

Jerzy Leśniak
Henryk Szewczyk

Sądeckie drogi wczoraj, dziś, jutro

Konferencja, 21 lipca 2008 r., Nowy Sącz
Fundacja Sądecka – Starostwo Nowosądeckie

Sądeckie drogi
wczoraj, dziś, jutro

Tekst i redakcja

Jerzy Leśniak, Henryk Szewczyk

Zdjęcia, mapy, materiały graficzne

Piotr Drożdżik, Józef Konar, Jerzy Leśniak, Sławomir Sikora, Bożena Szymańska, Henryk Szewczyk,
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział
w Krakowie, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Urząd Marszałkowski w Krakowie, Starostwo
Nowosądeckie, Urząd Miasta Nowego Sącza, Powiatowy Zarząd Dróg

Skład i druk

Przedsiębiorstwo ALT Krzysztof Klich
ul. Jagiellońska 46, 33-300 Nowy Sącz

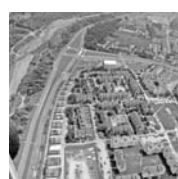
Wydawca

Sądecka Fundacja
ul. Głowackiego 34a, 33-300 Nowy Sącz

Nowy Sącz, 2008

Spis treści

Bliżej świata	5
Co robić na drogach i skąd czerpać pieniądze?	7
Andrzej Czerwiński, poseł na Sejm RP Historyczne szlaki komunikacyjne Sądeczczyzny	9
Zbigniew Rapciak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rządowy program budowy dróg i autostrad w Polsce – szansa dla rozwoju gospodarczego kraju	15
Roman Ciepela, wicemarszałek województwa małopolskiego Reformy roku 1989, czyli kto i za co odpowiada na drogach	26
Marek Litwiński, współwłaściciel firmy transportowej „Litwiński” z Tęgorozy – Sądeckie drogi jako szansa na rozwój gospodarczy regionu. Nadzieja i bariery dla sądeckich przedsiębiorców	33
Stanisław Pletnia, dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Krakowie Modernizacja i rozbudowa dróg krajowych na Sądeczczyźnie. Partnerstwo czy dyktat wobec samorządów?	39
Dwugłós wójtów (Franciszek Młynarczyk, Marek Janczak) Czego potrzeba budowniczym sądeckich dróg lokalnych?	51
Adam Czerwiński, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu Drogi powiatu nowosądeckiego – stan obecny i perspektywy	55
Sądeckie mosty	64
Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych Drużyna Raconia i Pandry	78
Grażyna Krok, naczelnik Wydziału Dokumentacji i Uzgodnień Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Województwo małopolskie jako inwestor i zarządca na drogach sądeckich. Czy i jak wykorzystywana jest szansa na rozwój naszego regionu?	80
Zofia Pieczkowska, radna miasta Nowego Sącza, b. wiceprezydent Nowego Sącza Układ komunikacyjny Nowego Sącza a rozwój Sądeczczyzny, szanse i wyzwania	87
Józef Antoni Wiktor, prezydent Nowego Sącza w latach 2002–2006 Dla Nowego Sącza nie ma obecnie ważniejszej sprawy niż dogodna przeprawa drogowa przez rzekę Dunajec w stronę Chełmca... ..	96
Czy jest możliwa i jaka będzie wspólna „mapa drogowa” sądeckich inwestycji komunikacyjnych?	104
Ciąg dalszy nastąpi	108



■ Blżej świata

Od początku lat dziewięćdziesiątych Polacy stali się bardziej ruchliwi niż poprzednio. Naturalną konsekwencją gospodarki wolnorynkowej jest gwałtowny rozwój motoryzacji. Przemieszczamy się wszyscy z różnych powodów i w różnych, głównie związanych z zatrudnieniem, celach. Ludzie pracują, załatwiają sprawy, uczą się, kupują, sprzedają, świadczą usługi. Samochody, szybkie i nowoczesne, stały się powszechnym dobrem jako narzędzia pracy dla coraz większej liczby osób oraz firm. Ten wzmożony ruch jest objawem przyspieszonego rozwoju całego kraju, stąd również Nowy Sącz i Sądecczyzna odczuwają negatywne skutki komunikacyjnego ścisku.

W ostatnich latach znacznie zwiększyła się w Nowym Sączu ilość pojazdów (obecnie ok. 32 tys. zarejestrowanych aut na 85 tys. mieszkańców). 15-krotnie wzrosło natężenie ruchu w centrum miasta, wzrósł tonaż pojazdów (transport np. tirów z wodą mineralną z okolic Krynicy, Muszyny, Tylicza w głąb kraju). Wszystko to powoduje przyspieszoną degradację dróg, co wymusza konieczność przeznaczania coraz to większych kwot na utrzymanie istniejących ciągów komunikacyjnych w stanie nie pogorszonym.

Stolica Sądecczyzny jest miastem o niewydolnym układzie komunikacyjnym, który pozostał w spadku po poprzednikach. Powstałe w drugiej połowie XX wieku ulice nie są spięte w jeden spójny organizm. Powoduje to, że do dnia dzisiejszego takie ulice jak Węgierska, Limanowskiego, Królowej Jadwigi, Bulwarów Narwiku czy Tarnowska pozostają głównymi osiami komunikacyjnymi Nowego Sącza, a przejazd przez miasto z pominięciem centrum jest właściwie niemożliwy.

Archaiczny już, a na dodatek ograniczony historyczną zabudową, układ komunikacyjny centrum Nowego Sącza, podlega – co prawda – pewnej modernizacji, uciążliwej z uwagi na utrudnienia dla kierowców i pieszych. Podobnie rzecz się ma z drogami dojazdowymi do Sądecczyznę, ze wszystkich praktycznie stron, od Krakowa i Tarnowa, Limanowej, Podhala, doliny Popradu i granicy ze Słowacją, z Krynicy i Gorlic. W większości są to jednak przedsięwzięcia cząstkowe, nie mające systemowego charakteru.

Bez obwodnic z prawdziwego zdarzenia i udroźnienia sieci lokalnej, Sądecczyzna zostanie zepchnięta na margines, ugrzęźnie w zatorach, dotknięta zostanie uciążliwościami wydłużonego czasu przejazdu i dojazdu, odstręczy turystów, kuracjuszy i przedsiębiorców, z kraju i zagranicy.

Nic więc dziwnego, że problematyka komunikacyjna uważana jest za numer jeden wszelkich działań samorządowych, przewija się na pierwszym planie w każdej kampanii wyborczej, w debatach publicznych. Zadania inwestycyjne są, przynajmniej, olbrzymie i kosztowne. Wymagają sporego wysiłku finansowego, przełamania biurokratycznych barier i przebrnięcia przez gąszcz niezyciowych procedur, wywłaszczeń, uwzględniających godziwą, po cenach rynkowych, rekompensatę dla właścicieli nieruchomości położonych na trasie planowanych ciągów drogowych, a przede wszystkim pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy, a więc umiejętnego montażu budżetowego z wielu źródeł (samorządowego, państwowego i unijnego) i żelaznej koordynacji działań.

Zorganizowana z inicjatywy Fundacji Sądeckiej i Starostwa Nowosądeckiego 21 lipca 2008 r. konferencja pn. „Sądeckie drogi – wczoraj, dziś, jutro” była bodaj pierwszą okazją do „komunikacyjnego okrągłego stołu”. Zebranie w jednym miejscu praktycznie wszystkich drogowych decydentów i liderów samorządowych, od ministra po wójtów i szefów firm transportowych, pozwoliło nie tylko na zapoznanie się z aktualnym stanem robót i planów inwestycyjnych, ale też doprowadziło do zderzenia przeciwstawnych w wielu przypadkach koncepcji na złagodzenie bolączek komunikacyjnych.

Na następnych stronach przedstawiamy zapis konferencji, poszerzony i uzupełniony o materiały towarzyszące, nie ujęte w programie debaty.

Organizatorzy konferencji i autorzy opracowania mają nadzieję, że posłuży ono pogłębieniu wiedzy o stanie i perspektywie modernizacji sądeckich dróg, a wynikające z przedstawionych referatów i – miejscami burzliwej – dyskusji wnioski zostaną w niedalekiej przyszłości wdrożone w życie.

Sądecczyzna blżej świata – oto zadanie dla każdego, komu leży na sercu pomyślność naszego regionu.

**Jerzy Leśniak
Henryk Szewczyk**



Debata o sędzeckich drogach toczyła się w sali im. Romana Sichrawy MCK „Sokół” w Nowym Sączu.

Co robić na drogach i skąd czerpać pieniądze?

Konferencję „Sądeckie drogi – wczoraj, dziś i jutro” otworzyli i jej uczestników powitali: **Zygmunt Berdychowski**, prezes Fundacji Sądeckiej i **Jan Golonka**, starosta powiatu nowosądeckiego.

– Postanowiliśmy rozpocząć publiczną debatę o tym, jaki będzie kształt największych i najważniejszych inwestycji drogowych na Sądecku, przede wszystkim z tego powodu, że bądź są one w ostatnim stadium przygotowania, bądź już się rozpoczęły. Uważamy, że publiczna dyskusja w Nowym Sączu powinna towarzyszyć wszystkim działaniom, które podejmowane są obecnie w związku z układem komunikacyjnym Sądecka w Krakowie, czy w Warszawie – zagalął Zygmunt Berdychowski.



Jan Golonka i Zygmunt Berdychowski

Jan Golonka dodał: – Nie zaczynamy dyskusji o drogach, bo dla niektórych z nas, również dla mnie, ta dyskusja rozpoczęła się na samym początku, w 1999 roku, kiedy powstały powiaty i nowe województwa. Zasadniczo wiemy też, co trzeba zrobić. Pytanie, jak dokładnie skoordynować między zarządcami różnych kategorii dróg poszczególne działania i skąd wziąć na to pieniądze, bo to jest najważniejsza sprawa, jeśli chodzi o konkretne efekty.

Andrzej Czerwiński, poseł na Sejm RP (*)

Historyczne szlaki komunikacyjne Sądecczyzny



* (referat w zastępstwie nieobecnego autora wygłosiła Bożena Borkowska, dyrektor biura poselskiego Andrzeja Czerwińskiego)

Rozwój historycznych szlaków komunikacyjnych Sądecczyzny sięga co najmniej XIII wieku. Wielu uczonych uważa, że to właśnie na sądeckiej ziemi zaczęło się ...zjednoczenie Europy. Przyczynić się miały do tego owe szlaki, a w szczególności szlak bursztynowy. Do najważniejszych traktów przebiegających w ciągu wieków przez tereny historycznej Sądecczyzny należały:

- szlak bursztynowy,
- szlak koszycko – krakowski,
- szlak Węgry – Bałtyk,
- droga na Węgry,
- szlak wodny na Dunajcu,
- szlaki kolejowe: linia Tarnów – Nowy Sącz – Leluchów (i dalej do Koszyc), zbudowana w 1876 roku; i Nowy Sącz – Chabówka – Kraków, powstała w 1884 r.



Bożena Borkowska

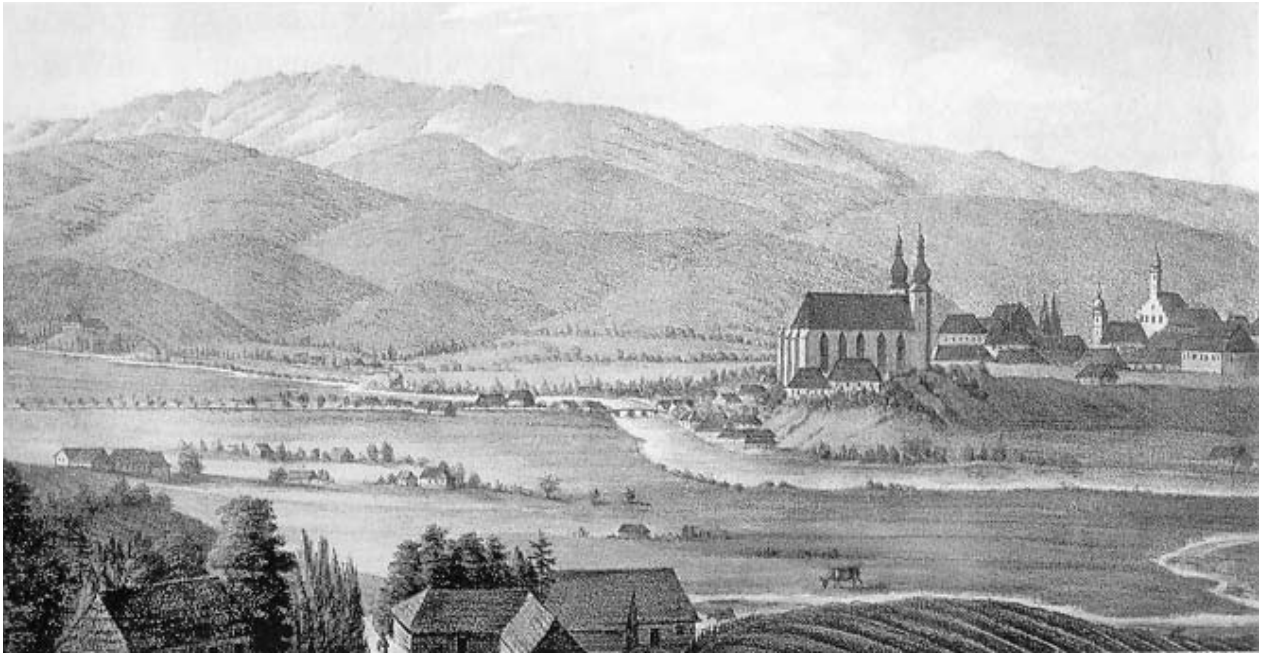
To właśnie na Sądecczyźnie, dzięki tym szlakom, w sposób pokojowy mieszały się twórczo kultury: niemiecka, węgierska, czeska, rusko-łemkowska, żydowska, nawet bizantyjska i ta rdzenna – polska i lachowska.

Ale od początku...

Na wysokiej terasie, wypiętrzającej się w widłach Kamienicy i Dunajca, w końcu XIII wieku leżała ludna i dobrze zagospodarowana wieś o nazwie Kamienica. Doceniając położenie strategiczne oraz możliwości komunikacyjno-handlowe tego miejsca, Wacław II, książę krakowski, późniejszy król polski, zrealizował zamysł ulokowania na gruntach wsi Kamienica nowego ośrodka miejskiego. Była to jednak raczej translacja, czyli przeniesienie istniejącego już ośrodka miejskiego, w miejsce bardziej dogodnie i obronne. Tam, gdzie zaczynał powstawać nowy gród, krzyżowały się drogi lądowe z Gdańska i Krakowa na Węgry, z zachodu, od Czech do Przemyśla i na Ruś podporządkowane traktowi, co stwarzało miastu i okolicom duże możliwości rozkwitu gospodarczego.



Podstawą pomyślnego rozwoju szlaków komunikacyjnych Sądecczyzny były dogodne warunki naturalne oraz zrozumienie władców dla potrzeb miasta, ich opieka i troskliwość. Postanowienia aktu lokacyjnego Nowego Sącz (1292 r.) podkreślały pełnione przez miasto funkcje komunikacyjno-handlowe, co umożliwiała czerpanie zysków. Duży wpływ na rozwój owych szlaków miał również przywilej odbywania corocznych jarmarków i dni targowych, którymi były wtorki i środy w Nowym Sączu. Zjeżdżano się na nie obywatelstwo z całej okolicy i odleglejszych terenów Rzeczypospolitej.



Nowy Sącz, litografia barwna

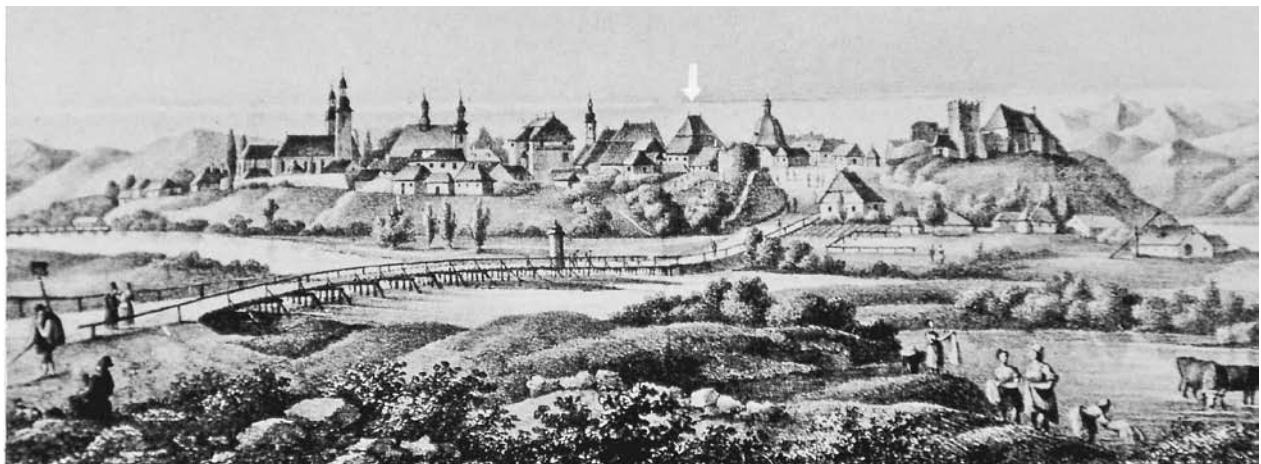
Dzięki zapobiegliwości mieszkańców, korzystnemu położeniu i opiece władców – miasto i okolice wyrosło na dominujący ośrodek życia gospodarczego i uczestniczyło w wymianie handlowej na szlaku komunikacyjnym Węgry – Bałtyk. To tędy transportowano na Węgry miedź, żelazo, futra, wino, konie i воск. Na południe Europy szło także flandryjskie sukno, polski ołów i sól.

Nowy Sącz był jednym z miast, które kupcom zabraniano omijać, na mocy dokumentu wydanego przez Kazimierza Jagiellończyka w 1464 roku. Natomiast królewskie rozporządzenia z lat 1565, 1606 i 1645 mówiły wprost o odbieraniu towarów tym kupcom, którzy lekceważąc prawo drogowe omijali Nowy Sącz. Wskutek tych rozporządzeń Nowy Sącz i okolice stały

się obowiązkowym punktem na trasie kupieckich wędrówek, co przyczyniło się do rozwoju dróg i szlaków komunikacyjnych na tym obszarze.

Sądeccy mieszczanie troszczyli się o drogi wiodące do grodu. Na ich naprawę przeznaczali pieniądze uzyskane z przywileju otrzymanego od Zygmunta Augusta dotyczącego pobierania opłaty mostowej od mostu znajdującego się na Dunajcu. Zgodę na jego budowę sądecczanie otrzymali od Kazimierza Jagiellończyka 22 czerwca 1453 roku.

W 1554 roku Nowy Sącz otrzymał przywilej składu żelaza i miedzi, a rok później soli. Dzięki temu sądeccy kupcy mogli przechwytywać najatrakcyjniejsze towary, jakie były przedmiotem handlu między Polską a Węgrami, co przyczyniło się do rozwoju kolejnych



Panorama Nowego Sącza

szlaków. Jako jedno z niewielu miast, Nowy Sącz uzyskał prawo składu, zatwierdzone w 1565 roku przez Sejm Rzeczypospolitej.

Należy jednak podkreślić, że powstawanie i rozwój szlaków komunikacyjnych na terenie Sądeczyny wiąże się nie tylko z handlem, gospodarką i rzemiosłem, ale i z przygranicznym położeniem Sącza. W naddunajcowym grodzie dochodziło do licznych spotkań poselskich, zjazdów i królewskich odwiedzin.

Mówiąc o szlakach komunikacyjnych, nie możemy zapomnieć o rzekach, które również pełniły te funkcje. Istotną rolę odegrał tu Dunajec, którym spławiano do Nowego Sącza wino, miedź, żelazo, skóry, suszone owoce i inne towary. Sądecy kupcy spławiali też Dunajcem, a dalej Wisłą, drewno do Warszawy i Torunia. Nawet drewno na budowę Zamku Królewskiego w Warszawie było dostarczane przez sądeczan.

Rozwój komunikacji sądeckiej został przerwany przez szalejące zarazy, a później przez potop szwedzki (1655–1660) i najazd wojsk Rakoczego. Przemarsze wojsk, kontrybucje, wewnętrzny chaos sprawiły, że w okresie przedrozbiorowym Nowy Sącz i cała Sądeczyna bardzo podupadły, tracąc na znaczeniu i prestiżu. Kryzys komunikacyjny pogłębiał się dodatkowo poprzez działania zaborcy austriackiego, który odciął tzw. kordonem sanitarnym sześć starostw, leżących w południowej Małopolsce, w tym także i Nowy Sącz, włączając ten obszar do Austro-Węgier. Przez następne dziesięciolecie miasto z trudem się odbudowywało.

Kolej na kolej

Pomyślniejsze czasy dla Sądeczyny nastąpiły w okresie autonomii galicyjskiej. Stabilizacja polityczna i gospodarcze ożywienie kraju sprzyjały rzemiosłu i wymianie towarowej, wiążącej się z rozwojem i odno-

wieniem nowych i istniejących już wcześniej szlaków handlowych. Kiedy zaś władze austriackie zdecydowały się na budowę traktu karpackiego, który ułatwił komunikację między Wiedniem a górskimi cyrkułami galicyjskimi, ożywiły się kontakty z pozostałymi miastami Sądeczyny i terenami położonymi na południe od Karpat.

Pod koniec lat 60. XIX wieku narodził się pomysł zbudowania linii żelaznej z Krakowa do Lwowa i na Węgry (tzw. linia galicyjska). Rada Miejska Nowego Sącza w 1868 r. poparła tę koncepcję, widząc w niej szansę na rozwój miasta. Byli też przeciwnicy kolei, obawiający się zakłócenia spokoju, szkodliwości dla przyrody i zdrowia. W 1872 r. chciano nawet lokalizację stacji przenieść do Grybowa, skąd tor miał biegnąć przez Krynicy do Muszyny z pominięciem Nowego Sącza. W tej sprawie do Wiednia wybrała się specjalna delegacja sądeckich rajców. Pomocy szukali u posła Juliana Dunajewskiego. Interwencja w stolicy monarchii poskutkowała. Wg przekazów za Sądeczanami opowiedział się sam cesarz Franciszek Józef I.

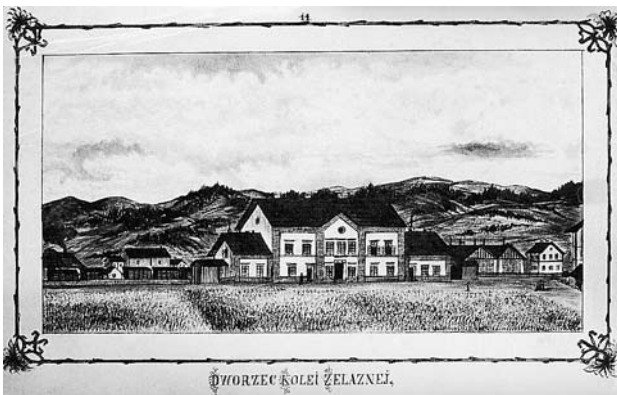
Roboty budowlane przy budowie linii kolejowej trwały od wiosny 1874 do 18 sierpnia 1876 r. Do pracy zaangażowano miejscową ludność, kierownictwo techniczne sprawowali Włosi. Zbudowano kilka żelaznych mostów, w tym na Kamienicy (70 m), Popradzie w Starym Sączu (160 m), Piwnicznej (140 m) i Muszynie (60 m). W Żegiestowie powstał tunel pod górą Kiczorą. Podobny znajdował się w Kamionce Wielkiej (170 m). W Grybowie wzniesiono kamienny wiadukt o 7 arkadach, długości 130 m i wysokości 22 m. Z uwagi na malowniczą trasę, odcinek linii kolejowej Grybów – Ptaszkowa zwano polskim Semmeringiem.

Datę uruchomienia żelaznego szlaku wyznaczono na 18 sierpnia 1876 r., specjalnie w dniu urodzin Najjaśniejszego Pana cesarza Franciszka Józefa I. (...)

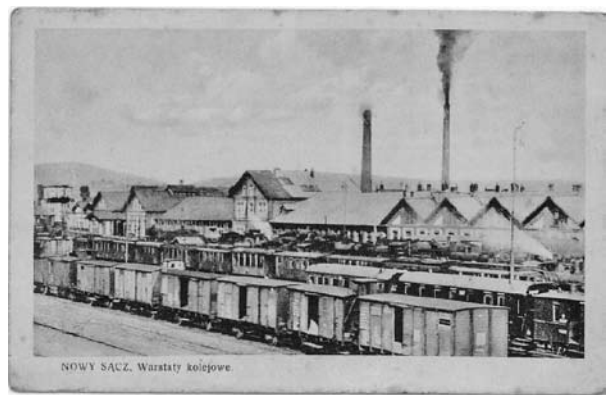




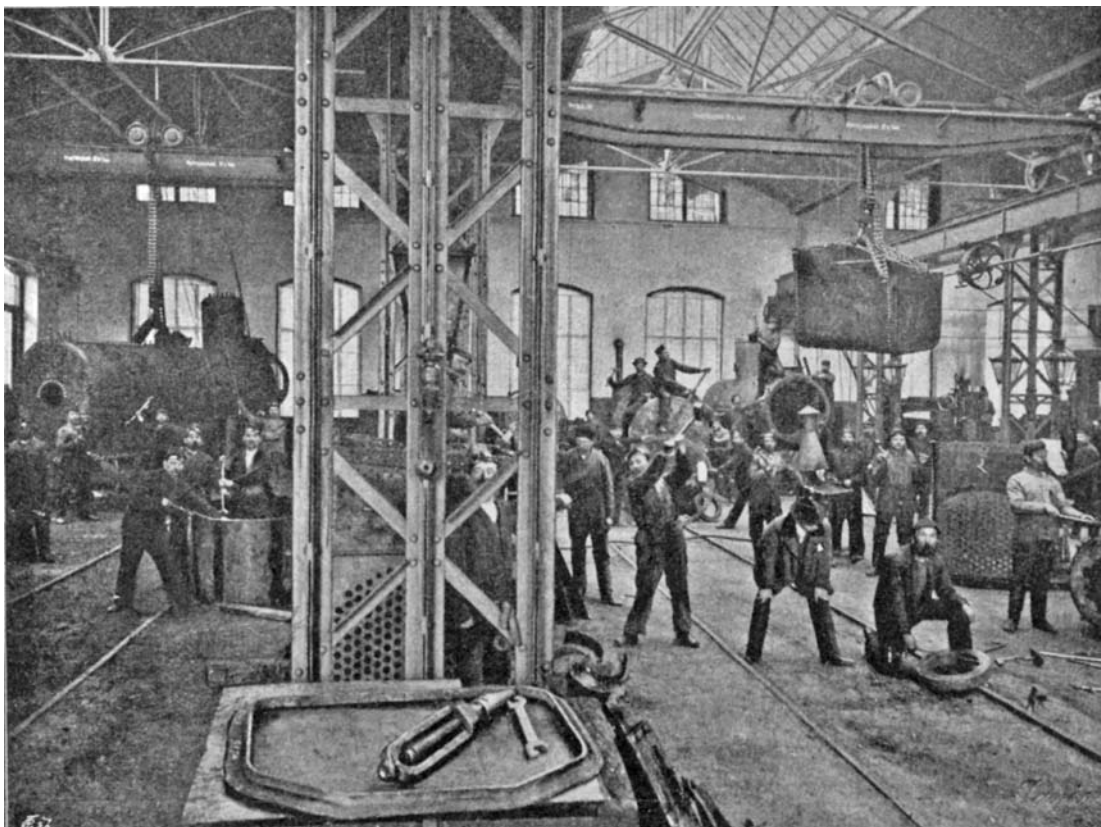
Warsztaty Kolejowe, XIX w.



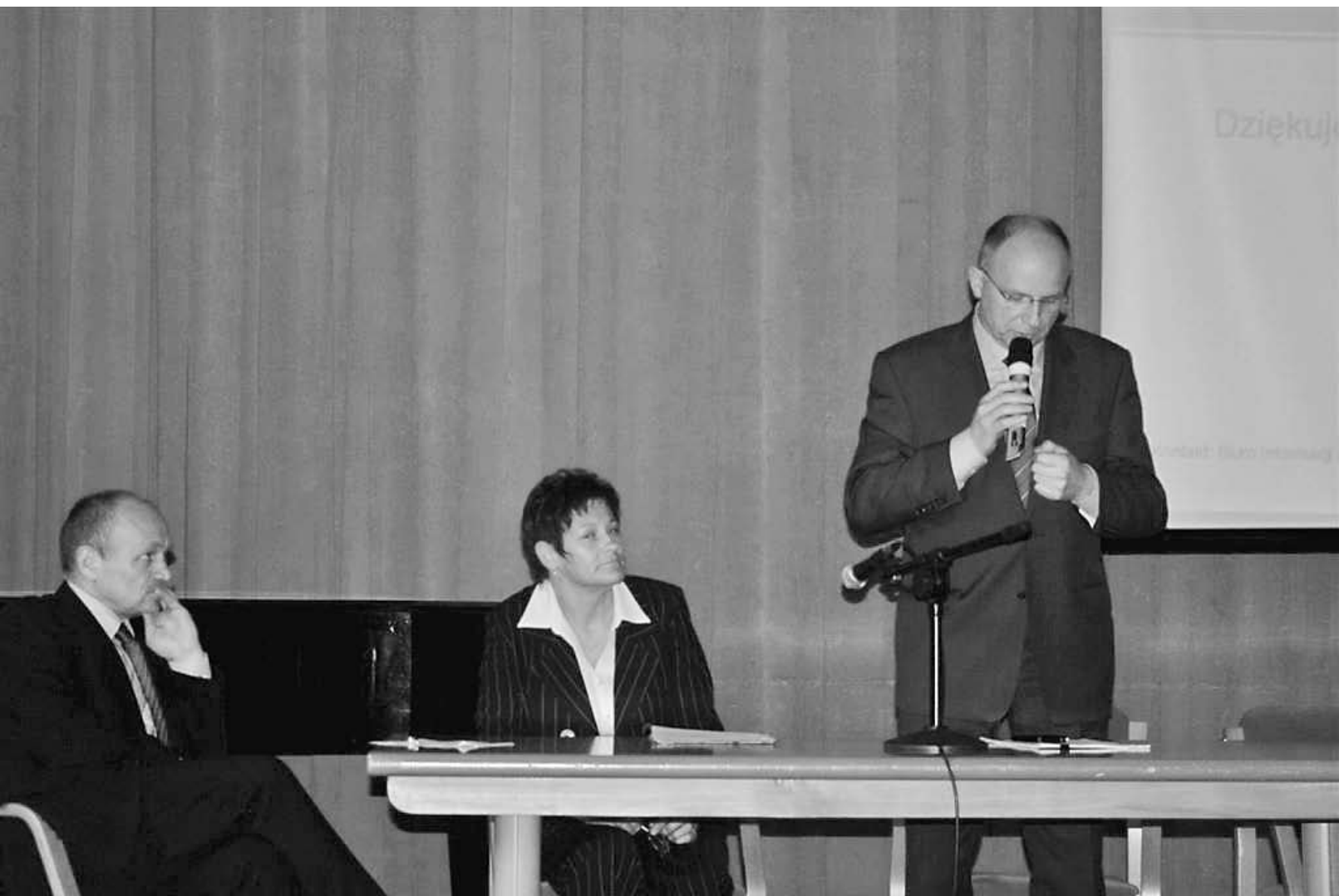
Dworzec kolejowy, pocz. XX w.



Warsztaty Kolejowe, pocz. XX w.



Warsztaty Kolejowe, XIX w.



Zbigniew Rapciak
podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury

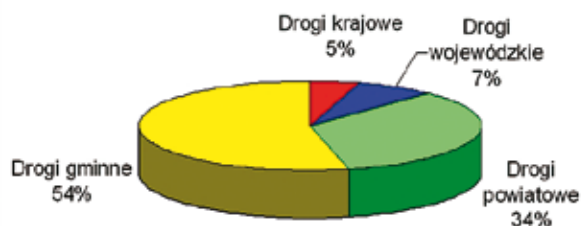
Rządowy program budowy dróg i autostrad w Polsce – szansa dla rozwoju gospodarczego kraju





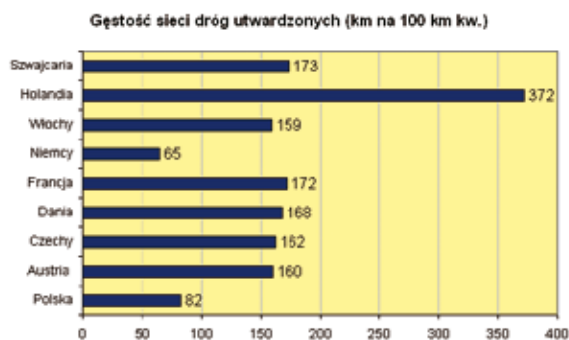
Zbigniew Rapciak

W Polsce drogi dzielimy na rządowe i samorządowe. Dróg rządowych jest ponad 18 tys. km. Zarządza nimi Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad poprzez 16 organizacji wojewódzkich. Pozostałe drogi są samorządowe: drogi wojewódzkie podległe marszałkom, drogi powiatowe podległe starostom i drogi gminne podległe wójtom.



