



# **Drogi powiatowe i gminne najsłabszym ogniwem sieci drogowej w Polsce:**

przyczyny, konsekwencje i wnioski

Tomasz Orłowski  
Polski Kongres Drogowy

Poznań, 27 czerwca 2013 r.



## Tematy pomocnicze:

1. Ocena funkcjonowania powiązań sieci dróg powiatowych i gminnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi
2. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na tle organizacji sieci dróg oraz istniejącego stanu infrastruktury drogowej
3. Zgłoszenie doświadczeń i uwag w zakresie jakości robót obejmujących budowę, rozbudowę i remonty dróg publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem dróg lokalnych.



## Agenda prezentacji:

1. uwagi ogólne o zarządzaniu rozwojem sieci drogowej
2. podział na drogi powiatowe i gminne – konsekwencje
3. stan techniczny dróg powiatowych
4. zarządzanie drogami powiatowymi
5. pilna potrzeba standardów
6. nierozwiązywalny problem kategoryzacji dróg
7. Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych - próba oceny
8. problemy brd na drogach lokalnych
9. jakość wykonawstwa podczas budowy i remontów dróg lokalnych
10. wnioski



## Ustawa o drogach publicznych

### Art. 17. Zakres działań ministra do spraw transportu

Do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu należy:

- 1. określanie kierunków rozwoju sieci drogowej;**
- 2. wydawanie przepisów techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich;**
3. koordynacja działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa;
4. koordynacja działań na rzecz rozwiązywania problemów klęsk żywiołowych w zakresie dróg publicznych;
5. (uchylony);
- 6. sprawowanie nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.**

„Syntetyczne wyniki kontroli stanu realizacji  
„Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011”  
przeprowadzonej przez NIK w 2010 r.”:

pkt 3. „16 zarządców dróg (45,7%), spośród 35 skontrolowanych nie posiadało opracowanego planu rozwoju sieci drogowej, mimo takiego obowiązku wynikającego z ustawy o drogach publicznych. Brak tych planów znacznie utrudniał kompleksowe rozwiązywanie problemów drogowych występujących na obszarach gmin i powiatów, a także uniemożliwiało stwierdzenie, czy wybór zadań realizowanych w ramach Programu był optymalny. Zarządcy ci dokonywali wyboru odcinków do budowy, przebudowy lub remontu dróg na podstawie bieżących wskazań lub innych dostępnych dokumentów. Były to działania nierzetelne.”

Minister **także** nie posiada planu rozwoju sieci drogowej (jeśli nie liczyć Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015).  
**W Polsce brakuje regulatora spraw dotyczących sieci drogowej, który ustalałby standardy.**



## Podział na drogi powiatowe i gminne wg ustawy

Na koniec 2011 r., według GUS, łączna długość dróg publicznych w Polsce wynosiła 412,3 tys. km, w tym 393,5 tys. km zarządzanych przez j.s.t. (drogi wojewódzkie - 28,5 tys. km, powiatowe - 127,7 tys. km i gminne - 237,2 tys. km). Wśród dróg powiatowych nawierzchnie twardą posiadało 91,1%, a spośród dróg gminnych – 49,2%.

Ustawa o drogach publicznych mówi:

Do dróg powiatowych zalicza się drogi inne niż określone w art. 5 drogi krajowe, ust. 1 i art. 6 drogi wojewódzkie, ust. 1, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów, siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą. (art. 6a).

Do dróg gminnych zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych. (art. 7 uodp)



Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2. marca 1999 r.  
w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne  
i ich usytuowanie:

### **Klasy dróg:**

- 1) autostrady „A”,
- 2) ekspresowe „S”,
- 3) główne ruchu przyspieszonego „GP”,
- 4) główne „G”,
- 5) zbiorcze „Z”,
- 6) lokalne „L”,
- 7) dojazdowe „D”.



Drogi zaliczone do kategorii **drogi powiatowe** powinny mieć parametry klasy G, Z i wyjątkowo klasy L, drogi gminne — klasy L, D i wyjątkowo klasy Z.

Jednojezdniowa droga klasy L lub wyższej powinna mieć co najmniej dwa pasy ruchu, po 3-3,5 m poza terenem zabudowy i 3,50 w terenie zabudowy.

