Tworzenie infrastruktury drogowej to szukanie kompromisów

Przemysław Dąbrowski, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, w rozmowie z redakcją „Dróg Publicznych" odpowiedział na pytania dotyczące współpracy ZDW z samorządami lokalnymi oraz dofinansowaniu z Ministerstwa Infrastruktury. Omówił także kwestie związane ze stanem dróg znajdujących się na terenach podlegających pod Zarząd oraz technologiami wykorzystywanymi podczas ich budowy i naprawy.

Część inwestycji realizowanych jest we współpracy ZDW z samorządami lokalnymi. Jakie możliwości niesie ze sobą taka współpraca?



Przede wszystkim możemy mówić o większej liczbie inwestycji. Warto też podkreślić, że tymi zadaniami rozwiązujemy problemy najbardziej istotne dla lokalnych społeczności. To, co z poziomu zarządcy całej sieci może wydawać się zadaniem drugoplanowym, w oczach mieszkańców i ich przedstawicieli okazuje się kluczowym elementem dla poprawy bezpieczeństwa. Doświadczenie związane z kilkoma edycjami Drogowej Inicjatywy Samorządowej, czyli współfinansowania inwestycji przez Urząd Marszałkowski i gminy, pokazało, że były to wyjątkowo ważne zadania. Taka kooperacja przynosi dodatkowe korzyści. Wspólnie z przedstawicielami gmin i powiatów doświadczamy wyzwania, jakim jest przebudowa infrastruktury drogowej. Nie wszyscy mają świadomość, jak czasochłonny jest proces przygotowania inwestycji, szczególnie jeśli wykraczamy poza pas drogowy.

Co jest najistotniejsze we współpracy z samorządami lokalnymi?

Tworzenie infrastruktury drogowej to szukanie kompromisów pomiędzy wszystkimi użytkownikami dróg, a także uwzględnianie możliwości finansowych. Dlatego w tej współpracy, która tak naprawdę jest zapisana kolejnymi spotkaniami, rozmowami, dyskusjami, trzeba szukać kompromisów, np. gotowości do rozkładania największych zadań na etapy lub dłuższy czas realizacji. Zawsze uczulamy też naszych partnerów, by przygotowali się na niespodzianki. Budowa drogi, dopóki nie wbije się pierwszej łopaty, jest zawsze planem. Nikt nie zagwarantuje, że nie wystąpi konieczność zlecenia dodatkowych prac. Dlatego też tak ważne jest wzajemne zaufanie. Mamy ten sam cel co włodarze kujawsko-pomorskich gmin – budowa bezpiecznej infrastruktury.

Jak ocenia Pan stan dróg podlegających pod ZDW w Bydgoszczy?

Wykonaliśmy już dużą część pracy związaną z modernizacją sieci, którą województwo zarządza od 1999 roku. Pierwsza perspektywa unijna (2007-13) to 300 km zmodernizowanych tras. Ta perspektywa zamknie się po 150 km. Teraz oddajemy do użytku kolejne zmodernizowane trasy (m.in. DW nr 251

Żnin – Damasławek, DW nr 240 Tuchola – Świecie, DW nr 265 Brześć Kujawski – Kowal). Ogłaszamy też przetargi na następne duże inwestycje liniowe związane z przebudową DW nr 254 Brzoza – Barcin, DW nr 563 Rypin – Mława i DW nr 270 z Brześcia Kujawskiego do Lubrańca. Dodatkowo zlecamy wiele remontów, około 50 km w ciągu najbliższych 2 lat.

Mimo wszystko przed nami jeszcze dużo pracy. Wiemy, że środki UE nie wystarczą. Stąd Urząd Marszałkowski uruchamia dodatkowe instrumenty finansowe, m.in. powołał spółkę Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Regionalne. Jej działania pozwolą przyspieszyć remonty wielu odcinków dróg wojewódzkich. Więcej środków zabezpieczanych jest też na nasze remonty – szczególnie tych dróg, które wcześniej planowaliśmy modernizować ze środków unijnych (Regionalnego Planu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego). Ta pula okazała się niewystarczająca w stosunku do planów ze względu na znacznie większe ceny materiałów i usług budowlanych.

