

Drogi coraz lepsze, system bez zmian

Dróg żadnej kategorii nie da się dobrze budować, utrzymywać i zarządzać nimi bez środków finansowych – zauważył Adam Czerwiński, przewodniczący Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu podczas Ogólnopolskiego Kongresu Zarządców Dróg Powiatowych. To niestety stwierdzenie, które padło także podczas kongresu rok temu i nawet jeśli niewypowiedziane, miało swoje uzasadnienie również w poprzednich latach.

W jakiej sytuacji i z jakimi perspektywami spotkali się zarządcy dróg szczebla powiatowego podczas swojego XVI spotkania, które tym razem odbyło się w Boszkowie?

Drogi powiatowe z roku na rok są coraz lepsze – to nie ulega wątpliwości. Niemniej problemy, z którymi borykają się od początku ich zarządcy – w tym brak systemowego rozwiąza-

nia dotyczącego finansowania dróg – przez lata nie zostały rozwiązane. W samorządach pojawiły się nowe władze, za którymi poszły zmiany kadrowe w zarządach dróg, a czasem wręcz likwidacje tych jednostek. Po wyborach samorządowych pojawiły się też nowe oczekiwania, niestety, możliwości sprostania im, i rozwoju sieci drogowej, są – w obecnych uwarunkowaniach finansowych – niewiel-

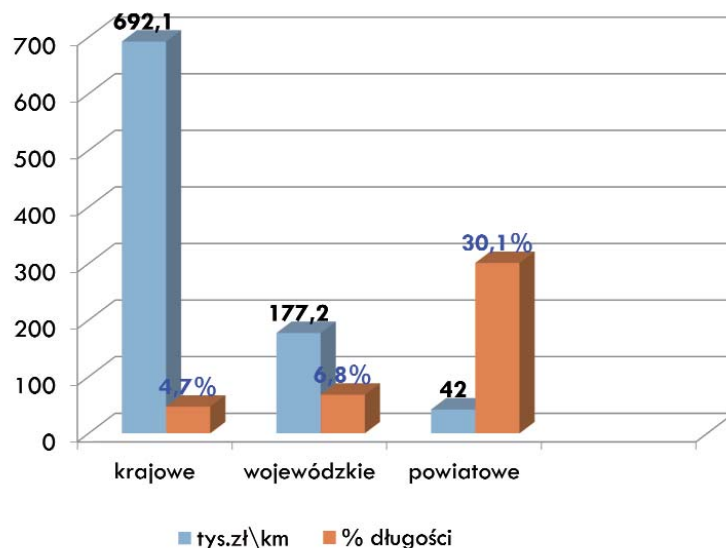
kie. Niedofinansowanie najbardziej dotkliwie odczuwalne jest w przypadku finansowania potrzeb bieżących.

Bez względu na możliwości finansowe, nie zmienia się zakres ustawowych obowiązków zarządcy drogi – w myśl przepisów, do których przestrzegania jest on zobowiązany, zarządca ma obowiązek m.in. planowania sieci drogowej, opracowywania planów budowy, przebudowy, remon-



Uczestnicy XVI Ogólnopolskiego Kongresu Zarządców Dróg Powiatowych, który odbył się między 26 a 29 maja br. w Boszkowie

Wydatki na drogi w 2013 r.; spadek udziału środków UE w porównaniu z 2012 r.



tu, utrzymania oraz ochrony dróg i drogowych obiektów inżynierskich. Z tych obowiązków zarządcy są rozliczani przez instytucje kontrolne, w tym Najwyższą Izbę Kontroli, a kontrola ocenia fakty, a nie możliwości finansowe.