Pochylenie ukośne jezdni nie powinno być mniejsze niż 0,7% i nie większe niż 12%. W wypadku trudnego ukształtowania terenu dopuszcza się na drogach klasy L i D pochylenie ukośne większe niż 12%.

Droga klasy G powinna mieć pobocza gruntowe o szerokości 1,25 m, a klasy Z - 1,0 m.



## Historia dróg powiatowych - konsekwencje

Z dniem 1 stycznia 1999 r. **z mocy prawa** – bez możliwości negocjowania warunków – powiatom przekazano jako drogi powiatowe połączenia „niechciane” przez innych zarządców, niezależnie od funkcji, jaką faktycznie pełniły w sieci drogowej i bez zapewnienia tym organom samorządu warunków skutecznego pełnienia funkcji zarządcy.

Gdyby trzymać się definicji ustawowej, faktyczna sieć dróg powiatowych powinna stanowić zaledwie 25-30% długości obecnych dróg powiatowych. Znane są przypadki, że droga wiodąca przez wieś urywa się na skraju lasu – i to jest zaliczone do dróg powiatowych.

Przykład (dane z r. 2010) **powiat poznański:**

Ogólna długość sieci drogowej 723,5 km  
tylko 329,4 km (46%) spełnia definicję kategorii drogi powiatowej.  
W gm. Kórnik na niemal 66 km dróg powiatowych tylko niespełna 17 km (nieco ponad 25%) spełnia kryteria ustawowe.

## Stan techniczny dróg powiatowych

**Powiat sępoleński** o 550 tys. zł zwiększył tegoroczną (2013 r.) pulę wydatków na remont dróg, uznano że żywotność niektórych odcinków właśnie dobiega końca (okres 20-25 lat)

Powiat w **Radziniu Podlaskim**: na 440 km dróg w roku 2012 udało się wyremontować 6390 mb dróg. W takim tempie – 7 km na rok – droga może być remontowana raz na 60 lat.

**Powiat kołobrzeski** prowadzi badania stanu nawierzchni, zgodnie z instrukcją systemu oceny stanu nawierzchni SOSN. , przeznaczoną w zasadzie dla dróg krajowych, robi to co 5 lat. W 2010 r. 36% (82 km) odcinków dróg było w stanie awaryjnym, w 2005 r. było ich 46 km (20,2 %)

Według ocen, na 280 km dróg o nawierzchni twardej, w Powiecie **Włodawa**, stan dobry – 9 km, stan zadawalający – 6 km, stan niezadawalający – 151 km, stan zły – 114 km.

**Poziom dekapitalizacji sieci dróg powiatowych  
będzie się pogłębiał i zakończy się w niedalekiej przyszłości  
ich całkowitą degradacją.**



## Zarządzanie drogami powiatowymi

### **Różne są modele zarządzania:**

- zarządy,
- wydziały w starostwach,
- powierzenie innym zarządcom.

Obserwuje się proces likwidacji osobnych zarządów, motywowany oszczędnościami.

31 marca br. przestał istnieć ZDP w Oświęcimiu,

1 sierpnia 2013 przestanie istnieć Zarząd Dróg Powiatowych w Gostyniu,

W 2012 Zarząd Dróg Powiatowych zlikwidowano w Chełmie (woj. lubelskie).

NIK w 2011 r.: „ograniczenia finansowe przekładają się na możliwości zatrudniania specjalistycznej kadry w zarządach dróg” , „brak w niektórych kontrolowanych jednostkach pracowników posiadających wymagane uprawnienia budowlane, a także niewystarczająca liczba pracowników przeprowadzających postępowanie administracyjne w sprawach z zakresu drogownictwa, ewidencji dróg, przygotowywania i prowadzenia postępowań przetargowych oraz koordynowania realizacji zadań inwestycyjnych”.



## Pilna potrzeba standardów

Należy ujednolicić na poziomie kraju parametry techniczne tych dróg  
– wyższe niż dla dróg gminnych.

(Bolesław Balcerek „Problematyka rozwoju dróg samorządowych”)

Osiągnięciu poprawy obecnego stanu sprzyjałoby **ustalenie podstawowych standardów (jakościowych i finansowych) utrzymania dróg publicznych**

– przypisanie środków na utrzymanie 1 km drogi każdej kategorii.