Całościowo możemy mówić, że co druga droga jest w zadowalającym stanie. Około 500 km tras wytypowanych zostało do remontu lub modernizacji. Przy sieci liczącej 1800 km to wciąż duże wyzwanie.

Centralne położenie województwa kujawsko-pomorskiego sprawia, że drogi wojewódzkie pełnią funkcje tras tranzytowych. Jak duże natężenie ruchu odnotowuje na nich Zarząd?

Największe natężania ruchu notujemy na trasach w obrębie największych miast. Na DW nr 223 prowadzącej do Bydgoszczy jest to nawet 24 tysiące pojazdów na dobę. Poza tym bardzo duże natężenia notujemy na trasach, które są popularnym uzupełnieniem sieci dróg krajowych. Np. trasa Świecie – Tuchola, która faktycznie jest przedłużenie drogi krajowej nr 91 (starej „jedynki") w kierunku Pomorza Środkowego. Część dróg wojewódzkich pełni też alternatywę dla kierowców szukających niepłatnych korytarzy na trasach tranzytowych. Stąd duże natężenia szczególnie pojazdów ciężarowych spotykamy na DW nr 251 przebiegającej ze wschodu na zachód województwa przez całe Kujawy. Dlatego tak ważnym elementem podczas modernizacji są wagi dla ITD. Na wszystkich wymienionych trasach prowadziliśmy lub prowadzimy inwestycje (m.in.: budowa dróg rowerowych, modernizacje jezdni, budowa ronda turbinowego w Białych Błotach na DW nr 223).

PRZED NAMI JESZCZE DUŻO PRACY. WIEMY, ŻE ŚRODKI UE NIE WYSTARCZĄ. Stąd Urząd Marszałkowski uruchamia dodatkowe instrumenty finansowe, m.in. powołał spółkę Kujawsko-Pomorskie Inwestycje Regionalne. Jej działania pozwolą przyspieszyć remonty wielu odcinków dróg wojewódzkich.

W jaki sposób Zarząd radzi sobie ze wzmacnianiem nośności zarządzanej sieci drogowej? Jakie technologie są do tego wykorzystywane?

Zdecydowaliśmy się w przypadku modernizacji naszych dróg na wymianę podbudowy, tak by osiągać nośność 11,5 t na oś. W takim standardzie modernizowaliśmy m.in. DW nr: 240, 251, 255, 559. W przypadku części dróg o mniejszych natężeniach dróg wbudowujemy geosiatki. To bardzo funkcjonalne wzmocnienie połączenia nowych dwóch różnych konstrukcji lub konstrukcji nowej i starej i przynosi efekt, na którym bardzo nam zależy, czyli ogranicza powstawanie spękań i kolein.

Jaka technologia nawierzchniowa dominuje w Pana rejonie i skąd ten wybór?

Dominują u nas nawierzchnie z asfaltobetonu. Wynika to przede wszystkim z bardzo dużego doświadczenia firm wykonawczych, ich parków technologicznych, a także dostępności surowców używanych do tak przygotowywanych do mieszanek. Ma to przełożenie na cenę. Przy wyzwaniach finansowych, z jakimi teraz muszą radzić sobie samorządy, ma to ogromne znaczenie.

W ostatnich latach Zarząd był skupiony na kompleksowej przebudowie dróg, które ▷

zapewniają wygodny dojazd do istniejących lub budowanych tras szybkiego ruchu. Jakie kroki poczyniono, aby umocnić spójność komunikacyjną regionu?

Kontynuujmy te działania. Stąd wspomniane wcześniej modernizacje dróg wojewódzkich nr 240 i 251 (pod kątem dostępności do S5) oraz DW nr 265 (pod kątem dostępności do A1). Przed nami kolejne zadania związane z poprawą dojazdu do autostrady A1 (DW nr: 266, 269, 270 i 548) i trasy ekspresowej S5 (DW nr: 245, 254). Modernizujemy też drogi będące naturalnym przedłużeniem ważnych korytarzy transportowych, np. DW nr 563 z Rypina w kierunku Mławy. W centrum uwagi ze względu na wszystkie korzyści, jakie przynoszą, są również obwodnice. Wynika to nie tylko z tego, że istotnie podnoszą bezpieczeństwo i komfort podróży. Niezwykle ważne są też możliwości pozyskania na te zadania dodatkowych funduszy zewnętrznych, szczególnie jeśli mówimy o perspektywie unijnej na lata 2021-27. Zleciliśmy budowę obwodnicy Lubrańca (DW nr 270) i przygotowujemy się wspólnie z samorządami lokalnymi do kolejnych zadań. Powstają dokumentacje związane z budową obwodnic, m.in. dla Więcborka i Tucholi. Zostały zawarte też porozumienia, które pozwolą wkrótce zlecić przygotowanie kolejnych zadań.

