

Załącznik
do uchwały Nr 268/2025
Zarządu Powiatu w Białej Podlaskiej
z dnia 15 grudnia 2025 r.

Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej
ul. Sidorska 90 A, 21-500 Biała Podlaska



STRATEGIA ROZWOJU
SIECI DRÓG POWIATOWYCH
W POWIECIE BIALSKIM
NA LATA 2026 - 2030
z perspektywą do 2040 roku

grudzień 2025

Spis treści:

Wprowadzenie.....	3
1. Drogi na terenie powiatu bialskiego.....	3
1.1. Drogi krajowe.....	5
1.2. Drogi wojewódzkie.....	5
1.3. Drogi powiatowe.....	5
1.4. Drogi gminne.....	10
2. System zarządzania drogami powiatowymi.....	11
3. Finansowanie dróg powiatowych.....	13
4. Charakterystyka dróg powiatowych i obiektów mostowych.....	13
4.1. Drogi.....	14
4.2. Mosty i przepusty.....	18
4.3. Przejazdy kolejowe.....	23
5. Plan rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie bialskim.....	25
5.1. Planowanie inwestycji drogowych na latach 2025-2030.....	27
5.2. Lista zadań na lata 2025-2030.....	28
5.3. Lista zadań na lata 2030-2035.....	30
6. Elektromobilność i ochrona jakości powietrza.....	32
7. Zgodność ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2040.....	34
Podsumowanie.....	37

Wprowadzenie.

Podstawę prawną do opracowania „Strategii rozwoju sieci dróg powiatowych powiatu bialskiego na lata 2026-2030 z perspektywą do 2040 roku” stanowią zapisy art. 20 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 t.j.). Przepisy te nakładają na zarządcę drogi obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej.

Zakres i szczegółowość przedstawionych w strategii rozwiązań zapewni racjonalne budowanie planów rzeczowo-finansowych w drogownictwie na poszczególne lata, uwzględniających uwarunkowania techniczne infrastruktury drogowej i kierunki rozwoju powiatu nakreślone w strategii. Strategia ma też służyć ścisłej współpracy z gminami i innymi zarządami dróg, co pozwoli na przyspieszenie i zwiększenie zakresu podejmowanych działań.

1. Drogi na terenie powiatu bialskiego.

Wprowadzona z dniem 1 stycznia 1999 roku reforma administracyjna kraju spowodowała także reformę drogownictwa. Obecnie drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na krajowe, wojewódzkie powiatowe i gminne. Na terenie powiatu drogi krajowe administrowane są przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Lublinie, wojewódzkie przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie, powiatowe przez Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej i gminne przez Wójta (Burmistrza, Prezydenta miasta). Długość wszystkich dróg publicznych zlokalizowanych na terenie powiatu bialskiego w podziale na kategorie przedstawia tabela nr 1.

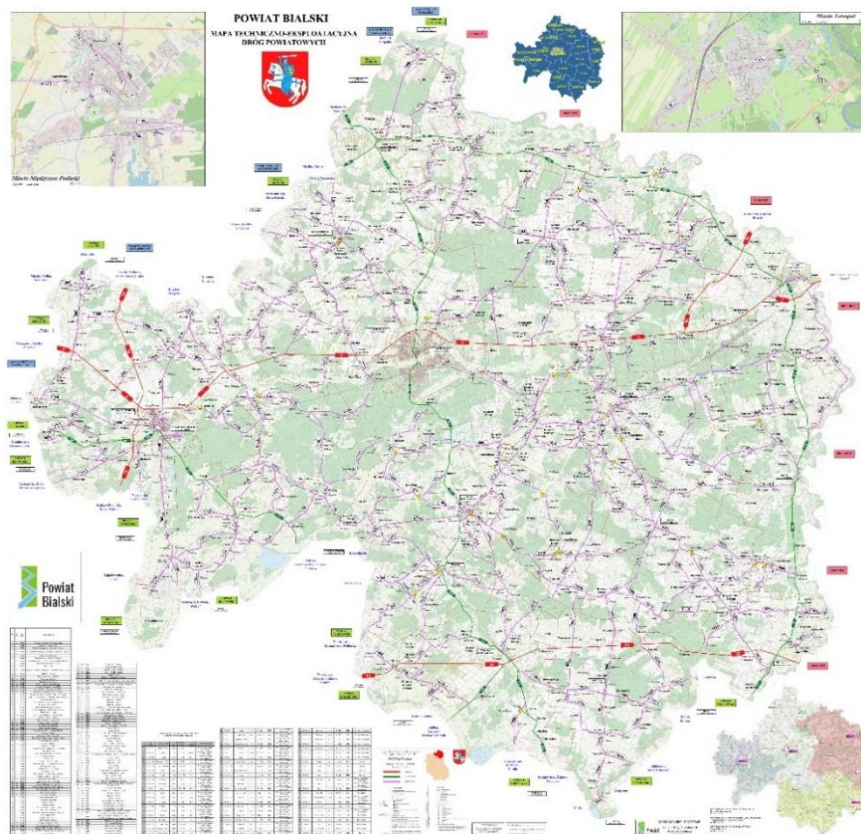
Tabela nr 1. Długość dróg publicznych na terenie powiatu bialskiego.

Kategoria dróg	Długość [km]
krajowe	126,6
wojewódzkie	185,4
powiatowe	1 083,9
gminne	2 324,1
razem	3 720,0

Powiat bialski pod względem powierzchni jest największym powiatem w województwie lubelskim oraz trzecim w kraju. Położony jest w środkowo – wschodniej części Polski i północno – wschodniej części województwa lubelskiego. Wschodnia granica powiatu jest jednocześnie granicą Polski i Białorusi. Od północy powiat bialski graniczy z województwem podlaskim, od zachodu z województwem mazowieckim, natomiast od południa z powiatami województwa lubelskiego takimi jak włodawski, parczewski, radzyński i od zachodu z powiatem łukowskim. Powiat bialski jest jednym z 379 powiatów w Polsce zaliczonym do grupy 314 powiatów ziemskich. Siedzibą powiatu bialskiego jest miasto Biała Podlaska. Powiat bialski wraz z powiatami: parczewskim, radzyńskim, włodawskim i miastem Biała Podlaska (powiat grodzki), wchodzi w skład jednego z trzech podregionów województwa lubelskiego, tj. podregionu bialskiego. Na jego terenie znajduje się 16 gmin wiejskich: Biała Podlaska, Drelów, Janów Podlaski, Kodeń, Konstantynów, Leśna Podlaska, Łomazy, Międzyrzec Podlaski, Rokitno, Rossosz, Sosnówka, Sławatycze, Terespol, Tucznia, Wisznice, Zalesie, 2 gminy miejskie tj. Międzyrzec Podlaski, Terespol oraz 1 gmina miejsko-wiejska tj. Piszczac.

Ze względu na swoje położenie, przebiegające międzynarodowe szlaki komunikacyjne, posiadaną infrastrukturę transportowo – komunikacyjną, przebieg planowanej autostrady A-2 powiat bialski posiada duży potencjał do dalszego rozwoju.

Rysunek nr 1. Mapa sieci dróg na terenie powiatu bialskiego.



1.1. Drogi krajowe.

Na obszarze powiatu bialskiego zlokalizowane są 4 drogi **krajowe** o łącznej długości 126,6 km, stanowiące 3,4 % wszystkich dróg w powiecie. Są to drogi:

- **nr 2** Berlin – Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol o funkcji drogi międzynarodowej E 30, będąca odcinkiem drogowym transeuropejskiego szlaku komunikacyjnego sieci TEN-T. Droga często uznawana jest za najważniejszy europejski szlak komunikacyjny na osi wschód - zachód; jest to główna trasa dla dużych samochodów ciężarowych, wiozących zaopatrzenie z Europy Zachodniej do Rosji i Białorusi.
- **nr 68** granica państwa – Kukuryki – Wólka Dobryńska stanowiąca odgałęzienie drogi Nr 2 do drogowego przejścia granicznego dla ruchu towarowego w Kukurykach.
- **nr 19** granica państwa - Białystok - Międzyrzec Podlaski - Lublin – Rzeszów.
- **nr 63** granica państwa - Węgorzewo - Giżycko - Siedlce - Radzyń Podlaski - Sławatycze.

1.2. Drogi wojewódzkie.

Na obszarze powiatu bialskiego zlokalizowanych jest 7 dróg **wojewódzkich** o łącznej długości 185,4 km, stanowiące 5,0 % wszystkich dróg w powiecie. Są to drogi:

- **nr 806** Łuków - Międzyrzec Podlaski,
- **nr 813** Międzyrzec Podlaski - Parczew - Ostrów Lubelski - Łęczna,
- **nr 811** Sarnaki - Konstantynów - Biała Podlaska,
- **nr 812** Biała Podlaska - Wisznice - Włodawa - Chełm - Rejowiec - Krasnystaw,
- **nr 815** Wisznice - Parczew - Siemień - Lubartów,
- **nr 816** Terespol - Kodeń - Sławatycze - Włodawa - Dorohusk - Horodło - Zosin,
- **nr 698** Siedlce - Łosice - Konstantynów - Terespol.

1.3. Drogi powiatowe.

Na obszarze powiatu bialskiego zlokalizowanych jest 140 ciągów dróg **powiatowych** o łącznej długości 1083,939 km. Stanowi to 29,1 % wszystkich dróg w powiecie, z czego 23,330 km to ulice w mieście Międzyrzec Podlaski, Terespol i Piszczac.

Wykaz dróg powiatowych wg. stanu na 31.12.2024 r. przedstawia poniższa tabela.

Tabela nr 2. Wykaz dróg powiatowych.

Lp	Nr drogi	Przebieg drogi	Długość - km			
			ogółem	w tym : o nawierzchni		
				utwardzonej	gruntowej	
		naturalnej	wzmocnionej			
1	1001L	Międzyrzec Podlaski - Brzozowica Mała	7,844	7,844		
2	1002L	Pościsze - Jelnica - Misie	8,518	5,040	3,478	
3	1003L	Obelniki - Dębowierzchy - Strzakły - Pościsze	3,393	0,741	0,615	2,037
4	1004L	Międzyrzec Podlaski -(ul. Tuliłowska) - Krzymoszyce - gr. woj.	11,270	11,270		
5	1005L	Krzewica - Krzymoszyce	5,566	5,566		
6	1006L	(Olszanka) gr. woj. - Kozuszki - Krzewica	7,497	5,952	1,545	
7	1007L	(Próchenki) gr. woj. - Kozuszki - gr. woj. (Mostów - Huszlew)	3,529	3,529		
8	1008L	Łuniew - Łukowisko - Manie - dr. kraj.2	14,560	6,373	8,122	0,065
9	1009L	Manie - Żabce	6,197	3,724	2,473	
10	1010L	Międzyrzec Podlaski (ul. Drohicka) - Zasiadki - gr. woj. (Huszlew)	11,075	11,075		
11	1011L	Rogoźnica - Zasiadki	4,170	4,170		
12	1012L	(Kownaty) gr. woj. - Rogoźnica	5,210	5,210		
13	1013L	Rogoźnica - Żerocin	9,906	9,906		
14	1014L	Zawadki - dr. pow. 1015 L	4,140	4,140		
15	1015L	Woroniec - Swory - gr. woj.(Kownaty)	9,771	9,771		
16	1016L	dr. kraj.2 - Franopol - dr. pow.1017L	4,180	0,263	3,917	
17	1017L	dr. pow.1018L - Swory - dr. pow.1018 L	12,006	0,750	9,656	1,600
18	1018L	Sławacinek - Bordziłówka - Leśna Podlaska	14,387	14,387		
19	1019L	(Rudka - Kobylany - Wygnanki) gr. woj. - Bordziłówka	5,007	5,007		
20	1020L	Biała Podl.(ul. Terebelska) - Terebela - Jagodnica - Witulin	7,065	7,065		
21	1021L	Worgule - Jagodnica	3,909	3,909		
22	1022L	Cicibór - Leśna Podlaska - gr. woj.(Kornica)	13,931	13,931		
23	1023L	Ossówka - Leśna Podlaska	9,558	9,558		
24	1024L	(Wólka Nosowska) gr. woj. - Nosów	2,636	2,636		

