

Wschodnie Forum Drogowe w Supraślu

tekst i zdjęcia: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

Via Carpathia jest ważnym korytarzem transportowym z punktu widzenia rozwoju gospodarczego Polski i innych krajów. Rząd polski, współdziałając z nimi, powinien starać się o włączenie odcinka drogi krajowej nr 8 na odcinku Białystok – Augustów do sieci kompleksowej TEN-T i nadać priorytet budowie drogi S19 na całym przebiegu – to główne wnioski z odbywającego się 23–25 września 2015 r. w Supraślu Wschodniego Forum Drogowego. Spotkanie zorganizował Polski Kongres Drogowy we współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Podlaskiego.



W trakcie Forum odbyła się dyskusja panelowa poświęcona wnioskowi z budzącej niegdyś wielkie emocje budowy obwodnicy Augustowa

Przewodni temat Forum najlepiej oddaje jego tytuł: *Dlaczego Via Carpathia. Wpływ inwestycji drogowych na rozwój Polski Wschodniej*. Był on ustalony oczywiście kilka miesięcy wcześniej, ale we wrześniu nabrał dodatkowej aktualności. Dwa tygodnie przed rozpoczęciem Forum rząd premier Ewy Kopacz odbył swoje kolejne wyjazdowe posiedzenie, tym razem w Białymstoku, i akurat na nim podjęto uchwałę o przyjęciu *Programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)* – PBDK. W *Programie* znalazły się praktycznie wszystkie przewidziane do powstania drogi ekspresowe, w tym również S19, którą na terenie Polski ma przebiegać Via Carpathia.

W *Programie* Rada Ministrów umieściła odcinki S19 Lublin – Rzeszów (lata realizacji 2014–2020), Lublin – Lubartów (2018–2021), Lubartów – Białystok

(2018–2024), granica państwa – Białystok (2018–2025). Jest tam też droga S61 granica państwa – obwodnica Augustowa (2015–2021) i Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa (2017–2021), czyli Via Baltica, która od granicy z Litwą ma częściowo wspólny przebieg z planowaną Via Carpathia.

Jednakże uchwalenie *Programu* (i zapowiedź spełnienia w ten sposób wszystkich zgłaszanych w toku konsultacji społecznych lokalnych postulatów) nie oznacza automatycznie zamknięcia tematu. Uczestniczący w Forum w Supraślu eksperci ostrzegali, że PBDK nie zostanie zrealizowany z powodów przede wszystkim finansowych. Zapowiadane inwestycje nie mają bowiem pokrycia w przeznaczonych na ten cel środkach finansowych, co oznacza, że dokument ten dotknęła „inflacja celów”.

Załącznik nr 1 do *Programu* wylicza 51 odcinków autostrad i dróg ekspresowych, które mają być wybudowane w ramach *Programu* (blisko 4000 km), oraz 56 obwodnic miast o łącznej długości 594 km. Wydatki na ich budowę oszacowano łącznie na 107 mld zł. Tymczasem z informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że od 1 stycznia do 30 września 2015 r. podpisała ona 24 umowy na budowę nowych dróg. Sumując długości odcinków tych dróg oraz ceny zawarte w kontraktach, możemy wyliczyć, że w 2015 r. średni koszt budowy kilometra drogi szybkiego ruchu wynosi 30,46 mln zł. Dodatkowo, w 27 postępowaniach otwarto oferty, ale nie doszło jeszcze do podpisania umów. Średnia w tej grupie jest jeszcze wyższa – 41,07 mln zł za 1 km, ale obejmuje ona tak nietypowe budowy, jak

południowa obwodnica Warszawy z tunelem pod Ursynowem i mostem na Wiśle czy dwa odcinki S7 na grząskich Żuławach, gdzie jedyny raz zdarzyło się, że najniższa oferta przekraczała kosztorys zamawiającego. Zatem 31 mln zł za 1 km jest rozsądnym szacunkiem.

W tych kontraktach są także obwodnice, dla których średnia wartość budowy kilometra drogi wynosi 28,40 mln zł. Proste mnożenie pokazuje, że na wybudowanie 4 tys. km dróg ekspresowych potrzeba 124 mld zł i na obwodnice prawie 17 mld zł – razem 141 mld zł. Zabraknie zatem 34 mld zł.

Oznacza to, że samorządowcy trzech województw Polski wschodniej: podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego, bo to oni przede wszystkim czynili starania o zapewnienie środków na S19, nadal mają o co walczyć. Podczas Forum w Supraślu prezydent Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Adam Kulikowski ocenił opublikowany *Program* jako „koncert życzeń”, do którego w przedwyborczej atmosferze wpisano wszystkie przewidziane do wybudowania drogi. Już teraz wiadomo, że nie będzie on zrealizowany, a świadomość braku finansowego pokrycia zadań będzie powodować przyjmowanie przez zamawiających nierealistycznie niskich ofert przetargowych. Grozi to powtórką z lat 2011–2013, kiedy doszło do poważnego kryzysu w firmach wykonawczych.

