



PREZYDENT MIASTA OSTROŁĘKI

URZĄD MIASTA OSTROŁĘKI, Plac Gen. J. Bema 1 tel.:+48 (29) 764 68 21-22, fax: 765 43 20 mail: prezydent@um.ostroleka.pl

Ostrołęka, dnia 24 grudnia 2012 roku

WD.0003.39.2012

Pani Anna Szczubelek

Radna Miasta Ostrołęki

Odpowiadając na interpelację z dnia 17.12.2012 r. w sprawie stanu technicznego starego mostu przez rzekę Narew uprzejmie informuję, co następuje.

W granicach administracyjnych miasta Ostrołęki zlokalizowane są 4 obiekty mostowe stanowiące przeprawę przez rzeki Omulew i Narew oraz ciek Czeczotkę. Most drogowy przez rzekę Narew usytuowany w ciągu drogi krajowej nr 61 i stanowiący znaczny fragment (235 m) ulicy Mostowej nazywany „starym mostem” jest jedyną w mieście Ostrołęka i powiecie ostrołęckim przeprawą przez rzekę Narew przeznaczoną do ruchu pojazdów ciężarowych i autobusów. Został on wybudowany w 1954 roku przez przedsiębiorstwo PRK-7 i poddany remontowi w latach 1995-1996. Remont nie obejmował wymiany ustrojów nośnych, które przez ponad 57 lat przenoszą wzrastające z roku na rok natężenie ruchu i obciążenia nierzadko przekraczające dopuszczalne, niezweryfikowane przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Od 1999 roku, gdy weszła w życie reforma administracyjna i powstały powiaty, obiekty mostowe znajdujące się w granicach administracyjnych miasta Ostrołęki przeszły w zarząd prezydenta miasta. Pierwszy przegląd podstawowy mostów zarządzanych przez prezydenta miasta Ostrołęki przeprowadzony został w kwietniu 2000 r. W sporządzonej dokumentacji z tego przeglądu podano ogólną ocenę stanu technicznego starego mostu, która wyniosła 3,8 (pomimo wykonanego 4 lata wcześniej remontu) oraz stwierdzono uszkodzenia mostu wymagające naprawy takie jak między innymi: naprawę skarp i nasypów, uszczelnienie nawierzchni jezdni i chodników, mycie poręczy i barier energochłonnych, uzupełnienie ubytków w dźwigarach głównych, uszczelnienie urządzeń dylatacyjnych, uszczelnienie rys w belkach podporęczowych itp.

Ponad 4 lata po przeprowadzonym przeglądzie, to jest w październiku 2004 roku Najwyższa Izba Kontroli skontrolowała stan mostów w losowo wybranych miastach, w tym również w mieście Ostrołęka. W trakcie kontroli w obecności specjalisty powołanego przez NIK przeprowadzono oględziny 4 mostów dokonując oceny ogólnej, która w przypadku starego mostu wyniosła 3,43 wobec czego stopień jego degradacji wyniósł 0,37. Do zaleceń pokontrolnych należały między innymi:

- dokonanie przeglądu szczegółowego przykryć dylatacyjnych i stanu dźwigarów głównych starego mostu,

- wydzielenie w budżecie Urzędu na 2005 rok i lata następne stosownych środków finansowych na realizację prac związanych z remontami oraz bieżącym utrzymaniem obiektów mostowych,
- uzupełnienie i aktualizowanie ewidencji dla wszystkich obiektów mostowych, uwzględnienie w procesie planowania i realizacji zadań na obiektach mostowych wyników przeglądów ich stanu technicznego.

Po przeprowadzonej kontroli zatrudniono pracownika z niezbędnymi uprawnieniami do bieżącej oceny technicznej zarządzanych dróg i obiektów mostowych i zakończono opracowanie ewidencji dróg i mostów w m. Ostrołęka rozpoczęte w 2001 roku. Natychmiast po kontroli zlecono i w roku 2005 przeprowadzono ekspertyzę techniczną stanu technicznego starego mostu wraz z zaleceniami odnośnie warunków jego dalszej eksploatacji. Badania przeprowadził zespół ekspertów Politechniki Gdańskiej stwierdzając, iż obiekt jest w złym stanie technicznym natomiast pozostawienie go w takim stanie na dalsze lata eksploatacji może spowodować znaczne obniżenie jego nośności. Autorzy raportu podali trzy przykładowe warianty naprawy i modernizacji starego mostu. Pierwszy i najtańszy wariant, wyceniony bagatela na prawie 4 mln zł (3 mln 700 tys. zł), polegał na powierzchniowym remoncie obiektu bez poprawy jego nośności. Drugi wariant polegający na wzmocnieniu istniejącej konstrukcji bez poprawy warunków geometrycznych i płynności ruchu został uznany przez ekspertów za ekonomicznie nieuzasadniony, natomiast trzeci i najdroższy wariant to budowa nowego mostu.

W maju 2011 roku, to jest ponad 5 lat po wymienionej ekspertyzie przeprowadzono przegląd szczegółowy stanu technicznego starego mostu oraz zbadano jego aktualną nośność. Wyniki wskazują na pogłębiającą się destrukcję mostu i są podstawą do niedostatecznej oceny ogólnego stanu technicznego. Wykonawca przeglądu sugeruje wymianę obiektu a jego remont możliwy jest jedynie w przypadku wyłączenia z ruchu tranzytowego. Obliczona klasa obciążenia „E” wskazuje na to, iż ciężar pojazdów dopuszczonych do ruchu po obiekcie wynosi 40 ton (w przypadku autobusów 28 ton). Wykonana inwentaryzacja szczegółowa pokazała niedostateczny stan techniczny odwodnienia obiektu, urządzeń dylatacyjnych i dźwigarów żelbetowych natomiast w niepokojącym stanie są chodniki, nawierzchnia, płyta pomostowa i otoczenie obiektu. Wykonawca przeglądu – mgr inż. Tomasz Kordjak – nie stwierdził zagrożenia katastrofą budowlaną na przedmiotowym obiekcie. W dalszej części opracowania raportu z przeglądu Wykonawca poinformował o konieczności wykonania remontu zachowawczego ze wzmocnieniem poprzez odprężenie konstrukcji, wymianę skażonego i skorodowanego betonu, z jednoczesnym wykonaniem napraw systemowych i zabezpieczeniem antykorozyjnym zbrojenia i powierzchni betonu. Wykonawca przeglądu podkreślił jednak, że takie wzmocnienie nie spowoduje spełnienia wymagań jakie są stawiane tego typu obiektom w ciągu dróg krajowych. Dostosowanie do przenoszenia intensywnego ruchu może nastąpić dopiero w wyniku wybudowania nowego obiektu w miejscu istniejącego lub – co również według Wykonawcy wydaje się słuszniejsze – w innej lokalizacji np. w ciągu obwodnicy miasta.

Tymczasem Uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. ustanowiony został program wieloletni pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”. W programie tym przedstawionym szczegółowo w postaci załącznika umieszczono listę

zadań inwestycyjnych, których realizacja rozpocznie się do 2013 r. oraz listę zadań przewidywanych po roku 2013. Na żadnej z tych list nie ujęto obwodnicy miasta Ostrołęki.

W celu zobrazowania ruchu drogowego na drogach krajowych w mieście Ostrołęka a w tym również na starym moście na przełomie sierpnia i września 2010 roku oraz w listopadzie 2011 roku przeprowadzono pomiary ruchu z uwzględnieniem struktury rodzajowej. Wyniki pomiarów po ich uśrednieniu przedstawiają się następująco: przez rondo Księcia Siemowita III w ciągu doby przejeżdża ponad 31 tys. pojazdów umownych co daje zawrotną liczbę ponad 11 mln w ciągu roku, starym mostem przejeżdża w ciągu doby prawie 3 tys. samochodów ciężarowych co stanowi ponad 20% wszystkich pojazdów kołowych, w najbardziej obciążony ruchem dzień pomiarów (czwartek) ilość samochodów ciężarowych dochodzi do 3,5 tys. co daje w przeliczeniu na rok prawie 1,3 mln. Podkreślić należy zatem i zaalarmować, iż obecny układ komunikacyjny miasta Ostrołęki, w którym cały ruch ciężarowy lokalny i tranzytowy przeprowadzany jest po starym moście i spotyka się w jednym punkcie – na rondzie Księcia Siemowita III, kreuje w niedalekiej przyszłości wizję paraliżu komunikacyjnego miasta Ostrołęki i tej części regionu północnego Mazowsza.

Od czasu przeprowadzonej kontroli Najwyższej Izby Kontroli Miasto Ostrołęka podejmuje zabiegi utrzymaniowe starego mostu i przebudowę poszczególnych jego elementów w miarę możliwości finansowych. Wykonana została renowacja powłok malarskich barier zabezpieczających ruch pieszcy, naprawa dylatacji, naprawy cząstkowe nawierzchni mostu, a także w ramach przebudowy skrzyżowania ulicy Mostowej z ulicą gen. Ludwika Bogusławskiego przebudowana została konstrukcja jezdni i chodniki na podjeździe na most od strony miasta.

Świadomi złego stanu technicznego obiektów mostowych oraz wymienionej wizji paraliżu komunikacyjnego władze miasta Ostrołęki, powiatu Ostrołęckiego oraz szefowie ostrołęckiej Stroy Enso i Elektrowni Ostrołęka podjęli w ubiegłym roku i kontynuują do dziś działania zmierzające do urealnienia budowy obwodnicy miasta Ostrołęki. O potrzebie dialogu z organami administracji państwowej w sprawie budowy nowego mostu zaznaczali również eksperci Politechniki Gdańskiej w 2005 roku. Na przeprowadzonej naradzie pokontrolnej Najwyższej Izby Kontroli w 2004 roku przedstawiciele Delegatury NIK w Warszawie poinformowali, iż informacja o wymienionej kontroli zostanie przekazana wszystkim zainteresowanym organom państwowym, co według niej powinno ułatwić pozyskanie środków zewnętrznych przez Miasto Ostrołękę niezbędnych do remontu starego mostu. Do chwili obecnej pomimo licznych spotkań, korespondencji i innych działań strona rządowa nie wykazała możliwości wpisania obwodnicy Ostrołęki do Programu Budowy Dróg Krajowych. Zaznaczyć należy w tym momencie również, iż głosy przeciwne w tej kwestii wyszły paradoksalnie również z ust niektórych lokalnych parlamentarzystów.

W maju bieżącego roku przeprowadzono przegląd podstawowy obiektów mostowych w granicach administracyjnych miasta Ostrołęki. Wyniki kolejnego przeglądu są podobne. Wykonawca wskazuje na dalszą degradację obiektu.

Wobec powyższego podjęto działania niezbędne do dalszego funkcjonowania starego mostu. Ograniczona została dopuszczalna prędkość do 40 km/h a w chwili obecnej opracowywany jest projekt na wprowadzenie zakazów ruchu po obiekcie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 40 ton. W związku ze złym stanem technicznym także mostu na rzece Omulew niniejszy projekt obejmował będzie

również zakaz ruchu po tym obiekcie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 26 ton. W związku z potrzebą umieszczenia znaków informacyjnych również na drogach poza granicami miasta Ostrołęki projekt jest w chwili obecnej opiniowany przez poszczególnych zarządców tych dróg oraz policję.

Reasumując, stary most jest w złym stanie technicznym i istnieje silna potrzeba, a w niedalekiej przyszłości nawet konieczność, wybudowania nowej przeprawy przez rzekę Narew najlepiej w ciągu obwodnicy miasta Ostrołęki. Ogromne koszty tego typu przedsięwzięcia są nie tylko niemożliwe do podźwignięcia przez lokalny samorząd, ale również są poważnym wyzwaniem dla administracji państwowej. Dlatego też w działaniach zmierzających do bezpiecznego skomunikowania tej części Mazowsza niezbędna jest pomoc i wsparcie mieszkańców miasta i całego powiatu. Bez wspólnego języka w tak istotnej i bezdyskusyjnej kwestii jaką jest budowa obwodnicy Ostrołęki i nowego mostu przez rzekę Narew niemożliwe będzie osiągnięcie zamierzonego celu. Siła działania tkwi w tym przypadku nie w jednostce, lecz w całym społeczeństwie. Liczę, że również Pani Radna wesprze działania naszego samorządu w tej kwestii.

PREZYDENT MIASTA
J. K.
Janusz Kowalski

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Wydział Organizacji i Obsługi Rady Miasta w/m,
3. a/a.