem kontroli była ocena działań administracji rządowej (Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i jej oddziałów) oraz samorządowej (gmin, powiatów, województw) w zakresie prowadzenia skutecznej naprawy dróg lokalnych niszczonych w trakcie realizacji odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Bez porozumień...

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz objętych kontrolą sześć oddziałów terenowych nie kontrolowały, czy firmy budujące autostrady i drogi ekspresowe zawierają porozumienia z samorządami w celu ochrony dróg lokalnych. Obowiązek podpisywania takich umów wynika z treści kontraktów, które GDDKiA zawiera z generalnymi wykonawcami robót. Zobowiązują one wykonawców do przeprowadzenia inwentaryzacji stanu technicznego oraz naprawy uszkodzonych dróg samorządowych, a także do zapewnienia środków na te cele. Jest to szczególnie istotne w sytuacji często złego stanu technicznego dróg lokalnych, dodatkowo niszczonych przez ciężki sprzęt i pojazdy dowożące materiały budowlane. Procedury określone przez GDDKiA pozwalają także na kontrolowanie wykonawców inwestycji w zakresie zawierania porozumień z samorządami oraz ich realizowania. Takie kontrole wprowadzono do planu na 2016 r. dopiero po kontroli NIK, realizując wniosek pokontrolny Izby.

...i informacji

Jak podaje NIK, samorządy nie są informowane o szczegółach przedsięwzięć GDDKiA realizowanych na ich terenie. Zarządcy dróg lokalnych nie wiedzą więc w jaki sposób i kiedy w sąsiedztwie prowadzona będzie inwestycja oraz które drogi będą wykorzystywane do przewozu np. wielkiej ilości ton kruszywa ze żwirowni. Także oddziały terenowe GDDKiA najczęściej nie powiadamiają zarządców dróg lokalnych o konieczności wykorzystania dróg samorządowych w związku z inwestycjami budowlanymi. Nie informują też o zobowiązaniach firm budujących autostrady czy drogi ekspresowe, dotyczących ochrony i naprawy dróg lokalnych, wynikających z zawartych kontraktów. Ponadto, jak podaje NIK, zdarza się, że niewystarczająco rzetelnie podchodzą do otrzymywanych pism oraz telefonicznych interwencji samorządowców. W efekcie o sposobie i terminie zawarcia porozumień z zarządcami dróg decydują czasami wykonawcy robót.

- Większość skontrolowanych samorządów (26 spośród 32) zawarło porozumienia z wykonawcami odcinków autostrad i dróg ekspresowych, dotyczące sposobu korzystania z dróg lokalnych. Jednak w pięciu przypadkach nie zabezpieczały one w pełni interesów samorządów. Dopuszczały ruch pojazdów nienormatywnych (tj. pojazdów wymagających zezwolenia na przejazd drogami) bez wymaganych ustawowo odrębnych decyzji administracyjnych, co jest naruszeniem prawa, a ponadto pozbawia samorządy należnych z tego tytułu rekompensat finansowych. Czterech zarządców, którzy nie podpisali stosownych porozumień, podjęło później działania, które miały na celu ochronę dróg samorządowych. W pozostałych dwóch przypadkach wykonawcy odstąpili od korzystania z dróg lokalnych, dlatego nie było

konieczności zawierania takich umów – dowiadujemy się z raportu.

Stan techniczny

NIK ustaliła, że samorządy często nie wywiązują się z obowiązku prowadzenia kontroli stanu technicznego dróg w toku trwających budów. Aż 62,5 proc. zarządców dróg nie wykonało takiej kontroli albo przeprowadzało je w niepełnym zakresie lub nie na wszystkich drogach. Zaniedbania w dokumentowaniu stanu dróg samorządowych przed ich eksploatacją podczas budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych wystąpiły u 25 proc. zarządców. Brak takich analiz utrudnia realizację porozumień w kwestii naprawy ewentualnych zniszczeń.

Wzorowy Włocławek

Jako przykład dobrej praktyki NIK uznała m. in. działania Powiatowego Zarządu Dróg we Włocławku, który w 2011 r. zawarł z wykonawcami odcinków autostrady A1 umowy, ustalając szczegółowe zasady korzystania z ośmiu odcinków dróg powiatowych. Zostały one zawarte na okres do zakończenia budowy, a ich należyte wykonanie zostało zabezpieczone gwarancją ubezpieczeniową.

Ujawnione przez Izbę nieprawidłowości potwierdziły opinie i spostrzeżenia ekspertów w dziedzinie drogownictwa. O niewłaściwym przygotowaniu ochrony dróg lokalnych, dyskutowano bowiem podczas panelu zorganizowanego w ramach przygotowań do kontroli. Eksperci wskazywali wtedy na potrzebę wprowadzania na etapie projektowania autostrad i dróg ekspresowych obowiązku maksymalnego wykorzystania pasa drogowego budowanej drogi dla ruchu technologicznego, w celu ograniczenia ciężkiego transportu po drogach publicznych. Zwrócili także uwagę na ważny problem związany ze skróceniem okresu trwałości dróg lokalnych, przy nadmiernej ich eksploatacji.

Zalecenia pokontrolne

Najwyższa Izba Kontroli dostrzegając pilną potrzebę wyeliminowania zaniedbań i poprawę ochrony dróg lokalnych zwróciła się do:

- Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - o zwiększenie nadzoru nad realizacją kontraktów w zakresie ochrony dróg samorządowych przy budowie autostrad i dróg ekspresowych;
- Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Komendanta Głównego Policji - o wzmożenie kontroli dróg lokalnych, w celu eliminowania z ruchu drogowego przeciążonych pojazdów transportowych oraz nieposiadających odpowiednich zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych;
- właścicieli dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich - o zwiększenie nadzoru nad sporządzaniem planów sieci drogowej, prowadzeniem aktualnej ewidencji dróg oraz przeprowadzaniem i dokumentowaniem przeglądów ich stanu technicznego;
- wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego i powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego - o częstsze kontrolowanie zarządców dróg lokalnych w zakresie realizacji wynikających z ustawy Prawo budowlane obowiązków dotyczących utrzymania dróg i obiektów inżynierskich w pasie drogowym.

Jak wynika z raportu, wyniki kontroli mają szczególne znaczenie w perspektywie realizacji uchwalonego

NIK. Autostrady kosztem dróg lokalnych

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 12, czerwiec 2016 00:00

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odsłony: 1142

w ubiegłym roku „*Programu budowy dróg krajowych na lata 2014-2023*”. Zakłada on realizację 3.900 km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych oraz 57 obwodnic miejscowości najbardziej obciążonych ruchem.