

VIA BALTICA I VIA CARPATIA, A GOSPODARKA LUBELSZCZYZNY

Szlak „Via Carpatia” z uwagi na swój przebieg ma szczególnie istotne znaczenie dla wszystkich województw Polski Wschodniej i stanowi szansę na przyspieszenie rozwoju tej części kraju. Drogi S-8 i S-19, których przebieg pokrywa się z przebiegiem szlaku „Via Carpatia”, stanowią kluczowy element sprzyjający zwiększeniu dostępności transportowej wschodniej części Polski, zarówno w skali kraju, jak i UE, oraz sprzyjają jego ekonomicznemu wzrostowi.

Inicjatywa utworzenia szlaku „Via Carpatia” została sformalizowana 27 października 2006 r. w Łąncucie podczas zorganizowanej w tym celu międzynarodowej konferencji pt. „Jedna droga – cztery kraje”. Podpisana została wówczas przez Ministrów Transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier: „Deklaracja Łąncucka w sprawie rozszerzenia Trans-europejskiej Sieci Transportowej poprzez utworzenie najkrótszego szlaku drogowego na osi Północ-Południe, łączącego Litwę, Polskę, Słowację i Węgry”. W październiku 2010 r. do inicjatywy „Via Carpatia” przystąpiły Bułgaria, Grecja oraz Rumunia. Szlak „Via Carpatia” przebiega wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i Koszyce do Debreczyna na Węgrzech i dalej do Rumunii. W Rumunii szlak „Via Carpatia” rozwidła się w kierunku portu morskiego Konstanca oraz w kierunku Bułgarii (Sofia) i portów greckich nad Morzem Egejskim (Saloniki).

Szlak drogowy „Via Carpatia” w Polsce liczy łącznie 683 kilometry i przebiega po drogach S-8 i S-19 na następujących odcinkach: granica polsko-litewska – Budzisko – Suwałki – Augustów – Raczek – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica polsko-słowacka. Na odcinku z Kuźnicy Białostockiej do Korycina szlak biegnie śladem drogi S-8, należącym do sieci TEN-T jako droga „Via Baltica”. Także końcowy odcinek trasy tj. Rzeszów – Barwinek został zaliczony do sieci TEN-T. Wysiłki podejmowane przez partnerów projektu zaowocowały w 2011 roku włączeniem całego szlaku „Via Carpatia” do wąskiej listy połączeń priorytetowych zaproponowanej Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach rewizji polityki Trans-europejskiej Sieci Transportowej TEN-T.

Biegąc wzdłuż wschodniej granicy Polski szlak przecina obszary województw podlaskiego, mazowieckiego, lubelskiego i podkarpackiego, stanowiąc jednocześnie podstawowe połączenie ważnych ośrodków regionalnych położonych przy wschodniej

granicy kraju tj. miast: Białystok, Lublin i Rzeszów.

Zmiany na korzyść

Kiedy w 2007 r. wraz z koleżankami i kolegami ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Oddział w Lublinie zwiedzaliśmy nowobudowany port morski Vuosaari w Helsinkach (budowę portu zakończono na początku 2009 r.) nie zdawaliśmy sobie sprawy ze znaczenia tej inwestycji dla Polski, jak i dla Lubelszczyzny, chociaż minął wtedy już rok od podpisania „Deklaracji Łąncuckiej”. Port morski w Helsinkach znakomicie spełnia swoje zadanie na początku szlaku. Trzy małe porty w centrum Helsinek zostały zlikwidowane lub przekształcone na porty jachtowe, a tereny portowe przeznaczone pod budownictwo mieszkalno-hotelowe. Przebudowany odcinek „Via Baltica” od Kowna do Tallina przebiegający przez Łotwę i Estonię posiada parametry wystarczające do obsługi transportu towarów z Helsinek i Petersburga przez węzeł w Rydze na południe Europy

i z powrotem. Cały odcinek jest już gotowy na długości ok. 500 km.

