

V KRAKOWSKIE DNI NAWIERZCHNI 2018

1

„Zarządzanie nawierzchniami dróg powiatowych”.



Kraków, 14-16 listopada 2018 r.

20-lecie funkcjonowania obecnego modelu dróg publicznych w Polsce.

2

USTAWA z dnia
13 października
1998 r.

*Przepisy
wprowadzające
ustawy
reformujące
administrację
publiczną.*

Art. 103.

1. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, do dnia 31 października 1998 r., wykaz dróg krajowych i wojewódzkich.
2. Dotychczasowe drogi gminne oraz lokalne miejskie stają się z dniem 1 stycznia 1999 r. drogami gminnymi.
3. Z dniem 1 stycznia 1999 r. dotychczasowe drogi krajowe i wojewódzkie, nie wymienione w ust. 1, **stają się drogami powiatowymi.**

długość dróg publicznych: **415 .973 km**, w tym:
95,3% – zarządzanych przez jst.:

3

(w tys. km)

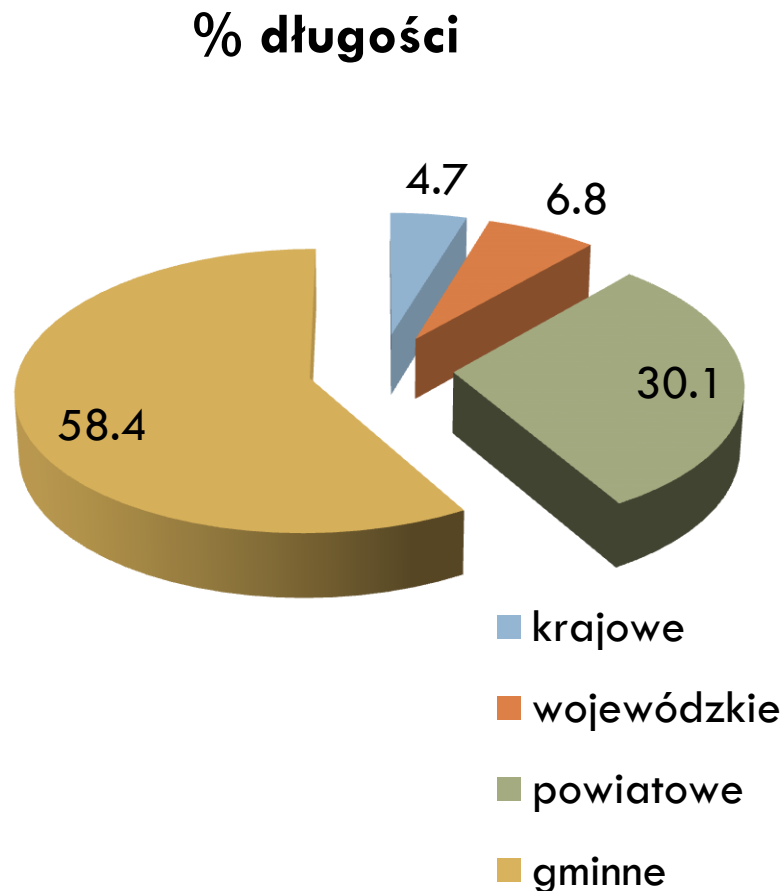
krajowe – **19,3**

wojewódzkie – **28,5;**

powiatowe –**125,3;**

gminne –**242,9.**

*na podstawie danych GDDKiA
(dane z 2013r. – projekt PBDK na
lata 2014-2023)*



Zarządzanie drogami w samorządach.

4

zarządcami dróg są dla dróg:

1) **krajowych** – Generalny Dyrektor Dróg
Krajowych i Autostrad;

2) **wojewódzkich** – zarząd województwa (**16**);

3) powiatowych – zarząd powiatu – **314 powiatów**
(66 miast na prawach powiatu);

4) **gminnych** – (2.478 gmin)
wójt, burmistrz, prezydent miasta).

**Modele zarządzania drogami – 2.874 zarządców
dróg samorządowych – konsekwencje !**

Władza państwowa ustaliła warunki finansowania dróg poszczególnych kategorii.

5

USTAWA z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (*Dz.U. z 2005 r. Nr 267, poz. 2251*).

Art. 3.

1. Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez:
(...)
- 3) **samorząd powiatowy w odniesieniu do dróg powiatowych.**

Źródła środków na drogi powiatowe.