(Adam Czerwiński „11 lat dróg powiatowych”)

Jakość dróg nie jest "jednolita", ponieważ zależy od dokumentacji.  
Jakość projektów jest słaba. Brak dobrych i aktualnych wzorców specyfikacji technicznych. Brak też krajowego systemu przepisów technicznych, a istniejące rozporządzenie MTGiM z 1999 r., w sprawie warunków technicznych [...] dla dróg publicznych jest w dużej mierze nieaktualne, albo lakoniczne w zakresie technologii nawierzchniowych.

(dr inż. Krzysztof Błażejowski)



## Nowa kategoryzacja dróg

Kategoryzacja dróg to przypisanie drogom właściwego standardu technicznego i określenie dostępności.

### **Interpelacja nr 5735 grupy posłów KP Ruchu Palikota:**

(...) niezbędne jest dostosowanie kategorii dróg do ich faktycznej roli, parametrów technicznych oraz obciążenia. Zamierzenia te wymagają zmiany kategorii około 40% istniejących dróg.

### **Odpowiedź MTBiGM:**

Kompleksowe uporządkowanie sieci dróg publicznych oznaczałoby systemową zmianę wielu ustaw. Zmiana systemu finansowania dróg krajowych spowodowałaby zagrożenie realizacji "Programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015" oraz Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko". Zmiana w sposobie finansowania dróg samorządowych spowodowałaby zagrożenie dla realizacji RPO oraz „Narodowego programu przebudowy dróg lokalnych - etap II: bezpieczeństwo - dostępność – rozwój”.

**Przepisy ustawy o drogach publicznych umożliwiają dokonywanie zmian kategorii dróg.**

**Art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych przewiduje również możliwość przekazywania zarządzania drogami publicznymi między zarządcami w trybie porozumienia.**



## Drogowe postulaty Powiatów

XV Zgromadzenie Ogólne Związku Powiatów Polskich 13 kwietnia 2012 r. uznało za niezbędne:

- kontynuowanie NPPDL, z dofinansowaniem nie niższym niż 50 proc.
- utrzymanie rezerwy subwencji ogólnej z przeznaczeniem na inwestycje drogowe;
- opracowanie w nowym okresie budżetowania UE programu operacyjnego dedykowanego poprawie dostępności terytorialnej kraju ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji na drogach lokalnych;
- umożliwienie samorządom terytorialnym korzystania ze środków z Krajowego Funduszu Drogowego oraz wpływów z akcyzy na paliwa płynne;
- utworzenie funduszu, na który składałyby się wpływy z podatku VAT od wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego - środki na modernizację infrastruktury dróg lokalnych;
- opracowanie i wdrożenie przepisów, które skutecznie chronić będą zarządców dróg lokalnych, nadmiernie eksploatowanych i niszczonej w okresie budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad.





## Stanowisko Ministerstwa Transportu:

Narodowy program przebudowy dróg lokalnych - Etap II Bezpieczeństwo - Dostępność - Rozwój, zgodnie z Uchwałą Nr 174/2011 Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. realizowany jest w latach 2012 - 2015 przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej i wojewodów. Zatem tam należy kierować postulaty przywrócenia dofinansowania przez budżet państwa w wysokości 50% wartości projektu.

Środki rezerwy subwencji ogólnej: kryteria do oceny i weryfikacji wniosków ustalane są corocznie ze Stroną Samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W ostatnich 5 latach dofinansowywane były zadania inwestycyjne tzw. „mostowe”. Resort transportu otwarty jest na propozycje zmiany priorytetu, zwraca tylko uwagę na to, iż przypadający parytet środków z ww. rezerwy na drogi powiatowe to ok. 30% puli rezerwy do podziału po zabezpieczeniu środków na utrzymanie przepraw promowych.

Odnosząc się do nowych Programów Operacyjnych resort transportu pragnie wyjaśnić, że jednostką koordynującą programy pomocowe jest Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Natomiast instytucją zarządzającą Regionalnymi Programami Operacyjnymi są zarządy województw.

## Stanowisko Ministerstwa Transportu (c.d.):

W zakresie utworzenia funduszu, na który składałyby się wpływy z podatku VAT od wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego, te kwestie pozostają we właściwości Ministra Finansów.

