

ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
w Białymstoku
15-888 Białystok
ul. Kard. S. Wyszyńskiego 1

DIS.VI.0036-3/2010



Białystok, dnia 13... maja 2010 r.

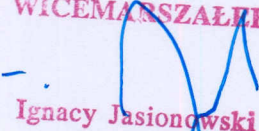
Sz. P. KAROL TYLENDA
RADNY SEJMIKU
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

W odpowiedzi na Pana interpelację, zgłoszoną podczas XXXIX Sesji w dniu 26 kwietnia 2010 r., w sprawie stanu infrastruktury drogowej Województwa Podlaskiego - uprzejmie informuję, co następuje w przedmiotowej kwestii:

Zarząd Województwa generalnie podziela opinię Pan Radnego, iż błędne jest rozumowanie jakoby wydatkowanie na drogi wojewódzkie ok. 100 mln zł rocznie tylko na remonty, przez okres 5 lat, doprowadzi je do użyteczności. Remont, nawet ten kapitalny, przywraca nawierzchniom jezdni i chodnikom jedynie pierwotne parametry eksploatacyjne, a przecież drogi ze względu na klasy, natężenie i obciążenie ruchem, przepisy ochrony środowiska czy wreszcie rozbudzone oczekiwania społeczne muszą spełniać prawnie określone wymagania funkcjonalne i użytkowe. Współcześnie remont, jako efekt tanich technologii robót z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych oraz zaniechanych w przeszłości zabiegów utrzymaniowych, zapewnia jedynie przejezdnosć i zabezpiecza sieć drogową przed dalszą dekapitalizacją. Rzeczywiście inwestycje drogowe to jedyny kierunek w procesie doprowadzania sieci drogowej do właściwych standardów. Problem w tym, że stan techniczny sieci dróg regionalnych jest na tyle zły, że każde działanie na rzecz zabezpieczenia majątku drogowego przed postępującą degradacją ma sens. Nie ma już miejsca na prewencję rozumianą w kategoriach zapobiegania ewentualnym uszkodzeniom nawierzchni i katastrofom budowlanym. Dominuje interwencja. W obliczu szerokiej skali ujawniających się wad regionalnej sieci drogowej nie zdaje już egzaminu proces programowania robót utrzymaniowych i jego optymalizacji. Potrzeby są rzeczywiście ogromne. Służby drogowe szacują, że aby powstrzymać proces degradacji sieci drogowej pilnie należałoby wzmocnić konstrukcję (przebudować) ponad 380 km dróg, położyć warstwę ścieralną (nakładkę) i uzupełnić pobocza na blisko 330 km dróg oraz zregenerować nawierzchnię (np. w technologii

powierzchniowego utrwalenia) 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 **2,0 mld** złotych. W kalkulacji nie uwzględniono przebudowy skrzyżowań, budowy nowych mostów, chodników, ścieżek rowerowych i obwodnic.

Oczywiście, tak astronomiczna kwota leży poza granicą możliwości budżetu województwa podlaskiego, nawet przy niskim wkładzie własnym przy zadaniach realizowanych z dofinansowaniem ze środków UE. Pozostaje zatem planowa, 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.

WICEMARSZAŁEK

Ignacy Jasionowski