

FORMULARZ INTERPELACJI

Zgłoszony na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: 8.02.2016r.

przez Radną: Annę Chinalską

w sprawie: : Budowy obwodnicy miasta Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr.29.

Treść interpelacji:

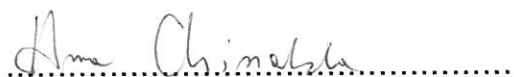
Prawie dokładnie rok temu 9.02.2015r. złożyłam dwie interpelacje pierwsza dotyczyła „Budowy obwodnicy miasta Krosno Odrzańskie” druga, „Modernizacja drogi krajowej nr.29 na terenie miasta Krosno Odrzańskie”. Zwróciłam uwagę, że dalsze oddalanie się wizji budowy obwodnicy spowoduje eskalację niezadowolenia mieszkańców i mogą być podejmowane próby blokowania przejazdu przez miasto. I tak oto moje prognozy się sprawdziły. W dniu dzisiejszym bowiem rozpoczyna akcja systematycznego blokowania przejazdu przez miasto przy moście na Odrze, pomiędzy godz. 15.00 i 16.00.

Powiat krośnieński jest przecięty Odrą na pół. Obwodnica Krosna z nowym alternatywnym mostem na Odrze to fundament rozwoju dla całego powiatu, tym bardziej, że obecny most na Odrze w Krośnie to jedyne trwałe połączenie północy powiatu z południem powiatu. Nie ma innego, a most ma już swoje lata jest wysłużony i wymęczony (konstrukcja nitowa z 1905r.) Mało kto zdaje sobie z tego sprawę, że ostatni remont to była wymiana nawierzchni i zabezpieczenie konstrukcji bez wymiany zużytych jej elementów (słyszałam opinie, że niektóre profile pod mostem mają ubytki od rdzy po 20-30% przekroju).

1. Dlaczego przy naszym moście nie ma informacji o jego nośności ?
2. Czy grozi nam katastrofa w ruchu drogowym pęknięcia mostu ze względu na dużą ilość przejeżdżających tranzytem tirów i złym stanem technicznym mostu?
3. Czy jest rozważana możliwość uruchomienia ruchu wahadłowego na moście?

Załącznik nr.3 do dokumentu Program Budowy Dróg Krajowych określa kryteria wyboru do realizacji zadań polegających na budowie obejść miejscowości. Jako pierwsze i najważniejsze kryterium wymienia się średniodobowy ruch pojazdów w ciągu drogi krajowej, która przewyższa średnią dla sieci dróg krajowych – zgodnie ze stanem obecnym i przewidywanym w 2020 roku.

4. W związku z pomiarem Średniego Ruchu Dobowego na drodze krajowej nr.29 w Krośnie Odrzańskim i okolicach w roku 2015, chciałabym się dowiedzieć czy są już dostępne dane jaki mamy ruch dobowy?
5. Czy średni ruch dobowy uległ zmianie w stosunku do ostatniego pomiaru w 2010 roku?
6. Czy średni ruch dobowy w Krośnie Odrzańskim w punktach pomiaru przewyższa średnią dla sieci dróg krajowych zgodnie ze stanem obecnym i o ile?
7. Jaki jest wobec tego przewidywany ruch dobowy w Krośnie w okolicy mostu na Odrze w roku 2020?



(podpis)

*zaznaczyć właściwe

Każdy wniosek składany przez Radnego, zgodnie z § 41 ust. 1 Statutu Województwa Lubuskiego powinien zawierać krótkie przedstawienie stanu faktycznego sprawy oraz (przede wszystkim) **propozycję jej załatwienia. Wniosek, który nie będzie zawierał propozycji rozwiązania sprawy, będzie traktowany i rozpatrywany jako interpelacja, czyli kierowany do departamentu merytorycznego a nie do Zarządu Województwa.

Lubuskie
 URZĄD MARSZAŁKOWSKI
 WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
 w Zielonej Górze
 KANCELARIA OGÓLNA

Wpł. 26-02-2016

Ilość załączników

DG.IV.0003.8.2016

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2016-02-25

WPLYNEŁO
 URZĄD MARSZAŁKOWSKI
 WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
 Biuro Sejmiku

PRIORYTET
EXPRESS

Pani
Anna Chinalska
Radna Województwa Lubuskiego

25-02-2016

Nr rej. 233 ilość zał.

Podpis *Jou*

W nawiązaniu do pisma nr DG.III.8014.3.2016 z dnia 12.02.2016 r., dotyczącego interpelacji złożonej przez Panią na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 08.02.2016 r., uprzejmie informuję, że w dniu 24.02.2016 r. wpłynęło pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z odpowiedzią na pytanie zawarte w interpelacji, które zgodnie z informacją zawartą w naszym piśmie, przekazuję do Pani wiadomości.

[Handwritten signature]

Otrzymują do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego,
2. a/a- Departament Infrastruktury i Komunikacji



Przemysław Hamera
Dyrektor Oddziału

O/ZG.D-2.054.01.2016.kk

Zielona Góra, dnia 24.02.2016 r.