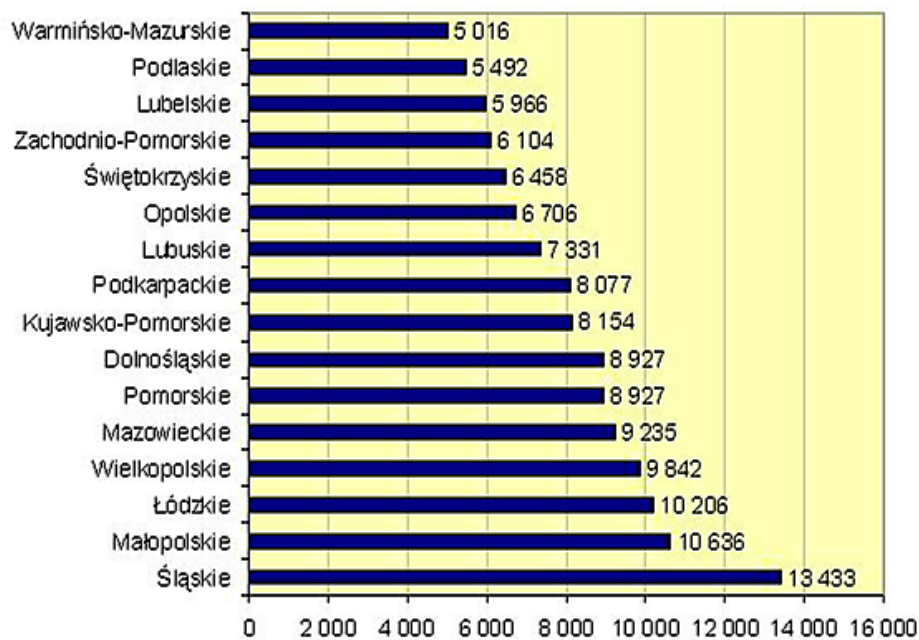
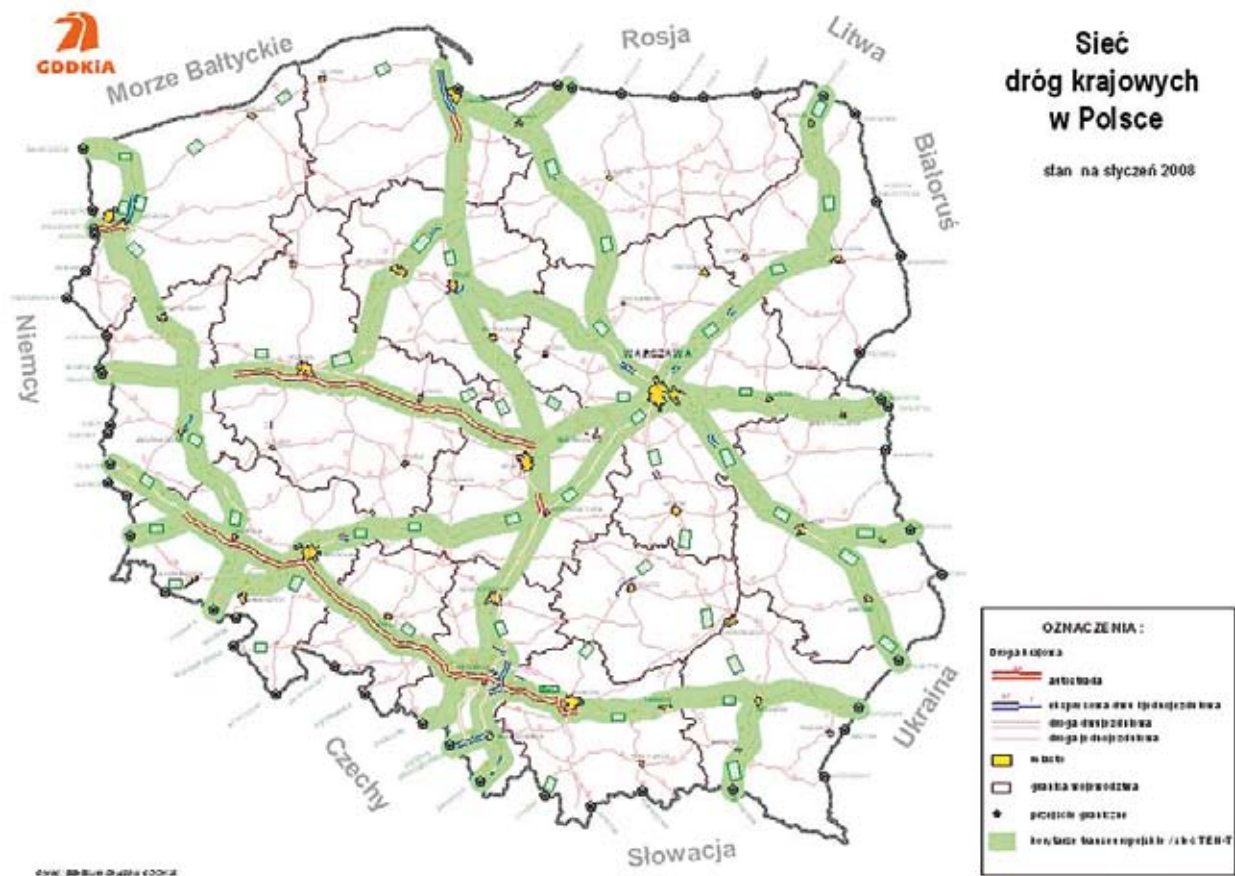
Tylko 5 proc. dróg w Polsce to są drogi krajowe, 95 proc. i to jest bardzo ważne, to są drogi samorządowe. Natomiast aż 52 proc. ruchu, który jest na polskich drogach, przenosi te 5 proc. dróg krajowych, jak i prawie 50 proc. całej masy przewozowej.

Jednym z podstawowych wskaźników planistycznych jest gęstość sieci drogowej, liczona jako ilość kilometrów dróg utwardzonych na 100 km² powierzchni. W Polsce ten wskaźnik wynosi 82 km na 100 km² i pewnie to niejednego zdziwi – mamy dróg statystycznie więcej niż w Niemczech, za to 4-krotnie mniej niż Holandia i dwukrotnie mniej niż Austria i Czechy, bo to również zależy od wielkości kraju.



Natężeniu ruchu na drogach krajowych w 2005 r.

Co 5 lat odbywa się generalny pomiar ruchu. Najbliższy odbędzie się w 2010 roku. Drogi w Małopolsce przenoszą ruch mniejszy tylko od dróg śląskich. Panuje tu prawie dwa razy większy ruch niż w województwie warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, zachodniopomorskim. Średnie natężenie ruchu w Małopolsce



Natężenie ruchu na drogach krajowych

jest zdecydowanie większe niż na Mazowszu i w Łódzkiem. W 2005 roku średniodobowy ruch w Polsce na drogach krajowych wyniósł 8 244 pojazdy, w Małopolsce – 10 636.

Jeżeli wziąć pod uwagę zdolność pracy przewozowej i ruch ciężarowy, to te wskaźniki są jeszcze bardziej niekorzystne dla Małopolski.

Stan techniczny dróg krajowych

53 proc. dróg krajowych jest w stanie dobrym, a pozostałe są w stanie niezadowalającym albo złym: odpowiednio 23,4 proc. i 23,4 proc. Stan niezadowalający jest wówczas, gdy należy przygotowywać zadania do realizacji w najbliższym czasie. Natomiast w stanie złym są drogi, które powinny być natychmiast remontowane lub przebudowywane.

Poziom bezpieczeństwa na drogach mierzy się ilością wypadków, w tym najgroźniejszych, ze skutkiem śmiertelnym. Wszystkie programy mające za cel poprawę bezpieczeństwa, które zostały uruchomio-

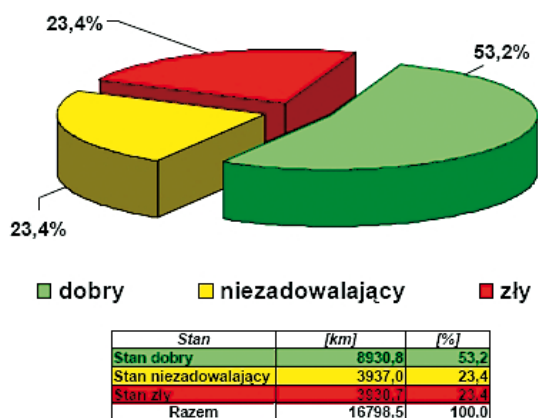
ne w ostatnich latach, spełniły swoje zadanie, ale nie do końca. Ilość ofiar śmiertelnych rzeczywiście przez ostatnie lata spadła, bo w 1998 roku odnotowano ponad 7 tys. ofiar, w ubiegłym roku ok. 5,5 tysiąca. Jest to trochę więcej aniżeli w 2006 roku, aczkolwiek taka była ogólnoeuropejska tendencja. W 2007 roku generalnie w Europie ilość wypadków wzrosła. To dotknęło także Polskę. Wszyscy zastanawiają się dlaczego tak się stało?

Rocznie w Polsce prawo jazdy zdobywa ok. półtora miliona osób. Kupuje się ogromne ilości pojazdów, najczęściej samochodów używanych. Prowadzona jest szeroka dyskusja na temat ich sprawności technicznej.

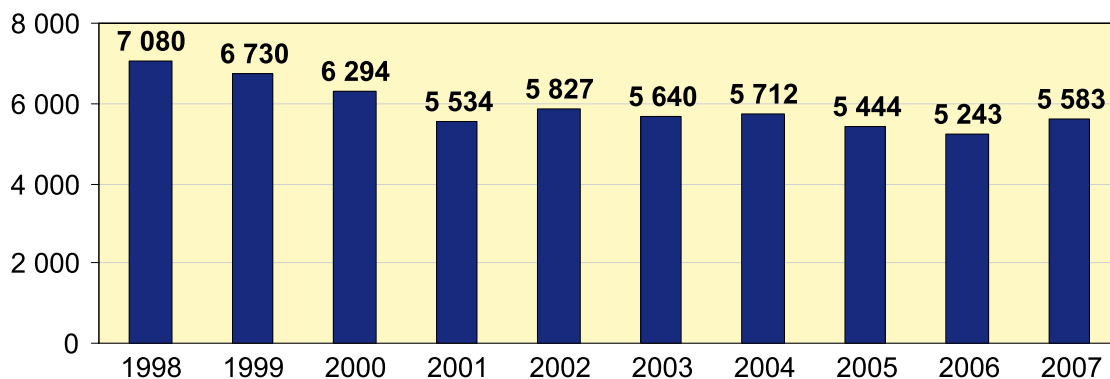
W celu zwiększenia bezpieczeństwa na drogach od 2005 r. realizowany jest – przyjęty uchwałą Rady Ministrów – Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Gambit”. Ma on doprowadzić do radykalnego zmniejszenia ilości wypadków drogowych. Program ten dotyczy zarówno administracji rządowej, jak i samorządowej, głównie na drogach wojewódzkich.

Główną przyczyną wypadków nie jest, jak się powszechnie sądzi, fatalny stan dróg. Do blisko 80 proc. wypadków dochodzi z winy człowieka: kierowcy bądź przechodnia. W Polsce nadal jest ogromne przyzwolenie społeczne na jazdę na tzw. podwójnym gazie i na permanentne przekraczanie prędkości. Ostatnio przez media przetoczyła się dyskusja na ten temat. Rząd przygotował program „Radar” i oczywiście wszyscy są przeciwko. Jakaś dziwna rzecz, bo jeżeli Polak przejeżdża granicę, jest już na Słowacji, czy w Czechach, i zobaczy znak ograniczenia prędkości do 50 km/h, to on na wszelki wypadek jedzie 40 km/h, bo obawia się (i słusznie), że zapłaci tam porządną karę. Natomiast, gdy przekracza granicę Polski, to pruje, jak to się mówi – „ile fabryka dała”. To są rzeczy absolutnie niezrozumiałe.

W ok. 14-17 proc. wypadków powodem jest stan techniczny samochodu, natomiast ta ostatnia, niewielka liczba (kilka procent) – to jest stan techniczny drogi.



Ofiary wypadków drogowych w Polsce (1998-2007)



Autostrady i drogi ekspresowe

Dzisiaj jest w Polsce 699 km autostrad, natomiast w 2012 roku, kiedy w Polsce odbędą się mistrzostwa Europy w piłce nożnej, ma być 1605 km dróg autostradowych. Co do tego, że Polska zagra w finale Euro, to do końca nie jestem pewny, natomiast w tą ostatnią wielkość naprawdę wierzę.

Oto jak ma wyglądać sieć autostrad w Polsce:

- Autostrada A 2, czyli od granicy w Świecku do Warszawy, jest budowana w systemie koncesyjnym.
- Górny, północny odcinek A 1, od Gdańska do Torunia, też budowany jest w systemie koncesyjnym. Od Torunia do Łodzi w systemie tradycyjnym, czyli przez inwestora, jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Z Łodzi na Śląsk budowa prowadzona jest w systemie koncesyjnym.
- A 4, czyli ta autostrada, która najbardziej Sądectan interesuje, ok. 20 km, jest aktualnie w budowie. W przyszłym roku ma być oddany do użytku przejazd do Szarowa. Cały następny odcinek do granicy z Ukrainą też będzie budowany w systemie tradycyjnym.

Dróg ekspresowych jest obecnie w Polsce 329 km. Blado to wygląda na mapie, a ja zawsze na wszystko

patrzę przez różowe okulary. Należy się cieszyć, że w Małopolsce już jest jedna „plamka”. Chodzi o 12 km drogi ekspresowej między Mysłenicami a Lubniem, która została oddana w tym roku, a będzie tego więcej.

Tradycyjna z nazwy „zakopianka” do Rabki będzie drogą ekspresową. Powstanie połączenie od węzła Biezanów, czyli od autostrady na północ do Warszawy. Otwarto przetarg na budowę pierwszego odcinka tej drogi ekspresowej. Niedługo odbędzie się kolejny przetarg na budowę mostu przez Wisłę. Zostanie zrealizowany ładny projekt „z wyjściem” na północną stronę Krakowa, powstaną obwodnice Słomnik, Miechowa itd.

Dzisiaj wolno, w zasadzie, powiedzieć, że z Warszawy do Radomia można przejechać już dwoma jezdniami. Niedawno miałem przyjemność otwarcia odcinka: Jedlińska – Białołęka. Obwodnica Grójca niedługo będzie przebudowana i pozostanie do zrobienia tylko odcinek za Grójcem, który ma być otwarty w czerwcu przyszłego roku. Jeżeli uda się zrealizować ambitne plany, to w 2012 roku sieć dróg autostradowych i ekspresowych pokryje całą Polskę. Za Lublinem będą się rozwidlać dwie drogi ekspresowe „12” i „17”, budowane też w systemie komercyjnym, czyli w ramach koncesji.



Istniejące i planowane autostrady i drogi ekspresowe



Tak jest dzisiaj

Autostrady

Tak będzie jutro



Drogi ekspresowe

Pieniądze i puste szuflady

Żeby to wszystko zrobić, trzeba najpierw przygotować projekty. W tym roku przygotowujemy projekty 625 km autostrad, w przyszłym – 281 km, w następnych latach spada to do zera. Lata 2010-2012 to ma być okres, kiedy większość najważniejszych zadań będzie realizowanych.

Obecnie w fazie projektowej znajduje się 514 km dróg ekspresowych, w przyszłym roku na deskę kreślarską trafi prawie 1000 km. Drogi ekspresowe to był temat zapomniany i któremu, niestety, nie poświęcano należytej uwagi. Zadania nie były przygotowywane, a gdy

nastął nowy rząd okazało się, że szuflady są puste. Ponieważ nigdy nie miałem nic wspólnego z polityką i nadal nie mam, mogę się pokusić o odpowiedź na pytanie: dlaczego? Stało się tak dlatego, że mniej więcej do 2004 roku z budżetu państwa przeznaczano na drogi tylko ok. 3 mld zł. W tym roku jest 28 mld 800 mln zł, w przyszłym ma być 32 mld, to jest ogromny skok. Drogowcom zawsze brakowało pieniędzy na inwestycje, szczególnie na ich przygotowanie. Te 3 mld, którymi dysponowano, szły na odśnieżanie, na wykoszenie poboczy, na połatanie dziur i jakąś jedną, dwie inwestycje. Natomiast nie było absolutnie pieniędzy na przygotowywanie zadań, przygotowanie dokumentacji i wykupy gruntów.

W Małopolsce też wiele się dzieje na drogach krajowych. Na przykład, przebiegająca przez Sądecki powiat droga krajowa nr 28 Wadowice - Sanok, do 2012 roku będzie w całości przebudowana. Aktualnie prace na tej drodze trwają na blisko 30 km. Budowana jest obwodnica Biecza, która w tym roku wejdzie do eksploatacji.

Realizujemy największy program infrastrukturalny w Europie: ogółem 1240 zadań. Pieniądze, które na ten program są przeznaczone, są porównywalne z powojennym Planem Marshalla dla Europy Zachodniej.

Na samą infrastrukturę drogową w zakresie dróg krajowych w latach 2008-2012 wydamy 121 mld zł. Jeżeli do tego dołożymy planowane wydatki na infrastrukturę kolejową, ponad 180 mld, i to co jest przeznaczone w samorządach na drogi, ponad 220 mld zł – to otrzymamy gigantyczną kwotę. Oto jakie sumy pójną na infrastrukturę komunikacyjną w Polsce w ciągu najbliższych 4 lat.

Skąd pieniądze?

Zdecydowano, że 52 proc. środków na realizację tych śmiałych zamierzeń będzie pochodzić z budżetu państwa, 6 proc. – z Krajowego Funduszu Drogowego, 29 proc. – z funduszy unijnych, 13 proc. – z akcyzy od paliw silnikowych (to są te pieniądze, które wszyscy zostawiamy na stacjach benzynowych, tankując swoje pojazdy).



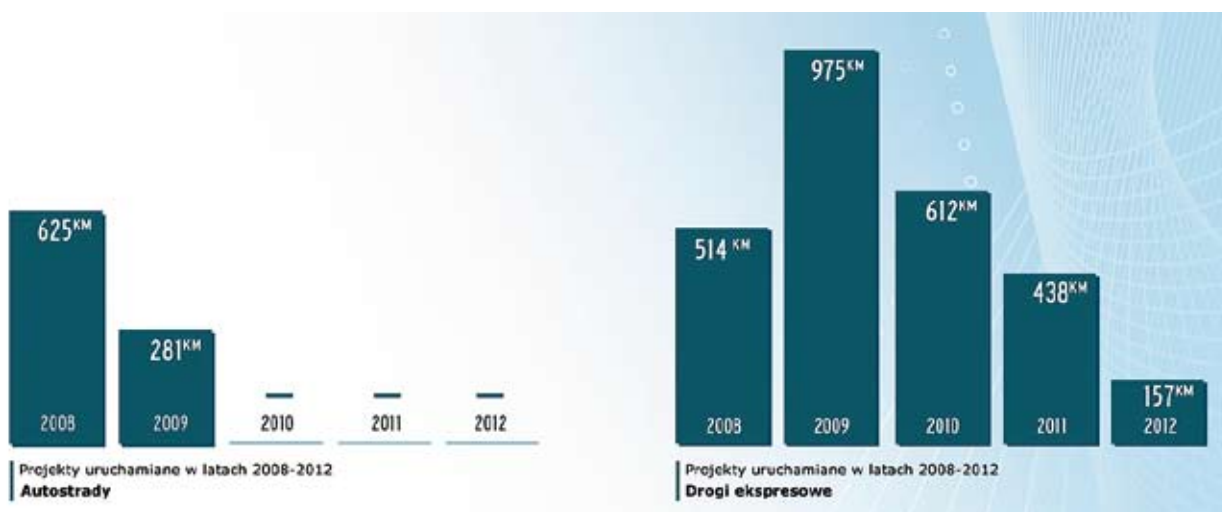
Prawo na usługach drogowców

Żeby to wszystko udało się zrealizować, potrzeba było zmian w prawie. Do 2003 roku infrastruktura drogowa regulowana była według przepisów ogólnego prawa budowlanego. Czy budowało się garaż, szpital, śmietnik, czy autostradę, to prawo było takie same.

W 2003 r. po raz pierwszy utworzono prawo dla budownictwa liniowego, ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwaną „specustawą”. W pierwszym wydaniu, z 2003 r., dotyczyła ona tylko i wyłącznie dróg krajowych. W 2006 r. wprowadzono do niej dwie istotne zmiany. Specustawa objęła wszystkie drogi samorządowe oraz zmieniono regulację związaną z nabyciem gruntów.

Według najnowszej noweli specustawy, która czeka na podpis prezydenta, likwidowane są funkcjonujące w obiegu prawnym dwie decyzje: lokalizacyjna i pozwolenia na budowę. W przyszłości będzie wydawana jedna decyzja na realizację inwestycji drogowej, przez co inwestor znacząco zyska na czasie. Uregulowano także kwestie własnościowe, pojawią się ponadto też sankcje dla urzędników za przewlekłe rozpatrywanie wniosków.

Wystąpią również pewne zachęty dla wywłaszczanych właścicieli. Odszkodowanie dla nich określi wojewoda. Ono będzie mogło być powiększone o 5 proc., jeżeli strony zdecydują się opuścić w ciągu 30 dni nieruchomości. Dodatkowo każdy z właścicieli mieszkania będzie mógł dostać dodatkowo 10 tys., jeżeli w przeciągu tego czasu opuści mieszkanie. To tzw. rekompensata kosztów poszukiwania mieszkań i przeprowadzek.



Nowa specustawa drogowa

Tylko jedna decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji zamiast obecnych dwóch, kary za niewydanie decyzji w terminie oraz uregulowanie kwestii „słusznego odszkodowania” – to tylko kilka istotnych zmian jakie przewiduje przyjęte bez poprawek przez Senat 7 sierpnia br. nowelizacja Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tzw. specustawa drogowa). Projekt nowelizacji tej ustawy został przygotowany w Ministerstwie Infrastruktury. Dzięki tym zmianom zostanie znacznie skrócony proces przygotowania inwestycji drogowych.

Przyjęta ustawa przewiduje zastąpienie dwóch decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi oraz o pozwoleniu na budowę – tylko jedną decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, co skróci czas na wydanie decyzji. Specustawa drogowa wprowadza sankcje karne dla organu, który nie wyda decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w terminie 90 dni od daty złożenia wniosku. Celem tego zapisu jest zobligowanie organów do szybkiego wydawania decyzji, aby w konsekwencji drogi powstawały szybciej.

Przyjęta ustawa reguluje również wysokość odszkodowania za nieruchomości przyjęte pod budowę dróg, tak aby odpowiadało ono przesłance „słusznego odszkodowania” określonej w Konstytucji RP.

Dla osób sprzedających nieruchomości pod drogi są to rozwiązania dużo korzystniejsze od tych obowiązujących obecnie.

Wydłużony został termin na wydanie przez właścicieli nieruchomości przeznaczonej pod budowę drogi, z obecnych 30 dni do 4 miesięcy. Jednak wysokość odszkodowania zostanie powiększona o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości, gdy zostanie ona wydana zarządcy drogi w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. Dodatkowo właściciele budynków lub lokali mieszkalnych otrzymają 10 000 zł na pokrycie dodatkowych wydatków np. związanych z poszukiwaniem nowej nieruchomości, podatkami i opłatami związanymi z jej nabyciem czy też przeprowadzką.

W obecnym stanie prawnym właściciele nieruchomości przewidzianych pod budowę dróg informowani są o inwestycji jedynie poprzez obwieszczenia. Specustawa drogowa nakłada na odpowiedni organ obowiązek wysyłania zawiadomienia o wszczęciu postępowania do wnioskodawcy oraz do właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem. Wprowadzenie bezpośrednich powiadomień ma na celu zniwelowanie w przyszłości protestów społecznych, które często opóźniają rozpoczęcie budowy.

(Źródło: www.mi.gov.pl)



W zgodzie z przyrodą

Istotną sprawą jest ekologia, w taki sposób prowadzenie inwestycji drogowych, żeby przyroda jak najmniej ucierpiała na skoku cywilizacyjnym Polaków. Na przykład w państwach „starej 15” Unii Europejskiej ok. 50 proc. materiału frezowanego wbudowuje się z powrotem w drogę. W Polsce – 2 promile!

Instytut Badawczy Dróg i Mostów pracuje nad nowymi technologiami. Opracowywane są nowe wytyczne, po to, ażeby to, co teraz zaklasyfikowane jest jako odpad, nie było odpadem, tylko pełnowartościowym materiałem budowlanym. Do Sejmu wpłynęła związana z powyższymi zmianami nowa ustawa środowiskowa.



Stan prac drogowych w Polsce.

*

Zbigniew Rapciak – ur. 15 maja 1956 r. w Krakowie. Absolwent Technikum Gospodarki Wodnej i Budownictwa Drogowego w Krakowie (matura 1977). Ukończył Akademię Ekonomiczną w Krakowie – kierunki: organizacja i zarządzanie (dyplom 1986) oraz ekonomika i organizacja produkcji (dyplom 1987). Studia podyplomowe: zarządzanie i finansowanie infrastruktury drogowej (Szkola Główna Handlowa Warszawie).

Od początku swej pracy zawodowej Zbigniew Rapciak związany jest z drogownictwem. Pracował w Transprojekcie Kraków, Rejonie Dróg Publicznych Kraków, Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg Miejskich w Krakowie, Urzędzie Miasta Krakowa (jako dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej). Był dyrektorem krakowskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i wiceprezesem Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad w Warszawie.

Zajmował się m.in. opracowaniem koncepcji rozwoju sieci drogowej Małopolski, która stała się istotnym elementem Strategii Rozwoju Województwa Małopolskiego; inicjował i rozpoczynał realizację wielu ważnych dla regionu inwestycji: drugiej części południowego autostradowego obejścia Krakowa, obwodnicy Brzeska, Węzła Radzikowskiego, modernizację dwóch odcinków „zakopianki”: Chabówka – Rdzawka oraz Myślenice – Lubień.

Inne osiągnięcia Zbigniewa Rapciaka: opracowanie programu reorganizacji drogownictwa w Krakowie (1996), opracowanie największego w Europie programu modernizacji torowisk (1997), opracowanie raportu o stanie dróg w Krakowie (1997-1998), przygotowanie konkursu na trasy mostowe, przygotowanie realizacji Krakowskiego Szybkiego Tramwaju oraz Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

Od 7 lutego 2008 r. wiceminister infrastruktury, odpowiedzialny za budowę dróg i autostrad.

Z autostradą A-4 Nowy Sącz „skomunikuje się” przez Brzesko

Dyskusja

Po wystąpieniu ministra Rapciała otworzył się „worek” pytań. M.in. **Leszek Zegzda**, wicemarszałek Małopolski, oraz **Jan Golonka**, starosta nowosądecki, poprosili ministra o dodatkowe informacje na temat programu budowy autostrad, ze szczególnym uwzględnieniem autostrady A-4 i połączeniach Sąddeckich z tą arterią. Pytali także o kwestie finansowe programu.

Oto odpowiedź gościa z Warszawy:

– Chcielibyśmy, aby drogami krajowymi były najważniejsze drogi w Polsce, czyli autostrady, drogi ekspresowe i drogi, które są w korytarzach transeuropejskich, czyli w sieci TT – tłumaczył Zbigniew Rapciał. Dalej mówił o zamiarze przekazania części obecnych dróg krajowych samorządowi województwa.

– Oczywiście z pieniędzmi, z ludźmi i z wszystkimi przygotowanymi dokumentacjami, które w tym czasie będą zrobione – podkreślił. Rapciał zapewniał, że ma świadomość i gdzie tylko jest to możliwe, o tym mówi, że dzisiaj drogi samorządowe, bez względu na to, czy wojewódzkie, czy powiatowe, są niedofinansowane. Obecny model finansowania dróg samorządowych nie jest właściwy. Widać, jak nożyce finansowania pomiędzy administracją rządową i samorządową coraz szerzej się rozwierają. Przenosi się to negatywnie na stan techniczny dróg.

Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje zmiany w tym zakresie.

Brzesko skłócone

– Odnosnie zjazdów z autostrady, to Nowy Sącz będzie z autostradą A-4 komunikowany przez węzeł w Brzesku i całe to połączenie od węzła do drogi nr 75, prowadzącej do Nowego Sącza, zostanie sfinansowane przez administrację rządową – stwierdził Zbigniew Rapciał.

Dalej zauważył: – Problem dzisiaj jest w Brzesku. Od samego początku połączenie autostrady z istniejącą drogą krajową nr 4 miało przebiegać przez ul. Leśną. We wszystkich planach tak było zapisane. Władze Brzeska po ogromnych naciskach społeczności, kiedy już projekt był gotowy i wszyscy uwierzyli, że autostrada będzie budowana, wymyśliły wariant samorządowy. Powiedzieliśmy, że absolutnie nam jest wszystko jedno: ulica Leśna, czy wariant samorządowy, czy raczej społeczno-samorządowy, pomimo, że jest on dłuższy. „Towarzystwo” tak się jednak skonfliktowało, że dzi-

siaj nie jest do wykonania ani jedno ani drugie. Obojętne, co nam w Brzesku powiedzą, to wybudujemy i to za publiczne pieniądze.

Ceny w górę

Odpowiadając na następną porcję pytań Zbigniew Rapciał przyznał, że koszty budowy dróg ogromne w ostatnim czasie wzrosły.

– Uczestniczyłem przed przyjazdem do Nowego Sącza w posiedzeniu Rady Budowy obwodnicy Lubnia – opowiadał minister. – Niezmiernie trudne technicznie zadanie, bo wykopy 15-metrowe w łożach i w kamieniu, most konstrukcji łukowej, naprawdę ciężkie wyzwanie i te niespełna 5 km kosztuje 108 mln zł. Natomiast dzisiaj otwierane oferty na podobne zadanie, to jest 70 mln zł za km, tak podskoczyły ceny.

Powiedział ponadto, że w rządowym programie jest wpisana rezerwa, „ale jeżeli te ceny będą tak gallo-powały, to rzeczywiście pojawi się problem”. Aktualnie program budowy autostrad bilansuje się i jest nadzieja, że wzrost cen zostanie zahamowany.

Lobby sądeckie

Z kolei **Grzegorz Biedroń**, radny wojewódzki, b. burmistrz Limanowej, zapytał ministra Rapciała, czy środki przeznaczone na budowę autostrad nie padną ofiarą cięć budżetowych. Mówił też o potrzebie zorganizowania sądecko-limanowskiego lobby, „pilnującego” inwestycji drogowych i „powiązań komunikacyjnych regionu z resztą Polski i całą Europą”:

– Przypomnę, że w latach 90. ubiegłego wieku, posłowie sądecki, w tym również ówczesny poseł Berdychowski, mocno się angażowali w budowę „zakopianki” i teraz należałoby się pewna spłata długów przez parlamentarzystów podhalańskich, albowiem pół miliona mieszkańców powiatów nowosądeckiego, limanowskiego, gorlickiego i miasta Nowego Sącza w nie mniejszym stopniu potrzebuje takich połączeń, jakie posiada Podhale – powiedział Biedroń.

Przy okazji wspominał, że przejazd pociągiem z Nowego Sącza do Krakowa jest przedmiotem żartów i anegdot. W tym względzie czas najwyższy byłoby zrobić jakiś krok do przodu, a nie ciągle tkwić w realiach galicyjskich końca XIX w.

Grzegorz Biedroń przypomniał też wizytę w Nowym Sączu w 1993 r., przed wyborami parlamentarnymi, ówczesnej premier Hanny Suchockiej, gościa prezesa Romana Kluski w „Optimisie”:

– Była wtedy mowa o zwiększeniu środków na drogi górskie, bo one wymagają większych nakładów. Czyli wracamy do sytuacji sprzed 15 lat – konkludował limanowianin.

Odpowiadając Grzegorzowi Biedroniowi minister Zbigniew Rapciak stwierdził, że trwają zabiegi o wprowadzenie nowej linii kolejowej Kraków – Nowy Sącz do sieci kolejowej TENT (transeuropejskiej sieci transportowej).

– Zmiany nastąpią w roku 2010 i trzeba będzie z Brukselą wynegocjować, aby ten korytarz został przyjęty i zaakceptowany. To oczywiście spowodowałoby zdecydowanie łatwiejszy dostęp do środków finansowych na tę inwestycję – powiedział Rapciak.

Jedna kobieta wszystko zablokowała

Z kolei Zygmunt Berdychowski, występujący dla odmiany w roli radnego gminy Chełmiec, zapytał ministra o kryteria i zasady zaangażowania Generalnej Dyrekcji w budowę chodników przy drogach krajowych.

– Odnoszę wrażenie, że w jednych gminach Dyrekcja jest gotowa partycypować w kosztach budowy chodnika w 100 procentach, w innych gminach – 50 procentach, a w jeszcze innych nie chce partycypować w ogóle – stwierdził Berdychowski, dodając, że z tym problemem boryka się nie tylko gmina Chełmiec.

– Co ja się do tego Chełmca i do tego Sącza najeżdżilem w sprawie budowy obwodnicy Chełmca i Sącza – westchnął minister Rapciak. – Obwodnicy dotąd nie ma i tu jest sprawa, bo tak wszyscy mówią – ten jest silny, tamten jest silny, albo jakaś strona polityczna jest silna. Wszystkich nas wtedy pokonała jedna, słaba

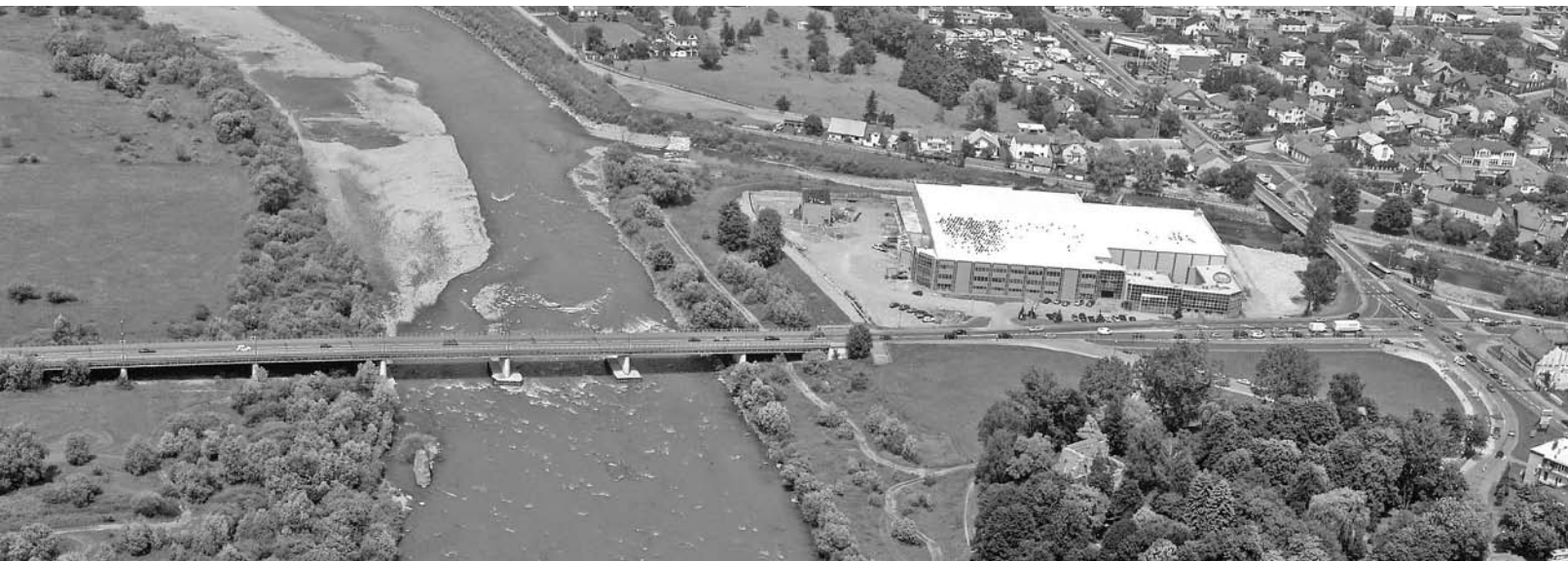
kobieta w Chełmcu, która każdą najmniejszą decyzję zaskarżała do Trybunału Konstytucyjnego i wszystko wtedy blokowała (chodzi o b. sekretarz gminy Teresę Jaros-Ligaszewską – przyp. red.). Mam nadzieję, że obecnie roboty pójdą zdecydowanie łatwiej i sprawniej, zwłaszcza, że – o ile się orientuję, to zupełnie poważnie ten projekt wygląda po stronie miasta Nowy Sącz. Rapciak wspominał o „doskonałej współpracy” przy tym projekcie z poprzednimi władzami Nowego Sącza. Niestety, blokada tkwiła w Chełmcu.