6

USTAWA z dnia 13 listopada 2003 r.

o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, Nr 127, poz. 857, z 2011 r. Nr 139, poz. 814, Nr 207, poz. 1230, Nr 234, poz. 1385, z 2012 r. poz. 354, z 2013 r. poz. 193, 1609, z 2014 r. poz. 348, 379).

Art. 3.

1. Dochodami jednostek samorządu terytorialnego są:
 - 1) dochody własne;
 - 2) subwencja ogólna;
 - 3) dotacje celowe z budżetu państwa.

Finansowanie dróg powiatowych.

7

*Wg ZPP 115.848
km dróg
powiatowych
wymaga co
najmniej remontu*

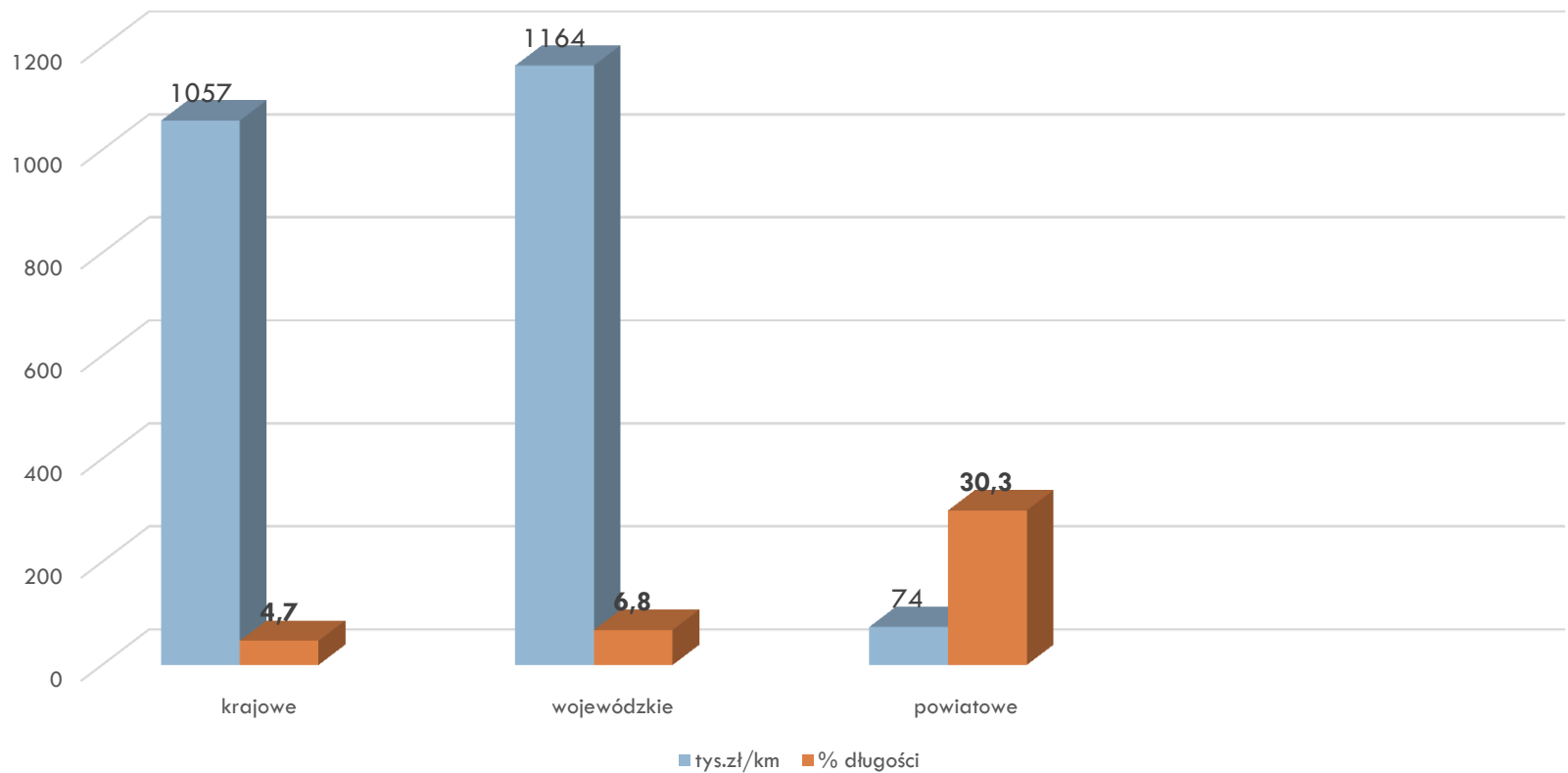
- budżet powiatu – dochody narzucone ustawami (bez zbilansowania kosztów realizacji obowiązków ustawowych);
- program rozwoju ..., rezerwa inwestycyjna MI, środki UE, dotacje powodziowe, osuwiskowe i inne „klęskowe”, pomoc gmin, nadzieje w Funduszu Dróg Samorządowych)

Akcyjność programów - warunki zmian jakościowych.