Jeżeli tak w istocie będzie, to szczególne znaczenie może mieć dobór argumentów, jakich się używa, mówiąc o potrzebie budowy nowego połączenia komunikacyjnego. Zdaniem uczestniczącego w konferencji prof. Tomasza Komornickiego, brak

jasnych kryteriów wyboru odcinków do realizacji i hierarchii ich wpływu na takie dane, jak dostępność komunikacyjna czy poszerzenie rynków pracy, zaburza prawidłowy rozwój sieci transportowych. Listy priorytetów inwestycji drogowych powinny w większym stopniu uwzględniać czynniki demograficzny i zmiany w rozmieszczeniu ludności oraz modele ruchu. Nie należy np. pod-

kreślać znaczenia tranzytowego takiego szlaku, bo – jak powiedział prof. Komornicki – nie chodzi o to, by litewski kierowca tira miał lepszy dojazd na Węgry. Taka inwestycja może natomiast okazać się kluczowa dla całego systemu transportowego kraju oraz dla poziomu dostępności komunikacyjnej rozległych terytoriów. Dostępność na całej długości niektórych tras może być zauważalnie poprawiana nawet przez inwestycje podejmowane tylko na niektórych odcinkach (zwłaszcza w wąskich gardłach systemu, np. budowa obwodnic).

Zdaniem uczestników Forum byłoby błędem domaganie się realizacji drogi S19 jednocześnie na całym przebiegu w Polsce. Koncentracja ludności w dużych metropoliach powoduje, że lokalizowanie inwestycji drogowych na trasach do nich prowadzących jest bardziej efektywne z punktu widzenia poprawy wskaźników dostępności kumulatywnej, czyli w realiach Polski wschodniej są to Białystok, Lublin i Rzeszów. Tam inwestycje drogowe będą przejściowo kompensowały ubytki liczebne na rynku pracy, związane z kryzysem demograficznym – podkreślił prof. Komornicki. Jak zauważył prof. Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej, realizacja Via Carpathia



Uczestnicy Forum wzięli udział w inauguracji obrad Wschodniego Kongresu Gospodarczego w Białymstoku

może być dokonana bez podwyższania kategorii drogi na odcinku Białystok – obwodnica Augustowa. Ze względu na małe natężenie ruchu wystarczająca jest modernizacja drogi do kategorii GP. Nie wyklucza to możliwości włączenia tego odcinka do kompleksowej sieci TEN-T.

Etapowanie inwestycji nie może jednak oznaczać odwlekania jej w nieskończoność. Droga krajowa nr 19/S19 liczy ok. 600 km, a jej parametry techniczne są obecnie bardzo zróżnicowane i na znaczącej części jej przebiegu nie są spełnione wymagania w zakresie planu sytuacyjnego, przekroju podłużnego i przekroju poprzecznego w odniesieniu do klasy technicznej S, a nawet GP – stwierdził prof. Władysław Gardziejczyk z Politechniki Białostockiej. Na obszarze województwa podlaskiego na 23,5% długości droga przebiega przez tereny zabudowy i na 23,9% przez tereny leśne. Charakteryzuje się zbyt dużą dostępnością (duża liczba skrzyżowań i zjazdów), brakiem obwodnic, co sprawia, że należy do najbardziej niebezpiecznych w grupie dróg krajowych.

Uczestnicy Wschodniego Forum Drogowego PKD wzięli także udział w odbywającym się równocześnie w Białymstoku Wschodnim Kongresie Gospodarczym.



Czołowi przedstawiciele kręgów biznesowych Podlasia debatowali na temat znaczenia drogi S19 dla rozwoju gospodarczego regionu

W 2006 r. w Łańcucie w trakcie międzynarodowej konferencji *Jedna droga – cztery kraje* rządy Polski, krajów nadbałtyckich, Słowacji i Węgier podpisały deklarację w sprawie rozszerzenia Transeuropejskiej Sieci Transportowej przez „utworzenie najkrótszego szlaku drogowego na osi północ – południe, łączącego Litwę, Polskę, Słowację i Węgry”. W październiku 2010 r. do inicjatywy Via Carpathia przystąpiły Bułgaria, Grecja oraz Rumunia. Obecnie w sieci bazowej TEN-T jest odcinek Lublin – Rzeszów, a odcinek od granicy z Białorusią w Kuźnicy do Białegostoku, Białystok – Lublin i Rzeszów – granica ze Słowacją w Barwinku w tzw. sieci komplementarnej, z terminem realizacji do roku 2050. Zupełnie poza siecią korytarzy transeuropejskich pozostawiono odcinek między Białymstokiem a Suwałkami, przez co idea połączenia państwa nadbałtyckich z południem Europy szlakiem Via Carpathia została w praktyce zaniechana.

Na zakończenie Kongresu zorganizowany został panel dyskusyjny na temat Via Carpathia. Marszałek województwa podlaskiego Mieczysław Kazimierz Baszko podziękował Polskiemu Kongresowi Drogowemu za zorganizowanie Forum poświęconego temu tematowi i zapowiedział, że władze samorządowe regionów, przez które ma przebiegać droga S19, będą czynić energiczne starania o nadanie jej rangi transeuropejskiej.



DCS Poland
Drilling Chemicals Service



**MASZYNY I OSPRZĘT
DO WIERCEŃ HORYZONTALNYCH
I MIKROTUNELOWANIA**

www.dcspoland.com