– Tak, że nawet jadąc dzisiaj do Nowego Sącza od strony Limanowej, to tak patrzyłem na ten Chełmiec i na ten urząd, i mam nadzieję, że w niedługim czasie już nie będziemy musieli jechać koło tego urzędu, tylko będzie można jechać obwodnicą – mówił minister. Dodał, że ta obwodnica jest niezmiernie ważna, szczególnie dla mieszkańców Chełmca, z których wielu dojeżdża do pracy do Nowego Sącza.

Rapciak przypomniał, że Most Heleński jest „mocno zaawansowany wiekowo” i niewykluczone, że jego zarządca, prezydent Nowego Sącza, będzie zmuszony z przyczyn technicznych ograniczyć ruch na tej przeprawie. Obwodnica północna z mostem pod Górą Zabelecką rozwiązałaby ten problem.

Chodniki

– Póki ja byłem dyrektorem krakowskiego oddziału Generalnej Dyrekcji, czyli do stycznia tego roku, ale sadzę, że to się nie zmieniło, to przy budowie chodników obowiązywała zasada – 50:50. Samorząd płacił połowę kosztów, spisywano na tę okoliczność stosowne porozumienia. Deklaruję, że krakowski oddział Generalnej Dyrekcji był i jest gotowy do zawierania porozumień z gminami w tym względzie. Drzwi są szeroko otwarte.



Most Heleński – jedyna przeprawa przez Dunajec w Nowym Sączu

Roman Ciepiela
wicemarszałek województwa małopolskiego

Reformy roku 1989, czyli kto i za co odpowiada na drogach



Po 1989 roku dokonała się rewolucja, samorząd gminny wziął odpowiedzialność za wiele spraw, w tym za drogi lokalne. Choć środki, jak na wiele innych zadań, które wtedy gminy otrzymały, były za małe, to postęp szybko stał się widoczny. W 1999 roku dokonał się drugi etap reformy samorządowej. Powstały województwa w nowym kształcie, odrodziły się powiaty, a kompetencje pomiędzy administracją rządową, a samorządową – podzieliły się jeszcze wyraźniej.

Uważam, że województwo małopolskie posiada logiczną i dobrze ukształtowaną sieć drogową, na którą składają się drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne. Powstanie jeszcze autostrada, a poza tym sądzę, że w najbliższych latach nie należy się spodziewać jakiegos zasadniczego uzupełnienia sieci drogowej. W rachubę wchodzi pewne korekty wokół Nowego Sącza i na samej Sądeckczyźnie, po wybudowaniu kolejnego mostu na Dunajcu i obwodnicy zachodnio-północnej miasta.

Po 1999 r., kiedy powstało województwo małopolskie, sieć drogową wojewódzka była intensywnie modernizowana.

Należy pamiętać, z jakiego punktu startowaliśmy, bo dopiero wtedy widać, jak dużo się udało zrobić. Obecnie, w połowie 2008 roku, ok. 30 proc. dróg wojewódzkich jest w stanie przyzwoitym, nawet – można powiedzieć – w bardzo dobrym stanie. Ok. 30 proc. nadaje się do generalnej modernizacji i remontu, a pozostałe to jest taka przeciętna: kawałek równej drogi, za chwilę dziura.

Niespodzianki na moście

Łącznie w Małopolsce jest ponad 1380 km dróg wojewódzkich, oznakowanych trzycyfrowo. Ponadto – 323 obiekty mostowe o łącznej długości ponad 10 km, w wielu przypadkach w nienajlepszym stanie technicznym, a niektóre nas wręcz zaskakują. Oto nagle wypada dziura w moście i widać wodę. Wydaje się, że można to wyremontować szybko, tymczasem ekspertyzy wskazują na konieczność budowy nowego mostu. Mamy taki przypadek w Kluszkowcach na Podhalu, gdzie musimy wymienić cały wiadukt i most. Będzie to kosztowało 20–30 mln zł, a może więcej. Jak wybudujemy w Kluszkowcach nowy most, to kierowcy i tak powiedzą: „był most i jest most”. Nie powstanie nowa jakość, są obiekty mostowe, które wymagają pilnej modernizacji, czy też wymiany i będzie to sporo kosztowało, chociaż efekt będzie stosunkowo niewielki.

Co innego, jak budujemy nowy most, wtedy pojawia się ta nowa jakość i efekt. Z taką sytuacją mamy do czynienia w przypadku niedawno oddanej przeprawy w Starym Sączu. Jest nowy most, nowy historyczny trakt, wykreowaliśmy nowe połączenie. Ono będzie

kontynuowane, powstanie obwodnica Podegrodzia i obwodnica zachodnia Nowego Sącza.

Zarząd Dróg Wojewódzkich dba o utrzymanie dróg oraz przygotowuje ich rozwój. W ramach ZDW opracowano plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich w Małopolsce. Słowem – mamy bardzo dobrze zewidencjonowane drogi i mamy „plan drogowy” na wiele lat. Gotowa jest lista zadań do 2013 r.



Roman Ciepiela



Co udało się zrobić?

W 1999 r. mogliśmy wydatkować na drogi wojewódzkie ok. 40 mln. Cały budżet województwa wynosił wtedy ok. 200 mln zł. W następnych latach nastąpił wyraźny wzrost nakładów na drogi wojewódzkie. Województwo wyemitowało obligacje, bo wiedzieliśmy, że najważniejsze drogi regionalne wymagają pilnego remontu, a nie było skąd czerpać środków. Zadłużyliśmy wtedy trochę województwo, ale wzrost nakładów na drogi był znaczący. Lata 2003–2004 to są już mniejsze nakłady, co jest konsekwencją wcześniejszych inwestycji. W 2002 roku doszliśmy do 100 mln nakładu rocznie na drogi wojewódzkie. Kolejna zmiana jakościowa nastąpiła w latach 2005–2007, pierwsze lata obecności Polski w Unii Europejskiej. Pojawiły się wtedy większe pieniądze, które mogliśmy przeznaczyć na drogi. Nakłady wzrosły do ok. 160–200 mln zł rocznie. Plan na 2008 – ponad 300 mln zł!

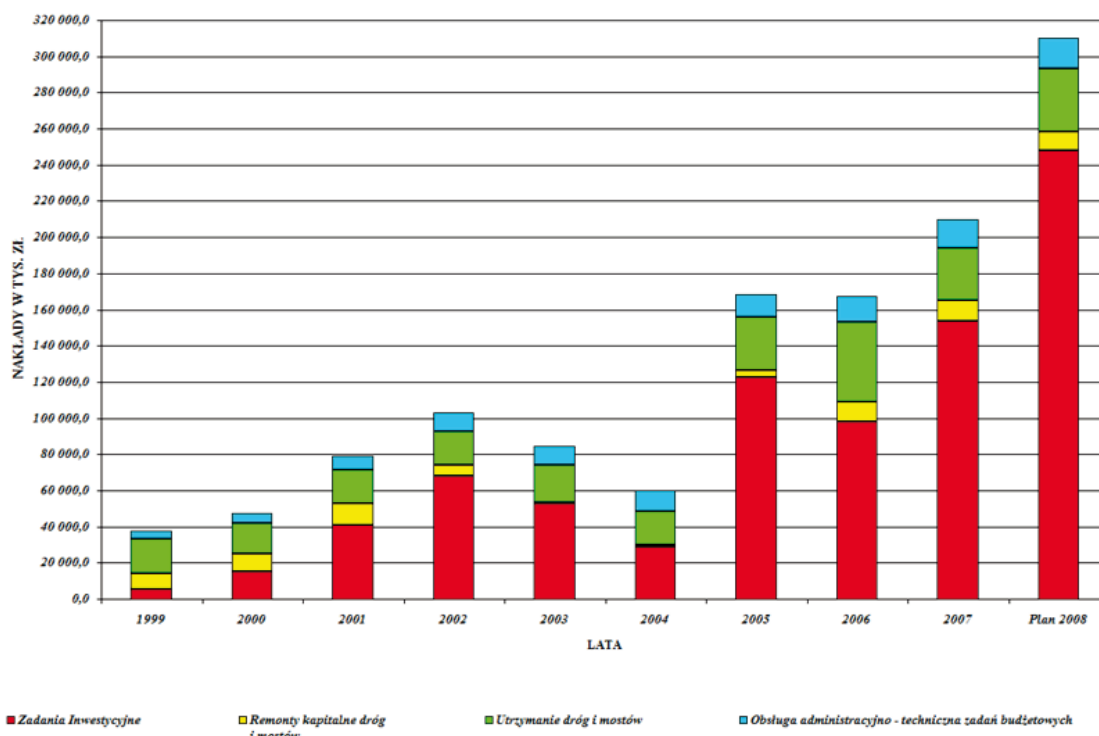
Czy uda się zrealizować te śmiałe zamierzenia? Mam nadzieję, że tak. Prace trwają. Kolejne przetargi

są przygotowywane. Trochę jest niepewności, czy od strony legislacyjnej będzie to wszystko możliwe, bo wiem wiele zmieniła nowa ustawa o ochronie środowiska.

Reasumując, jest się czym pochwalić. Warto przy tym podkreślić, że od 2003 roku nie zmieniła się ilość pracowników Zarządu Dróg Wojewódzkich, natomiast w tym czasie nakłady na drogi diametralnie wzrosły. Można zatem powiedzieć, że każdy kilometr nowo-budowanej drogi kosztuje nas mniej, jeśli tylko tę miarę przyłożyć, tzn. ta sama załoga ZDW wykonuje coraz większe zadania.

Ukłon dla budowniczych mostu w Brzeznej

Przygotować na przykład taką inwestycję, jaką były dwa ronda pod Starym Sączem i most na Dunajcu w Brzeznej, to nie żarty. Było to ogromne przedsięwzięcie, takich rzeczy nie robi się na co dzień. To wy-



Nakłady finansowe na drogi wojewódzkie w Małopolsce w latach 1999-2008

darzenie bez precedensu i tu niski ukłon dla wszystkich inżynierów, pracowników Zarządu Dróg Wojewódzkich, którzy przygotowali i zrealizowali to ogromne zadanie.

Mówiłem o obligacjach i o środkach budżetowych, bo mamy w ramach budżetu województwa wydzielone środki na drogi, ale szukamy pieniędzy, gdzie tylko można.

Lista różnych źródeł finansowania prac drogowych od środków budżetowych, gdzie w ramach kontraktów wojewódzkich i dobrej współpracy z rządem, udało się zrealizować wiele przedsięwzięć, jest długa. Szukamy środków na zewnątrz, głównie europejskich, ale bardzo dużo udało nam się zrobić przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego: gminami i powiatami. Nasze drogi nazywają się wojewódzkimi, choć przebiegają przecież przez gminy, dlatego bardzo często realizujemy chodniki, skrzyżowania, czy też nowe „nakładki” nawierzchni przy partnerskiej współpracy z samorządami, co opiera się na współfinansowaniu modernizacji, bądź remontów.

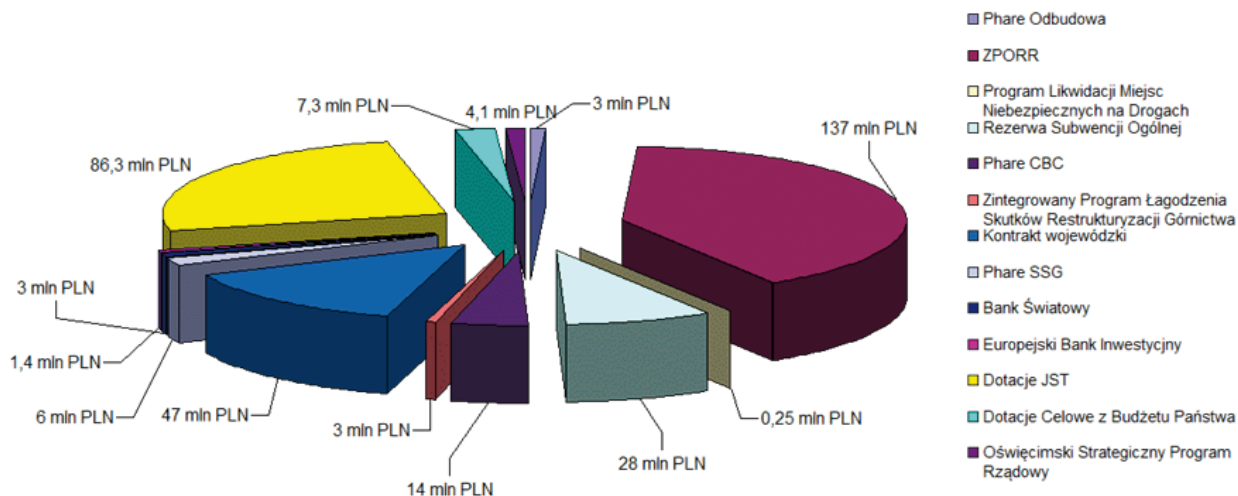
W ciągu ostatnich 7 lat, do 2007 roku, poza tym to, co samo województwo przeznaczyło, udało nam się ściągnąć „z zewnątrz” 340 mln zł. Ten „tort” jest podzielony na wiele różnych „porcji”. W ramach współpracy z gminami i powiatami zrealizowaliśmy 580 zadań, na łączną kwotę prawie 150 mln zł. To był bardzo

duży wysiłek ze strony gmin, bo samorządy na drogi mogą przeznaczyć niewielkie środki, a mimo to angażują się w budowę chodników i skrzyżowań. Zawsze staramy się, aby to było „pół na pół”. Efekty widać gołym okiem.

Jak wykorzystaliśmy środki unijne?

Oto przegląd przykładowych inwestycji:

- droga Moszczenica – Gorlice – Konieczna, ponad 6 mln euro;
- droga Zakopane – Chochołów – granica państwa, wartość całkowita projektu 15 mln zł;
- obejście Kęt, trochę daleko od Sądecczyzny, ale wspominać, bo to bardzo ciekawa inwestycja – ponad 8 mln zł;
- modernizacja drogi nr 773 na odcinku Sieniczno – Wesola, prawie 30 mln zł;
- droga Dąbrowa Tarnowska – Wojnicz, prawie 10 mln zł;
- nowy most na rzece Muszynka w Muszynie – 5 mln zł;
- modernizacja ul. Konopnickiej w Oświęcimiu wraz z budową wiaduktu – ponad 11 mln zł;
- przebudowa drogi wojewódzkiej z Krakowa do Chełmka – 12 mln zł;



Pozabudżetowe źródła finansowania inwestycji drogowych

- budowa pasów wolnego ruchu na przełęczu Snozka – prawie 3 mln zł.

Tylko w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR), czyli środków europejskich, którymi dysponowaliśmy przez pierwsze dwa lata po wstąpieniu do UE, zmodernizowaliśmy i wybudowaliśmy 89 km nawierzchni, 19 km chodników, 4 obiekty mostowe i 4 skrzyżowania.

Nie oglądać się do tyłu

Podczas mszy świętej, inaugurującej Święto Dzieci Gór w Nowym Sączu, ksiądz kapelan Władysław Zązł powiedział na kazaniu, że jak chłop orze, to nie ogląda do tyłu, tylko patrzy do przodu, bo jak się będzie za siebie oglądał, to mu bruzda krzywo wyjdzie. Więc już nie patrzmy do tyłu, tylko do przodu.

Oto nasze plany na lata 2008–2013. Powtarzam, w poprzednim okresie mogliśmy wydać średnio ok. 100 mln zł rocznie, rozpoczynaliśmy w 1999 roku od

40 mln zł, w kolejnych latach mogliśmy przeznaczyć na drogi do 100 mln zł. Obecnie te słupki są zdecydowanie wyższe. Na 2008 rok zaplanowaliśmy wydatki na poziomie 300 mln zł, w 2009 roku prawie 350 mln zł, w 2010 r. będzie szczyt, bo ponad 450 mln zł! Potem nastąpi spadek do 2013 roku. To są środki, które mamy już zaplanowane po stronie finansowej i które chcemy wykorzystać na drogi regionalne. Mówimy regionalne, choć tak naprawdę myślimy – wojewódzkie.

W ramach dwóch naborów do Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego (MRPO) będą te projekty rozpatrywane, a potem kontraktowane. W pierwszym naborze do MRPO, Zarząd Dróg Wojewódzkich zgłosił 10 projektów infrastrukturalnych na łączną kwotę 531 mln zł, bo trzeba wiedzieć, że pieniądze europejskie to tylko część pozyskiwanych środków. Dla większości musimy znaleźć własne finansowanie, trochę wydobędziemy z budżetu województwa, ale musimy budżet uzupełnić o środki prawdopodobnie pochodzące z obligacji. Chcemy zrobić jak najwięcej,



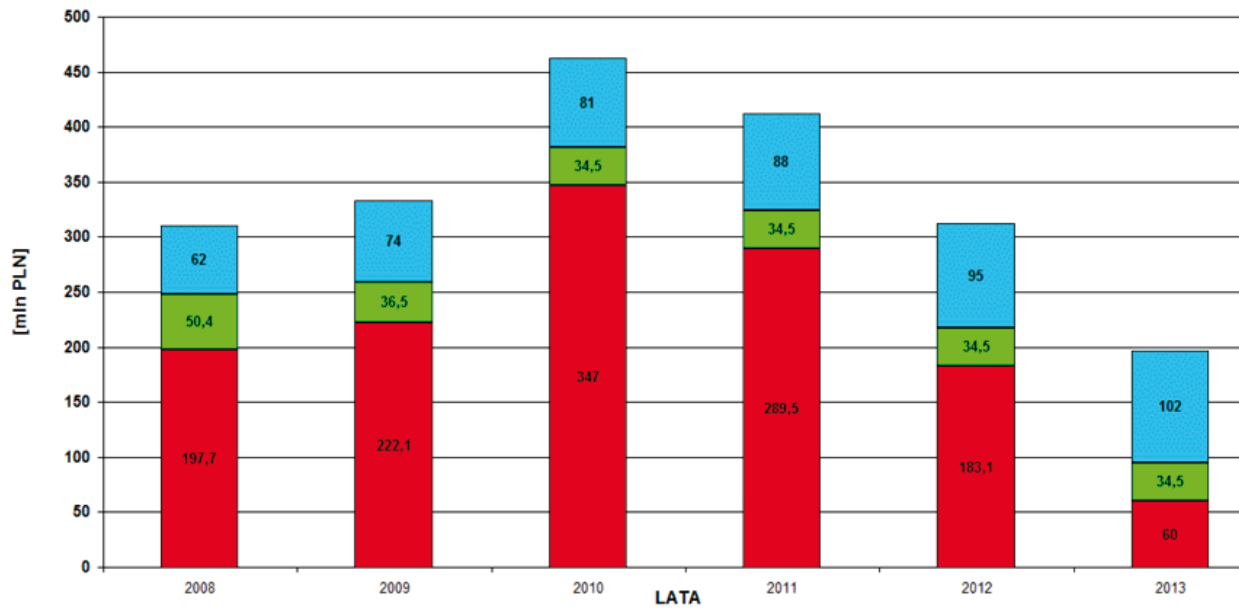
Most na rzece Muszynka w Muszynie



Brzesko: kierunek Nowy Sącz



Plany inwestycyjne na lata 2008-2013



- Nakłady nieinwestycyjne ze środków budżetu Województwa Małopolskiego (remonty kapitalne, utrzymanie dróg)
- Nakłady inwestycyjne ze środków budżetu Województwa Małopolskiego (dokumentacja, zakupy inwestycyjne, Inicjatywy Samorządowe, inne inwestycje drogowe - mostowe)
- Nakłady inwestycyjne na zadania realizowane przy współdziałaniu środków Unii Europejskiej (ZPORR, MRPO)

dlatego pożyczymy trochę pieniędzy w jednym z europejskich banków, po to, aby tak ogromny, ambitny zakres zadań wykonać. Ponad pół miliarda złotych w I etapie MRPO – 243 km dróg plus 17 obiektów inżynierskich.

W II naborze do MRPO – będzie to 13 kolejnych projektów drogowych, w tym obwodnice dla 7 miejscowości: m.in. Proszowic, Zembrzyc, Dobczyc i Podgrodzia, to jest właśnie ta część nowego ciągu komunikacyjnego, który połączy się z obecną obwodnicą Starego Sącza i nowym mostem. W tej puli jest także obwodnica Wojniczka, która ma doprowadzić m.in. ruch z Nowego Sącza do węzła autostradowego w Wierzchosławicach. Z kolei obwodnica Szczurowej jest ciągiem komunikacyjnym od węzła autostradowego

w Brzesku, dalej do mostu na Wiśle, tak aby można było jadąc z Nowego Sącza przeciąć autostradę i dalej pojechać na północ, omijając aglomerację krakowską.

Łącznie wydamy na drogi wojewódzkie w najbliższych 6 latach prawie 1 mld 300 mln zł na drogi wojewódzkie. To ogromne, niewyobrażalne dotąd pieniądze! Mało tego, szukamy dodatkowych. Planujemy sięgnąć po środki Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT). W ramach EWT chcielibyśmy wykonać wspólnie z powiatami różne drogi, na przykład połączyć w przyzwoity sposób dwa uzdrowiska: Krynicę z Wysową i dalej do Bardejowa na Słowacji, bowiem środki z tego funduszu muszą być wydatkowane wspólnie ze Słowakami.



*

Roman Ciepela – ur. 17 listopada 1955 r. w Tarnowie; absolwent III Liceum Ogólnokształcącego im. Adama Mickiewicza w Tarnowie. Ukończył studia na krakowskiej Akademii Rolniczej oraz studia podyplomowe na AGH. W latach 1994-1998 pełnił funkcję prezydenta Tarnowa (zainicjował m.in. rewitalizację centrum miasta oraz powstanie PWSZ), a następnie przez dwa lata (1998-2000) wiceprezydenta. Wicemarszałek Małopolski (od 2007).

Marek Litwiński

współwłaściciel firmy transportowej „Litwiński” z Tęgoborzy

Sądeckie drogi jako szansa
na rozwój gospodarczy regionu.

Nadzieja i bariery
dla sądeckich przedsiębiorców.



Cała przedsiębiorczość na świecie, także i w Polsce, opiera się na logistyce. Mniejsze i średnie przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe bazują na własnej wiedzy o logistyce, wykorzystując posiadaną infrastrukturę magazynową i sprzętową, czyli muszą się zajmować wszystkim: produkcją, handlem i również rozprowadzaniem swoich produktów pomiędzy odbiorców. W przypadku dużych przedsiębiorstw pojawia się konieczność profesjonalnej obsługi logistycznej przez koncerny logistyczne o szerokiej palecie usług.

Rozwój gospodarczy regionu to nic innego, jak powstanie dużej ilości nowych firm i związanych z tym miejsc pracy. W ślad za tym rozwijają się wszelakiego rodzaju usługi logistyczne. Budowa centrów logistycznych zawsze przyciąga większą ilość inwestorów, stymulując tym samym rozwój przedsiębiorczości w całym regionie. Do tego wszystkiego potrzebna jest jednak dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa: sieć dróg, którymi można dostarczyć niezbędny produkt do odbiorcy wtedy kiedy go potrzebuje, szybko i po najniższych kosztach. Tych wymogów klienta nie można spełnić bez dobrze zorganizowanego transportu. Są różne rodzaje transportu. Jest transport lotniczy, morski, kolejowy i drogowy. Sądecki dotyczy tylko drogowy, ponieważ nasz region ma małe możliwości dostępu do transportu morskiego i lotniczego, a wiadomo, w jakim stanie jest transport kolejowy. Należy się zatem zastanowić nad dobrym rozwiązaniem całej infrastruktury drogowej Sądeckizny. Największym problemem jest jakość sądeckich dróg i ich zbyt mała przepustowość. **Brak obwodnic, wąskie jezdnie i duże nierówności na drodze oraz wiele innych negatywnych czynników wpływają na koszty transportu, czyli na koszt dostarczenia towarów do klienta.** Dodatkowe koszty obciążają firmy transportowe, jak i samego odbiorcę. Wiadomo, ktoś za to musi zapłacić.

Podam konkretne przykłady „horroru komunikacyjnego” na sądeckich drogach.

Oto ulica Tarnowska, wyjazd z Nowego Sącza do Krakowa. W dużo większych od Sącza miastach są godziny szczytu, gdzie ulice się „korkują”. Ul. Tarnowska jest praktycznie „zakorkowana” przez cały dzień. Trzeba mieć szczęście, żeby trafić na wolny przejazd z ul. Tarnowskiej do Bulwarów Narwiku, albo w przeciwnym kierunku do Chełmca. Prawie zawsze jest „zatkany” Most Heleński. Trzeba w korku odstać co najmniej pół godziny. Bywa, że całe Bulwary Narwiku, aż do szpitala, są zablokowane. Zablokowany jest też wyjazd z rynku i wjazd do rynku przez samochody stojące w stronę Heleny. Korki na skrzyżowaniu pod zamkiem i na Moście Heleńskim paraliżują ruch w całym mieście. Kierowcy próbujący ominąć korki, bo „czas to pieniądz”, skutecznie „korkują” inne ulice, jak Paderewskiego, czy Lwowską. Tworzy się błędne koło.

Silniki pracują nadaremnie, ludzie są zdenerwowani, wybuchają konflikty pomiędzy kierowcami...

Następnym przykładem paraliżu komunikacyjnego Nowego Sącza jest ulica Węgierska, czyli wyjazd z miasta i wjazd od Starego Sącza. Ruch przebiega tam w ślimaczym tempie, rano i popołudniu tworzą się tam olbrzymie korki.

Konkludując: zakorkowana jest większa część Nowego Sącza, w którym znajduje się przeważająca ilość przedsiębiorstw związanych w różny sposób z całym regionem. Nie mają one możliwości normalnego funkcjonowania na rynku, ani konkutowania z innymi firmami, które nie muszą się borykać z takimi problemami.



Marek Litwiński



„Korek” przy wyjeździe z Mostu Heleńskiego

Należy zaznaczyć, że Nowy Sącz leży na trasie do przejść granicznych w Mniszku, Barwinku i Chyżnem. Stolica Sądecczyzny jest miastem tranzytowym, które nie tylko powinno, ale musi posiadać obwodnice.

Dlatego nadzieją i powszechnym życzeniem nie tylko przedsiębiorców, ale i wszystkich Sądeczan, jest wybudowanie obwodnic i odciążenie Nowego Sącza. Wówczas ruch będzie się odbywał płynnie, nie kolidując z ruchem w samym mieście. Należy również poprawić i rozbudować istniejące drogi, zwiększając ich przepustowość. Przy okazji mam prośbę do projektantów dróg, żeby przy desce kreślarskiej pamiętali o pojazdach większych niż samochody osobowe. Konkretnie chodzi mi o projektowanie rond. Są tak małe, że samochody ciężarowe, jak potężne tiry, mają problemy z objechaniem ronda. Tiry jeżdżą po krawężnikach, uszkadzając przy tym opony i zawieszenie pojazdu. To też są koszty transportu, które obciążają przewoźników, a w ostatecznym rozrachunku zwykłych konsumentów różnych dóbr i usług.

W niefortunny sposób są też urządzone „wysepki” do skrętu w lewo. Przykładem takiej „fuszerki” była do niedawna ul. Tarnowska za Górą Zabelecką z „wysepką” wmontowaną centralnie na pasie z Nowego Sącza do Krakowa. Efektem tego było rozbicie dwóch samochodów osobowych, które nie zauważyły „wysepki”, prawdopodobnie jeszcze nie oświetlonej. Wysepka ta została zlikwidowana i zaasfaltowana, ale pozostały

„pachołki”, tak jakby wysepka nadal istniała. Problemy z zauważeniem takich wysepki są w lecie, a co dopiero w zimie? Ktoś się zamyśli, zagapi, różnie bywa. Tam wprowadzono również ograniczenie prędkości do 30 km na godzinę. Łatwo jest wstawić ograniczenie, zakaz wyprzedzania, a dlaczego nie wybudować drogi „normalnej”. Kierowcom ciężkich aut naprawdę jest trudno wyhamować pojazd, szczególnie zimą przy śliskiej nawierzchni. Obawiam się, że coraz więcej aut będzie tam łądowało w rowie.

Wzorujemy się na krajach zachodnich. Na zachodzie Europy są takie wysepki, buduje się takie rondka, ale w miastach i w miejscowościach, natomiast główny ruch tranzytowy i w ogóle ruch odbywa się autostradami, drogami ekspresowymi, trasami szybkiego ruchu. Tymczasem u nas drogą główną jest przejazd przez teren zabudowany, przez środek miejscowości, wąskimi drogami, na których jeszcze wybudowano rondo, czy wysepkę do skrętu w lewo. Należy także pamiętać o tym, że tymi drogami poruszają się również pojazdy nienormatywne, tzw. gabaryty, przekraczające obciążenia osi, o nietypowej długości, bądź szerokości pojazdu. Jeżeli zwykły samochód ciężarowy nie może objechać ronda, to jak go może objechać „gabaryt” o długości 30 metrów? Co się wtedy robi? Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wyznacza trasę objazdową. **I zdarzyło się raz, że musieliśmy jechać przez Sandomierz do Tęgorzycy tylko z tego względu, że był re-**

montowany wiadukt na obwodnicy bocheńskiej. Jak może inwestor drogowy te olbrzymie koszty przerzucać na przedsiębiorcę, czy samego klienta, bo przecież ktoś za to ostatecznie płaci?

Przykładów takich błędów jest więcej. Prowadzą one do różnego rodzaju kolizji i wypadków drogowych, spowalniają ruch drogowy, naruszają płynność ruchu. **Najłatwiej jest postawić wszelkiego rodzaju ograniczenia, są już „temperaturowe”, „święteczne” itd., tymczasem należy tak budować drogi, żeby tych zakazów było jak najmniej.** Powtórzę: nadzieją i powszechnym życzeniem przedsiębiorców i wszystkich kierowców jest zbudowanie dróg z prawdziwego

zdarzenia: zbudowania obwodnic, poszerzenie istniejących jezdni, zrobienie poboczy. Na pewno przyczyni się to do rozwoju sądeckich firm. Pewność i terminowość dostaw liczą się najbardziej w biznesie. Odpowiednia infrastruktura drogową spełni oczekiwania klienta, wpłynie na rozwój przedsiębiorczości i przez to zwiększy się konkurencyjność sądeckich firm na rynku.

Należy również pamiętać o połączenie drogowym Sądecczyzny z budowaną autostradą A-4 i nie tylko, również z autostradami i drogami szybkiego ruchu na Słowacji. Nowy Sącz jest przecież miastem wylotowym na całe południe Europy.



Od lewej: Zygmunta Berdychowski, Franciszek Młynarczyk, Marek Janczak i Marek Litwiński

*

Firma Litwiński Transport – Sprzęt – Budownictwo powstała w 1985 roku. Już od 1991 roku zajmuje się transportem międzynarodowym oraz spedycją. Wiosną 2003 roku uzyskała certyfikat PN-EN ISO 9001:2001 w zakresie spedycji i transportu międzynarodowego.

Obecnie dysponuje własną flotą (ponad 80 zestawów), składającą się głównie z pojazdów marki Volvo. Wszystkie pojazdy przystosowane są do przewozu materiałów niebezpiecznych (ADR) oraz wyposażone w system pozycjonowania satelitarnego GPS.





Skrzyżowanie dróg w Chelmu

Skrzyżowanie Al. Piłsudskiego i ul. 1 Brygady w Nowym Sączu



Połączenie ul. Pieczkowskiego z ul. Nowochruslicką w Nowym Sączu

Stanisław Pletnia
dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad –
Oddział w Krakowie

Modernizacja i rozbudowa dróg
krajowych na Sudecczyźnie.

Partnerstwo czy dyktat
wobec samorządów?



Postaram się w wyczerpujący sposób omówić temat, choć powiem szczerze, że sam tytuł mojego wystąpienia, narzucony przez organizatorów, nie podoba mi się. Nie rozumiem na czym miałby polegać dyktat wobec samorządów ze strony instytucji, którą reprezentuję, za to rozumiem na czym polega partnerstwo.

Ale mniejsza z tym, oto podstawowe dane. Dróg krajowych w województwie małopolskim jest 886 km, 405 obiektów mostowych, około 1800 innych obiektów inżynierskich o łącznej długości 16 km.

