

INTERPELACJA

P. F. W. - 151 215 219
W P L Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku
155.2019

18-11-2019

Złożona w dniu: 18 listopada 2019 roku

przez Radną Aleksandrę Mrozek

w sprawie: zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 na odcinku od Łazu do miejscowości Bojadła

Nr rej. 1942 ilość zał.
Podpis

Faktem jest, że na nowy most w Milsku mieszkańcy regionu czekają już od ponad 50 lat. Integralną częścią całego przedsięwzięcia jest także zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 na odcinku od Łazu do miejscowości Bojadła. Przebieg obwodnicy Łazu wytyczono tak, aby była jak najkrótsza, czyli po prostu najtańsza. Nie patrzono tutaj na dobro mieszkańców. W przypadku Droszkowa w ogóle zabrakło pieniędzy na obwodnicę, ma powstać w przyszłej perspektywie unijne a cała procedura zajmie wiele lat. W tym czasie, każdego dnia, przez środek Droszkowa będzie przejeżdżało tysiące samochodów, bowiem po wybudowaniu przeprawy będzie to najkrótsza trasa prowadząca m.in. w kierunku Poznania. Mieszkańcy protestują, i w mojej ocenie słusznie, bo inwestycja związana z przebudową drogi nr 282 oraz budową mostu w Milsku odbywa się kosztem mieszkańców naszej gminy. W związku z powyższym bardzo proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Dlaczego oczekiwana przez 50 lat inwestycja nie została zaplanowana w sposób kompleksowy – uwzględniający interes wszystkich mieszkańców gminy?
2. Uwzględniając obecną skalę wzrostu ruchu drogowego, będzie to ok. 10-12 tys. samochodów i fakt dopuszczenia na tej trasie pojazdów o masie 50 do 80 ton wzięto pod uwagę techniczne uwarunkowania drogi, która ma być do tego przeznaczona ?
3. Czy inwestorzy znają układ planistyczny Droszkowa i wiedzą, że po jednej stronie drogi jest szkoła, świetlica a po drugiej rozbudowujące się osiedla – co z bezpieczeństwem dzieci i w ogóle mieszkańców?
4. Czy wzięto pod uwagę, że budynki wzdłuż drogi biegnącej bezpośrednio przy nich ulegną zniszczeniu a koszty odszkodowań przekroczą koszt budowy obwodnicy?
5. Protestujący mieszkańcy twierdzą, iż otrzymali informację, że budowa obwodnicy Droszkowa o długości około 4 km ma kosztować 40-50 mln. zł.

Budujemy drogi w Polsce bardzo drogo ale w lubuskim mega drogo. Skąd się bierze cena 1 km obwodnicy szacowana na 10 -12,5 mln zł.? proszę o precyzyjną kalkulację kosztów.

Z wyrazami szacunku,

Aleksandra Mrozek





Lubuskie

Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiego

ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra
tel +48/68/456 52 00 fax +48/68/456 52 96
www.lubuskie.pl

Zielona Góra, 11 grudnia 2019 r.

DG.III.0003.72.2019.ARW

W P R Y N E Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

12-12-2019

Nr rej. 2157 ilość zał.
Podpis
jm

Pani
Aleksandra Mrozek
Radna Województwa Lubuskiego
w miejscu

Odpowiadając na Pani zapytanie złożone w dniu XII zwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, która odbyła się w dniu 18 listopada 2019 r. w sprawie zmiany przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 na odcinku od miejscowości Łaz do miejscowości Bojadła przedstawiam poniższe informacje.

