Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: czwartek, 08, grudzień 2016 23:00
Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska
Odsłony: 2017

- To, że zarządca drogi ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą powstałą wskutek kolizji samochodu z dzikiem zwierzęciem tylko dlatego, że nie ustawił znaku na terenie leśnym jest chore – mówi w rozmowie z Dziennikiem Warto Wiedzieć Szymon Prochera, Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Międzyrzeczu, powiat międzyrzecki, woj. lubuskie.

Dziennik Warto Wiedzieć: Problem wypłaty odszkodowań za wypadki samochodowe z udziałem dzikich zwierząt przez zarządców dróg powiatowych dotyka większości powiatów w Polsce.

Szymon Prochera: Tak, to nie tylko specyfika powiatu międzyrzeckiego. Niedawno byłem na posiedzeniu Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych, której jestem członkiem i tam także problem ten był poruszany. Jest bowiem powielany w różnych częściach kraju.

Sprawa wygląda tak, że my jako zarządcy drogi odpowiadamy za bezpieczeństwo w pasie drogowym. Natomiast przepisy mówią, że znak oznaczony symbolem A-18b, czyli „uwaga, dzikie zwierzęta" stawia się w miejscach gdzie zwierzyna szczególnie migruje. Instrukcja będąca załącznikiem do rozporządzania w sprawie znaków i sygnałów drogowych stanowi, że te znaki stawia się w miejscach wskazanych przez nadleśnictwa, właściwe służby leśne i łowieckie. Nie precyzuje natomiast czy na nasz wniosek czy np. nadleśnictwa.

Dlatego, po licznych wypadkach z udziałem dzikich zwierząt, które miały miejsce, sami wystąpiliśmy do nadleśnictwa, aby wskazano nam miejsca, gdzie zwierzyna w szczególny sposób migruje, aby nie zarzucono nam opieszałości.

I proszę sobie wyobrazić, że na przesłanej przez nas mapie zaznaczono wszystkie odcinki poza granicami miejscowości. Niezależnie od tego, czy jest las, czy są ścieżki. Wszystko poza granicami miejscowości było oznakowane.

DWW: Dla powiatu oznaczało to koszty.

SP: Dla nas to nie jest dobra odpowiedź. Oznacza bowiem, że chcąc uniknąć kłopotów z wypłatą odszkodowań dla kierowców, będziemy inwestowali w znaki pionowe i stawiali je właściwie wszędzie. W przyszłym roku obstawimy znakami „uwaga dzikie zwierzęta" 75% siatki naszych dróg, co będzie kosztowało ok. 160 tys. zł.

DWW: Dlaczego? Nie ma innego wyjścia?

SP: Nie, bo orzecznictwo w takich sprawach jest bardzo uproszone. Sądy orzekają szablonowo: znaku nie ma, a więc kierowca nie musiał uważać na dzikie zwierzęta.

DWW: Czyli kierowca jechał z dozwoloną prędkością, uderzył w dzika czy w sarnę…

SP: A odpowiada zarządca drogi i trzeba płacić. A jeżeli znak jest, no to wtedy odpowiedzialności zarządcy nie ma. W tych sprawach sądy nie zaskakują. Wyroki są podobne, chociaż w naszym systemie precedensów nie ma.

Phoca PDF

DWW: Wyjątki się nie zdarzają?

SP: Słyszałem na posiedzeniu zarządców od kolegi z Dolnego Śląska o przypadku, w którym sąd nie przerzucił automatycznie odpowiedzialności na zarządcę mimo braku znaku. W tej sprawie doszło do wypadku na terenie leśnym i sąd uznał że w takich miejscach bytowanie dzikiej zwierzyny jest czymś naturalnym, przez co od kierowcy można wymagać wzmożonej uwagi. Ale to rozstrzygnięcie nietypowe.

Jednocześnie w tym samym regionie dolnośląskim sąd uznał, że zarządca ma odpowiadać za szkodę wyrządzoną w wypadku z udziałem psa (czyli zwierzęcia domowego, którego właściciela pewnie da się ustalić) na terenie wiejskim.

DWW: Znaki są dla kierowców, zwierzęta na nie raczej uwagi nie zwracają…

SP: My w naszym powiecie mieliśmy takie zdarzenie, które nam zgłoszono, ale nie wystąpiono o odszkodowanie, gdzie był na naszym terenie znak, a sarna wyskoczyła z rowu melioracyjnego na 25 m przed nim. I powiem tak: to jest głupie to, co sądy orzekają. My, jak mówiłem wydamy 160 tys. zł na znaki pionowe, ostrzegając kierowców, a i tak nie mamy żadnej gwarancji, że unikniemy wypadków. Informacja, którą dostaliśmy od leśników nie musi odzwierciedlać całej prawdy, bo przecież zwierzęta mogą przechodzić jeszcze w innych miejscach, a my w oparciu o nią wydamy publiczne pieniądze.

Inna sprawa, że niektórzy kierowcy również nie zwracają uwagi na znaki. Mamy teraz taką sprawę, w której kierowca przyznał, że nawet gdyby były znaki „uwaga dzikie zwierzęta", to i tak by nie zwolnił. Więc samo ustawienie znaku nie oznacza, że problem zniknie.

DWW: Co by go rozwiązało?

SP: Sprawa nie jest po prostu dostatecznie uregulowana w systemie prawnym. Opiera się na kodeksie cywilnym i lakonicznym zapisie ustawy o drogach publicznych. Ta ostatnia regulacja wymaga zmian. Ustawa została uchwalona w 1985 r. i poza kosmetycznymi zmianami związanymi z reformą administracyjną kraju niewiele się w niej zmieniło. A życie poszło do przodu. Jest także masę firm, które wyciągają odszkodowania. Same się zgłaszają do ludzi, którzy mieli wypadki z prośbą o upoważnianie do zajęcia się sprawą. To skok na kasę, na publiczne pieniądze.

Mentalności sędziów nie zmienimy. Doprecyzowania wymagają przepisy. Przepisy muszą szczegółowo a nie w sposób dorozumiany regulować te kwestie. Do tego dzisiaj panuje przekonanie, że jednostka publiczna ma kasę i ma płacić.

DWW: To nie jedyny problem wynikający z ustawy o drogach publicznych. Są m.in. luki wynikające ze zmiany kategorii dróg i przejścia danych dróg krajowych w ręce gminne.

SP: Tak, ta dekategoryzacja dróg jest wynikiem zapisów ustawowych. Opiera się na założeniu, że skoro została wybudowana droga alternatywna, niepłatna, to droga zastąpiona przechodzi do gmin.

DWW: Gminy miały czas do ubiegłego roku na podjęcie odpowiednich uchwał i mogły oddać te drogi we władnie marszałka.

SP: Część gmin skorzystała z tej możliwości a część nie i to świadomie. Stało się tak dlatego, że drogi te

Phoca PDF

często nadają się do kapitalnego remontu, na który – jako część sieci wojewódzkiej – nigdy by się nie doczekały. Dlatego niektóre samorządy wolały dróg nie oddawać i - w granicy administracyjnej miasta – samodzielnie je remontować. To ma oczywiście swoje konsekwencje prawne.

DWW Jakie?

SP: Chociażby związane z bezpieczeństwem. Ustawa o drogach publicznych mówi bowiem, że za bezpieczeństwo dróg, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które się na nich znajdują i związanych z tymi drogami odpowiada zarządca wyższej kategorii. I jeżeli dzisiaj droga krajowa staje się gminną, to nasze drogi powiatowe – jeśli chodzi o organizację ruchu do niej podporządkowane - stają się jednak drogami wyższej kategorii w stosunku do tej drogi głównej, ale gminnej. I teraz to powiat odpowiada za wszelkie oznakowanie, czy utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. I dochodzi do swoistego kuriozum. Wzdłuż dawnej drogi krajowej, która biegnie przez Międzyrzecz znajdują się sygnalizatory świetlne, które teraz mogą znaleźć się w trzech rękach (gmina, powiat, województwo). Sens ich funkcjonowania będzie miał zastosowanie, jeśli znajdą się one w jednych rękach. Bo jak każdy będzie je ustawiał w swój sposób i nie będzie to połączone, to praktycznie przestanie działać zielona fala. Zamiast usprawnić ruch, będą korki. U nas jest taka sytuacja, że miasto chce się pozbyć tych sygnalizatorów, powołując się na zapis, że utrzymanie należy do zarządcy wyższej kategorii. Powiat mówi: to nie nasze drogi powiatowe ich potrzebują, a biegnąca przez całe miasto droga gminna (dawniej krajowa).

W efekcie może dojść do takiego absurdu, że przejmiemy skrzyżowania, ale tylko nasze, a tam gdzie co prawda uznamy, że funkcjonowanie sygnalizatorów jest zasadne, ale nie współgra z innymi, sterowanymi na drodze gminnej i wojewódzkiej, to je po prostu wyłączymy.

DWW: Był niegdyś taki projekt, który zakładał, że wszystkie drogi w granicach administracyjnych miast przechodzą w zarząd wójta, burmistrza lub prezydenta miasta - z wyjątkiem dróg krajowych ekspresowych i autostrad, czyli podlegających Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad. Projekt był pozytywnie opiniowany przez zarządców dróg.

SP: Niestety projekt ten nie wszedł w życie. Szkoda, ponieważ zawarte w nim rozwiązanie było i jest zasadne także z punktu widzenia tego, że z mocy ustawy o samorządzie gminnym miasta zarządzają sieciami wodociągowymi i kanalizacyjnymi, oświetlenie ulic też jest zadaniem własnym gmin.

Kiedy te sieci są w powiatowych drogach, to gminy płacą za wbudowane w drogę urządzenia obce. Mało tego, jak coś wykonują na tych sieciach – chcą coś wymienić, naprawić, to prócz tych opłat, płacą jeszcze za zajęcie pasa drogowego niezbędnego na czas wykonania robót. A na dzień dzisiejszy zarządca nie może zwolnić z tych opłat.

Taka prosta zmiana legislacyjna usprawniłaby działania służb i nie dochodziłoby do takich sytuacji jak z tymi światłami. W ślad za tym musiałby iść oczywiście odpowiednie pieniądze.

DWW: Serdecznie dziękuję za rozmowę.

Phoca PDF