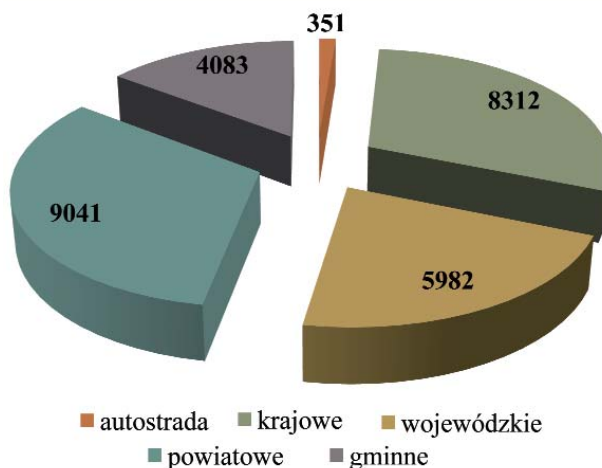
Od strony finansowej powiaty dysponują: Narodowym Programem

Przebudowy Dróg Lokalnych, rezerwą subwencji ogólnej (inwestycyjną), środkami, które ze swoich budżetów zechcą dołożyć gminy, a także środkami z Unii Europejskiej, choć w obecnej perspektywie nie wiadomo tak naprawdę które i ile odcinków zakwalifikuje się do otrzymania tej pomocy. Powiaty mogą też przeznaczyć

na drogi środki z własnych budżetów, tyle że ich dochody ustawowo są określone w taki sposób, że zarządzający powiatami mają niewielki wpływ na wysokość budżetów, którymi dysponują.

Jak mówił Adam Czerwiński, zarządcy dróg powiatowych oczekują przede wszystkim: ▶

Wypadki drogowe 2014 r.



- ▶ • zapewnienia finansowania dróg powiatowych,
- dostosowania odpowiedzialności zarządcy do obiektywnych możliwości realizacji ustawowych obowiązków (tu należy zwrócić uwagę na: obligatoryjność realizacji ustawowych zadań, przy jednoczesnej swobodzie ustalania wydatków budżetowych, dowolność wyboru modelu zarządzania drogami, który jest pochodną sytuacji finansowej samorządów i niekiedy nie ma związku z modelem najbardziej efektywnym oraz zmienność hierarchii potrzeb w samorządach, która nie pozostaje bez wpływu na stan dróg).
- wyeliminowania niespójności prawa,
- dostępu do informacji publicznej.

DOTACJA NA DROGI LOKALNE ZOSTAJE

To co w ostatnich latach było błogosławieństwem dla wielu samorządów powiatowych to Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych. Został on przedłużony na kolejne lata. O szczegółach nowej wersji programu informowali podczas kongresu przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Zasady dotowa-



Orkiestra z Gostynia, którą współtworzy dwóch przedstawicieli Powiatowego Zarządu Dróg w Gostyniu

nia będą podobne jak do tej pory, choć ze zmianą dla powiatów ziemskich. Zasadniczo dofinansowanie będzie przysługiwało w wysokości 50 proc. kosztów zadania. Jeden samorząd – tylko prawny zarządca drogi – będzie mógł otrzymać dotację na jedno zadanie, w kwocie maksymalnie 3 mln zł. Powiaty ziemskie będą miały wybór – będą mogły uzyskać dofinansowanie w wysokości 75 proc. jednego zadania lub 50 proc. jeśli zdecydują się na zgłoszenie dwóch zadań. Bez względu na liczbę zgłoszonych zadań otrzymają najwyżej 3 mln zł. Jeśli chodzi o terminy

wnoszenia, pozostają one takie same jak do tej pory.

Grzegorz Kuczaj z MliR poinformował o toczących się pracach nad nowymi przepisami technicznymi w drogownictwie, na potrzeby których powołano specjalne zespoły. Uczestniczą w nich m.in. przedstawiciele zarządców dróg. Celem prac tych zespołów jest opracowanie regulacji, które w sposób kompleksowy obejmą aspekty projektowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg i obiektów inżynierskich. Mają one wypracować normy techniczne o charakterze ustaw, aktów wykonawczych oraz norm niewiążących. Do tej pory zespoły spotkały się 11 razy.

