

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

WYŚLANO Kancelaria Ogólna
2013 -12- 16
ilość załączników..... podpis.....

Białystok, dnia 13 grudnia 2013 r.

**DIS-VI.0003.12.2013**

**Sz. P. KRZYSZTOF KONDRACIUK**

**RADNY WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO**

W odpowiedzi na Pana interpelację, zgłoszoną podczas XXXIII Sesji Sejmiku Województwa Podlaskiego w dniu 29 listopada 2013 roku:

*„Moje pytanie dotyczy jednego z zadań, które zostało umieszczone w budżecie w kontekście dzisiejszej dyskusji na temat transportu. Jak wiemy, rzecznik prasowy PLK wypowiada się na temat modernizacji Rail Baltici i podpisania niebawem umowy na dokumentację i realizację tego w najbliższych kilku latach na odcinku Czyżew – Białystok. W zadaniu mamy przebudowę skrzyżowania w Łapach. Ta dokumentacja została opracowana kilkanaście lat temu przez gminę, oczywiście w wersji rozszerzonej, z jednym dodatkowym wlotem, będzie podobno realizowana w innej wersji. Moje pytanie dotyczy tego, czy rzeczywiście nie koliduje to z rozwojem Rail Baltici, dlatego, że to skrzyżowanie położone jest w bliskim sąsiedztwie przebudowy linii kolejowej? Wiem, że konsultacje, które były już kilka lat temu prowadzone, uwzględniały zupełnie inne skrzyżowanie. Dlatego żeby nie było takiej sytuacji, że podczas modernizacji linii kolejowej to skrzyżowanie po prostu trzeba będzie zniszczyć całkowicie i przebudować ponownie i będzie ono funkcjonowało bardzo krótko.”*

- uprzejmie informuję, co następuje w przedmiotowej kwestii:

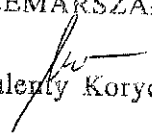
Na problem trzeba spojrzeć, co najmniej w dwóch aspektach. Z jednej strony rzeczywiście pojawiają się wątpliwości, co do zasadności podejmowania działań inwestycyjnych na skrzyżowaniu ulic: Sikorskiego i Mostowej (droga wojewódzka nr 682) z ul. Piękną w Łapach w sytuacji, w której do końca nie wiadomo, jakie rozwiązanie przejazdu kolejowego przez modernizowaną linię kolejową E75 na odcinku Czyżew – Białystok w rozpatrywanej lokalizacji przyjęte zostanie w dokumentacji technicznej, która wg zapewnień inwestora ma być zlecona w ciągu najbliższych dwóch-trzech miesięcy. Z wcześniejszych konsultacji (lata 2009-2010) wynikało, że będzie to tunel,

ale na dzień dzisiejszy nie wiadomo, czy na pewno PKP PLK podtrzyma te ustalenia i kiedy w praktyce ostateczne rozwiązania zostaną wdrożone. Dotychczasowa opieszałość spółek kolejowych w realizacji przedsięwzięć dofinansowywanych z budżetu UE, każe zachować w tym względzie ostrożność i umiarkowany optymizm.

Z drugiej strony mamy do czynienia z lokalną inicjatywą władz samorządowych, która mając świadomość przyszłej przebudowy trasy Rail Baltica wystąpiła z petycją o realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i zdecydowała się ponieść koszty dokumentacji technicznej (dotacja celowa) na modernizację istniejącego rozwiązania. Główną przesłanką do dokonania wnioskowanej przebudowy są utrudnienia w ruchu pojazdów w ciągu drogi wojewódzkiej spowodowane obecnością pojazdów jadących w kierunku przejazdu kolejowego lub oczekujących na otwarcie jego zapór. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zapewnienia płynności ruchu w ciągu drogi głównej, zastosowano rozwiązania najprostsze z możliwych (UM w Łapach pozytywnie je zaopiniował), polegające na lokalnym poszerzeniu istniejącej drogi wojewódzkiej z wydzieleniem pasów do prawoskrętów (od strony centrum Łap) i lewoskrętów (od strony Uhowa) z wykonaniem wysp kanalizujących ruch. Taki zakres robót nie generuje bardzo wysokich kosztów przebudowy, a może przynieść znaczącą poprawę jakości obsługi komunikacyjnej m. Łapy, co najmniej w perspektywie 6-ciu lub więcej lat (wg PKP PLK możliwy termin realizacji trasy Rail Baltica to lata 2020-22).

Podejmowanie decyzji na styku potrzeb społecznych i ich uzasadnienia ekonomicznego jest z pewnością trudne, ale to właśnie kwestie zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom dróg publicznych są kluczowe w przedmiotowej sprawie.

WICEMARSZAŁEK

  
Walenty Korycki