Aktualny stan techniczny szlaku transportowego północ-południe „Via Carpatia”

Polska jako pierwsza zainicjowała utworzenie i rozbudowę tego szlaku komunikacyjnego, jednak dzisiaj pozostaje znacząco „w tyle” za swoimi partnerami z północy i południa nawet z tymi, którzy dołączyli do tego pomysłu w następnych latach. Mimo międzynarodowej deklaracji Polska w bardzo niewielkim stopniu realizuje przyjęty na konferencji w 2008 r. program „Via Carpatia”. Nie istnieje on w świadomości społecznej tak, jak inne korytarze transportowe, a przeznaczone w ciągu tych lat środki finansowe pozwoliły wykonać lub rozpocząć budowę zaledwie kilku odcinków o parametrach odpowiednich dla drogi ekspresowej. Do nich zaliczyć można obejście Międzyrzecza Podlaskiego, obejście Kocka i odcinek Stobiernia – Rzeszów. W sumie ok. 23 km.

Województwo lubelskie

Od wielu lat lubelski Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad intensywnie przygotowuje dokumentację projektową związaną z podniesieniem parametrów technicznych drogi krajowej S-19 przebiegającej przez województwo



1. Poszczególne polskie etapy „Via Carpatia” i planowane terminy realizacji

lubelskie. W pierwszej kolejności miały to być obwodnice lub obejścia miast i wsi na terenie, których poziom bezpieczeństwa ruchu był bardzo zły, a wypadkowość bardzo wysoka. W czasie przygotowywania tych projektów kilkakrotnie podlegały one zmianie i coraz bardziej były zaostrzane przepisy dotyczące ochrony środowiska oraz gospodarki wodnej. Zakończone czy niedokończone dokumentacje podlegały aktualizacji zgodnie z nowym prawem, w wyniku czego proces projektowania przeciągał się nawet o kilka lat.

Mimo, iż w rejonie przebiegu drogi krajowej S-19 nie występują obszary objęte „Naturą 2000” to uzyskanie decyzji środowiskowej o uwarunkowaniach realizacji inwestycji drogowej, jest bardzo trudne. Zdarza się, że inwestycja zostaje zatrzymana w ostatnim momencie przed rozpoczęciem robót i cały proces prawny musi rozpocząć się od nowa. Dotyczy to np. południowo-zachodniej części obwodnicy Lublina przebiegającej wzdłuż ciągu drogi krajowej S-19 na odcinku Lublin - Kraśnik, od węzła „Dąbrowica” do węzła „Konopnica”.

Zgodnie z harmonogramem realizacji „Via Carpatia” ustalonym w roku 2008, jej odcinek przebiegający przez województwo lubelskie, miał być realizowany w następujący sposób:

1. Odcinek Międzyrzec Podlaski – Lubartów, długość 65 km. Szacunkowy koszt zadania w wysokości 290 mln euro. Okres realizacji 2009-2013.
2. Odcinek Lubartów – Kraśnik długość 68 km wraz z południowo-zachodnią częścią obwodnicy Lublina. Szacunkowy koszt zadania 333 mln euro. Okres realizacji 2010-2013.
3. Odcinek Kraśnik – Janów – granica z województwem podkarpackim ujęty został w zadaniu Kraśnik – Stobiernia i zostanie omówiony w części dotyczącej „Via Carpatia” przebiegającej przez woj. podkarpackie.

Najpilniejsze potrzeby realizacyjne

Niezależnie od występujących problemów południowo-zachodnia część obwodnicy Lublina od węzła „Dąbrowica” do węzła „Konopnica” powinna być zrealizowana, jak najszybciej, aby włączyć się w jeden system komunikacyjny z częścią obwodnicy Lublina, przebiegającą w ciągu drogi krajowej S-12 i S-17. Mimo bardzo trudnych warunków przejazdu przez Janów Lubelski z roku na rok odkładana jest realizacja obejścia tego miasta. Starania lokalnych samorządów i lubelskiego Oddziału GDDKiA pozostają bezskuteczne.

Obecnie trwają prace projektowe wymagającego natychmiastowej budowy



2. Przebieg „Via Carpatia”

obejścia Modliborzyc, gdzie każdego roku dochodzi do kilku wypadków, w wyniku których niszczone są domy mieszkalne na łuku przy wjeździe do Modliborzyc od strony Janowa Lubelskiego. Nie pomagają betonowe ochrony i specjalne mury.

Niezbędna jest budowa przedłużenia dwujezdniowej Al. Spółdzielczości Pracy w Lublinie do obwodnicy Lubartowa z obejściem w miejscowości Niemce.

Należy także zakończyć obwodnicę Kraśnika na kierunku S-19 i S-74 w stronę Janowa Lubelskiego i Frampola (odcinek wspólny Kraśnik – Janów Lubelski).