**Urząd Marszałkowski Województwa
Lubuskiego**
**Departament Infrastruktury
i Komunikacji**

ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra

W odpowiedzi na pismo DG.III.8014.3.2016 z dnia 12.02.2016 r. w sprawie interpelacji Radnych Województwa Lubuskiego informuję, że:

I. interpelacja Pana Sebastiana Ciemnoczołowskiego.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U.2010.238.1579) realizacja inwestycji może być finansowana ze środków budżetu państwa jeżeli inwestor posiada m.in. uzgodniony z dysponentem program inwestycji (PI). Uzgodnienie programu inwestycji nie oznacza przyznania środków finansowych na realizację danej inwestycji, a jedynie akceptację zakładanego zakresu rzeczowego, planowanego harmonogramu realizacji oraz wysokości szacowanych kosztów.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych, wykonuje zadania zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych. Wydatki GDDKiA na inwestycje ponoszone są w oparciu o budżet państwa, który uchwalany jest na okres roku budżetowego. W związku z powyższym środki finansowe na realizację inwestycji wieloletnich przez GDDKiA przyznawane są w systemie rocznym (pod warunkiem ujęcia ich w ustawie budżetowej), a nie całość inwestycji.

Program inwestycji dla zadania pn. „Budowa obwodnicy m. Krosno Odrzańskie w ciągu dk 29 (etap I – proces przygotowawczy)” został uzgodniony przez MIiR i przekazany do GDDKiA w terminie uniemożliwiającym ujęcie zadania we Wstępnym Planie inwestycji realizowanych z udziałem środków budżetu państwa na 2016 rok. PI dla zadania pn. „Budowa obwodnicy m. Strzelce Krajeńskie w ciągu dk 22 (etap I – proces przygotowawczy)” został uzgodniony przez MIiR w terminie wcześniejszym, co umożliwiło ujęcie tego zadania w planie budżetu na 2016 i ogłoszenie przetargu na opracowanie STEŚ-R.

Uzgodniona w ww. PI kwota 8 166,000 tys. zł dotyczy planowanych wydatków z budżetu państwa na prace przygotowawcze (w tym m.in. opracowanie dokumentacji i prace archeologiczne), których okres realizacji szacowany jest na ok. 5 lat.

Do dnia dzisiejszego nie zostały nam przyznane środki finansowe na realizację przedmiotowego zadania. Ewentualne rozpoczęcie prac przygotowawczych będzie możliwe po pojawieniu się wolnych środków w trakcie roku budżetowego.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z zapisami przyjętego Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), to minister właściwy do spraw transportu wskazuje do realizacji zadania z listy Programu.

II. interpelacja Pani Anny Chinalskiej.

Zgodnie z obowiązującym Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) przyjętym Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. do realizacji przyjęto te obwodnice, które przyniosą największy skumulowany efekt dla sieci z uwzględnieniem powiązania z siecią dróg ekspresowych i autostrad, a także z uwzględnieniem natężenia ruchu. Załącznik nr 3 określający kryteria wyboru obwodnic do realizacji, na który powołuje się p. Chinalska, znajdował się w PBDK na lata 2011-2015, który został przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 10/2011, która utraciła moc po wejściu w życie ww. Uchwały nr 156/2015 z dnia 08.09.2015 r.

Odpowiadając na pytania, informuję że:

1. Prawo o ruchu drogowym nie przewiduje obowiązku informowania o nośności obiektów mostowych. W kategorii znaków informacyjnych nie przewidziano stosownych ku temu znaków. W kategorii znaków zakazu istnieją znaki B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” i B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ...t”, które stosowane są w przypadku, gdy zachodzi konieczność ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej na danym odcinku drogi lub obiekcie inżynierskim. W przedmiotowym wypadku taka okoliczność nie zachodzi. Wobec powyższego most pozostaje nieoznakowany pod względem nośności.
2. Przedmiotowy obiekt jest systematycznie poddawany cyklicznym kontrolom zgodnie z wymogami Prawa budowlanego. Wynik ostatniej kontroli (przeprowadzonej w 2015 r.) nie wskazuje na zagrożenie katastrofą w warunkach eksploatacji określonej Prawem o ruchu drogowym. Nadmienić tu należy, że wprowadzono zakaz poruszania się po moście pojazdów nienormatywnych ze względu na masę całkowitą oraz ze względu na nacisk na pojedynczą oś. Nie można jednak wykluczyć, podobnie jak dla innych obiektów, katastrofy w warunkach ekstremalnej eksploatacji np. powodzi czy przejazdu pojazdu ponadnormatywnego mimo zakazu (bez wymaganego prawem uzgodnienia z administratorem obiektu).
3. Na dzień dzisiejszy nie jest rozważane wprowadzenie ruchu wahadłowego po przedmiotowym moście.
4. Dane z pomiarów GPR 2015 będą dostępne na początku II kwartału 2016 r.
5. Odpowiedź na pytanie czy średni ruch dobowy uległ zmianie będzie możliwa po otrzymaniu opracowania z wynikami GPR 2015.

6. Średni dobowy ruch na drogach krajowych wg GPR 2010 wynosił 9 888 poj./dobę. W Krośnie Odrzańskim natomiast wg GPR 2010 dane kształtowały się następująco: przed miastem: 7 130 poj./dobę, przejście przez miasto: 13 611 poj./dobę; za miastem: 6 844 poj./dobę.
7. Obecnie brak jest informacji jaki jest przewidywany ruch dobowy w 2020 roku.

Sprawę prowadzi:
Katarzyna Kubaś
☎ (68) 328-85-14
✉ kkubas@gddkia.gov.pl

DYREKTOR GDDKiA
Jan J.
Dziękuję za wiadomość