



Przebudowa drogi krajowej nr 16 na odcinku Borki Wielkie-Mrażowo-Orzysz-Ełk i przekształcenie „szesnastki” w ekspresówkę, poprawa dostępności komunikacyjnej Polski Wschodniej, a więc budowa szlaku Via Carpathia i powiązanego z nim odcinka drogi nr 19 Lublin-Lubartów, budowa ekspresowej „Sądeczanki” (drogi nr 75 Nowy Sącz-Brzesko) w Małopolsce – cytowane przedsięwzięcia to promil postulatów, jakie zostały zgłoszone w konsultacjach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.

Na bazie strategicznych celów rozwoju polskiej infrastruktury do 2023 roku Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przygotowało Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (PBDK). Celem postawionym Programowi jest dokończenie sieci dróg w kraju, a więc ciągów rozpoczętych w poprzednich programach i minionych unijnych perspektywach finansowych. Obecny Program zakłada ponadto uzyskanie takiej sieci połączeń głównych miast, które pozwoli skrócić czas przejazdu pomiędzy nimi o 15 procent.

Konsultacje resortowego Programu rozpoczęły się 22 grudnia ubiegłego roku, a zakończyły 30 stycznia tego roku. Do Ministerstwa spłynęło ponad 20 tys. wniosków, postulatów oraz uwag. Prace nad sprawozdaniem z konsultacji potrwać przez 30 dni od chwili zamknięcia zgłoszeń. Zatem podsumowania wniesionych postulatów można spodziewać się na przełomie lutego i marca.

Założenia PBDK i pierwsze społeczne spostrzeżenia

Program w wersji przekazanej do konsultacji zawierał projekty budowy oraz dokończenia ciągów dróg ekspresowych i autostrad oraz prowadzonych w ciągach dróg krajowych 35 obwodnic, które mają wyprowadzić ruch tranzytowy i poprawić bezpieczeństwo. Inwestycje ujęte zostały na dwóch listach, tj. podstawowej i rezerwowej. Zadania na liście rezerwowej to projekty, których realizacja może nastąpić wówczas, gdy uda się zaoszczędzić środki na kontraktach z listy

podstawowej.

Wykonanie wszystkich zadań inwestycyjnych, a więc z obu list, w efekcie ma stworzyć kompletną sieć złożoną z następujących ciągów komunikacyjnych: A1, A2, A4, A18, S2, S3, S5, S6, S7, S8, S17, S22, S51, S61, S69 oraz S19 na odcinku Lubartów (Lublin) – (Rzeszów) Babica.

Jak pokazała liczba zgłoszonych uwag i wniosków, Program nie usatysfakcjonował wszystkich. Kwestionariusze konsultacyjne wypełniły i przestały samorządy, lokalne społeczności, przedstawiciele regionów, organizacje i stowarzyszenia zarówno społeczne, jak też reprezentujące różne środowiska gospodarcze i branżowe, w tym drogowe i transportowe. Na pewno wiele ze zgłoszonych postulatów ma swoje niepodważalne argumenty gospodarcze, istotne z punktu widzenia rozwoju danych obszarów naszego kraju. Rząd, który po opracowaniu sprawozdania z konsultacji zajmie się dokumentem Programu, będzie musiał ponownie wywarzyć priorytetowe zadania z punktu widzenia potrzeb całego kraju i zweryfikować plany pod kątem spełnienia oczekiwań poszczególnych społeczności w kraju i zaspokojenia ich potrzeb komunikacyjnych.

Już w tej chwili na różnych forach internetowych można spotkać się z opinią, iż Program ma charakter polityczny, a nie merytoryczny. Mało tego widać w nich wyraźny niepokój o miasta, a dokładnie o brak dostatecznej liczby obwodnic. Wiele miast nie doczekało się ujęcia ich obejść w rządowym programie. Będą więc musiały uzbroić się w cierpliwość na kolejne lata. Priorytetem tego programu jest bowiem zapewnienie ciągłości podstawowej sieci dróg w kraju.

O co proszą i czego oczekują ludzie?

Jako pierwszy podajmy przykład przytoczony na wstępie, a więc postulat budowy „Sądeczanki”. Historia upominania się o tę drogę jest już wieloletnia. Tymczasem sytuacja komunikacyjna na Sądecku stale się pogarsza. Uwagę na to zwracają przede wszystkim właściciele firm przewozowych działających w regionie. I właśnie w imieniu przedsiębiorców Sądecka Izba Gospodarcza apeluje o budowę odcinka drogi nr 75 z Nowego Sącza do Brzeska, czyli do połączenia z autostradą w kierunku Krakowa. Chodzi tu o otwarcie sprawnego połączenia regionu z krajem i z Europą. W tej chwili transporty towarów muszą pokonywać podjazd pod górę Just. I tam się blokują. W ubiegłym roku władze regionu zawarły z rządem Kontrakt Terytorialny, w którym ujęto budowę tej drogi. Niestety, nic to nie zmieniło. Nie ma bowiem wytyczonego przebiegu nowej drogi, a zatem nie ma też przygotowanego jej projektu i kosztorysu.

