

Kategoria: Wywiady

Opublikowano: piątek, 08, wrzesień 2017 13:56

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odśłony: 1720

Po ostatnich nawałnicach ucierpiało wiele osób, ucierpiały także samorzady i drogi powiatowe. O tym, co ulewy mogą wyrządzić szlakom komunikacyjnym i jakie problemy z tego wynikają Dziennikowi Warto Wiedzieć mówi mgr inż. Adam Czerwiński, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu, przewodniczący Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych.

Adam Czerwiński: Zniszczenia tego typu jak powódź dotyczą drogi w różnym stopniu i mają różny charakter w zależności od regionu. Spójrzmy na przykład na drogi górskie, które ma wiele powiatów, także powiat nowosądecki. Kiedy zbliżają się nawałnice, to mieszkańcy najlepiej zrobią jak pociągną z sąsiedztwa wezbranych cieków wodnych w tym z budynków, dróg czy mostów. W takich momentach muszą po prostu przeczekać gdzie indziej, bo spływająca fala nawet po kilkugodzinnej ulewie potrafi zabrać całą infrastrukturę. Zniszczyć po prostu wszystko. Nie można więc czekać w takich zagrożonych miejscach. Nie można bowiem przewidzieć rozwoju zdarzeń, ogromu zjawisk. Trzeba zatem obserwować pogodę, analizować prognozy i dostosowywać się do nich.

W terenach górskich podtopienia wyglądają inaczej. Niesiony przez wodę materiał skalny, roślinność potrafi zniszczyć potężne mosty, wyglądające na takie nie do ruszenia.

Odbudowa tych zniszczeń, zależnie od ich charakteru na terenach nizinnych czy górskich może być różna.

Dziennik Warto Wiedzieć: Różne są zatem także koszty.

Adam Czerwiński: Oczywiście i bez pomocy rządu samorzady powiatów czy gmin w większości nie są w stanie odtworzyć zniszczonej w nawałnicach infrastruktury. Nasze działania w przypadku dróg, infrastruktury komunikacyjnej muszą być podjęte niemal niezwłocznie po opadnięciu wody. Bezpieczeństwo zamieszkiwania wymaga, aby w ciągu nie raz kilku czy kilkunastu godzin podjąć działania naprawcze po to, aby np. karetka mogła dojechać do potrzebujących. Wyobraźmy sobie odcięte drogi dojazdowe do całego sołectwa. Pilne podjęcie działań jest niezbędne do funkcjonowania ich mieszkańców. W takich sytuacjach samorzady nie raz dają zlecenia, nie zastanawiając się z czego później pokryją ich koszty. Wtedy dochodzi do dylematów, jak spiąć budżet. Bo szkody powodziowe nie patrzą czy to jest początek roku budżetowego, czy to jest jego koniec. Pojawiły się i trzeba przystąpić do działań, no a koszty każda jednostka musi zamknąć w swoim budżecie... No i tutaj dochodzimy do utrudnień wynikających z zasad odbudowy.

Dziennik Warto Wiedzieć: Czyli?

Adam Czerwiński: Po pierwsze niezwłocznie, w sposób doraźny likwidujemy szkody powodziowe, a dopiero potem można przystąpić do szacowania rozmiaru i rodzaju szkód. Szacowania dokonuje właściciel infrastruktury komunikacyjnej. Żeby skutecznie ubiegać się o środki, wyceny muszą być weryfikowane przez komisje wyznaczone przez wojewodów. Jednak te służby przyjeżdżają już kilka, kilkanaście dni po ustąpieniu zjawiska.

Dziennik Warto Wiedzieć: Kiedy to zupełnie inaczej wygląda?