Przez Sądecką przebiegają 3 drogi krajowe: droga nr 28 (Mszana Dolna – Limanowa – Biecz), droga nr 75 (Krynica – Nowy Sącz – Brzesko) i droga nr 87 (Nowy Sącz – Piwniczna) o łącznej długości 173,3 km, co stanowi 19 proc. ogólnej sieci dróg krajowych w Małopolsce.

Natężenie ruchu

Jak przedstawia się ruch na tych drogach? W tej kwestii zawsze są kontrowersje, w zależności – z jakiej pozycji się na to patrzy. Zwykli użytkownicy drogi mówią, że ruch jest olbrzymi. My opieramy się na badaniach ruchu. Według pomiaru z 2005 r. średni ruch dobowy na drogach krajowych w Małopolsce wynosi 10 600 pojazdów, z czego maksymalny ruch wynosił 40 tys. pojazdów na dobę. Chodzi o odcinki drogi nr 4 oraz autostrady A-4.

A jak kształtuje się ruch na poszczególnych drogach krajowych w powiecie nowosądeckim? Na drodze nr 28 największy ruch panuje pomiędzy Nowym Sączem a Grybowem: 5300–5400 pojazdów na dobę. Na drodze nr 75 największe natężenie ruchu notujemy na odcinku między Nowym Sączem a Dąbrową – prawie 13 tys. i na przejściu przez Krynice, bo w tym czasie jeszcze, gdy dokonywano pomiaru ruchu, droga nr 75 przechodziła przez „perłę uzdrowisk”. Na drodze nr 87 największy ruch jest między Nowym a Starym Sączem – 13 tys. pojazdów.

Co zrobiliśmy?

W latach 2000–2007 wykonywaliśmy bardzo dużo odcinków dróg krajowych w Sądeckim, szczególnie w zakresie odnowy nawierzchni. Odnowa nawierzchni w naszych planach to jest właściwie modernizacja, to są pełne wzmocnienia, to jest przystosowanie podstawowych parametrów drogi w zakresie szerokości, odwodnienia, czy też wzmocnienie przepustów. Słowem, są to poważne prace. M.in. wykonaliśmy w Nawojowej odcinek o długości 1,3 km. Na tej samej drodze nr 75 wykonaliśmy w 2004 r. odcinek Wytrzyszczka – Nowy Sącz o długości prawie 22,7 km, wówczas koszt tej odnowy wyniósł ok. 23 mln zł.

W 2005 r. zmodernizowaliśmy odcinek: Brzesko – Jurków – Tęgoborze wraz z przebudową mostu na rzece Uszwicy o długość 15,6 km. Kosztowało to prawie 24 mln, z czego sam most na Uszwicy prawie milion zł. Prowadzone były również prace na drodze nr 87: m.in. wykonywaliśmy w latach 2005–2007 przejście przez Barcice, kosztem bez mała 5 mln zł.

Sporo było również zadań mostowych, m.in. zostały przebudowane obiekty na rzece Łososinie i na potoku Kamienica w miejscowości Nowa Wieś, a także mur oporowy w Maciejowej. Odnowiliśmy most na potoku Roztoka w Tyliczu, przebudowaliśmy most na potoku Przysietnickim w Barcicach. Wykonaliśmy ponadto bardzo dużo zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak budowa zatok i ciągów pieszych, stawianie znaków kasetonowych, wykonanie wszelkiego rodzaju doświetlenia przejść dla pieszych.



Stanisław Pletnia

Sądeckie drogi wczoraj, dziś, jutro



Chodniki, zatoki autobusowe, oświetlenie

Samorządowców bardzo interesuje sprawa sposobów i warunków realizacji budowy chodników i zatok autobusowych przy drogach krajowych. Podstawą współpracy z naszej strony jest deklaracja partycypacji finansowej przez samorząd w wysokości 50 proc. wartości zadania. Przystępujemy do robót, jeśli gmina deklaruje współfinansowanie, a ponadto posiada opracowaną dokumentację projektową, zgodnie z wydanymi przez Generalną Dyрекcję warunkami technicznymi, oraz posiada aktualne pozwolenie na budowę lub zgłoszenie robót i sama zorganizuje przetarg.

Budowa chodników, jak wszystko, związana jest ze środkami. Pieniądzy na ten cel posiadamy w tym roku ok. 5 mln zł. Może wydaje się to dużo, ale potrzeb w tym zakresie jest mnóstwo. Staramy się wszystkie zadania, które są odpowiednio przygotowane, włączać w porozumienia z samorządami i partycypować w kosztach. Jeżeli samorząd posiada dokumentację lub zdąży z jej opracowaniem na czas planowanej odnowy nawierzchni, wówczas deklarujemy pełną realizację chodników w ramach przetargu na odnowę nawierzchni. W tej chwili zbieramy informacje od gmin, m.in. od gminy

Chełmiec w zakresie budowy chodnika w Biczycach, z gminy Grybów – chodniki w Ptaszkowej i Starej Wsi. Wszystkie wnioski gmin w tym zakresie przekazujemy projektantom i nasz udział w budowie chodników będzie dużo większy, niż do tej pory. Jest cała lista chodników zbudowanych w minionych latach w powiecie nowosądeckim za ok. 2,6 mln zł.

Plany i zamierzenia

Oto jak się przedstawiają nasze zamierzenia na lata 2009–2013. Planujemy rozbudowę drogi nr 28 od Mszany Dolnej do Nowego Sącza aż do Szymbarku, w tym budowę dodatkowych pasów na podjazdach na Gruszowiec, Wysokie i Cieniawę. Napotykamy na różne przeszkody, szczególnie między Mszaną Dolną a Limanową. Są tam obszary Natura 2000, m.in. żerowisko nietoperzy i stąd nasze prace się wydłużają. Natomiast od strony powiatu gorlickiego w tym roku wykonujemy na tej trasie różne wzmocnienia i odnowy.

Na drodze nr 75 powstaną dodatkowe pasy ruchu na podjazdach na trasie Brzesko – Nowy Sącz: w Gosprzydowej, na Juście i na Krzyżówce. Przewidujemy, że zdołamy się uporać z przygotowaniem tych zadań do 2009 roku, tak żeby w 2010 roku przystąpić do re-

alizacji. Są opóźnienia m.in. w wydawaniu decyzji środowiskowych. Mamy problem z niektórymi gminami, które stosują dość ostre kryteria w tym zakresie, chodzi m.in. o gminę Łososinę Dolną i gminę Łabową. Koszt tych inwestycji wyniesie ok. 60 mln, bo to jest prawie 10 km, może się nawet zwiększyć z uwagi na ogólny wzrost kosztów wszelkich inwestycji budowlanych.

Rozbudowa drogi krajowej nr 75 na odcinku Brzesko – Nowy Sącz – Krzyżówka, będzie polegała na modernizacji 3 odcinków: Gnojnik – Gosporzydowa, Tymowa – Łososina – Bilsko i Roztoka Wielka – Krzyżówka. Wymienimy tam nawierzchnie, wybudujemy nowe zatoki, poprawimy wszystkie parametry drogi, włącznie z geometrią.





Samorządowcy z gminy Kamionka Wielka

Wokół Chełmca i Nowego Sącza

Budowa obwodnicy Chełmca i Nowego Sącza to jest właściwie jedno zadanie, nazywane obwodnicą północną miasta. Ta inwestycja jest dość mocno zaawansowana. Porozumienie podpisane między prezydentem Nowego Sącza a dyrektorem oddziału Generalnej Dyrekcji w Krakowie przewiduje finansowanie obwodnicy na odcinku chełmieckim przez Generalną Dyrekcję, a w części miejskiej przez prezydenta Nowego Sącza.

Decyzja środowiskowa na terenie gminy Chełmiec dla tej inwestycji została wydana w 2006 r. Następnie uchylona i ponownie wydana 15 grudnia 2007 r. Liczymy na to, że w tym roku uzyskamy pozwolenie na budowę obwodnicy Chełmca. Procedura prowadzona jest według tzw. specustawy. Natomiast, miasto Nowy Sącz prowadzi własne wykupy gruntów. Według naszych informacji na terenie miejskim wykupiono już dość znaczną ilość gruntów pod tę arterię. Wydaje mi się, że inwestycja po stronie miejskiej jest na tyle przygotowana, że można ją rozpocząć w najbliższych latach.

Z Krzyżówki do Muszynki

Następny temat żywo interesujący sądeckich samorządowców, to rozbudowa byłej drogi powiatowej, a obecnie drogi krajowej nr 75, na odcinku Krzyżówka – Tylicz – Muszynka – granica państwa, o długości 16,7 km. O latach realizacji tej inwestycji trudno na razie coś konkretnego powiedzieć, dlatego że w tym względzie jesteśmy zależni od cyklu przygotowania różnych decyzji administracyjnych. Podpisaliśmy 6 lutego 2007 r. umowę z biurem projektowym na opracowanie decyzji środowiskowej. Po uzyskaniu tej decyzji ogłoszony zostanie następny etap prac. Niestety, konsultacje społeczne utknęły w martwym punkcie. Lokalna społeczność odrzuciła oba proponowane warianty przebiegu trasy.

Przez Poprad na Słowację

Kolejny duży temat inwestycyjny zbliżający się do końca okresu przygotowawczego, to budowa dojazdu do nowego przejścia granicznego Piwniczna – Mniszek. Długość tego odcinka, włącznie z budową i przejęciem drogi wojewódzkiej oraz całym węzłem na granicy, wynosi 3,6 km. Wszystko wskazuje na to, że do



Mieszkańcy sądeckich gmin z zainteresowaniem słuchali przedstawianych planów inwestycji drogowych.

czerwca 2009 r. otrzymamy pozwolenie na budowę, czyli praktycznie rzecz biorąc można rozpocząć to zadanie w 2010 r. Jest to wspólna inwestycja z władzami Słowacji. Słowacy zbudują most łącznie z estakadą nad torami kolejowym, natomiast pozostałe roboty, wraz z przebudową drogi wojewódzkiej i wzmocnieniem tej drogi oraz z mostem w Piwnicznej, należą do strony polskiej.

Mosty

Z zadań mostowych również bardzo dużo obiektów przygotowujemy i myślę, że zostaną one w naj-

bliższych latach wybudowane. Nowy most powstanie m.in. w Grybowie na drodze nr 28. Na drodze nr 75 już rozpoczęliśmy prace studialne nad nowym mostem na Dunajcu w Kurowie. Planujemy przebudowę mostu na rzece Kamienica w Nowej Wsi i dwóch następnych mostów na tej drodze. W Rytrze planujemy remont wiaduktu nad linią kolejową. W sumie tych zadań jest bardzo dużo.

Dla sądeczan będzie również dobrą wiadomością, że w tym roku oddajemy obwodnicę Biecza. Powinna być przekazana do eksploatacji na początku października tego roku.

Pytania i postulaty do Stanisława Pletni, dyrektora GDDKiA, Oddziału w Krakowie

Ronda, chodniki i pobocza

Józef Ormanty, radny gminy Łabowa

Chodzi mi o drogę krajową nr 75 na odcinku Nowy Sącz – Krynica, skrzyżowanie w Maciejowej. Jest pilna potrzeba jego przebudowy. Temat był poruszany w ubiegłym roku na sesji rady gminy z udziałem przedstawiciela Generalnej Dyrekcji. Wszystko zostało obiecane i nic nie jest zrobione, a były już tam dwa wypadki śmiertelne. Prosimy kolejny raz o przebudowę tego skrzyżowania, tak aby było bezpiecznie, bo życie ludzkie jest najważniejsze!

Julian Fryda, radny gminy Krynica

Pan dyrektor szczegółowo przedstawił kilka odcinków dróg, odnowionych w ostatnim okresie czasie, ale tak się składa, że jakość tego wykonania jest mizerna. Remontowano między innymi odcinek drogi krajowej między Zawadą a Nawojową, tymczasem ta droga już się rozsypuje. Poprawcie, panowie, jakość prowadzonych robót, bo to my, podatnicy za to płacimy! Budujecie drogi, tylko nie nadąża się później z ich remontami. Tak jak wójt Łącka będzie musiał 50 lat budować drogi, bo takie ma środki, tak samo rząd ma program

budowy 1200 km (z hakiem) autostrad, a ponadto drogi ekspresowe, ale pytam - czy nadążymy naprawiać je, zanim oddamy te 1200 km autostrad do użytku?

Druga kwestia, to te małe rondo, właściwie rondo budowane na drogach krajowych. Rondo są wspaniałym rozwiązaniem, ale tiry się na nich nie mieszczą. Czy projektanci mają jakieś minima projektowe odnośnie rond? Jeżdżę po Polsce i widzę, co się dzieje.

Trzecia sprawa. Rzeczywiście, konsultacje społeczne obu wariantów budowy drogi krajowej na odcinku Krzyżówka – Muszynka wypadły negatywnie, więc pytam, czy rozważana jest koncepcja przeprowadzenia tej drogi szczytem gór? Myślę, że taka alternatywa byłaby warta przemyślenia. Dzięki takiemu rozwiązaniu, oprócz ludności Tylicza i Muszynki, wiele zyskałyby rejony Łosia ze strony powiatu gorlickiego.

Lucyna Latała, działaczka osiedlowa os. Malisz w Piwnicznej

Nasze osiedle będzie sąsiadowało z nowym mostem łączącym stronę polską z Mniszkiem na Słowacji. Wszyscy mamy świadomość, że na drodze nr 87, kiedy ona zostanie przebudowana, zwiększy się bardzo



Lucyna Latała z Piwnicznej i Kazimierz Paluch z Łazów Biegonickich

ruch, bo ludzie nie będą jeździć osuwiskową drogą po drugiej stronie Popradu, tylko dobrą, nową drogą. Z tej to przyczyny zwiększy się również ruch samochodowy przebiegający przez Piwniczną. Jest tam bardzo wąski podjazd do rynku i bardzo wąski zjazd z rynku. Tak się złożyło, że w czasie kilkuletnich uzgodnień z Generalną Dyрекcją i innymi decydentami, władze Piwnicznej nie zadbały o stworzenie możliwości wykonania obwodnicy lub przynajmniej jakiegoś rozwidlenia, które by ten ruch rozładowało. Postuluję rozważyć możliwość na przykład budowy mostu przed wjazdem do Piwnicznej od strony Starego Sącza i puszczenia części ruchu drugą stroną Popradu.

Grzegorz Sudo, brygadier, zastępca komendanta Szkoły Aspirantów PSP w Krakowie, b. komendant PSP w Krynicy

Chciałbym podnieść problem fatalnego oznakowania sądeckich dróg, co jest przyczyną częstych wypadków. Tysiące ludzi przyjeżdża do nas na wczasy i wypoczynek. Jeżeli ktoś zna drogę, to jedzie, ale ci co nie znają – błądzą po naszych drogach.

Następna sprawa: przejazd przez Łapczyce, co się jak najbardziej łączy z Sądecczyzną, gdyż tamtędy jedziemy do Krakowa. To jest wąskie gardło, trudno się przez nie przebić. Wiem, że kiedy powstanie autostrada, tego problemu nie będzie, ale czy nie udałoby się tam zrobić jednej małej kładki nad tą drogą? Na Zachodzie są windy budowane specjalnie dla osób niepełnosprawnych, żeby można było inwalidę wywieźć do góry, przeprowadzić nad drogą i z drugiej strony zje-

chać z nim windą w dół. Czy nas nie stać na taką kładkę? Tam chodzą dzieci do szkoły, ludzie do kościoła, nigdy nie będzie spokojnej jazdy, jeżeli tego problemu nie rozwiążemy.

Józef Konar, radny gminy Chelmiec

Czy wywieranie nacisku na najniższy szczebel samorządu w celu współfinansowania przez gminy budowy chodników przy drogach krajowych jest słuszne? Samorząd ma moc pracy przy drogach gminnych, których jest najwięcej. W wyniku presji Generalnej Dyrekcji wójtowie godzą się z ciężkim sercem na współfinansowanie chodników, ale czy to jest dobra praktyka? Zarządca dróg krajowych ma dostęp do o wiele większych pieniędzy, z wyższej półki, niż gminy.

Paweł Dybiec, Urząd Miasta Stary Sącz

Nasz urząd posiada opracowaną dokumentację projektową na budowę chodnika w Barcicach – Zabronie. Według wydanych warunków zabudowy chodnik musi przebiegać poza korpusem drogi, co spowodowało konieczność zajęcia znacznych obszarów przyległych działek. Czy Generalna Dyrekcja wykupi te działki od mieszkańców? Jesteśmy w stanie finansować budowę chodnika w 50 procentach, ale tu chodzi o wykup gruntów?

Marek Janczak, wójt gminy Łabowa

Wróćmy do tematu współfinansowania przez gminy budowy chodników przy drogach krajowych, w systemie pół na pół. Gmina jeżeli chce, żeby doszło



Zygmunt Berdychowski i Stanisław Pletnia

do realizacji takiego przedsięwzięcia, to musi przygotować dokumentację, przejąć realizację całego zadania na siebie, ogłosić przetarg i w rzeczywistości, jeśli dokładnie to przeliczając, koszty po stronie gminy są dużo wyższe. Czy nie można tego zmienić? Kolejny problem z chodnikami na terenie mojej gminy jest taki, że nie da się usytuować chodników dalej od drogi, tylko muszą przebiegać przy samej drodze. Łabowa jest górską gminą i w zimie występują u nas duże opady śniegu. Pługi, które odśnieżają drogę krajową, wyrzucają śnieg na chodnik i stają się one niedostępne dla mieszkańców. Z tego powodu mamy dużo problemów w zimie. Czy zatem nie można na naszym terenie robić utwardzanych poboczy? Czy w takim przedsięwzięciu gmina też mogłaby wziąć udział? Na pewno byłoby to dużo taniej niż budowa chodnika.

Zygmunt Berdychowski, radny gminy Chelmiec

Ponieważ była mowa o tym, jak istotnie wzrastają koszty związane z finansowaniem inwestycji drogowych na przestrzeni ostatnich lat, to pytam: czy i w jakim zakresie wzrasta subwencja dla samorządów na budowę dróg?

Odpowiedzi i wyjaśnienia

Dyrektor GDDKiA, Oddział w Krakowie, Stanisław Pletnia

Odnosnie skrzyżowania w Maciejowej, to ten odcinek drogi krajowej trasy Nowy Sącz – Krynica mamy w planach modernizacyjnych. Prace prowadzone będą sukcesywnie. Pierwsze odcinki przewidziane są do wykonania w 2010 r., później w 2011 r. i tak dalej. W pierwszej kolejności będą robione takie miejsca, jak skrzyżowanie w Maciejowej.

Jeśli chodzi o jakość robót, to wcześniej może były z tym problemy, obecnie raczej nikt nie narzeka. Prace, które wykonujemy od paru lat, objęte są pełną procedurą przetargową. Na Sądecczyźnie na ogół wykonują je firmy z tego terenu, bo najczęściej one dają najniższe ceny, czy to z Nowego Sącza, z Gorlic, czy inne. Wszystkie roboty od paru lat obwarowane są 5-letnią gwarancją i jak coś jest nie tak, to obowiązkiem wykonawcy jest usunąć braki, staramy się to egzekwować.

Co do Piwnicznej, to był problem mostu, który jest w ciągu drogi jeszcze wojewódzkiej, a który ze względu na małą nośność, bo my to wszystko przystosowujemy do 115 ton nacisku na oś (cały odcinek do przejścia granicznego), wymagał przebudowy. Ten most z zewnątrz jeszcze niezłe się prezentował, ale dokładne badania pokazały, że jest w fatalnym stanie. To była sprawa podpór, nie można było ich zostawić, tylko trzeba było budować właściwie nowy obiekt. I problem jest z tym, że wszystkie podłączenia z kierunku osie-

dla i „wyjście” z samej Piwnicznej jest to sprawa dość późna. Różne warianty brano po uwagę, jednak stan zaawansowania projektu jest taki, że nie można się już cofnąć na etap konsultacji.

Staramy się wykonywać oznakowanie z najwyższych jakości folii, wszystko z cynku. Być może, że gdzieś rzeczywiście są jakieś braki w tym względzie. Nasze „rejony” mają obowiązek wykonywać objazdy trasy prawie codziennie i zwracać uwagę również na oznakowanie.

Jeśli chodzi o zachodnią obwodnicę Nowego Sącza i przedłużenia jej w kierunku Kurowa, to jest to droga wojewódzka i tego tematu w ogóle na razie nie ma wpisanego do planu Generalnej Dyrekcji. Myślę, że przynajmniej do 2013 roku raczej temat ten nie będzie brany pod uwagę. Natomiast w najbliższych latach zajmiemy się mostem w Kurowie, który jest w nienajlepszym stanie. Jeszcze nie wiem, czy będziemy remontować tę przeprawę, czy też wybudujemy zupełnie nowy obiekt o podwyższonych parametrach.

Odpowiadam na pytanie wójta Łabowej: ogólnie rzecz biorąc w Generalnej Dyrekcji przyjęto zasadę odejścia od budowy szerokich poboczy bitumicznych, bo to jest bardzo duże zagrożenie dla ruchu pieszego. Trzeba by znaleźć jakieś inne rozwiązanie usuwania śniegu z chodników. Uważam, że bezwzględnie należy oddzielać jezdnię krawężnikami, a nawet łańcuchami wzdłuż przejścia tak, żeby pieszy był chroniony. Należy się zastanowić nad usuwaniem śniegu, zresztą w naszych przetargach utrzymaniowych taki zapis jest, tam gdzie są nasze chodniki. Obowiązkiem gminy jest wskazanie miejsca wywozu śniegu.

Kolejna sprawa: wykup gruntów pod chodnik w Starym Sączu nie wchodzi w rachubę. Podstawą do wykupu gruntu są decyzje lokalizacyjne. Musielibyśmy wprowadzić ten chodnik do zadań inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji, co jest niemożliwe. Najlepiej, gdyby gmina Stary Sącz wykupiła te brakujące tereny od mieszkańców, jako że posiada własne decyzje lokalizacyjne na ten odcinek. Rozumiem, że jest to poza terenami, które są własnością skarbu państwa.

Budowa nowej drogi Krzyżówka – Muszyna na razie znajduje się na etapie decyzji środowiskowej. Konsultacje społeczne dwóch wariantów przebiegu trasy przyniosły negatywny wynik. Być może będą rozpatrywane jeszcze inne warianty. Na razie przetarg dotyczy tylko uzyskania decyzji środowiskowej jako pierwszy etap, po to, aby można było w następnych etapach zlecać projekty budowlane. Z bieżącego utrzymania staramy się tą drogę remontować tak, żeby na szerokości 5 metrów była przejezdna, co chyba widać. Remontujemy przepusty.

Komentarz ministra

Zbigniew Rapciak

Jeżeli mówimy dziś o dyktacie, to raczej o dyktacie prawa, które nakazuje przy wszelkich inwestycjach wszystko ze społeczeństwem uzgadniać po wielokroć. Po wtóre, jest to dyktat społeczeństwa, bo gdziekolwiek przychodzimy z realizacją jakiegoś projektu, to pojawia się cała masa rzeczy, które trzeba wykonać, bo jak nie, to nie ma uzgodnienia. Po trzecie – dyktat władzy samorządowej, bo nawet jak już jest wszystko przygotowane, to niekiedy władza samorządowa negatywnie opiniuje nasze projekty, np. ostatnio odnośnie budowy autostrady z Krakowa do Tarnowa.

Co do środków na drogi dla samorządów: jak wiadomo subwencja drogowa dla samorządów została zlikwidowana. Te pieniądze są inaczej rozliczane, one są rozliczane z dochodów samorządowych, m.in. udziału w podatku dochodowym. Rozwój gospodarczy powoduje, że więcej pieniędzy wpływa do kasy samorządowej i na drogi można coraz więcej przeznaczać.

Podkreślam jeszcze raz, absolutnie dostrzegam problem niedofinansowania drogownictwa samorządowego i to wszystkich szczebli, bez względu na to, czy to są drogi gminne, powiatowe, czy wojewódzkie. Samorządy przeznaczają za mało pieniędzy na drogi,

dlatego, że mają wiele innych potrzeb. Aktualnie w resorcie infrastruktury prowadzone są prace nad innym modelem finansowania, ale są to na razie nasze poboczne życzenia. Ostateczny głos należy do ministra finansów, on odpowiada za wszystkie publiczne pieniądze. Możliwe byłoby zwiększenie samorządom odpisów z podatków, dostępu do środków z krajowego funduszu drogowego, czy zwiększenie odpisu z akcyzy na paliwo. Bo przecież taka mała ilość pieniędzy z akcyzy idzie na drogi. W innych państwach Unii Europejskiej jest to parokrotnie więcej, a nieraz nawet wszystkie pieniądze z akcyzy od paliwa przeznaczają się na drogi. Musimy się jeszcze dzielić pieniędzmi z akcyzy z kolejarzami z tego powodu, że spalinowozy mają silniki Diesla.

Planowany przebieg obwodnicy Piwnicznej wzdłuż torów to jest świetne rozwiązanie, dlatego, że tworzy się w ten sposób jeden korytarz transportowy: droga i kolej obok. Nie ma nic gorszego niż oddzielanie drogi od linii kolejowej, m.in. z tego powodu „wysypywał” się projekt budowy „zakopianki” przez Szaflary. Jeden korytarz infrastrukturalny, gdzie „wsadzamy” energetykę i inne media, powoduje mniejszą uciążliwość dla otoczenia. Przerzucanie tej drogi na drugi brzeg Popradu, do parku krajobrazowego, na teren uzdrowiska, w rejon słynnych Łazienek, to kiepski pomysł.



Od lewej: Jerzy Gwiżdż, Zbigniew Rapciak, Stanisław Pletnia, Leszek Zegzda, Piotr Kocańda



Mieczysław Dziadowicz i Zofia Pieczkowska



Marian Łęczycki i Jan Golonka



Józef Jarecki i Andrzej Szkaradek



Dwugłos wójtów
(Franciszek Młynarczyk, Marek Janczak)

Czego potrzeba budowniczym sądeckich dróg lokalnych?



Franciszek Młynarczyk wójt gminy Łącko

Najkrótsza odpowiedź na pytanie zawarte w temacie mojego wystąpienia brzmi: budowniczym sądeckich dróg lokalnych potrzeba, jak powietrza, zmiany przepisów i zwiększenia ilości środków.

Najpierw o zmianie przepisów. Pamiętamy, że autorzy reform ustrojowych po 1989 roku i utworzenia samorządów zakładali, że komunalizacja mienia zostanie przeprowadzona do września 1990 r. Chwała Bogu, jest lipiec 2008 r. i w mojej gminie komunalizacja dokonała się w ok. 40 proc. Nie zrobiliśmy więcej dlatego, że stan własnościowy parcel jest nieuregulowany. W hipotekach działki tkwią na prądziadkach i zanim się to wszystko „wyprostuje” potrzeba sporo pieniędzy, dużo zachodu, a przede wszystkim radców prawnych, którzy pomogliby ludziom przebrnąć przez gąszcz przepisów.

Teraz o mizerii środków, a wcześniej podstawowe informacje. Przez teren gminy Łącko przebiega 21 km dróg wojewódzkich, 29 km dróg powiatowych oraz 510 km dróg gminnych.

Drogi gminne budujemy i modernizujemy z wykorzystaniem środków z kilku programów. Pierwsze, to są środki przeznaczone przez radę gminy do dyspozycji rad sołeckich. Chodzi o tzw. fundusz sołecki, o którym się dzisiaj dużo mówi, ale nie mówi się o tym, że będą dodatkowe środki do dyspozycji gminy na fundusz sołecki, a fundusz sołecki ma stanowić 5 proc. budżetu gminy. Jeśli dojdzie do jego utworzenia w nowej wersji, to nawet za 50 lat gmina Łącko nie dokończy modernizacji dróg. Do dyspozycji sołectw rada gminy Łącko przekazuje rocznie ok. 260 tys. zł. Skromne pieniądze, które są dzielone pomiędzy 16 wsi.

Drugi „fundusz drogowy” założyliśmy wspólnie z radą gminy. Ten program przewiduje budowę odcinków dróg w każdym sołectwie, średnio wychodzi ok. 50 tys. zł rocznie na wieś. W rezultacie, każda miejscowość w trakcie kadencji otrzymuje kawałek nowej drogi.

Następny fundusz, z którego czerpiemy pieniądze na drogi gminne, to jest tzw. odbudowa powodziowa. Z tego źródła uzyskujemy środki na drogi uszkodzone przez powódź, co musi być potwierdzone protokołem strat. Są to dość pokaźne środki, jak na naszą gminę. Mogę się pochwalić, że w ostatnim „rozdaniu” środków powodziowych, gmina Łącko uzyskała 300 tys. zł na usuwanie szkód wyrządzonych przez powódź w 2006 roku.

Czwarty program, który wykorzystujemy na remont dróg gminnych, to tzw. fundusz rekultywacji dróg wiejskich. To są środki marszałka województwa. Fundusz rekultywacji tworzy się poprzez odpis za zmianę

przeznaczenia gruntu, z rolnego na inny. Ten, kto dostaje pozwolenie na budowę, płaci przez 10 lat, w zależności od klasy gruntu, określoną składkę i te środki wracają później do gminy w postaci dofinansowania dróg rolniczych. W przypadku gminy Łącko jest tego ok. 80-100 tys. zł rocznie.

I piąty, ostatni program, z którego czerpiemy, to jest program środków prywatnych naszych mieszkańców, którzy korzystając z danej drogi podpisują z gminą porozumienie, że remont gminnej drogi sfinansujemy wspólnie, dzieląc się po połowie kosztami lub w innych proporcjach, w zależności od zasobności kieszeni konkretnego obywatela.

Reasumując, czerpiąc środki z tych 5 programów, w naszej gminie buduje się rocznie ok. 7 km dróg. Rachunek jest prosty. **Gdyby w tym tempie były budowane i modernizowane drogi gminne, to potrzeba**



Franciszek Młynarczyk

52 lat, aby zaradzić potrzebom i wyasfaltować sieć dróg lokalnych w Łącku. Taka jest rzeczywistość.

Jeśli nie będzie dodatkowych środków, to powtarzam, że przez 52 lata będziemy się borykać z drogami gminnymi, a gdzie inne potrzeby, kanalizacja, wodociągi itd. ?!

Efekt cieplarniany spowodował, że w górzystych rejonach gminy Łącko zaczyna brakować wody. Trzeba mieszkańcom dostarczać wodę w beczkowozach. W ostatnich 3 latach samorząd wydał z własnych środków ponad 5 mln zł na budowę wodociągów w Łazach Brzyńskich, w dwóch przysiółkach Łącka, w całości wodociągami objęte zostały Czarny Potok i Szczereż. Na ten cel nie dostaliśmy znikąd złotych, wybudowaliśmy wodociągi w całości za własne środki.

Wnioski końcowe: konieczne jest utworzenie subwencji drogowej dla dróg gminnych, albo dołożenie środków na fundusz sołecki, np. z VAT-u, co by powodowało zwiększone środki do dyspozycji wsi. Mam nadzieję, że środki te będą w 100 proc. wykorzystywane na budownictwo drogowe, bo co tu dużo mówić, samochodów przybywa, a drogi są, jakie są.

Wniosek następny: zwiększenie ilości środków z funduszy europejskich na budowę dróg gminnych. Dzisiaj środki postawione przez marszałka do dyspozycji samorządów są nie do wykorzystania przez gminy, ponieważ pierwszy warunek do spełnienia to 2 tys. pojazdów na dobę na planowanej do remontu drodze. Taki i większy ruch panuje w gminie Łącko tylko na drodze wojewódzkiej Stary Sącz – Szczawnica. Gdzie indziej trzeba by było uruchomić komunikację wahałową, mieszkańcy musieliby non-stop jeździć, żeby uzyskać takie natężenie ruchu.

Marek Janczak wójt gminy Łabowa

Także uważam, że problem dróg gminnych to jest problem przede wszystkim finansowy. Jeżeli z tym się nie uporamy, to nigdy nie doprowadzimy dróg gminnych do takiego stanu, żebyśmy mogli sobie pogratulować. Wójt Młynarczyk mówi, że on musiałby budować drogi przez 52 lat, ale po 20 latach musiałby remontować te, które zaczął i koło by się zamknęło. Nigdy by tych dróg nie zrobił, tak jak należy.

Rząd ma pomysł, żeby przekazać pewne środki do dyspozycji rad sołeckich. Ja jak zaczynałem swoją pierwszą kadencję wójtowania w 2002 roku to zlikwidowałem te środki. Dlaczego? Ponieważ rady sołeckie nie są przygotowane do prowadzenia inwestycji drogowych. Nie potrafią określić, jakie pieniądze trzeba wydać na konkretną drogę, żeby ją zrobić, tak jak należy. Mieliśmy takie sytuacje, że rada sołecka przeznaczyła, powiedzmy, 1000 zł na remont drogi. Gdy przystąpili-

śmy do realizacji, to trzeba było wydać 10 tys. zł, bo należało ją jakoś skończyć. Jeżeli się podejmuje jakieś zadanie, to muszą być osoby, które przewidzą koszty jego realizacji, przedstawią radzie kosztorys, zabezpieczy się pełne finansowanie zadania w budżecie gminy i dopiero wtedy można taką drogę budować. Obawiam się, że rady sołeckie będą chciały zrobić jak najwięcej i będą rozdrabniać środki pozostające w ich dyspozycji, wymuszając potem inne środki inwestycyjne z budżetu gminy. I wówczas zaczynają się utarczki z radą gminy, bo co robić? Zostawić rozpoczęte przedsięwzięcie, czy nie realizować innego, gdzie już były zapewnione środki na wykonawstwo.