Założenie jest takie: normy rangi ustawowej będą regulowały zagadnienia techniczne jedynie w minimalnym, niezbędnym zakresie. Rozporządzenia będą zawierały normy w niezbędnym zakresie o charakterze funkcjonalno-użytkowym. Na znaczeniu mają zyskać standardy techniczne zapisane w dokumentach niewiążących. Tam znajdują się normy szczegółowe oraz najlepsze, choć nie jedyny sposoby osiągnięcia celu określonego w rozporządzeniu.



Jednym z wiodących tematów tegorocznego spotkania była woda w pasie drogowym

Co świadczy o problemach z wodą



Stale mokre miejsca



Wysięk wody



Unoszenie się warstwy ścieralnej na 2-3 cm



Miejsca okresowych pęcherzy



Postępująca degradacja



Próbka z odwiertu – odmyte, luźne ziarna

Nowe przepisy techniczno-budowlane mają zacząć obowiązywać najpóźniej 1 stycznia 2020 r.

ASPEKTY TECHNICZNE

Podczas tegorocznego kongresu zarządców dróg powiatowych nie zabrakło referatów o charakterze technicznym. Marta Wasilewska z Politechniki Białostockiej mówiła na temat właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni drogowych. To czynnik który ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa dróg. Właściwości przeciwpoślizgowe nawierzchni można zwiększyć przez zastosowanie kruszywa odpornego na polerowanie, co zwiększy współczynnik tarcia, wpływając tym samym na ograniczenie wypadkowości, zwłaszcza na mokrych nawierzchniach.

Właściwości przeciwpoślizgowe nawierzchni jako czynnik zmniejszający wypadkowość to przedmiot wielu badań prowadzonych w różnych krajach. W naszym kraju właściwości

przeciwpoślizgowe nawierzchni badamy za pomocą urządzenia SRT-3, które pozwala określić współczynnik tarcia przy 100 proc. poślizgu koła pomiarowego. Urządzenia stosowane w Europie działają inaczej – pozwalają na ciągły pomiar współczynnika tarcia, gdzie koło pomiarowe porusza się względem nawierzchni z ustalonym poślizgiem, najczęściej w zakresie od 12 do 20 proc. Ponadto pomiar ten symuluje warunki hamowania pojazdu wyposażonego w ABS.

Bogdan Bogdański z poznańskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad omówił z kolei niszczący wpływ wody na nawierzchnię drogową. Jak mówił, agresja wody jest nieunikniona, przy czym wszyscy zdają sobie sprawę z agresji powierzchniowej, w wyniku której następuje powierzchniowy ubytek masy, obnażanie się ziaren kruszywa, które prowadzi do jego wypadania, powierzchniowe łuszczenie się, czy

też wnikanie wody w każdą szczelinę i rozsadzanie konstrukcji. Znacznie mniej znana oraz dłużej niewidoczna jest agresja wgłębna. Powoduje ją woda opadowa, która napływa do konstrukcji nawierzchni wykorzystując nieuszczelnienie oraz spadek grawitacyjny. Dla zapobiegania takiemu niekorzystnemu działaniu wody, ważne jest m.in. prawidłowe kształtowanie krawędzi zewnętrznej jezdni w przekroju jednojezdniowym przy spadku jednostronnym i zabezpieczenie jej przed napływem wody. W fazie wykonawstwa recepty dla MMA muszą być projektowane z uwzględnieniem podwyższonej odporności na odmywanie lepiszcza z kruszywa, tj. z użyciem kruszyw neutralnych i zasadowych, a w przypadku kruszyw kwaśnych z użyciem środka adhezyjnego w odpowiedniej ilości, z odpowiednio grubą błoną lepiszcza na ziarnach oraz z po weryfikacji odporności MMA na działanie wody i mrozu.

MS