

Oddawane do użytku odcinki autostrad i dróg ekspresowych poprawiają wprawdzie infrastrukturę komunikacyjną Polski, jednak ciągle brakuje na nich miejsc obsługi podróżnych wyposażonych w stacje paliw (MOP kategorii II i III). Mało takich miejsc jest zwłaszcza na ekspresówkach. Nierzadko zdarza się, że takie MOP udostępniane są podróżnym dopiero po kilku latach od oddania do użytkowania odcinka autostrady lub drogi ekspresowej. Co więcej, często są oddalone od siebie o wiele kilometrów (w skrajnych przypadkach nawet ponad 150 km), co niekorzystnie wpływa zarówno na komfort podróżowania tymi drogami, jak i bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jak zauważa Najwyższa Izba Kontroli, na tablicach informacyjnych dotyczących miejsc obsługi podróżnych brakuje informacji o odległości do kolejnego MOP, co jest już standardem w krajach Europy Zachodniej.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządca dróg krajowych odpowiada za zapewnienie projektowania i budowania autostrad oraz dróg ekspresowych zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami prawnymi. Dotyczy to także ich wyposażenia w miejsca obsługi podróżnych, w tym MOP kategorii II i III, na których podróżnym powinny zostać udostępnione obiekty usługowe, takie jak: stacja paliwowa, restauracja, motel. Rozmieszczenie i rodzaje MOP przewidzianych do wykonania na planowanym do realizacji odcinku drogi klasy A (autostrada) lub S (droga ekspresowa) określa się w programie zagospodarowania drogi (tę funkcję pełni Koncepcja programowa drogi.), uwzględniając prognozowane natężenie ruchu oraz uwarunkowania wynikające z lokalizacji trasy drogi.

Według stanu na koniec września 2017 r. w Polsce użytkowano 1640 km autostrad. W bezpośrednim zarządzie GDDKiA pozostawało 1172 km autostrad oraz 1671 km dróg ekspresowych. W zarządzie koncesjonariuszy znajdowały się odcinki autostrad A1, A2 i A4 o łącznej długości 468 km, z tego:

- 152 km wynosiła długość odcinka autostrady A1 Gdańsk-Toruń, który pozostawał w zarządzie spółki Gdańsk Transport Company SA (GTC SA);
- 255 km wynosiła łączna długość odcinków autostrady A2 na trasie Świecko-Konin, którymi zarządzają spółki z grupy Autostrada Wielkopolska SA (AW SA);
- 61 km wynosiła długość odcinka autostrady A4 Katowice-Kraków, którym zarządzała spółka Stalexport Autostrada Małopolska SA (SAM SA).

Na użytkowanych w Polsce odcinkach autostrad funkcjonowały łącznie 62 MOP kategorii II lub III oraz 80 MOP kat. I. Uwzględniając fakt, że autostrada posiada dwie jezdnie, a MOP obsługuje zazwyczaj jeden kierunek jazdy, można przyjąć, że miejsca obsługi podróżnych różnych kategorii dostępne były dla podróżujących autostradami średnio co ok. 23 km, przy czym MOP z poszerzonym zakresem usług obejmującym stację paliwową (kat. II lub III) dostępne były średnio co ok. 53 km. Sytuacja w tym zakresie nie była jednakowa na wszystkich autostradach i na niektórych ich odcinkach działające MOP kat. II lub III były dostępne z większą częstotliwością, a w innych miejscach odległości te były znacznie większe. Najdłuższym odcinkiem bez stacji paliwowej dostępnej bezpośrednio na autostradzie, tj. na MOP II lub III kategorii, był wschodni odcinek A4 o długości ok. 180 km - od okolic Tarnowa (MOP II Rudka, MOP III Komorów) do przejścia granicznego z Ukrainą w Korczowej.

W okresie objętym kontrolą większość oddanych do użytkowania odcinków dróg ekspresowych o łącznej długości 1671 km nie tworzyła jeszcze jednolitych ciągów drogowych o standardzie dróg klasy S i nie była odpowiednio wyposażona w MOP. Najdłuższe takie odcinki funkcjonowały na drodze S3 (od okolic Szczecina do Zielonej Góry) oraz na drodze S8 (odcinek od Wrocławia do autostrady A1 w okolicach Łodzi oraz od Piotrkowa Trybunalskiego do okolic Radziejowic). Na użytkowanych odcinkach dróg ekspresowych funkcjonowało jedynie 15 MOP kategorii II lub III ze stacjami paliwowymi. Najgorzej

NIK o miejscach obsługi podróżnych przy autostradach

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 26, sierpień 2018 10:00

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odśłony: 2184

wyposażona w MOP, w tym również w te ze stacjami paliwowymi, była droga ekspresowa S3, gdzie na odcinku o długości ok. 159 km, od okolic Sitna w woj. zachodniopomorskim (MOP Sitno) do Zielonej Góry (MOP Racula), brak było innych MOP wyposażonych w stacje paliwowe dostępnych bezpośrednio na tej drodze.

GDDKiA realizując nowe odcinki autostrad i dróg ekspresowych (w okresie objętym kontrolą) przyjęła rozwiązanie, że to wykonawca drogi, w ramach udzielonego zlecenia, wybuduje także MOP kat. I, a na terenie MOP kat. II i III: jezdnie manewrowe, miejsca postojowe i główne ciągi sieci uzbrojenia terenu. Wyposażenie MOP II i III w obiekty usługowe miało nastąpić na zasadach komercyjnych. Zakładano, że na drogach pozostających w zarządzie GDDKiA wykonają to dzierżawcy/operatorzy MOP wyłonieni w przetargach, którzy we współpracy z firmami branżowymi sfinansują budowę obiektów usługowych przewidzianych w obligatoryjnym programie funkcjonalnym opracowanym dla danego MOP i zapłacą GDDKiA czynsz za możliwość prowadzenia swojej działalności w ramach MOP. Na odcinkach autostrad objętych koncesjami, budowę MOP oraz wybór ich operatorów mają zapewnić koncesjonariusze, na zasadach ustalonych w umowach koncesyjnych.

Na użytkowanych odcinkach autostrad, pozostających w bezpośrednim zarządzie GDDKiA, zaplanowano wykonanie 55 MOP kategorii II lub III. Do końca września 2017 roku oddano podróżnym do korzystania 42 MOP, 12 funkcjonowało nadal jako MOP I, natomiast jeden obiekt wciąż nie był udostępniony podróżnym. Na tych odcinkach autostrad działało ponadto 48 MOP kategorii I zrealizowanych w tym standardzie zgodnie z dokumentacją programową drogi.

Od oddania do użytku wybudowanego odcinka autostrady do przekazania podróżnym do korzystania MOP ze stacją paliw (wykonanych w standardzie kategorii II lub III) upływało od kilku miesięcy do kilku lat, a w skrajnym przypadku nawet ponad 10 lat (MOP III Oleśnica Mała na A4). Po ponad 9 latach udostępniono podróżnym MOP II Witowice na A4.

Na użytkowanych odcinkach dróg ekspresowych przewidziano wykonanie 51 MOP kategorii II lub III, z których dotychczas (stan na koniec września 2017 r.) oddano podróżnym do korzystania 15 (29 proc.), 23 miejsca obsługi podróżnych (45 proc.) nadal funkcjonowały jako MOP I, natomiast 13 (25 proc.) wciąż nie było udostępnionych, nawet w standardzie MOP I. Na drogach ekspresowych działało ponadto 32 MOP I, zrealizowanych w tym standardzie zgodnie z dokumentacją programową drogi.

Od oddania do użytku wybudowanego odcinka drogi ekspresowej, do udostępnienia podróżnym MOP w standardzie kategorii II lub III upływało od kilku miesięcy do ponad dwóch lat.

