



P. K. Nitecki
drogę numer 897
informuję na
stronie gminy

PZDW-WDT/6011/897/11/1764/23

Rzeszów, 14.12.2023 r.

Pani Joanna Szozda

Dyrektor Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego
Urząd Marszałkowski
Województwa Podkarpackiego

dotyczy: pisma znak: DT-I.8010.18.2021.MS z dnia 07.12.2023 r. w sprawie zadania pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 897 – Etap II Cisna – Wetlina”

Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, w odpowiedzi na pismo znak: DT-I.8010.18.2021.MS z dnia 07.12.2023 r. w sprawie wyrażenia opinii na temat otrzymanego pisma z dnia 29.11.2023 r., informuje jak poniżej.

1. Skierowane do wójta Gminy Cisna pismo z dnia 29.11.2023 r. zostało wniesione na etapie procedowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 897 – Etap II Cisna – Wetlina”. Pismo to zostało podpisane przez 6 osób – 3 osoby „w imieniu mieszkańców Sołectwa Wetlina” oraz 3 osoby „w imieniu mieszkańców Cisna”. Do pisma załączono kserokopie podpisów mieszkańców (11 stron w tym jedna strona powielona), w których:
 - pod listą podpisów ok. 57 osób dopisano klauzulę o zgodzie do reprezentowania w sprawie decyzji środowiskowej udzieloną Panu Rafałowi Dominik, Panu Jackowi Krawiec, Panu Łukaszowi Fiedorcuk, Panu Bernardowi Mierzwa,
 - kolejne 108 podpisów znajduje się na „Liście poparcia”: „Jako mieszkańcy wsi Wetlina popieramy rozwój gminy i Naszej wsi, między innymi poprzez rozbudowę drogi wojewódzkiej, jednak nie akceptujemy forsowania rozwiązań projektowych nieadekwatnych do tego obszaru – w szczególności zabudowy ekranów akustycznych wpływających negatywnie na krajobraz”.
2. Łącznie listy zawierają ok. 165 podpisów osób (z 95 numerów domów), z czego ok. 109 to podpisy osób (z 56 numerów domów) zamieszkujących w zbliżeniu do drogi wojewódzkiej lub znajdujących się w zakresie opracowania dokumentacji projektowej co stanowi ok. 66 % podpisujących.
3. W treści pisma z dnia 29.11.2023 r. zawarto następujące wnioski.
- 3.1. „(...) rozważenie i zmianę projektu w zakresie zawężenia – naszym zdaniem – zaplanowanego zbyt szeroko pasa drogowego”.

Ogólne stanowisko tutaj Zarządu w kwestii szerokości projektowanego pasa drogowego jest następujące. Szerokość projektowanego pasa drogowego jest wynikiem – sumą wymiarów poprzecznych zastosowanych elementów drogi, które to ustalone są z przepisach szczegółowych tj. Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.). Zgodnie z § 4 ust. 2 tego rozporządzenia drogi wojewódzkie muszą spełniać wymagania określone dla klasy „G”. Jednocześnie w ust. 3 dopuszczono przyjęcie klasy o jeden poziom niższej w przypadku przebudowy drogi. Jednakże w przedmiotowym przypadku zastosowanie charakteru robót polegających na przebudowie drogi nie było możliwe. Bowiem zgodnie z art. 3 pkt 7a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane przebudowę definiuje się jako: wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego. w stanie istniejącym szerokość pasa ruchu przedmiotowych dróg wojewódzkich wynosi ok. 2,80 m co nie odpowiada zarówno parametrom klasy „Z” wymagającej szer. 3,0 m, jak i klasy „G” wymagającej szerokości 3,5 m. Podobnie jest z poboczami – istniejące mają szerokość ok. 0,75 m. Klasa drogi „Z” wymaga poboczy o szerokości min. 1,0 m, natomiast klasa „G” – min. 1,25 m. w pasie drogowym, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych, muszą znaleźć się zarówno droga, jak i wszystkie jej elementy, budowle i urządzenia związane z obsługą ruchu, tj. rowy, przepusty, skarpy wykopów i nasypów, bariery, itp. Szerokość istniejącego pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 897 jest niewystarczająca już dla istniejącego stanu – występują sytuacja, iż niektóre elementy drogi, takie jak skarpy nasypów i wykopów, rowy zlokalizowane są poza pasem drogowym.

