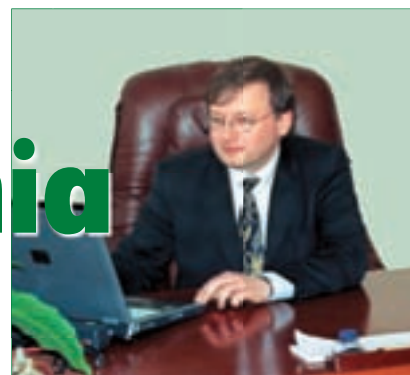


# Nowa sytuacja – nowe wyzwania

Ze Zbigniewem Taborem, dyrektorem Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, rozmawia Dobrochna Sajdak-Chudzik



Mgr inż. Zbigniew Tabor

**Jaka jest obecna sytuacja finansowa ZDW w Katowicach i jak wpływa ona na realizowane aktualnie zadania oraz plany na najbliższe lata?**

Od 1 stycznia 2004 r. zmienił się sposób finansowania dróg samorządowych. W odniesieniu do dróg krajowych, które należą do skarbu państwa, została utrzymana subwencja drogowa, natomiast samorządy asygnują obecnie środki na drogi z dochodów własnych. To jest rewolucyjna zmiana, bo do tej pory przez wiele lat środki na drogi pochodziły z odpisu z akcyzy od paliw silnikowych i były dzielone zgodnie z wyznaczonymi algorytmami. Obawialiśmy się, że ta zmiana może spowodować zmniejszenie środków na drogi, ponieważ przestały obowiązywać wcześniejsze regulacje określające kwoty subwencji drogowej. Na szczęście tak się nie stało. W woj. śląskim wpływy z odpisu od podatku CIT i podatku od osób prywatnych były większe niż planowano. W ciągu ubiegłego roku zwiększono środki na drogi. W tym roku mamy dalszy wzrost.

W związku z tym perspektywy utrzymania sieci drogowej wyglądają bardzo dobrze. Musimy teraz przygotować odpowiednią dokumentację, by można było przystąpić do przebudów dróg. Są one konieczne z uwagi na to, że po przystąpieniu Polski do UE w traktacie akcesyjnym napisano, że od 2011 r. cała sieć polskich dróg będzie dopuszczona, bez żadnych ograniczeń, do ruchu pojazdów o nacisku 11,5 tony na oś.

Na razie zapis ten nie ma odzwierciedlenia w polskich przepisach: ani w Ustawie o drogach publicznych, ani w Rozporządzeniu

na temat warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi. Jednak po zapoznaniu się ze wspomnianym załącznikiem do traktatu akcesyjnego, doszedłem do wniosku, że jest mało czasu. W ciągu pięciu lat nie zdążymy dostosować całej sieci dróg wojewódzkich – ponad 1200 km – do tych 11,5 ton, ale jest to ostatni moment, żeby zmienić zasady projektowania.

Według obowiązującego obecnie stanu prawnego drogi wojewódzkie są przystosowane do nacisków 8 ton na oś. Zlecając projekty przebudów, opieramy się na rozporządzeniu MTiGM z 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie. W rozporządzeniu tym, w załączniku dotyczącym projektowania, podane są współczynniki, według których ustala się ilości tzw. osi obliczeniowych będących podstawą do projektowania konstrukcji drogi. Niestety, te współczynniki nie odpowiadają ani pojazdom, które poruszają się obecnie po drogach, ani tym, które już za pięć lat będą po nich jeździć. W związku z tym będziemy stosować nowe, wynikające z obliczeń współczynniki. Wszystkie projekty zlecone przez ZDW w Katowicach będą je uwzględniały. Takie rozwiązanie nie kłóci się w żadnym wypadku z rozporządzeniem.

**A jak to wygląda w innych województwach? Czy współczynniki te zostaną ujednolicone?**

Temat ten poruszyłem na konwencji dyrektorów ZDW w kwietniu i zostałem upoważniony do wystąpienia do Ministerstwa

Infrastruktury z wnioskiem o ujednolicenie tych współczynników. Koledzy z innych ZDW mogą sami decydować, ale z przyjęcia mojego wystąpienia wnioskuję, że wszyscy rozumieją tę potrzebę i – w związku z tym – wprowadzą nowe współczynniki przy zlecaniu projektowania.