Ad.1 Budowa mostu w Miłsku po raz pierwszy była rozpatrywana przez Dyрекcję Okręgową Dróg Publicznych w Zielonej Górze na zlecenie, której w 1995 r. opracowano *Skróconą koncepcję programową budowy mostu przez rzekę Odrę koło m. Miłsko w ciągu drogi krajowej nr 282 Zielona Góra – Bojadła*. W 1998 r. opracowano koncepcję programową budowy drogi krajowej 32-bis, która była ściśle powiązana z budową mostu przez rzekę Odrę. Natomiast po reformie administracyjnej, droga krajowa 282 Zielona Góra - Bojadła, stała się drogą wojewódzką. Ze względów finansowych nie można było zrealizować budowy drogi 32-Bis, która uwzględniała nowy przebieg drogi wraz ze wszystkimi obwodnicami miejscowości. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze na podstawie koncepcji programowej DODP, w latach 2002-2004 opracował dokumentację projektową budowy obwodnicy m. Miłsko wraz z mostem przez rzekę Odrę w ciągu drogi woj. nr 282. Jednakże w 2008 r. obszar, na którym zlokalizowana była przedmiotowa inwestycja został objęty Europejską Siecią Ekologiczną NATURA 2000.

Wobec tego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. nie uzgodnił wariantu, na który opracowana była dokumentacja projektowa. Następnie Wójt Gminy Bojadła, jako organ prowadzący postępowanie, wydał decyzję odmawiającą uzgodnienia warunków realizacji inwestycji w wariantcie I – zaproponowanym przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze, na które wydane było pozwolenie na budowę, co zakończyło możliwość realizacji inwestycji w zaprojektowanym przebiegu. Wówczas w 2014 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze zlecił wykonanie „Koncepcji programowej budowy mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi woj. nr 282”, która była podstawą do sporządzonego w 2017 r. Programu Funkcjonalno – Użytkowego i ogłoszenia przetargu

na zadanie pn.: "Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II" w systemie „zaprojektuj i wybuduj”.

Konieczność zmiany lokalizacji mostu spowodowana względami środowiskowymi wymusiła zmianę przebiegu drogi 282. Odsunięcie mostu w dół rzeki wraz z budową obwodnic m. Przewóz, Miłsko oraz m. Zabór i Łaz okazało się najkorzystniejsze pod względem ekonomicznym. W projekcie nie uwzględniano obwodnic dalszych miejscowości z uwagi na określone możliwości finansowe. Z uwagi na dużą kapitałochłonność budowy obwodnic oraz określone środki w budżecie własnym Województwa Lubuskiego, nie ma możliwości realizacji wszystkich wnioskowanych zadań.

Ad.2 Na etapie opracowywania koncepcji programowej budowy mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 wykonana została analiza i prognoza ruchu w oparciu następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2010, Transprojekt Warszawa 2010,
- Zasady prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008 - 2040 na sieci drogowej, do celów planistyczno-projektowych.

Prognozę ruchu wykonano na rok 2030 i 2040. Wskaźniki wzrostu ruchu wewnętrznego zostały określone na podstawie wskaźników wzrostu PKB dla regionu północno-zachodniego, podregionu zielonogórskiego, przemnożone przez współczynniki elastyczności dla danego rodzaju pojazdu i nawet w roku 2040 ilość pojazdów nie przekroczyła 6 tys. poj./dobę. Prognoza ta też jest zbliżona z tym, jaka została wykonana na etapie dokumentacji projektowej. Należy także, zwrócić uwagę, że na żadnej drodze wojewódzkiej w województwie lubuskim nie występuje tak duży ruch w liczbie 10-12 tys. poj./dobę.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, drogi wojewódzkie zaliczone zostały do klasy „GP” lub „G”, na których w zależności od struktury rodzajowej dopuszczalny jest nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu od 100 kN do 115 kN. Ponadto zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, wszystkie drogi wojewódzkie mają zapewnić możliwości ruchu pojazdów ciężkich.

Ad.3 Informuję, że Dyrekcji Departamentu Infrastruktury i Komunikacji znane są problemy mieszkańców związane z przebiegiem DW 282 przez miejscowości oraz układem planistycznym Droszkowa.

W związku z powyższym, w czerwcu 2016 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich przystąpił do opracowania koncepcji programowej budowy obwodnicy. Prace nad koncepcją programową zostały zakończone w listopadzie 2017 r.

Ponadto informuję, że budowa obwodnicy Droszkowa była ujęta na liście zadań rezerwowych do **Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach RPO - Lubuskie 2020**, jednakże głównym determinantem pozwalającym na przesunięcie projektów z listy rezerwowej do listy zadań priorytetowych była wysokość alokacji pozostająca do dyspozycji po zrealizowaniu przedsięwzięć z listy zasadniczej oraz brak projektów zaplanowanych do realizacji na liście inwestycji priorytetowych. Stąd nie było możliwości zrealizowania obwodnicy Droszkowa w ramach RPO-Lubuskie 2020.

