

AUTOSTRADOWE (i nie tylko) WĄTPLIWOSCI

(Autostradowe dywagacje)

Pierwszy etap przetargu, drugi etap przetargu, wybór wykonawcy, terminy, planowanie rozpoczęcia inwestycji, konsultacje, korekty, podpisanie umowy. Za długo to trwa. Czas ucieka, 2012 coraz bliżej, a GDDKiA ciągle planuje podpisanie kontraktów na nowe odcinki autostrad. Nie jestem skrajnym pesymistą. Biorę nawet pod uwagę znaczenie słów „Polak potrafi” . Mam jednak wątpliwości...

Jest takie słowo partactwo. Jest też słowo odpowiedzialność. Co do pierwszego słowa, to zbyt często ma zastosowanie w budowie i remontach dróg. Drugie słowo jest u nas zbyt rzadko stosowane. Bo jak nie nazwać partactwem sławnego odcinka autostrady Kraków – Katowice. Po prostu zwykła fucha. Lekceważenie norm technicznych powodujących wieloletnie, powtarzające się remonty. Chciałbym się kiedyś dowiedzieć ile ta walka z remontami pochłonęła pieniędzy? To zaledwie 60km. A ile forsy utopiono w wielokrotne naprawianie popularnej „Gierkówki”? Jak ogromny jest koszt niwelowania setek kilometrów niebezpiecznych, wygniecionych kolein? Na młodym odcinku autostrady Poznań – Nowy Tomyśl (ma chyba niespełna cztery lata) już trzeba remontować. To się nie mieści w głowie. Gdzie odpowiedzialność? Czy nie obowiązuje w Polsce odbiór techniczny? Odnoszę wrażenie, że nie! Nie słyszałem żeby jakaś ekipa drogowych partaczy i ich zwierzchników straciła pracę. Kto poniósł konsekwencje za stracone przez państwo miliardy złotych za złe wykonawstwo? Czy mogę więc wierzyć zapewnieniom GDDKiA, że rozpoczynająca się właśnie budowa betonowego odcinka z Nowego Tomyśla do granicy wytrzyma bez remontu zapowiadane 40 lat? Czy termin Euro 2012 i związany z tym pośpiech nie spowoduje znacznego spadku jakości wykonanych nawierzchni? Mam obawy...

Jechałem właśnie nowiutkim fragmentem autostrady z Grudziądza do obwodnicy Trójmiasta. Znakomity. Oby wytrzymał w takim stanie jak najdłużej. Czytałem, że na jednym z planowanych odcinków A1 zrezygnowano z trzech pasm ruchu i bardziej trwałych komponentów wylewanej nawierzchni. Program oszczędnościowy. Brak środków. Żle to odbieram. Czy planujący nowe autostrady nie zauważyli, co dzieje się od lat na niemieckich autostradach? Dawne, dwupasmowe stały się mało przepustowe, bardziej niebezpieczne. Ciężki transport samochodowy zawładnął autostradami. Powstał problem dodania jednego pasma ruchu i już na setkach kilometrów niemieckich autostrad, kosztem wielu milionów euro mamy trzy pasma ruchu. Przy dużych aglomeracjach nawet cztery i pięć. Jestem przekonany, że do 2020 na A2 i A4 będzie trzeba na wielu kilometrach, tak jak w Niemczech, dobudować trzecie pasmo ruchu. Czy będzie nas na to stać? Warto o tym już dziś pamiętać,

bo za kilka lat, kilometr autostrady będzie kosztował nie 12 milionów euro, tylko 18, a może i więcej. Jeśli chodzi o „oszczędnościową” rezygnację z jakości i trwałości nawierzchni, to wiadomo już dziś, że taki proceder podwaja koszt budowy. Z niedowierzaniem przeczytałem więc komunikat, że w ramach ratowania budżetu, z pieniędzy przeznaczonych na autostrady ma się „odzyskać” przeszło 9 mld złotych. Gratuluję. Teraz odzyskamy, a za trzy lata stracimy na remonty „oszczędnościowych” odcinków dwa razy tyle! Tak trzymać...

Nie jestem przeciwny płaceniu za przejazd bezpieczną autostradą, ale nie podoba mi się pomysł budowania bramek do pobierania opłat. Za koszt budowy każdej zapory z rampą proponuję wybudowanie w miastach kilku kilometrów ścieżek rowerowych. Dlaczego nie zastosujemy systemu winietek? Doskonale sprawdzają się w Austrii i na Węgrzech. Za 7 euro przez tydzień możemy jeździć wszystkimi autostradami pokonując setki kilometrów. Winietki nie powodują też zatorów i spowalniania podróży przez bramkowe manipulacje z opłatami.

Nie jestem (na szczęście) politykiem. Nie będę szukał winnego wieloletnich, powojennych zaniedbań. Nie oskarżam żadnego ugrupowania politycznego za żalostną sieć naszych autostrad. To ma być priorytetowe zadanie dla każdego rządu. Do tej pory rządzący na tym polu działania zachowali się jak amatorzy. Polska straciła atrakcyjne inwestycje, turystów, pieniądze, prestiż. Liczba śmiertelnych wypadków drogowych zniewala. Kary za jazdę „pod wpływem” są zdecydowanie za niskie, nie odstrasżają. Są kraje gdzie grzywny za przewinienia drogowe dochodzą do 5000 euro!! Do rządu należy więc podejmowanie decyzji, szybka zmiana prawa. Rząd, który z problemem pijanych kierowców sobie nie radzi, nie jest dla mnie rządem.

Andrzej Dąbrowski