

Posel na Sejm
Rzeczypospolitej Polskiej

Lech Antoni Kołakowski

Łomża, dnia 31.03.2020 r.

**Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze!

INTERPELACJA

w sprawie

podniesienia przypisanych kategorii ruchu z KR6 na KR7

dla odcinków drogi ekspresowej S61 na zadaniach:

węzeł „Podborze” (z węzłem) - węzeł „Śniadowo” (bez węzła);

węzeł „Śniadowo” (z węzłem) - węzeł „Łomża Południe” (bez węzła)

i zrównania kategorii ruchu dla całej Via Baltica na KR7 (ponowna)

Na podstawie art. 14 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 9 maja 1996 roku o wykonywaniu mandatu posła i senatora (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 1799) w zw. z art. 192 ust. 1 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej (t.j. M.P. z 2012 r., poz. 32) składam ponowną interpelację w sprawie podniesienia przypisanych kategorii ruchu z KR6 na KR7 dla odcinków drogi ekspresowej S61 na zadaniach: węzeł „Podborze” (z węzłem) - węzeł „Śniadowo” (bez węzła); węzeł „Śniadowo” (z węzłem) - węzeł „Łomża Południe” (bez węzła) i zrównania kategorii ruchu dla całej Via Baltica na KR7.

Panie Ministrze dziękuję za odpowiedź (Znak sprawy: DDP-2.054.39.2020) udzieloną na moją interpelację nr 1747 z 28.01.2020 r. w sprawie podniesienia przypisanych kategorii ruchu z KR6 na KR7 dla odcinków drogi ekspresowej S61 na zadaniach: węzeł „Podborze” (z węzłem) - węzeł „Śniadowo” (bez węzła); węzeł „Śniadowo” (z węzłem) - węzeł „Łomża Południe” (bez węzła) i zrównania kategorii ruchu dla całej Via Baltica na KR7. Niemniej, w związku z tym, że odpowiedź ta nie jest satysfakcjonująca, przekazuję uwagi prosząc

o ponowną analizę zasadności podjętych dotychczas decyzji i zmiany wyznaczonej kategorii ruchu dla odcinka drogi ekspresowej S61 od węzła „Śniadowo” do węzła „Łomża Południe”.

Po pierwsze, bezsprzecznym jest fakt, iż cała droga S61 ma ogromne znaczenie dla ruchu tranzytowego, czyli ruchu pojazdów ciężkich, który ma największy wpływ na trwałość nawierzchni, a tym samym na obliczania prognozowanego ruchu, docelowej kategorii ruchu. Jak widać z poniższych map prognoz przyszła droga ekspresowa S61 będzie obok autostrad A1, A2, A4, dróg ekspresowych S8, S7, S17 w największym stopniu eksploatowana przez ruch tranzytowy, ruch samochodów ciężarowych (mapa nr 1, 2 i 3 w załączeniu do interpelacji).

W związku z czym zdumienie budzi fakt, iż jeden z jej odcinków (nie odcinek skrajny), 17 kilometrowy z ponad dwustukilometrowego S61 pozostaje „słabszy” w kategorii ruchu KR6, zgodnie z poniższą tabelą.

<i>Odcinek</i>	<i>KR</i>
<i>w. Podborze - w. Komorowo</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Komorowo - w. Śniadowo</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Śniadowo - w. Łomża Płd.</i>	<i>KR6</i>
<i>w. Łomża Płd. - w. Łomża Zach.</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Łomża Zach. - w. Nowogród</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Nowogród – w. Łomża Płn.</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Łomża Płn. - w. Kolno</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Kolno - w. Stawiski</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Stawiski - w. Grabowo</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Grabowo - w. Szczuczyn</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Raczki - w. Suwałki Płd.</i>	<i>KR6 (maksymalna - nie było wtedy KR7)</i>
<i>w. Suwałki Południe - w. Zahańcze (w. Suwałki Zachód)</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Zahańcze (w. Suwałki Zachód) - w. Suwałki Północ</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Suwałki Północ - w. Szypliszki</i>	<i>KR7</i>
<i>w. Szypliszki – Budzisko</i>	<i>KR7</i>

Jest to o tyle niezrozumiałe, gdyż projektowany węzeł Śniadowo z racji pełnionej funkcji (skrzyżowanie z DW 677 - głównie ruch lokalny) nie jest żadnym „poważnym” generatorem ruchu, który mógłby powodować zmiany natężenia ruchu na przyszłej drodze ekspresowej, które z kolei powodowałyby zmiany w przyjętych kategoriach ruchu przed i za węzłem. Należy stwierdzić z prawdopodobieństwem bliskim pewności, że natężenie ruchu od w. Komorowo będzie praktycznie takie samo do węzła Łomża Południe, stąd przyjmowanie różnych kategorii ruchu dla tych odcinków nie jest logiczne.

