

Białystok, dnia 12 grudnia 2011 r.

DIS-VI.0003.12.2011



Sz. P. ŁUKASZ SIEKIERKO

**RADNY SEJMIKU
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO**

W odpowiedzi na Pańską interpelację zgłoszoną podczas XIII Sesji w dniu 28 listopada 2011 r.:

- 1) „Mam pytanie odnośnie RPO, konkretnie chodzi mi o działanie 2.1 – Rozwój transportu drogowego, poddziałanie 2.1.1. Na stronie RPO pojawiło się wezwanie do konsultacji społecznych. Mamy tu 8 pozycji, 3 z nich – beneficjentami są były miasta wojewódzkie. Chodzi mi konkretnie o pozycje, w których beneficjentem jest Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich.. Zostało tu złożonych 5 projektów. Czym kierował się Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, proponując akurat te pozycje na tzw. indykatywną listę rezerwową?

Wydaje mi się, że budując takie drogi powinno się brać pod uwagę głównie natężenie ruchu oraz stan danej drogi. Mamy tutaj takie pozycje:

- Tykocin – Stare Jeżewo – droga nr 671 – natężenie na podstawie badań przedstawionych – 3 tys. pojazdów dziennie,
- Michałowo – Juszkowy Gród – droga 686 – 1 tys. pojazdów,
- Suwałki – Sejny – droga 653 – ok. 3 tys. pojazdów,
- Ciechanowiec – Siemiatycze – ok. 2 tys. pojazdów,
- Hajnówka – Jelonka – ok. 4 tys. pojazdów.

Nie mam nic przeciwko tym miejscowościom i tym drogom, wszyscy wiemy, jaki jest stan dróg. Jednakże zastanawiam się dlaczego akurat te pozycje, a nie inne są przedstawione, kiedy na innych drogach natężenie ruchu sięga 6 tys. pojazdów dziennie. Chciałoby się droga Sokoły – Wysokie Mazowieckie.”

- 2) „Chciałbym też zapytać, co Zarząd i PZDW planują dalej z tą drogą? W budżecie na następny rok nie mamy żadnej informacji, ani o ewentualnej dokumentacji tej drogi, ani Zarząd nie proponuje przebudowy tej drogi w miejscowości Brok, na którą to mamy dokumentację i o której mówi się już od wielu lat.”

- 3) *„Kolejna kwestia – czy mamy jakieś informacje o pomiarze natężenia ruchu na drogach Wojewódzkich w roku 2011, jak często taki pomiar ruchu jest wykonywany?”*

- uprzejmie informuję, co następuje w przedmiotowej kwestii:

Ad. 1)

Rzeczywiście droga wojewódzka Nr 678 na odcinku Sokoły – Wysokie Mazowieckie w porównaniu ze zgłoszonymi do konsultacji społecznych projektami, planowanymi do wpisania na listę rezerwową Indykatywnego Wykazu Indywidualnych Projektów Kluczowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007 – 2013 przenosi na dzień dzisiejszy relatywnie większy ruch, wynoszący wg generalnych pomiarów ruchu drogowego z roku 2010 średnio 5943 pojazdy na dobę (porównawczo: drogi wojewódzkie Nr 671 na odcinku Tykocin – Jeżewo Stare – 1823 pojazdy/dobę; Nr 686 na odcinku Michałowo – Juszki Gród – 1009 poj./dobę, Nr 653 na odcinku Suwałki – Sejny – 2953 pojazdy/dobę, Nr 690 na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze - 1914 pojazdów/dobę oraz Nr 685 na odcinku Hajnówka – Jelonka – 3900 pojazdów/ dobę (miasto Hajnówka) i 1993 pojazdy/dobę (na dalszym przebiegu). Na tak wysokie natężenie ruchu na drodze woj. Nr 678 na pewno ma wpływ realizowana od roku 2010 przebudowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Jeżewo – Białystok (użytkownicy dróg zwykle szukają rozwiązań komunikacyjnych mniej uciążliwych niż przejazd przez wielki plac budowy). Po oddaniu S8 do użytkowania (koniec roku 2012) można spodziewać się ewidentnego odciążenia przedmiotowego ciągu drogowego.

W kontekście istniejących i prognozowanych natężeń ruchu, należy wiedzieć, iż nie jest to jedyny czynnik determinujący określanie priorytetów działań w zakresie rozwoju systemu transportowego województwa. „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do 2020 roku” (załącznik do uchwały Nr XXXV/438/06 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 30 stycznia 2006 roku) wskazuje inne kryteria wyboru, takie jak:

- 1) znaczenie trasy w obsłudze obszarów rozwoju społeczno-gospodarczego (tu obowiązuje m.in. zasada zrównoważonego rozwoju regionu);
- 2) dobór zadań uwzględniający najpilniejsze potrzeby w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego (priorytetem są drogi o złym lub bardzo złym stanie technicznym, posiadające nienormatywne parametry geometryczne i wytrzymałościowe konstrukcji jezdni czy obiektów inżynierskich);
- 3) jakość funkcjonalna rozwiązania postrzegana przez pryzmat powiązań z siecią układu dróg krajowych, regionalnych i ponadlokalnych (powiatowych), w tym: służących obsłudze strefy przygranicznej.