Powiększa się różnica w poziomie finansowania dróg poszczególnych kategorii.

8

nakłady na 1 km drogi w 2018 r.



20 lat – dla oczekujących poprawy warunków ruchu;
– dla odczuwalnego nadrobienia zaległości.

9



przekazany powiatom majątek – bez wyceny – nie miał wyznaczonych granic



doprowadzenie dróg do „stanu używalności” jest procesem kosztownym i długotrwałym

Odtwarzać niektóre drogi, czy też
– właściwie **utrzymywać** całą sieć dróg powiatowych.

10



Odbudowa obiektów inżynierskich narzuca kierunki finansowania zadań drogowych.

11







Gmi
Gryb



Cieniawa

Bieżące utrzymanie nawierzchni – naprawy „pozimowe” i remonty cząstkowe.

14



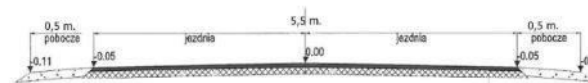
Remonty nawierzchni – dla odbiorców oczekiwana zmiana jakościowa drogi.

15

Geometria
drogi
narzucona
szerokością
pasa
drogowego.

Konstrukcja
nawierzchni –
ze względów
finansowych –
nie
gwarantuje
odporności na
zniszczenia

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



W-wa ścieralna - 4 cm.

W-wa wiążąca - 6 cm.

W-wa wyrównawcza

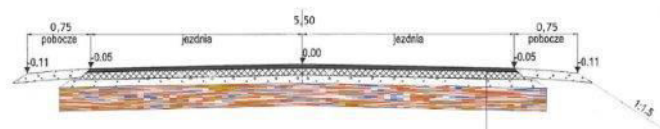


Przebudowy dróg – inwestycje możliwe tylko na wybranych drogach – konieczny montaż finansowy.

17

Konstrukcja nawierzchni daje szansę trwałości; szerokości pasów ruchu oraz poboczy nie zapewniają bezpieczeństwa i prowadzą do szybkiego niszczenia krawędzi jezdni i poboczy.

PRZEKRÓJ POPRZECZNY



W-wa ścierna - 4 cm.
W-wa wiążąca - 5 cm.
W-wa podbudowy z mieszanki min - bitum. - gr 5 cm.
W-wa podbudowy z kruszywa łamanego - 20 cm.
Stabilizacja gruntu spoiwem - 30 cm.





Uwarunkowania stojące przed zarządcą drogi powiatowej.

20

- koszt realizacji wszystkich zadań nałożonych ustawowo na powiaty drastycznie przewyższa uzyskiwane dochody – to samo mówią województwa, które obecnie dysponują wysokimi środkami z Unii Europejskiej;
- model zarządu dróg w powiecie jest wypadkową jego możliwości – finansowych, technicznych, kadrowych, stanu dróg itp. (wydziały, referaty, zarządy dróg);
- dominowanie względów społecznych nad obiektywnymi potrzebami utrzymania i rozwoju sieci;
- niespójność prawa w zakresie przygotowania inwestycji (własność gruntu, działki „wodne”, właściwość organów) i zarządzania drogami (urządzenia „niedrogowe”, odprowadzenia wody).



Dostępność dróg publicznych.

22

Art. 41. 1. Po drogach publicznych dopuszcza się ruch pojazdów o **dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t**, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. **Minister** właściwy do spraw transportu **ustala, w drodze rozporządzenia**, wykaz:

- 1) dróg **krajowych** oraz dróg **wojewódzkich**, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi **do 10 t**,
- 2) **dróg krajowych**, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi **do 8 t**
– mając na uwadze potrzebę ochrony dróg oraz zapewnienia ruchu tranzytowego.

Warunki korzystania z dróg.