Odnosząc się do kwestii zabezpieczenia dróg lokalnych, resort transportu uprzejmię wyjaśnia, że praktyką przyjętą przez GDDKiA jest zawieranie w kontraktach z firmami wykonawczymi na budowę autostrady zobowiązań dla Wykonawcy do podpisania odpowiednich umów lub porozumień z władzami samorządowymi, w sytuacji, gdy chce korzystać z dróg lokalnych. Wykonawcy zawierają z zarządcami tych dróg stosowne porozumienia, które zezwalają pojazdom wykorzystywanym podczas budowy autostrady na korzystanie z dróg lokalnych. Wykonawcy muszą dbać o przejezdność tych dróg, prowadzić naprawy konserwacyjne. Po zakończeniu budowy autostrady Wykonawcy są zobowiązani odtworzyć konstrukcję lub część konstrukcji (warstwy bitumiczne) używanych dróg. Na odcinkach, na których nie jest dopuszczony ruch pojazdów wykorzystywanych do budowy autostrady, zarządcy mogą wprowadzić ograniczenia dla ruchu pojazdów przekraczających 8 ton.

W kwestii umożliwienia samorządom terytorialnym korzystania ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, zgodnie z art. 39 f pkt. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.), od połowy 2009 r. środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.





## Stanowisko Ministerstwa Transportu (c.d.):

Jednocześnie informujemy, iż zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 z późn. zm.) z budżetu państwa corocznie minimum 18% środków z planowanego podatku akcyzowego od paliw silnikowych przeznaczonych zostaje na wydatki związane z budową, przebudową, remontem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu drogowego oraz kolejowego finansowaną i dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu.

Podziału środków pomiędzy drogi a infrastrukturę kolejową dokonuje Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Przy czym w zakresie dróg środki z akcyzy od paliw silnikowych trafiają jedynie na drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W chwili obecnej, wobec konieczności nadrobienia wieloletnich zaniechań w zakresie infrastruktury drogowej, resort transportu nie widzi możliwości finansowania z Krajowego Funduszu Drogowego innych zadań niż zadania na drogach krajowych GDDKiA.

Reasumując, resort transportu dziękuje Związkowi Powiatów Polskich za kolejną podjętą inicjatywę na rzecz rozwoju infrastruktury. Jednakże należy mieć na uwadze, że wprowadzenie zmian musi być poprzedzone głęboką analizą prawną obecnie obowiązujących przepisów, wraz z analizą skutków finansowych wprowadzenia proponowanych rozwiązań oraz szerokimi konsultacjami społecznymi.



## Jakie problemy „zaadresować” Narodowy program PDL

Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych

– wyraz woli Państwa łagodzenia trudności na drogach samorządowych

– **program przyjazny samorządom i przewidywalny**

(Krajowa Rada ZDP)

„Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008 – 2011

to jedna z najlepszych inicjatyw Rządu RP

(Forum Wójtów, Burmistrzów i prezydentów Małopolski)

- Brak przewidywalnych mechanizmów finansowych ogranicza tworzenie realnych, wieloletnich planów inwestycyjnych (*kadencyjność władz – proces inwestycyjny*)
- Pozytywny efekt zwrócenia uwagi na problemy brd



## Czego w programie zabrakło (oprócz większych pieniędzy)

- Przed przyznaniem dofinansowania ocenie powinien podlegać także poziom przygotowania inżynierskiego projektu remontu/przebudowy - jakość wykonanych prac rozpoznawczych stanu technicznego przed remontem
- Dotacje są niewykorzystaną szansą na wdrożenie nowych metod zarządzania drogami przez samorzady. Można warunkować ich przydzielenie spełnieniem określonych wymagań co do poziomu zarządzania drogami w danej jednostce i w ten sposób wymusić wyższą jakość zarządzania. Przykładowo żądać informacji o wynikach obowiązkowego 5-letniego przeglądu stanu technicznego sieci drogowej, pomiarów SDR
- Nie udało się oddzielić ocen od polityki
- Niezadowolenie drogowców zamiejskich z powodu kryteriów preferujących ulice (drogi o podwyższonych parametrach, oświetlone, z przyległymi chodnikami)



