

III Małopolskie Forum Drogowe

tekst i zdjęcia: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

Perspektywy poprawy dojazdu i wyjazdu z Zakopanego były wiodącym tematem zakończonego 27 stycznia 2017 r. III Małopolskiego Forum Drogowego – Forum Polski Południowej. Temat podejmowany był zarówno w prezentacji w pierwszym dniu konferencji, jak i w rozmowach kulturalnych uczestników, którym dojazd do Zakopanego w szczycie pięknej tegorocznej zimy zajął bardzo dużo czasu.



Organizowana tradycyjnie w Zakopanem konferencja Polskiego Kongresu Drogowego i Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie w tym roku otrzymała dodatkowy człon nazwy – Forum Polski Południowej. Do grona współorganizatorów dołączył Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie. Stało się tak ze względu na podobieństwa w geograficznym ukształtowaniu obu regionów i związane z tym problemy drogowców, takie jak skutki osuwisk czy utrzymanie w sezonie zimowym. Regiony mają także wspólną granicę ze Słowacją i realizują z partnerami z tego kraju wspólne projekty drogowe w ramach programu współpracy transgranicznej Interreg.

Według danych Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, Małopolska jest drugim regionem w kraju (po śląskim) z największym ruchem samochodów (średnio na dobę 14 580 pojazdów, przy średniej dla Polski 11 178). Dla zakopianki, czyli drogi krajowej 7 z Krakowa do Rabki (na odcinku z Mysłenic do Lubnia jako droga ekspresowa) i drogi krajowej nr 47 z Rabki do Zakopanego ruch jest jeszcze większy (40 806 na pierwszym odcinku – z Krakowa do Głogoczowa, i 17 912 na ostatnim – z Poronina do Zakopanego).

Trwają obecnie inwestycje, które mają usprawnić ruch, głównie na środkowym od-

ciunku zakopianki – poinformował dyrektor Oddziału GDDKiA w Krakowie Tomasz Pałasiński. Droga ekspresowa S7 jest budowana między Lubniem a Rabką-Zdrój. Inwestycję podzielono na trzy odcinki: Lubień – Naprawa (długość 7590 m, koszt inwestycji 624 mln zł), Naprawa – Skomielna Biała (długość 3050 m, z czego 2058 m w tunelu, koszt inwestycji 967 mln zł) i Skomielna Biała – Rabka-Zdrój (długość 6070 m, koszt 615 mln zł). Odcinki pierwszy i trzeci mają być oddane do użytku w 2019 r., a środkowy wraz z tunelem dwa lata później. Z tych wybudowanych wcześniej kierowcy będą mogli jednak korzystać bez czekania na gotowy tunel dzięki włączeniu do istniejącej drogi.

Kluczowe znaczenie dla usprawnienia ruchu w rejonie tatrzańskim na przebudowanej zakopiance będzie miał węzeł Poronin, który służyć może za wzorzec porozumiewania się różnych zarządców dróg, a nawet rodzajów infrastruktury. W Poroninie krzyżuje się DK47 (zakopianka) z DW961 do Bukowiny Tatrzańskiej i Łysej Polany, a wzdłuż drogi krajowej biegnie linia kolejowa. Dzięki porozumieniu Marszałka Województwa Małopolskiego i GDDKiA, państwowy inwestor drogowy sfinansuje budowę węzła, a inwestycję poprowadzi Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Po wybudowaniu węzła – poinformował Ireneusz Czaja – droga DW961 będzie przechodzić tunelem pod zakopianką i pod wiaduktem linii kolejowej. Przebudowa obejmie też fragment drogi powiatowej 1651K wraz z budową mostu przez Biały Dunajec.

Jest to jedna z najdłuższych przygotowywanych inwestycji w Małopolsce. Testy okolicznych miesz-

kańców sprawiły, że koncepcje się zmieniały. Wreszcie jednak 10 października 2016 r. udało się podpisać umowę i pod koniec 2018 r. kierowcy powinni przynajmniej w tym miejscu zapomnieć o korkach.

Droga do Zakopanego ma ogromne znaczenie przede wszystkim dla obsługi ruchu turystycznego, ale dla mieszkańców Małopolski równie ważne są drogi, po których poruszają się w codziennym życiu. Od lat w najtrudniejszej sytuacji pozostają zarządcy dróg powiatowych – przypomniał Adam Czerwiński, przewodniczący Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu. „Samorządy lokalne, w gestii których znajduje się ta sieć drogowa, nie posiadają takich możliwości finansowych, aby w stosunkowo szybkim czasie dostosować zarządzaną sieć dróg do właściwych wymogów zarówno technicznych, jak i ochrony środowiska” – ten cytat z raportu NIK-u z 2014 r. obiektywnie przedstawia ograniczenia w zakresie utrzymania tej części sieci. Jednakże – podkreślił Czerwiński – niedobór środków finansowych, na co władze powiatów nie mają wpływu, nie zwalnia zarządców dróg z realizacji ustawowych zadań oraz odpowiedzialności prawnej za skutki zdarzeń drogowych.

To wystąpienie wywołało żywą dyskusję na sali obrad i później w kuluarach. Zabierając w niej głos, Waldemar Królikowski, członek zarządu Polskiego Kongresu Drogowego, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, zaproponował, aby stowarzyszenie wypracowało stanowisko w sprawie przyszłości dróg powiatowych. Trzeba zaproponować – powiedział – działania ostrzejsze niż tradycyjne utyskiwania na stan tych dróg. Jeśli drogi nie spełniają podstawowych standardów technicznych i nie zapewniają bezpieczeństwa użytkownikom, to może zamykanie ich przez zarządców pokaże wyraźnie, że nie można tolerować dłużej takich zaniedbań?

W trakcie Forum poruszano również kwestie zamówień publicznych w drogownictwie oraz innowacyjnych technologii w budowie dróg i zarządzaniu siecią drogową. Cały dzień poświęcono – co jest tradycją Małopolskiego Forum Drogowego – standardom projektowania i wykonywania dróg dla rowerów, szczególnie pozamiejskich.

Zobacz FILM nbimedia nowoczesne media YouTube