Adam Czerwiński: Tak. Do tego niektóre zniszczenia wychodzą dopiero po czasie. Kiedy woda płynie na przykład całą szerokością drogi, z każdej szczelinki w nawierzchni wytryskują gejzery. No tak to wygląda. Rozmyciu ulegają zwłaszcza drobne frakcje podbudowy i mimo, że przez pewien czas

Kategoria: Wywiady

Opublikowano: piątek, 08, wrzesień 2017 13:56

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odłony: 1720

nawierzchnia robi wrażenie nieuszkodzonej, faktyczne zniszczenia ujawnią się za kilka tygodni. I nikt nie uwierzy, że ta droga jest całkowicie zniszczona. Ktoś na etapie weryfikacji szkód uzna, że to są tylko rozmyte lub zamulone pobocza. A potem przyjdzie do eksploatacji i okazuje się, że ona się rozsypie i to nastąpi nie raz w bardzo szybkim czasie. Jak warstwy sypkie są głębiej, no to podłoże opadnie czy osiadzie później i jak potem udowodnić, że jest to element szkody powodziowej?

Ta rozbieżność czasowa między wystąpieniem zniszczeń, sporządzaniem protokołów a ich weryfikacją przez stosowne służby rządowe sprawia, że czasami dochodzi do takich nieporozumień czy spięć: dlaczego my coś wnioskujemy, dlaczego to jest sprawdzane?

Bywają np. pytania: dlaczego mówicie o przerwanej przejezdności, skoro do tego mostu da się dojechać? Odpowiedź: no tak da się, ale dosypaliśmy doraźnie materiał kamienny, czy skalny tylko po to, aby uformować tymczasowo nasyp. A to powinno być inaczej posadowione i skonstruowane, aby przetrwać kolejne ulewy.

Dziennik Warto Wiedzieć: Kolejna rzecz, która wiąże się w finansowaniu, to chyba także kwestie formalne?

Adam Czerwiński: A i owszem. Wolno nam finansować tylko zadania własne. Wskażmy przykład; powódź w roku 2010 zabrała kilkaset metrów drogi powiatowej i po tej drodze powiatowej nowym korytem utworzonym w pasie drogowym płynie dzisiaj rzeka górską, graniczną. Zgodnie z prawem wodnym ta nowa linia brzegowa powinna być zastabilizowana i tworzyć brzeg rzeki. Zatem gdzie przesunąć drogę, bo w sąsiedztwie np. jest strome zbocze lub inne przeszkody terenowe, które całkowicie wykluczają możliwość jej budowy. Droga przestała więc istnieć. Samorząd nawet wtedy gdy jest gotowy, aby kompleksowo odtworzyć stan sprzed powodzi, tj. przywrócić pierwotne koryto rzeki, umocnić linię brzegową i odbudować drogę, nie może ubiegać się o dofinansowanie tych prac. Bo może otrzymać środki tylko na korpus drogi, którego wykonanie jest niemożliwe bez wcześniejszych robót w korycie rzeki.

Dziennik Warto Wiedzieć: Efekt jest taki, że mijają lata a drogi nie ma.

Adam Czerwiński: Tak. Inny przykład. Weźmy obiekty mostowe – odbudowa powinna być tak prowadzona, aby odpowiadała przynajmniej wymogom technicznym, czyli także i światło powinno być dostosowane do przewidywanych i akceptowalnych przepływów w rzece czy potoku. W takich obiektach mostowych znajduje się część infrastruktury „obcej”. Jednak to zarządca drogi powinien się tym zniszczeniem zająć kompleksowo, a nie ślepo tylko tym, co jest jego. Nie dzielimy się już środkami. Jeden podmiot, może to być zarządca drogi, powinien je dostać także na wyniesienie lub skorygowanie usytuowania urządzeń kolidujących z odbudowywaną drogą, czy mostem.

Problemów jest wiele. Mamy wspomnianą rozmytą drogę, która prowadzi np. przez tereny uśpionego osuwiska. Formalnie nie ma dofinansowania na takich terenach. I samorząd zostaje znowu sam. Przejazd jest konieczny i nie ma się jak ubiegać o pomoc. I co? Budujemy i tak, bo mieszkańcy muszą się jakoś przemieszczać.