W planach inwestycyjnych po 2020 roku w ramach środków pochodzących z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej planowane jest ujęcie budowy obwodnicy m. Droszków w ciągu drogi woj. nr 282. Jednakże realizacja uzależniona będzie od terminu uruchomienia środków finansowych w ramach nowego Regionalnego Programu Operacyjnego, a także poziomu alokacji, jaka będzie przyznana na realizację inwestycji drogowych. Należy zauważyć, że ujęcie ww. zadania w projekcie Planu nie stanowi zapewnienia o jego wykonaniu. Wybór zadań i odcinków rozpatrywany będzie w momencie, kiedy zostanie określona alokacja środków UE na nową perspektywę.

Dodatkowo informuję, że w projekcie planu inwestycji priorytetowych na lata 2021 – 2027 w ramach środków z nowej perspektywy finansowej ujęto propozycję budowy 22 obwodnic na kwotę ok. 717 mln zł. Jednakże ich realizacja uzależniona będzie od poziomu alokacji jaka będzie przyznana na realizację inwestycji drogowych w ramach nowego Regionalnego Programu Operacyjnego.

Dla porównania w ramach RPO Lubuskie – 2020 wysokość środków na wszystkie inwestycje drogowe wynosi 408,94 mln zł, w tym ujęto obwodnice: Drezdenka, Rzepina, Kosieczyna, Chlastawy i Podmokła Wielkiego oraz „Budowę mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 – Etap II” obejmującą obwodnice Łaz, Miłska, Zaboru i Przewozu, na łączną kwotę około 137 mln. zł.

Ad.4 Zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej, dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty, maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, wszystkie drogi wojewódzkie mają zapewnić możliwości ruchu pojazdów ciężkich. Niezrozumiałym jest argument, na jakiej podstawie miałyby dojść do zniszczenia budynków będących bezpośrednio przy drodze wojewódzkiej, a koszty wypłaty odszkodowań miałyby przekroczyć koszt budowy obwodnicy, skoro nie poparte jest to żadnymi analizami.

Należy tu podkreślić, że wzdłuż dróg wojewódzkich jest położonych wiele miejscowości w których istniejąca zabudowa zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich i tylko w sporadycznych sytuacjach dochodzi do uszkodzeń budynków, które nie zawsze spowodowane są sąsiedztwem drogi wojewódzkiej, a jedynie ich złym stanem technicznym.

Ad. 5 W zakresie kosztów budowy obwodnicy informuję, że został on wstępnie oszacowany przez Wykonawcę koncepcji programowej w oparciu o koszty wskaźnikowe, które wygenerował na podstawie:

- Sekocenbud, Biuletyn cen robót drogowych BCD, IV kwartał 2016, (aktualny na etapie określania wskaźników);
- Kosztorysy inwestorskie dla podobnych robót.

W **projekcie planów inwestycyjnych po 2020 roku** w ramach środków pochodzących z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej koszty kwalifikowalne „Budowy obwodnicy m. Droszków w ciągu drogi woj. nr 282” określono na poziomie 39,70 mln zł. Obecnie kwota ta szacowana jest na około 50 mln zł, liczona w oparciu o średnie ceny robót budowlanych po jakich realizowane są roboty budowlane na drogach wojewódzkich.

Jednocześnie, z uwagi na dużą dynamikę cen na rynku robót budowlanych, planowane koszty budowy obwodnicy, do czasu rozpoczęcia inwestycji, mogą ulec zmianom. Natomiast realizacja uzależniona będzie od terminu uruchomienia środków finansowych w ramach nowego Regionalnego Programu Operacyjnego, a także poziomu alokacji, jaka będzie przyznana na realizację inwestycji drogowych.



z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Sławomir Kotylak
Dyrektor Departamentu
Infrastruktury i Komunikacji

Otrzymuje do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego