

Autorskie opracowanie mgr inż. Roberta Łubińskiego (Szczecin)

Uwagi do projektu uchwały Rady Ministrów w sprawie zmiany "Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015".

Mając na uwadze planowaną kontynuację realizacji inwestycji drogowych na drogach szybkiego ruchu, której celem będzie budowa spójnej sieci drogowej, zgłaszam następujące propozycje zmian w nowoprojektowanym Załączniku nr 5 do Programu. W celu uporządkowania zgłaszanych propozycji, propozycje zostały posegregowane województwami.

1. Województwo kujawsko-pomorskie.

Z uwagi na parametry techniczne istniejącej drogi proponuję uwzględnić budowę jednojezdniowej obwodnicy Żnina w ciągu drogi ekspresowej S5.

Uzasadnienie.

Przejście drogi krajowej nr 5 przez Żnin stanowi obecnie prawdopodobnie najwęższe "gardło" w ciągu całej drogi nr 5. Układ drogowy miasta nie jest przygotowany do przenoszenia obecnego obciążenia ruchem. Budowa wnioskowanej relatywnie krótkiej obwodnicy Żnina, nawet o przekroju jednojezdniowym, znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi nr 5 oraz podniesie spójność sieci drogowej.

2. Województwo podlaskie.

Z uwagi na kształt istniejącej i budowanej obecnie sieci drogowej proponuję uwzględnić budowę obwodnicy Suwałk w ciągu drogi ekspresowej S61.

Uzasadnienie.

Odcinek Suwałki - węzeł "Suwałki Południe", który przejmie ruch tranzytowy z drogi krajowej nr 8 po oddaniu budowanego obecnie odcinka drogi nr S61, nie jest przygotowany do przenoszenia takiego obciążenia ruchem. Budowa wnioskowanej, relatywnie krótkiej obwodnicy Suwałk, znacznie ułatwi przejazd w ciągu dróg nr 8 i S61 oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej.

W przypadku niewystarczających środków finansowych na realizację wnioskowanej obwodnicy, proponuje się rozważyć odłożenie w czasie realizacji równoważnej części drogi S8 na odcinku Wiśniewo - Jeżewo, charakteryzującym się stosunkowo umiarkowanym natężeniem ruchu (GPR 2010: ok. 10 tys. poj./dobę). Realizacja ww. odcinka drogi S8 nastąpiłaby w miarę posiadanych środków finansowych po zapewnieniu środków finansowych na wnioskowaną obwodnicę w ciągu drogi S61.

3. Województwo lubelskie.

Z uwagi na kształt istniejącej i budowanej obecnie sieci drogowej, mając jednocześnie na względzie stan zaawansowania prac przygotowawczych, proponuję uwzględnić budowę drogi ekspresowej S12 na odcinku od końca istniejącego fragmentu obwodnicy Puław do węzła

"Sielce" (Kurów), znajdującego się na początku budowanego obecnie wspólnego odcinka dróg ekspresowych S12 i S17 (dokończenie budowy obwodnicy Puław w ciągu drogi S12).

Uzasadnienie.

Wnioskowany odcinek jest relatywnie krótki i stanowi jednocześnie brakujący fragment pomiędzy istniejącym zachodnim odcinkiem obwodnicy Puław w ciągu drogi ekspresowej S12 i budowanym obecnie wspólnym odcinkiem dróg ekspresowych S12 i S17 od węzła "Sielce" (Kurów) na planowanym rozwidleniu dróg S12 i S17 do Lublina. Odcinek Kurów (obecne rozwidlenie dróg nr 12 i nr 17) - węzeł "Kurów" (budowany obecnie wspólny odcinek dróg ekspresowych S12 i S17) stanowi fragment drogi powiatowej i nie jest przystosowany do pełnienia funkcji drogi krajowej. Dopiero dokończenie budowy obwodnicy Puław w ciągu drogi ekspresowej S12 i doprowadzenie jej do budowanego obecnie węzła "Sielce" na planowanym rozwidleniu dróg S12 i S17 pozwoli racjonalnie wykorzystać istniejący zachodni odcinek obwodnicy Puław oraz budowany obecnie wspólny odcinek dróg ekspresowych S12 i S17. Budowa wnioskowanego relatywnie krótkiego odcinka znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi nr 12 oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej.

W przypadku niewystarczających środków finansowych na realizację wnioskowanego odcinka, proponuje się rozważyć odłożenie w czasie realizacji równoważnej części drogi S17 na odcinku obwodnica Ryk - węzeł "Sielce" (Kurów), pokrywającym się z istniejącą drogą nr 17 i charakteryzującym się stosunkowo umiarkowanym natężeniem ruchu (GPR 2010: ok. 12 tys. poj./dobę). Realizacja ww. odcinka drogi S17 nastąpiłaby w miarę posiadanych środków finansowych po zapewnieniu środków finansowych na wnioskowany odcinek drogi S12.

4. Województwo lubuskie.

Z uwagi na kształt istniejącej i budowanej obecnie sieci drogowej, mając jednocześnie na względzie stan zaawansowania prac przygotowawczych, proponuję uwzględnić dobudowę drugiej jezdni na istniejących jednojezdniowych obwodnicach Gorzowa Wielkopolskiego i Międzyrzecza.