Jeśli by przyjrzeć się lokalizacji i zakresowi proponowanych projektów drogowych to okaże się, że spełniają one powyższe kryteria, stanowiąc istotne elementy

regionalnej sieci drogowej. Podchodząc indywidualnie do propozycji, warto powiedzieć, że o wskazaniach zdecydowały następujące motywy:

1) droga wojewódzka Nr 671 na odcinku Tykocin – Jeżewo

- ważny element sieci drogowej wokół tworzącej się aglomeracji białostockiej;
- powiązanie komunikacyjne bezpośrednie z drogą ekspresową S8 i drogą krajową nr 64 w węźle „Jeżewo”, pośrednio z DK65 i DK8;
- kontynuacja etapowo realizowanej od roku 2002 przebudowy ciągu na odcinku Knyszyn – Tykocin – Jeżewo Stare;
- ponad 24% trasy w złym lub bardzo złym stanie technicznym;
- trasa atrakcyjna krajoznawczo (Knyszyn, Krypno, a przede wszystkim Tykocin),
- możliwe wykorzystanie do obsługi komunikacyjnej lotniska regionalnego, o ile te zostanie zlokalizowane w rejonie Tykocina.

2) droga wojewódzka Nr 686 na odcinku Michałowo – Juskowy Gród

- obsługa komunikacyjna strefy przygranicznej i uproszczonego przejścia drogowego z Białorusią w Jałowie;
- powiązanie komunikacyjne z DK 65;
- kontynuacja etapowo realizowanej od roku 2010 przebudowy przedmiotowej drogi na odcinku Zajma – Michałowo;
- ponad 20% trasy w złym lub bardzo złym stanie technicznym;
- współfinansowanie przedsięwzięcia przez samorząd gminny.

3) droga wojewódzka Nr 653 na odcinku Suwałki – Sejny

- najważniejsza droga o znaczeniu regionalnym na Suwalszczyźnie,
- korytarz transportowy wiodący w kierunku drogowego przejścia granicznego z Białorusią w Ogrodnikach;
- powiązania komunikacyjne: bezpośrednio z DK16, pośrednio z DK8 (w przyszłości z planowaną drogą ekspresową S61-Via Baltica);
- blisko 38% trasy w złym lub bardzo złym stanie technicznym;
- kontynuacja zrealizowanej w latach 2005-2006 przebudowy trasy w m. Bakałarzewo i planowanej aktualnie do realizacji rozbudowy ww. drogi na odcinku Bakałarzewo- Suwałki.

4) droga wojewódzka Nr 690 na odcinku Ciechanowiec – Siemiatycze

- jedna z najważniejszych dróg regionalnych obsługujących południową część Podlasia;
- Bezpośrednie powiązanie komunikacyjne z DK19;
- częściowy przebieg drogi w województwie mazowieckim (znaczenie ponadregionalne);
- ponad 30 % trasy w złym lub bardzo złym stanie technicznym;
- wąska (przeważnie 5,0 m), zagrażająca bezpieczeństwu **ruchu jezdni**.

5) droga wojewódzka Nr 685 na odcinku Hajnówka – Jelonka

- jedna z ważniejszych dróg obsługujących wschodnią (przygraniczną) część Podlasia, w tym tereny atrakcyjne turystycznie i gospodarczo;
- powiązanie komunikacyjne z DK66 wiodącą do drogowego przejścia granicznego z Białorusią w Połowcach;
- ponad 28% trasy w złym lub bardzo złym stanie technicznym;
- kontynuacja realizowanej z przerwami od roku 2001 przebudowy ww. drogi na odcinku Jelonka – Kleszczele;
- nienormatywna, sprzyjająca wypadkowości geometria trasy.

Ad. 2)

Gruntowna przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678 została rozpoczęta w br. na najbardziej obciążonym odcinku Białystok – Kleosin. Trwają przygotowania do wykonania rozbudowy trasy na odcinku Horodniany – skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 682 w Markowszczyźnie oraz przebudowy mostu przez rzekę Narew k/m Bokiny wraz z dojazdami. Należy spodziewać się, że w kolejnej perspektywie czasowej budżetu UE (2014-2020) przyjdzie czas na modernizację trasy na odcinku Markowszczyzna – Wysokie Mazowieckie. Na dzień dzisiejszy w stanie złym lub bardzo złym jest zaledwie ok.3,5 % długości trasy.

Zadanie rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 678 na odcinku przejścia przez m. Brok z przypisaną symboliczną kwotą 1000 zł (całkowita wartość robót drogowych szacowana jest na kwotę ponad 4,5 mln zł), znalazło się w projekcie planu na rok 2012 na wypadek ewentualnego wygospodarowania środków na realizację większego zakresu robót, pozwalającego po ich wykonaniu na funkcjonowanie drogi bez poważnych utrudnień. Planowane przedsięwzięcie jest bowiem zadaniem punktowym, trudnym do etapowania ze względu na pokrywający się zakres robót kanalizacyjnych i drogowych. Należy pamiętać, iż skierowanie od razu dużej kwoty na zadanie punktowe może odebrać możliwość realizacji większego zakresowo projektu drogowego dofinansowywanego z budżetu UE, gdzie warunkiem koniecznym wsparcia są środki własne budżetu województwa.

Ad. 3)

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, generalne pomiary ruchu drogowego na terenie całego kraju odbywają się co 5 lat. Ostatni miał miejsce w roku 2010, kolejny będzie w roku 2015. W roku 2011 nie prowadzono żadnych pomiarów ruchu na drodze wojewódzkiej Nr 678, co ewentualnie mogło mieć miejsce w trakcie wrywkowych badań ruchu na potrzeby projektowe.

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA


Mieczysław Kazimierz Baszko
Wicemarszałek