Dzięki zapobiegliwości lubelskiego Oddziału GDDKiA na odcinkach międzywęzłowych drogi ekspresowej S-19 poprawiane są parametry geometryczne i wzmacniana nawierzchnia na odcinkach najbardziej zdeprawowanych przez bardzo intensywny ruch. Dzieje się to obecnie na odcinku między Niedrzwicą i Kraśnikiem oraz między Lublinem a Niedrzwicą.

Województwo podlaskie, mazowieckie

Na temat przebiegu tras międzynarodowych przez województwo podlaskie od wielu lat toczą się gorące dyskusje. Należy także pamiętać, że województwo podlaskie i lubelskie nie posiadają dróg klasy A (autostrad) stały się wschodnią rubieżą bez przyszłości.

Kiedyś Białystok, tak jak Lublin położony był w centrum przedrozbiorowej i przedwojennej Polski. Przez te miasta przebiegały szlaki handlowe z północy na południe i ze wschodu na zachód. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej pozwala tym miastom

odzyskać dawne znaczenie w nowej rzeczywistości. Jednak powrót do świetności może nastąpić tylko poprzez zbudowanie nowych szlaków. Województwo podlaskie ma 45% terytorium objętych „Naturą 2000”.

Pomimo tych przeciwności planowana „Via Carpatia” ma być przebudowana zgodnie z parametrami drogi ekspresowej na odcinku Budzisko (granica między Polską a Litwą) – Białystok, na długości 138 km. Szacunkowy koszt tego odcinka 483 mln euro. Pierwotny termin realizacji to 2012-2015 r.

Przebudowana będzie droga Białystok – Międzyrzec Podlaski długości 157 km. Szacunkowy koszt zadania 414 mln euro. Pierwotny termin realizacji 2012-2015.

Województwo podkarpackie

Z trzech wschodnich województw, podkarpackie ma najlepszą i najszybciej rozwijającą się infrastrukturę komunikacyjną: drogową, kolejową i lotniczą. W trakcie realizacji między innymi jest: budowa Autostrady A-4: Tarnów – Rzeszów i Rzeszów – Korczowa, budowa odcinka S-19 Stobiernia – Rzeszów (część „Via Carpatia”) oraz rozbudowa lotniska Rzeszów Jasionka – budowa nowego terminala pasażerskiego. Dzieje się to wszystko dzięki sprzyjającemu położeniu tego województwa na szlakach komunikacyjnych wschód-zachód, a także bardzo dobrej współpracy samorządowych władz lokalnych z administracją państwową, niezależnie od przynależności partyjnej, co owocuje właściwym i terminowym przygotowaniem inwestycji województwa podkarpackiego i miasta Rzeszowa. Wygrała tu solidarność i współodpowiedzialność społeczna.

Photos from the Via Carpatia in Poland: by-pass of Międzyrzec Podlaski



3. Węzeł drogowy w Międzyrzec Podlaskim

Realizacja planowanej „Via Carpatia” jako przebudowy na drogę ekspresową na terenie województwa podkarpackiego odbędzie się w następujący sposób:

1. Odcinek Kraśnik – Stobiernia – długości 98 km, w tym część na terenie województwa lubelskiego na odcinku Kraśnik – Łążek Ordynacki (długość 38 km). Szacunkowy koszt zadania wynosi 564 mln euro. Pierwotny termin realizacji 2010-2013.
2. Odcinek Stobiernia – Lutoryż o długości 34 km i szacunkowym koszcie 205 mln euro. Pierwotny termin realizacji 2010-2013r. Aktualnie na tym odcinku prowadzone są roboty drogowe między Stobiernią a Rzeszowem na długości – 7,5 km.
3. Odcinek „Via Carpatia” na ziemiach polskich to Lutoryż – Barwinek o długości 89 km i szacunkowym koszcie 252 mln euro. Pierwotny termin realizacji 2010-2013.

Całkowita długość „Via Carpatii” przebiegającej przez Polskę to 683 km. Całkowity natomiast koszt realizacji tego odcinka przebiegającego przez nasz kraj to 1918 mln euro. Średni koszt jednego kilometra to 2,808 mln euro/km.

„Via Carpatia” niezbędna dla woj. lubelskiego

Podnosząc wielokrotnie konieczność realizacji południowo-zachodniej części obwodnicy Lublina w ciągu drogi S-19 jako niezbędnego elementu usprawnienia ruchu w jej obrębie, w argumentacji swojej

pominęliśmy chyba ważniejszy od naszego lokalnego, międzynarodowy powód budowy tej obwodnicy.