Według danych z Generalnego Pomiaru Ruchu dokonanego w 2015 roku (GPR 2015)

ruch na drodze wojewódzkiej nr 677 Łomża - Ostrów Mazowiecka, po której śladzie budowana jest droga ekspresowa S61 (Via Baltica), na odcinku Łomża - granica woj. mazowieckiego (czyli odpowiadającemu odcinkowi od węzła „Łomża Południe” w okolicy węzła „Śniadowo” drogi S61) wynosił 11 114 pojazdów na dobę.

Ruch na odcinku od granica woj. podlaskiego do skrzyżowania z drogą wojewódzka nr 672 Ostrów Mazowiecka - Ostrołęka (węzeł „Śniadowo” - węzeł „Komorowo” drogi S61) wynosił 8 808 pojazdów na dobę.

Ruch na odcinku od tego skrzyżowania do Ostrowi Mazowieckiej (co odpowiada odcinkowi drogi S61 węzeł „Podborze” - węzeł „Komorowo”) wynosił 10 422 pojazdów na dobę.

Jeśli, z podawanych przez Pana Ministra, założeń i wyliczeń, ruch na odcinku „Podborze” – „Komorowo” miałby wynieść 117 731 581 osi 100 kN w okresie projektowym 30 lat, to zupełnie niezrozumiałym jest dlaczego na odcinku „Śniadowo” - „Łomża Południe” miałyby być on niższy, jeśli według GPR 2015 ruch był o ok. 10% wyższy.

Błądność przyjętych do obliczeń ruchu założeń może wynikać z faktu, że wielu kierowców samochodów jadących z państw nadbałtyckich, czy Mazur w kierunku Warszawy, ze względu na wielkie zagęszczenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 677, w Łomży starało się zjechać na sąsiednie, nieco dłuższe, ale ze względu na mniejsze obciążenie ruchem, umożliwiające szybsze pokonanie trasy, drogi krajowe nr 61 i 63. Według danych GPR 2015 ruch na prowadzących na południe od Łomży drogach DW 677 wyniósł 11 114 pojazdów, na KD 61 - 7 715 pojazdów, a na DK 63 - 6 325 pojazdów na dobę. Po wybudowaniu drogi ekspresowej S61 prawie 100% kierowców będzie jechało drogą ekspresową do samego końca, czyli do węzła „Podborze”, a nie zjeżdżało z niej w Łomży na niższej jakości, dłuższe i wolniejsze w przejeździe drogi krajowe DK 61 i DK 63.

Odnosząc się do metodologii liczenia, jak najbardziej prawdziwym jest fakt, iż prognozy powinny być wykonane w oparciu o zatwierdzone Analizy i prognozy ruchu, a kategoria ruchu wyznaczana w oparciu o odpowiednie Katalogi Nawierzchni. Nadmienić należy jednak fakt, iż przy przygotowywaniu analiz i prognoz ruchu są także elementy, wskaźniki, które mogą w znaczny sposób zaburzyć prognozę. Do takich wskaźników zaliczają się wskaźniki związane z prognozowanym PKB, które w zależności od podregionu mogą znacznie się różnić, co może mieć wpływ na prognozowane natężenie i prognozowaną kategorię ruchu. Wskaźniki wzrostu PKB będą mniejsze dla województwa Podlaskiego (podregion łomżyński), a większe dla województwa Mazowieckiego (podregion ostrołęcko-siedlecki). W związku z tym nasuwa się pytanie jakie wskaźniki na odcinku drogi Śniadowo-

Łomża, biegnącej przez dwa województwa zostały uwzględnione? Innym istotnym elementem jest zakładany stopień dowiązania do odcinków sąsiednich +/- wartość w %. W zależności od przyjętej wartości, może to skutkować tym, iż na bezpośrednio dowiązanych odcinkach tej samej drogi stosując te same procedury obliczeniowe uzyskuje się różne wyniki projektowanego ruchu, a co za tym idzie przyjmowana jest różna kategoria ruchu, co nie do końca jest logiczne.