Z kolei inna ważna dla Małopolski inwestycja choć znalazła się na liście przedsięwzięć podstawowych, nie uzyskała finansowania. Mianowicie chodzi o drogę ekspresową S7 od węzła Igołomska do granicy województwa świętokrzyskiego. O tę inwestycję również od dawna zabiegają miejscowe społeczności, samorządy i politycy. O tę drogę zaapelowała także Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, która wsparła przedsięwzięcie wpisując do konsultacyjnego

kwestionariusza z postulatami. OIGD wsparła też postulat w sprawie przytaczanej na wstępie drogi nr 19. O tę drogę i o szlak Via Carpathia apeluje też w złożonym kwestionariuszu konsultacyjnym Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy.

Z kolei łódzcy politycy zaangażowali się w agitowanie na rzecz drogi ekspresowej S14, która ma połączyć autostradę A2 z drogą ekspresową S8. Trasa stanowi zachodnie obejście Łodzi. Dokumentacja przedsięwzięcia ma być wkrótce gotowa. Niestety, inwestycja nie ma zapewnionego finansowania i nie ma jej na liście podstawowej Programu (jest na rezerwowej).

Natomiast szyki pod wodzą starosty węgrowskiego zwały samorządy zainteresowane modernizacją dróg nr 50 i 62. Tych tras w ogóle nie uwzględniono w Programie. Drogi przebiegają przez mazowieckie powiaty i gminy. Poza więc węgrowskimi samorządami pod apelem o te drogi podpisały się również samorządy powiatów mińskiego i wołomińskiego (starostowie, burmistrzowie i wójtowie). Natomiast radni miasta Łochowa na nadzwyczajnej sesji przyjęli własne stanowisko w tej sprawie.

W przypadku drogi nr 50 chodzi o to, że zasadniczy jej przebieg wiedzie terenami zabudowy, co przy jej fatalnym stanie technicznym i panujących natężeniach ruchu powoduje zagrożenia skutkujące wypadkami ze śmiertelnymi ofiarami. Droga nr 50 stanowi tranzytowe obejście Warszawy, a więc obsługuje intensywny ruch ciężarowy. A w przypadku drogi nr 62 chodzi o budowę jej odcinka po nowym śladzie, umożliwiającym ominięcie Łochowa. W centrum tego miasta, w sąsiedztwie linii kolejowej, krzyżują się drogi nr 50 i 62. Podczas przejazdów pociągów tworzą się korki, szczególnie uciążliwe latem, gdy na ruch tranzytowy nakłada się ruch turystyczny w kierunku Mazur.

W trosce o skuteczną realizację drogowych planów

Niemal z każdego zakątku Polski napłynęły postulaty dotyczące konkretnych projektów drogowych. Jednak nie sztuką jest posiadanie planu inwestycyjnego. Powodzenie bowiem zależy w dużej mierze od organizacji całego skomplikowanego inwestycyjnego przedsięwzięcia. Dowiodły tego dotychczasowe programy budowy dróg krajowych. Niestety, poza wymiennie powiększoną liczbą kilometrów dobrych dróg podstawowych, przyniosły one również złe doświadczenia. Na nie właśnie zwróciła uwagę Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa. Izba konkretne postulaty dotyczące budowy dróg dopełniła obszerną uwagą w sprawie organizacji robót i ich finansowania. Otóż, jak pokazały poprzednie perspektywy unijnego budżetowania, równoczesne zasilenie inwestycji wykonywanych w ramach programów krajowych i regionalnych powoduje spiętrzenie robót i za tym idące perturbacje.

OIGD zwróciła uwagę, że najwięcej wydatków będzie ponoszonych w latach 2016-2018. Zarówno firmy wykonujące roboty drogowe, jak też dostawcy sprzętu oraz materiałów nie będą w stanie w tak krótkim czasie sprostać potrzebom kontraktów. Przy tak założonym harmonogramie na większości budów będą

20 tys. pomysłów na PBDK

Utworzono: poniedziałek, 09, luty 2015 10:33

realizowane te same etapy robót, a więc w latach 2016-2017 będzie ogromne zapotrzebowanie na maszyny do robót ziemnych, w roku 2017 nastąpi ogromny popyt na kruszywa, a w 2018 roku na roboty bitumiczne i betonowe. To może spowodować kłopoty firm wykonawczych z zaangażowaniem finansowym, wykwalifikowaną kadrą, a także spowoduje znaczny wzrost cen maszyn i materiałów – podkreśla OIGD. Zatem ta organizacja firm drogowych postuluje, by rozważyć rozkład środków finansowych i położyć nacisk na lepsze przygotowanie projektów.

Z kolei Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy w przesłanej opinii w ramach konsultacji przypomniało, że środowiska samorządowe regularnie domagają się wydzielenia środków na naprawę dróg lokalnych, zdegradowanych w trakcie budowy tras ekspresowych i autostrad, a także wskazują na systemową potrzebę planowania i finansowania modernizacji dróg służących do rozprowadzania ruchu z węzłów dróg szybkiego ruchu.

Na realizację Programu Budowy Dróg Krajowych w latach 2014-2023 będzie przeznaczonych prawie 93 mld zł. Środki te pochodzą z Krajowego Funduszu Drogowego, budżetu państwa oraz refundacji z budżetu funduszy europejskich. Ostateczny zakres Programu skierowanego do realizacji będzie zawarty w uchwale Rady Ministrów. Nadzór nad realizacją Programu należy do ministra właściwego do spraw transportu, a za jego wykonanie będzie odpowiadał Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Agnieszka Serbeńska