

Mgr inż. Bolesław Balcerek
Specjalista I - Stopnia
Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach

Problematyka rozwoju dróg samorządowych

Wstęp

Lepsza polityka transportowa Polski to lepsze życie. Rozszerzenie hasła „lepsze drogi – lepsze życie” jest konieczne z punktu widzenia pojęcia całościowego transportu, w tym rozwoju zarówno drogownictwa jak i kolejnictwa, lotnictwa i żeglugi.

W kraju o bogatej historycznie i geograficznie sieci dróg komunikacyjnych należy komplementarnie dokonywać rozwoju tej sieci z wykorzystaniem jej majątku w najwyższym stopniu. Zaniedbania w zakresie kolejnictwa w latach dziewięćdziesiątych XX wieku i bardzo szybki rozwój transportu samochodowego, doprowadził do degradacji majątku drogowego. Standard budowanych w poprzednich dziesięcioleciach dróg nie odpowiada już obecnym wymogom, szczególnie w zakresie obciążeń na oś pojazdów jak i natężenia ruchu. Brak właściwego wykorzystania transportu kolejowego doprowadził do szybkiej destabilizacji możliwości przewozowych polskich dróg. W wyniku przeprowadzonej w 1999 roku reformy drogownictwa, rozdzielone zostały drogi krajowe i ekspresowe od dróg samorządowych dla których gestorem stały się samorzady województw.

W latach 1990-2006 rozpoczęto budowę autostrad i dróg ekspresowych oraz dostosowywanie istniejących dróg dwujezdniowych do warunków autostradowych. Niestety, duże braki finansowe, brak przygotowanych terenów i występujące problemy ze sposobem finansowania autostrad, doprowadziły do sytuacji, że początkowy plan budowy ok. 2500 km autostrad zmniejszono wielokrotnie przez poszczególne rządy. Przewiduje się, że w roku 2013 długość autostrad w Polsce wyniesie ok. 1730 km a dróg ekspresowych ok. 1800 km. Zakłada się, że do roku 2013 - 80% dróg krajowych osiągnie dobry stan techniczny. **Należy zadać pytanie, a jak zmieni się w tym czasie stan techniczny dróg samorządowych?**

Już wykonane lub projektowane odcinki autostrad wymagają przebudowy sieci drogowej, na którą zostanie skierowany ruch samochodowy z węzłów autostradowych i dróg ekspresowych. Obecnie sieć ta, a są to drogi wojewódzkie lub powiatowe bądź gminne, nie posiada odpowiednich parametrów technicznych, które pozwoliłyby na przejęcie tego ruchu.

Niedostateczna nośność mostów i wiaduktów, nawierzchni i podbudowy dróg, szerokości pasów korpusu drogowego i linii rozgraniczających, nienormatywne łuki poziome i pionowe oraz spadki podłużne, powodują, że drogi samorządowe nie są dostosowane do przejęcia skomasowanego ruchu pojazdów z sieci autostrad, dróg ekspresowych a nawet dróg krajowych.

Samorzady lokalne, w gestii których znajduje się ta sieć drogowa nie posiadają takich możliwości finansowych, aby w stosunkowo szybkim czasie dostosować zarządzaną sieć dróg do właściwych wymogów zarówno technicznych jak i ochrony środowiska.

Każda bowiem decyzja o budowie, przebudowie czy remoncie tej sieci uwarunkowana jest trudnymi i kosztownymi decyzjami w zakresie ochrony środowiska. Wydawane coraz to nowsze akty prawne nie ułatwiają inwestorom możliwości pozyskiwania środków na realizację koniecznych zadań jak również nie ułatwiają rozbudowy sieci drogowej i godzenia trudnych do spełnienia warunków ochrony środowiska.