**Czy sieć drogowa województwa śląskiego wymaga specyficznego zarządzania? Czy w związku z tym przewidujecie Państwo jakieś problemy w niedalekiej przyszłości?**

Sieć drogowa w województwie śląskim jest specyficzna, dotyczy to nie tylko obecnego natężenia ruchu, ale i faktu, że na naszym terenie będą się krzyżowały autostrady A4 i A1, a w trakcie realizacji są jeszcze drogi ekspresowe: S1 i droga do przejścia granicznego w Zwardoniu. Wszystkie są dostosowane do nacisku 11,5 tony na oś. Trzeba brać pod uwagę, że pojazdy w którymś miejscu muszą zjechać z drogi krajowej, a główną siecią po krajowej jest sieć dróg wojewódzkich. Poza tym należy brać pod uwagę jeszcze jeden aspekt sprawy. Autostrady, które będą przebiegać przez nasze województwo, będą płatne. Należy zatem liczyć się z tym, że samochody ciężarowe będą zjeżdżały – jak to ma miejsce obecnie w wypadku autostrady Kraków – Katowice – na drogi wojewódzkie i będą jechać równolegle. Obciążenie tych dróg będzie znacznie większe niż obecnie. Stąd tak ważne jest zaprojektowanie odpowiedniej konstrukcji, tak by w przyszłości remont polegał jedynie na wymianie górnych warstw bitumicznych, a nie całej konstrukcji nawierzchni.

Największym problemem, jaki się pojawi, jest brak specjalistów. Dotknie on nie tylko nasz zarząd. W marcowym wydaniu

biuletynu „Inżynier budowlany” publikowane było zestawienie, z którego wynika, że inżynierów drogowych w całym kraju jest sześć tysięcy, natomiast inżynierów mostowych mniej niż ośmiuset.

W tej chwili chcemy zatrudnić inżynierów budownictwa drogowego i napotykałyśmy trudność, która wynika z dwóch przyczyn. Pierwszą jest niewystarczająca liczba specjalistów. Jeżeli porównamy liczbę zarządów dróg w skali kraju, w całym układzie administracyjnym, z liczbą inżynierów, to jasno widać, że tych ostatnich jest za mało. Drugim powodem są płace, które obowiązują w zarządach dróg. Są to jednostki budżetowe i wynagrodzenia kształtowane są zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów, które zawiera określone stawki. Dyrektor ZDW nie może stworzyć swojego regulaminu płac, tylko opiera się na rozporządzeniu. Na rynku drogowym pojawiło się więcej pieniędzy, poprawia się kondycja firm wykonawczych, które oferują lepsze warunki płacowe i to do nich przechodzą najlepsi fachowcy, również z zarządów dróg. Z naszego zarządu w ubiegłym roku z powodów finansowych odeszły trzy osoby.

To jest nowy, ale poważny problem, bo społeczeństwo oczekuje, że stan dróg w Polsce będzie porównywalny do stanu dróg w Europie Zachodniej. Żeby tak było, odpowiednia kadra musi tym majątkiem zarządzać. Niestety, zapowiada się, że nastąpi coraz większy rozdźwięk pomiędzy potrzebami ze strony zarządów dróg a możliwościami w zakresie wynagrodzenia.

W perspektywie nie należy obawiać się barier w dziedzinie technologii czy sprzętu, a jedynie w zakresie wysoko wykwalifikowanej kadry. Tym bardziej, że wdrożenie do pracy osoby w zarządzie dróg trwa minimum rok. Dopiero po tym czasie pracownik staje się samodzielny. Osobną kwestią jest ilość zadań, jaką można powierzyć jednemu pracownikowi. Tu także są ograniczenia.

**Z jakimi jeszcze trudnościami spotyka się ZDW w Katowicach? Czy szkody górnicze stanowią dziś poważny problem?**

Szkody górnicze nie są w tej chwili podstawowym problemem, bo część kopalń

została zlikwidowana, a część ograniczyła wydobywanie. Efekty działalności górnictwa są widoczne głównie na drogach w rejonie Rybnika i Wodzisławia, ale tam sobie radzimy, zawierając ugody z kopalniami. Nie ma to większego wpływu na stan techniczny dróg.

Borykamy się z innymi trudnościami, które dotyczą także zarządów dróg w pozostałych regionach kraju. Problemem jest pozyskanie terenu pod budowę lub rozbudowę dróg, pod inwestycje różnego typu, jak np. obwodnice. Część sieci drogowej stanowi stary, historyczny układ. Nie jest możliwe przebudowanie go, pozostaje jedynie budowa obwodnicy. Przykładem jest droga z Myszkowa do Zawiercia, która przebiega wąską nitką przez miejscowość. Trzeba dokonać wyboru: wysiedlić mieszkańców, wyburzyć budynki i poszerzyć drogę, albo pozostawić, a w nowym miejscu, poza miejscowością, wybudować nowe połączenie. Przepisy, które regulują kwestie wykupu terenów, nie pozwalają w racjonalny sposób nabywać gruntów na cele publiczne; jedna osoba jest w stanie zablokować inwestycję, która ma służyć tysiącom ludzi.

Są to problemy o charakterze systemowym, które dotyczą zarządów w całym kraju. Każde województwo ma określoną specyfikę, ale nie rzuca ona tak mocno na działania, jak te właśnie rozwiązania systemowe. Stałym problemem jest prawo zamówień publicznych; bardzo trudno jest na podstawie tej ustawy – czyli kierując się głównym kryterium, jakim jest cena – wybrać oferenta, który byłby najlepszy pod względem jakości wykonania zlecenia. Oczywiście, trzeba wybrać solidnego

wykonawcę. To jest trudne zadanie i nie ma prostych recept.

