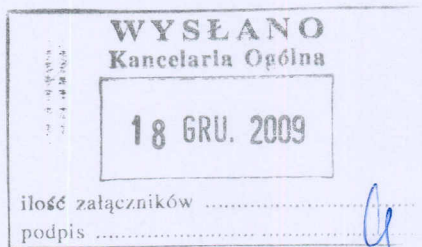


Białystok, dnia¹⁵ grudnia 2009 r.

DIS.VI.0036-9/09



Sz. P. MIKOŁAJ JANOWSKI
RADNY SEJMIKU
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

W odpowiedzi na Pana interpelację, zgłoszoną podczas XXXIV Sesji Sejmiku Województwa Podlaskiego, w sprawie stanu infrastruktury drogowej Województwa Podlaskiego - uprzejmie informuję, co następuje w przedmiotowej kwestii:

Odpowiadając na pytania i uwagi zgłoszone przez Pana Mikołaja Janowskiego Radnego Sejmiku Województwa trzeba zdawać sobie sprawę ze skali problemu potrzeb remontowo - modernizacyjnych postrzeganych w kategorii słabych stron systemu transportowego województwa.

Rzeczywiście istniejący układ funkcjonalny dróg wojewódzkich stawia Podlasie w grupie województw o stosunkowo słabo rozwiniętej sieci połączeń regionalnych, a ich stan techniczny może budzić poważny niepokój. Do podstawowych wad tej sieci należą:

- nienormatywne parametry geometryczne dróg (niedostateczne szerokości jezdni na długości ponad 330 km dróg), niewłaściwe promienie łuków poziomych i pionowych, brak utwardzonych poboczy) niedostosowane do wymagań obecnego ruchu i warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne;
- zbyt niska nośność dróg, przystosowana w praktyce do poziomu 40-80 kN/oś i tylko na nielicznych, krótkich odcinkach do 100 kN/oś, podczas gdy w krajach UE obowiązuje standard nacisków 115 kN/oś;
- dalece niewystarczająca ilość urządzeń: usprawnienia ruchu (chodników, zjazdów i ścieżek rowerowych), obsługi ruchu (przystanków autobusowych z wydzielonymi zatokami, parkingów i zatok postojowych), uspokojenia ruchu (małych rond, azyli dla pieszych) i zabezpieczających ruch (podatnych drogowych barier ochronnych, poręczy i barier łańcuchowych);

- złe rozwiązania sytuacyjne ponad 50-ciu skrzyżowań z drogami niższych kategorii (nieskanalizowany ruch kołowy i pieszy – duża liczba potencjalnych punktów kolizji, nieczytelna organizacja ruchu, odbiegający od normy kąt przecięcia osi dróg, brak sygnalizacji świetlnej);
- przenikanie tras drogowych obciążonych znacznym ruchem kołowym przez niedostosowane z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu centra obszarów zabudowanych (brak obwodnic, kolidowanie ruchu lokalnego z tranzytowym);
- duża ilość dróg o niskim komforcie jazdy ze względu na nierówności podłużne (efekt marnej jakości robót nawierzchniowych wykonywanych w latach 70-tych i 80-tych, spowodowany względami materiałowymi i sprzętowymi) i szorstkość (wynik stosowania kruszyw z miękkich skał do warstw ścieralnych), co znacznie pogarsza warunki bezpieczeństwa ruchu, poważnie ogranicza trwałość nawierzchni i zwiększa koszty eksploatacji pojazdów ponoszone przez użytkowników;
- relatywnie słaby stan techniczny obiektów mostowych – ocena tego stanu w odniesieniu do elementów konstrukcyjnych w skali 0-5 na terenie miast (25 obiektów) wynosi 3,35, a poza nimi (135 obiektów) wynosi 3,26; blisko 11 % wymaga pilnej przebudowy lub odnowy;
- problemy z odwodnieniem dróg (brak kanalizacji deszczowych w miastach, często zbyt krótkie, przestarzałe i słabe konstrukcyjnie przepusty – średnia ocena stanu technicznego tych obiektów inżynierskich w skali 0-5 to 3,39).

Rokrocznie badany stan techniczny nawierzchni dróg wojewódzkich, prawie w 100% bitumicznych, jest niewątpliwie bardzo daleki od ideału. Wg przeglądu dróg w 2009 r. w stanie uznawanym za niesatysfakcjonujący, a więc złym (D) i bardzo złym (E) jest 32,7 % nawierzchni dróg na odcinkach o łącznej długości ok. 388,64 km. O stanie satysfakcjonującym tj. bardzo dobrym (A) i dobrym (B) można mówić w przypadku 26 % nawierzchni na odcinkach o łącznej długości 309,27 km. Reszta tj. 480,77 km (41,3 %) dróg znajduje się w stanie zadowalającym (C).