Sprawne zarządzanie i w pełni utrzymane oraz bezpieczne drogi samorządowe są siłą napędową i gwarantem szybkiego rozwoju gospodarczego a co za tym idzie,

powstawania nowych inwestycji w miejscach oddalonych od większych skupisk ludzkich i tworzenie nowych miejsc pracy bez koniecznych przemieszczeń ludności. Wykorzystanie środków finansowych z Unii Europejskiej, przeznaczonych na rozwój polskiego transportu, będzie wymagać spełnienia przez Polskę kilku ważnych warunków:

- a) stworzenie stabilnej polityki transportowej na lata 2007-2013 (będą to cele średnioterminowe) i do 2025 roku ((będą to cele długoterminowe),. Program ten powinien być realny, oparty na rzetelnej analizie możliwości przerobowych i instytucjonalnych.
- b) wprowadzenie koniecznych zmian instytucjonalnych, które dawałyby w pełni możliwość wykorzystania środków unijnych, łatwość w dostępie do gruntów, szybkie opracowywanie programów strategicznych i dokumentacyjnych, szybsze dokonywanie uzgodnień i uzyskiwanie pozwoleń wodnoprawnych i na budowę a także tworzenie możliwości etapowania inwestycji drogowych w części dotyczącej urządzeń ochrony środowiska naturalnego.
- c) szybkie przygotowanie projektów technicznych do realizacji poprzez powołanie sprawnych, profesjonalnych instytucji do przygotowania i realizacji szerokiego zakresu inwestycji drogowych „od początku do końca” tj. od podjęcia decyzji realizacyjnych do oddania dróg do eksploatacji.
- d) zapewnienie współfinansowania inwestycji drogowych z funduszu krajowego.

Dwa problemy chciałbym omówić szerzej w niniejszej publikacji, to jest dokonać próby rozwiązania problemów finansowania sieci drogowej samorządów województw, powiatów i gmin jako sieci komplementarnej w stosunku do rozwijającej się sieci dróg autostradowych i ekspresowych oraz dokonać próby oceny możliwości etapowania budowy i przebudowy sieci dróg samorządowych z odwodnieniem zintegrowanym z urządzeniami ochrony środowiska. **Dotychczasowa ocena rozwoju sieci drogowej i jednocześnie budowy odwodnienia z urządzeniami ochrony środowiska naturalnego powinna być negatywna w tym zakresie, w którym urządzenia te są niewykorzystane, wykonane przedwcześnie lub „na wyrost”.**

Wartość odwodnienia z zintegrowanymi urządzeniami ochrony środowiska, stanowi około 20% wartości inwestycji, a zatem wykonanie ich w zakresie „wystarczającym” w danym czasie, mogłoby spowodować skierowanie tych środków finansowych na rozwój sieci drogowej. Dalsza rozbudowa urządzeń ochrony środowiska przy danej sieci dróg, uzależniona byłaby od wzrostu wskaźników degradujących środowisko, wynikających z systematycznie przeprowadzanych badań przez powołane do tego celu instytucje. Jeżeli wartość wskaźników degradujących środowisko wzrastałaby, urządzenia te systematycznie byłyby rozbudowywane.

I. Problemy finansowania przebudowy istniejącej infrastruktury drogowej w celu przejęcia ruchu z autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych.

Samorzady lokalne tj. wojewódzkie, powiatowe i gminne nie posiadają wystarczających środków na finansowanie przebudowy sieci drogowej i jej dostosowanie do właściwych wymogów technicznych. Obecny stan finansowania dróg samorządowych oparty o dochody własne nie jest właściwy i nie odzwierciedla sieci jak również jej usytuowania w terenie, szczególnie w obrębie osiedli ludzkich. Sieć dróg samorządowych nie tylko będzie spełniała swą rolę po oddaniu sieci dróg szybkiego ruchu do eksploatacji, ale również podczas jej budowy i przebudowy. Drogami tymi będzie odbywał się dowóz materiałów na budowę, prefabrykatów mostowych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz dowóz i wywóz mas ziemnych. Proces ten ze względów technologicznych odbywa się wysokotonażowymi samochodami w ilościach przekraczających kilkakrotnie dotychczasowe natężenia ruchu, co

powoduje olbrzymią degradację nawierzchni i podbudowy dróg, po których transport ten się odbywa. Konstrukcje mostów w ciągach tych dróg nie są również dostosowane do tak dużych obciążeń, dlatego wymagają one przebudowy lub wzmocnienia.

