

Podsumowanie i wnioski I (V) Polskiego Kongresu Drogowego, Warszawa, 4-6 października 2006 r.

I-szy w powojennej historii, a V-ty uwzględniając czasy przedwojenne Polski Kongres Drogowy był ważnym wydarzeniem w życiu środowiska drogowców polskich. Kongres, w tak ważnej w dziejach Polski chwili po wstąpieniu do Unii Europejskiej i w początkowym okresie włączania się w struktury UE wraz z modernizacją i rozbudową naszej infrastruktury drogowej w ramach układu komunikacyjnego UE, stał się okazją do podjęcia ważnych zagadnień przygotowania i realizacji czekających nas wyzwań. Sesje techniczne i fora dyskusyjne Kongresu dały możliwość przedstawienia interesujących rozwiązań prawnych, technicznych, organizacyjnych budownictwa drogowego. Podjęte tematy to: harmonizacja norm europejskich, bezpieczeństwo ruchu drogowego, przygotowanie i realizacja inwestycji drogowych i bariery tego procesu, ochrona środowiska, finansowanie inwestycji drogowych, zarządzanie siecią dróg krajowych i samorządowych, budowa i utrzymanie dróg i mostów.

Obok prezentacji i dyskusji polskich problemów uczestnicy Kongresu mieli możliwość zapoznania się z doświadczeniami innych krajów w finansowaniu inwestycji drogowych, nowoczesnych systemach oceny stanu i zarządzania drogami, finansowaniu i zarządzaniu siecią dróg samorządowych.

Kongres Drogowy ma szansę stać się platformą intensywnej międzynarodowej współpracy naukowej i technicznej, której głównym celem powinna być unifikacja standardów unijnych i adaptacja sprawdzonych praktyk w drogownictwie.

Wnioski I (V) Polskiego Kongresu Drogowego

1. Rozwój infrastruktury drogowej i regulacje prawne i finansowe

- 1.1. Realizacja programów i projektów inwestycyjnych jest często zagrożona z powodu niewłaściwych regulacji prawnych procesu inwestycyjnego (w tym zwłaszcza przepisów planowania przestrzennego i ochrony środowiska) oraz przewlekłych procedur uzgodnień i akceptacji, wywłaszczania, procesów przetargowych oraz postępowań sądowych. Konieczna jest szybka, systemowa zmiana prawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz o ochronie środowiska, zmierzająca do jego uporządkowania i uproszczenia w celu umożliwienia przyspieszenia przygotowania i realizacji inwestycji drogowych.
- 1.2. Jedną z głównych przyczyn wydłużonych okresów realizacji programów i projektów są częste, lecz nie przynoszące pożądanych efektów zmiany prawa, procedur, koncepcji i priorytetów oraz kadr zarządzających sięgające głębiej niż to ma miejsce w innych krajach. Stabilność prawa i programów oraz kadr organizacji uczestniczących w ich realizacji, to kluczowy warunek efektywnej realizacji programów przebudowy i rozbudowy sieci drogowej.
- 1.3. W celu przyspieszenia procesów szczególne znaczenie ma sprawne rozwiązywanie konfliktów między grupami interesów. Należy w szerszym zakresie wprowadzać zaawansowane metody komunikacji społecznej.
- 1.4. System finansowania dróg powinien uwzględniać wykorzystanie opłat za korzystanie z dróg publicznych. Jest to zgodne z ogólnymi zasadami sformułowanymi w dokumentach Komisji Europejskiej, w tym w Białej Księdze

„Wspólna polityka transportowa – czas na decyzje” (2001). Partnerstwo prywatno-publiczne jest też w coraz większym stopniu wykorzystywane w budowie i modernizacji infrastruktury transportowej w wielu krajach świata (Europa, USA, Japonia, Australia).