Innymi bardzo istotnymi elementami, które zapewne nie są uwzględnione w Prognozie i analizie ruchu, a które mogą mieć znaczny wpływ na wielkość ruchu są:

- zwiększenie przewozów towarów między Unią Europejską, a Rosją,
- zmiany, związane z budową dróg np. S16 (droga szczególnie trudna ze względu na uwarunkowania środowiskowe i społeczne).

Podsumowując, chciałbym jeszcze wspomnieć o negatywnych konsekwencjach pozostawienia odcinka Śniadowo-Łomża jako KR6:

- możliwość wystąpienia przedwczesnych zniszczeń nawierzchni, w związku z większym niż zakładano ruchem, zwłaszcza pojazdów ciężarowych - tranzyt,
- możliwość obniżenia bezpieczeństwa i komfortu podróżujących,
- możliwość drogich i uciążliwych napraw nawierzchni – nawierzchnia betonowa jest znacznie bardziej skomplikowana, uciążliwa w naprawie

Powtórzę - Panie Ministrze - błędne jest założenie, że ruch na drodze S61 na odcinku „Łomża Południe” – „Śniadowo” miałby być, z jakiś dziwnych przyczyn, znacząco mniejszy niż ruch na pozostałych odcinkach S61, dlatego jeszcze raz proszę o rozważenie wskazywanych uwag i zrównanie kategorii ruchu dla wszystkich odcinków drogi ekspresowej S61 do KR7.

Raz jeszcze należy podkreślić, iż jedynym rozsądnym i słusznym jest wprowadzenie na obecnym etapie (początek robót budowlanych) zmiany kategorii ruchu na odcinku Śniadowo – Łomża na KR7, podobnie jak zrobiono to na innych odcinkach S61, np. na odcinku 1. Wprowadzona zmiana na obecnym etapie będzie znacznie korzystniejsza ze względów społecznych, jak i ekonomicznych. Polski nie stać na robienie prowizorek, a następnie za kilka, czy kilkanaście lat wykonywanie bardzo drogich remontów, drogich nie tylko z punktu widzenia finansowego, ale także społecznego. Wykonanie droższej i lepszej konstrukcji drogi na tym etapie, globalnie się opłaci wszystkim, mając na uwadze bardzo drogie i skomplikowane remonty nawierzchni betonowej. Pozostawienie niższej kategorii KR6 tylko na jednym odcinku całej inwestycji nadaje się do tzw. absurdów drogowych, oznacza znacznie szybsze remonty tego odcinka, dodatkowe niewspółmierne do obecnych koszty remontów oraz zagrożenie dla użytkowników ruchu.

W związku z powyższym pytam Pana Ministra:

1. Czy węzeł Śniadowo może powodować zmiany natężenia ruchu skutkujące inną kategorią ruchu przed i za węzłem?
2. Jakie wskaźniki wzrostu uwzględniono w zatwierdzonej dla odcinka 2 „Analizie i Prognozie Ruchu”? Z podregionu łomżyńskiego? Z podregionu ostrołęcko-siedleckiego? Czy mieszane? Czy dla wspomnianych przypadków zawsze wynikową jest kategoria KR6?
3. Czy dla pozostałych odcinków S61 natężenia ruchu / liczba osi obliczeniowych są znacząco większe niż na odcinku S61 Śniadowo - Łomża? Zwłaszcza odcinki Komorowo - Śniadowo oraz odcinki Szczuczyn - Guty - Ełk - Raczki?
4. Czy były przygotowywane jakieś dodatkowe opracowanie, analiza, potwierdzająca poprawność wykonanej Prognozy (KR6) na odcinku 2 Śniadowo-Łomża? Jest co najmniej zastanawiające, że jeden odcinek, nie skrajny jest inny niż kilka, czy kilkanaście pozostałych.
5. Na jakiej podstawie została obecnie zmieniona kategoria ruchu dla odcinka drogi S61 węzeł Komorowo – węzeł Śniadowo jeśli prognozy ruchu wskazywały wynik poniżej normy granicznej dla KR7?
6. Czy złożona Analiza i prognoza ruchu dla odcinka 1 była zatwierdzona bez uwag? Czy były składane rewizje tego dokumentu?

Z poważaniem

Lech Antoni Kołakowski


Poseł na Sejm RP

Załącz.

1. Mapa nr 1 - Prognoza ruchu dla samochodów ciężarowych
2. Mapa nr 2 - Prognoza ruchu dla samochodów ciężarowych
3. Mapa nr 3 - Program budowy dróg krajowych na lata 2011 - 2015 (RM 25.01.2011).
Prognoza ruchu 2025- pojazdy ciężarowe.