23

3. Drogi **wojewódzkie** inne niż drogi określone na podstawie ust. 2 pkt 1, **drogi powiatowe** oraz **drogi gminne** stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o **dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.**

31) E-15e „numer drogi wojewódzkiej o zwiększonym do 10 t dopuszczalnym nacisku osi pojazdu”,



E-15a



E-15b



E-15c



E-15d



E-15e



E-16

Ochrona dróg powiatowych.

24

Art. 20. Do zarządcy drogi należy w szczególności:

12) przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;

(...)

14) wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;

Ochrona przed dewastacją

(sygn. II SA/OI 1276/16)

25

W sytuacjach kolizyjnych, **zasada bezpieczeństwa ruchu przeważa nad prawem do prowadzenia działalności gospodarczej.** (...) przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym i rozporządzenia (...) ministra infrastruktury z 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem stanowią wystarczającą podstawę do wprowadzenia w ruchu drogowym zakazów, których skutkiem mogą być ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej. (Ograniczenie dopuszczalnej masy do 18 ton z powodu znacznego wzrostu natężenia ruchu ciężkich pojazdów - do kopalni - na „wąskich mazurskich szosach”.)

Wyrok SN z 26 marca 2003 r.

(II CKN 1374/00)

26

Zgodnie z [art.20 pkt 4 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych](#) (t. jedn. Dz.U. z 2013 r. poz. 260) (...) zarządca drogi (...) **zobowiązany jest do utrzymania nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą**, przy czym w myśl art. 4 pkt 20 cytowanej ustawy przez utrzymanie drogi rozumie się wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżania i zwalczania śliskości drogowej, a więc tego rodzaju działań, które mają na celu utrzymanie drogi w stanie wykluczającym narażenie użytkowników na wypadek pozostający w adekwatnym związku przyczynowym z korzystaniem z drogi. Natomiast zawinione w rozumieniu [art.41 § 6 kc](#) zaniechanie lub wadliwe wypełnianie przez zarządcę drogi obowiązków skutkują powstaniem odpowiedzialności odszkodowawczej za powstałą na ich skutek szkodę.

Wyrok SN z 26 marca 2003 r.

(II CKN 1374/00)

27

W szczególności **praca jednostki organizacyjnej sprawującej zarząd nad drogą (...) powinna być tak zorganizowana, żeby miała ona możliwość odpowiednio szybkiego stwierdzenia wystąpienia na drodze zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu i podjęcia działań zmierzających do usunięcia tego zagrożenia** (np. wyroki Sądu

Najwyższego: z dnia 25 września 1980 r., sygn. II CR 316/80, opublik. OSNCP 1981, nr 7, poz. 129, z dnia 8 października 1985 r., sygn. I CR 289/85, opublik. OSNCP 1986, nr 10, poz. 154, z dnia 25 marca 1999 r., sygn. III CKN 213/98, nie publ.).

Nawierzchnie cementowe sprawdzają się np. na terenach zalewowych.

28



350 mb drogi powiatowej za 2 mln. zł

29



Oczekiwania zarządcy dróg samorządowych.

30

Zarządzanie drogami musi być realizowane w konkretnych warunkach, w realiach społeczno-gospodarczych oraz finansowych państwa i samorządów; temu też winny służyć rozwiązania prawne, organizacyjne i myśl techniczna.

1. Oddziaływanie na systemowe rozwiązania zapewniające możliwość dostosowania dróg publicznych do potrzeb gospodarczych i oczekiwań społecznych.
2. Eliminowanie barier w dostępności dróg i mostów powiatowych – geometria, nośność.
3. Poszukiwanie technologii pozwalających przywracać walory eksploatacyjne istniejących dróg.
4. Zapewnienie trwałości i przewidywalności programów wspierających finansowanie dróg samorządowych.

Propozycje współdziałania

31

- 1. Oddziaływanie na systemowe rozwiązania zapewniające możliwość dostosowania dróg publicznych do potrzeb gospodarczych i oczekiwań społecznych.**
- 2. Eliminowanie barier w dostępności dróg i mostów powiatowych – geometria, nośność.**
3. Poszukiwanie technologii pozwalających przywracać walory eksploatacyjne istniejących dróg.
4. Zapewnienie trwałości i przewidywalności programów wspierających finansowanie dróg samorządowych.

Adam Czerwiński
Przewodniczący Krajowej Rady
Zarządów Dróg Powiatowych
dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ !