



MINISTER TRANSPORTU

Jerzy Polaczek

TA4JK - 071 - 1083/07

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 28.05.07

nr. 4823 podpis..... BPS

Warszawa, dnia 15 maja 2007 r.

SECRETARIA
Biuro Marszałka
wpłynęło dn. 28.05.07
nr. 4823 podpis.....

*Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP*

Szanowny Panie Marszałku!

w odpowiedzi na pismo z dnia 11 kwietnia 2007 r. (sygnatura akt DSPA4404-15/07) dotyczące oświadczenia złożonego przez senatora Pana Ludwika Zalewskiego podczas 30 posiedzenia Senatu RP w dniu 29 marca 2007 r., przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Droga z Warszawy do Augustowa przez Białystok jest drogą międzynarodową (E67) od 1996 roku. Wynika to z podpisanej przez Polskę Umowy Europejskiej o Głównych Drogach Ruchu Międzynarodowego (AGR). Droga ta jest elementem Transeuropejskiego Korytarza Transportowego TINA ustanowionego na konferencji Ministrów Transportu na Krecie w 1994 roku. Na fakt przyjęcia przez Polskę umowy AGR i ustanowienia korytarza TINA Oddział w Białymstoku, wówczas Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, nie miał wpływu. Natomiast oba te zdarzenia stawiają wymogi co do stanu drogi, tj. odpowiednich jej parametrów: szerokość jezdni, dostępność drogi, nośności nawierzchni itp. To powoduje, że droga z Warszawy do Augustowa ma lepsze parametry niż inne drogi w tym regionie.

Decyzja obniżenia kategorii drogi Ostrów Mazowiecka – Łomża z drogi krajowej na drogę wojewódzką jest wynikiem reformy administracyjnej w 1999r. Zmniejszono wtedy sieć dróg krajowych z ok. 45 tys. km do zaledwie 18 tys. km. Podjęto wówczas decyzję, iż drogą krajową pozostanie droga nr 63, a odcinek Ostrów Mazowiecka – Łomża zostanie zamieniony na drogę wojewódzką nr 677, ze względu na dużo gorsze parametry geometryczne.

Twierdzenie, że w wyniku modernizacji drogi nr 61 na odcinku od Łomży do Augustowa obniżono jej nośność do 10 t/oś trudno komentować. Nośność drogi jest cechą zmienną. W zależności od warunków gruntowych, wodnych, atmosferycznych, stanu

nawierzchni, ilości remontów oraz natężenia ruchu, nośność drogi zmniejsza się. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe nie można było przeprowadzić remontów w odpowiednim, planowanym zakresie. Dlatego też, nośność przedmiotowej drogi obniżyła się. Przed reformą administracyjną na drodze nr 61 dopuszczony był ruch pojazdów o nacisku na oś 10 ton (obwieszczenie MTiGM z 23.12.1996r Dz.U. Nr 155 z 1996r, poz. 772). Ruch dopuszczony nie oznacza, że nawierzchnia jest dostosowana. DODP w Białymstoku opiniując w 1997 roku układ dróg krajowych, na których dopuszcza się ruch pojazdów o nacisku 10 ton na pojedynczą oś zgłosiła wniosek o okresowe wyłączenie z sieci dróg odcinka drogi nr 61, Łomża – Grajewo – Augustów. Wniosek był motywowany złym stanem technicznym drogi. Potwierdzały to wyniki oceny dokonanej wg pomiarów SOSN. W kolejnym rozporządzeniu MTiGM (Dz. U. Nr 44 z 1999 r. poz. 432) nie dopuszczono do ruchu pojazdów o nacisku na pojedynczą oś powyżej 8 t na odcinku Łomża – Augustów.

Z uwagi na zły stan techniczny, w 1998 roku rozpoczęto modernizację drogi nr 61.

W 1999 roku rozporządzenie MTiGM wprowadziło „*Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*”. W „*Warunkach...*” zapisany jest wymóg, że drogi klasy GP (taką klasę posiada droga nr 61) posiadają nawierzchnię o dopuszczalnym nacisku 115 kN/oś, jednak przy przebudowie lub remoncie dopuszcza się nacisk 100 kN/oś. Taki warunek zastosowano dla przebudowy drogi nr 61. Na przestrzeni lat 1998 – 2001 przebudowano około 51 km tej drogi.

Po 2001 roku droga nr 61 była przebudowywana z udziałem środków Banku Światowego (niewielki odcinek), Phare SSG2001 i Phare SSG2002. Środkami z Phare dysponował Marszałek Województwa. Środki Phare uzupełniane środkami budżetowymi i BŚ pozwoliły zmodernizować około 46 km. Do modernizacji pozostały odcinki szlakowe długości około 21 km oraz budowa obwodnic: Łomży, Stawisk, Szczuczyna, Grajewa, Rajgrodu i Bargłowa.

Istotny jest również fakt, że droga nr 61 przebiega przez tereny o słabej nośności gruntów. Problemem są występujące pokłady torfów o różnej miąższości.

Droga nr 61 nigdy nie znajdowała się w sieci głównych dróg tranzytowych. Na obszarze województwa podlaskiego w I Transeuropejskim Korytarzu Transportowym i w sieci głównych dróg tranzytowych zawsze figurowała droga krajowa nr 8. W związku z przebudową jej nawierzchnia przystosowywana jest do ruchu pojazdów o nacisku 11,5 t/oś.

Studium strategiczne Via Baltica jest obecnie w trakcie opracowywania. Brane są w nim pod uwagę warianty przebiegu przez Łomżę, ale ostateczna decyzja zostanie podjęta po ukończeniu studium.

Odnosząc się do poruszonego przez senatora Zalewskiego problemu „Co mają zrobić mieszkańcy gminy Nowogród, którym całkowicie zamknięto most na rzece Pisa, pomimo ekspertyzy dopuszczającej go do użytku dla pojazdów do 3,5 t do końca czerwca 2007r. (wydłużono o 40 km drogę dowozu dzieci do szkoły i dojazdu do urzędu)” uprzejmie informuję, że przedmiotowy most leży w ciągu drogi wojewódzkiej, której zarządcą nie jest GDDKiA.

z poważaniem

Jay Polak

Do wiadomości:
Pan Adam Lipiński KPRM
Departament Spraw Parlamentarnych KPRM