Dotychczas większość przetargów na dzierżawę MOP II i III organizowanych przez GDDKiA wygrywały koncerny prowadzące na polskim rynku największe sieci stacji paliwowych. Niektóre lokalizacje MOP nie są jednak atrakcyjne dla komercyjnych podmiotów gospodarczych, ze względu na brak realnych perspektyw odzyskania środków zainwestowanych w budowę obiektów usługowych oraz nieopłacalność bieżącej działalności. W takich przypadkach, pomimo wielokrotnego ogłaszania przetargów, nie zdołano wyłonić dzierżawców MOP II i III.

Zdaniem NIK, GDDKiA nie miała skutecznej strategii pozwalającej na doprowadzenie do wyposażenia MOP kategorii II i III rozmieszczonych w „niedochodowych” lokalizacjach, w urzędzenia i obiekty usługowe przewidziane obligatoryjnym programem funkcjonalnym.

NIK o miejscach obsługi podróżnych przy autostradach

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 26, sierpień 2018 10:00

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odśłony: 2184

NIK zwraca również uwagę, że na tablicach informacyjnych ustawionych w strefie zbliżania się do miejsc obsługi podróżnych, na których zamieszczono piktogramy informujące o zakresie usług dostępnych na danym MOP oraz podano odległość do tego miejsca, nie było informacji wskazującej odległość do kolejnego MOP ze stacją paliw (kategoria II lub III). Umieszczanie takiej informacji na tablicach jest zgodne ze standardami oznakowania sieci międzynarodowych dróg „E” stosowanymi w krajach Europy Zachodniej. Umożliwia to kierowcom odpowiednie zaplanowanie tankowania pojazdów i odpoczynku, co ma istotny wpływ na komfort i bezpieczeństwo podróży.

Zamieszczanie tego rodzaju informacji, przewiduje aktualna wersja załącznika nr II (część IV pkt 7.1 i 7.2) do Umowy AGR skonsolidowanej w 2008 r. W opublikowanej w Polsce w 1985 roku wersji tej umowy, takich zapisów nie ma. W Polsce nie opublikowano dotychczas przetłumaczonej na język polski aktualnej, skonsolidowanej wersji Umowy AGR wraz ze zmienionymi załącznikami.

Z ustaleń kontroli wynika, że dochodziło do naruszania obowiązujących standardów i wytycznych przy projektowaniu wyposażenia w MOP II i III odcinków dróg ekspresowych prowadzonych po śladzie istniejących dróg krajowych, które przewidziane były do rozbudowy do parametrów drogi ekspresowej (klasy S). W szczególności dotyczyło to przypadków urządzania wjazdów i wyjazdów bezpośrednio z jezdni drogi ekspresowej na wybrane prywatne nieruchomości, zabudowane obiektami usługowymi (stacje paliw, restauracje, hotele) posiadającymi wcześniej legalne publiczne zjazdy z drogi krajowej klasy GP (drogi główne przyspieszonego ruchu).

Przykładowo na odcinkach drogi ekspresowej S8 powstających na terenie woj. łódzkiego w wyniku rozbudowania istniejącej DK nr 8 do parametrów drogi ekspresowej (klasa S), GDDKiA umożliwiła części istniejących obiektów usługowych (stacje paliw, hotele, restauracje) pełnienie roli przewidzianej dla MOP, z których budowy zrezygnowano na tym odcinku. Obiekty te (często nieogrodzone i wykorzystywane do przejazdu z dróg lokalnych) uzyskały bezpośredni dostęp do jezdni drogi ekspresowej S8 (wjazd i wyjazd), bez ich włączenia do pasa drogowego. GDDKiA nie zawarła z właścicielami tych obiektów umów umożliwiających egzekwowanie dostosowania tych nieruchomości do standardów technicznych ustalonych dla obiektów skomunikowanych bezpośrednio z jezdnią drogi ekspresowej.