Niepokojącym trendem jest obserwowany w ostatnich latach wzrost długości odcinków dróg o nawierzchni w stanie niesatysfakcjonującym, głównie kosztem dróg w stanie dobrym. W toku prowadzonych systematycznie przeglądów zauważono, że w sieci dróg wojewódzkich występuje kilka ciągów komunikacyjnych, na których degradacja ich nawierzchni postępuje wręcz lawinowo.

Głównym czynnikiem sprawczym takiego stanu rzeczy, oprócz istniejącego, kiepskiego stanu majątku drogowego i negatywnego wpływu zachodzących zjawisk atmosferycznych, zwłaszcza zimy i opadów deszczu, jest oddziaływanie ruchu drogowego (średnio na całej sieci: ponad 2.000 poj./dobę). Badana w ostatnich latach dynamika wzrostu

natężenia i obciążenia ruchem przerosła najśmielsze prognozy, co niestety przyspieszyło proces dekapitalizacji mienia drogowego, na które dzisiaj składa się podstawowo 1188,68 km dróg, 159 obiektów mostowych o łącznej długości ponad 2,9 km i 1043 przepusty pod koroną drogi o długości powyżej 12,5 km.

Służby drogowe szacują, że aby powstrzymać proces degradacji sieci drogowej i kompleksowo poprawić warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego pilnie należałoby wzmocnić konstrukcję (przebudować) ponad 380 km dróg, położyć warstwę ścieralną (nakładkę) i uzupełnić pobocza na blisko 330 km dróg oraz zregenerować nawierzchnię (poprawić jej szorstkość) na kolejnych 200 km i wyremontować co najmniej 70 tys. m² chodników i zjazdów. Ponadto 17 obiektów mostowych wymaga natychmiastowej przebudowy, względnie remontu kapitalnego. Łączny koszt zabiegów ratujących majątek drogowy zamyka się kwotą min. **2,0 mld złotych**. W uproszczonej kalkulacji nie uwzględniono przebudów istniejących skrzyżowań czy budowy obwodnic, nowych mostów, chodników i ścieżek rowerowych.

Oczywiście tak astronomiczna kwota leży poza granicą możliwości budżetu województwa podlaskiego, nawet przy optymistycznie branym 10% wkładzie własnym przy zadaniach realizowanych z dofinansowaniem ze środków UE. Pozostaje zatem programowa, oparta na wnikliwej ocenie merytorycznej (z zakresu stanu technicznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego), systematycznie prowadzona odnowa, odbudowa lub przebudowa infrastruktury drogowej w ramach posiadanych i pozyskiwanych poza budżetem środków finansowych. Rozwój systemu transportowego Podlasia to z pewnością jeden z priorytetowych celów działania obecnego Zarządu Województwa Podlaskiego, który pozwala urzeczywistniać ideę misji województwa. W tym kierunku działania oczekiwana jest współpraca wszystkich sił politycznych i społeczeństwa regionu.

W świetle powyższego na proponowane „wiano” należy spojrzeć przez pryzmat rzeczywistej skali potrzeb regionu i realnych możliwości ich zaspokojenia.

- **droga wojewódzka Nr 685 ZABŁUDÓW – NAREW – NOWOSADY – HAJNÓWKA – KLESZCZELE (klasa G, długość – 69,22 km)**

Stan techniczny przedmiotowej drogi wojewódzkiej Nr 685, według tegorocznego przeglądu, na długości 27,0 km (39,0 %) uznano jako satysfakcjonujący, 27,62 km (39,9 %) – zadowolający i 14,6 km (20,1 %) - niesatysfakcjonujący (zły lub bardzo zły), a zatem dużo lepszym, niż średnia na całej sieci dróg wojewódzkich.

Wg szacunków zarządu dróg prace o charakterze naprawczo - inwestycyjnym pochłonęłyby środki finansowe na poziomie **114,3 mln zł** (uwzględniono kompleksową

przebudowę odcinka Nowosady – Hajnówka (bez ul. Piłsudskiego) – Dubicze Cerkiewne – Jelonka).