Zestawiając stan istniejący z wymaganymi parametrami klasy „Z” i „G” oraz budową ścieżki rowerowej (która także ma znajdować się w granicach pasa drogowego, o czym szerzej w kolejnym punkcie niniejszego pisma) niemożliwe jest wykonywanie jakichkolwiek robót budowlanych o charakterze przebudowy jedynie w istniejącym pasie drogowym, co oznacza wprost niemożność przyjęcia klasy „Z”, a tym samym oznacza poszerzenie pasa drogowego i automatyczne wejście w charakter rozbudowy do parametrów klasy „G”. Dalsze rozważania można jeszcze prowadzić w kierunku remontu drogi i skierowanie ruchu rowerowego na jezdnię drogi na zasadach ogólnych. Jest to tylko czysto akademickie rozwiązanie, ponieważ zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 8 ustawy Prawo budowlane remont to w skrócie odtworzenie stanu pierwotnego. Abstrahując już od stanu zużycia drogi wojewódzkiej nr 897 odtworzenie stanu pierwotnego byłoby działaniem nieracjonalnym. Pierwotne warunki techniczne na podstawie których zaprojektowano drogę zupełnie nie odpowiadają bieżącym potrzebom i uwarunkowaniom, tak pod względem szerokości użytkowych drogi, jak i wytrzymałościowych, hydraulicznych, czy stateczności budowli. Mówimy tu o remoncie odcinka drogi o długości ok. 20km i ok. 60 istniejących obiektów inżynierskich. Pamiętając o skromnych zasobach budżetu województwa podkarpackiego na remonty dróg stwierdzić trzeba, iż bez sięgnięcia po środki unijne, niemożliwa byłaby ich realizacja. Tymczasem środki unijne można pozyskać na roboty budowlane, w wyniku których uzyskuje się parametry, geometrię i wytrzymałość zgodną z bieżącymi przepisami w tym względzie, a więc dla rozbudowy lub budowy drogi, a nie dla remontu. Podsumowując kwestię charakteru robót stwierdzić należy, że jedynym możliwym do zastosowania charakterem robót jest rozbudowa co wprost oznacza poszerzenie pasa drogowego.

W uzupełnieniu powyższego. Ustalony przebieg linii rozgraniczających stanowiący linię podziału nieruchomości wraz z rozwiązaniami projektowymi oznaczony był w materiałach publikowanych na stronie internetowej naszego zarządu. Na etapie sporządzania projektu podziału nieruchomości została również przeprowadzona procedura związana z okazaniem granic przez geodetę. Właściciele nieruchomości składali do PZDW w Rzeszowie liczne zapytania w sprawie rozwiązań projektowych oraz możliwości ograniczenia zajętości pasa drogowego. Każda zgłaszana sprawa była rozpatrywana indywidualnie, zaś o wynikach analiz właściciele byli informowani na piśmie.

- 3.2. (...) planowana ścieżka rowerowa mogłaby zostać „oderwana od drogi publicznej i jej przebieg mógłby zostać zaplanowany przez okoliczne drogi leśne”.

PZDW w Rzeszowie w kwestii odrębności ścieżki rowerowej od drogi wyjaśnia, w ramach zadania rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 897 nie ma możliwości budowy ścieżek rowerowych poza projektowanym pasem drogowym tejsze drogi. Podstawowe przepisy prawne determinujące to uwarunkowanie są następujące.

Art. 4 pkt 1 i 2 ustawy o drogach publicznych:

- pas drogowy – wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga;
- droga – budowlę składającą się z części i urządzeń drogi, budowli ziemnych, lub drogowych obiektów inżynierskich, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, stanowiącą całość techniczno-użytkową, usytuowaną w pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, ruchu osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Art. 2 pkt 47 ustawy – prawo o ruchu drogowym:

- rower – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

Ponadto, zgodnie z Działem III, rozdziałem 9 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ścieżki rowerowe są elementami drogi.