Drugi problem: na terenach gmin jest wielu zarządców dróg różnych kategorii. Np. przez gminę Łabową przebiega droga krajowa, nie ma wojewódzkiej, ale są drogi powiatowe i gminne. I żeby w jakiś spo-



Marek Janczak

sób doprowadzić do budowy np. chodnika przy drodze krajowej, to gmina musi spisać porozumienie, musi zabiegać u Dyrekcji Dróg Krajowych o współfinansowanie przedsięwzięcia. Jeżeli chcemy zrealizować coś na drogach powiatowych, robimy to samo. Jeżeli chodzi o drogi gminne, już nie mamy z kim negocjować, jedynie z mieszkańcami. Jeżeli jest dobra wola mieszkańców, to coś tam wspomogą, a jak nie, to protestują, bo „im się należy, bo płacą podatki”, bo oni coś tam robią, a gmina im „nie chce zrobić”. A tu nie o to chodzi, że gmina nie chce, tylko gmina nie ma za co. Bo problem jest finansowy, i jeżeli nie zostanie rozwiązany, to nadal będziemy się naciągać nawzajem. Kto będzie miał

większą siłę przebicia, to coś tam wymusi, wyciągnie i coś mu się uda zrobić.

Gmina jest pierwszym ogniwem, gdzie mieszkańcy uderzają ze wszystkimi pretensjami. Bo nikt nie jedzie od razu do szefa generalnej dyrekcji dróg krajowych ze skargą, że droga krajowa z Nowego Sącza do Krynicy jest taka, jaka jest, tylko przychodzi do wójta: „niech pan coś zrobi, bo tu jest niebezpiecznie, bo tu nie ma chodnika, bo tu nie ma oświetlenia”. I my te wszystkie żale zbieramy, przesyłamy wyżej, ale nasze możliwości są, jakie są. Możemy tylko wysłać informacje, możemy ewentualnie się dopytywać kiedy, i co będzie realizowane.



Adam Czerwiński
dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu

Drogi powiatu nowosądeckiego – stan obecny i perspektywy



W powiecie nowosądeckim przypada prawie 250 km dróg na 100 km² powierzchni. Jest to kilka razy więcej niż w kraju i więcej niż w całej Małopolsce, gdzie średnia wynosi 144 km na 100 km² powierzchni. To pokazuje, jakim problemem są drogi na Sądeckczyźnie. Chodzi o dostępność powiatu na zewnątrz oraz zapewnienie obsługi komunikacyjnej wewnątrz powiatu. To decyduje o możliwości ożywienia procesów społeczno-gospodarczych i poprawy jakości życia mieszkańców. I stąd, od początku, kiedy samorzady powiatowe powstały, skupiamy się na podstawowych tematach. A więc przede wszystkim na poprawie warunków przejezdności na drodze krajowej nr 75. Nie mówimy jak, bo można mówić o drodze ekspresowej, a jeżeli wywoła to konflikt społeczny, to lepiej milczeć. Ale jak sprawić, żeby drogą nr 75 jeździło się lepiej. Ma być zjazd z autostrady w Brzesku, ale będzie to jedyna oś zapewniająca połączenie autostrady z przejściami granicznymi, m.in. z wkrótce przebudowanym przejściem granicznym w Mniszku.

Mniszek na finiszu

To, że inwestycja w Mniszku została wpisana w umowę międzynarodową, jest efektem blisko 30-letnich starań gminy Piwniczna, poprzedniego województwa nowosądeckiego i powiatu nowosądeckiego. Od pierwszych dni istnienia powiatu było to przedmiotem rozmów. Najpierw ze Słowakami, bo jeszcze nie byliśmy objęci układem z Schengen, jeszcze obowiązywały bardzo zaostrzone kryteria: umowy graniczne, parytety przejść, pasów ruchów itd., czego przykładem jest przejście w Leluchowie, gdzie porobiono tyle niepotrzebnych pasów na mostach granicznych.

Problemem bardzo istotnym i zarazem bardzo trudnym do rozwiązania jest przeprowadzenie ruchu przez Nowy Sącz. W tej kwestii najważniejsze jest to, aby wreszcie wiedzieć, którądy to zrobić.

Tym zewnętrznym realizowanym połączeniem będzie droga Krynica – Wysowa. Na obrzeżu Krynicy, przy okazji niejako, dzięki powiatowi, udało się stworzyć, pewne obejście Krynicy. Powiat udostępnił swoją drogę: Powroźnik – Tylicz. Liczę, że droga krajowa też zostanie przebudowana pomiędzy Tyliczem a Krzyżówką. W ten sposób Krynica uzyska obwodnicę, przede wszystkim dla pojazdów, które dzisiaj są niemile widziane w centrum uzdrowiska.

Samorzady również inicjują proces udostępnienia otwartej już granicy między Polską a Słowacją. Takim przykładem jest Muszyna, gdzie z inicjatywy lokalnej społeczności będzie wykonane przejście pomiędzy Milikiem a Legnąwą przez Poprad. Inne inwestycje realizowane są w rejonie Wierchomli. Chodzi o głośny projekt „Siedmiu Dolin”, zagospodarowania turystycznego



Adam Czerwiński

całego tego obszaru, ożywienia Żegiestowa, czy raczej powstrzymaniu jego degradacji. Sprzyjać temu będzie również budowa kładki turystycznej dla pieszych i trasy rowerowej pomiędzy Żegiestowem a Sulinem.



Dobrodziejstwo inwentarza

Wróćmy teraz na podwórko naszej biedy, czy naszego gospodarowania tym, co przejeżdżaliśmy od poprzedniego zarządcy dróg wojewódzkich, które w 1999 roku stały się drogami powiatowymi. Drogi powiatowe zapewniając spójność układu lokalnego, rozwoju gospodarczym powiatu, decydują o bezpieczeństwie zamieszkania i funkcja tych dróg jest zdecydowanie inna od dróg krajowych, inna od dróg regionalnych, ale też całkowicie się różni od funkcji dróg gminnych. W 1999 r. mocą ustawy przejeżdżaliśmy te drogi w stanie skrajnej zapaści.

Mamy prawie 500 km dróg i 163 mosty. 13 km to są jeszcze drogi gruntowe. Bardzo trudno jest gospodarować na tych drogach, rozbudowywać je, poszerzać o pobocza, budować odwodnienie, chodniki, czy samą jezdnię z powodu nieregulowanych kwestii własnościowych. Drogi stykają się bezpośrednio z prywatnymi działkami i z ogrodzeniami. 23 mosty na drogach powiatowych mają jeszcze konstrukcję drewnianą, a nawet i żelbetowe są zaniedbane. Wymagają kosztownych prac, część z tych mostów realnie zagraża przerwaniem ciągłości komunikacji.

System finansowania dróg przejęty w momencie reformy administracyjnej nie przewidywał dla samorządów żadnych środków na nadrobienie zaległości. Owszem, na początku była subwencja drogowa, ale ona była tak ustalona, że bardzo szybko władza państwowa uznała, że z subwencji drogowej należy finansować inne zadania powiatów, bo inaczej powiaty nie byłyby w stanie zbilansować swoich budżetów. Więc nie dość, że subwencja drogowa nie obejmowała wszystkich potrzeb, to jeszcze została z konieczności, w większości powiatów, ogołocona. W naszym powiecie akurat udało się to zrobić tylko raz. Tylko raz środki z tej subwencji poszły na inne cele. W kolejnych latach Zarząd Powiatu decydował się na kredyt, żeby wspomóc należną subwencję drogową, a nie ograniczać ją.

Na zły stan dróg powiatowych nałożyły się jeszcze

zdarzenia losowe – osuwiska. W ciągach dróg powiatowych są zarejestrowane 42 osuwiska i kiedy Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) wystąpił z inicjatywą wsparcia nas swoim kredytem zażądano szacunku odbudowy tych dróg. Zamykał się on kwotą niespełna 20 mln zł. Nie mając badań geologicznych, nie posiadając dokumentacji technicznej, trzeba się było „wstrzelić” z jakąś kwotą. Likwidacja tylko 22 osuwisk, które mamy „rozpracowane” dokumentacyjnie (część z nich już jest po przetargu), kosztowałyby ponad 83 mln zł. 75 proc. kosztów likwidacji osuwisk pokrywa EBI, 5 proc. – rząd, 20 proc. – powiat.

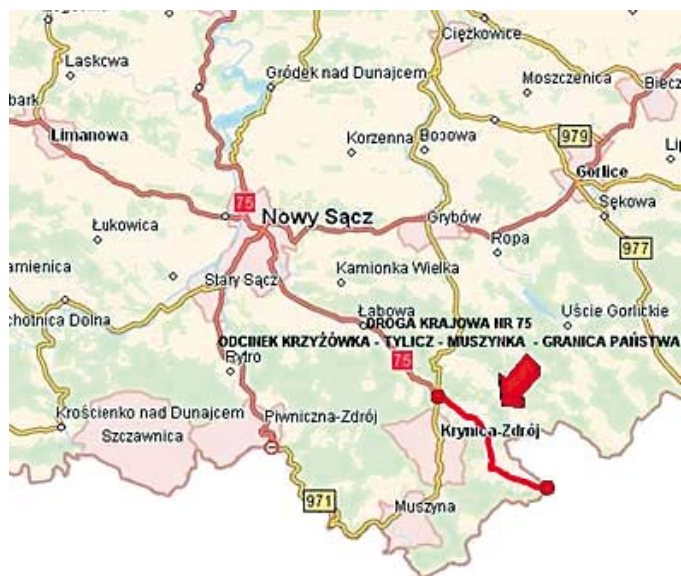
Powiat się nie boi

Powiat nie boi się trudnych technologii, natomiast problem sprowadza się do czegoś innego. Przystępujemy np. do odbudowy drogi zniszczonej z powodu osuwiska na długości 300 metrów. Trzeba na to osuwisko przeznaczyć prawie 2 mln 700 tys. zł. Udział powiatu w tej inwestycji wyniósł 600 tys. zł. Za 600 tys. zł w realiach powiatu możemy wybudować półtora km nowej drogi. Tutaj wybudowaliśmy tylko 300 metrów. A więc angażując znaczne środki z budżetu, uzyskujemy niewielki „uzysk”, jeżeli chodzi o poprawę docelową stanu nawierzchni.

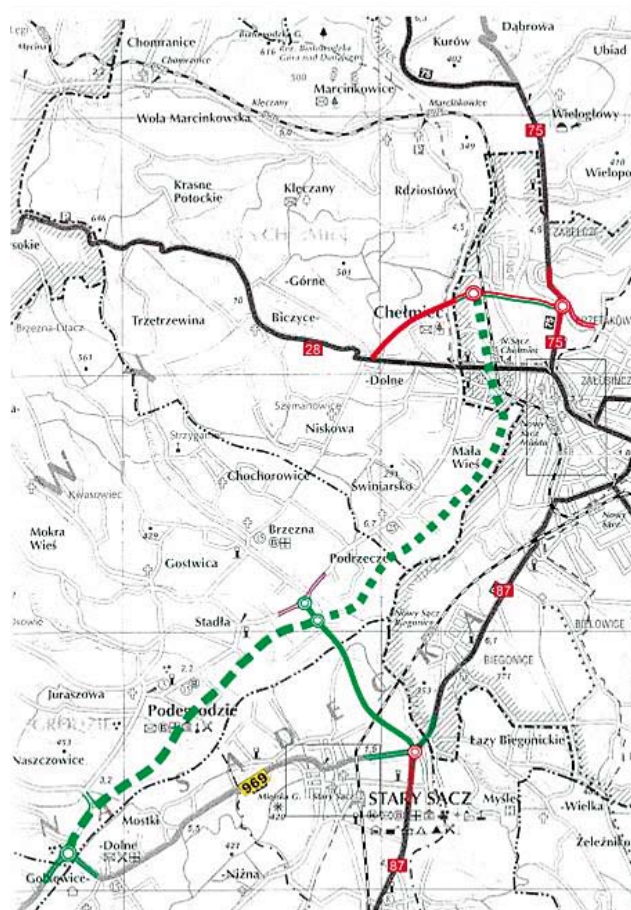


Osuwisko na drodze powiatowej w Lipiu

Szkody powodziowe to jest kolejna dziedzina, która determinuje sposób wydatkowania środków z budżetu. Można uzyskać dofinansowanie, ale tylko na konkretne zadanie. Czyli znowu ciągle idziemy do tyłu. Odbudowujemy straty, ale nie mamy postępu w przyroście nowych nawierzchni, mimo tego, że robimy już to w sposób trwały. Szkody powodziowe dotyczą nie tylko podmytych korpusów drogowych, ale i wymytych nawierzchni. Wymagają od nas administratorzy cieków wodnych budowy bardzo ciężkich umocnień, co jest widoczne w rejonie mostu we Wronowicach. I musimy również we własnym zakresie, chcąc się zabezpieczyć przed przyszłymi zniszczeniami, budować umocnienia korpusów drogowych od strony cieków



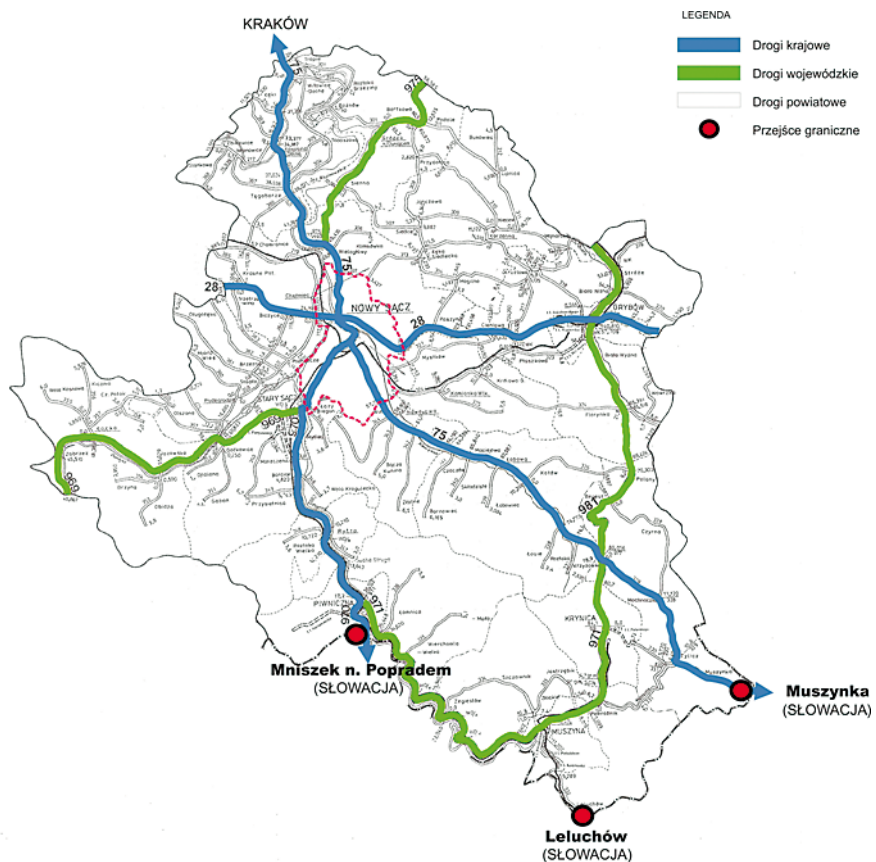
Połączenie Sądeckich z siecią dróg w kraju zapewniają drogi krajowe nr 75, nr 28 i nr 87, oraz drogi regionalne nr 969, 975, 971, 981.



Połączenie obwodnic: zachodniej i północnej.



W powiecie nowosądeckim na 100 km² powierzchni przypada 248 km dróg, w Małopolsce – 144 km, w kraju – 78 km.



Sieć drogowa w regionie. Długość dróg publicznych w woj. małopolskim (w km) krajowe – 903, wojewódzkie – 1363 km, powiatowe – 6397 k, gminne – 29 386 km

wodnych. „Przećwiczyliśmy” to w Przydonicy, gdzie wykonana poprzedniego dnia nawierzchnia na długości kilkuset metrów, została nazajutrz rozmyta w wyniku ulewnej burzy.

Powiat korzystał ze wszelkich możliwych form dofinansowania. A więc i ze środków przedakcesyjnych: wszystkie edycje Phare, SAPARD, ZPORR zostały przez nas wykorzystane. W spisie pana marszałka tych pozycji było więcej. Powiat skorzystał z mniejszej ilości programów unijnych z jednego powodu – dla nas te środki były niedostępne. Myśmy do tych programów nie mogli aplikować. We wszystkich tych, które były ogłoszone – powiat uczestniczył. Jeżeli kredyt został zaciągnięty z budżetu, to po to, żeby kredytem zaspokoić obowiązek udziału własnego.

Dużym dla nas zastrzykiem, mimo że są to z jednej strony łatwe środki, ale z drugiej – niekorzystne, jeżeli chodzi o stopę udziału własnego, jest rezerwa inwestycyjna ministra infrastruktury. Na dzień dzisiejszy to są jedyne środki rządowe pozwalające uzyskać praktyczny rozwój sieci drogowej i faktyczną poprawę stanu dróg.

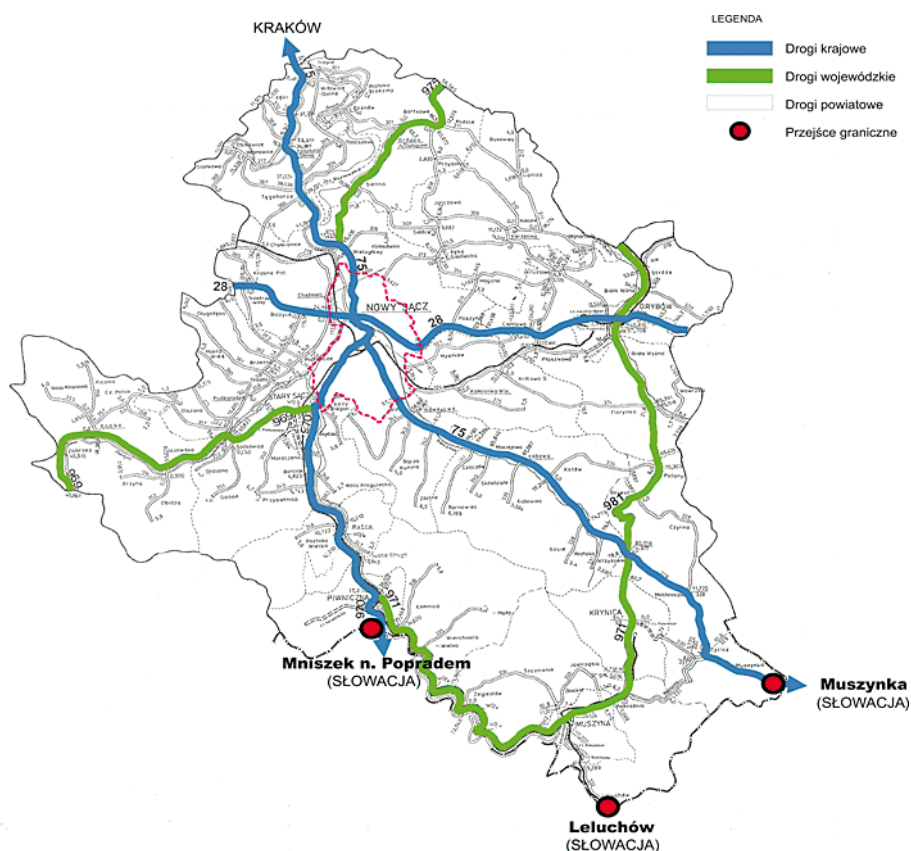
Z tej rezerwy została sfinansowana przebudowa drogi Chelmiec – Limanowa. Na tej samej zasadzie została przebudowana droga Powroźnik – Tylicz.

Po gospodarsku

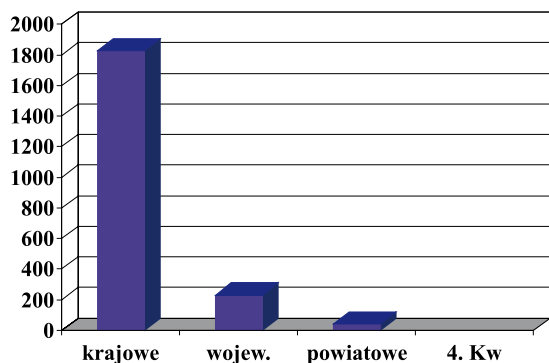
Chcąc unikać osuwisk, budujemy ich obejścia i gdyby były środki, powiat jest w stanie wybudować więcej takich mostów, jak we Wronowicach. Też trudne technicznie, ale przygotowane i zrealizowane we własnym zakresie zadanie. Myślę, że będzie służyć nie tylko mieszkańcom Sądeckiej. Zapewni również dogodny transport pomiędzy Limanową, a powiatem nowosądeckim i miastem Nowy Sącz. Staramy się także szukać rozwiązań we własnym zakresie. 23 mosty z uwagi na swój stan mają charakter tymczasowy. Odbudowujemy je po gospodarsku, przy użyciu takich środków, jakimi dysponujemy. Opracowujemy projekt wzmocnienia podpór, zagęszczenia czasami dźwigarów, zastępujemy elementy drewniane elementami żelbetowymi i uzyskujemy most, który jest w stanie pracować przez kolejne kilkadziesiąt lat, a przede wszystkim o nośności klasy B, czyli do 40 ton. Cena takiego mostu wynosi jedną piątą mostu docelowego.

Co się udało zrobić

Od powołania powiatów 107 km dróg dostało nową nawierzchnię. Część z tych dróg, po 9 latach wymaga



Drogi na Sądeckźnie w układzie sieci drogowej kraju



ponownej odnowy, bo są nadmiernie obciążane. 25 mostów zostało wybudowanych bądź całkowicie przebudowanych, uzyskując co najmniej klasę nośności B. **Natomiast generalnie, samorząd powiatowy przejmując drogi w takim stanie jakim przejął, przede wszystkim utrzymał ciągłość przejezdności. I to jest nasz największy sukces. Nawet w najgorszych warunkach zimowych drogi nie były nieprzejezdne dłużej niż jedną dobę. Pomimo tej mizerności finansowej, mimo tylu ograniczeń, udało się zachować ciągłość komunikacji.**

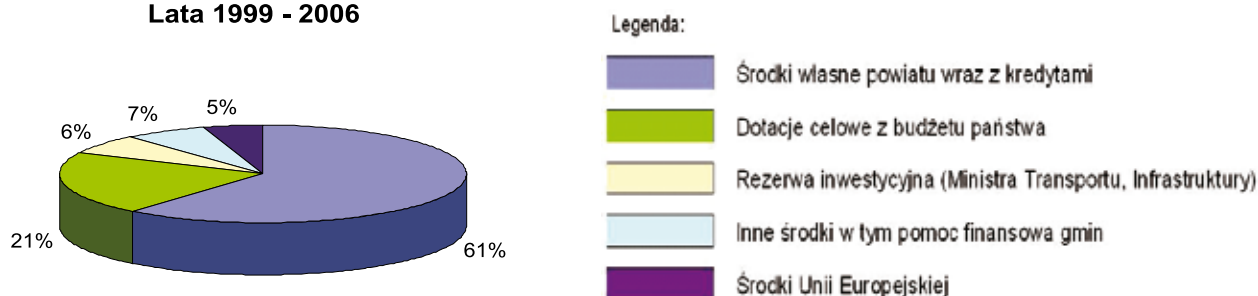
A teraz popatrzmy na budżet powiatu nowosądeckiego, który w 2008 r. wynosi 92 mln zł, z czego jed-

na piąta przeznaczona jest na drogi. A jak to wygląda u innych zarządców dróg. Zarządcy dróg krajowych według oficjalnych danych mogą sobie pozwolić, by na jeden kilometr w 2008 roku, na budowę i remonty, przeznaczyć ponad 1,8 mln zł. Zarządcy dróg wojewódzkich dysponują trochę mniejszymi środkami – ok. 240 tys. zł na km na rok. Natomiast drogi powiatowe, to raptem 40 tys. zł na km w ciągu całego roku. Takimi środkami dysponujemy. Na wszystko: na inwestycje, na zadanie zrealizowane z dofinansowaniem i na zarządzanie drogami. To pokazuje, jakie będzie tempo odbicia się do stanu, kiedy będziemy porównywalni z innymi zarządcami.

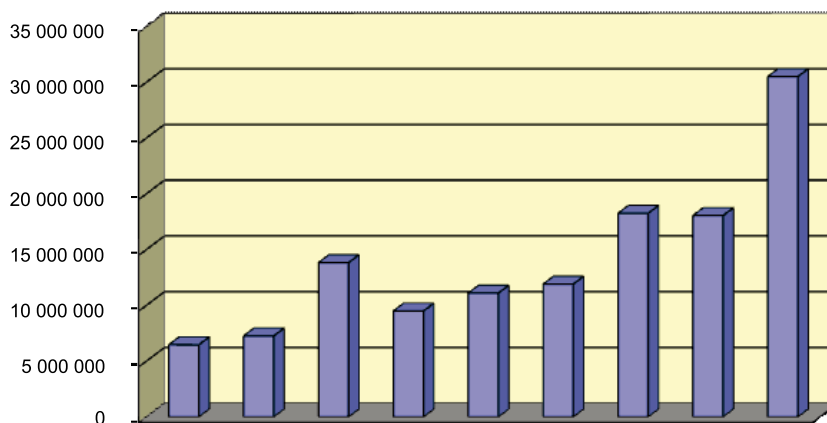
Jeżeli chodzi o finansowanie dróg powiatowych z budżetu własnego, to zaczynaliśmy od 5 mln w 1999 roku, by 2007 rok zamknąć kwotą ponad 30 mln zł. To się ma nijak do kwot, którymi dysponuje Generalna Dyrekcja w oddziale krakowskim, czy chociażby Wojewódzki Zarząd Dróg, ale pokazuje, że pomalutku, ale stale, te wydatki wzrastają.

A oto struktura naszych wydatków na drogi. Największa część, to są dochody własne powiatu. Ale proszę się nie łudzić, to są dochody wraz z kredytem bankowym zaciągniętym na dofinansowanie inwestycji na tych drogach. W 2006 r. po raz pierwszy pojawiły się

Lata 1999 - 2006



Struktura budżetu na drogi



Łączne wydatki na drogi powiatowe (w zł)



Kierunki rozwoju połączeń zewnętrznych, inspirowane przez Samorządy:
Milik – Legnava, Żegiestów – Sulin.

środki europejskie. W sumie, w ciągu 7 lat, w okresie od 1999 do 2006 roku – 61 proc. środków przeznaczonych na drogi powiatowe, pochodziło z budżetu powiatu i kredytów, 5 proc. – z funduszy Unii Europejskiej, 7 proc. – z puli łączonej z pomocą gmin i z innych wyliczeń i 21 proc – z dotacji celowych z budżetu państwa. Rezerwa inwestycyjna, o której mówiłem, że ona pozwala coś rozwinąć na drogach powiatowych, stanowiła zaledwie 6 proc. wszystkich wydatków na drogi.

Rozbudzono wielkie nadzieje na środki unijne, niewiele z tego spływa do powiatów. Na działania w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej Małopolska może liczyć do 2013 roku na 286 mln 833 tys. euro, ale na drogi powiatowe pójdzie z tego zaledwie 43 mln.

Obecnie przedmiotem naszych starań są dwa zadania. Pierwsze, to przebudowa drogi Młynne – Łososina, przy współpracy z powiatem limanowskim. Ta inwestycja aspiruje do projektów regionalnych i objęta jest wspólnym wnioskiem. A druga inwestycja, dla której również aplikujemy o środki unijne, to droga Nowy Sącz – Wilczyska. W sumie na te dwa zadania ubiegamy się o środki pomocowe w wysokości 11 mln zł na cały okres planowania, czyli praktycznie do 2015 roku. To są wszystkie środki europejskie, które powiat może na drogi uzyskać.

Co robić, gdzie szukać pieniędzy?

To, że każda z dróg, na każdym poziomie uzyskała w 1999 r. swojego zarządcę było rozwiązaniem pozytywnym i dającym konkretne efekty. Widać wyraźny postęp na drogach krajowych i regionalnych, a i te drogi powiatowe, zapuszczone kiedyś, dawne drogi wojewódzkie, stały się przynajmniej jakie takie. Nie nastąpiła ich dalsza degradacja, a w wielu miejscach na tych drogach też widać postęp.

Ogromne dysproporcje w poziomie finansowania poszczególnych kategorii dróg mają decydujący wpływ na ich stan. To nie wynika z różnych aktywności zarządców tych dróg, tylko z faktu, że ustawodawca stworzył takie, a nie inne źródła finansowania. Administracja rządowa dostała takie pieniądze, że ich stać na ten milion z hakiem na kilometr na rok na inwestycje. Również tak są ukształtowane dochody województwa i dostępność do środków regionalnych, że marszałek dysponuje sporymi pieniędzmi na drogi. A więc tutaj, nie ma mowy o opieszałości ze strony powiatu. Tak powiat, jak i województwo powstało z woli ustawy, tak samo i finansowanie nie wynika z przedsiębiorczości, ono wynika z tego, że tak stanowią przepisy, a więc

tędy droga do poprawy stanu naszych dróg. Należy zmieniać sposób finansowania dróg powiatowych.

Samorząd powiatowy zna potrzeby, potrafi zadania przygotowywać i realizować, natomiast największą, nie do przebycia przeszkodą, jest miseria środków, którymi powiat dysponuje. Nie mówimy tylko o drogach, to kwestia w ogóle dochodów powiatów. Gdybyśmy rzetelnie chcieli zrobić plan wieloletni, tak jak nakazują przepisy, to nie mając perspektywy finansowej, nie wiedząc ile będzie środków europejskich, rządowych, ani nawet, jak się będą kształtować w przyszłości dochody powiatów, nie moglibyśmy takiego planu rzetelnie opracować. Trudno tworzyć realny plan na okres jednej kadencji, na 4 lata, a co tu mówić o perspektywie 2013 roku. Musielibyśmy bowiem powiedzieć, że na okres do 2013 roku planowanie jest skończone, środki są wyczerpane i tylko będziemy egzystować.

Standardy utrzymania dróg

W 1999 r. obdarzono powiaty drogami bez narzędzi i bez środków, żeby to samo nie nastąpiło przy kolejnej reformie administracyjnej. Bo jeżeli przeniesiemy zarządcę na inny poziom, czy zmienimy liczbę tych zarządców, to takim działaniem nie zwiększymy globalnej puli środków na drogi. To będzie tylko przeniesienie odpowiedzialności na inny poziom, co w niczym nie zapewni lepszego finansowania drogownictwa.

I stąd mój wniosek: postulat do Sejmu i rządzących. Należy ustalić rzeczowe i finansowe podstawowe standardy utrzymania dróg. Nie mówimy o rozwoju, ale o zależności od pracy przewozowej, od kategorii drogi: takiej drodze należy się tyle, a tyle pieniędzy. I gdyby te środki były rzeczywiście, mocą ustaw regulujących dochody powiatów zagwarantowane, wówczas nie miałoby znaczenia, kto jaką drogą zarządza. Nie byłoby „przepychanek”, bo ktokolwiek by to nie robił, wiedziałby jakie środki za tym stoją i na co może liczyć.



Zygmunt Berdychowski i Adam Czerwiński

Sądeckie mosty



Mosty na Dunajcu w Nowym Sączu

Początkowo przeprawa przez Dunajec odbywała się z wykorzystaniem brodów, płyczn. Później zaczęto budować mosty: zachował się dokument z 1453 r. Kazimierza Jagiellończyka pozwalający na budowę drewnianego mostu na Dunajcu i pobierania przez mieszczan opłat (tzw. mostowe). Prawo do pobierania opłat – niezbędnych na utrzymanie obiektu i jego odbudowę po zniszczeniach powodziowych – potwierdzali królowie Zygmunt Stary – 9 sierpnia 1542 r. i Zygmunt III w 1598 r.

Po dużej powodzi w 1813 r. – nowy, stały most drewniany powstał w 1830 r. Rozebrano go i na jego miejscu wzniesiono w 1894 r. most żelazny kosztem 300 tys. zł reńskich, wsparty na kamiennych filarach. Wykonawcą konstrukcji była wiedeńska firma Eisen Werkshütte IG Gridl. Most przetrwał I wojnę światową (nieznaczne uszkodzenia) i dokonał żywota pod koniec okupacji hitlerowskiej. We wrześniu 1939 r. polskie oddziały wojskowe zrezygnowały z wysadzenia mostu z powodu przebiegającego pod nim rurociągu z wodą pitną z wodociągów w Świniarsku do miasta.



Most na Dunajcu, okres międzywojenny

18 stycznia 1945 r. ustępujące oddziały niemieckie wysadziły oba mosty (drogowy i kolejowy). Przeprawa odbywała się wówczas po grubym lodzie do czasu zbudowania przez saperów Armii Czerwonej mostu drewnianego – obok zniszczonego. W 1947 r. zerwany most został odbudowany, w miejsce żelaznych elementów włożono drewniane. Ten żelazno-drewniany obiekt dotrwał do 1958 r., kiedy duża powódź zmusiła władze do przeniesienia ruchu drogowego na nowy obiekt betonowy, jeszcze nie wykończony. Po starym pozostał ślad w postaci szczątków betonowych filarów. Most betonowy funkcjonuje do dziś, w 1998 r. przeszedł remont. Ma olbrzymie znaczenie strategiczne, najbliższy obiekt tego typu znajduje od lipca 2008 r. pomiędzy Starym Sączem a Brzezną.

Most jest już niewydolny, zużyty technicznie, wymaga generalnej przebudowy. W pojedynkę nie zapew-



Most na Dunajcu rozebrany w 1958 r.

ni komunikacji pomiędzy miastem a lewym brzegiem Dunajca. W godzinach szczytu przejeżdża przez niego 1008 samochodów na godzinę. Z tego tylko trzysta samochodów jedzie do Limanowej. Pozostałe pojazdy zjeżdżają na os. Helena i do Chełmca. Według analizy krakowskiej firmy International Management Services, jeśli nie powstanie nowy most, ruch na Moście Heleńskim zwiększy się w 2025 roku do 1400 pojazdów na godzinę, w tym 889 w kierunku Limanowej.

W ostatnich latach pojawiły się nowe propozycje przeprawy przez Dunajec w Nowym Sączu. Jedną z nich zakłada budowę estakady mostowej od skrzyżowania ul. Piramowicza z Węgierską (obok Expolu) przecinając ul. Radziecką. Drugą to przeprawa przez Dunajec będąca przedłużeniem ul. Grodzkiej, od tzw. Kocich Plant za skrzyżowaniem ulic Grodzkiej i Kunegundy, nad (!) ogródkami działkowymi przez osiedle Wólki, wyprowadzająca ruch w okolicach Świniarska.