Kolejna kwestia. Mamy ustalić gdzie jest szkoda – zlokalizować ją w ciągu drogowym. Tymczasem w odniesieniu do dróg gminnych i powiatowych nie ma obowiązku stosowania tzw. punktów referencyjnych, czyli nie są one kilometrażowane. Miejsca zniszczeń ustalamy na podstawie licznika

Kategoria: Wywiady

Opublikowano: piątek, 08, wrzesień 2017 13:56

Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska

Odłony: 1720

kilometrów, rozpoczynając pomiar od ustalonych punktów czy skrzyżowań. Piszemy w naszych protokołach gdzie ta szkoda wystąpiła. Natomiast kiedy po realizacji dokonywana jest ocena i dokładne pomiary przez kontrolujących, wielokrotnie korygowane są wielkości dotacji, bo okazuje się, że nastąpiło przesunięcie miejsca prac o kilkadziesiąt metrów. Zakres jest ten sam, ale jest niezgodny w stosunku do protokołu sporządzonego bezpośrednio po powodzi.

Dziennik Warto Wiedzieć: Czyli wychodzi na to, że samorząd nie był skrupulatny?

Adam Czerwiński: Kiedy byłaby to tylko jedna szkoda, można próbować samorządowi zarzucić niestaranność. Ale jak mamy 30 proc. dróg zniszczonych i musimy wszystkie szkody jednocześnie ustalić, to techniczne przesunięcie lokalizacji może się zdarzyć i nie powinno skutkować ograniczeniem dotacji.

Chcę tu podkreślić, że z całym uznaniem dla pomocy rządu, bez której nie dalibyśmy sobie rady, pozwoliłem sobie wskazać na trudności, które w praktyce występują.

Dziennik Warto Wiedzieć: Co zatem wypadałoby dalej robić? Jak funkcjonować?

Adam Czerwiński: Aby nadal normalnie funkcjonować, należałoby zadbać, żeby nadal te środki rezerwowe były utrzymane. Należałoby zracjonalizować procedury związane z ubieganiem się o dofinansowanie i samym procesem usuwania zniszczeń powodziowych i to tak, żeby ta odbudowa nie polegała na prostym odtworzeniu infrastruktury, tylko żeby dawała szansę na to, że odbudowana droga i obiekty przetrwają kolejne wezbrania. Wtedy nie będziemy ciągle wracać do tego samego.

Bo jeżeli zadamy sobie pytania: mieliście element drewniany a odtworzyliście żelbetowy – jakim prawem? Lub korpus drogi w sąsiedztwie potoku nie miał umocnień, a wykonany został mur chroniący drogę przed rozmywaniem. Warto zwrócić uwagę na to, że jak wybudujemy te obiekty zgodnie ze stanem pierwotnym i z pierwotnych materiałów, to za chwilę dojdzie do ich ponownych zniszczeń.

Dziennik Warto Wiedzieć: Koło się więc zamyka...

Adam Czerwiński: Niestety. Poprawa takiej sytuacji wymagałaby ujednolicenia procedury. Bo jeśli decydujemy się na uznanie, że są to zniszczenia i trzeba je w trybie wyjątkowym naprawiać, to zgódźmy się i na to, że samorząd może naprawiać także elementy „obce” znajdujące się w tej infrastrukturze. A jak już ma coś robić, to niech to robi mądrze i na przyszłość! Wtedy z pewnością będzie taniej, nawet w perspektywie kilku lat.

Zwłaszcza, że są takie powiaty, które stale dotykają kataklizmy, każdego roku i one ciągle coś odtwarzają, nie mogą finansowo wyjść z tych napraw. Notorycznie naprawiają te same zniszczenia. Ostatnio jest tak na przykład na Dolnym Śląsku.

Dziennik Warto Wiedzieć: Serdecznie dziękuję za rozmowę.