

Nowa droga, nowe wyzwanie

Z posłem Platformy Obywatelskiej RP Czesławem Mroczkiem rozmawiała Monika Rozalska

Choć w ogólnopolskich mediach pojawiają się informacje o tym, że istnieją poważne zagrożenia związane z terminowym oddaniem do użytku obwodnicy Mińska Mazowieckiego, poseł Czesław Mroczek postanowił zdementować te pogłoski. Co więcej, stwierdził, że nowym wyzwaniem dla niego jest doprowadzenie do połączenia obwodnicy Mińska z Warszawą.



W ostatnich dniach przez ogólnopolskie media przetoczyła się fala spekulacji dotycząca tego, że mińska obwodnica nie zostanie oddana w terminie z powodu różnego rodzaju usterek technicznych oraz zastrzeżeń ekologów. Czy to prawda?

– Termin realizacji nie został przedłużony, więc najkrócej mówiąc, obwodnica zostanie oddana do użytku pod koniec sierpnia. Ponieważ termin zakończenia realizacji był przewidziany na 28 lipca i nie był zmieniany, to po jego upływie pozostało 30 dni na uzyskanie wszystkich pozwoleń. Zatem pod koniec sierpnia obwodnica powinna być oddana do ruchu. Nie wiem, czy planowane jest jakieś oficjalne otwarcie, ale z całą pewnością jeszcze przed pierwszym wrześniem samochody pojedą obwodnicą Mińska i po wakacjach obwodnica odciąży ruch w Mińsku.

Mówi pan to z ogromną pewnością, jednak już wcześniej pojawiały się terminy oddania obwodnicy do użytku, tymczasem z powodu różnych problemów technicznych nie zostały one dotrzymane. Czy tym razem również nie okaże się, że pana optymizm w kwestii terminu nie jest przedwczesny?

– To, że pojawiały się wcześniejsze terminy oddania do użytku

tego odcinka obwodnicy, wynikało z deklaracji lidera konsorcjum, które wykonywało tę inwestycję. Wtedy stan zaawansowania robót był tak duży, że mogliśmy zakładać, że obwodnica zostanie oddana do użytku ze znacznym wyprzedzeniem. Mnie, oczywiście, jak każdemu mińszczaninowi zależało, żeby była ona oddana jak najszybciej. Niestety, nie udało się zrealizować tych optymistycznych założeń. Oczywiście w kontekście tego, że obwodnica Mińska powstała, tamte deklaracje nie są tak istotne, choć z całą pewnością były oczekiwania i kierowców, i mieszkańców, by była ona oddana do użytku jak najszybciej. Mamy powody do radości. Obwodnica zostanie zrealizowana w terminie. Za kilkanaście dni będziemy mogli z niej korzystać. A warto pamiętać, że mińska obwodnica do programu została wpisana dopiero w 2007 roku, kiedy władzę przejęła Platforma Obywatelska. Wcześniej w rządowych planach budowy dróg było niemal wszystko, co tylko można było wybudować, ale obwodnicy Mińska tam nie było. My wpisaliśmy autostradowe obejście Mińska do programu i je zrealizowaliśmy w terminie.

To prawda, że obwodnica jest realizowana w terminie wynikającym z umowy, jednak na tę

inwestycję mieszkańcy czekali bardzo długo, więc nic dziwnego, że każda wcześniejsza data była przyjmowana z ogromnym entuzjazmem i przekroczenie jej budziło sporo rozczarowań.

– Zgoda. Oczywiście, że lepiej byłoby, gdyby była wcześniej. Będzie oddana w terminie. Nie ma co narzekać. Choć dziś wydaje nam się, że obwodnica Mińska jest czymś oczywistym, to musimy pamiętać, że niewiele brakowało, byśmy jej w ogóle nie mieli. Historia przygotowań do jej budowy sięga lat 70. ubiegłego wieku. Wielokrotnie wpisywana i skreślana z planów rządowych, została jednak zbudowana. Jej powstanie przyniesie poważne skutki. Przyniesie ulgę miastu. Jako autostrada jest ogromnym impulsem rozwojowym, niesie korzyści dla terenu, przez który przebiega.

Wróćmy jeszcze na chwilę do terminu oddania do użytku tego odcinka autostrady. Nadal poruszane są kwestie różnego rodzaju problemów technicznych i ekologicznych. Mówi się o niewłaściwych przepustach, przejściach dla zwierząt czy problemach z odwodnieniem. Jak pan się do tego odniesie?