Jest też wariant przeprawy zaczynający się również od skrzyżowania ul. Kunegundy i Grodzkiej na wysokości Kocich Plant i biegnącej podskarpem przez Żeglarkę wzdłuż toru kolejowego, między więzieniem a komendą PSP. Ten wariant przewiduje budowę mostu równoległego do kolejowego.

Ciekawe z punktu widzenia inżynierskiego pomysły uznawane są jednak za fantastyczne, z uwagi na olbrzymie koszty i wysoką trudność techniczną.

Najkorzystniejszą dla Nowego Sącza lokalizacją dla nowego mostu pozostaje ta na trasie projektowanej obwodnicy północnej Nowego Sącza – przedłużenie ul. Witosza, pod Górą Zabelecką z wylotem po drugiej stronie Dunajca na ul. Marcinkowickiej. Ta przeprawa nie tylko odciąży centrum miasta, złagodzi problem

orków (nawet w innych częściach miasta np. na ul. Węgierskiej), uspokoi ruch, przyspieszy przejazd, poprawi jakość powietrza, zmniejszy hałas, ale też będzie mieć duże znaczenie dla ruchu tranzytowego na trasie Gorlice – Limanowa, czy Kraków – Nowy Sącz – Limanowa.

*

Kolejowy most żelazny na Dunajcu zbudowano w 1882 r. przy okazji budowy linii kolejowej z Żywca do Nowego Sącza. Zniszczony przez Niemców 18 stycznia 1945 r., był odbudowywany przez kilka lat. Komunikacja kolejowa odbywała się z przesiadaniem i przejściem piechotą przez drewniany most, na pasa-



żerów oczekiwał pociąg z drugiej strony rzeki. Obecny most oddano do eksploatacji w 1948 r.

■ Brama do Sądecczyny

Niespełna dwa tygodnie dni przed konferencją o sądeckich drogach, 9 lipca 2008 r., oddano do użytku największą inwestycję drogową w regionie: obwodnicę Starego Sącza i zaprojektowany przez Tadeusza Wojciechowskiego z firmy „Bridge” piękny most na Dunajcu, łączący gminy: starosądecką i podegrodzką. Architekt i budowlancy zastosowali unikalne rozwiązania, łącząc w sposób nowatorski współczesne techniki i technologie budowlane z okolicznym krajobrazem. Na brzegu powstała „prefabrykatownia” – stanowisko, na którym betonowe płyty dźwigara łączono z ażurową konstrukcją stalową. Wykonane elementy były przesuwane w kierunku przeciwnego brzegu rzeki. Na końcu, po nasunięciu ostatniego segmentu, zamontowano stalowe pylony i podczepiono wanty.

W efekcie Sądecczyna otrzymała pierwszy tego typu obiekt w Polsce, a trudno również znaleźć taki na świecie (największe doświadczenie w budowaniu takich mostów mają Japończycy). Jest on nie tylko kolejnym obiektem przerzuconym przez rzekę, ale także wizytówką naszego regionu.

Most ochrzczono imieniem księżnej Kingi, dwa efektowne ronda imionami: Jana Pawła II (przy wjeździe do Starego Sącza, w rejonie „Szałas”) i bł. Ojca Stanisława Papczyńskiego (w Brzeznej).

Obiekty poświęcił ordynariusz tarnowski ks. biskup Wiktor Skworec, a honorowego otwarcia dokonali władarze samorządów (wojewódzkiego, powiatowego i gminnych) wraz z inwestorami i budowniczymi tej inwestycji. Z jednej strony mostu, z kolebki Lachów – Podegrodzia, szli z tańcami i przyspiewkami członkami liczącego ponad 70 lat zespołu „Podegrodzie”, z drugiej, też w strojach ludowych i z instrumentami – starosądeccanie. „Zeszli” się też z przeciwnych stron proboszczowie-prałaci: starosądecki ks. Alfred Kurek i podegrodzki - ks. prałat Józef Wałaszek.

Promieniał z dumy marszałek województwa Marek Nawara, nie krył satysfakcji z uwieńczonego trudu i podjętych w 2003 r. starań starosta Jan Golonka. Bodaj najbardziej wzruszony był burmistrz Starego Sącza, Marian Cycoń, „sprężyna napędowa” całej inwestycji. Prezydent Nowego Sącza Ryszard Nowak w oczach





Otwarcie Mostu św. Kingi, 9 lipca 2008 r.

miał pewnie podobną uroczystość związaną z nowym mostem na Dunajcu i obwodnicą południowo-zachodnio-północną stolicy Sądeckczyzny, ale na to poczeka-amy jeszcze kilka lat. W grę wchodzi bowiem obejście miasta od drogi z Krynicy Zdroju przez Porębę i Łazy Biegonickie do skrzyżowania za Popradem w Starym Sączu oraz nowa przeprawa przez Dunajec (chyba jednak w Zabełczu)

Zacierali ręce stojący skromnie z boku biznesmeni: Ryszard Florek (właściciel Fakro) i Kazimierz Pazgan (Konspol), mający pełną świadomość, że trudno rozwią-jać biznes bez dobrego dojazdu. To jest początek otwie-rania się Sądeckczyzny na drogi europejskie, mówili.

Najstarszy uczestnik uroczystości 95-letni mecenas Antoni Radecki (przyszedł pod krawatem ze Starego Sącza na piechotę!) mówił o uldze dla wybudowanego w 1964 r. starego mostu w Gołkowicach, który pełnił do tej pory niewralgiczną funkcję w tych stronach. Na-zajutrz po otwarciu nowego mostu, obiekt w Gołkowi-cach (zbyt wąski i zużyty technicznie) poddano czę-ściowemu remontowi.

Wszyscy podkreślali duże znaczenie ekonomicz-ne i gospodarcze inwestycji pomiędzy Starym Sączem a Brzezną dla regionu. To pierwszy etap większego pro-jektu. Poza wyprowadzeniem ciężkiego ruchu tranzy-towego z zabytkowego centrum Starego Sącza (co już jest faktem, uciążliwości zniknęły z dnia na dzień), tra-

sa ta stanie się elementem obwodnicy Nowego Sącza. W niedalekim czasie planowana jest bowiem budowa obwodnicy Podegrodzia i Stadel, która – w połączeniu z obwodnicą starosądecką – zdecydowanie ułatwi ruch tranzytowy pomiędzy Sądeckczyzną a Podhalem, a na-wet szerzej – skomunikowanie tych regionów z połu-dniem Europy.

Prace przy obwodnicy starosądeckiej, rozpoczęte jesienią w 2006 r. (uroczystego wbitie łopaty w plac budowy dokonał 15 października ówczesny marszałek województwa Janusz Sepioł w asyście przedstawicieli władz gminy i powiatu), zakończono w rekordowym tempie. Finansowano jest z kilku źródeł: budżetu wo-jewództwa i samorządów oraz z funduszy Unii Euro-pejskiej.

*

Marian Cycoń, Burmistrz Starego Sącza:

- Tę arterię można nazwać traktem „życia” dla obu Sączów. Cały ruch tranzytowy z Krynicy z cięż-kiemi transportami wody mineralnej zostanie usunięty z centrum Nowego Sącza i skierowany na starosądecką obwodnicę. To po pierwsze. Po drugie, wyeliminowa-ny został ciężki transport ze średniowiecznego rynku w Starym Sączu, który dał się mocno we znaki nasze-mu historycznemu miastu. Po trzecie, Sądeckczyzna poprzez tę drogę zyskuje przez Chelmiec i Gołkowice



najdogodniejsze połączenie z „zakopianką” w Lubniu. A tym samym z tej autostrady będzie szybszy dojazd do Mniszka z ominięciem centrów Nowego i Starego Sącza. Obejście jest zatem ze wszechmiar korzystne i wskazane. Mogę dodać, że codziennie przez Stary Sącz przejeżdżało do tej pory około 1500 tirów i 13 tysięcy samochodów w kierunku Krościenka i Nowego Targu. Choć była to inwestycja w skali wojewódzkiej to nasze miasto i gmina też wniosły spory wkład przekazując grunty i ponosząc nakłady finansowe na sporządzenie dokumentacji projektowej i wykup gruntów.

*

Dane techniczne inwestycji:

Most św. Kingi

długość: 329 m;
szerokość pomostu: 14,2 m;
rozpiętość głównego przęsła: 143 m;
wysokość pylonów: 28,2 m;
maksymalna masa pojazdu dopuszczonego do ruchu po moście: 60 ton;
do budowy zużyto: beton – 5700 m³, zbrojenie – 650 ton, sprzężenie – 86 ton stali, wanty – 82 tony stali.

Trzy wiadukty konstrukcji łukowej

(nad linią PKP, do dróg serwisowych oraz drogi i ronda)

roboty ziemne – grunt nasypowy zbrojony: 26 m³;
błoczek betonowy: 50 tys.;
długość nasypów: 180 m.

Obwodnica

długość: 3 km 510 m;
nowe skrzyżowania: 3;
długość ciągu pieszo-rowerowego: 5,6 km;
wykonane roboty ziemne: wykopy – 46 tys. m³, nasypy – 140 tys. m³;
masa bitumiczna: 13 tys. ton.

Pieniądze i ludzie

koszt inwestycji: 56,6 mln zł;
inwestor: Zarząd Dróg Wojewódzkich (dyrektor Grzegorz Stech, rodem z Gorlic);
koordynator robót: Marta Maj;
inspektor nadzoru: Grażyna Czopek;
autor projektu budowlanego wraz z obliczeniami (dokumentacja ważyła kilkanaście kilogramów!): Piotr Wanecki;
wykonawcy: Przedsiębiorstwo Robót Drogowo Mostowych SA w Nowym Sączu (jako lider), Przedsiębiorstwo Drogowo Mostowe GODROM w Gorlicach, spółka MOSTY CHRZANÓW, Zakład Robót Mostowych „MOSTMAR” w Zarzeczcu i Podhalańskie Przedsiębiorstwo Drogowo Mostowe SA w Nowym Targu.

Ojciec projektował Most Heleński, syn – Most św. Kingi Błysk inżyniera

**Rozmowa z projektantem Mostu św. Kingi,
mgr. inż. Tadeuszem WOJCIECHOWSKIM**



– Pański most wzbudza powszechny zachwyt. Jak doszło do opracowania tak oryginalnej konstrukcji?

– To trochę skomplikowana historia. Może zadecydował jakiś inżynierski błysk, jedna chwila, olśnienie, natchnienie, jak u kompozytora czy poety? Swego czasu podczas sympozjum w stolicy usłyszałem o wprowadzanej na świecie oryginalnej technologii budowy mostów, mówił o niej z przejściem profesor Marek Łagoda, dyrektor Instytutu Budowy Dróg i Mostów w Warszawie. Jego wystąpienie zapadło mi głęboko w pamięć, nosiłem go w sobie, a potem przeniósłem na deskę projektową. W 2001 r. władze województwa małopolskiego ogłosiły konkurs architektoniczno-techniczny na most łączący Stary Sącz i Brzeźną. Zgłosiło się ośmiu autorów, w tym i ja. Bardzo chciałem wygrać ten konkurs z powodów ...sentymentalnych. Jestem



rodowitym sądeczaninem, robiłem tu wcześniej parę obiektów, ale najważniejszy był fakt, że Most Heleński, oddany do użytku w 1959 r., jedyna przeprawa przez Dunajec w Nowym Sączu, jest dziełem mojego ojca, też Tadeusza, przedwojennego absolwenta Politechniki Lwowskiej. Miałem jakby zdwojoną motywację. Oto w Nowym Sączu stoi most mojego ojca, a w Starym Sączu – będzie mój. Udało się. Wielka to była radość i satysfakcja.

– Na czym polega nowatorstwo Pańskiego dzieła?

– Najkrócej mówiąc: na połączeniu dwóch idei inżynierskich. Staralem się uzyskać smukłą sylwetkę w poziomie (poprzez zastąpienie wysokich pylonów – niskimi) i zarazem pozbawić skrzyń, z których

zbudowane jest przeszło, ścian bocznych. W ten sposób żelbetowe płyty, górna i dolna, zostały połączone konstrukcją ażurową. Sama robota projektowa, wraz z obliczeniami, trwała trzy miesiące. Korzystałem z rad i konsultacji prof. Andrzeja Gettera, architekta i rzeźbiarza z krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych (okazuje się, że przy budowie mostu sztuka rzeźbiarska może mieć wiele wspólnego z konstrukcją techniczną). Profesor Getter też ma żonę z Nowego Sącza, jak ja! Finalny projekt przeszedł pozytywną weryfikację inż. Leszka Schumachera i został wdrożony w życie. *Finis coronat opus*, koniec wieńczy dzieło, mogę dziś powiedzieć...

– Wspomina Pan o innych swoich mostach na Sądecczyźnie...

– Nie ukrywam, że poszedłem w ślady ojca. Jemu zawdzięczam zamiłowanie do projektowania, szczególnie mostów. Pamiętam jak otwierano uroczyste Most Heleński, jakaż to była wtedy feta. Rok wcześniej ojciec zaprojektował kładkę wiszącą nad Kamienicą, koło Białego Klasztoru, łączącą dziś dwa osiedla: Milenium i Gołąbkowice. Na tamte czasy, wisząca kładka była nowatorskim eksperymentem, jednym z pierwszych w Polsce. Ilekroć jestem w rodzinnym mieście i spaceruję w tym rejonie rzeki Kamienicy, odczuwam przyspieszone bicie serca.

– A poza Nowym Sączem?

– Na początku lat siedemdziesiątych, dawno, dawno temu zrobiłem most w Paszynie, a potem w rejonie skrzyżowania Nawojowa – Żeleźnikowa, w Składzistem (w kierunku Hali Łabowskiej), w Kokoszce k. Piwnicznej, w Rytrze – Strzygańcu. Pod koniec XX wieku moją kolejną sądecką robotą był most w Barciach na Popradzie.

– Można więc Pana uznać za jednego z czołowych specjalistów w zakresie budownictwa mostowego...

– To moja pasja, mój zawód, moje życie. Do największych moich mostów zaliczam wiadukt o długości 670 metrów w Milówce (na trasie ekspresowej Żywiec – Zwardoń), w Dolinie Kameszniczanki, Most Wandy w Krakowie – Nowej Hucie w ciągu ulicy Klasztornej o długości 380 metrów (oddany w 2003 r.) i most przez

Wisłę w Górcie Szczurowskiej na trasie Szczurowa – Koszyce, o długości 430 metrów, ułatwiający przejazd do Warszawy.

– Zapytajmy fachowca o receptę na rozwiązanie problemów komunikacyjnych Nowego Sącza...

– To kwestia rychłego (oby!) domknięcia obwodnicy biegnącej od Brzeznej do Kurowa, z wcięciem się w zbocze Białej Wody. Oczywiście, warunkiem koniecznym jest tu drugi most na Dunajcu. Ten, mojego ojca, po generalnym remoncie, powinien stać się przeprawą lokalną z miasta na Helenę, Nowy most przechodzący na stronę Chełmca, zlokalizowałbym niekoniecznie w Zabelczu, może nieco wyżej rzeki, w rejonie Wielopola i Wielogłów.

– Zakończmy naszą rozmowę przybliżeniem Pańskich sądeckich korzeni.

– Mama, Maria, z domu Pilch, była rodowitą sądeczanką, zamieszkałą przy ul. Kasprowicza. Ojciec pochodził z Leżajska. Po ukończeniu politechniki we Lwowie, w 1939 r. został skierowany na praktykę poddyplomową do Nowego Sącza. Tu zastała go wojna. Ponieważ znał *perfect* język niemiecki skierowano go do pracy do firmy austriackiej budującej drogę z Nowego Sącza do Gorlic. Tam również pracowała moja mama. Poznali się, pokochali. Jakież to zakręcone są ludzkie losy: w pewnym sensie wojnie zawdzięczać przyjście na świat.

Dzieła inż. T. Wojciechowskiego



Kładka w Zwardoniu



Wiadukt w Milówce



Most przez Wisłę w Górcie Szczurowskiej



Most Wandy w Nowej Hucie

*

Mgr inż. Tadeusz Wojciechowski – ur. 27 czerwca 1945 w Nowym Sączu, absolwent Politechniki Krakowskiej (1969), pracował w Biurze Projektów „Transprojekt” w Krakowie (1969–1978) i Biurze Projektów Miasta Krakowa (1978–2001). Od siedmiu lat prowadzi własną firmę projektową „Bridge”.



Most św. Kingi



Dunajec

Rondo w Starym Sączu



Nowy Sącz, ul. Tarnowska

Most na Kamienicy ma już dwa lata

31 października 2006 r. oddano do użytku nowy most u ujścia Kamienicy do Dunajca, w ciągu ul. Tarnowskiej w Nowym Sączu.

Wykonawcą obiektu było Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych z Nowego Sącza, kierowane przez inż. Zbigniewa Raconia. Kierownikiem budowy był inż. Jerzy Adamczyk, kierownikiem robót inż. Wiesław Potok, a inspektorem nadzoru – inż. Andrzej Krawczyk.

Koszt inwestycji: ok. 6 mln zł.

Nowy most powstał w miejscu starego, rozebranego, który funkcjonował przez 54 lata, oraz przebudowano sieci: gazową, kanalizacyjną, energetyczną i teletechniczną.

Do zabetonowania płyty nośnej i belki głównej zużyto ponad 2 tys. ton betonu, czyli ok. 830 kubików.

Beton – wożony przez 10 betonowozów „gruszek” i podawany przez wielkie 3 pompy o zasięgu 24-32 metrów - „lano” nieprzerwanie przez 24 godziny.

W trakcie robót nie brakowało momentów trudnych związanych m.in. z wysokim stanem wód, co przez dwa, trzy tygodnie uniemożliwiało prace rozbiórkowe i palowe. Podczas wykonywania pali natrafiono na fundamenty żelbetowe starych podpór i pale drewniane, co zwiększyło nieco koszty i wydłużyło termin realizacji.

Most legitymuje się klasą A (stary był klasy C), przewidzianą dla autostrad i dróg ekspresowych.

Nośność przekracza 110 ton.

Po dwóch latach eksploatacji obiekt spisuje się bez zarzutu.

Na zdjęciach (str. 67-68): Fotograficzna historia budowy mostu w 2006 r.





TABLICA INFORMACYJNA

BUDOWA: PRZEBUDOWA MOSTU DROGOWY

INWESTOR: MIEJSKI ZARZĄD DRÓG

WYKONAWCA: PRDM S.A. NOWY SĄCZ

JEDNOSTKA PROJEKT.: MSM "PONTEX"

KIER. BUD.: JERZY ADAMCZYK

KIER. ROBÓT: WIESŁAW POTOK

POZW. NA BUD. NR: 24/06 z dn. 3.04.06

ORGAN NADZ. BUD.: P.I.N.B. DLA m.N. SACZA

INSP. NADZ. INWEST.: ANDRZEJ KRAWCZYK

OKRĘG. INSP. PRACY: ODDZIAŁ W.N. SACZU

TELEFONY ALARMOWE

POLICJA: 997	POGOT. GAZ. 992
STRAŻ POŻ.: 998	POGOT. ENERG. 991
POGOT. RAT.: 999	POGOT. WOD.-KAN. 994

ANRO®



Leluchów

Euromost nad Smereczkiem

We wrześniu 2003 r. nowy most – nazwany Wyszehardzkim – nad potokiem Smereczkiem w Leluchowie połączył Polskę i Słowację. Otwarli go premierzy Polski i Słowacji. Inwestycja finansowana była z kilku źródeł: budżetu państwa i samorządów oraz z funduszy Unii Europejskiej (Phare).

Prace zakończono w rekordowym tempie, w ciągu kilkunastu miesięcy. W tym czasie powstała droga o długości 3,5 km łącząca Polskę i Słowację oraz zespół dwóch mostów granicznych, z których każdy ma trzy pasy ruchu. Na środku przeprawy zbudowano nowoczesny terminal celny. Słowakom przyszło

wykonać tylko ok. 100 metrów drogi łączącej z główną szosą, w pobliżu wsi Ruska Vola.

Most i przejście graniczne w Leluchowie – Circo otworzyły drogę na południe Europy biegnącą zgodnie z historycznym traktem komunikacyjnym, z którego korzystano od czasów Władysława Jagiełły. Dokładnie tędy spod Wiednia wracały wojska Jana II Sobieskiego.

Podniesienie obecnego przejścia granicznego na wyższą kategorię (ruch samochodów osobowych i ciężarowych do 7,5 tony) ożywiło turystykę na Słowację, a także kontakty gospodarcze.



■ Przegrodzona Słomka

W październiku 2002 r. oddano do użytku nowy most na potoku Słomka w Naszacowicach (gmina Podegrodzie) w ciągu drogi powiatowej Gołkowie – Chelmiec. Zgodnie ze zwyczajem pod mostem podczas próby nośności (wielotonowego nacisku) stanęli projektant Mariusz Potępa (autor m.in. mostów w Piwnicznej i Barcicach) i dr Piotr Gwoździewicz z Politechniki Krakowskiej. Wykonawcą robót było Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych z Nowego Sącza. Budowlańcy nie tylko postawili most, ale też przebudowali sąsiednie skrzyżowanie dróg. Koszt tej największej w 2002 r. inwestycji mostowej na Sądecczyźnie: ponad 2 mln zł. Pieniądze pozyskano z Biura Usuwania Skutków Powodzi przy Prezesie Rady Ministrów.

■ Most 700-lecia

Zbudowany na rzece Kamienicy przez sądeckie Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych, kierowane przez inż. Zbigniewa Raconia. Most ma dwie niezależne konstrukcje nośne o długości 100 m oraz szerokości 13 m, płytowe przęsła, 4 podpory słupowe, 2 przyczółki, oraz drogi dojazdowe. Do budowy mostu zużyto: ponad 1000 kubików drewna, 660 t stali i 3,2 tys. m³ betonu. Zaprojektował go Bogusław Sokal, a robotami budowlanymi kierowali Czesław Abram (PRDM) oraz Kazimierz Pulit i Kazimierz Potoczek (obaj Hydrotrest).

Budowa, wraz z przygotowaniem dojazdów pomiędzy ul. Królowej Jadwigi i Jamnicką, trwała 5 lat. Most zaliczono do kat. A, wytrzymuje nacisk 100 ton. Przekazany uroczystie do eksploatacji 24 stycznia 1994 r. Obiekt poświęcił ks. dziekan Zenon Rogoziewicz, ówczesny proboszcz pobliskiego kościoła Matki

Boskiej Niepokalanej. Most stanowi fragment obejścia Nowego Sącza z Krakowa do Krynicy i skraca drogę do Gorlic.

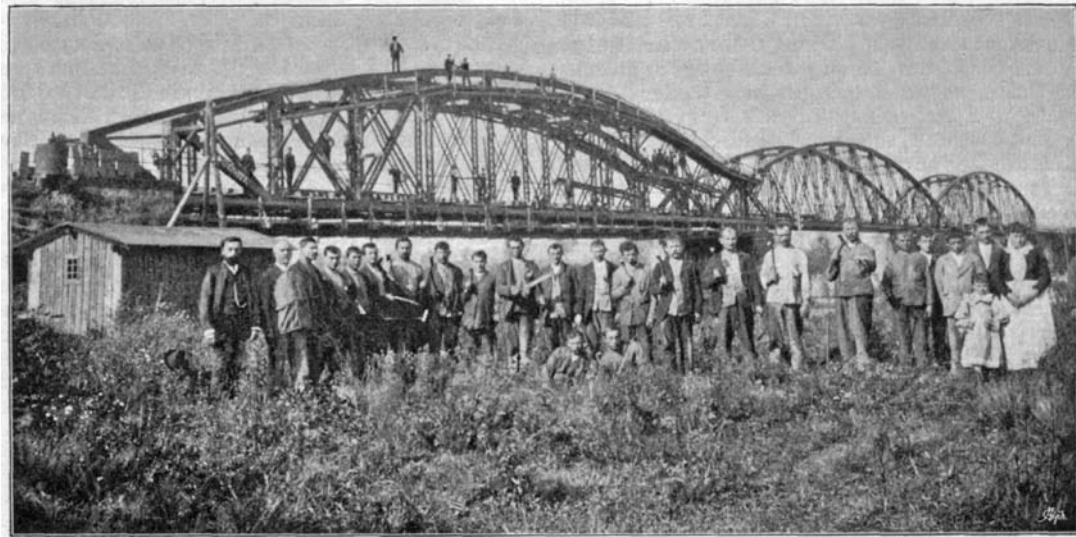
W godzinach szczytu ul. Prażmowskiego za Mostem 700-lecia w ciągu godziny przejeżdżają aż 1284 samochody.



■ Most Heleński



Mosty kolejowe



Most kolejowy na Dunajcu, koniec XIX w.

WYDANIE NADZWYCZAJNE!!

1934, Nowy Sącz, S. 4.11
Nr 50
niedziela 22-go lipca

PODHALA

Redakcja: Mgr. Franciszek Cwikowski i Tadeusz Główni-Byczkowski

Aktualny tygodnik powiatów: gorlickiego, jasielskiego, limanowskiego, nowosądeckiego, nowosarskiego i żywieckiego.

Katastrofalna powódź w N. Sączu.

(SZCZEGÓŁY NA STRONIE 3 I 4)

Gdy rozszalały się wodne żywioły...

Katastrofalna powódź w powiatach: nowosądeckim, nowosarskim, gorlickim, jasielskim, żywieckim, wadowickim. — Rozszalałe fale rzek i potoków niszcza dobytek ludzki.



Most kolejowy na Kamienicy zerwany przez powódź w 1934 r.



Most kolejowy na Dunajcu

Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych

Drużyna Raconia i Pandyry





Głównym wykonawcą dróg i mostów na Sądecczyźnie (także liczącym się w Małopolsce) jest Przedsiębiorstwo Robót Drogowo-Mostowych SA z Nowego Sącza, spółka renomowana, nie bojąca się najtrudniejszych wyzwań inwestycyjnych, dysponująca doświadczoną kadrą inżynierską i projektową, oferująca najwyższą jakość usług zgodnych ze standardami unijnymi.

Firma powstała w 1947 r. na bazie oddziału Zarządu Dróg Krajowych w Nowym Sączu. Po kolejnych reformach przez długie lata działała jako Rejon Dróg Publicznych. W 1992 r. przyjęła nazwę PRDM. W 2001 r. wstąpiła na drogę prywatyzacji, stając się spółką akcyjną. W rankingu „Pulsu Biznesu” kilka razy znalazła się wśród najbardziej dynamicznie rozwijających się przedsiębiorstw w Polsce.

Firmą kieruje od lat duet: prezes - dyrektor naczelny - mgr inż. Zbigniew Racoń i wiceprezes - dyrektor ds. technicznych - mgr inż. Władysław Pandyra.



Zbigniew Racoń

- Mamy pracę dla ludzi, wzmacniamy kondycję firmy. Zadania staramy się wykonywać jak najlepiej, co otwiera nam drogę do kolejnych przetargów na poważne inwestycje. Prace przy obwodnicy gorlickiej czy później starosą-

deckiej były znakomitą referencją, a to ważne mieć się czym wykazać wśród innych kontrahentów. Przybywa też nowych miejsc pracy dla sądeczan, to znaczący krok ze strony PRDM w likwidacji bezrobocia – mówią szefowie firmy.

Zbigniew Racoń (lat 63), rodem z Nowego Sącza i Władysław Pandyra (lat 69) od wielu lat angażują się w prace na rzecz poprawy infrastruktury drogowej. Znakomici fachowcy. Ich wiedza i doświadczenie pozwalają na wdrażanie nowych rozwiązań technologicznych. Z. Racoń za swoją pracę został doceniony w licznych konkursach m.in. otrzymał tytuł Manager Euro Firmy 2007.

*

Ostatnie inwestycje PRDM:

- budowa obwodnicy starosądeckiej i mostu w Brzeznej;
- modernizacja mostu na Dunajcu w Gołkowicach;
- budowa mostów na Kamienicy w Nowym Sączu (ul. Tarnowska);
- budowa mostu na potoku Słomka w Naszacowicach;
- budowa Trasy nad Łubinką (ul. Pieczkowskiego) w Nowym Sączu;
- budowa obwodnicy Gorlic;
- modernizacje dróg krajowych i wojewódzkich: Brzesko – Nowy Sącz, Nowy Sącz – Pivniczna – granica państwa, Stary Sącz – Nowy Targ;
- budowa przejścia drogowego i mostu w Leluchowie;
- budowa ronda w Jurkowie i odnowienie „drogi krakowskiej” z Jurkowa do Nowego Sącza;
- budowa mostu na Kamienicy w Nowej Wsi.



Prezes Konspolu Kazimierz Pazgan i wiceprezes PRDM Władysław Pandyra



Grażyna Krok
naczelnik Wydziału Dokumentacji i Uzgodnień
Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Województwo małopolskie
jako inwestor i zarządca na drogach
sądeckich.

Czy i jak wykorzystywana jest szansa
na rozwój naszego regionu?





Grażyna Krok

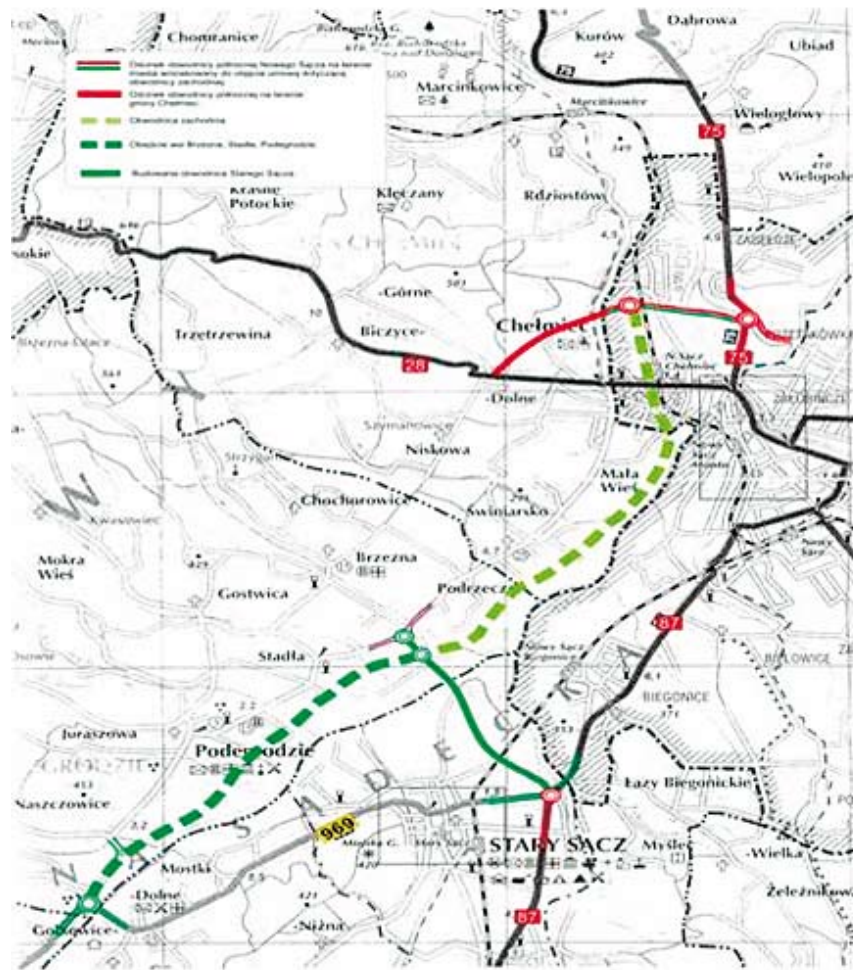
Jako inwestor bazujemy głównie na programach, które Zarząd Województwa przygotowuje do realizacji, przede wszystkim na wieloletnim programie inwestycyjnym województwa małopolskiego. Do zadań z tego programu już wykonanych, albo planowanych do realizacji na Sądecku, należą obwodnice: Starego Sącza, Podegrodzia i Muszyny.

Budowa obwodnicy Starego Sącza niedawno się zakończyła i myślę, że efekt przerósł oczekiwania. Obwodnica Podegrodzia jest przygotowywana do realizacji, podobnie obwodnica Muszyny. Z tym, że obwodnicę Podegrodzia przygotowuje do realizacji Zarząd Dróg Wojewódzkich, natomiast obwodnicę Muszyny – Urząd Miasta i Gminy Muszyny.

Zatrzymajmy się nad obwodnicą Starego Sącza, która jest tylko częścią przewidzianego do realizacji programu. Następnym etapem tego przedsięwzięcia będzie budowa obwodnicy Podegrodzia, a w dalszej kolejności budowa obwodnicy Nowego Sącza do włączenia jej do obwodnicy w ciągu drogi krajowej. Ta inwestycja jest w tej chwili „dogrywana” w formie porozumienia, to jest współdziałania województwa i gmin przy jej budowie. Rozważana jest możliwość wykonania czwartego etapu, czyli przedłużenia całego tego ciągu drogowego aż do mostu w Kurowie. Ten ostatni odcinek nie znalazł jeszcze potwierdzenia w zawartych porozumieniach, natomiast jako zadanie, świetnie uzupełniłoby to, co jesteśmy zaczęli i co chcielibyśmy kontynuować.

Niedawno fetowaliśmy otwarcie nowego mostu na Dunajcu w ciągu obwodnicy starosądeckiej. Warto przytoczyć parę informacji, ponieważ chyba nie wszyscy wiedzą, że rozwiązanie projektowe, które tam zastosowano, było wynikiem konkursu, przeprowadzonego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie przy udziale Zarządu Województwa. Konkurs nie jest typową formą stosowaną do realizacji zamówienia publicznego. Przeważnie stosujemy przetargi na prace projektowe. Tu była taka próba połączenia funkcjonalności i pięknego wkomponowania się w krajobraz z gospodarnym wydawaniem środków publicznych, dlatego zorganizowano konkurs. Wygrał projekt autorstwa Tadeusza Wojciechowskiego, natomiast późniejsze opracowanie projektu budowlanego wraz z nadzorem naukowym prowadzili: Piotr Wanecki i prof. Kazimierz Furtak. Warto wspomnieć te nazwiska, ponieważ z wyjątkiem Piotra Waneckiego, to są nasi Małopolanie. Czyli nie trzeba sięgać daleko, żeby jakąś nową myśl techniczną wprowadzić i realizować.