Drogownictwo jest bardzo skomplikowaną materią i ma ogromne znaczenie społeczne – tak jak ze służby zdrowia – wszyscy korzystają z dróg. Widać jak dzięki budowie dróg przyległy teren uaktywnia się. Dobra infrastruktura daje impuls dla rozwoju gospodarczego, a w Polsce były niestety przypadki, że potencjalni inwestorzy zagraniczni wybierali lokalizację w sąsiednich krajach, gdzie sieć dróg jest na wyższym poziomie.

**Czym charakteryzuje się sieć dróg wojewódzkich na Śląsku? Jakie będą kierunki jej rozwoju?**

Województwo pod względem powierzchni mamy stosunkowo małe, ale o dość dobrze rozwiniętej infrastrukturze drogowej. Są w kraju województwa większe obszarowo, które nazywamy żartobliwie dwutysięcznikami, ze względu na długość sieci dróg wojewódzkich ponad 2 tys. km. Należy do nich np. woj. wielkopolskie, w którym jest ich ok. 2800 km. My mamy 1200, Małopolskie

ska 1300; generalnie drogi wojewódzkie w poszczególnych zarządkach mają długości od 900 do 2800 km. Równie ważnym czynnikiem jest natężenie ruchu. Niektóre województwa mają dużą sieć z małym natężeniem ruchu. My mamy średnie natężenie ruchu z dużym udziałem samochodów ciężarowych; największe występuje na sieci dróg wojewódzkich w woj. mazowieckim.

Jeśli chodzi o przyznawane środki, to nasza sytuacja jest bardzo dobra. Środki na bieżące utrzymanie są na poziomie dróg krajowych; w przeliczeniu na kilometr mamy taki sam wskaźnik. Oczywiście nie można porównywać ilości pieniędzy wprost, bo GDDKiA dysponuje dużymi środkami pochodzącymi m.in. z funduszu drogowego na budowę autostrad i dostosowanie dróg do naciągów 11,5 tony na oś. My dysponujemy środkami na poziomie 150 mln złotych, a GDDKiA Oddział w Katowicach 1 mld. W porównaniu do lat ubiegłych, gdy obowiązywała subwencja drogowa, nastąpił wzrost nakładów o 200%. Oczywiście na efekty trzeba poczekać, przynajmniej dwa, trzy lata.

ZDW w Katowicach zarządza siecią 1219 km dróg, na których znajduje się 314 mostów i wiaduktów o łącznej długości ok. 7 km, dwa przejścia podziemne i jedna przeprawa promowa przez rzekę Odrę.

W tym roku zgłosiliśmy do konkursu ZPORR pięć tematów. Są to remonty dróg wojewódzkich nr 789, 904, 925, 928 oraz przebudowa skrzyżowania DW 928 z drogami powiatowymi. W trakcie projektowania są następne tematy, który będziemy chcieli zgłaszać w następnej edycji w 2006 r. Stoimy przed wielką szansą stworzenia nowej jakości dróg – tak jak kiedyś Hiszpania. W woj. śląskim trzeba skoncentrować się na przebudowie i modernizacji istniejącej już sieci, której nie trzeba zagęszczać, tylko doprowadzić do odpowiedniego standardu.

#### **Jakie zadania zostały zrealizowane w ubiegłym roku i co planowane jest na najbliższe lata?**

W ubiegłym roku mieliśmy ok. 140 zadań, co dla takiej jednostki, jak nasza,

stanowi dużą ilość. Do najważniejszych z nich zaliczam przebudowy skrzyżowań w Pawłowicach, Bystrej oraz we Wręczy, remonty dróg w Tarnowskich Górach, Kaletach, Koniecpolu, Chelmie Śląskim oraz w Pruchnej. Największą inwestycją rozpoczętą w ubiegłym roku i zakończoną pod koniec maja tego roku była budowa obwodnicy Ustronia-Polany, współfinansowana z programu PHARE 2001.

W 1999 r. przejęliśmy sieć drogową z terenu trzech byłych województw: katowickiego, bielskiego i częstochowskiego. Stan tych dróg był różny; w najgorszym stanie były drogi z byłego woj. bielskiego, w najlepszym – z katowickiego. Początkowo kierunek działań był taki, aby ujednolicić stan sieci drogowej w całym woj. śląskim (dużo zadań realizowaliśmy na terenie żywiecczyzny), z drugiej strony nie mogliśmy się koncentrować na terenie tylko jednego regionu.

Planujemy budowę obwodnicy Pszczyny i Żywca. Opracowywane są koncepcje programowo-przestrzenne obwodnic Woźnik, Wodzisławia Śl., Sośnicowic, Myszkowa oraz Pawłowic. □