Zatem nadmierna eksploatacja dróg samorządowych powoduje ich szybkie niszczenie co zaobserwować można jako koleinowanie, deformacje poprzeczne i podłużne, pęknięcia elementów nośnych mostów, oczepów, łożysk i podpór. W efekcie nowobudowane trasy wpływają niekorzystnie na stan techniczny dróg niższych kategorii a ich zarządcy lub w ich imieniu działające zarządy dróg z powodu braku środków finansowych nie mają możliwości doprowadzić ich do właściwego stanu technicznego. Pogarsza się komfort użytkowników tych dróg, spada bezpieczeństwo ruchu drogowego, szczególnie podczas przewozu materiałów do budowy dróg szybkiego ruchu na całej trasie przewozu a także w obrębie samych robót, gdzie następuje zabrudzenie jezdni i zwiększone niebezpieczeństwo ruchu spowodowane zmniejszeniem prędkości i zjazdami na budowę.

Nie jest zatem możliwe, aby przyjąć zasadę, że budowa nowych dróg szybkiego ruchu doprowadza sieć dróg istniejących do ich totalnego zniszczenia. Odwrotnie, budowy nowych dróg powinny uwzględniać przebudowę, rozbudowę i remonty tej sieci dróg, która komplementarnie będzie pełnić wobec niej rolę służebną. Wniosek zatem nasuwa się następujący: **rozwój sieci dróg autostradowych i dróg ekspresowych powinien uwzględniać także rozwój komplementarnej sieci dróg, które będą pełniły rolę rozprowadzającą ruch z tych dróg na sieci lokalne, powiatowe i wojewódzkie.**

Optymalnym rozwiązaniem byłoby stworzenie specjalnego programu lub funduszu celowego, którego zadaniem byłoby finansowanie dostosowania istniejącej sieci dróg samorządowych, przejmującej i doprowadzającej ruch z i do dróg szybkiego ruchu.

Należy tutaj zadać pytanie czy drogi samorządowe, przynajmniej niektóre, bezpośrednio związane z siecią dróg szybkiego ruchu, nie powinny być projektowane na obciążenie 115 kN/oś, wynika to bowiem z Dyrektywy Rady Nr 96/53/WE z 25 lipca 1996 r. (Dz. U. L 235 z 17 września 1996), oraz zmienionej Dyrektywą Nr 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 18 lutego 2002 r. (Dz. U. L 067 z 9 marca 2002 r.). Ujęte jest to w Załączniku XII do Traktatu Akcesyjnego o przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, w którym określono okres przejściowy do końca 2010 roku na dostosowanie dróg samorządowych do nacisków 115 kN/oś.

Problemy powyższe były wielokrotnie przedstawiane i dyskutowane na Konwentach Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Konwentach Dyrektorów Zarządów Dróg Powiatowych oraz na Zgromadzeniach Ogólnego Związku Powiatów Polskich.

Jedynie przy takim sposobie finansowania, gdy w pełni zostaną wykorzystane środki na budowę dróg szybkiego ruchu oraz nastąpi w pełni komplementarny w czasie i w swojej wielkości rozwój sieci dróg samorządowych, można będzie mówić o pełnym rozwoju terenów przyległych do tych dróg. Wtedy hasło „lepsze drogi – lepsze życie” będzie miało rzeczywiste uzasadnienie poprzez realizację i koordynację prac przy budowie dróg szybkiego ruchu z pracami przy przebudowie dróg samorządowych.

Należy uświadomić sobie, że za drogi samorządowe odpowiedzialne jest przede wszystkim PAŃSTWO a nie tylko samorządy lokalne.

Zatem należy dążyć uporczywie do ścisłego powiązania zarządców dróg samorządowych zarówno ze sobą jak i z zarządcami budowanych autostrad i dróg ekspresowych.

Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, obowiązująca od 2004 r, opiera dochody samorządowe na odpisach z podatków PIT i CIT. Rada Ministrów w tym roku tj w 2006 przedstawi Sejmowi informację o skutkach obowiązywania takiej regulacji. Samorządy postulują również wprowadzenie dodatkowego źródła finansowania – udziału w podatkach pośrednich, w tym głównie w podatku akcyzowym od paliw silnikowych. Drogownictwo samorządowe dąży do koncepcji powrotu do formuły subwencji drogowej, zapewniającej środki na utrzymanie dróg (i ich rozwój) w dobrym stanie technicznym, który sprostą wzrastającemu obciążeniu sieci drogowej. Wysokość subwencji powinna zależeć od kilku czynników, takich jak: długość sieci drogowej danej jednostki samorządu terytorialnego, wskaźnika nasycenia sieci dróg budowlami inżynierskimi czyli do tzw. „umostowienia tras”,

stanu technicznego dróg i budowli inżynierskich, warunków terytorialnych, warunków odwodnieniowych regionu, ilości cieków wodnych a nawet od ilości zarejestrowanych pojazdów w powiatach i województwach.

Nie jest istotne jednak w obecnej chwili, jaki będzie sposób naliczania subwencji drogowej a ważna jest konieczność działań zmierzających do wprowadzenia subwencji oraz przekonanie władz do wprowadzenia rozwiązań systemowych.

Innym bardzo ważnym problemem, związanym z wykorzystaniem środków finansowych, przeznaczonych na drogownictwo publiczne, w tym środków pochodzących z Unii Europejskiej, jest istnienie swoistej „niemożności” wynikającej z Prawa zamówień publicznych. Jeżeli nowelizacje tego prawa nie spowodują szybkiej likwidacji utrudnień przy organizowaniu przetargów publicznych na roboty drogowe, to w dalszym ciągu protesty oferentów lub odwołania będą blokować i przeciągać procedury inwestycyjne. Powstał w Polsce swoisty rynek płatnych zespołów, zdolnych wbrew interesom kraju, unicestwić każdy większej wartości przetarg.

Czas najwyższy wprowadzić takie zmiany w prawodawstwie, aby skutkowały one pełnym wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej, przeznaczonych na rozwój infrastruktury technicznej, w tym sieci drogowej.

Wskazując źródła finansowania budowy, rozbudowy i utrzymania dróg samorządowych, należy podkreślić że są dodatkowe dwa źródła wsparcia finansowego a mianowicie:

1 – źródła krajowe jak:

- Krajowy Fundusz Drogowy,
- przekazywanie całości lub części podatku VAT od towarów i usług, wnoszonego w ramach rozliczeń realizowanych inwestycji drogowych, (postuluje się także zmniejszenia podatku VAT z 22 do 7 %, ponieważ jego wprowadzenie spowodowało raptowne zwiększenie kosztów inwestycji drogowych o 15 %).
- rezerwa w budżecie państwa, z której mogą być dofinansowywane inwestycje na drogach powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu.

2 - źródła Unii Europejskiej jak:

- fundusze strukturalne o zasięgu regionalnym,
- Fundusze Spójności o zasięgu krajowym w sektorach
 - a) środowiska
 - b) transportu

Wśród sześciu funduszy z programów operacyjnych, które służą realizacji Narodowego Planu Rozwoju (fundusze strukturalne) istotne znaczenie dla drogownictwa mają dwa programy:

- Zintegrowany Program Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR), współfinansowany z zasobów Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Europejskiego Funduszu Społecznego.
- Sektorowy Program Operacyjny „Transport” (SPO-T)

Należy podkreślić, że środki ze źródeł Unii Europejskiej zgodnie z obecnymi wymogami zapotrzebowują środki własne samorządów w granicach 20-40 % wartości inwestycji. Warunkiem otrzymania środków unijnych jest wykazanie posiadania środków własnych, co moim zdaniem nie powinno mieć miejsca. Środki unijne powinny być Polsce przekazane bez jakichkolwiek warunków a Polska powinna je wykorzystywać wg własnych, uzgodnionych wcześniej potrzeb, przedstawiając jedynie rozliczenia końcowe. System rozliczeń powinien być maksymalnie uproszczony.

Jednak rzeczywistość obecna wymaga, aby przy planowaniu środków krajowych na drogownictwo w pełni zapewnić absorpcję funduszy z Unii Europejskiej a jest to w pełni możliwe, niezależnie od wielkości tych funduszy.

II. Propozycja etapowania budowy urządzeń ochrony środowiska dla wszystkich kategorii dróg, zarówno krajowych jak i samorządowych.

Prawo wodne, Prawo ochrony środowiska i inne regulacje ustawowe dotyczące ochrony środowiska, nakładają na drogownictwo wiele problemów i stawiają zupełnie nowe wymagania, nieznane jeszcze 10-15 lat temu. Wśród tematów ważnych są:

- ochrona środowiska naturalnego przed negatywnym oddziaływaniem ze strony wszystkich rodzajów transportu, w tym ze strony drogownictwa,
- oraz prawidłowa gospodarka odpadami, w tym pochodzącymi z drogownictwa, ich utylizacja lub ponowne wykorzystanie w budownictwie drogowym.

Ochrona środowiska naturalnego przed negatywnymi oddziaływaniami ze strony drogownictwa polega na stosowaniu urządzeń ochrony środowiska zintegrowanych z elementami odwodnienia korpusów drogowych w taki sposób aby ograniczyć szkodliwość ścieków odprowadzanych z powierzchni dróg do wód lub do ziemi, do wartości zminimalizowanych, mieszczących się w granicach dopuszczalnych przez normy. Potwierdzeniem tego stanu powinny być systematyczne, zgodne z ustawą i rozporządzeniami badania ścieków z powierzchni dróg. Fakt odprowadzania tych ścieków do wód lub do ziemi rodzi konieczność uiszczania stosownych opłat na rzecz ochrony środowiska. Konieczność realizacji ustawowych opłat tzw. „środowiskowych”, eksploatacyjnych, za zrzuty wód i za grunty pokryte wodami Skarbu Państwa, zajęte przez podpory mostów, były przez lata krytykowane przez różne środowiska drogowców. Postulowano zniesienie tych opłat, argumentując celami, jakie zarządcom dróg nałożono w związku z koniecznością utrzymania w dobrym stanie technicznym posiadanej substancji drogowo-mostowej. **Pod koniec 2005 roku ustawa Prawo wodne zwolniła z opłat drogownictwo samorządowe, za zajmowanie gruntów pokrytych wodami Skarbu Państwa przez podpory mostów stojących w wodzie.**

Środowisko drogowe oczekuje również zwolnień z innych opłat na rzecz ochrony środowiska, bowiem drogownictwo, jak żadna inna dziedzina budownictwa, ma poczucie dbałości o zachowanie cudów natury i pozwala poprzez budowę atrakcyjnie wkomponowanych w krajobraz tras komunikacyjnych podziwiać i zachwycać się ogółowi społeczeństwa, naszą piękną naturą.

Społeczeństwo bowiem wie, że pięknie zaprojektowane i wkomponowane w krajobraz budowie inżynierskie i drogi, naturalne piękno krajobrazu uwypuklają i wzbogacają.

Stosowane urządzenia ochrony środowiska wynikają z decyzji wodnoprawnych i są integralną częścią inwestycji drogowych i elementami kosztorysów. Wartość wykonania odwodnienia dróg i urządzeń ochrony środowiska dochodzi niekiedy do 20% kosztów całej inwestycji. Jednak potrzeba długiego czasu w latach licząc, aby urządzenia te były w pełni wykorzystane i przyniosły zakładany efekt ochrony środowiska. Zależy to od wielkości ruchu na drogach, ukształtowania terenów przy drogach, stosowanych paliw, stanu technicznego pojazdów poruszających się drogami i zabudowy technicznej tych tras.

Znane są w kraju przykłady wykonania takich urządzeń ochrony środowiska przy trasach szybkiego ruchu, które ze względu na brak środków finansowych na ich utrzymanie w pełnej zdolności oczyszczającej, nie spełniają swoich zadań. W kraju, w każdym zarządzie dróg istnieje dylemat, czy wydać skromne środki finansowe na utrzymanie nawierzchni dróg i mostów w dobrym stanie technicznym, czy przeznaczyć je na utrzymanie odwodnienia i urządzeń ochrony środowiska.

Odwodnienie a szczególnie urządzenia ochrony środowiska, wymagają wielokrotnego w ciągu roku kontrolowania ich stanu technicznego i skuteczności oczyszczania wód opadowych i roztopowych. Pojemności tych urządzeń, stosowanych w drogownictwie są stosunkowo małe, stąd łatwość w ich zamulaniu się, co powoduje zakłócanie procesu oczyszczania ścieków. Im więcej zainstalowanych zostanie urządzeń ochrony środowiska jak separatory, odstojniki, doły chłonne, zbiorniki terenowe z układem rur rozsączających,

przegrody i inne, tym więcej środków finansowych będzie musiało być przeznaczonych na ich prawidłową eksploatację i utrzymanie w dobrym stanie technicznym. **Do tego dochodzi stosunkowo mała znajomość techniki oczyszczania wód opadowych i roztopowych różnymi metodami, wśród pracowników drogownictwa a nawet wśród fachowców inżynierii środowiska, bowiem jest to dziedzina zbyt młoda aby była rozpowszechniona. Konieczne są szkolenia kadry, przekazujące wiedzę dla służb techniczno-eksploatacyjnych zarządów dróg publicznych i wykonawców podejmujących się zadań w dziedzinie eksploatacji i utrzymania tych urządzeń.**

Powszechnie znany jest fakt, że górne warunki projektowe w dziedzinie ochrony środowiska nakładane przez projektantów lub przez starostwa powiatowe w decyzjach wodnoprawnych, zarządcom dróg i inwestorom są uzyskiwane dopiero po wielu latach eksploatacji tras komunikacyjnych. Ruch drogowy potrzebuje bowiem czasu na przewidywane projektami zmiany na sieci drogowej, na rozwój zabudowy wokół nowych tras i tzw. „przyzwyczajenie się” użytkowników dróg. W tym czasie zaprojektowane i wykonane urządzenia ochrony środowiska na odwodnieniu dróg jako ich integralne elementy, nie są w pełni wykorzystane. **Badania ścieków pochodzących z nowo wybudowanych dróg dowodzą, że parametry ścieków są wielokrotnie niższe niż zakładane w opracowaniach technicznych i w normach. Fakt ten powinien być wykorzystany również przy projektowaniu ciągów komunikacyjnych, jako możliwość etapowania poszczególnych elementów odwodnienia i urządzeń ochrony środowiska, licząc w latach. W pierwszym etapie budowy trasy, należałoby wykonać niezbędne ale wystarczające urządzenia do ochrony środowiska, tak aby spełnione zostały podstawowe parametry normowe. Byłyby to urządzenia proste, niewymagające dużych nakładów finansowych zarówno na ich budowę jak i utrzymanie. Następny etap (lub etapy) wynikałyby z systematycznie przeprowadzanych badań ścieków wód opadowych i roztopowych a w momencie osiągnięcia zbliżonych do górnych pułapów stężeń normowych substancji ropopochodnych i innych, należałoby przystąpić do realizacji wcześniej zaprojektowanych bardziej złożonych urządzeń ochrony środowiska.**

Etapowanie takie powinno być przewidziane w dokumentacjach technicznych i kosztorysach. Aby można było ten pomysł zrealizować, należałoby dokonać zmian ustawowych, „złagodzić” wymogi ochrony środowiska pod kątem dostosowywania ochrony do rzeczywistych potrzeb, wynikających w danym miejscu i czasie. Odpowiednio przygotowane dokumentacje techniczne i kosztorysy inwestorskie, pozwalałyby rozłożyć koszty budowy jak i koszty utrzymania urządzeń ochrony środowiska w czasie, nawet kilku lub kilkadziesiąt lat. Tak zaoszczędzone środki finansowe zainwestowane w podstawowe potrzeby rozwoju sieci drogowej krajowo – samorządowej, przyniosłyby w krótszym czasie efekty w postaci większej powierzchni przebudowywanych i dostosowanych do większych obciążeń dróg.

Wprowadzone zmiany w „Prawie ochrony środowiska” nie tylko nie ułatwiają rozwoju drogownictwa w latach 2006 – 2013 ale w zasadniczy sposób mogą uniemożliwiać prawidłowy rozwój. Powołana komisja przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stwierdziła jednoznacznie, że urzędnicy polscy opierając się na dyrektywach Unii Europejskiej wprowadzili znacznie „ostrzejsze” warunki ustawowe niż wymagają tego te dyrektywy.

Hasło „lepsze drogi – lepsze życie” byłoby i w tym przypadku jak najbardziej słuszne, bowiem umiejętność podejmowania właściwych decyzji o zastosowaniu etapowania budowy odwodnienia i integralnie z nim związanych urządzeń ochrony środowiska, dostosowana do występujących potrzeb w miejscu i czasie, przyniosłaby rzeczywiste zyski w wydatkowaniu środków finansowych na budowę i późniejsze ich utrzymanie, przy jednoczesnym zachowaniu wymogów normowych ochrony środowiska naturalnego.

III. Wnioski.

- w dziedzinie ekonomiczno – prawnej

- 1) Konieczne są zmiany instytucjonalne, umożliwiające wykorzystanie funduszy z Unii Europejskiej na budowę sieci dróg zarówno szybkiego ruchu jak i samorządowych,
- 2) Konieczne staje się powołanie specjalistycznych jednostek koordynujących zadania związane z rozwojem sieci dróg szybkiego ruchu z drogami samorządowymi, komplementarnie związanymi z siecią autostrad i dróg ekspresowych. Jednostki te powinny być powołane do realizacji konkretnych zespołów sieci drogowych w danym terenie – autostrad i dróg samorządowych.
- 3) Konieczne są zmiany finansowania dróg samorządowych poprzez stworzenie funduszu dotacji celowej, który przeznaczony byłby na poprawę oraz dostosowanie dróg samorządowych przenoszących transport materiałów do budowy dróg szybkiego ruchu a także przenoszących ruch kołowy z tych dróg po ich wybudowaniu i oddaniu do ruchu.
- 4) Pilne staje się dostosowywanie konstrukcji nawierzchni dróg samorządowych do nacisków 115 kN/oś, zgodnie z przyjętymi przez Polskę wymogami Traktatu Akcesyjnego o przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, a przynajmniej dla dróg o charakterze regionalnym mających duże znaczenie dla poszczególnych regionów kraju i dróg rozprowadzających ciężki ruch z autostrad i dróg ekspresowych do miejsc docelowych.