25	1025L	(dr. woj.698) gr. woj. - Nosów - Leśna Podlaska	3,936	3,936		
26	1026L	Konstantynów - Gnojno	8,338	8,338		
27	1027L	(Kózki - Serpelice) gr. woj. - Janów Podlaski	12,399	12,399		
28	1028L	Witoldów - Bubel - Łukowiska	6,569	2,519	4,050	
29	1029L	Wólka Polinowska - Pawłów Nowy	7,543	6,343	1,200	
30	1030L	Komarno - Klonownica Mała	6,356	1,686	4,670	
31	1031L	dr. woj.811 - Janów Podlaski	10,660	10,660		
32	1032L	Janów Podlaski - Wygoda	1,839	1,839		
33	1033L	Werchliś - Woroblin - dr. gminna 100213L	8,227	3,261	4,966	
34	1034L	Werchliś - Serwin	8,691	2,440	6,251	
35	1035L	Klonownica - Rokitno - Berezówka	21,682	21,682		
36	1036L	Biała Podlaska (ul. Francuska) - Rokitno - Błonie	20,078	20,078		
37	1037L	Kozula - Grabanów - Julków	5,441	5,441		
38	1038L	dr. kraj.2 - Kaliłów	4,687	4,687		
39	1039L	Rokitno - Michałki	2,679	2,679		
40	1040L	Kolonia Rokitno - Michałki - Kolonia Koczukówka	6,756	6,756		
41	1041L	Zalesie - Krzyczew	16,569	16,569		
42	1042L	Woskrzenice - Koczukówka - Kijowiec	10,432	10,432		
43	1043L	Olszyn - Kijowiec	7,589	2,593	4,996	
44	1044L	Pratulín - Łęgi	2,006	2,006		
45	1045L	dr. kraj.2 - Horbów - Dobryń	12,398	12,398		
46	1046L	Berezówka - Kobylany	5,749	5,749		
47	1048L	Mokrany Stare - Neple	4,585	4,585		
48	1049L	Terespol - Kostomłoty - Okczyn	15,830	15,830		
49	1050L	Dobratycze - Żuki	3,226	3,226		
50	1051L	Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna - Sławatycze	37,544	37,544		
51	1052L	Piszczac - Dobrynka - Lebedziew	15,774	15,774		
52	1053L	Zastawek - Kolonia Kopytów	4,895	1,531		3,364
53	1054L	Dobrynka - Kopytów - dr. woj.816	13,417	12,817		0,600
54	1055L	Piszczac - Zahorów - dr. pow.1056	13,897	13,897		
55	1056L	Kodeń - Tuczna - Bokinka Pańska - Łomazy	38,206	35,112	3,094	
56	1057L	Dąbrowica Duża - Choroszczyńska	2,778	2,778		
57	1060L	Kolonia Tuczna - Szostaki	10,536	10,536		
58	1061L	Międzyłes - Zabłocie	5,365	2,306	3,059	

59	1062L	Krzywowólka - Jabłeczna	6,510	6,510		
60	1063L	Zabłocie - Krzywówólka	5,812	5,812		
61	1064L	Jabłeczna - Klasztor	2,930	2,930		
62	1065L	Liszna - Nowosiółki	3,697	3,697		
63	1066L	Dr. Nr 2 - Chotyłów - Zalużyń - dr.1068L	7,742	6,527	1,215	
64	1067L	Kłoda Duża - Perkowice	6,999	5,154	1,845	
65	1068L	Biała Podl.(ul. Sidorska) - Ogrodniki - Piszczac	15,502	15,502		
66	1069L	Ortel Książęcy - Dubów	8,991	8,991		
67	1070L	Dokudów - dr. pow.1071 L	2,847	0,685	2,162	
68	1071L	Ortel Królewski - Łomazy	11,390	11,390		
69	1072L	Łomazy - Kolembrody - Wiski	8,973	8,973		
70	1073L	Kościeniewicze - Ortel Królewski	5,096	1,754	3,342	
71	1074L	Kościeniewicze - Wyczółki - Dąbrowica	7,785	7,785		
72	1075L	dr. pow.1068 L- Wyczółki -Huszcza - Wisznice	23,822	11,045	12,068	0,709
73	1076L	Puhary - Tuczna	7,108	5,059	2,049	
74	1077L	dr. pow.1071L - Huszcza	9,926	5,398	4,528	
75	1078L	dr. pow.1056L - Huszcza - Zaścianek	11,127	11,127		
76	1079L	Studzianka - Lubenka	4,052	2,129	1,923	
77	1080L	Przejście przez Łomazy	2,108	2,108		
78	1081L	Łomazy - Kolonia Wisznice	12,460	6,495	5,865	0,100
79	1082L	dr. pow. 1056 L - Nadatki	4,505		4,505	
80	1083L	Rossosz - Rowiny	6,346	6,346		
81	1084L	Stasiówka - Żeszczynka - Motwica	15,989	12,199	3,790	
82	1085L	dr. pow. 1056 L - Przechód - Aleksandrów - Sosnówka - Dębów	18,835	18,835		
83	1086L	dr. pow.1056 L - Mazanówka - Wycznanka - Romanów	12,882	12,882		
84	1087L	Międzyleś - Żuki - Mazanówka	7,803	5,249	2,554	
85	1088L	Kolonia Tuczna - Międzyłes	4,455	1,675	2,780	
86	1089L	Żuki - Matiaszówka - dr. pow.1051L	6,563	2,560	4,003	
87	1090L	Krzywowólka - Sajówka - Hanna	4,107	4,107		
88	1091L	dr. woj.812 - Sosnówka - Hanna	13,120	13,120		
89	1092L	Wycznanka - Janówka	2,795	1,160	1,635	
90	1093L	Romanów - Motwica	5,435	5,435		
91	1094L	Pogorzelec - Holeszów	2,731	2,731		
92	1095L	dr. pow. 1700 L - Holeszów – Mosty – Jabłoń – Rudno	0,934	0,934		
93	1096L	Łyniew - Poddwórze - Kodeniec - Uhnin	3,919	3,919		

94	1098L	Komarówka - Brzozowy Kąt - Polubicze - Horodyszcze	10,514	10,514		
95	1099L	Polubicze Wiejskie - Jabłoń	1,825	0,000	0,725	1,100
96	1100L	dr. kraj.63 - Polubicze Wiejskie	1,745	1,745		
97	1101L	Dubica Dolna - Polubicze Dworskie	6,358	6,358		
98	1102L	Rossosz - Dubica Dolna	7,655	7,655		
99	1103L	Rossosz - Brzozowy Kąt - dr. kraj.63	8,689	8,689		
100	1104L	Mokre - Podberwy	1,952	1,952		
101	1105L	Rossosz - Kozły	7,652	7,652		
102	1106L	dr. pow.1105 L- Mokre - Kolembrody	5,505	3,550	1,955	
103	1107L	Bielany - Krasówka - Kozły	10,437	10,437		
104	1108L	Łomazy - Ostrówek	3,710	1,710	2,000	
105	1109L	Janówka - Krasówka	6,432	1,427	3,495	1,510
106	1110L	Wola Dubowska - Michałówka	6,635	3,195	3,440	
107	1111L	Wólka Plebańska - Witoroż- Zahajki	26,108	26,108		
108	1112L	Witoroż - Korczówka	5,456	2,825	1,835	0,796
109	1113L	Łózki - Kwasówka - Witoroż	9,526	9,526		
110	1114L	Sławacinek Nowy - Porosiuki - Sokule - Dołha - Sitno - Wysokie	24,471	21,800	1,450	1,221
111	1115L	Sokule - Witoroż	7,446	3,950	3,496	
112	1117L	dr. kraj.2 - Styrzyniec	1,567	1,567		
113	1118L	Styrzyniec - Dołha	6,769		6,769	
114	1119L	Sitno - Szachy	5,341	5,341		
115	1120L	Drelów - Żerocin	5,883	0,954	4,279	0,650
116	1121L	Kolonia Drelów - Pereszczówka - Żerocin	4,742	4,742		
117	1122L	Zahajki - Przechodziska - Drelów	6,473	6,473		
118	1123L	Turów - Szóstka - Drelów	13,397	13,397		
119	1124L	Łózki - Wólka Łóżecka	5,285	5,285		
120	1125L	Szóstka - Wólka Łóżecka - Ostrówki	3,765	3,765		
121	1126L	Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) - Szóstka -- Ostrówki-Bezwola -Wołyń	13,365	13,365		
122	1127L	Rzeczyca -Wyganka	3,445	3,445		
123	1128L	Kolonia Derło - Cieleśnica - Olszyn	6,750	1,499	5,251	
124	1129L	Dobrynka - Połoski	7,740	0,000	7,740	
125	1130L	Kopytów - Elźbiecin	5,931	5,931		
126	1131L	Zahorów - Zahacie	6,470	2,298	4,172	
127	1132L	Małaszewicze CPN - dr.pow.1047 L	0,111	0,111		
128	1133L	Punkt ład. Raniewo - dr. kraj.2	0,890	0,890		
129	1134L	Punkt ład. Kowalewo - dr. kraj.2	1,165	1,165		
130	1135L	Punkt ład. Wólka - dr. kraj.2	2,944	2,944		

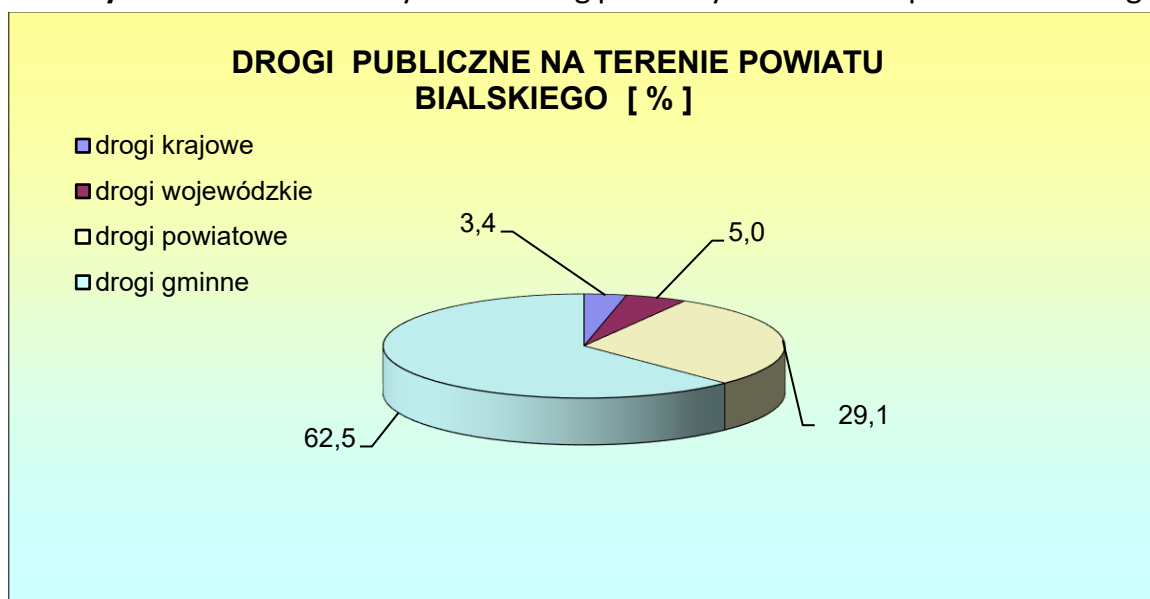
131	1136L	Terespol -ul. Wojska Polskiego (odc. od skrzyż. z dr. kraj. Nr 2 do skrzyż. z dr. woj. 698)	1,228	1,228		
132	1137L	Terespol- ul. Wojska Polskiego (odc. od skrzyż. z dr. woj.698 -ul. Kodeńską do ul. 3 Maja)- ul. 3 Maja	2,647	2,647		
133	1138L	Międzyrzec ul. Kolejowa	0,500	0,500		
134	1139L	Międzyrzec ul. Siteńska	0,984	0,984		
135	1140L	Międzyrzec ul. Kościuszki	1,780	1,780		
136	1141L	Międzyrzec ul. Piłsudskiego	1,680	1,680		
137	1142L	Międzyrzec ul. Łosicka	0,350	0,350		
138	1143L	Międzyrzec ul. Łukowska	0,820	0,940		
139	1145L	Międzyrzec ul. 3-Maja	1,224	1,224		
140	1146L	Międzyrzec ul. Zarówie	1,286	1,286		
		RAZEM	1083,939	907,224	162,963	13,752

1.4. Drogi gminne.

Sieć dróg gminnych na terenie powiatu bialskiego wynosi 2.324,1 km co stanowi 62,5 % sieci wszystkich dróg publicznych w powiecie. Drogi gminne stanowią uzupełnienie sieci dróg służących miejscowym potrzebom, tylko 571 km posiada nawierzchnię twardą.