– Większość osób doskonale wie, że z każdą inwestycją wiąże się wiele problemów, które trzeba rozwiązywać na bieżąco. Tutaj też tak było i w trakcie realizowania tej inwestycji wykonawca napotykał na różne nieprzewidziane sytuacje. Jednak dla mnie, jako człowieka, który zabiegał o powstanie tej inwestycji, problemy techniczne nie były kwestią najważniejszą. Moim zadaniem było doprowadzenie do podjęcia decyzji o budowie obwodnicy, natomiast problemy techniczne leżą w gestii inżynierów, zamawiającego oraz wykonawcy i to oni zajmowali się tym podczas realizacji całej inwestycji. Sprawy techniczne nie leżą i nigdy nie leżały w zakresie moich kompetencji. Dla mnie od momentu, kiedy zapadła decyzja o tym, że obwodnica będzie budowana w określo-

nym terminie i że są na to pieniądze, ważne stały się kolejne odcinki autostrady A2.

Zostawmy zatem problemy techniczne i powiedzmy, co dalej. Obwodnica Mińska była dla pana zadaniem, które będąc posłem przeprowadził pan od początku do szczęśliwego finału. Jakie będą kolejne wyzwania?

– Mamy już 21 km autostradowego obejścia Mińska i jest to bardzo istotne, ponieważ w najbliższym czasie nastąpi pewne ograniczenie, jeśli chodzi o realizację nowych inwestycji drogowych. Gdyby nie te 21 km, które już zostały wybudowane, to przyszłość autostrady na wschód od Warszawy byłaby w ogóle wątpliwa. Dzisiaj w rządowym programie budowy dróg i autostrad mamy 21 km autostrady, która już została wykonana, oraz w planie na lata 2013–2015 zostało zapisane, że priorytetem jest połączenie Świecka z Mińskiem Mazowieckim. Dla nas oznacza to, że do 2015 r. powinien powstać kolejny odcinek autostrady łączący wybudowaną obwodnicę Mińska ze wschodnią obwodnicą Warszawy. Dalszą część autostrady do wschodniej granicy państwa z punktu widzenia natężenia ruchu nie jest już tak pilnie potrzebna, więc wpisanie realizacji tej części inwestycji po roku 2015 jest dla wszystkich dogodnie, zwłaszcza że chodzi tu również o stopień zaangażowania finansowego państwa w budowę dróg, który będzie mniejszy. Myślę, że z punktu widzenia mieszkańców, jak i podmiotów gospodarczych z naszego regionu taki terminarz dalszej budowy dróg jest właściwy. Chciałbym jednak jeszcze raz podkreślić, że te plany byłyby mocno zagrożone, gdyby nie fakt, że 21 km autostrady mamy wybudowane i już za chwilę będą oddane do użytku.

Zatem jaki jest dalszy harmonogram budowy autostrady na terenie powiatu mińskiego?

– Jak już wspominałem, tematem „co dalej?” nie jest obwodnica Mińska, która już istnieje. Dalszym problemem jest kolejne 20 km autostrady łączącej Mińsk

Mazowiecki z Węzłem Lubelska, i to jest wyzwanie. Trzeba pamiętać, że największe korzyści rozwojowe wynikające z budowy autostrady na naszym terenie będą płynąć wtedy, gdy powstanie odcinek łączący obwodnicę Mińska z całą autostradą biegnącą do zachodniej granicy państwa. W związku z tym dla mnie ważne jest, żeby zapis z programu rządowego został zrealizowany. Niestety, zagrożeniem jest sporo i wynikają one z tego, że zarówno odcinek A1 pod Częstochową, jak i ten fragment łączący Mińsk z Węzłem Lubelska był przyjmowany do finansowania w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Tutaj powstają problemy związane z tym, że Unia Europejska zalicza gwarancje w partnerstwie publiczno-prywatnym do długu publicznego, na co nie możemy sobie w tej chwili pozwolić. Zatem istnieje zagrożenie co do finansowania tej inwestycji. Dla mnie jest to etap przesądzenia o rozpoczęciu budowy tego odcinka autostrady, choć muszę przyznać, że jest to łatwiejsze zadanie niż wtedy, gdy zabiegałem o obwodnicę Mińska. Wówczas nie było niczego. Teraz mamy 21 km autostrady, którą trzeba połączyć z większą całością, a Mińsk Mazowiecki jest wpisany do rządowego programu budowy dróg. Mamy też mocne zaawansowanie, jeśli chodzi o kwestie formalne, ponieważ na cały odcinek od Warszawy do granicy wschodniej państwa, a nie tylko na te 20 km, mamy już decyzję środowiskową, która jest podstawą do rozpoczęcia inwestycji i jest najtrudniejszym etapem jej przygotowania. Pozostało tylko wykonanie projektu budowlanego, przeprowadzenie przetargu i przystąpienie do budowy. Jedynym problemem są teraz pieniądze i trzeba znaleźć źródła finansowania dla tego odcinka autostrady. Są dwa wyjścia – albo uzgodnimy z Eurostatem, że finansowanie w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego nie będzie liczone do długu publicznego, albo zostanie przesądzone finansowanie tej inwestycji ze środków budżetu państwa. Jestem dobrej myśli. Jest to kolejne ważne zadanie drogowe, które uda się z korzyścią dla naszego regionu przeprowadzić.