2. Normalizacja europejska

- 2.1. Konieczne jest pilne uporządkowanie trybu opracowywania i notyfikacji krajowych dokumentów aplikujących normy europejskiego w budownictwie drogowym i mostowym. W tym celu niezbędne jest zapewnienie środków finansowych niezbędnych do wdrożenia nowych norm badań oraz weryfikacji wymagań wobec wyrobów stosowanych w drogownictwie.
- 2.2. Silny merytorycznie i finansowo Departament Drogowy (i Mostowy) Ministerstwa Transportu powinien sterować opracowywaniem i wdrożeniem nowych przepisów technicznych dotyczących wszystkich dróg w Polsce: krajowych i samorządowych. Minister Transportu powinien w drodze rozporządzenia wprowadzać te przepisy w życie i powinny być one notyfikowane w Komisji Europejskiej.
- 2.3. W przygotowanie nowych przepisów technicznych i komentarzy do tych przepisów oraz wdrażania nowych norm metod badań powinien być zaangażowany cały polski potencjał naukowo-badawczy, projektowy, wykonawczy i administracyjny.

3. Budowa i utrzymanie dróg i mostów

- 3.1. Rozwój polskiego drogownictwa i mostownictwa w ogromnym stopniu zależy od prac badawczo-wdrożeniowych prowadzonych w polskich uczelniach i instytutach badawczych. Niezbędny jest w tych pracach aktywny udział młodych pracowników nauki i ich promowanie.
- 3.2. Realizacja programu rozwoju infrastruktury drogowej będzie wymagała zatrudnienia znacznej liczby wysokokwalifikowanych pracowników wszystkich szczebli i wielu specjalności. Kształceniu kadr trzeba poświęcić już obecnie wiele uwagi i środków finansowych niezbędnych do poprawy stanu zaplecza akademickiego drogownictwa.
- 3.3. Konieczne jest wdrażanie najnowszych, zaawansowanych technicznie rozwiązań materiałowych, technologicznych i konstrukcyjnych w celu zapewnienia wysokiej jakości i trwałości nowych i modernizowanych dróg i mostów. Niezbędne jest wyraźne zwiększenie nakładów na prace badawcze, ale w pierwszym rzędzie na wyposażenie instytucji naukowych w nowoczesny sprzęt badawczy.
- 3.4. Zwiększający się ruch drogowy stawia nowe wymagania infrastrukturze drogowej i mostowej Polski. Ze względu na ryzyko przedwczesnych uszkodzeń potrzebny jest skuteczny system kontroli masy, nacisków na oś i wymiarów pojazdów ciężarowych. Dużą rolę w świecie odgrywają w tym systemy ważenia pojazdów w ruchu.

4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

- 4.1. Liczba ofiar i rozmiar strat wskutek wypadków drogowych w Polsce szacowanych na około 30 mld zł rocznie sprawiają, że konieczna jest szybka intensyfikacja działań prewencyjnych oraz wprowadzenia nowoczesnych

metod i środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem III Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego UE jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar ruchu drogowego w ciągu dekady. Służyć ma temu wdrożenie w latach 2005-2013 programu GAMBIT 2005.

- 4.2. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, działająca na mocy ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, odpowiadająca za planowanie i realizację Programu BRD, powinna mieć większy wpływ na działania prewencyjne poszczególnych resortów. Należy rozważyć powrót do pierwotnej jej struktury i przewodnictwo powierzyć wicepremierowi. Program Krajowy BRD powinien obejmować całą sieć dróg krajowych i samorządowych.
- 4.3. Stabilność źródła finansowania działań prewencyjnych jest głównym warunkiem powodzenia Programu. Krajowy Fundusz BRD powinien być tworzony z opłat manipulacyjnych związanych z kontrolą bezpieczeństwa: mandaty, nawiązki sądowe, opłaty rejestracyjne, składki ubezpieczeniowe.