- **droga wojewódzka Nr 687 JUSZKOWY GRÓD – BONDARY – NAREWKA - NOWOSADY (klasa Z, długość – 29,22 km)**

Stan techniczny tej drogi oceniono w następujący sposób: na odcinku 3,65 km (12,5 %) jako bardzo dobry, 8,8 km (30,1 %) – zadowalający i 16,77 km (57,4 %) – zły, czyli generalnie gorzej niż średnia dla pozostałych dróg wojewódzkich. Stąd koszty niezbędnych przebudów i remontów mogą wynieść tu **81,6 mln zł**. Należy też liczyć się w tym przypadku z konsekwencjami przechodzenia niektórych odcinków tej drogi przez obszary Natura 2000. Warto też pamiętać, iż na konieczności wykonania zabiegów naprawczych duży wpływ ma obciążenie ruchem drogowym, a ten na przedmiotowej drodze wyniósł 1836 poj./dobę tj. mniej niż opiewała średnia dla całej sieci dróg wojewódzkich na Podlasiu wynosząca 1947 poj./dobę. Pod względem obciążenia ruchem plasuje to drogę wojewódzką Nr 687 na co najwyżej 15 miejscu w grupie 30 ciągów drogowych zarządzanych przez województwo.

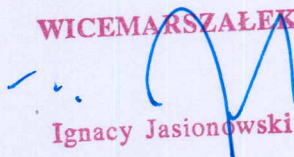
- **droga wojewódzka Nr 689 BIELSK PODLASKI – HAJNÓWKA – BIAŁOWIEŻA – GRANICA PAŃSTWA (klasa G i Z, długość – 49,19 km)**

Stan techniczny ww. drogi wojewódzkiej Nr 689 w trakcie tegorocznego przeglądu określony został na długości 11,21 km (22,8 %) jako satysfakcjonujący, 30,98 km (63,0 %) – zadowalający i 7,0 km (14,2 %) - niesatysfakcjonujący (zły lub bardzo zły), tj. znacznie korzystniejszy, niż średnia na całej sieci dróg wojewódzkich. Koszt pilnych robót remontowo-modernizacyjnych to kwota rzędu **33,7 mln zł**. Nie uwzględniono tu często wnioskowanej przebudowy odcinka Hajnówka – Białowieża – Grudki – granica państwa (klasa Z) o długości ponad 19,75 km, co wiąże co wiąże się ze zwiększeniem szerokości jezdni do 6,0 m, z korektami łuków poziomych i pionowych oraz przebudową obiektów inżynierskich (3-ch obiektów mostowych i 6-ciu przepustów). Właśnie w takim zakresie może dojść do realizacji przedsięwzięcia. Jednak już dzisiaj wiemy, że w ewentualnym procesie budowlanym mogą wystąpić problemy. Ze względu bowiem na istniejącą szerokość pasa drogowego, wynoszącą zaledwie 15 m, możliwość modernizacji drogi uwarunkowana jest pozyskaniem na to zadanie znacznych terenów Puszczy Białowieskiej. Ingerencja w wyjątkowo chronione środowisko naturalne (Natura 2000) wydaje się obecnie mało realna, a jeżeli nawet będą w tej sferze ustępstwa, to koszty odszkodowań i wylesienia tych gruntów przewyższą wydatki na realizację robót drogowych. Przy takiej perspektywie, wnioskowane zadanie trudno uznać

jako ekonomicznie uzasadnione, chyba że w najbliższych latach analiza potencjalnych efektów ekonomiczno – gospodarczych (tworzenie nowych miejsc pracy, rozwój małych przedsiębiorstw, aktywizacja obszarów wiejskich) związanych z rosnącym ruchem turystycznym wykaże opłacalność inwestycji. W takim przypadku można byłoby uzyskać na nią dofinansowanie ze środków Międzynarodowych Inwestycji Finansowych wspierających rozwój infrastruktury drogowej lub promujących spójność społeczno - gospodarczą regionu. Aktualnie budżetu województwa nie stać na takie przedsięwzięcie.

W związku z powyższym, mając też na względzie wysokość środków finansowych przyznawanych przez samorząd województwa na zadanie budżetowe Nr 3 – Remonty kapitalne nawierzchni dróg i chodników w ostatnich latach (2008 – 8,6 mln zł, 2009 – 8,2 mln zł) i przewidywaną kwotę wydatków na ten cel w roku 2010 w wysokości 6,6 mln zł można powiedzieć, że zarząd dróg nie planuje takich przedsięwzięć w ujęciu kompleksowym na wnioskowanych drogach, ale dopuszcza naprawę niewielkich odcinków tych dróg, wytypowanych do remontu przez służby drogowe po okresie zimowym ze względu na zły lub bardzo zły stan techniczny nawierzchni jezdni, bezpośrednio zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego użytkownikom tej sieci transportowej.

Wzmiankowanym „wianem” wnoszonym przez samorząd województwa w rozwój tej części regionu pozostaje oczywiście wykonanie projektu drogowego pod nazwą: „Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka oraz drogi wojewódzkiej Nr 687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady”, realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013, którego koszt szacuje się na poziomie **33,5 mln zł**.

WICEMARSZAŁEK

Ignacy Jasionowski