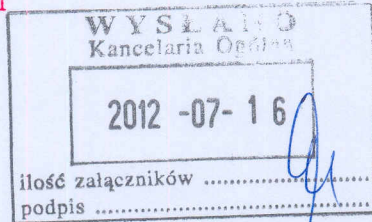


DIS-VI.0003.5.2012



Białystok, dnia 16 lipca 2012 r.

Sz. P. JAN SYCZEWSKI

RADNY WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

W odpowiedzi na Pana interpelację, zgłoszoną podczas XX Sesji Sejmiku Województwa Podlaskiego w dniu 21 czerwca 2012 roku:

„Czy Zarząd widzi potrzebę i możliwość modernizacji drogi wojewódzkiej odcinka Hajnówka – Białowieża, ze względu na to, że jest to ten odcinek, którym jeździ cała Polska. Natężenie ruchu w okresie letnim jest szczególnie duże, a szerokość tej drogi powoduje bardzo poważne zagrożenia przy wymijaniu się autokarów? Jest ona za wąska, nawierzchnia jest bardzo zniszczona i w związku z tym, że nie ma tam ruchu kolejowego jest to odcinek niezwykle ważny z punktu widzenia potrzeb województwa i całego kraju.”

- uprzejmie informuję, co następuje w przedmiotowej kwestii:

Zarząd dróg, ze względu na podstawowe znaczenie przedmiotowego odcinka drogi w obsłudze komunikacyjnej atrakcyjnych turystycznie terenów Puszczy Białowieskiej i fakt, iż na dzień dzisiejszy trasa ta spełnia jedynie wymagania przewidziane dla jednojezdniowej drogi klasy L (lokalnej) o szerokości jezdni 5,0 m, widzi potrzebę jego modernizacji polegającej na doprowadzeniu parametrów technicznych i użytkowych tego ciągu drogowego do standardów odpowiadających drogom kategorii wojewódzkiej i przewidzianej tam klasy Z (zbiorczej). Realizację zadania przewidziano w ramach kolejnego budżetu UE na lata 2019-2020. Koszt przebudowy i rozbudowy istniejącej drogi na odcinku 17,2 km (Hajnówka – Białowieża – Grudki) szacuje się na poziomie 36 mln zł.

Należy jednak nadmienić, że w rozpatrywanym przypadku o potrzebie planowanej modernizacji nie decyduje stan techniczny nawierzchni jezdni (ten zasadniczo jest zadowalający), ani też wielkość ruchu (wg generalnego pomiaru ruchu z roku 2010, średni dobowy ruch na tym odcinku wyniósł 1736 pojazdów/dobę przy średniej na całej sieci dróg regionalnych opiewającej na 2432 pojazdy/dobę). Warto natomiast wiedzieć, że ze względu na wymagane standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego docelowo trzeba rozwiązać problem nienormatywnych łuków poziomych i pionowych, a także geometrii istniejących mostów i przepustów. Korekta tych parametrów i przebudowa historycznych obiektów inżynierskich, przy istniejącym wąskim pasie drogowym (tylko

15 m) wiąże się z ingerencją w wyjątkowo chronione środowisko naturalne (obszary Natura 2000), co niewątpliwie ogranicza możliwości realizacyjne przedsięwzięcia.

W przypadku, gdy poszerzenie pasa drogowego ze względu na wymagania ochrony środowiska stanie się niemożliwe, zarząd dróg rozważa możliwość wykonania remontu kapitalnego trasy z niewielkim jej poszerzeniem i zachowaniem dotychczasowych ograniczeń w prędkości ruchu na całym odcinku do 80 km/h, a lokalnie do 60 km/h.

WICEMARSZAŁEK


Walenty Korycki