5. Problemy zarządzania drogami samorządowymi

- 5.1. Potrzebny jest „Narodowy program rozwoju drogownictwa” uwzględniający całą sieć dróg publicznych (krajowych i samorządowych). Program ten powinien zapewniać ich zrównoważony i planowy rozwój infrastruktury drogowej z uwzględnieniem aktywnego zwalczania bezrobocia, ścisłego związku budowy dróg z rozwojem gospodarczym regionów, planowania i zarządzania regionalnego siecią drogową, czytelnego systemu finansowania budowy i utrzymania dróg, ochrony prawnej przed bezpodstawnymi próbami blokowania rozwoju infrastruktury drogowej.
- 5.2. Nie jest uzasadnione koncentrowanie uwagi wyłącznie na autostradach i drogach ekspresowych. Równie a nieraz więcej efektywne jest inwestowanie w utrzymanie, modernizację i rozwój istniejącej sieci dróg niższych klas, w tym w zarządzanie ruchem.
- 5.3. Finansowanie zadań związanych z zarządzaniem drogami publicznymi musi być oparte o jasne i przewidywalne mechanizmy. Niedopuszczalna jest sytuacja, aby 95% infrastruktury drogowej (drogi tzw. samorządowe) nie miało zabezpieczonych żadnych pewnych środków finansowych. Muszą zostać określone standardy (normy techniczne), jakie muszą spełniać drogi przypisane do danej klasy i musi być to połączone z odpowiedzialnością zarządców za niedotrzymywanie tych standardów.
- 5.4. Pracownicy samorządowi, w tym pracujący w drogownictwie, wskutek wadliwego prawa obciążani są niewspółmiernie rygorystycznymi obowiązkami przy nieadekwatnie niskim wynagrodzeniu.

6. Drogi i drogowcy a media

- 6.1. Konieczna jest zmiana negatywnego, niesprawiedliwego wizerunku drogownictwa w mediach. Drogownictwo nie może ciągle być „chłopcem do bicia”. Jednym z zadań PKD powinno być przerwanie pasma medialnych porażek drogownictwa i przedstawienia pozytywnych stron rozwoju infrastruktury drogowej. Tylko wysoki poziom kadry zarówno w administracji, jak i w wykonawstwie jest gwarancją należytej pozycji drogowców i gwarancją sukcesu. Media mogą przesunąć „środek ciężkości” naszych starań na stronę sukcesu.

- 6.2. Należy sprawić, aby drogownictwo stało się atrakcyjnym miejscem pracy młodych, dobrze wykształconych ludzi, pracujących w Polsce, a nie w Irlandii, czy Wielkiej Brytanii. Stworzenie dogodnych ku temu warunków (np. znaczne uproszczenie i przyspieszenie zdobywania uprawnień zawodowych) musi stać się z jednym z głównych zadań stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy.

7. Ochrona środowiska w drogownictwie

7.1 Należy rozważyć możliwość etapowania robót odwodnieniowych z urzędzeniami Ochrony Środowiska w taki sposób, aby w pierwszej fazie wykonywać jedynie urządzenia niezbędne, wystarczające dla zachowania normowych wymogów Ochrony Środowiska. Zaoszczędzone środki finansowe należy przesunąć na cele związane z przebudową sieci dróg krajowych i samorządowych.

7.2 Należy dążyć do naukowego i doświadczalnego ustalenia granicznych wartości dotyczących oczyszczania ścieków pochodzących a powierzchni dróg zarówno pozamiejskich jak i miejskich, gdzie zanieczyszczenie środowiska jest znacznie większe, adekwatne do zwiększonego ruchu w aglomeracjach miejskich. Stosowanie różnych sposobów oczyszczania ścieków z dróg należy uzależnić od natężenia ruchu, rodzaju ruchu i wrażliwości samego środowiska na występowanie zanieczyszczeń.

7.3. Konieczne jest złagodzenie przepisów dotyczących ochrony środowiska i raportów o oddziaływaniu inwestycji komunikacyjnych na środowisko naturalne, w celu przyspieszenia rozwoju drogownictwa publicznego z wykorzystaniem środków finansowych Unii Europejskiej.

Opracowali:

mgr inż. Zbigniew Kotlarek	Prezes Polskiego Kongresu Drogowego
prof. dr hab. inż. Dariusz Sybilski	Przewodniczący Rady Programowej PKD
mgr inż. Włodzimierz Bilski	
prof. dr hab. inż. Romuald Sztukiewicz	
prof. dr hab. inż. Tadeusz Sandecki	
prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski	
prof. dr hab. inż. Jerzy Piłat	
prof. dr hab. inż. Wojciech Grabowski	
prof. dr hab. inż. Marian Tracz	
prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek	
mgr inż. Stefan Sarna	
dr inż. Tadeusz Suwara	
prof. dr hab. inż. Wojciech Radomski	
mgr inż. Janusz Wojtowicz	
mgr inż. Grzegorz Stech	
mgr inż. Maria Łaniecka	
mgr inż. Wojciech Płaza	
mgr inż. Bolesław Balcerek	