Podsumowując, ścieżki rowerowe są budowlami przeznaczonymi do zapewnienia możliwości poruszania się pojazdów – rowerów poza jezdnią drogi publicznej, są integralną częścią drogi a tym samym muszą znajdować się w jej pasie drogowym.

- 3.3. „(...) rozmowy i dyskusje w zakresie ponownego zaplanowania drogi, czy też korekty istniejącego już planu”, wypracowanie „kompromisowych rozwiązań dot. przebiegu planowanej drogi, w tym również przeprowadzenia konsultacji społecznych w tej sprawie”.

PZDW w Rzeszowie informuje, iż ze względu na ogólną podnoszonych zarzutów i zainteresowanie społeczności lokalnej rozwiązaniami rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 897 w celu merytorycznego i skutecznego wyjaśnienia nurtujących kwestii w porozumieniu z Wójtem Gminy Cisna ustalono następujący plan działań informacyjnych:

- Gmina Cisna rozpowszechni informację o możliwości wnoszenia uwag i wniosków dotyczących rozwiązań projektowych rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 897 w szczególności odnośnie ingerencji w tereny działek przyległych do projektowanego pasa drogowego tej drogi,
 - zainteresowani wnosząc uwagi winni jednoznacznie sprecyzować ich zakres oraz poinformować jakiej działki dotyczą podając jej numer,
 - uwagi można wnosić elektronicznie lub pisemnie bezpośrednio do PZDW w Rzeszowie lub do Gminy Cisna. Zebrane w gminie uwagi organ przekaze do tuż. Zarządu,
 - przekazane uwagi zostaną poddane analizie,
 - odpowiedź PZDW w Rzeszowie zostanie udzielona na piśmie jeżeli wnoszący wyrażą takie życzenie lub ustnie – na zorganizowanej w porozumieniu z Gminą Cisna telekonferencji online z udziałem zainteresowanych stron oraz przedstawicieli PZDW w Rzeszowie i Wykonawcy dokumentacji projektowej z wykorzystaniem materiałów projektowych, wyników inwentaryzacji oraz portali internetowych (google maps, geoportal).
4. Odnośnie sprzeciwu mieszkańców Wetliny przeciwko budowie ekranów akustycznych wyrażonego w nagłówku „Listy poparcia”.
- PZDW w Rzeszowie informuje, iż konieczność budowy urządzeń ochrony przed hałasem w tym ekranów akustycznych nie jest determinowana rozwiązaniami rozbudowy drogi lub wolą jej zarządcy. Potrzeba stosowania takich urządzeń w ramach rozbudowy drogi wynika wyłącznie z ustaleń prowadzonych na etapie procedowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia według odrębnych od drogowych przepisów obowiązującego prawa. Poinformować należy, że w projekcie długość zastosowanych ekranów akustycznych zostało ograniczone do minimum, z uwagi na zastosowanie drugiego źródła zabezpieczeń przed hałasem tj. cichej nawierzchni. Zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie projekt budowlany dla przedmiotowej inwestycji przewiduje budowę ekranów akustycznych o łącznej długości po stronie lewej ok. 462 m i ok. 294 m po stronie prawej drogi wojewódzkiej (z całego zakresu drogi od m. Cisna do m. Wetlina wynoszącego ok. 20 km). w miejscowości Wetlina (zakres odcinka drogi od km 83+640 – 86+469,53) łączna długość ekranów wynosi po stronie lewej ok. 195 m, zaś po stronie prawej ok. 153 m. Ekrany będą przezroczyste i sytuowane w pasie drogowym w sąsiedztwie budynków objętych ochroną akustyczną (wysokość od 1,5 m do 3,5 m). Podsumowując, w lokalizacjach tego wymagających zastosowano minimalną wymagana długość ekranów akustycznych i co trzeba podkreślić nie ma innych możliwych rozwiązań niwelacji hałasu.

DYREKTOR

mgr inż. Piotr Miąso

Otrzymują:
1x adresat
1x a/a

Do wiadomości:
– TRASAL Sp. z o.o. ul. Dynowska 19/43 35-119 Rzeszów
– Urząd Gminy Cisna, Cisna 49, 38-607 Cisna