Przecież jest to niezbędny do wykonania odcinek „Via Carpatia”, w bardzo dużym stopniu ułatwiający i przyspieszający przejazd tranzytowych pojazdów ciężarowych przez aglomerację lubelską z kierunku północnego na południe i odwrotnie. Taki też sposób myślenia winien nam towarzyszyć w dalszej walce o budowę tej obwodnicy. W rozważaniach nad koniecznością, jak najszybszej budowy „Via Carpatia” winniśmy uwzględnić jej powiązania z rozbudowywaną siecią innych dróg ekspresowych krajowych i wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego. Jak wiemy, Lubelszczyzna nie posiada programu budowy dróg klasy A (autostrad). Tym bardziej, przebudowy sieci dróg klasy S (ekspresowych), klasy P (przyspieszonych), powinny być starannie przemyślane, a zapadające decyzje tylko i wyłącznie posiadać uzasadnienie merytoryczne a nie polityczne.

W planowaniu przebudowy drogi S-19 na parametry drogi ekspresowej należy uwzględnić konieczność powiązania jej w okolicach Kraśnika z tzw. „Szlakiem Staropolskim”, czyli drogą ekspresową przebiegającą na bazie drogi krajowej S-46 od Kudowy Zdroju przez Opole Śląskie, Częstochowę, Kielce, Opatów, Kraśnik, Lublin do Włodawy.

Należy pamiętać także, że na budowanej obwodnicy Lublina „Via Baltica” krzyżować się będzie z drogami ekspresowymi S-12 i S-17 prowadzącymi od Dorohuska

S-12 i Hrebennego S-17 przez Lublin oraz Kurów na kierunek Warszawa – Gdańsk S-17 i Puławy - Łódź –Poznań S-12.

Duży rozdział ruchu przewidywany jest na węzle drogowym w Międzyrzec Podlaskim, gdzie „Via Carpatia” krzyżuje się z autostradą A-2, tam pojazdy tranzytowe swobodnie będą mogły wybierać każdy interesujący je kierunek jazdy.

Transport i wymiana gospodarcza

Obserwując doświadczenia wybudowanych dotychczas tras szybkiego ruchu na terenie Polski centralnej, należy zabezpieczyć tereny pod centra dystrybucyjno-magazynowo-logistyczne dużych międzynarodowych firm w rejonach węzłów drogowych położonych w pobliżu miast. Podstawowa idea zrównoważonego rozwoju krajów zrzeszonych w UE wymaga, aby ruch transportowy na kierunku północ-południe w Środkowej Europie został zintensyfikowany. Szczególnie dotyczy to terenów przy wschodniej granicy UE.

„Via Carpatia” jest właśnie takim korytarzem. Łącząc w sobie „Via Baltica” od Kowna do granicy z Polską, by w Polsce rozdzielić się na kierunki – „Via Baltica” na Warszawę, a „Via Carpatia” na Białystok i Lublin. Dzięki tym korytarzom Europa otrzyma sprawny i bezpieczny sposób na zintensyfikowanie wymiany gospodarczej od Helsinek, Petersburga, Kłajpedy po Berlin, Konstancję i Tesaloniki.

Przebieg „Via Carpatia” na południe od Polski w następnym numerze.

JERZY EKIERT



„VIA BALTICA” I „VIA CARPATIA” A GOSPODARKA LUBELSZCZYZNY (CZ. II)

Szlak „Via Carpatia” z uwagi na swój przebieg ma szczególnie istotne znaczenie dla wszystkich województw Polski Wschodniej i stanowi szansę na przyspieszenie rozwoju tej części kraju. Drogi S-8 i S-19, których przebieg pokrywa się z przebiegiem szlaku „Via Carpatia”, stanowią kluczowy element sprzyjający zwiększeniu dostępności transportowej wschodniej części Polski, zarówno w skali kraju, jak i Unii Europejskiej oraz sprzyjają jego ekonomicznemu wzrostowi. W pierwszej części naszego artykułu omówiliśmy planowany przebieg „Via Carpatii” przez Litwę i Polskę oraz związane z nim problemy realizacyjne. W drugiej przedstawiamy szlak przez Słowację, Węgry i Rumunię.

Realizacją szlaku „Via Carpatia” zainteresowanych jest wiele krajów, które liczą na to, że przyczyni się on do zintensyfikowania wymiany gospodarczej. W dobie obecnego kryzysu gospodarczego ma to niemałe znaczenie. Kraje południowej i środkowej Europy, jak: Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria oraz Grecja wiążą z powstaniem szlaku „Via Carpatia” duże nadzieje.

Słowacja

Część „Via Carpatii” prowadząca przez Słowację ma długość 127 km licząc od granicy z Polską (Barwinek) do granicy z Węgrami (Milhost). Na tę część składają się - podlegające przebudowie na parametry drogi ekspresowej - odcinki dróg krajowych, z uwzględnieniem obwodnic oraz obejść miast i osiedli.

Prezentowany w roku 2008 program przebudowy odcinków „Via Carpatii” przebiegających przez Słowację i obecny stan realizacji tego programu świadczy, że Słowacja przywiązuje bardzo dużą wagę do tego projektu. Nawiązuje się w nim m.in. do już istniejących tras komunikacyjnych na kierunku wschód - zachód. Planowane prace modernizacyjne zostały natomiast ujęte w szczegółowym programie, który prezentujemy poniżej.

Należy dodać, że wstępny program przebiegu trasy zwanej później „Via Carpatia” opracowano już w 1994 r. w ramach programu przebudowy i modernizacji dróg krajowych. Szczegółowy program korytarza transportowego Północ - Południe został opracowany w roku 1998. W programie tym przebieg korytarza podzielono na szereg odcinków - w zależności od charakteru i złożoności przebiegu - oraz na jakiej klasie drogi został on zlokalizowany.

„Via Carpatia” w Słowacji:

- » Droga ekspresowa nr R4 (PL-SK) Hunkowice 2,967 km
- » Droga ekspresowa nr R4 Hunkowice - Ladomirowa 8,130 km

- » Droga ekspresowa nr R4 obejście Svidnika 4,597 km
- » Droga ekspresowa nr R4 Svidnik - Presom 48,919 km
- » Droga ekspresowa nr R4 by - pass Presov północ 14,417 km
- » Autostrada D1 Presov zachód-południe 7,100 km
- » Autostrada D1 Presov - Kosice 17,000 km
- » Droga ekspresowa nr R2 Kosice - Kosické Oslany 9,680 km
- » Droga ekspresowa nr R4 Kosice - Milhost (SK-H) 14,190 km

Razem 127,000 km

- zakończenie 2014 r.

- » D1 Presov - Kosice - istniejąca autostrada
- » R2 Kosice - Kosické Oslany - istniejąca droga ekspresowa
- » R4 Kosice Milhost (SK-H) - rozpoczęcie robót 2009 r. - zakończenie 2010 r.

Jak widać z powyższej analizy na odcinku liczącym 127 km korytarza transportowego „Via Carpatii”, obecnie przebudowano lub zmodernizowano 48,5 km, co stanowi 38,2% całości szlaku. Przewidywany termin zakończenia prac to 2016 r.

Należy podkreślić, iż na odcinku od Presova do Kosic korytarz „Via Carpatii” pokrywa się z ciągiem autostrady D1 prowadzącej od granicy z Austrią w rejonie Bratisławy, aż do granicy z Ukrainą w Užgorodzie (po stronie ukraińskiej). Jest to już czwarte na przebiegu „Via Carpatii” ważne skrzyżowanie z drogowymi trasami komunikacyjnymi przebiegającymi z zachodu na wschód, umożliwiając swobodny rozdział ruchu pojazdów.



1. Przebieg „Via Carpatia”

Planowana realizacja w/w odcinków:

- » R4 (PL-SK) - Hunkowice - przebudowany
- » R4 Hunkowice - Ladomirowa - rozpoczęcie robót 2015 r. - zakończenie 2017 r.
- » R4 Obejście Svidnika - rozpoczęcie robót 2007 r. - zakończenie 2009 r.
- » R4 Svidnik - Presom - rozpoczęcie robót 2014 r. - zakończenie 2016 r.
- » R4 północne obejście Presova - rozpoczęcie robót 2010 r. - zakończenie 2013 r.
- » D1 zachodnio - południowa obwodnica Presova - rozpoczęcie robót 2010 r.

Węgry

Węgry bardzo poważnie podeszli do idei urządzenia korytarza transportowego Północ - Południe, pomimo że odcinek „Via Carpatii” przebiega u nich tylko wschodnim skrajem. Potwierdza to dotychczasowy stan dróg, jak i przygotowany program ich dalszej modernizacji oraz przebudowy.

Całkowita długość „Via Carpatii” na terenie Węgier pomiędzy miejscowościami Tornyosnemeti do Nagykereki wynosi 234 km, a po całkowitej przebudowie będzie liczyła



2. Gotowe odcinki Via Carpatia w rejonie Debreczyna

230 km. Odcinek ten został podzielony na 4 sekcje w zależności od dotychczasowego stanu technicznego i planowanych robót.

**Odcinek drogi głównej nr 3 –
Torynosemeti – Miskolc nr E71 (3)
po przebudowie E71 (M30)**

**Długość przed przebudową 57,600 km
po przebudowie 56,00 km**

- » Klasa drogi główna ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 2 4
- » Szerokość pasa drogowego 12 28
- » Pas rozdziału ruchu brak jest
- » Natężenie ruchu 8500 p/dobę

Przebudowa tego odcinka obejmuje obejścia miast i osiedli, na kilku odcinkach przebiega nowym śladem.

**Odcinek drogi ekspresowej
Miskolc – Emod E71, E79 (30)**

**Odcinek ten nie wymaga przebudowy
i posiada następujące parametry:**

- » Długość 28,00 km
- » Klasa drogi ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 4
- » Pas rozdziału ruchu jest
- » Natężenie ruchu 1300(0) – 16000 p/dobę

**Odcinek drogi ekspresowej Emod - De-
brecen E79 (M3, M35)**

**Odcinek nie wymaga przebudowy i po-
siada następujące parametry**

- » Długość 79,50 km
- » Klasa drogi ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 4
- » Pas rozdziału ruchu jest
- » Natężenie ruchu 11000 - 18500p/dobę

**Odcinek drogi głównej Debrecyn –
Nagykerek E79 (M35, M4, 47, 42) (H-RO)**

**Odcinek ten wymaga całkowitej prze-
budowy:**

- » Długość odcinka przed przebudową 68,00 km
- » Długość odcinka po przebudowie 66,00 km
- » Klasa drogi przed przebudową – główna; po przebudowie - ekspresowa
- » Ilość pasów ruchu 2 4
- » Szerokość pasa drogowego 9, 10,5-14 28
- » Pas rozdzielający brak jest
- » Natężenie ruchu 9000 - 12000 p/dobę

Zamieszczony powyżej program przebudowy dróg wchodzących w skład „Via Carpatii” na terenie Węgier zakończony zostanie do końca 2020 r. Należy jednak podkreślić, iż obecny ich stan daje wystarczającą wygodę i bezpieczeństwo jazdy. Najgorsze warunki jazdy występują na odcinku Debrecen – Nagykerek, dodatkowo z brakiem obejścia Debrecena na tym kierunku. Nowe obejście Debrecena umożliwi sprawny rozdział ruchu na kierunkach – Budapeszt i Hajduszoboszlo. Do przebudowy pozostało 122 km, co stanowi 53%

Rumunia

Korytarz „Via Carpatii” przebiegający przez Rumunię jest najdłuższy, a jednocześnie posiada odgańlenie Nr 1 w miejscowości Oradea na kierunek Bucuresti – Konstanta oraz odgańlenie Nr 2 na kierunek Saloniki. Rumuni proponują także odgańlenie Nr 3 w miejscowości Arad prowadzące przez Timisoarę do Beogradu w celu połączenia „Via Carpatii” z autostradą E70 i E75.

To warto wiedzieć...

Inicjatywa utworzenia szlaku „Via Carpatia” została sformalizowana 27 października 2006 r. w Łańcucie podczas zorganizowanej w tym celu międzynarodowej konferencji pt. „Jedna droga – cztery kraje”. Podpisana została wówczas przez Ministrow Transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier: „Deklaracja Łańcucka w sprawie rozszerzenia Transeuropejskiej Sieci Transportowej poprzez utworzenie najkrótszego szlaku drogowego na osi Północ-Południe, łączącego Litwę, Polskę, Słowację i Węgry”. W październiku 2010 r. do inicjatywy „Via Carpatia” przystąpiły Bułgaria, Grecja oraz Rumunia. Szlak „Via Carpatia” przebiega wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej z Kłajpedy i Kowna na Litwie przez Białystok, Lublin, Rzeszów i Koszycy do Debreczyna na Węgrzech i dalej do Rumunii. W Rumunii szlak „Via Carpatia” rozwił się w kierunku portu morskiego Konstanca oraz w kierunku Bułgarii (Sofia) i portów greckich nad Morzem Egejskim (Saloniki).

Szlak drogowy „Via Carpatia” w Polsce liczy łącznie 683 kilometry i przebiega po drogach S-8 i S-19 na następujących odcinkach: granica polsko-litewska – Budzisko – Suwałki – Augustów – Raczeki – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica polsko-słowacka. Na odcinku z Kuźnicy Białostockiej do Korycina szlak biegnie śladem drogi S-8, należącym do sieci TEN-T jako droga „Via Baltica”. Także końcowy odcinek trasy tj. Rzeszów – Barwinek został zaliczony do sieci TEN-T.

Wysiłki podejmowane przez partnerów projektu zaowocowały w 2011 roku włączeniem całego szlaku „Via Carpatia” do wąskiej listy połączeń priorytetowych zaproponowanej Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach rewizji polityki Transeuropejskiej

Odgałęzienie Nr1 na kierunek Bucuresti - Constanta składa się z 4 odcinków o różnym stanie technicznym.

1. (H-RO) Oradea - Cluj Napoca - droga krajowa nr 1 (E60) o długości odcinka - 169 km.

Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2; Stan techniczny - wymagana modernizacja; Brak obejść i obwodnic.

2. Cluj Napoca - Targu Mures - Sighisoara - droga krajowa nr 1, 15,13 (E60) o długości odcinka - 163 km. Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Odcinek w trakcie modernizacji na parametry autostrady

3. Sighisoara - Brasom - Ploiesti - Bucuresti - droga krajowa A3 (E70). Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Odcinek o parametrach autostrady.

4. Bucuresti - Constanta - droga krajowa A2 (E70) o długości odcinka 187 km. Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Odcinek o parametrach autostrady.

Całkowita długość odcinka - 882 km, w tym spełniające warunki niezbędne dla „Via Carpatii” - 490 km, co stanowi 55% całości.

Odgałęzienie Nr 2 na kierunek Soloniki składa się z 6 odcinków o różnym stanie technicznym.

1. Oradea-Arad - droga krajowa nr 79 (E679) o długości 117 km. Ilość jezdni - 2; Ilość pasów ruchu - 4; Ilość jezdni - 2; Odcinek o parametrach drogi ekspresowej.

2. Arad - Timisoara i obejście Arad - droga krajowa nr 79 (E679) o długości 56 km. Odcinek w trakcie przebudowy. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

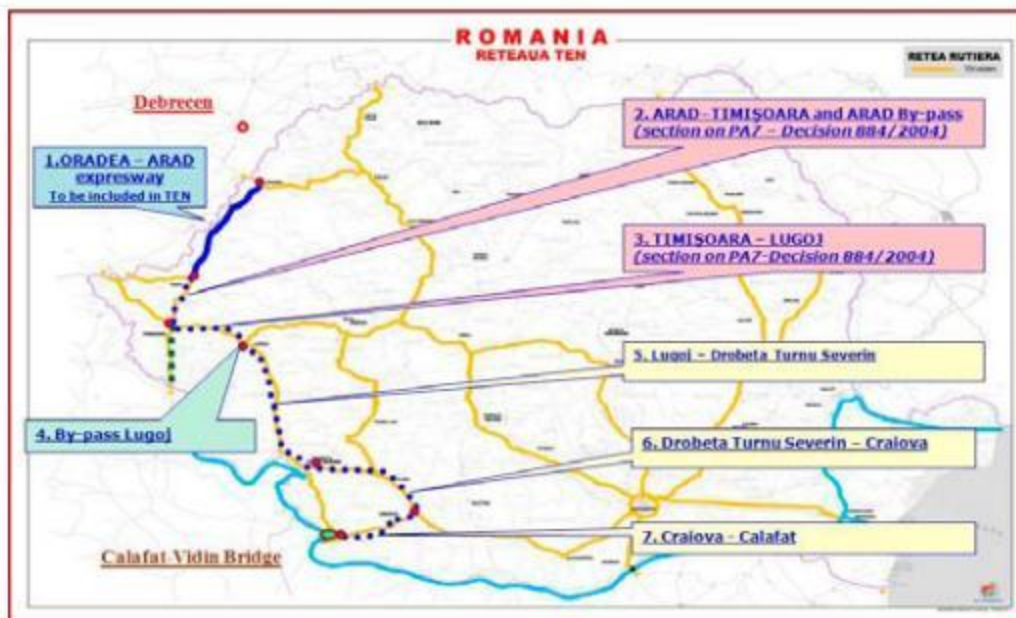
3. Timisoara - Lugoj i obejście Lugoj - droga krajowa nr 6 (E 70) o długości 61 km. Odcinek w trakcie przebudowy; Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

4. Lugoj - Drobeta Turnu Severin - droga krajowa nr 6 (E70) o długości 110 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

5. Drobeta Turnu Severin - Craiova - droga krajowa nr 6 (E70) o długości 113 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

6. Craiova - Calafat - droga krajowa nr 56 (E 79) o długości 93 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Ilość jezdni - 1; Ilość pasów ruchu - 2.

Długość całkowita wynosi 550 km, w tym 117 km spełniające warunki drogi ekspresowej, co stanowi 21%.



3. Rumunia Odcinek nr II Oradea - Calafat bridge

Odgałęzienie nr 3

Arad - Timisoara - Moravita RO-SRB droga krajowa nr 79 (E671) o długości 134 km. Odcinek planowany do przebudowy po 2015 r. Zadaniem tego odcinka jest połączenie korytarza „Via Carpatii” z autostradą nr 1 w Serbii w okolicach Beogradu.

Całkowita długość proponowanych przez Rumunię odgałęzień wynosi 1566 km, w tym spełniające warunki drogi ekspresowej 38,75%.

Podsumowanie

Poddany analizie przebieg szlaku „Via Carpatia” przez Litwę, Polskę, Słowację, Węgry oraz Rumunię, nie jest przebiegiem ostatecznym. Oczekujemy na opublikowanie szczegółowej propozycji przebiegu tego korytarza przez Bułgarię i Grecję. Analizując zaś zamieszczoną w prezentacji Rumunii orientacyjną mapę przebiegu korytarza na terenie Bułgarii i Grecji uwidacznia się konieczność zastosowania kolejnego odgałęzienia w rejonie Sofii na Plovdiv i Istanbul. Stworzy to możliwość połączenia naszego korytarza z siecią dróg w Azji Mniejszej.

Należy stwierdzić, iż proponowany korytarz jest optymalnym rozwiązaniem, które przejmie na siebie rolę osi północ - południe, na której w poszczególnych krajach występują główne skrzyżowania z korytarzami wschód - zachód. Taka sytuacja sprzyjać będzie swobodniejszemu segregowaniu ruchu - z możliwością wyboru najkrótszej trasy - oraz bardziej równomiernemu rozkładowi połączeń drogowych we wschodniej Europie.

Analizując dotychczasowe zaangażowanie krajów, które podpisały „Deklarację

łańcucką” należy stwierdzić, że Polska chociaż była inicjatorem tej deklaracji włożyła najmniej wysiłku w realizację jej postanowień. Patrząc natomiast na obecną sytuację gospodarczą w Europie, nasz kraj powinien wrócić na dawne, utracone w okresie przeobrażeń gospodarczych, rynki wschodnie. Kilkadziesiąt lat temu odbywał się bardzo intensywny ruch pojazdów, po o wiele gorszych drogach, które przewoziły towary z Polski do krajów Bliskiego Wschodu i Afryki, jak i z powrotem.

Zaproponowany przez Polskę korytarz transportowy „Via Carpatia” przyczyni się do zintensyfikowania wymiany gospodarczej z Europą oraz Azją i Afryką, co jest także dużą szansą dla Lubelszczyzny.

Aby zintensyfikować działania Rządu RP, wzorem innych społecznych stowarzyszeń, jak : na przykład Stowarzyszenie na rzecz budowy Lotniska w Świdniku czy Stowarzyszenie budowy „Via Baltica”, występujemy z inicjatywą powołania stowarzyszenia na rzecz budowy „Via Carpatia”. Do współpracy zaprosimy samorządy terytorialne, przez które przebiega szlak „Via Carpatia” z woj. lubelskiego, podlaskiego i podkarpackiego. Celem stowarzyszenia będzie monitorowanie przebiegu realizacji zadań związanych z przebudową odcinków „Via Carpatii”, udział w usuwaniu lokalnych przeszkód formalnych i mentalnych, szerzenie wiedzy wśród lokalnych społeczności o korzyściach gospodarczych wynikających z istnienia tego szlaku.

JERZY EKIERT