# Wybrane problemy Brd na drogach lokalnych

Państwo Członkowskie	Zabici w ruchu drogowym		Zmiana	Zmiana
	2001	2010	2001 - 2010	2010-2011*
Łotwa	558	218	-61%	<b>-18%</b>
Estonia	199	78	-61%	<b>29%</b>
Litwa	706	300	-58%	<b>-1%</b>
Hiszpania	5.516	2.470	-55%	<b>-6%</b>
Luksemburg	70	32	-54%	<b>13%</b>
Francja	8.160	3.992	-51%	<b>-1%</b>
Słowenia	279	138	-50%	<b>2%</b>
Szwecja	531	266	-50%	<b>18%</b>
Portugalia	1.671	845	-49%	<b>-7%</b>
Irlandia	412	212	-49%	<b>-12%</b>
Niemcy	6.977	3.648	-48%	<b>9%</b>
Wielka Brytania	3.598	1.943	-46%	<b>6%</b>
Słowacja	625	353	-44%	<b>-13%</b>
Belgia	1.486	840	-43%	<b>4%</b>
<b>UE-27</b>	<b>54.349</b>	<b>31.112</b>	<b>-43%</b>	<b>-2%</b>



Państwo Członkowskie	Zabici w ruchu drogowym		Zmiana	Zmiana
	2001	2010	2001 - 2010	2010-2011*
Włochy	7.096	4.090	-42%	-4%
Austria	958	552	-42%	-6%
Holandia	1.083	640	-41%	<b>4%</b>
Węgry	1.239	740	-40%	-14%
Czechy	1.333	802	-40%	-4%
Cypr	98	60	-39%	<b>18%</b>
Dania	431	265	-39%	-13%
Finlandia	433	272	-37%	<b>7%</b>
Grecja	1.880	1.281	-32%	-13%
Polska	5.534	3.908	-29%	<b>7%</b>
Bułgaria	1.011	775	-23%	-15%
Malta	16	15	-6%	<b>13%</b>
Rumunia	2.450	2.377	-3%	-15%

\* dane niepełne

Źródło: raport brd DEKRA na rok 2013



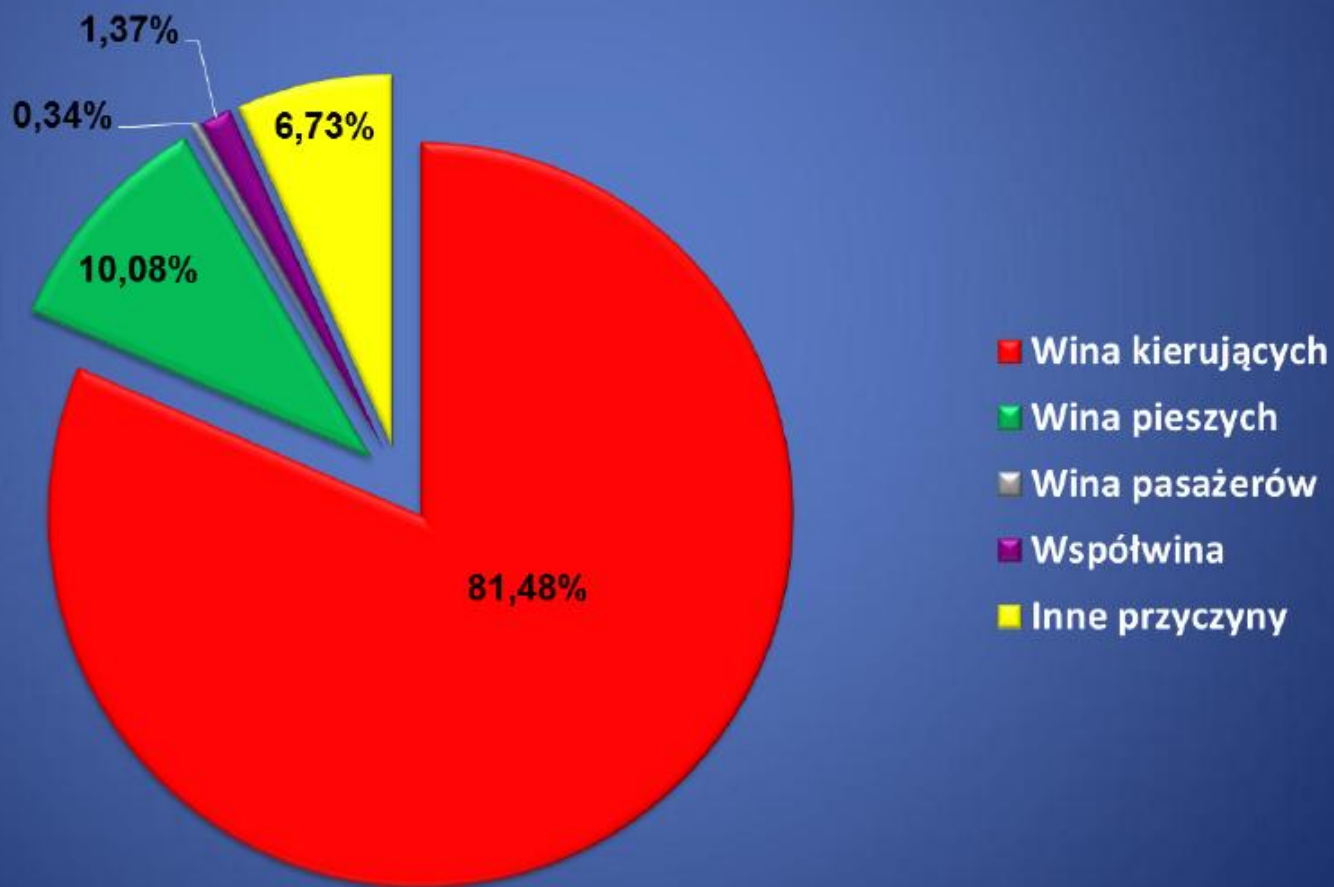
## Wpływ stanu drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego

NIK w 2011 r:

„Skutkiem złego stanu dróg jest również niski poziom bezpieczeństwa na drogach w Polsce (szacuje się, iż ponad 30% wypadków drogowych zdarza się przede wszystkim z powodu złego stanu technicznego dróg).

**Dane statystyczne nie wskazują na cechy dróg i ich otoczenia jako ważny czynnik wpływający na bezpieczeństwo ruchu. W raportach policyjnych przyczyny wypadków drogowych związane z drogą są ujęte w mało znaczącej kategorii „inne przyczyny wypadków drogowych”.**

## Sprawcy wypadków drogowych w 2012 roku



Źródło: Komenda Główna Policji





W roku 2009 w Polsce takie przyczyny jak:

- niewłaściwy stan nawierzchni
- niezabezpieczone roboty drogowe
- nieprawidłowo działające rogatki

to 2-3% wypadków i mniej niż 1 % ofiar śmiertelnych.

Jednocześnie wiele niewłaściwych zachowań kierowców i pieszych wynika z:

- niskiej jakości sieci drogowej i oznakowania dróg,
- braku urządzeń dla pieszych i rowerzystów,
- braku środków uspokojenia ruchu

Policja prowadzi wspólne z zarządcami przeglądy stanu dróg.



## Informacja z przeglądu dróg w 2013 roku wg. stanu na 19.04.2013 r

Liczba osób biorących udział w przeglądach	Policjanci Ruchu Drogowego			1322
	Przedstawiciele organów zarządzających drogami	Krajowych		390
		Wojewódzkich		363
		Powiatowych		524
	Przedstawiciele innych podmiotów lub instytucji			152
RAZEM:			2751	
Kategorie dróg				
	Krajowe	Wojewódzkie	Powiatowe	RAZEM:
Całkowita długość dróg w województwie (km)	17409	25540	103345	146294
Ujawnione nieprawidłowości:				
* w oznakowaniu pionowym	1463	2938	17743	22144
* w oznakowaniu poziomym	672	920	2190	3782
*w zakresie ograniczeń prędkości	556	301	1125	1982
*inne	3884	4414	7942	16240



## Wpływ drogi na wypadki

Ponad 80% wypadków z ofiarami śmiertelnymi ma miejsce na jezdni, głównie na odcinkach prostych dróg dwupasowych, dwukierunkowych w terenie niezabudowanym.

Prawie 7% wypadków z ofiarami śmiertelnymi wydarzyło się na poboczu, w wyniku uderzenia w drzewo na koronie drogi lub najechania na pieszego poruszającego się po poboczu.

Innym przykładem są liczne wypadki na przejazdach kolejowych bez zapór (0,8% ofiar zabitych).