■ AKTUALNOŚCI

Żaby nie zablokują autostrady

Budowa mińskiej obwodnicy przez cały czas realizacji tej inwestycji budziła wiele emocji, które skumulowały się tuż przed terminem oddania jej do użytku, wynikającym z podpisanej umowy. Na przełomie lipca i sierpnia zaczęło być głośno o tym, że mińska obwodnica nie spełnia kryteriów technicznych, jeśli chodzi o budowę przepustów dla zwierząt, a stan zaawansowania robót jest zbyt mały, by obwodnicę udało się oddać w terminie. Rewelacjom tym zaprzecza rzeczniczka Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad Małgorzata Tarnowska. – Wprawdzie prace wykończeniowe jeszcze trwają, ale jesteśmy na końcowym etapie gromadzenia dokumentacji w celu uzyskania pozwolenia na użytkowanie obwodnicy. Na przełomie sierpnia i września chcemy puścić tam ruch – deklaruje.

Na oficjalnej stronie GDDiA pojawiły się szczegółowe wyjaśnie-

nia na temat budowy urządzeń chroniących zwierzęta, których brak rzekomo miał zaważyć na terminowości oddania obwodnicy. – Siedliska płazów stwierdzonych w okolicznym terenie znajdują się poza pasem drogowym, na terenach prywatnych, co potwierdziła Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie. Tereny zajmowane przez płazy zostały zabezpieczone poprzez odgrodzenie od placu budowy wygradzeniami dla płazów. Dodatkowe działania, które w jeszcze większym stopniu zminimalizowałyby ewentualne negatywne oddziaływanie wywierane przez tę inwestycję na zwierzęta, zostaną podjęte w momencie, gdy nadzór przyrodniczy uzna, że w danej chwili takie działania są konieczne. Budowa obwodnicy realizowana jest zgodnie z przepisami prawa, czyli w oparciu o procedurę oceny oddziaływania na środo-

wisko, zapisy decyzji środowiskowej, projekt budowlany oraz raport oddziaływania na środowisko. Stosowane rozwiązania prośrodowiskowe i proprzyrodnicze gwarantują zachowanie zarówno drożności korytarzy migracyjnych, ochrony gatunkowej zwierząt, roślin i siedlisk przyrodniczych, jak i przyczyniają się do zachowania różnorodności biologicznej – czytamy na stronie GDDiK. Warto też podkreślić, że przy budowie obwodnicy w celu dodatkowego zabezpieczenia dolnej części ogrodzenia z siatki stalowej przed przechodzeniem małych zwierząt zastosowano zabezpieczenie w postaci siatki o drobnych oczkach, co uniemożliwi niewielkim zwierzętom wchodzenie na jezdnie autostrady oraz ograniczy wykonywanie podkopów pod ogrodzeniem. Natomiast w pobliżu przepustów pełniących funkcję przejść dla małych zwierząt zamontowano

szczelne wygradzenie uniemożliwiające płazom wchodzenie na jezdnie autostrady oraz naprowadzające je do przepustów. Oczywiście kwestie środowiskowe są ważne, jednak dla mieszkańców o wiele istotniejsze były sprawy utrudnień związanych z budową autostrady oraz pogarszający się stan lokalnych dróg rozjeżdżanych przez samochody dostarczające materiały na budowę. Te problemy na szczęście udawało się załatwiać na bieżąco. – Sporadyczne konflikty interesów pomiędzy wykonawcą a lokalną społecznością najczęściej spowodowane były wejściem w teren, tam, gdzie wykonawca musiał rozpocząć prace, a właściciele działki nie wypłacono jeszcze odszkodowania. Konflikty takie wykonawca rozwiązywał na bieżąco. Zdarzyło się pięć przypadków rozjeżdżenia prywatnego terenu przez maszyny budowlane. Wykonawca w większości spraw, wyrównując teren, naprawił szkody. Niezadowolone mieszkańców spowodowane

było również zalewaniem działek i powstawaniem na nich zastoi wody oraz brakiem zjazdów na działki. Jednak niedogodności te nie wynikały z bezpośredniego działania lub braku działania wykonawcy. Problemy te były i są rozwiązywane na bieżąco. Uwzględniając potrzeby mieszkańców, w jednym przypadku zaprojektowano drogę serwisową. Ponadto mieszkańcy prosili o przyspieszenie prac w obrębie przejść gospodarczych tak, aby jak najszybciej można było korzystać z obiektów przy pracach polowych. Wykonawca reagował na te postulaty w ramach możliwości technicznych i technologicznych – podkreśla Tarnowska. Zatem jak widać, budowa obwodnicy wartej prawie 600 mln zł dobiega końca i zgodnie z wszelkimi deklaracjami powinna już we wrześniu odciążyć ruch w Mińsku. Co ważne, będzie ona bezpłatna, więc kierowcy będą mogli korzystać z niej bez obaw o dodatkowe koszty.

Monika Rozalska