Procentowy rozkład dróg publicznych na terenie powiatu bialskiego przedstawia poniższy Wykres nr 1.

Wykres nr 1. Procentowy rozkład dróg publicznych na terenie powiatu bialskiego



2. System zarządzania drogami powiatowymi.

Organizację i zasady funkcjonowania ZDP określa regulamin organizacyjny Zarządu Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej zatwierdzony uchwałą Nr 224/2002 Zarządu Powiatu w Białej Podlaskiej z dnia 21.10.2002r. oraz Statut nadany uchwałą Nr XLVI/290/2006 Rady Powiatu w Białej Podlaskiej z dnia 29.09.2006 r.

ZDP działa na podstawie obowiązującego prawa, a w szczególności na podstawie ustawy o drogach publicznych i wydanych na jej podstawie uchwał Rady Powiatu i Zarządu Powiatu.

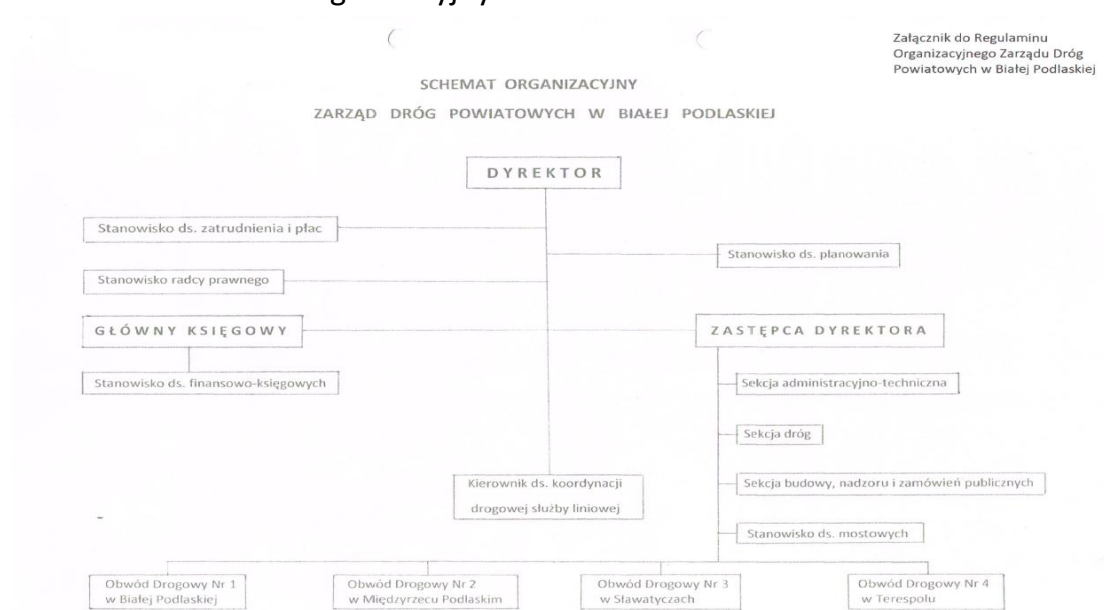
Do podstawowych zadań Zarządcy drogi należy w szczególności:

- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich;
- pełnienie funkcji inwestora;
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- przygotowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb obronnych oraz wykonywanie innych zadań na rzecz obronności kraju;
- koordynacja robót w pasie drogowym;
- wydawanie zezwoleń na zajęcie pasa drogowego i zjazdu z dróg oraz pobieranie opłat i kar pieniężnych;
- prowadzenie ewidencji dróg, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz udostępnianie ich na żądanie uprawnionym organom;
- sporządzanie informacji o drogach publicznych oraz przekazywanie ich Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad;
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym weryfikację cech i wskazanie usterek, które wymagają prac konserwacyjnych lub naprawczych ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających;
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników;

- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg;
- wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
- utrzymywanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew oraz krzewów;
- nabywanie nieruchomości pod pasy drogowe dróg publicznych i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do tych nieruchomości;
- nabywanie nieruchomości na potrzeby zarządzania drogami i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego do nich prawa;
- zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych i pobieranie opłat;
- zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej.

Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej wykonuje swoje zadania przy pomocy następujących komórek organizacyjnych i samodzielnych stanowisk: sekcja dróg, sekcja budowy, nadzoru i zamówień publicznych, sekcja finansowo – księgowo, stanowisko ds. zatrudnienia, sekcja administracyjno – techniczna, stanowisko ds. prawnych, oraz drogowej służby liniowej tj. Obwodów Drogowych w Białej Podlaskiej, Międzyrzeczu Podlaskim, Sławatyczach i Terespolu. Wykonanie powyższych zadań powierzone jest 50 osobom z czego w obwodach drogowych zatrudnionych jest 34 osoby.

Rysunek nr 2. Schemat organizacyjny.



3. Finansowanie dróg powiatowych.

Na podstawie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego w latach 1999 – 2003, finansowanie zadań z zakresu dróg powiatowych realizowanych przez powiat odbywało się poprzez tzw. subwencje drogową.

Od 01.01.2004 roku finansowanie dróg odbywa się w oparciu o ustawę o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Istotną zmianą w tej ustawie w stosunku do poprzedniego sposobu finansowania zadań drogowych jest likwidacja subwencji drogowej, a środki na pokrycie kosztów remontów i inwestycji pochodzą z dochodów własnych powiatu. Bardzo istotnym elementem finansowania dróg powiatowych jest finansowanie w oparciu o środki nie tylko z budżetu powiatu ale również ze źródeł zewnętrznych tj.:

- dotacje celowe z budżetu państwa w szczególności:
 - rezerwa inwestycyjna subwencji ogólnej budżetu państwa (na obiekty mostowe),
 - Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych (do 2015r.),
 - Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016-2018,
 - Fundusz Dróg Samorządowych w latach 2019-2021,
 - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych w latach 2021-2022,
 - Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg od 2021,
 - Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych: Polski Ład od 2022,
 - z rezerwy Ministra od 2022,
 - środki na usuwanie skutków klęsk żywiołowych,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Lubelskiego;
- dotacje gmin;
- programy unijne.

4. Charakterystyka dróg powiatowych i obiektów mostowych.

Drogi powiatowe stanowią własność samorządu powiatowego na podstawie art. 2a ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 t.j.). Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt. 3 w/w ustawy, który może wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem drogi /art. 21 ust. 1/. W imieniu Zarządu Powiatu w Białej Podlaskiej drogami powiatowymi zarządza Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej (zwany dalej ZDP), utworzony na mocy Uchwały Nr VI/8/99 z dnia 15 lutego 1999 r. w sprawie utworzenia Zarządu Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej.

4.1. Drogi.

ZDP zarządza siecią 1083,939 km dróg powiatowych, z czego 162,963 km to drogi gruntowe a 21,330 km to drogi miejskie – ulice w mieście Terespol, Międzyrzec Podlaski i Piszczac.

W ciągu dróg powiatowych znajduje się 71 mostów i ok. 978 przepustów oraz 12 przejazdów kolejowych. Mapa sieci dróg powiatowych, wykaz dróg oraz wykaz mostów znajduje się na stronie internetowej ZDP – <http://zdppb.bip.lubelskie.pl>. Podział dróg powiatowych i mostów na terenie poszczególnych gmin w powiecie bialskim przedstawia Tabela nr 3.

Tabela nr 3. Długość dróg powiatowych i ilość mostów w gminach.

lp.	gmina / miasto	długość dróg w km				Mosty	
		ogółem	rodzaj nawierzchni			szt.	mb
			twarda	gr. ulepsz.	gruntowa		
1	Biała Podlaska	110,742	88,960	4,068	17,714	11	225,200
2	Janów Podlaski	46,786	31,966	0,000	14,820	1	5,000
3	Konstantynów	19,498	16,909	0,000	2,589	-	-
4	Leśna Podlaska	49,361	47,152	0,000	2,209	3	21,450
5	Łomazy	106,973	74,522	1,605	30,846	12	188,400
6	Międzyrzec Podlaski	114,648	96,313	2,102	16,233	7	147,600
7	Drelów	101,634	85,539	0,913	15,182	3	50,300
8	m. Międzyrzec Podlaski	12,482	12,482	0,000	0,000	3	57,950
9	Rossosz	33,941	31,986	0,000	1,955	3	33,900
10	Sławatycze	27,779	27,779	0,000	0,000	4	23,520
11	Sosnówka	61,158	55,733	0,000	5,425	1	9,000
12	Tuczna	81,621	66,605	0,000	15,016	1	7,600
13	Wisznice	42,065	34,180	1,100	6,785	2	13,800
14	Kodeń	43,560	36,963	3,364	3,233	5	39,600
15	Piszczac	83,013	67,425	0,600	14,988	8	65,420
16	m. Piszczac	4,973	4,973	0,000	0,000	-	-
17	Rokitno	52,983	40,973	0,000	12,010	2	67,700
18	Terespol	26,186	26,186	0,000	0,000	-	-
19	Zalesie	60,661	56,703	0,000	3,958	3	187,450
20	m. Terespol	3,875	3,875	0,000	0,000	2	48,700
RAZEM		1083,939	907,224	13,752	162,963	71	1 189,590

Stan nawierzchni dróg powiatowych w ostatnich latach znacznie się poprawił. Dzięki pozyskanym środkom ze źródeł zewnętrznych zarówno unijnych jak i krajowych rocznie przebudowywanych jest ok. 20 – 30 km dróg. Należy do tego doliczyć rocznie ok 15 km remontów dróg z udziałem środków Powiatu i Gminy. W odniesieniu do dróg powiatowych o nawierzchni bitumicznej ok. 60% posiada nawierzchnię w stanie dobrym i zadowalającym, 25% wymaga odnow i modernizacji, 15% remontów bieżących. Potrzeby drogowe nadal są duże. Drogi gruntowe stanowią 16% ogólnej sieci dróg powiatowych, na budowę czeka ok. 180 km dróg.

Wraz z poprawą infrastruktury drogowej należy zwrócić uwagę na poprawę infrastruktury i bezpieczeństwo pieszych użytkowników dróg jak i rowerzystów tj. budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych czy ścieżek rowerowych.