Wielu z tych wypadków można by uniknąć dysponując zamiejską siecią drogową o większym udziale dróg dwujezdniowych, usuwając lub zabezpieczając drzewa na koronie drogi czy budując chodniki i drogi rowerowe



## WYPADKI DROGOWE WG KATEGORII DROGI

	Długość	Wypadki	Zabici	Ranni	W tym: Ciężko ranni
<b>OGÓŁEM</b>	<b>412 264</b>	<b>37 046</b>	<b>3 571</b>	<b>45 792</b>	<b>12 582</b>
• drogi krajowe	14 530*	9 134**	1 392	12 242	3 290
• drogi wojewódzkie	24 109*	6 287**	803	8 037	2 142
• drogi powiatowe	113 116*	8 451**	714	10 237	2 767
• drogi gminne	193 445*	3 046**	196	3 477	826

\* - bez dróg miejskich

\*\* - bez dróg miejskich i o nieokreślonej kategorii

Źródło: GUS (2012): Transport. Wyniki działalności w 2011 roku  
Anna Zielińska (2013): Stan BRD w Polsce w 2012 roku. ITS





## WYPADKI DROGOWE WG KATEGORII DROGI

	Długość	Wypadki	Zabici	Ranni	W tym: Ciężko ranni
<b>OGÓŁEM</b>	412 264	37 046	3 571	45 792	12 582
• drogi krajowe	3,5 %*	24,7%**	39,0 %	26,7 %	27,3 %
• drogi wojewódzkie	5,8 %*	17,0 %**	22,5 %	17,6 %	17,8 %
• drogi powiatowe	27,4 %*	22,8 %**	20,0 %	22,4 %	23,0 %
• drogi gminne	46,9 %*	8,2 %**	5,5 %	7,6 %	6,9 %

\* - bez dróg miejskich

\*\* - bez dróg miejskich i o nieokreślonej kategorii

Źródło: GUS (2012): Transport. Wyniki działalności w 2011 roku  
Anna Zielińska (2013): Stan BRD w Polsce w 2012 roku. ITS

## Problemy z jakością wykonawstwa

Nie jest to problem tylko dróg lokalnych – vide problemy na drogach krajowych

NIK 2011: Jednostki samorządowe nierzetelnie sprawowały nadzór inwestorski nad jakością zleczanych robót drogowych.

W co piątej jednostce ujawniono naruszenie przepisów Prawa budowlanego, dotyczących przeprowadzania okresowych kontroli stanu technicznego dróg. W trzech jednostkach nie przeprowadzano takich kontroli w ogóle, a w dwóch - kontrole te przeprowadzały osoby nieuprawnione.

Jakość zbadano na 120 odcinkach dróg, na które termin gwarancji upłynął nie mniej niż rok przedtem. W 58 przypadkach stwierdzono wady w nawierzchni drogowej, wynikające z niewłaściwego wykonawstwa, w 40 przypadkach – z niewłaściwego bieżącego utrzymania.

Typowy tryb postępowania: brak bieżącej i niezależnej kontroli laboratoryjnej jakości prac, zaś odbiory opierają się na komplecie dokumentacji dostarczonej przez wykonawcę. Jest to fikcyjne zapewnienie jakości, ponieważ wykonawca nigdy nie dostarczy wyników stwierdzających złą jakość swojej pracy. Problemem są więc: oszczędzanie na kosztach nadzoru jakościowego oraz brak wdrożenia takiej kontroli. (współpraca z GDDKiA?)



## Wnioski:

- Drogi samorządowe, w tym powiatowe i gminne wymagają wsparcia państwa
- Państwo musi czuć się gospodarzem całej sieci drogowej
- Rola gospodarza/regulatora to przede wszystkim wyznaczanie i pilnowanie standardów
- Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych cenną inicjatywą, wartą kontynuowania
- Powinien wspierać przebudowę systemu zarządzania drogami (STANDARDY!)



Dziękuję za uwagę





## **Tomasz Orłowski**

Stowarzyszenie  
Polski Kongres Drogowy  
Ul. Jagiellońska 80  
03-301 Warszawa

Tel. 605 200 214

[biuro@pkd.org.pl](mailto:biuro@pkd.org.pl)  
[www.pkd.org.pl](http://www.pkd.org.pl)