- w dziedzinie ochrony środowiska

- 1) Rozważać każdorazowo możliwość etapowania robót odwodnieniowych z urządzeniami ochrony środowiska w taki sposób, aby w pierwszej kolejności wykonać jedynie niezbędne urządzenia przy zachowaniu wszystkich normowych wymogów ochrony środowiska naturalnego. Następne etapy powinny wynikać z potrzeb popartych systematycznymi badaniami ścieków z powierzchni dróg i parkingów. Tak pozyskane środki finansowe, zaoszczędzone na przesunięciu w czasie budowy urządzeń ochrony środowiska jak i wynikające z potrzeb utrzymaniowych tych obiektów, mogą być przeznaczone na cele związane z przebudową sieci dróg krajowo – samorządowych.
- 2) Należy w trakcie procesu projektowego rozważać możliwość zastosowania tańszych i prostszych urządzeń ochrony środowiska (jak np. rowy trawiaste z przegrodami) wszędzie tam gdzie ruch kołowy będzie mały i nie przewiduje się jego wzrostu lub wynika to z innych czynników np. zależnych od zagospodarowania terenów zlewni i działania człowieka na tych terenach. Zapotrzebowanie na środki finansowe związane z budową i utrzymaniem takich urządzeń, będzie zdecydowanie mniejsze a do tego dochodzi możliwość ich prostego oczyszczania przez służby utrzymaniowe zarządców dróg, zmniejszając w ten sposób koszty realizacji przedsięwzięć drogowych.
- 3) Złagodzenie przepisów dotyczących ochrony środowiska i raportów o oddziaływaniu inwestycji komunikacyjnych na środowisko naturalne w celu uzyskania możliwości etapowania wykonawstwa i eksploatacji urządzeń ochrony środowiska naturalnego w celu przyspieszenia rozwoju drogownictwa przy maksymalnym wykorzystaniu środków finansowych, możliwych do pozyskania z różnych źródeł, w tym szczególnie z Unii Europejskiej.

Bibliografia:

1. Polskie Drogi Nr 9/2003 str. 44-47.
2. Polskie Drogi Nr 11/2003 str. 49-51.
3. Materiały Konferencji w Zakopanem (25-27 marca 2004 r.) opublikowane w Zeszytach Nr 62/112 wyd. przez SITKRP O/Kraków.
4. Polskie Drogi Nr 5/2004 str. 70, 71-78.
5. Polskie Drogi Nr 9/2004, dodatek str. LVI-LIX.
6. Polskie Drogi Nr 1-2/2005 str. 9-12 i 68.
7. Polskie Drogi Nr 3/2005 str. 25-29.
8. Autostrady Nr 3/2005 str. 80-86.
9. Polskie Drogi Nr 4/2005 str. 8-11, 22-27.
10. Autostrady Nr 5/2005 str. 126-127.
11. Polskie Drogi Nr 5/2005 str. 16-26, 46-56.
12. Polskie Drogi Nr 6/2005 str. 46-63.
13. Polskie Drogi Nr 7-8/2005 str. 21-23.
14. Polskie Drogi Nr 9/2005 str. 7-13, 52-62.
15. Polskie Drogi Nr 11/2005 str. 7-15.
16. II Forum Polskiego Drogownictwa 6-7 października 2005 Warszawa.
17. Polskie Drogi Nr 12/2005 str. 9-12, 14-16, 49-50.
18. Polskie Drogi Nr 1-2/2006 str. 7-24, 33-37.
19. Autostrady Nr 1-2/2006 str. 44-49
20. Autostrady Nr 3/2006 str. 60-66
21. Polskie Drogi Nr 3/2006 str. 46-48
22. Polskie Drogi Nr 4/2006 str. 68-71
23. Polskie Drogi Nr 5/2006 str. 30-36
24. Gazeta Samorządu i Administracji 2005-2006.
25. Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego 2005-2006.
26. Ustawy, rozporządzenia i inne przepisy prawne, w tym:
 - Ustawa o drogach publicznych z 21 marca 1985 r. (Dz. U. Nr. 204 z 2004 r. Poz. 2086 z późn. zm.)
 - Prawo wodne z 10 lipca 2001 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr. 239 poz. 2019 z późn. zm.)
 - Prawo ochrony środowiska z 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. Nr. 62 poz. 627 z późn. zm.)
 - Prawo zamówień publicznych z 29 stycznia 2004 r. (Dz. U. Nr. 19 poz. 177 z późn. zm.)