Przyczynami złego stanu dróg są:

- niedoinwestowanie - środki finansowe przeznaczone na utrzymanie dróg w należyłym stanie są niewystarczające,
- wzrost natężenia ruchu drogowego, w tym samochodów ciężarowych,
- nieprzystosowanie konstrukcji dróg do zwiększającego się ruchu dużych samochodów ciężarowych, których dopuszczalny nacisk osi przekracza parametry techniczne dróg,
- wyeksploatowanie konstrukcji nawierzchni drogowych (większość dróg wybudowanych było w latach 70-tych, projektowana trwałość - 20 lat).

Ze względu na funkcjonowanie trzech międzynarodowych drogowych przejść granicznych w Kukurykach, Terespolu i Sławatyczach, sieć dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych dodatkowo obciążona jest wzmożonym ruchem przygranicznym.

Z danych statystycznych wynika, że znaczna część osób przybywających z Białorusi porusza się po terytorium Polski w odległości 50 km od granicy, korzystając z dróg powiatowych, m. in.:

- nr 1051L Zalesie - Chotyłów - Piszczac - Tuczna - Sławatycze,
- nr 1068L Biała Podlaska (ul. Sidorska) - Ogrodniki - Piszczac,
- nr 1052L Piszczac - Dobrynka - Lebedziew.

Ponadto drogi:

- nr 1026L Konstantynów - Gnojno,
- nr 1027L (Kózki - Serpelice) gr. woj. - Janów Podlaski,
- nr 1031L dr. nr 811 - Janów Podlaski,
- nr 1041L Zalesie – Krzyczew,

- nr 1048L Mokrandy Stare - Neple,
- nr 1091L dr. woj. 812 - Sosnówka - Hanna,
- nr 1092L Wygnanka - Janówka,
- nr 1093L Romanów – Motwica.

stanowią dojazd do miejscowości uznanych za atrakcyjne turystycznie powiatu bialskiego.

Natomiast dojazd do miejsc kultu religijnego odbywa się głównie n/w drogami powiatowymi:

- nr 1018L Sławacinek - Bordziłówka - Leśna Podlaska,
- nr 1020L Biała Podlaska (ul. Terebelska) - Terebela - Jagodnica - Witulin,
- nr 1022L Cicibór - Leśna Podlaska - gr. woj. (Kornica),
- nr 1049L Terespol - Kostomłoty – Okczyn,
- nr 1055L Piszczac - Zahorów - dr. pow. 1056L,
- nr 1056L Kodeń - Tuczna - Bokinka Pańska - Łomazy
- nr 1060L Kolonia Tuczna - Szostaki,
- nr 1064L Jabłeczna – Klasztor.

Ostatnie pomiary ruchu na wybranych odcinkach dróg powiatowych odbyły się w dniach 14 i 15 maja 2025 r. w godz. 6:00 – 22:00. Podstawowym celem pomiaru jest określenie wielkości ruchu na poszczególnych odcinkach dróg. Potrzeba posiadania aktualnych danych o wielkości ruchu drogowego wynika z art. 20, pkt. 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889 t.j.), nakładającego na zarządcę dróg obowiązek dokonywania okresowych pomiarów ruchu drogowego. Przy opracowaniu metody przeprowadzania pomiaru ruchu brano pod uwagę m.in. ważność ciągu drogowego oraz możliwość późniejszego wykorzystania wyników pomiaru przy opracowaniu dokumentacji technicznej.

Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowania nakładają na zarządcę drogi obowiązek przeprowadzenia pomiarów ruchu dla przejazdów kolejowo – drogowych. Ostatni taki pomiar odbył się w 2025 roku.

Tabela nr 4. Wyniki pomiaru ruchu na drogach powiatowych w 2025 r.

Lp.	Nr i nazwa drogi	Lokalizacja punktu	SDR (poj./dobę)
1.	1010L Międzyrzec Podlaski (ul. Drohicka) - Zasiadki - gr. woj. (Huszlew)	Zaścianki	1380
2.	1004L Międzyrzec Podlaski - (ul. Tuliłowska) - Krzymoszyce - gr. woj.	Krzymoszyce	261
3.	1126L Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) - Szóstka -- Ostrówki-Bezwola -Wołyń	Szóstka	1435
4.	1013L Rogoźnica – Żerocin	Puchacze	1386
5.	1111L Wólka Plebańska - Witoroż- Zahajki	Żerocin	945
6.	1015L Woroniec – Swory – gr. woj. (Kownaty)	Woroniec	1228
7.	1111L Wólka Plebańska - Witoroż- Zahajki	Lisy	780
8.	1114L Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno – Wysokie	Porosiuki	1483
9.	1018L Sławacinek – Bordziłówka – Leśna Podlaska	Bordziłówka Stara	550
10.	1022L Ciciwór - Leśna Podlaska - gr. woj. (Kornica)	Witulín	2695
11.	1023L Ossówka – Leśna Podlaska	Ossówka	454
12.	1105L Rossosz – Kozły	Rossosz	422
13.	1081L Łomazy – Kolonia Wisznice	Rowiny	331
14.	1056L Kodeń - Tuczna - Bokinka Pańska - Łomazy	Huszczka II	487
15.	1068L Ortel Królewski – Łomazy	Ortel Królewski Pierwszy	3308
16.	1069L Biała Podl. (ul. Sidorska) - Ogrodniki - Piszczac	Ortel Książęcy Drugi	948
17.	1038L dr. kraj. 2 – Kaliłów	Kaliłów	825
18.	1042L Woskrzenice – Koczukówka – Kijowiec	Woskrzenice Duże	1004
19.	1026L Konstantynów – Gnojno	Konstantynów	987
20.	1036L Biała Podlaska (ul. Francuska) - Rokitno - Błonie	Rokitno	767
21.	1035L Klonownica – Rokitno – Berezówka	Olszyn	365
22.	1041L Zalesie – Krzyczew	Berezówka	724
23.	1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna - Sławatycze	Piszczac Osada	2112
24.	1056L Kodeń - Tuczna - Bokinka Pańska - Łomazy	Tuczna	1715
25.	1091L dr. woj.812 - Sosnówka - Hanna	Sosnówka	510
26.	1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna - Sławatycze	Zalesie	3492

27.	1051L Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna - Sławatycze	Sławatycze	758
28.	1055L Piszczac – Zahorów – dr. pow. 1056L	Zahorów	896
29.	1049L Terespol – Kostomłoty – Okczyn	Okczyn	229
30.	1052L Piszczac – Dobrynka – Lebiedziew	Zastawek	806

Według powyższych danych średniodobowy ruch na drogach powiatowych wynosi 1109 pojazdów na dobę. Analizując wyniki z tych samych punktów pomiarowych z pomiarem ruchu przeprowadzonym w 2020 r. obserwuje się znaczny wzrost pojazdów samochodowych, co porównano na kilku przykładach w poniższej tabeli.

Tabela nr 5. SDR w 2020 r. i 2025 r.

Lp.	Nr i nazwa drogi	Lokalizacja punktu	SDR 2020	SDR 2025
1.	1010L Międzyrzec Podlaski (ul. Drohicka) - Zasiadki - gr. woj. (Huszlew)	Zaścianki	937	1380
2.	1126L Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) - Szóstka -- Ostrówki-Bezwola -Wohyń	Szóstka	1074	1435
3.	1056L Kodeń - Tuczna - Bokinka Pańska - Łomazy	Tuczna	853	1715
4.	1055L Piszczac – Zahorów – dr. pow. 1056L	Zahorów	497	896
5.	1038L dr. kraj. – Kalińów	Kalińów	645	825

Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowania nakładają na zarządcę drogi obowiązek przeprowadzenia pomiarów ruchu dla przejazdów kolejowo – drogowych. Ostatni taki pomiar odbył się w 2025 roku.

4.2. Mosty i przepusty.

Na terenie powiatu bialskiego w ciągu dróg powiatowych znajduje się ok. 1049 obiektów mostowych, tj. 71 mostów (w tym 1 kładka) łącznej długości 1211,39 m i ok. 978 przepustów. W granicach administracyjnych 2 miast: Międzyrzec Podlaski i Terespol znajduje się 5 mostów o łącznej długości 106,65 m, wszystkie są z betonu zbrojonego. Pozostałe 66 mostów o łącznej długości 1104,74 m zlokalizowane są na terenie 17 gmin.

Najdłuższy most długości 90,2 mb zlokalizowany jest na rzece Krzna w ciągu dr. pow. Nr 1041L Zalesie – Krzyczew w m. Kijowiec, gm. Zalesie. Most został przebudowany w 2010 r. w ramach dofinansowania z RPO.

Najkrótszy i jednocześnie najstarszy most posiada długość 3,45 mb i zlokalizowany jest w ciągu dr. pow. Nr 1018L Sławacinek – Bordziłówka – Leśna Podlaska w m. Leśna Podlaska przy klasztorze. Jest to most kamiennie-ceglany z XIX wieku w Leśnej Podlaskiej. W ramach przebudowy w 2009 r. most został wzmocniony metodą reliningu poprzez wsunięcie konstrukcji łukowej stalowej z blach falistych na nowych fundamentach z betonu zbrojonego.

Najnowszy most to przebudowany w roku 2024 obiekt w m. Wysokie w ciągu drogi pow. Nr 1114L Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno – Wysokie o konstrukcji żelbetowej dł. 51,40 m.



Most w m. Wysokie w ciągu dr. pow. Nr 1114L

W roku 2019 w ramach przebudowy drogi powiatowej nr 1036L Biała Podlaska (ul. Francuska) – Rokitno – Błonie wybudowano pierwszą w powiecie kładkę pieszo - rowerową w m. Grabanów. Obiekt posiada konstrukcję stalową z płytą żelbetową o długości 20,9 m. Kładka dostosowana została do przenoszenia obciążeń ruchu pieszego i rowerowego oraz dla pojazdów specjalnych typu karetka, straż, policja z dopuszczalnym obciążeniem do 15 Mg.



Kładka dla pieszo - rowerowa w m. Grabanów w ciągu dr. pow. Nr 1036L

Podział mostów ze względu na nośność (10 Mg=100 kN):

- 10 Mg - 6 mostów,
- 15 Mg - 13 mostów + 1 kładka pieszo-rowerowa,
- 20 Mg - 3 mosty,
- 30 Mg - 35 mostów,
- 40 Mg - 11 mostów,
- 50 Mg - 3 most.

Wymagana nośność to minimum 30 Mg. Z uwagi na brak nośności 22 mosty wymaga przebudowy.

Ok 50 % mostów wymaga remontu w ramach bieżącego utrzymania. Są to mosty, które posiadają dobre podpory i belki nośne a remontu wymaga pomost lub należy wymienić izolację, gzymsy i poręcze (balustrady).

Poniżej w tabeli nr 6 przedstawiono szczegółową charakterystykę mostów.

Tabela nr 6. Wykaz mostów zlokalizowanych w ciągu dróg powiatowych.