Z kolei na zachodnim odcinku autostrady A4 od Krzyżowej do Wrocławia (ok. 100 km) nie było miejsc obsługi podróżnych spełniających standardy przewidziane dla tego rodzaju obiektów autostradowych. Funkcjonowały tam natomiast obiekty obsługujące podróżnych z bezpośrednim dostępem do jezdni autostrady, niemające jednak formalnego statusu MOP i niespełniające standardów ustalonych dla takich obiektów w przepisach określających warunki techniczne dla dróg publicznych tej klasy. Ponadto część z nich była zlokalizowana w miejscach, w których ich działalność lub zastosowane rozwiązania komunikacyjne stwarzały potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wnioski systemowe i de lege ferenda

Wnioski do ministra właściwego do spraw transportu (aktualnie Minister Infrastruktury) o:

- podjęcie, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw zagranicznych, działań niezbędnych do ogłoszenia aktualnej, skonsolidowanej wersji Umowy AGR w polskiej wersji językowej, w trybie przewidzianym dla tego rodzaju umowy międzynarodowej;
- podjęcie, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, działań w celu

wprowadzenia do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych przepisów określających zasady umieszczania na tablicach informacyjnych dotyczących zakresu usług dostępnych na MOP, także informacji o odległości do kolejnego MOP z zakresem usług obejmującym stację paliw;

- podjęcie działań w celu uzupełnienia przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, o postanowienia ustalające, że na drogach klasy A i S zabronione jest nie tylko stosowanie zjazdów, ale także wyjazdu z drogi oraz wjazdu na drogę stanowiących połączenie jezdni drogi klasy A lub S z nieruchomością lub obiektem obsługi uczestników ruchu nie wchodzącymi w skład pasa drogowego.
- opracowanie i przekazane do jednostek organizacyjnych GDDKiA uczestniczących w realizacji inwestycji drogowych, zaktualizowanych wytycznych dotyczących budowy MOP przy autostradach i drogach ekspresowych;
- opracowanie skutecznej strategii doprowadzenia do wyposażenia MOP kategorii II i III rozmieszczonych w „niedochodowych” lokalizacjach, w obiekty i urządzenia przewidziane obligatoryjnym programem funkcjonalnym (OPF).

Wnioski do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad:

W zaktualizowanych wytycznych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczących budowy MOP, powinny zostać zawarte m.in. zasady postępowania w sytuacjach, gdy droga klasy S jest prowadzona po śladzie istniejącej drogi krajowej klasy GP, posiadającej publiczne zjazdy na nieruchomości prywatne zabudowane obiektami wykorzystywanymi do obsługi podróżnych. W takich wytycznych należałoby ustalić, w jakich okolicznościach i na jakich zasadach można zorganizować miejsca obsługi podróżnych z szerokim zakresem funkcji (odpowiadające MOP II i III) z wykorzystaniem partnerstwa publiczno-prywatnego.

Niezbędne jest również opracowanie innej strategii działania w celu wybudowania w pełni wyposażonych w obiekty usługowe MOP II i III rozmieszczonych w „niedochodowych” lokalizacjach. Jest to konieczne dla zapewnienia pełnej realizacji ustaleń koncepcji programowych drogi, w zakresie wyposażenia dróg klasy A i S w miejsca obsługi podróżnych oferujące szeroki zakres usług (MOP II lub III). W przypadkach, gdy mimo upływu wielu lat i zorganizowaniu licznych przetargów nie udało się wyłonić dzierżawcy, który przejąłby na siebie obowiązek doprowadzenia strefy usługowej MOP II lub III do standardów wyposażenia określonych w obligatoryjnym programie funkcjonalnym, GDDKiA powinna przygotować i wdrożyć strategię działania inną niż dotychczasowa, zakładającą realizację tych zadań przez podmioty komercyjne i na ich koszt.

Źródło: www.nik.gov.pl