Zastosowano dość ciekawe i nietypowe rozwiązanie projektowe. Podstawowe dane też, jak na polskie warunki, nie są typowe. Długość obiektu wynosi ponad 300 m, rozpiętość głównego przęsła 143 m, to są już takie osiągi, którymi możemy się pochwalić w Polsce. Myślę, że ten obiekt będzie kandydować do dzieła mo-



Projektowana obwodnica Podgórz – Chelmeć

stowego roku, bo zasługuje na tego typu wyróżnienie. W ramach budowy obejścia Starogaja wybudowano również 3 wiadukty sklepione. Urodą nie ustępują one mostowi, chociaż mniejsze rozpiętości i technicznie, to nie takie trudne zadania, ale efektowne na pewno są. Ponadto wybudowano 3 skrzyżowania w formie ronda. Powstał również ciąg pieszo-rowerowy o długości prawie 6 km, podkreślę jedną rzecz, bo my chwaliłyśmy cudze, a swoje nie bardzo. Generalnym wykonawcą tej inwestycji było konsorcjum firm z liderem – Przedsiębiorstwem Robót Drogowo-Mostowych z Nowego Sącza. Sądzę, że to też zasługuje na wyróżnienie, że mamy takie firmy i takich projektantów, którzy takie ciekawe obiekty mogą wykonać w krótkim czasie i z naprawdę wspaniałym efektem. **Most i wiadukty**

na starosądeckiej obwodnicy wybudowały firmy małopolskie i Małopolanie nadzorowali ten obiekt. Nie wymagało to zatrudnienia żadnej firmy zachodniej. Wartość całkowita projektu zamknęła się kwotą 56 mln 620 tys. zł, co też chyba nie jest dużo, jak na tego typu przedsięwzięcie.

Przed nami etap II, czyli budowa obwodnicy Podgórz. Aktualnie jesteśmy w trakcie przygotowywania projektu i nie ukrywam, że ta inwestycja sprawia nam trochę kłopotów. Mianowicie, chcąc oszczędzić teren, zdecydowaliśmy się część obwodnicy podgórzkiej poprowadzić z wykorzystaniem wałów przeciwpowodziowych. Stwarza to spore kłopoty w związku z tym, że obowiązują innego rodzaju przepisy dla budowli hydrotechnicznych i inne dla budowli obiekt-



Most pomiędzy Starym Sączem a Brzezną



Rondo w Brzeznaj



Wiadukt w Starym Sączu

tów drogowych. W tej chwili nie problemy techniczne są największą przeszkodą przy realizacji tej inwestycji, ale problemy formalno-prawne związane z uzyskaniem odstępstw od zastosowania tych przepisów.

Następnym zadaniem z wieloletniego programu inwestycyjnego jest budowa obwodnicy Muszyny. Zadanie to prowadzi Urząd Miasta i Gminy Muszyny. Warto podkreślić, że ta obwodnica pobiegnie wzdłuż torów kolejowych, chodzi o wykorzystanie korytarza komunikacyjnego, czyli maksymalnego przybliżenia drogi do linii kolejowej, żeby ograniczyć uciążliwości dla mieszkańców związane z oddziaływaniem tej infrastruktury.

Obwodnica Muszyny zaczynałaby się od kościoła, a następnie biegłaby wzdłuż linii kolejowej włączając się do drogi powiatowej i do drogi wojewódzkiej.

A teraz o współpracy pomiędzy województwem małopolskim a Krajem Preszowskim. Taka współpraca powinna mieć miejsce w regionach przygranicznych, ponieważ umożliwia pozyskiwanie dodatkowych środków z funduszy unijnych. W ramach tej współpracy, Zarząd Dróg Wojewódzkich planuje połączenie drogowe: Krynica Zdrój – Wysowa Zdrój – granica państwa – Bardejowskie Kupele przez Stebnicką Hutę. Przygotowywany jest obecnie przetarg na dokumentację, choć może to za duże słowo, ponieważ jakaś część tego zadania będzie realizowana w systemie „zaprojektuj i wybuduj”. Planujemy dostosowanie tej koncepcji do nowych wytycznych ministra rozwoju regionalnego, żeby można było uzyskać środki europejskie.

Pozostałe zadania planowane do realizacji na terenie Sądeckizny, to połączenie drogowe: Mały Lipnik – granica państwa – Muszyna, włącznie z budową mostu na Popradzie, w ciągu drogi powiatowej i drogi wojewódzkiej, połączenie drogowe Becherów – granica państwa – Konieczna – Gorlice oraz połączenie Krynicy z Wysową i granicą państwa.

Ściernisko na San Francisco

Co do pierwszego odcinka między Krynica a drogą krajową, a potem między Wysową a granicą państwa, nie ma rozbieżności co do przebiegu trasy. Natomiast odcinek środkowy rozważany jest w trzech wariantach. Każdy o innej długości i innych szacunkowych kosztach. Wariant 3, najkrótszy – 25 km i może najbardziej ekologiczny, bo z tunelem, poraża kwotą – 267 mln zł! W związku z tym będziemy rozważali między I wariantem (38 km i 67 mln zł) a II wariantem (31 km, 50 mln zł). W tej chwili skłaniamy się ku wariantowi drugiemu. Mamy trochę obaw w związku z nowymi wytycznymi ministra rozwoju regionalnego i ochrony środowiska. Nie wiem, czy wariant II nie będzie za trudny do obrobienia. W każdym razie będziemy się starali udowodnić, że jednak jest najkorzystniejszy.

A teraz połączenie drogowe Mały Lipnik – granica państwa – Muszyna łącznie z budową mostu na Popradzie i włączeniem do drogi wojewódzkiej. Można by tu sparafrazować znaną piosenkę – „tu gdzie dzisiaj jest ściernisko, będzie kiedyś San Francisco”. Miejmy nadzieję, że Słowacy wybudują obiekt mostowy i rzeczywiście powstanie dodatkowe połączenie między sąsiadami.

Jak się wywiązujemy z zadań zarządcy dróg. To jest taka codzienna działalność, może nie bardzo widoczna, za to bardzo pracochłonna, czyli przede wszystkim bieżące utrzymanie dróg, oznakowanie oraz takie działania, które nie są może imponujące finansowo, ale one bardzo poprawiają bezpieczeństwo na drogach: budowa chodników i zatok autobusowych, przebudowa obiektów mostowych itd.





Józef Zygmunt i Zbigniew Berdychowski



Zofia Pieczkowska

radna miasta Nowego Sącza, b. wiceprezydent Nowego Sącza

Układ komunikacyjny Nowego Sącza a rozwój Sądecczyzny, szanse i wyzwania



Na początek zaznaczę, że na konferencji reprezentuję samą siebie, czyli człowieka, który zajmował się drogami w Nowym Sączu przez całe swoje zawodowe życie. Nie jestem tu przedstawicielem prezydenta, ani rady miasta. Jestem Pieczkowską, która pracowała „w drogach” i ma swój pogląd na to, jakie błędy popełniono w przeszłości i jakich błędów należy się ustrzec w przyszłości.

Trochę historii

Jeżeli popatrzymy na miasto Nowy Sącz, to układ dróg historycznie kształtował się tak, że od rynku odchodziły główne szlaki komunikacyjne. Na zachód



Zofia Pieczkowska

jeździło się wtedy do Krakowa, na wschód do Lwowa, ulicą Węgierską na Węgry, a Nawojowską do Nawojowej, a w późniejszym czasie – do Krynicy. Taki układ komunikacyjny wystarczał przez setki lat. Brakowało trochę połączeń na linii wschód – zachód z tego powodu, że Nowy Sącz leży w widłach trzech rzek, a potem jeszcze dobudowano dwie linie kolejowe, które skutecznie utrudniały te połączenia. Tym niemniej taki układ wystarczał do lat sześćdziesiątych zeszłego stulecia, kiedy nawet mizerny wzrost motoryzacji spowodował, że sytuacja w centrum miasta stała się nie do wytrzymania. Rozpoczęto wówczas budowę Bulwaru Narwiku, co ciągnęło się do roku 1998, kiedy oddano całą tą trasę aż do ul. Nawojowskiej.

Równocześnie zaczęto budowę ul. Witosa, która była początkiem trasy objazdowej na kierunku Brzesko – Krynica. To trwało jeszcze dłużej, bo rozpoczęto ją w połowie lat siedemdziesiątych, a dopiero w tym roku zamknięto ostatni odcinek do ul. Prażmowskiego. I tyle zrobiono w dziedzinie głównych szlaków komunikacyjnych w królewskim mieście Nowym Sączu w okresie powojennym, czyli przez sześćdziesiąt lat! Bardzo mało, zważywszy, że w tym czasie miasto znacząco zwiększyło swój obszar, a liczba ludności wzrosła dwa i pół razy.

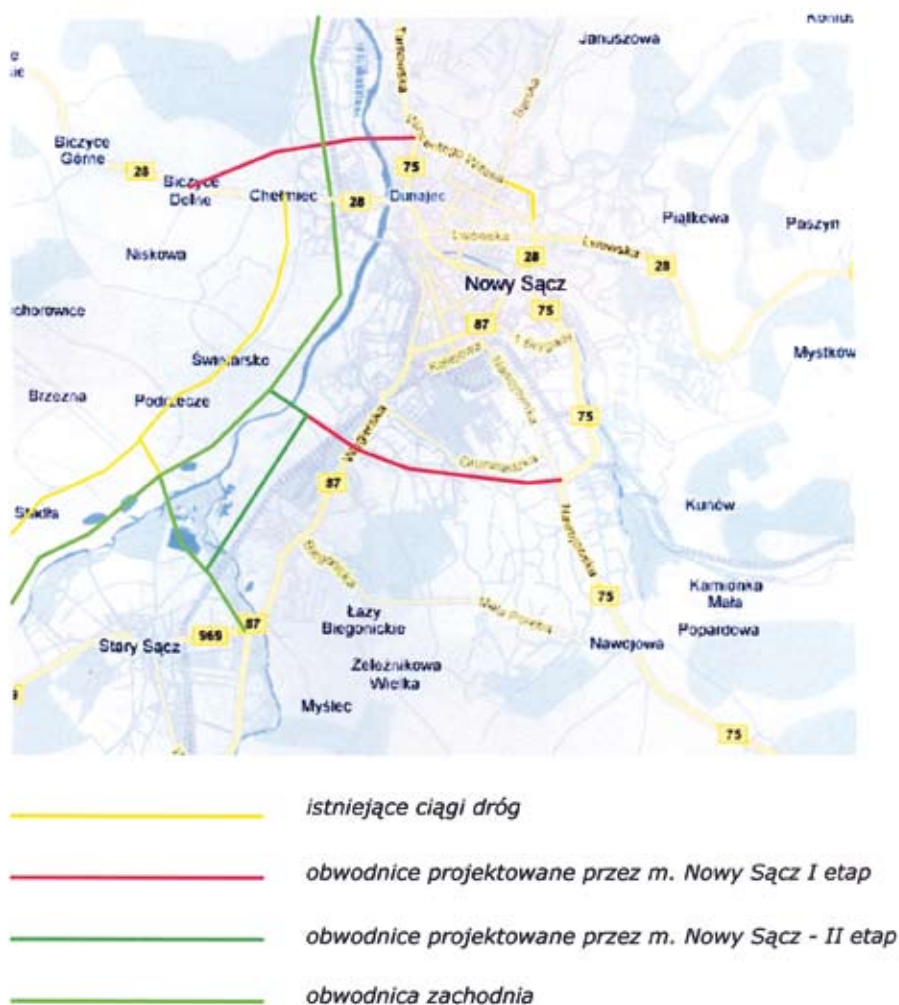
Błędy i zaniechania

W tym okresie popełniono też wiele błędów i niekonsekwencji. Kolosalnym błędem był brak kontynuacji ciągu ulic Krańcowej i Barskiej, który prowadzi na drogę powiatową z jednej strony, a z drugiej – „wpada” do ul. Kilińskiego. Kontynuacją miało być „przebicie” aż do ulicy Jagiellońskiej, czyli poprzez przełożenie ulicy Młyńskiej ciąg miał prowadzić dalej ulicą Staszica. Niestety, w pewnym okresie ktoś wpadł na pomysł i wybudował pawilon szpitalny po drugiej stronie ulicy Młyńskiej, a kawałek ulicy Staszica oddano PKS. W ten sposób miasto straciło jedno z tych bardzo dzisiaj brakujących połączeń na kierunku wschód – zachód.

A teraz do meritum. Zdaję sobie sprawę, że w tym gronie moja wypowiedź nie będzie dobrze widziana, tym niemniej uważam, że muszę wystąpić w roli Kassandra, żeby na przyszłość tego typu błędów nie popełniano. W latach 1998–2002 planowana była trasa, nazywana dzisiaj obwodnicą zachodnią Nowego Sącza. Koncepcja jej przebiegu opracowana była w dwóch wariantach na odcinku Świniarsko – skrzyżowanie z torem kolejowym w okolicach rzeki Poprad.

Jeden z wariantów zakładał przejście w Świniarsku na „nowosądecką” stronę Dunajca, dalej trasa biegła wzdłuż linii kolejowej, przyszedłszy do dworca linii kolejowej Kraków – Piekiełko – Muszyna oraz terenów, które Nowy Sącz przewidział dla strefy przemysłowej, przekraczała Poprad i krzyżując się z torem kolejowym

Układ obwodnic, o którym dziś mówimy



prowadziła do skrzyżowania pod karczmą „Szałaś” nad Popradem w Starym Sączu. Taki przebieg trasy zapewniał też jej połączenie z planowaną obwodnicą południową Nowego Sącza, w więc przelot na kierunek Krakowa i Gorlic.

Według drugiego wariantu trasa od Świniarska biegła nadal po lewej stronie Dunajca i dopiero w Brzeznej przekraczała Dunajec i dalej omijając tereny miasta biegła przez skrzyżowanie z torem kolejowym do skrzyżowania pod karczmą w Starym Sączu.

Punkt początkowy i końcowy obu wariantów był ten sam, długość była mniej więcej ta sama, koszty chyba też.

Nie wiem kto, a bardzo chciałabym to wiedzieć, wybrał trasę wg wariantu drugiego, wykluczając połączenie z obwodnicą południową miasta, pozbawiając tereny strefy przemysłowej i przyszłego dworca kolejowego połączenia z układem obwodnic oraz dobrego połączenia pomiędzy planowanymi lotniskiem w Starym Sączu a dworcem kolejowym.

Ostatecznie zrobiono, jak zrobiono. Sprawę ogromnej wagi, tak dla Starego jak i Nowego Sącza, zaprzepaszczono na wiele lat jedną błędną decyzją. Na wiele lat, bo wariant pierwszy i tak kiedyś trzeba będzie wykonać, a więc po raz drugi trzeba będzie wydać pieniądze.

Wspomnień czar

Przypominam sobie, że na początku kadencji 2002–2006 kilka godzin rozmawialiśmy wraz z ówczesnym prezydentem Nowego Sącza Józefem Wiktorem z marszałkiem Małopolski Januszem Sepiołem. Pokazywaliśmy, tłumaczyliśmy, a pan marszałek na koniec powiedział tak: „*Kochani, ja jestem urbanistą. Oczywiście, przyznaję wam rację, ale dokumentacja budowlana jest już gotowa i niestety będziemy tę obwodnicę realizować w takim wariantcie*”. Koniec dyskusji, kropka.

Dzisiaj marszałek Roman Ciepiałka posłużył się metaforą, że nie należy patrzeć za siebie przy oraniu

Czego się obawiam



pola, bo wtedy bruzda nierówno wyjdzie, tylko trzeba patrzeć do przodu. Świetnie, tylko musimy pamiętać, że miasto Nowy Sącz jest węzłem trzech dróg krajowych i przebiegają przez niego także drogi powiatowe. Naturalną wydaje się ścisła współpraca pomiędzy zarządcą dróg krajowych a gospodarzami miasta. Minister Rapciak miło wspomina współpracę z władzami miasta poprzedniej kadencji w sprawie budowy obwodnicy północnej. Niestety, nie bardzo widać chęci współpracy pomiędzy Zarządem Dróg Wojewódzkich, którego drogi wprawdzie nie przebiegają przez Nowy Sącz, ale ich przebieg ma znaczenie dla całości rozwiązań komunikacyjnych całego obszaru, a krakowskim oddziałem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych przy udziale władz miasta i powiatu.

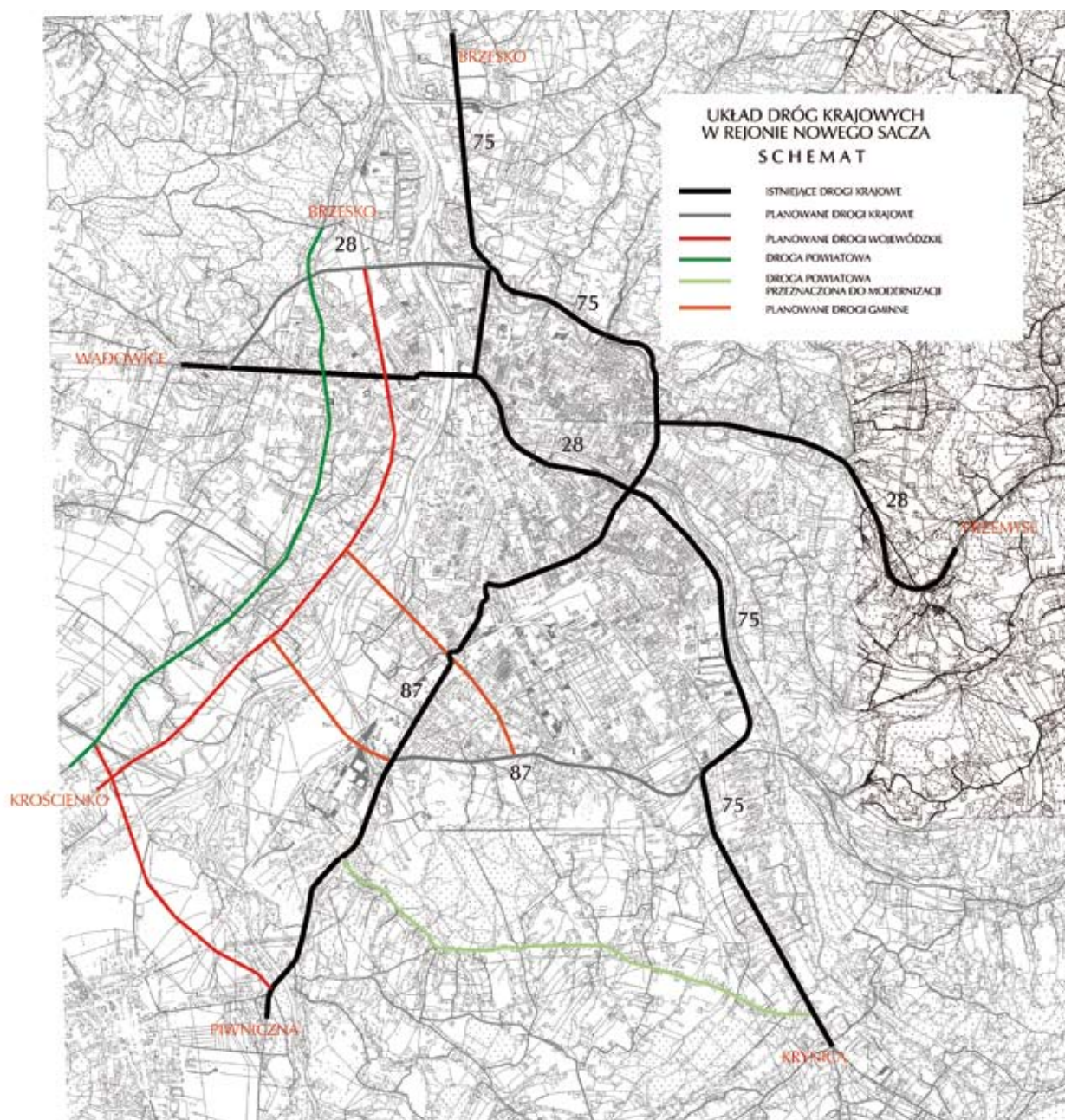
Nie mogę powiedzieć, że to jest bardzo zła współpraca, ale Bogiem a prawdą, ja jej nie widzę. Od stycznia tego roku zabiegałam u prezydenta Nowego Sącza Ryszarda Nowaka, u marszałka Leszka Zegzdy, rozmawiałam również z dyrektorem Zarządu Dróg Powiatowych, Adamem Czerwieńskim, o organizację na

radę wszystkich decydentów oraz zarządców poszczególnych rodzajów dróg, żebyśmy pewne rozwiązania wspólnie przedyskutowali. Wszyscy, tak marszałek Zegzda, jak i prezydent Nowak, odpowiadali mi: – *Nie ma problemu, jak ktoś zorganizuje taką naradę, to ja przyjdę.*

Niestety, taka narada się nie odbyła, a skutek, jest taki, że każdy ma własny pomysł na rozwiązanie sytuacji na drogach. Kto na tym cierpi?

Wszyscy cierpią

Cierpią ci, którzy chcą sprawnie przejechać do przejść granicznych. Cierpią ludzie prowadzący działalność gospodarczą, cierpią turyści, a przede wszystkim cierpią mieszkańcy naszego regionu. Tym ostatnim chciałabym poświęcić parę słów. Bo trzeba powiedzieć, że planując układ komunikacyjny Nowego Sącza i okolic musimy pamiętać o jednym: 75 proc. przejazdów w tym terenie, to są przejazdy do, albo z Nowego Sącza. Dlatego, że tutaj mieszczą się



szkoły i wyższe uczelnie. Tu jest szpital i przychodnie specjalistyczne. Tutaj są jednostki kulturalne i tutaj też znajdują się urzędy ważne dla przedsiębiorców, m.in. delegatura urzędu wojewódzkiego i marszałkowskiego, starostwo powiatowe, urząd skarbowy, banki itd. **Strata czasu na wjazd i wyjazd z Nowego Sącza jest zupełnie niewspółmierna do pokonywanej odległości. Ponieważ czas to pieniądz, to taka sytuacja szkodzi wszystkim.** Mówię o tym z tego względu, że tzw. obwodnica zachodnia zakłada, że ruch przeprowadzimy wzdłuż obwałowania Dunajca, po przeciwległej do Nowego Sącza stronie, być może prosto do Kurowa. Na początku zeszłej kadencji ówczesny dyrektor krakowskiego oddziału Generalnej Dyrekcji,

a dzisiaj wiceminister infrastruktury Zbigniew Rapiak poinformował nas, że o przejściu przez Białą Wodę w Marcinkowicach nie ma mowy. Czego zatem mamy się trzymać?

Gdyby nawet założyć, że uda się przeprowadzić obwodnicę zachodnią w proponowanym kształcie, to trzeba powiedzieć, że takie rozwiązanie ignoruje jeden podstawowy fakt. Jak powiedziałam, tylko 25 proc. kierowców zmierzających do Nowego Sącza chce jechać prosto do Krakowa. Prawda jest taka, że 75 proc. chce znaleźć się gdzieś w Nowym Sączu, bo tam mają coś do załatwienia. O tym nie wolno zapominać.

Ponieważ nowy most na Dunajcu zlokalizowano w Brzeznej, czyli na trasie wykluczającej połączenie

z obwodnicą południową, to miasto Nowy Sącz zmieniło planowaną pierwotnie kolejność realizacji obwodnic. Uznano, że nie obwodnica południowa jest pierwszym zadaniem do realizacji, a obwodnica północna, której planowanie odbyło się w ścisłym porozumieniu z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Obwodnica północna nie dość, że daje połączenie z Chelmcem, czyli

nr 75, gdyż rozumiem, że to nie jest cel, dla którego ta droga miałaby być realizowana, ale drogę wojewódzką mamy doprowadzić do drogi nr 28. Czy tak faktycznie się stanie?

To zadanie, według tego co zapisano w programie, ma kosztować ok. 32 mln euro, z czego środki unijne – 13 mln euro. Przyjrzałam się bliżej temu rozwiązaniu



Ul. Pieczkowskiego w Nowym Sączu

z drogi nr 28 od razu do drogi 75, zatem daje „przelot” do Krakowa i na Krynice, ale i do Gorlic i Przemyśla. W tej chwili droga nr 28 przebiega przez most na Dunajcu, którego stan jest fatalny, a dalej biegnie zatłoczonymi Bulwarami Narwiku, gdzie się nie da zrobić drugiej nitki. Obwodnica północna pozwala skierować ruch z drogi nr 28 od razu na ulice Witosza, Pieczkowskiego, Prażmowskiego i w Lwowską.

Dla kogo ta obwodnica?

Bodaj w styczniu tego roku zobaczyłam na liście inwestycji kluczowych Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego zadanie pod nazwą „Budowa obwodnicy Nowego Sącza. Połączenie miejscowości Brzezna z drogą krajową nr 75”. Już sama nazwa zadania brzmi dziwnie, bo nie łączymy Brzeznej z drogą

i doszłam do wniosku, że **tzw. obwodnica zachodnia w proponowanym kształcie nie jest żadną obwodnicą miasta Nowego Sącza. To jest, tak jak przedstawiono na mapie: obwodnica kolejno Podegrodzia i następnych miejscowości leżących na drodze między Brzeznią a Chelmcem. Powiem więcej, byłby to chyba jedyny przypadek w Polsce, kiedy obwodnice miejscowości podmiejskich zostały wprowadzone w środek miasta.** Bo gdzie trafiamy z tą obwodnicą? Otóż obwodnica wchodzi w środek dzielnicy Helena bezpośrednio przy torze kolejowym, gdzie w przyszłości ma przebiegać planowana linia kolejowa: Kraków – Piekietko – Podłęże.

Nie da się zrealizować w jednym poziomie skrzyżowania obwodnicy z ul. Krakowską bezpośrednio przy przejeździe kolejowym. W związku z czym, na tym

odcinku musimy wybudować wiadukt, 6 metrów nad jezdnią ul. Krakowskiej. Dalej obwodnica zachodnia biegnie do skrzyżowania z obwodnicą północną, która będzie znajdowała się 10 metrów nad „główką” torów, które biegą w nasypie, czyli praktycznie cały ten odcinek jest do wykonania na estakadzie. Pytam, kogo stać na taką inwestycję? Proszę zbadać natężenie ruchu na drodze Podegrodzie – Chełmiec. Czy natężenia te

uzasadniają wydatek 120 mln zł na budowę wiaduku i estakady aż do obwodnicy północnej? Zdecydowanie nie! Uważam, że to zadanie w takim kształcie – jest nieracjonalne. Jeżeli natomiast założymy, że nie byłoby obwodnicy północnej, to ruch nadal będzie się odbywał przez jeden most na Dunajcu. Ale można przejechać obwodnicą zachodnią do drogi nr 28, po innej trasie, bez żadnego skrzyżowania w dwóch poziomach.





Co proponuję?

W związku z decyzjami środowiskowymi i według mojej najlepszej wiedzy, powinny być rozpatrywane przynajmniej dwie wersje jakiegoś rozwiązania projektowego dla nowych dróg. Jaka jest moja propozycja? Oto mamy rondko w Brzeznej i jedziemy tym wykonanym kawałkiem obwodnicy Starego Sącza. Mogli-

byśmy wykonać następny kawałek tej obwodnicy do Świniarska (do miejsca gdzie kiedyś będzie most na przedłużeniu obwodnicy południowej Nowego Sącza), a dalej przejść do drogi powiatowej Chełmiec – Gołkowice. Jeśli uznamy, iż droga powiatowa będzie przeciążona, to powinniśmy przejść jeszcze dalej na drugą stronę drogi powiatowej i wykonać trasę do punktu włączenia obwodnicy północnej do drogi nr 28 w Bi-

Co proponuję



- istniejące ciągi dróg*
- obwodnice projektowane przez m. Nowy Sącz I etap*
- obwodnice projektowane przez m. Nowy Sącz - II etap*
- obwodnica zachodnia*

czycach. Ta trasa nie wymaga żadnych wiaduktów, choć być może gdzieś po drodze trafi się jakiś mostek. Mówię to bez szczegółowego rozeznania w terenie, ale warto to przemyśleć.

Po wykonaniu takiej trasy tworzy się pierścieniowy układ obwodnic wokół Nowego Sącza i jego okolic mocno zainwestowanych. **Należy opracować koncepcję w dwóch wariantach – jeden wg proponowanego przeze mnie przebiegu, drugi wg proponowanej obecnie wersji, tj. ze skrzyżowaniem z ul. Krakowską przy przejeździe kolejowym, potem porównać koszty i przepływy potoków ruchu, a dopiero wtedy mówić o tym, co realizujemy.** Gorąco o to apeluję, ponieważ uważam, że tak mało mamy środków na inwestycje drogowe, że wydawanie pieniądze na coś, co niczego nie zmieni i w niczym nie pomoże, wyrzucenie w błoto 120 mln zł, to w moim odczuciu jest zbrodnia!

Proteza obwodnicy południowej

Druga moja propozycja dotyczy obwodnicy południowej, co z punktu widzenia miasta równie jest ogromnie ważne. **Po wybudowaniu mostu w Brzeznej ruch na ul. Węgierskiej jeszcze się zwiększył, a ona już przedtem była zatkana.** Nieprzerwany sznur aut musi dojechać prawie do centrum, po to żeby znaleźć przebiecie do drogi 75, natomiast obwodnica południowa pozwala już w Biegonicach skierować sporą część ruchu na drogę nr 75.

Słyszę, że pan starosta namawia pana prezydenta, aby zamiast budować obwodnicę południową, remontować ulicę Poręba Mała i ta zmodernizowana ulica Poręba Mała z przełożonym wlotem do ulicy Węgierskiej stanowiłaby obwodnicę południową miasta. Otóż ona obwodnicą nie będzie! Po pierwsze, obwodnica południowa docelowo ma być drogą dwujezdniową, bo taka jest potrzebna. W ulicy Poręba Mała drugiej nitki nigdy nie uda się wykonać ze względu na istniejącą zabudowę. Dalej – łuki pionowe i poziome oraz spadki na ulicy Poręba Mała są takie, że po prostu nigdy nie pozwolą na wyższą klasę ulicy, niż ona jest dzisiaj, nawet na drogę powiatową są one nienormatywne. Nie twierdzę, żeby tej drogi nie modernizować, bo oczywiście warto, tylko nie można mówić, że „proteza” zastąpi docelowe rozwiązanie.

Wszystkich uszczęśliwić

Podsumowując, żeby transportowcy byli zadowoleni, i mieszkańcy, i turyści, którzy przejeżdżają przez Sącz, w ogóle wszyscy byli szczęśliwi, to moim zdaniem w pierwszym rzędzie trzeba zrealizować obwodnicę północną, a następnie, ale też w nieodległej przyszłości, obwodnicę południową. Potem należałoby, ze względu na natężenie ruchu, które już jest duże, zrealizować drugą nitkę na brakującym odcinku wzdłuż ulic Witosa i Pieczkowskiego do ul. Prażmowskiego. To są zadania na najbliższe lata. Myślę o horyzoncie czasowym przekraczającym rok 2015, pewnie do roku 2020.



Józef Antoni Wiktor
Prezydent Nowego Sącza w latach 2002–2006 (*)

Dla Nowego Sącza nie ma obecnie
ważniejszej sprawy
niż dogodna przeprawa drogowa przez
rzekę Dunajec w stronę Chełmca...



* Fragment listu otwartego opublikowanego w sądeckiej prasie w lipcu 2008 r.

Sprawą najważniejszą dla miasta Nowego Sącza jest modernizacja jego układu komunikacyjnego. Bez niej miasto zostanie zepchnięte w zapaść komunikacyjną.

To prawda, że w okresie kilku ostatnich kadencji, miasto nie miało szczęścia do realizacji dużych i ważnych rozwiązań w tym zakresie. Ciągłe podejmowano sprawy doraźne i częściowe, a oprócz tego często zmieniano docelowe koncepcje rozwiązań komunikacyjnych. Być może wynikało to z faktu, że inwestycje w systemie komunikacyjnym miasta to sprawy trudne i kosztowne, w obecnym systemie prawnym wymagające wielu różnych zabiegów i kilkuletnich działań, ale przede wszystkim są to sprawy wymagające konsekwentnego działania. A ja, czytając dziś w jednej z sądeckich gazet, cyt: „*Plan miejskich inwestycji będzie pisany od nowa.*” i w tym momencie ogarnia mnie (dosłownie) przerażenie. Bo czytając dalej, dowiaduję się, że obecna władza rezygnuje ze wszystkich ważnych inwestycji drogowych, które dwa lata temu pozostawiliśmy na etapie znacznego zaawansowania do ich realizacji.

Z satysfakcją podkreślam, że w „mojej” kadencji doszliśmy do klarownych koncepcji w układzie komunikacyjnym miasta, uzgodnionych z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, o czym wspominał z uznaniem minister Rapciak podczas konferencji 21 lipca br. w naszym mieście. Przygotowaliśmy do realizacji najważniejszy jego element – obwodnicę północną z mostem na Dunajcu (pod Górą Zabelecką). Duża w tym zasługa wielu pasjonatów – specjalistów drogownictwa z moją zastępczynią Panią Zofią Pieczkowską na czele, szczęśliwym zbiegiem okoliczności obecną radną Rady Miasta.

(...) Jest rzeczą oczywistą, że Nowy Sącz jest ważnym węzłem komunikacyjnym naszego regionu – krzyżują się tutaj drogi krajowe nr 75, nr 28 i nr 87. Nowy Sącz, co bardzo istotne dla jego mieszkańców, rozbudował się po obu stronach Dunajca, tworząc jego lewobrzeżną i prawobrzeżną enklawę, które nie mogą prawidłowo funkcjonować bez dogodnych połączeń komunikacyjnych. Dostyc szeroko dyskutowano o tych problemach dnia 21 lipca b. r. na wspomnianej wyżej konferencji dotyczącej układu komunikacyjnego naszego regionu.