Realizując inwestycje, Zarząd skupił się także na wprowadzeniu rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jakie są ich najważniejsze przykłady?

W regionie udało się już zbudować osiem obwodnic. To najefektywniejsze rozwiązanie, jeśli mówimy o poprawie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu na terenach intensywnie zabudowanych. W ścisłej współpracy z Urzędem Marszałkowskim oraz samorządami lokalnymi budowane są kolejne drogi rowerowe. Powstaje obecnie plan ich spięcia w spójną sieć oplatającą cały region. W drogi rowerowe wyposażyliśmy już m.in. zmodernizowane odcinki DW nr 240, 251, 265. Prace trwają m.in. na trasach nr: 255, 554, 548, 649, 657. W poprawie bezpieczeństwa istotną rolę odgrywa też wcześniej wspomniana Drogowa Inicjatywa Samorządowa. W jej ramach zrealizowanych zostało już blisko 60 zadań związanych z ciągami pieszymi i rowerowymi. Bardzo istotną rolę w ograniczaniu niebezpiecznych zdarzeń ma przebudowa skrzyżowań. Dlatego oprócz liniowych modernizacji zlecamy punktowe zadania polegające na budowie rond, doposażeniu skrzyżowań w sygnalizacje. Ostatnio zakończyliśmy m.in. budowę turbinowego ronda na DW nr 223 w Białych Błotach. Rozbudowaliśmy też skrzyżowanie na styku dróg nr 534 i 569 w Golubiu-Dobrzyniu. Podczas naszych modernizacji zwracamy też uwagę na doświetlanie przejść dla pieszych.

W ramach Funduszu Dróg Samorządowych ZDW w Bydgoszczy podpisało cztery umowy z Ministerstwem Infrastruktury na przebudowę dróg wojewódzkich na odcinkach o łącznej długości 22 km. Wartość zadań to blisko 200 milionów złotych. Jakie odcinki zostaną objęte tym dofinansowaniem?

W oparciu o środki rządowe, po które udało się nam sięgnąć, przebudujemy odcinki dróg wojewódzkich nr DW nr 272 i 245 w powiecie świeckim, odcinek DW nr 245 w powiecie chełmińskim i DW nr 204 w Solcu Kujawskim pod Bydgoszczą. To drogi o mniejszych natężeniach ruchu, które nie mogą być modernizowane ze środków RPO, ale są istotne dla mieszkańców miejscowości, które obsługują i pozwalają na sprawne funkcjonowanie całej sieci. Obecnie powstają koncepcje (PFU). W oparciu o te dokumentacje zaczniemy w przyszłym roku zlecać prace w trybie „zaprojektuj i wybuduj".

Jakie są plany Zarządu na kolejne lata?

To oczywiście dalsza realizacja planu modernizacji sieci drogowej województwa. Dysponujemy listą około 70 zadań, które są na różnym poziomie przygotowania do realizacji. Kluczem do sukcesu jest sięgnięcie wraz z samorządem województwa po jak największe środki zewnętrzne. Można powiedzieć, że one wyznaczają tempo modernizacji sieci drogowej. Tu warto podkreślić, że bez obecności Polski w Unii Europejskiej nasza infrastruktura byłaby w znacznie gorszym stanie. Prawdopodobnie to, że dziś uważamy za standard, np. drogi rowerowe przy ważnych trasach, nadal byłoby przedmiotem niekończących się dyskusji. Ostatnio bardzo przyspieszyliśmy prace związane z wdrażaniem partnerstwa publiczno-prywatnego, chcąc poznać możliwości rynku w obsłudze utrzymania bieżącego naszych dróg. ❑