Lp.	Nr drogi	miejsowość	rok budowy	długość [m]	szerokość jezdni na moście [m]	nośność [kN]	materiał mostu
1	1002L	Jelnica	1976	24,00	7.0	300	żelbetowy
2	1003L	Pościsze	2002	18,40	8.0	400	sprężony

3	1004L	Krzymoszyce	1960	10,50	7.0	300	żelbetowy	
4	1004L	Międzyrzec Podl. ul. Tuliłowska	1985	12,00	7.0	300	żelbetowy	
5	1013L	Puchacze	1975	30,00	6.5	300	żelbetowy	
6	1018L	Leśna Podlaska	2009	3,45	6.0	400	żelbetowy	
7	1018L	Leśna Podlaska	1965	5,70	6.5	150	stalowy	
8	1020L	Witulim	1991	12,30	7.0	300	żelbetowy	
9	1020L	Terebela	1976	9,00	7.0	300	żelbetowy	
10	1029L	Romanów	1964	5,00	5.4	300	żelbetowy	
11	1036L	Kozula	1969	20,00	7.0	300	żelbetowy	
12	1036L	Grabanów	2019	20,9	4.0	150	kładka	
13	1041L	Kijowiec	2010	90,20	7.6	400	stalowy	
14	1044L	Pratulim	1960	63,50	5.2	200	stalowy	
15	1046L	Małowa Góra	1972	87,65	6.5	300	żelbetowy	
16	1051L	Chotyłów	2019	3,50	6.0	500	żelbetowy	
17	1051L	Kol. Piszczac	1950	7,80	5.5	200	stalowy	
18	1051L	Międzylesie	1954	7,60	5.5	150	żelbetowy	
19	1054L	Kol. Kopytów	1985	12,20	9.5	300	żelbetowy	
20	1055L	Piszczac	2008	4,20	6.0	400	stalowy	
21	1056L	Łomazy	1963	28,00	6.0	150	żelbetowy	
22	1056L	Szymanowo	1968	12,70	7.0	150	sprężony	
23	1060L	Zabłocie	1977	9,00	7.0	300	żelbetowy	
24	1061L	Zabłocie	1983	7,90	5.4	100	stalowy z pokładem drewnianym	
25	1063L	Zabłocie	1965	5,50	5.8	100	stalowy z pokładem drewnianym	
26	1064L	Jabłeczna I	2017	5,30	7.0	400	żelbetowy	
27	1064L	Jabłeczna II	2015	10,52	7.5	400	żelbetowy	
28	1065L	Liszna	2014	3,85	5	300	stalowy	
29	1065L	Liszna	2014	3,85	5	300	stalowy	
30	1066L	Chotyłów	1987	21,60	7.1	300	sprężony	
31	1067L	Perkowice	2023	31,20	7,0	400	żelbetowy	
32	1067L	Kłoda Duża	na etapie budowy					
33	1068L	Czosnówka	1985	12,40	5.5	300	żelbetowy	
34	1068L	Ortel Książęcy	2018	5,3	6.0	400	żelbetowy	
35	1068L	Ortel Królewski	1979	36,10	7.0	300	żelbetowy	

36	1068L	Wyczółki	2010	9,22	7.0	400	stalowy	
37	1068L	Piszczac CPN	1964	4,20	5.0	200	żelbetowy	
38	1070L	Dokudów	1989	12,30	8.0	300	żelbetowy	
39	1070L	Dokudów	1989	22,20	8.0	300	sprężony	
40	1071L	Studzianka	1969	35,10	6.0	300	żelbetowy	
41	1072L	Kozły	1975	9,00	6.0	300	żelbetowy	
42	1074L	Kościeniewicze	1988	12,00	8.0	300	żelbetowy	
43	1074L	Dąbrowica Mała	1967	6,40	7.5	150	żelbetowy	
44	1077L	Koszoły	1996	7,70	5.0	100	stalowy z pokładem drewnianym	
45	1078L	Huszczka	1968	10,60	6.0	150	sprężony	
46	1078L	Huszczka	1968	12,70	7.0	150	sprężony	
47	1079L	Lubenka	1990	12,00	5.5	400	żelbetowy	
48	1081L	Jusaki	1981	36,10	7.0	300	żelbetowy	
49	1083L	Bordziłówka	1985	21,60	9.0	300	sprężony	
50	1084L	Rozwadówka	1984	9,00	9.5	300	żelbetowy	
51	1096L	Łyniew	1965	4,50	5.5	150	żelbetowy	
52	1098L	Polubicze Dworskie	1986	9,30	7.0	300	żelbetowy	
53	1103L	Podberwy	1965	6,70	7.0	150	żelbetowy	
54	1105L	Rossosz	1967	5,60	7.0	150	żelbetowy	
55	1107L	Krasówka	w trakcie przebudowy przez Gminę					
56	1107L	Kozły	1980	9,00	7.0	300	żelbetowy	
57	1109L	Aleksandrówka	1984	8,60	5.1	100	stalowy z pokładem drewnianym	
58	1112L	Wólka Korczowska	1989	9,00	8.0	400	żelbetowy	
59	1113L	Łózki	1965	16,20	6.0	300	stalowy	
60	1114L	Wysokie	2024	51,40	7.0	300	żelbetowy	
61	1114L	Dołha	w trakcie przebudowy					
62	1114L	Porosiuki	1979/ 2020	47,20	7.0	300	żelbetowy	
63	1123L	Łózki	1961	18,50	6.0	300	stalowy	
64	1126L	Szóstka	1959	15,60	6.0	300	żelbetowy	
65	1127L	Rzeczyca	1978	18,60	7.0	300	żelbetowy	
66	1128L	Cieleśnica PGR	1960	4,20	5.1	150	żelbetowy	
67	1130L	Kopytów	1964	5,00	6.1	150	żelbetowy	

68	1137L	Terespol, ul. Wojska Polskiego	1961	10,60	7.5	300	żelbetowy
69	1137L	Terespol, ul. 3 Maja	1961	38,10	6.7	300	żelbetowy
70	1141L	Międzyrzec Podlaski, ul. Piłsudskiego	1980	9,80	7.0	300	żelbetowy
71	1145L	Międzyrzec Podl., ul. 3-go Maja	1948/ 1996	36,15	7.0	300	żelbetowy

Charakterystyka przepustów

W zarządzie ZDP na drogach powiatowych jest około 978 przepustów, w tym 86 sztuk o świetle 150 cm i większych.

Przepusty są 1-,2-,3-, i 4-otworowe, betonowe sklepione (małe i duże), o przekroju kołowym: betonowe, żelbetowe, stalowe, z tworzyw sztucznych, ramowe i płytowe żelbetowe.

Wiek przepustów sięga kilkudziesięciu lat i są one w stanie niezadowolającym. Ulegają one degradacji czasowej, przeciążeniowej, przeciekają na stykach, pękają w stropie i na obwodzie, występują ubytki betonu, otuliny stali zbrojeniowej, korozja stali, występuje załamanie nawierzchni nad przepustami. Większość ich wymaga sukcesywnej wymiany, często występują stany awaryjne.

4.3. Przejazdy kolejowe.

Przez obszar terytorialny powiatu bialskiego przebiega jedna z głównych europejskich linii kolejowych - linia E-20, należąca do II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód - Wschód łączącego Berlin z Moskwą. Na obszarze powiatu bialskiego na tej linii kolejowej o długości 67 km zlokalizowanych jest 5 stacji towarowych oraz 10 przystanków osobowych. Z uwagi na znaczenie linii, została ona objęta między innymi „Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych” oraz „Umową Europejską o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektów Towarzyszących”.

Na drogach powiatowych znajduje się 11 przejazdów kolejowych. Ponadto ciąg drogi powiatowej Nr 1002L Poćsisze – Jelnica – Misie w m. Misie przecina linia kolejowa bez przejazdu dla ruchu kołowego, droga powiatowa w tym miejscu nie ma ciągłości.

Natomiast na drodze powiatowej Nr 1140L ul. Kościuszki w Międzyrzecu Podlaskim przejazd kolejowy został zlikwidowany w ramach zadania pn.: „Budowa wiaduktu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą drogową nad linią kolejową Nr 2 Warszawa – Terespol w Międzyrzecu Podlaskim”.

Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowania nakładają na zarządcę drogi obowiązek przeprowadzenia pomiarów ruchu dla przejazdów kolejowo – drogowych. Ostatni taki pomiar odbył się w 2025 roku.

Tabela nr 7 przedstawia wykaz przejazdów kolejowych na drogach powiatowych oraz natężenie ruchu w 2020 r. i 2025 r.

Tabela nr 7. Wykaz przejazdów kolejowych na drogach powiatowych.

Nr drogi	Nazwa drogi	Miejscowość	Kategoria przejazdu	Natężenie ruchu 2020	Natężenie ruchu 2025
1139L	Międzyrzec Podlaski – ul. Siteńska	Międzyrzec Podlaski	D	1002	2231
1119L	Sitno – Szachy	Sitno	C	212	266
1013L	Rogoźnica – Żerocin	Szachy	C	779	1075
1114L	Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno – Wysokie	Sokule	A	130	119
1114L	Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno – Wysokie	Porosiuki	D	468	615
1068L	Biała Podlaska (ul. Sidorska) – Ogrodniki – Piszczac	Ogrodniki	B	2849	3513
1067L	Kłoda Duża – Perkowice	Perkowice	C	266	328
1051L	Zalesie – Chotyłów – Piszczac – Tuczna – Sławatycze	Chotyłów	A	2791	3365
1133L	Punkt ład. Raniewo - dr. kraj. 2	Raniewo	D	170	125
1134L	Punkt ład. Kowalewo - dr. kraj. 2	Kowalewo	D	62	71
1135L	Punkt ład. Wólka - dr. kraj. 2	Wólka	D	296	103

5. Plan rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie bialskim.

Szczególnym atutem powiatu jest przygraniczne położenie przy ważnych transkontynentalnych szlakach komunikacyjnych: drodze E-30 (droga krajowa A2) i linii kolejowej E-20, tworzących główny korytarz komunikacyjny Europy: Madryt, Paryż, Berlin, Warszawa, Moskwa. Ruch graniczny obsługują 4 przejścia graniczne – największe na wschodniej granicy Polski. Są to 3 przejścia drogowe, tj. towarowe w Kukurykach i osobowe w Terespolu i Sławatyczach oraz przejście kolejowe w Terespolu. W 1999 r. rozszerzony został zasięg terytorialny Drogowego Przejścia Granicznego w Kukurykach o nowoczesny Terminal Samochodowy w Koroszczyne. Istotnym uwarunkowaniem rozwoju infrastruktury transportowej powiatu bialskiego jest jego przygraniczne położenie na wschodniej granicy Polski i Unii Europejskiej. Wykorzystanie tego potencjału wymaga odpowiedniej infrastruktury transportowej.

Dlatego też Powiat Bialski wraz z Gminą Zalesie i Terespol podpisali w 2022 roku Porozumienie partnerskie w związku z realizacją inwestycji pn.: „Budowa i rozbudowa drogi łączącej europejski szlak drogowy E-30 z Portem Małaszewicze i linią kolejową E-20” w ramach dofinansowania z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych edycja piąta Rozwój stref przemysłowych. Zadanie obejmuje budowę od podstaw nowego odcinka drogi oraz rozbudowę istniejących odcinków dróg gminnych i wewnętrznych PKP. Droga przebiegać będzie od Granicznego Punktu Odpraw Fitosanitarnych w Kobylanach (Kolejowe Przejście Graniczne) do projektowanego wiaduktu nad torem KWK (obecnie realizowany przez CARGOTOR) w Wólce Dobryńskiej, który obejmuje dojazd do drogi E-30 (DK Nr 2). Zakończenie inwestycji to 2027 rok.

Kolejną mocną stroną powiatu jest jego przygraniczna lokalizacja stwarzająca możliwości współpracy transgranicznej. Przez powiat bialski przebiegają odcinki drogowe i kolejowe transeuropejskich szlaków komunikacyjnych sieci TEN-T, które obejmują trasę od Warszawy do Terespolu. Pomimo przebiegu sieci TEN-T województwo lubelskie i jego poszczególne powiaty traktowane są raczej jako regiony peryferyjne komunikacyjnie. W obszarze terytorialnym powiatu bialskiego na granicy z Białorusią funkcjonuje jedno kolejowe i trzy drogowe przejścia graniczne.

Do przejść tych należą:

- Przejście kolejowe: Terespol-Brześć - zlokalizowane w korytarzu II TEN-T: Berlin – Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol – Mińsk – Moskwa czynne całą dobę dla międzynarodowego ruchu osobowego, towarowego i uproszczonego ruchu granicznego.
- Przejścia drogowe: Kukuryki – Kozłowicze - przejście czynne całą dobę dla międzynarodowego ruchu towarowego. Przejście graniczne wybudowane w 1984 roku

dla odciążenia Drogowego Przejścia Granicznego w Terespolu. W 1999 roku rozszerzony został zasięg terytorialny przejścia w Kukurykach o Terminal Samochodowy w Koroszczynie. Stare przejście łączy z terminalem droga celna o długości około 5 km. Przepustowość przejścia wynosi 4000 pojazdów na dobę.

– Drogowe Przejście Graniczne w Terespolu - obsługuje ruch osobowy. Przekazane zostało do eksploatacji w 1972 r. Przepustowość przejścia wynosi 2700 środków transportu osobowego na dobę.

– Drogowe Przejście Graniczne w Sławatyczach - otwarte zostało w dniu 21.01.1995r. Zgodnie z ustaleniami ze stroną białoruską dokonywane były tu wspólne odprawy graniczne na obu kierunkach ruchu. Po stronie białoruskiej brak jest obiektów drogowego przejścia granicznego. Przejście posiada 14 pasów odpraw. Jego przepustowość wynosi 2000 środków transportu osobowego na dobę. Na chwilę obecną przejście graniczne jest nieczynne.

Do ważnych perspektyw rozwoju infrastruktury transportowej na analizowanym terenie należą uwarunkowania zewnętrzne, związane z polityką transportową państwa, dotyczące inwestycji planowanych na szczeblu krajowym. Istotne znaczenie dla rozwoju infrastruktury mają duże projekty inwestycyjne, generujące jednocześnie impulsy rozwojowe dla gospodarki w skali lokalnej i ponadlokalnej.

W tym kontekście należy podkreślić, że przez teren powiatu bialskiego ma przebiegać fragment autostrady A2 łączącej wschodnią granicę Polski z granicą zachodnią (Świecko – Poznań, Łódź – Warszawa – Biała Podlaska – Kukuryki) i stanowiącej część transeuropejskich szlaków komunikacyjnych sieci TEN-T.

Do tej pory zostały wykonane węzły „Cicibór” i „Terebela”, natomiast węzły „Swory” oraz „Łukowisko” (łączący autostradę A2 z drogą ekspresową S19 Białystok – Lubartów) są na etapie realizacji. Węzeł „Dobryń” jest obecnie w przygotowaniu. Lokalizacja A-2 przechodzi przez gminy powiatu bialskiego takie jak: Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Rokitno, Zalesie i Terespol.

Realizacja inwestycji przyczyni się do usprawnienia ruchu do przejścia granicznego, ułatwienia komunikacji ze stolicą powiatu i województwa oraz z innymi regionami kraju.

W tym samym okresie na terenie Powiatu Bialskiego realizowana jest inwestycja pn.: „Budowa drogi ekspresowej S19 Białystok – Lubartów odc. granica woj. mazowieckiego i lubelskiego – Międzyrzec Podlaski (koniec obwodnicy)” łączącą przejścia graniczne z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej a granicą ze Słowacją w Barwinku. Jej łączna długość jest szacowana na ok. 570 km. Trasa będzie krzyżować się z drogami powiatowymi w poszczególnych miejscowościach tj. Łukowisko, Żabce, Tulitów i Rzeczyca.

5.1. Planowanie inwestycji drogowych na latach 2026-2030.

Działania zaproponowane w Planie rozwoju sieci dróg powiatowych w Powiecie Białskim na lata 2026-2030 pozwolą dostosować stan techniczny dróg do wzrastającego obciążenia ruchu, poprawią bezpieczeństwo i komfort jazdy oraz przyczynią się do zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wszystkich gmin naszego powiatu. Rozwój infrastruktury drogowej jest jednym z podstawowych czynników rozwoju połączeń transportowych, które są kluczowym czynnikiem stymulującym wzrost ekonomiczny.

Każda konstrukcja nawierzchni drogi powinna charakteryzować się wymaganą nośnością, trwałością, równością podłużną i poprzeczną, odpornością na powstawanie kolein, właściwościami przeciwślizgowymi oraz cechami powierzchniowymi zapewniającymi dobrą widoczność w dzień i w nocy.

Elementy standaryzacji obejmują zestawy wymagań oraz rozwiązań w zakresie:

- technologii wykonywania nawierzchni jezdni dróg i chodników;
- geometrii korony drogi;
- odprowadzenia wody pochodzącej z opadu atmosferycznego z korony drogi,
- elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (oznakowanie pionowe i poziome), które zmierzają do:
 - ~ wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - ~ zapewnienia komfortu jazdy (równa nawierzchnia),
 - ~ poprawy estetyki drogi i przyległego do niej otoczenia (pielęgnacja zieleni przydrożnej).

Podstawowymi kryteriami przy doborze zadań inwestycyjnych na lata 2026 – 2030 są:

- ranga drogi w układzie dróg (znaczenie),
- stan nawierzchni,
- natężenie ruchu,
- warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- możliwość pozyskania środków zewnętrznych,
- udział finansowy samorządów lokalnych w przygotowaniu i realizacji inwestycji,
- wykonana dokumentacja techniczna.

Priorytetami działań na lata najbliższe jest wykonanie jak największej ilości nowych nawierzchni bitumicznych z uwzględnieniem podstawowych elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Decydujący wpływ na ocenę stanu technicznego drogi mają uszkodzenia nawierzchni dróg. Konieczność realizacji inwestycji wynika przede wszystkim ze złego stanu technicznego drogi i obiektu mostowego.

Ponadto kolejność realizacji inwestycji zależy od:

- przygotowania dokumentacji technicznej wymaganej prawem,
- uzbrojenia technicznego drogi (sieć kanalizacyjna, teletechniczna i inna projektowana przez gminę),
- uzgodnień z burmistrzami i wójtami gmin,
- możliwości pozyskania środków zewnętrznych (budżet Unii Europejskiej, budżet państwa, partycypacja samorządów gminnych).

5.2. Lista zadań na lata 2026-2030.

Tabela nr 8. Wykaz planowanych zadań inwestycyjnych na lata 2026-2030.

Lp.	Nazwa zadania	Zakres km	Szacowana wartość zadania (mln zł)	Lata realizacji	Źródła finansowania
1.	Budowa i rozbudowa drogi łączącej europejski szlak drogowy E-30 z Portem Małaszewicze i linią kolejową E-20	7,25	50,6	2023-2026	Polski Ład PIS rozwój stref przemysłowych
2.	Rozbudowa dr. nr 1114L Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno–Wysokie w m. Porosiuki	1,90	15,5	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
3.	Rozbudowa dr. nr 1114L Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno–Wysokie w m. Wysokie	1,20	9,5	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
4.	Rozbudowa dr. nr 1004L Międzyrzec Podl. (ul. Tuliłowska) - Krzymoszyce - gr. woj.	3,20	21,3	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
5.	Budowa dr. nr 1075L dr. pow. 1068L – Wyczółki – Huszcza – Wisznice odc. Huszcza Wólka Kościeniewicka	2,50	9,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
6.	Budowa mostu przy dr. Nr 1105L Rossosz – Kozły m. Rossosz	most	6,5	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
7.	Rozbudowa dr. nr 1119L Sitno – Szachy w m. Sitno	1,0	6,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
8.	Rozbudowa skrzyżowania dr. pow. Nr 1068L z dr. pow. Nr 1051L w m. Piszczac – rondo	rondo	3,5	2026-2030	Powiat, Gmina
9.	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1017L dr. pow. 1018L – Swory – dr. pow. 1018L odc. dr. pow. 1018L – Swory dł. ok. 6,3 km.	6,3	19,20	2026-2030	Budżet Państwa, Powiat, Gmina

10.	Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1035L Klonownica – Rokitno – Berezówka w miejscowości Rokitno	2,80	14,6	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
11.	Przebudowa drogi powiatowej Nr 1036L Biała Podlaska (ul. Francuska) – Rokitno – Błonie odc. Rokitno – Błonie	6,20	17,3	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
12.	Przebudowa dr. nr 1023L Ossówka - Leśna Podlaska odc. Mariampol – Kolonia Witulin	6,0	12,0	2026-2030	Budżet Państwa, Powiat, Gmina
13.	Przebudowa dr. nr 1026 L Konstantynów – Gnojno	4,0	4,0	2027-2030	Powiat, Gmina
14.	Przebudowa dr. nr 1111L Wólka Plebańska – Witoroż-Zahajki odc. dr.woj.812 - Młyniec	7,2	9,0	2023-2025	Powiat, Gmina
15.	Przebudowa dr. nr 1041L Zalesie - Krzyczew odc. Mokrany - Krzyczew	6,0	6,0	2023-2025	Powiat, Gmina
16.	Przebudowa dr. nr 1020L wraz z budową mostu w m. Terebela	most	8,0	2026-2030	Budżet Państwa, Powiat, Gmina
17.	Budowa kładki i ścieżki dla pieszych w m. Porosiuki	kładka	8,0	2026-2030	Budżet Państwa, Powiat, Gmina
18.	Rozbudowa dr. nr 1079L Studzianka – Lubenka	2,0	9,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
19.	Rozbudowa dr. nr 1120L Drelów - Żerocin	4,0	15	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
20.	Budowa dr. nr 1112L Witoroż - Korczówka	2,6	5,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
21.	Przebudowa dr. nr 1045L dr. kraj. 2 – Horbów – Dobryń w m. Dobryń Duży	4,5	6,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
22.	Przebudowa dr. nr 1022L Cicibór – Leśna Podl. – gr. woj. (Kornica)	4,5	10,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
23.	Przebudowa dr. nr 1126L ul. Berezowska	1,4	3,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
24.	Przebudowa dr. nr 1141L ul. Piłsudskiego	1,0	6,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
25.	Przebudowa dr. nr 1140L ul. Kościuszki	1,8	5,5	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
26.	Przebudowa dr. nr 1091L odc. Sosnówka - Romanów	4,0	8,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
27.	Przebudowa dr. nr 1086L odc. Mazanówka - Lipinki	4,0	8,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
28.	Przebudowa dr. nr 1112L Witoroż - Korczówka	2,5	5,0	2026-2030	Powiat, Gmina, Budżet Państwa
	RAZEM: drogi	87,85	274,5		
	Rondo	1	3,5		
	Obiekty inżynierskie	3	22,5		

5.3. Lista zadań na lata 2026-2040.

Lp.	Nazwa drogi	zakres km	Szacowana wartość mln zł
Przebudowa dróg o nawierzchni utwardzonej			
1.	Nr 1004L Międzyrzec Podl. - Krzymoszyce odc. Tuliłów -Krzymoszyce	6,7	37,0
2.	Nr 1005L Krzewica-Krzymoszyce odc. Wólka Krzymowska - dr. 1004L	3,5	7,0
3.	Nr 1014L Zawadki - dr. nr 1015L	4,1	8,0
4.	Nr 1015L Woroniec - Swory - gr. woj. (Kownaty) odc. Swory - Pojelce	1,5	3,0
5.	Nr 1018L Sławacinek - Bordziłówka - Leśna Podlaska odc. dr. kraj. Nr 2 – Sitnik	6,2	12,5
6.	Nr 1035L Klonownica - Rokitno - Berezówka odc. Rokitno - Berezówka	12	24,0
7.	Nr 1037L Kozula - Grabanów - Julków	5,5	11,0
8.	Nr 1038L dr. kraj. 2 - Kalińów	4,7	10,0
9.	Nr 1040L Kolonia Rokitno - Michałki - Kolonia Koczukówka	5,7	12,0
10.	Nr 1045L dr. kraj 2 - Horbów - Dobryń odc. dr. kraj.2 - Zalesie	3,3	7,0
11.	Nr 1048L Mokraný Stare - Neple	4,6	9,0
12.	Nr 1052L Piszczac - Dobrynka - Lebedziew	10,0	20,0
13.	Nr 1054L Dobrynka- Kopytów - dr. woj. 816. odc. Nowy Dwór – Kopytów	3,0	6,0
14.	Nr 1057L Dąbrowica Duża – Choroszczyńska	2,7	6,0
15.	Nr 1069L Ortel Książęcy – Dubów	6,0	12,0
16.	Nr 1074L Kościeniewiczze - Wyczółki - Dąbrowica	7,8	16,0
17.	Nr 1084L Stasiówka-Żeszczynka-Motwica odc. Rozwadówka-Motwica	6,8	14,0
18.	Nr 1085L dr. pow. 1056L - Przechód - Aleksandrów - Sosnówka - Dębów odc. Bokinka Pańska - Sosnówka	8,0	16,0
19.	Nr 1086L dr. pow. 1056L - Mazanówka - Wygnana - Romanów	11,5	23,0
20.	Nr 1087L Międzyzyleś - Żuki - Mazanówka	4,6	9,0
21.	Nr 1090L Krzywowólka - Sajówka - Hanna	4,1	8,0
22.	Nr 1091L odc. dr. woj. 812 - Sosnówka	8,0	16,0
23.	Nr 1096L Łyniew - Podedwórze - Kodeniec - Uhnin	3,9	8,0
24.	Nr 1106L dr. pow. 1105L - Mokre - Kolembrody	3,9	8,0
25.	Nr 1107L Bielany - Krasówka - Kozły	5,0	10,0
26.	Nr 1113L Łózki - Kwasówka - Witoroż	5,0	10,0
27.	Nr 1123L Turów - Szóstka - Drelów	5,0	10,0
28.	Nr 1124L Łózki - Wólka Łóżecka	5,3	10,0
29.	Nr 1125L Szóstka – Wólka Łóżecka – Ostrówki	2,5	3,0
30.	Nr 1126L Międzyrzec Podl. (ul Berezowska)-Szóstka- Wohyń	6,0	6,0

31.	Nr 1127L Rzeczyca - Wagnanka	3,4	3,5
32.	Nr 1137L budowa ronda z dojazdami w obrębie skrzyżowania ulic Wojska Polskiego, 3 Maja, Popietuski i ul. Wspólnej	0,2	4,0
	Razem	173,0	181,6
Budowa i przebudowa istniejącego obiektu mostowego			
1.	dr. Nr 1036L w m. Kozula		8,0
2.	dr. Nr 1061L w m. Zabłocie		6,0
3.	dr. Nr 1063L w m. Zabłocie		6,0
4.	dr. Nr 1077L w m. Koszoły		6,0
5.	dr. Nr 1109L w m. Aleksandrówka		6,0
6.	dr. Nr 1111L w m. Janówka		5,0
7.	dr. Nr 1077L w m. Koszoły		27,0
8.	dr. Nr 1020L w m. Terebela		4,5
9.	dr. Nr 1114L w m. Porosiuki (kładka dla pieszych)		8,0
10.	dr. Nr 1137L w m. Terespol (rozbiórka mostu)		3,0
11.	dr. Nr 1056L w m. Łomazy		10,0
12.	dr. Nr 1013L w m. Puchacze		11,0
13.	dr. Nr 1046L w m. Malowa Góra		20,0
14.	dr. Nr 1044L w m. Pratulin		15,0
15.	dr. Nr 1022L w m. Bukowice		5,0
	Razem		140,5
Budowa dróg:			
1.	Nr 1002L Pościsz - Jelnica - Misie	4,5	9,0
2.	Nr 1003L Obelniki - Dębówierzchy - Strzakły - Pościsz	2,5	5,0
3.	Nr 1017L dr. nr 1018L - Swory - dr. nr 1018L	11,0	22,0
4.	Nr 1030L Komarno - Polinów	1,0	4
5.	Nr 1043L Olszyn - Kijowiec	5,0	10,0
6.	Nr 1053L Zastawek - Kolonia Kopytów	4,8	10,0
7.	Nr 1056L Kodeń - Tuczna - Bokinka Pańska - Łomazy odc. Tuczna - Choroszczyńska	3,0	6,0
8.	Nr 1061L Międzyłes - Zabłocie odc. Rozbitówka-Zabłocie	3,0	6,0
9.	Nr 1066L dr. kraj. 2 Chotyłów - Zaluć - dr. pow. 1068L odc. Kłoda Duża - Chotyłów	1,2	2,5
11.	Nr 1070L Dokudów - dr. nr 1071L odc. Studzianka - Dokudów	2,2	2,5
12.	Nr 1073L Kościeniewicz - Ortel Królewski	3,4	7,0
13.	Nr 1075L dr. pow. 1068L - Wyczółki - Huszcza - Wisznice odc. Wólka Kościeniewicka - Huszcza	6,8	14,0
14.	Nr 1075L dr. pow. 1068L - Wyczółki - Huszcza - Wisznice odc. Kopytnik - Wisznice	7,0	7,0
15.	Nr 1076L Puhary - Tuczna odc. Puhary - Bokinka Królewski	2,0	4,0
16.	Nr 1077L dr. pow. 1071L - Huszcza odc. Koszoły-Studzianka	4,5	9,0

17.	Nr 1079L Studzianka - Lubenka	2,0	4,0
18.	Nr 1087L Międzyłęś - Żuki - Mazanówka	2,5	5,0
19.	Nr 1088L Kolonia Tuczna - Międzyłęś	2,8	5,6
20.	Nr 1108L Łomazy - Ostrówek	2,0	4,0
21.	Nr 1109L Janówka - Krasówka	5,0	10,0
22.	Nr 1114L Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule – Dołha – Sitno – Wysokie odc. Jażwiny – Sokule	3,2	6,0
23.	Nr 1115L Sokule - Witoroż	3,5	7,0
	Razem	78,1	149,6

6. Elektromobilność i ochrona jakości powietrza.

W sytuacji rosnącego zapotrzebowania na transport oraz zagrożenia coraz większą presją na środowisko i warunki bytowe ludności, istnieje potrzeba dalszej elektryfikacji transportu i rozwoju nisko- bądź zeroemisyjnych środków transportu oraz infrastruktury transportowej. Jednym z podstawowych elementów infrastruktury transportowej bezpośrednio przekładających się na rozwój elektromobilności są stacje ładowania pojazdów.

Wszelkie wymagania i normy dotyczące lokalizacji i sposobu korzystania ze stacji ładowania pojazdów elektrycznych zostały ujęte w projekcie dekretu w sprawie infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych, który jest zgodny z normami ujętymi w dokumencie międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej – IEC62196. Polskie Ministerstwo Energii wydało Rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych dla stacji i punktów ładowania, które ma na celu zapewnienie jak najwyższego stopnia bezpieczeństwa ww. instalacji w trakcie ich eksploatacji.

Biorąc pod uwagę przestrzenne kryteria, należy pamiętać, iż stacja ładowania pojazdu elektrycznego powinna być widoczna i łatwo dostępna dla każdego – również dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Lokalizacja takiej infrastruktury powinna być dobrana tak, aby istniała możliwość jej podłączenia do sieci energetycznej oraz aby możliwe było wykonanie usług montażowych lub konserwacyjnych. Powinna zostać także wygospodarowana odpowiednio oznakowana przestrzeń, która umożliwi kilkudziesięciminutowy postój pojazdu elektrycznego, zapewniająca tym samym przestrzeń i bezpieczeństwo pieszym. Z technicznego punktu widzenia każda lokalizacja stacji ładowania pojazdu elektrycznego powinna być rozpatrywana pod kątem mocy

przyłączeniowej, gdyż każdy typ ładowarki do samochodów elektrycznych wymaga innych parametrów technicznych.

Z ekonomicznego i technicznego punktu widzenia ładowanie samochodów powinno odbywać się w sposób inteligentny, czyli urządzenia ładujące powinny być wyposażone w systemy informujące o kosztach i dostępności usługi. Ponadto urządzenia te powinny być dostosowane do pracy w ekstremalnych warunkach atmosferycznych. Istotny jest także fakt, że zgodnie z Ustawą o gospodarce nieruchomościami infrastruktura ładowania jest inwestycją celu publicznego. Dlatego też każdorazowo należy przy planowaniu tego rodzaju inwestycji uwzględnić aspekt własności gruntów (przy wykonywaniu przyłączy energetycznych i przeznaczaniu pod taką inwestycję gruntu). Gminne plany i uchwały powinny zatem być priorytetowymi dokumentami podczas budowy tego typu infrastruktury.

Mając na uwadze, że konieczne jest uwzględnienie wszystkich wymagań przestrzennych, prawnych, technicznych i ekonomicznych proponuje się, aby miejsca do lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych wskazywane były w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub na etapie tworzenia planów rozbudowy i budowy miejsc parkingowych.

Przy tworzeniu koncepcji lokalizacji punktów i stacji ładowania pojazdów elektrycznych w powiecie bialskim założono, że:

- popyt na usługę ładowania pojazdów elektrycznych będzie większy w miejscach obecnego przywiązania kierowców do parkingów/miejsc parkingowych z których najczęściej obecnie korzystają;
- punkty lub stacje ładowania pojazdów elektrycznych powinny powstać tam, gdzie istnieje możliwość ich podłączenia do sieci energetycznej;
- szybkie stacje ładowania PEV powinny znajdować się przy głównych drogach, gdzie istnieje potencjalna potrzeba natychmiastowego naładowania baterii w czasie podróży;
- popyt na usługę ładowania w ciągu dnia będzie większy w miejscach koncentracji miejsc pracy;
- popyt na usługę ładowania w nocy będzie większy w miejscach dużego zagęszczenia mieszkańców.

Dla pojazdów, o których mowa w art. 35 pkt. 1 i art. 68 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.) przewidziano lokalizację stacji ładowania samochodów elektrycznych zlokalizowanych przy siedzibie Starostwa Powiatowego w Białej Podlaskiej.

Przedmiotowa strategia przedstawia proponowane kierunki lokalizacji ogólnodostępnych stacji i punktów ładowania samochodów elektrycznych, rozproszonych na obszarze całego powiatu.

W pierwszej kolejności wskazuje się lokalizacje parkingów przy budynkach użyteczności publicznej, które charakteryzują się odpowiednim zapleczem i lokalizacją umożliwiającą świadczenie takich usług. W drugiej kolejności typuje się wielkoobszarowe parkingi miejskie lub przyuliczne, które stanowią idealną przestrzeń do pozostawienia pojazdu elektrycznego w celu jego naładowania. Istotnym jest by stacje ładowania pojazdów znajdowały się najęściej zaludnionych obszarach gmin powiatu. Z praktycznego punktu widzenia, stacje lub punkty ładowania samochodów elektrycznych powinny znajdować się przy najistotniejszych dla powiatu obiektach handlowych zlokalizowanych na terenie miast: Biała Podlaska, Terespol i Międzyrzec Podlaski. Właściciel zeroemisyjnego pojazdu podczas spędzania czasu w wymienionych obiektach handlowych będzie miał możliwość doładowania energią elektryczną swojego pojazdu. Ostatnią proponowaną grupą przestrzeni, które w idealny sposób spełniałyby funkcje stacji ładowania indywidualnych pojazdów elektrycznych, są obecnie funkcjonujące stacje paliw, z uwagi na fakt, że są najczęściej zlokalizowane przy głównych i wylotowych traktach komunikacyjnych, co umożliwia posiadaczom pojazdu EV na doładowanie pojazdu wyjeżdżając z miasta poza jego granice.

7. Zgodność ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2040.

SRT2040 jest dokumentem planistycznym, który zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198 t.j.), zwaną dalej „ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju”, stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą SRT2040 jest wskazanie celu oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2040 r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2030 (z perspektywą do 2040 r. zwaną dalej SOR).

14 lutego 2017 r. Rada Ministrów przyjęła nową średniookresową strategię rozwoju kraju SOR, będącą kluczowym dokumentem w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej państwa. Wskazane w SOR cele, kierunki interwencji, działania i projekty strategiczne powinny znaleźć odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych. W tym sensie SOR stanowi podstawę do przygotowywania nowych strategii sektorowych, w tym strategii transportowej. Komitet Koordynacyjny ds. Polityki Rozwoju (KK PR) rekomendował zastąpienie dotychczas obowiązującej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) – Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2040 roku.

Zgodnie z art. 9 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, SOR jest dokumentem określającym podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, obejmującym okres do 2030 roku z perspektywą do 2040, realizowanym przez strategię rozwoju (w tym SRT2040) oraz przy pomocy programów, z uwzględnieniem okresu programowania UE.

Rozwój transportu jest podstawą efektywnie funkcjonującej gospodarki, wpływającym bezpośrednio na realizację celu głównego SOR, tj.: tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym, oraz trzech celów szczegółowych: trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną; rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony; skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarstwu. Do osiągnięcia ww. celów SOR przyczyni się realizacja wskazanych w SRT2040 kierunków interwencji i działań, które stanowią uszczegółowienie zapisów SOR w obszarze transportu.

Strategia jest spójna ze średniookresową SOR, w tym z celem wyznaczonym dla sektora transportu, tj. zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. SRT2040 uwzględnia również kierunki interwencji określone w SOR, tj.:

- doskonalenie i rozwijanie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Dodatkowo SRT2040 zawiera projekty strategiczne w obszarze transportu określone w SOR, które zostały przyporządkowane odpowiednim kierunkom interwencji. Poza realizacją celów SOR, SRT2040 uwzględnia cele i priorytetowe działania zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych, w tym m.in. w Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu „Europa 2020”, jak również w Krajowym Programie Reform (KPR) na rzecz realizacji Strategii „Europa 2020” oraz w „Białej Księdze”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transport – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.

Zapisy SRT2040 są spójne z przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w 2015 r. „Agendą na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju - 2040” i zawartymi w niej 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju (SDGs).

Jednocześnie SRT2040 zachowuje spójność i komplementarność z celami i priorytetowymi działaniami wskazanymi w pozostałych ośmiu zintegrowanych strategiach rozwoju kraju. Zakłada kontynuację zamierzeń wskazanych w aktualnych krajowych dokumentach planistycznych sektora transportu, uwzględnia również trendy oraz kierunki zmian wskazywane w sektorowych oraz horyzontalnych dokumentach unijnych. Wprowadza także nowe rozwiązania konieczne do sprostania wymogom stojącym przed sektorem transportowym w pierwszej połowie XXI wieku.

Z uwagi na fakt, że znaczna część celów rozwoju transportu zostanie zrealizowana w horyzoncie czasowym dłuższym niż do 2030 r., niniejszy dokument wykracza poza rok 2030 i tym samym przedstawia najważniejsze działania konieczne do podjęcia w perspektywie do 2040 r. Należą do nich przede wszystkim kapitałochłonne i czasochłonne inwestycje w infrastrukturę transportową, przekształcenie systemów zarządzania oraz wprowadzenie innowacyjnych („inteligentnych”) rozwiązań, ułatwiających funkcjonowanie infrastruktury w ramach całego systemu transportu oraz w wymiarze intermodalnym.

Wdrożenie SRT2040 będzie wpływało na szereg istniejących dokumentów polityki rozwoju prowadzonej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, odnoszących się do transportu. Konieczne może być w tym wypadku dostosowanie ww. dokumentów do SRT2040.

W horyzoncie realizacji SRT2040 zostaną podjęte działania mające na celu wykorzystanie w szerszym niż dotychczas zakresie podejścia modelowo-analitycznego w zakresie programowania strategicznego polityki transportowej państwa. W tym celu opracowany zostanie wielogałęziowy model ruchu, który będzie stanowił jeden z istotnych elementów tego procesu.

Założenia Strategii Rozwoju Sieci Dróg Powiatowych Powiatu Bialskiego bezpośrednio wpisują się w cel główny SRT2040 tj. zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Ponadto korespondują z wyznaczonymi kierunkami interwencji:

- kierunek interwencji 1: budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- kierunek interwencji 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- kierunek interwencji 3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- kierunek interwencji 4: poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;

- kierunek interwencji 5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- kierunek interwencji 6: poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Podsumowanie.

Po utworzeniu Powiatu Bialskiego w 1999r. Zarząd Dróg Powiatowych w Białej Podlaskiej przejął od poprzednich zarządców wiele dróg w złym stanie technicznym, wymagających poniesienia natychmiastowych nakładów finansowych. Ze względu na ograniczone środki finansowe drogi były przez lata poddawane remontom tylko na pewnych odcinkach. Jednocześnie, gdy remontowano jedne odcinki dróg przez ostatnie lata, inne podlegały naturalnemu zużyciu. Poza tym obecne działania ze względów technicznych niejednokrotnie wymagają opracowania dokumentacji czy uzyskania odpowiednich uzgodnień i pozwoleń, co opóźnia realizację zadań. Zakres planowanych remontów nie nadąża za potrzebami i nadal znaczna ilość dróg powiatowych z uwagi na swój stan wymaga przebudowy bądź modernizacji. Podstawowe ograniczenie w nadrabianiu zaległości z lat poprzednich stanowią ograniczone środki budżetowe.

Zdecydowana większość dróg powiatowych w Powiecie Bialskim nie jest przystosowana do systematycznie wzrastającego natężenia ruchu drogowego oraz jego ciężkości, która powoduje trwałą deformację nawierzchni zarówno w układzie poprzecznym jak i podłużnym. Brak dostatecznej ilości ścieżek rowerowych, chodników, oraz zatok autobusowych powoduje niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zły stan techniczny dróg powiatowych wpływa na bezpieczeństwo podróżowania, ograniczoną dostępność regionu dla turystów jak również determinujące zachowania potencjalnych przedsiębiorców.

Niskie standardy dróg powiatowych, niedostosowanie ich do wymaganych nośności oraz niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, mogą powodować dalszą postępującą peryferyjność regionu.

Jak wynika z powyższego opracowania zdecydowana większość dróg powiatowych wymaga przebudowy. Dotychczasowe działania Zarządu Powiatu ograniczały się do realizowania inwestycji przede wszystkim przy udziale środków zewnętrznych. Dobrą praktyką stało się angażowanie samorządów lokalnych w partycypowanie kosztów inwestycji drogowych. Przytoczona polityka współfinansowania stała się niezbędną okolicznością do realizacji zadania powiatowego na terenie gminy, która w tym finansowaniu bierze udział. Współpraca

polega również na uczestniczeniu gmin w etapie projektowania, gdzie jej przedstawiciele składają wnioski, uwagi i zastrzeżenia.

Planując kolejne inwestycje, należy równolegle zabiegać o środki i sprzęt niezbędny do utrzymania dróg o nawierzchni gruntowej. Priorytetowymi działaniami należy opatrzyć ciągi dróg, które spełniają zdefiniowane warunki o drogach powiatowych zawarte w ustawie o drogach publicznych. Niestety, będąc biernymi spadkobiercami dróg powiatowych po byłych administracjach i systemach, znaczna ilość dróg powiatowych w najmniejszym nawet stopniu nie spełnia przesłanek dla nich przypisanych – ze względów parametrów technicznych, połączeń punktów strategicznych, zasadności ich położenia w sieci dróg lub innych.

Reasumując: kluczowym kierunkiem dla decyzji o kolejności przebudowanych i remontowanych odcinkach dróg i obiektów mostowych, powinno stać się ich strategiczne znaczenie dla Powiatu Bialskiego jak i dla połączeń z innymi powiatami. Wieloletnie plany przebudowy dróg powiatowych powinny priorytetowo uwzględniać drogi będące ciągami przekraczającymi granice powiatów i gmin oraz łączące strategiczne punkty, niezbędne dla rozwoju regionu i poprawy standardu życia mieszkańców.

W ostatnich latach pojawiły się możliwości sięgania po środki Unii Europejskiej oraz budżetu Państwa. Czynimy to skutecznie co widać w ilości przebudowanych i wyremontowanych nawierzchni dróg. Do najważniejszych inwestycji w latach 2021 - 2025 w ramach pozyskanych środków ze źródeł zewnętrznych należą:

- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1072L Łomazy – Kolembrody - Wiski odc. Łomazy - granica powiatu (dł. ok. 9,0 km) wraz z remontem drogi powiatowej Nr 1105L Rossosz – Kozły (dł. ok. 5,20 km) w ramach Funduszu Dróg Samorządowych.
- Rozbudowa dróg powiatowych Nr 1006L (Olszanka) gr. woj. – Kożuszki – Krzewica odc. dr. kraj. Nr 2 – Kożuszki (dł. ok. 5,94 km) i Nr 1007L (Próchenki) gr. woj. – Kożuszki – gr. woj. (Mostów – Huszlew) (dł. ok. 3,53 km) – zrealizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
- Budowa drogi powiatowej Nr 1067L Kłoda Duża – Perkowice wraz z obiektem mostowym na rzece Zielawa w miejscowości Perkowice. Dofinansowanie z rezerwy ministra.
- Rozbudowa drogi powiatowej nr 1010L Międzyrzec Podlaski (ul. Drohicka) - Zasiadki - gr. woj. (Huszlew) (dł. ok. 9,15 km) oraz przebudowa drogi powiatowej nr 1008L Łuniew - Łukowisko - Manie - dr. kraj. Nr 2 (dł. odc. 0,918 km) – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

- Budowa drogi powiatowej Nr 1114L Sławacinek Nowy – Porosiuki – Sokule - Dołha – Sitno - Wysokie w m. Sokule dł. 3,119 km – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
- Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1068L Biała Podlaska (ul. Sidorska) – Ogrodniki – Piszczac w miejscowości Czosnówka (odc. dł. 3,17 km) – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
- Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1067L Kłoda Duża – Perkowice wraz z mostem nad rz. Lutnia w miejscowości Kłoda Duża – zadanie dofinansowane z rezerwy ministra.
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1071L Ortel Królewski – Łomazy w miejscowości Ortel Królewski Pierwszy i Ortel Królewski Drugi (odc. dł. 2,72 km) – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
- Remont drogi powiatowej Nr 1126L Międzyrzec Podlaski (ul. Berezowska) – Szóstka – Ostrówki – Bezwola – Wohyń w miejscowości Bereza, Zahajki i Szóstka (odc. dł. 5,05 km) – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
- Rozbudowa drogi powiatowej Nr 1114L wraz z mostem w miejscowości Wysokie (odc. dł. 0,882 km) – zadanie dofinansowane z rezerwy ministra.
- Przebudowa drogi powiatowej Nr 1098L Komarówka – Brzozowy Kąt – Polubicze – Horodyszczce (odc. dł. 4,060 km) – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.
- Remont drogi powiatowej Nr 1027L (Kózki – Serpelice) gr. woj. – Janów Podlaski (odc. dł. 6,20 km) – zadanie realizowane w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

W poprzednich latach Powiat skorzystał również z takich programów finansowych jak: Program Polska – Białoruś – Ukraina, Regionalny Program Operacyjnego Województwa Lubelskiego, Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej, Program Rozwoju Obszarów Wiejskich, Fundusz Ochrony Gruntów Rolnych, Rezerwa Ministra. Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych - edycja szósta – PGR.