Trzeba stwierdzić, że dla miasta nie ma obecnie ważniejszej sprawy niż dogodna przeprawa drogowa przez rzekę Dunajec w stronę Chełmca. Doszło do tego, że jedyne połączenie, jakie obecnie istnieje – Most Heleniński – spełniający funkcje drogi tranzytowej i połączenia międzydzielnicowego jest największym utrapieniem większości tak mieszkańców naszego miasta, jak i mieszkańców gmin położonych po drugiej stronie Dunajca. Sugerowanie, że można jechać z centrum miasta do Chełmca czy na Helenę przez Stary Sącz, bądź,

w odległej przyszłości, obwodnicą zachodnią (czyli przez Kurów) do poważnych nie należy.

Łączenie i wiązanie problemów komunikacyjnych podsaudeckich wsi (z całym szacunkiem dla problemów ich mieszkańców) z „interese” komunikacyjnym samego miasta, wymaga ogromnej rozważności i wyczucia skali problemów. A już na pewno nie wypada tłumaczyć, iż obwodnica zachodnia, przyniesie rozwiązanie jakichkolwiek problemów miasta, mimo iż Nowy Sącz zmuszony będzie wyłożyć wiele dziesiątków milionów na udział własny w tej inwestycji.

W tym świetle argumentacja, że obwodnica północna jest za droga i dlatego nie należy jej budować jest, co najmniej dziwna. Koszt jednej nitki obwodnicy północnej to 80, może nawet 90 mln zł, a za działkę przy ul. Lwowskiej miasto ma niebawem otrzymać 30 mln. Miasto rocznie na inwestycje wydawało około 40 mln, więc jakim problemem jest wygospodarowanie tej niezbędnej kwoty w ciągu dwóch lat, bo tyle powinna trwać realizacja tego zadania.



Józef Antoni Wiktor

Już pomijam duże możliwości otrzymania – na takie cele – pomocy ze środków UE (działanie 8.2 w Programie Infrastruktura i Środowisko). Nie obserwuję żadnych doniesień o składanych wnioskach do funduszy unijnych w tej kadencji.

(...) Powtórzę rzecz oczywistą, że w tej dziedzinie – jak chyba w żadnej innej – niezbędna jest kontynuacja przyjętych zadań, bo tylko ona może zapewnić jakikolwiek postęp i przynieść efekty. Przykłady można znaleźć w każdym mieście, chociażby w Krakowie czy sąsiednich Gorlicach. Prezydenci i burmistrzowie się zmieniają, a zadania są konsekwentnie realizowane. Niedługo zmodernizowana będzie droga nr 28 (obwodnica Biecza, Limanowej, Mszany Dolnej itd.). Już do Lubnia jedziemy nową „zakopianką” – a to spowoduje znaczne zwiększenie natężenia ruchu z tego kierunku. Mając właśnie to na uwadze przygotowaliśmy rozwiązanie komunikacyjne, o którym piszę. Przy sprawnym jego pilotowaniu mogło ono przynieść efekt już w roku bieżącym lub co najwyżej w najbliższym, by wreszcie spowodować znaczną poprawę komunikacji w naszym mieście (...)

Trudno bowiem uznać potraktowanie jako priorytetu budowy mostu na Tłokach z włączeniem do zatłoczonej Węgierskiej za rozwiązanie zamienne. Może tańsze, ale nie zamienne. Most musi być zlokalizowany w ciągu drogi z Lubnia do Przemyśla. Inna lokalizacja powoduje, iż ruch nadal będzie odbywać się Mostem Heleńskim, Bulwarem Narwiku i Kilińskiego. (...) Trudno wyobrazić sobie, iż transport ciężki idący drogą z Lubnia w kierunku Gorlic i Przemyśla pojedzie do Świniarska, przejedzie proponowanym mostem na Węgierską i sam nie wiem gdzie dalej. Grunwaldzką do Nawojowskiej czy Zygmuntowską i Królowej Jadwigi? To nonsens.

Ponadto lewobrzeżna część naszego miasta staje się jego „sypialnią”, więc potrzeba szybkiego i sprawnego połączenia jej z centrum miasta jest dla wszystkich oczywista.

(...) Najbardziej martwi mieszkańców perspektywa dnia, w którym Most Heleński zostanie zamknięty ze względów bezpieczeństwa (...)

■ Z archiwum prasowego:

16 lipca 2003 r.

Most w Zabełczu

W sądeckim ratuszu została podpisana umowa, której sygnatariuszami byli: prezydent Nowego Sącza Józef Antoni Wiktor, dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Krakowie Zbigniew Rapciak oraz członek zarządu Powiatu Nowosądeckiego Krzysztof Michalik.

Przedmiotem umowy jest opracowanie i wspólne sfinansowanie studium techniczno-ekonomicznego: przełożenia drogi krajowej nr 28 Zator – Nowy Sącz – Przemyśl na odcinku w rejonie Nowego Sącza (teren gminy Chełmiec i miasta Nowy Sącz) wraz z jej podłączeniem do drogi krajowej nr 75.

Studium dotyczy modernizacji i przebudowy drogi krajowej wraz z korektą jej przebiegu i budową nowego mostu przez rzekę Dunajec, w rejonie Góry Zabeleckiej.

Zlecającym opracowanie studium jest prezydent Nowego Sącza. Strony umowy zobowiązują się do wspólnego sfinansowania kosztów dokumentacji. Przetarg zostanie ogłoszony do 30 lipca 2003, a opracowanie ma być gotowe do końca grudnia br.

Jednym z głównych argumentów przemawiających za przebudową drogi i budową nowej przeprawy przez Dunajec jest fakt, że należący do miasta most Heleński (w ciągu drogi krajowej nr 28) znajduje się w złym stanie technicznym. Tymczasem prognozy natężenia ruchu na wjeździe do Nowego Sącza przewidują jego wzrost w 2005 do 25 proc., a w 2020 r. – aż o 130 proc. w stosunku do roku 2000, gdy wykonano pomiar rzeczywisty.

14 lipca 2005 r.

Porozumienie warszawskie

Władze Nowego Sącza i szefowie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad podpisali porozumienie dotyczące przebudowy odcinka drogi krajowej nr 28 na terenie Miasta Nowego Sącza i gminy Chełmiec, będącej w zarządzie GDDKiA O/Kraków oraz Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu.

Tzw. obwodnica północna Nowego Sącza znalazła się w rządowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007-2013.

Wg porozumienia ma bieć od skrzyżowania ulicy Tarnowskiej z ulicą Witosa, przez Dunajec, do ulicy

Marcinkowickiej, a następnie przez gminę Chełmec i łączyć się z obecną drogą nr 28 w okolicach skrzyżowania z tą drogą do Niskowej.

Z tekstu porozumienia:

„Ze względu na ustawowe kompetencje zarządców drogi dzieli się zadanie na następujące odcinki realizacyjne:

I - teren Gminy Chełmec - od km 131 + 760, tj. od skrzyżowania z ul. Limanowską do skrzyżowania z ul. Marcinkowicką, określającą granice administracyjną Miasta Nowego Sącza i Gminy Chełmec,

II – teren Miasta Nowego Sącza – od skrzyżowania projektowanego odcinka trasy z ul. Marcinkowicką do skrzyżowania z drogą krajową nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – Nowy Sącz, ulice Witosa i Tarnowska”.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

opracuje harmonogram i zasady finansowania zadania i przedłoży Miastu Nowy Sącz celem podjęcia stosownych uchwał.

Zarządcy drogi, każdy na swoim odcinku, przystąpią do wykupu gruntów niezbędnych do realizacji zadania niezwłocznie po uzyskaniu decyzji lokalizacji drogi.

Po opracowaniu projektu budowlanego podjęte zostaną starania o uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę drogi.

Cała inwestycja kosztować będzie 130 mln zł. Inwestorzy spodziewają się, że 75 proc. środków pochodzić będzie ze strukturalnych funduszy UE. Resztę zapłaci miasto i Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad.

Budowa obwodnicy północnej będzie najważniejszą inwestycją w Nowym Sączu w najbliższych latach i ma znacznie poprawić sytuację komunikacyjną miasta.



Skrzyżowanie w centrum Chełmca

■ Dyskusja – ciąg dalszy

Wystąpienie Zofii Pieczkowskiej na konferencji okazało się kijem włożonym w mrowisko. Do koncepcji radnej Nowego Sącza polemicznie odnieśli się kolejni mówcy. Oto niektóre wypowiedzi.

Jan Golonka, starosta nowosądecki

Otóż ja jestem sprawcą w dużej mierze tych złych rzeczy, o których mówiła pani Zofia Pieczkowska. Muszę się przyznać się do jednego. Nie znam się na budowie dróg i dlatego zawsze korzystam z rady fachowców. Kilka słów historii, wyjaśnię w jaki sposób przystąpiliśmy do przebudowy układu komunikacyjnego na Sądecczyźnie, w wyniku czego powstał nowy most na Dunajcu.

19 października 1999 r. doszło do wspólnego wystąpienia prezydenta Nowego Sącza i starosty nowosądeckiego do ministra infrastruktury. Potem nastął czas przygotowań wspólnie z Zarządem Dróg Wojewódzkich i Zarządem Województwa. Następnie w Starym Sączu doszło do podpisania porozumienia przez 15 sa-



Jan Golonka

morządów, począwszy od gminy Szczurowa, tam gdzie jest most na Wiśle, gdyż liczyliśmy na to, że będzie to trakt komunikacyjny łączący południe Polski ze stolicą, przez Brzesko i Busko.

Od samego początku wiedzieliśmy, że ani miasta, ani powiatu, na tę inwestycję nigdy nie będzie stać. I naszą rolą było „wyciągnąć” od marszałka jak najwięcej pieniędzy, żeby zainwestował na terenie Sądecczyzny. I chwała obecnemu i poprzedniemu Zarządowi Województwa, że się na to zdecydował.

I również przyznaję się do tego, że na spotkaniu z kierownictwem gminy Podegrodzie, Starego Sącza, szefami powiatu, Zarządem Dróg Wojewódzkich, z udziałem wicemarszałka Marcina Pawlaka, obecnego burmistrza Dobczyc, zdecydowaliśmy o wyborze tej oferty.

Zgadzam się ze wszystkim, co pani Zofia Pieczkowska powiedziała z wyjątkiem jednego. Trzeba pamiętać, jak przebiega granica miasta Nowego Sącza. Nowa trasa, przejście Starego Sącza z Mostem św. Kingi, biegnie po granicy miasta Nowego Sącza od strony południowej. Granicą jest Poprad, a nowa trasa biegnie tuż obok. Jest to ważne, ponieważ, aby inwestorem mógł być Zarząd Dróg Wojewódzkich, to ta trasa musiała być zlokalizowana poza terenem miasta. W granicach miasta prezydenckiego marszałek nie mógł inwestować i dlatego ten most został tam zlokalizowany.

Dруга sprawa – nie było żadnego problemu, żeby miasto wystąpiło z jakąkolwiek inną inwestycją. Ja też się zgadzam z tym, że nie ta kolejność powinna obowiązywać. Oczywiście, że już dawno powinna powstać alternatywa dla Mostu Heleńskiego i dziwiliśmy się prezydentowi miasta, że nie może się zdecydować, gdzie budować nową przeprawę.

W moim rozumieniu, jako laika, obwodnica powinna przebiegać na peryferiach, albo poza granicami miasta. Jak mówimy o obwodnicy południowej, z ulicą Węgierską, w środku miasta, to jakoś to nijak nie pasuje do słowa obwodnica. To jest bardziej trasa średnicowa i dlatego tym większym prezentem dla Nowego Sącza jest projektowana obwodnica zachodnia. Nikt, nigdy by nie budował obwodnicy Podegrodzia, Stadel, jakby ona nie pełniła również funkcji obwodnicy Nowego Sącza.

Dzisiaj wiadomo, że to jest dopiero pierwszy etap, że ta obwodnica będzie miała przedłużenie w stronę Chelmea i tam się znajduje brakujący odcinek w strefie miejskiej. Tego odcinka nikt poza miastem nie sfinansuje. Ani Generalna Dyrekcja, ani marszałek, to – niestety – musi wziąć na siebie budżet miasta, a bez tego odcinka nie będzie „pracowała” również pozostała

część. Bo i tak nie odciążymy ulicy Węgierskiej, ani Heleny, która praktycznie „wisi” na jednym moście. I naprawdę nie jest nikogo winą, że od zakończenia II wojny światowej Nowy Sącz nie wybudował drugiego mostu na Dunajcu.

Wójt Łącka, Franciszek Młynarczyk, w ciągu ostatnich paru lat wybudował trzy mosty na Dunajcu, buduje teraz czwarty, a gospodarzy w biednej, wiejskiej gminie.

Nie możemy mieć pretensji do kogoś o to, że coś robi, tylko dlatego że nam się nie udało nic zrobić. Naprawdę, zależy nam na tym, żeby miasto również inwestowało i miało dobry układ komunikacyjny. Każdy z nas tu pracuje i jeździ i spróbujemy pozytywnie do tego podejść. Wesprzyjmy solidarnie możliwości realizacji tego, co jest realne. Można rywalizować z różnymi projektami, ale co z tego, skoro nie ma na to pieniędzy. Taka koncepcja obwodnicy zachodniej została wybrana i tego się trzymamy. To jest największa inwestycja małopolska realizowana na Sądecczyźnie. Otwiera kolejne etapy i nakłady, które za parę lat zmienią cały układ komunikacyjny Sądecczyzny. Gdybyśmy się spierali, powiedzieli, że nie chcemy, to byśmy nie mieli nic i dalej byśmy się spierali.

Leszek Zegzda, wicemarszałek Małopolski

Znam się na wielu rzeczach, ale nie na drogach. Z wielką uwagą słuchałem wystąpienia mojej wieloletniej serdecznej znajomej Zofii Pieczkowskiej, która jest



Leszek Zegzda

fachowcem w tej dziedzinie. Chciałbym kiedyś uczestniczyć w takiej konferencji, która ogłosi uroczystie, że zespół fachowców, w którym zasiadała także Zofia Pieczkowska doszedł do wniosku, że takie a nie inne rozwiązanie jest optymalne i w związku z tym należy je realizować. W ten sposób rozumiem swoją misję, jako wicemarszałka.

W jednej z debat w gronie Zarządu Województwa postanowiliśmy, że obwodnice i kluczowe drogi rozwiązujące problemy komunikacyjne w dużych miastach Małopolski, nie powinny podlegać konkursowi, bo jest oczywistą sprawą, że te miasta takie rozwiązania mieć muszą. Wtedy podjęliśmy decyzję, że wydzielamy 13 mln euro dla Nowego Sącza, tyle samo dla Tarnowa i 15 mln euro dla Krakowa. I kiedy pani Pieczkowska mnie pyta, czy zorganizuję spotkanie na temat sądeckich dróg, to odpowiadam, że nie zorganizuję! Nie czuję się gospodarzem na tym terenie, natomiast odpowiedziałbym na każde zaproszenie władz miasta i powiatu. Przyjadę i przywiozę fachowców, ale nie będę takiego spotkania organizował. Samorząd województwa jest tylko przekazicielem środków europejskich dla miasta.

Jeśli jakiś odcinek drogi będzie przebiegał przez drogi wojewódzkie, to my weźmiemy na siebie część nakładów i o tyle są ważne wspólne uzgodnienia. Bo prawdę mówiąc w ogóle by ich nie musiało być. Prezydent Nowego Sącza powinien przyjść z gotowym dokumentem i powiedzieć: „Mamy 60 proc pieniędzy na takie rozwiązania, niech zarząd województwa dołoży 40 proc.”. Pytanie jest proste: czy Nowy Sącz ma interes w tym, żeby odcinać się od możliwości współfinansowania zadania, tym bardziej, że jest już zrealizowany pierwszy etap, most w Starym Sączu? Reasumując, chciałbym, żeby takie spotkania odbywały się na poziomie zarządów dróg miejskich, powiatowych, wojewódzkich, w gronie inżynierów, planistów, specjalistów od ochrony środowiska. Nie wycofujemy się – jako Zarząd Województwa – ze współfinansowania obwodnicy zachodniej Nowego Sącza, ale też nie zamierzamy prowadzić żadnej debaty w tym względzie. Jestem całkowicie otwarty na wnioski inżynierów i odpowiednich służb.

Grzegorz Mirek, dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg w Nowym Sączu

Naprawdę nie mamy już czasu, żeby dyskutować, snuć nowe plany, bo zarówno pan minister Rapciak, jaki i pan marszałek Ciepela przedstawili schemat finansowania i montaż finansowy tego, co możemy otrzymać. Nie można odkładać na następne lata, konstruować nowe koncepcje i plany, bo za 45 lat nie będziemy mieli nic. Zostaniemy na obecnym etapie. Dla Nowego Sącza, ale również dla całej Sądecczyzny, najważniejsze są dwie sprawy. Pierwsza, to problem



Grzegorz Mirek

obwodnic, ale druga, być może ważniejsza, to druga przeprawa przez Dunajec. **Istnieje groźba, że most na Helenie znajdzie się w takim stanie, że trzeba będzie go zamknąć. I wtedy do Nowego Sącza zostanie jedna, jedyna droga przez nowy most w Starym Sączu.** Dlatego uważam, że należy się skupić na tym, co jest dostępne i na tym, na co jest szansa pozyskania pieniędzy.

Po pierwsze – obwodnica północna, po drugie – nowa przeprawa przez Dunajec, po trzecie – obwodnica zachodnia. Oczywiście obwodnica zachodnia bez północnej nie może funkcjonować. Wykonaliśmy analizy, które pokazują w jaki sposób i w którym miejscu powinien być zlokalizowany następny most, który pozwoliłby wyprowadzić część ruchu z „dolnej” dzielnicy Nowego Sącza, z okolicy Carbonu, Poręby Małej i przeprowadzić go po pierwsze na drogę powiatową, po drugie – stanowiłby węzeł również z obwodnicą zachodnią.

Po to żeśmy się zebrali, aby współdziałać, na podstawie tego, co jest realne. Oczywiście obwodnica południowa jest potrzebna, ale jej proces inwestycyjny w najbliższych 10 latach, tak sądzę, nie będzie możliwy do przeprowadzenia ze względów proceduralnych,

własnościowych i projektowych. Natomiast tereny, które teraz są dostępne, zarówno pod obwodnicę zachodnią, jak i pod przeprawę przez Dunajec przy Górze Zabełeckiej, są słabo zurbanizowane i sama realizacja tych inwestycji włącznie z obwodnicą północną jest jak najbardziej możliwa do zrealizowania, w okresie programowania do 2013 r., ewentualnie do 2015 r.

Roman Ciepiela, wicemarszałek Małopolski

Ponieważ w wystąpieniu pani Zofii Pieczkowskiej zabrzmiała krytyka tego, co zrobiliśmy i co zamierzamy zrobić, razem z władzami powiatu, miasta i wieloma samorządami, to muszę się do tego odnieść. Zaznaczam, że nie jest fachowcem od dróg. Uważam się za polityka regionalnego, doprowadziłem do wybudowania niejednej drogi, bo samorządowcem jestem od 20 lat. Ale gdybyśmy chcieli zrealizować ten schemat, który proponuje pani Pieczkowska, to prawdopodobnie nie 15, lecz 40 lat byśmy potrzebowali, a wątpię, żeby się to dokonało za mojego życia, bo prawdopodobnie w całym systemie finansów publicznych nie ma takich pieniędzy, które pozwoliłyby ten układ zbudować.

Uczestnicząc w podejmowaniu decyzji na najbliższe lata nie usłyszałem żadnej propozycji od władz Nowego Sącza, ani od kogokolwiek innego, że jest jakaś alternatywna możliwość i inny scenariusz. Od dawno było wiadomo, że fundusze z Unii Europejskiej na lata 2007–2013 będą i mniej więcej wiadomo było w jakiej wysokości. To, że Nowy Sącz ma do dyspozycji na budowę obwodnicy zachodniej 13 mln euro, było wiadomo od lata ub. roku.

W związku z tym dzisiaj, kiedy już zostały podjęte zobowiązania, kiedy projekty znalazły się na deskach kreślarskich, kiedy oddaliśmy jeden ważny etap po wielu latach przygotowań – podnoszenie, czy dezawuowanie tego, co zrobiono i co chcemy zrobić, uważam – jest nie na miejscu. Bardzo proszę, żeby się zastanowić nad tymi słowami, bo my wszyscy samorządowcy konkurujemy o środki. **To nie jest tak, że to ktoś z góry dał Sączowi na ten cel 13 mln euro. Nie, to Leszek Zegzda i Roman Ciepiela, postanowili zadbać o to, ponieważ pochodzimy – ja z Tarnowa, on z Nowego Sącza, żeby te miasta dostały taką szansę. Zarówno Tarnów, jak i Nowy Sącz, mogły uczestniczyć w konkursie. Jestem bardzo ciekawy, z jakim projektem wystąpiłby Nowy Sącz, by konkurować z Oświęcimiem, Krakowem, Zakopanem i Chrzanowem, które mają nierozwiązane problemy obwodnic. Trzeba by stanąć w szranki z tymi miastami i udowodnić, że nasz projekt jest najlepszy. Nie! Myśmy postanowili w kilkuosobowym Zarządzie Województwa, że trzeba dać szansę Nowemu Sączowi.**

Jeżeli dzisiaj jest na stole 13 mln euro, to trzeba to wykorzystać jak najlepiej. Najlepiej powiązać nowy układ drogowy z tym, co już jest i z tym, co niedawno

oddaliśmy, czyli obejściem Starego Sącza z mostem na Dunajcu. Nic nie stoi na przeszkodzie, że jeżeli Nowy Sącz uzna, że potrzebuje jeszcze jednego mostu na wysokości ulicy Węgierskiej i „domknięcia tego układu” – aby w przyszłości tę dodatkową przeprawę wybudować. Natomiast zrezygnowanie dzisiaj, i dalsza dyskusja, czy budować obwodnicę zachodnią Nowego Sącza i kreować nowy szlak komunikacyjny, który odciążą Brzezną i Podegrodzie, nie ma sensu.

W jaki sposób ta obwodnica zostanie w Chełmcu połączona z drogą krajową, zadecyduje Generalna Dyrekcja. Nie powinniśmy w Zarządzie Województwa dyskutować kolejnych wariantów tej obwodnicy, bo nie ma na to czasu. Schemat przedstawiony przez starostę nowosądeckiego jest na tyle logiczny i na tyle zaawansowany, że trzeba go wykonać. Sądzę, że Nowy Sącz jest na tyle dużym i zasobnym miastem, że może przy-

gotować kolejną koncepcję rozwinięcia tego układu i przygotować plany w taki sposób, żeby zaraz po 2013 roku przystąpić do kolejnych etapów zwieńczenia całego układu komunikacyjnego wokół Nowego Sącza.

Rozpoczęliśmy prace nad strategią komunikacyjną dla Małopolski i w tę strategię trzeba wpisać odważne projekty, takie jak droga ekspresowa z Nowego Sącza do Brzeska i połączenia z autostradą, czy dalej na południe w stronę Popradu, ale również pierścień obwodnic wokół Nowego Sącza. Warto o tych koncepcjach rozmawiać, natomiast dzisiaj podważanie tego, co chcemy już robić i co za chwilę będzie w realizacji, mogłoby tylko przeszkodzić w rozwiązaniu sądeckich problemów. Inni tylko czekają, żeby jakiś projekt się nie udał, bo oni wtedy przyniosą gotowe projekty w innych częściach Małopolski i Sącz straci swoją szansę.



Most Heleński – węzeł gordyjski sądeckiej komunikacji

Czy jest możliwa i jaka będzie
wspólna „mapa drogowa”
sądeckich inwestycji
komunikacyjnych?



Podczas końcowej dyskusji radni gminy Chełmiec: **Józef Konar** i **Paweł Bogdanowicz** twardo obstawali przy konieczności przedłużenia planowanej obwodnicy zachodniej z Chełmca do Kurowa i połączenia jej z drogą krajową nr 75.

– Jakiś dziwny upór jest w z tą sprawą – mówił Józef Konar. – Niedawno komisja Rady Gminy Chełmiec z udziałem parlamentarzystów sądeckich przeszła cały ten szlak i wydaje się, że ktoś, kto mówił o trudnościach związanych z budową drogi z powodu osuwiska na Białej Wodzie, w ogóle tam nie był!

– Cały ruch ciężarowy niepotrzebnie jest prowadzony przez Nowy Sącz. Obecnie kłęczańskie kamieniołomy, w dobie boomu budowlanego, wywożą masę kruszywa i niedawno wyremontowana droga powiatowa jest już rozjeżdżona – dodał prezes Spółdzielni 1 Maja w Nowym Sączu. Mówił też o firmach transportowych zlokalizowanych w tamtym terenie i poinformował, że podczas rekonesansu komisji w terenie rozważano, czy łączyć obwodnicę zachodnią z mostem kurowskim, czy też nie lepiej byłoby w okolicach Marcinkowic wybudować przeprawę przez Dunajec do Dąbrowej.

– Należałoby rozważyć, która z koncepcji jest tańsza, bo obie komisja uznała za możliwe do realizacji – stwierdził.

Paweł Bogdanowicz, radny chełmiecki z Wielogłów, nie krył rozczarowania z przebiegu konferencji i nie owijał słów w bawełnę.

– Gwarantuję, że gdyby dzisiaj rady sołeckie z Dą-

browej, Wielogłów i Wielopola dowiedziały się, że nie będzie przedłużenia obwodnicy zachodniej w kierunku Kurowa, to jutro jest manifestacja i nikt z Nowego Sącza trasą nr 75 do Krakowa nie wyjedzie – zagroził.

Zdaniem Bogdanowicza ruch na tej trasie jest większy niż wymienione przez Stanisława Pletnię, dyrektora krakowskiego oddziału Generalnej Dyrekcji, 12–13 tysięcy aut na dobę. Badania natężenia ruchu wykonane przez prywatną osobę dały wynik – 18 tys. samochodów na dobę, a niedługo powstanie tam potężne centrum handlowe (11 ha powierzchni handlowej) i ruch się jeszcze bardziej zwiększy.

– W tej chwili korki w piątek, czy w poniedziałek ustawiają się już na granicy Nowego Sącza, przed firmą Wiśniowski – alarmował Bogdanowicz. Poparł swojego kolegę radnego, Józefa Konara, że należy bezwzględnie ująć w projekcie pracy decydentów wojewódzkich na 2009 rok budowę odcinka D, czyli przedłużenia obwodnicy zachodniej do mostu kurowskiego wzdłuż torów lub ewentualnie „przerzucić ruch” na drugą stronę Dunajca w Marcinkowicach. Bogdanowicz dodał, że w planach przestrzennego zagospodarowania gminy Chełmiec zarezerwowano teren pod tę trasę i „nie byłoby kłopotów z wywłaszczeniami”.

Obaj chełmieccy radni przekonywali, że zakończenie obwodnicy zachodniej w Chełmcu nie rozwiąże żadnego problemu Nowego Sącza, a piramidalnie utrudni życie mieszkańców Wielogłów, Dąbrowej, Wielopola itd.



Komisja Rady Gminy Chełmiec

Nie od razu Kraków zbudowano

W odpowiedzi wicemarszałek Leszek Zegzda poprosił Pawła Bogdanowicza o wstrzeźliwość w słowach i „nie straszenie” blokadą drogi nr 75. Radny chełmiecki powinien raczej studzić nastroje społeczne, niż je „podgrzewać”.

– O procesie inwestycyjnym należy myśleć w kategoriach „etapowania”, spokojnego postępowania: krok po kroku, a nie od razu stawiania sprawy na ostrzu noża, bo nie da się wszystkiego od razu zrobić – tłumaczył Zegzda.

W postulowanej przez radnych chełmieckich kwestii przedłużenia obwodnicy zachodniej Nowego Sącza do Kurowa salomonowe rozwiązanie starał się znaleźć starosta Jan Golonka.

– Zostawmy Generalnej Dyrekcji projektowanie nowego mostu w Kurowie – perswadował. – Niech oni robią, co mają w planach, dziś już nie wpisemy do planów Generalnej Dyrekcji nowej inwestycji w drogach krajowych.

Co proponuje starosta?

– Próbujemy podejść do tego, tak jak w każdym innym przypadku, a więc spisujemy porozumienie: gmina

Chełmiec, powiat nowosądecki, marszałek Małopolski. Zastanówmy się, w jakich parametrach należy tę drogę budować i na jakim odcinku, bo być może na początek wystarczy trasa: Klęczany – Kurów, aby tiry już nie jeździły pod zamek w Nowym Sączu – mówił. Starosta Golonka stwierdził, że docelowo „należałoby się przymierzyć do całego tego odcinka w parametrach drogi wojewódzkiej, co znacznie ułatwiłoby przejście przez teren osuwiskowy i rezerwat Białej Wody”.

Z kolei pewien kryniczanin zaapelował do decydentów o pomoc w zbudowaniu obwodnicy Krynicy. – Ta piękna miejscowość wymaga ratunku – alarmował. Zasugerował, aby tiry zamiast przez Krynice, jeździły trasą Krzyżówka – Tylicz. Uważał, że w tym celu wystarczy postawić znak zakazu wjazdu tirów do Krynicy.

Natychmiast ripostował Jan Golonka.

– Jak postawimy znaki zakazu w Krynicy, to mamy protest w Tyliczu, natomiast docelowo trzeba będzie jakoś ten ruch ciężki z Krynicy wyprowadzić – mówił starosta.

Z kolei głos zabrał wójt Podegrodzia Stanisław Łatka. Podziękował decydentom wojewódzkim za nowy most w Brzezej i planowaną obwodnicę Podegrodzia, ale zarazem zastrzegł, żeby nie zwlekać z jej budową.





Droga na Just

Po otwarciu bowiem nowego mostu ciężki ruch skierował się do Podegrodzia i Stadel.

– Niedawno remontowana droga powiatowa jest już rozjeżdżona. Tłumaczę mieszkańcom, że musimy wytrzymać trzy lata, ale jeśli w tym czasie nie będzie nowej obwodnicy, to ludzie wyjdą na drogę – przestrzegali Łatka.

Odpowiedzieli wspólnie: starosta Golonka i wice-marszałek Zegzda. Zaapelowali do wójty Podegrodzia, żeby nie mnożył już i tak poważanych gróźb blokad na drogach, bo to „droga do nikąd”. Golonka przypomniał, że nigdy nie powstałyby plany obwodnicy Podegrodzia, gdyby nie było inwestycji pod nazwą: „Obwodnica Starego Sącza i obwodnica zachodnia miasta Nowego Sącza”.

– Z całym szacunkiem dla tradycji i historii Łachów sądeckich, dziękować Bogu, że jedna inwestycja wybudowana, druga idzie, a niedługo będzie trzecia – westchnął starosta.

Wiceprezydent Nowego Sącza,
Jerzy Gwiżdż:

- Most przez Dunajec jest dla nas priorytetem i w ciągu najbliższych pięciu lat musi być budowany. Ta arcyważna dla miasta inwestycja będzie elementem budowy obwodnicy zachodniej.

Jan Golonka odniósł się ponownie do wypowiedzi Zofii Pieczkowskiej.

– Nie namawiam prezydenta Nowego Sącza do niecnych rzeczy – tłumaczył. – Drogę powiatową: Nawojowa – Poręba Mała – ul. Węgierska, którą wyremontowaliśmy na swoich odcinkach, udostępniamy miastu, jako alternatywę, jako drogę, która może służyć na jakiś okres czasu, jako obwodnica południowa Nowego Sącza. Nie mówimy „nie budujcie”, bo przecież prezydent może sobie budować w każdym miejscu, gdzie chce – mówił Jan Golonka.

Jeden z sądeckich weteranów drogownictwa zaproponował, aby jednym z wniosków konferencji był apel do władz Nowego Sącza, żeby wreszcie „precyzyjnie, jednoznacznie określili, w którym miejscu będzie budowany kolejny most przez Dunajec”, gdyż jedyny most Heleński nie wystarczy. Mówca uznał, że należy wypracować koncepcję, zaprezentować ją publicznie i zacząć realizować.

– Stracono już 40 lat, mamy następne 40 lat czekać, most na Helenie nie wytrzyma! – ostrzegali. Zdaniem doświadczonego drogowca „Nowy Sącz przyzwyczał się do prezentów”, co spowalnia rozwój miasta.

– Most 700-lecia na rzece Kamienica był prezentem dla miasta, tunele na obwodnicy też były prezentem, cała zresztą trasa Bulwar Narwiku była prezentem dla Nowego Sącza. Miasto nie dołożyło do tego złotówki. Teraz już nie ten czas, żeby pieniądze same do Sącza płynęły. Niestety, obecnie miasto musi włożyć własny wkład, ale mieszkańcy mają prawo wiedzieć, jaką ratusz ma koncepcję – tłumaczył.

■ Ciąg dalszy nastąpi

Zamykając konferencję Zygmunt Berdychowski, prezes Fundacji Sądeckiej, zapowiedział kontynuację debaty o układzie komunikacyjnym Sądeczyny w lokalnych mediach. Stwierdził ponadto, że zapis dyskusji znajdzie odzwierciedlenie w pokonferencyjnej publikacji.

Kropkę nad „i” postawił Mieczysław Dziadowicz ze Społecznej Rady Regionów i Stowarzyszenia „Sądecki Dialog”, znany orędownik lotniska w Starym Sączu.

– Wielkie uznanie dla prezesa Fundacji Sądeckiej za zorganizowanie tego spotkania – mówił. – Rozmawiałem niedawno z inżynierem drogownictwa, który powiedział, że odkąd pamięta, to nigdy, nikomu, nie udało się zorganizować spotkania wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za drogi na terenie Sądeczyny. Nie było takiego spotkania, a prezesowi Berdychowskiemu się udało.

– Pana sukces będzie pełny – zwrócił się do Berdychowskiego Mieczysław Dziadowicz – gdy uda się doprowadzić do powstania zespołu specjalistów, reprezentujących cztery organy prowadzące drogi różnej kategorii przecinające Sądeczynę. Do tej pory nie ma wspólnej koncepcji, nie widać przejrzystego, logicznego i spójnego układu. Póki taki nie powstanie, politycy nie zrealizują najpilniejszej potrzeby regionu, jakim jest przejrzysty i funkcjonalny układ komunikacyjny całego regionu...