Uzasadnienie.

Jednojezdniowe obwodnice Gorzowa Wielkopolskiego i Międzyrzecza zostały zbudowane przed rozpoczęciem budowy dwujezdniowej drogi ekspresowej S3. Po oddaniu do ruchu budowanych obecnie odcinków drogi S3, obie obwodnice będą na obu swoich końcach sąsiadować z odcinkami dwujezdniowymi, stanowiąc wąskie "gardła" w ciągu drogi S3. Budowa wnioskowanej drugiej jezdni w ciągu istniejących obwodnic Gorzowa Wielkopolskiego i Międzyrzecza znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi S3 oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej.

W przypadku niewystarczających środków finansowych na realizację wnioskowanej drugiej jezdni, proponuje się rozważyć odłożenie w czasie realizacji równoważnej części drogi S3 w sąsiedztwie Polkowic (woj. dolnośląskie), na odcinku równoległym do obecnego dwujezdniowego odcinka drogi krajowej nr 3. Realizacja ww. odłożonego w czasie odcinka drogi S3 nastąpiłaby w miarę posiadanych środków finansowych po zapewnieniu środków finansowych na wnioskowaną dobudowę drugiej jezdni.

5. Województwo mazowieckie.

Z uwagi na istniejące natężenie ruchu proponuję uwzględnić budowę drogi ekspresowej S8 na odcinku od końca istniejącej obwodnicy Wyszkowa do rozwidlenia drogi krajowej nr 8 i drogi wojewódzkiej nr 694.

Uzasadnienie.

Wnioskowany odcinek jest relatywnie krótki, a charakteryzuje się jednocześnie dużym natężeniem ruchu (GPR 2010: ok. 19 tys. poj./dobę). Budowa wnioskowanego relatywnie krótkiego odcinka znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi nr 8, na jednym z najbardziej obciążonych jej odcinków oraz podniesie spójność sieci drogowej.

W przypadku niewystarczających środków finansowych na realizację wnioskowanego odcinka, proponuje się rozważyć odłożenie w czasie realizacji równoważnej części drogi S8 na odcinku gr. woj. mazowieckiego - Zambrów (woj. podlaskie), charakteryzującym się wyraźnie mniejszym natężeniem ruchu (GPR 2010: ok. 13 tys. poj./dobę). Realizacja ww. odłożonego w czasie odcinka drogi S8 nastąpiłaby w miarę posiadanych środków finansowych po zapewnieniu środków finansowych na wnioskowany odcinek drogi S8.

5a. Dodatkowo z uwagi na istniejące natężenie ruchu proponuję uwzględnić wykonanie projektu i budowę autostrady A2 na odcinku od planowanego węzła "Konik" do początku istniejącej obwodnicy Mińska Mazowieckiego. Odcinek ten będzie stanowić obwodnicę m. Dębe Wielkie.

Uzasadnienie.

Wnioskowany odcinek jest relatywnie krótki, a charakteryzuje się jednocześnie dużym natężeniem ruchu (GPR 2010: ok. 19 tys. poj./dobę). Budowa wnioskowanego relatywnie krótkiego odcinka znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi nr 2 na jednym z najbardziej obciążonych jej odcinków (odcinek Warszawa - Mińsk Mazowiecki) oraz podniesie spójność sieci drogowej.

6. Województwo wielkopolskie.

Z uwagi na istniejące natężenie ruchu oraz parametry techniczne istniejącej drogi, mając jednocześnie na względzie stan zaawansowania prac przygotowawczych, proponuję uwzględnić budowę następujących obwodnic miast w ciągu dróg ekspresowych:

- a) Ostrów Wielkopolski (dokończenie budowy obwodnicy w ciągu drogi S11),
- b) Jarocin (S11),
- c) Kępno (S11).

Uzasadnienie.

Ad. a) i b)

Przejścia drogi krajowej nr 11 przez Jarocin i Ostrów Wielkopolski charakteryzują się dużym natężeniem ruchu, jednocześnie układ drogowy tych miast nie jest przygotowany do przenoszenia tak dużego obciążenia ruchem. Projekty obwodnic obu ww. miast posiadają wydane decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Ponadto dopiero dokończenie budowy obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego pozwoli racjonalnie wykorzystać istniejący północny odcinek obwodnicy.

Ad. c)

Przejście drogi krajowej nr 11 przez Kępno charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, jednocześnie układ drogowy miasta nie jest przygotowany do przenoszenia tak dużego obciążenia ruchem. Ponadto dopiero budowa obwodnicy Kępna w ciągu drogi S11 pozwoli skomunikować drogę nr 11 z budowaną obecnie drogą ekspresową S8, jak również skomunikowanie drogi ekspresowej S8 z miastem Kępno.

Ad. a), b) i c)

Budowa wnioskowanych relatywnie krótkich odcinków obwodnic Jarocina, Ostrowa Wielkopolskiego i Kępna znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi nr 11 oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej.

W przypadku niewystarczających środków finansowych na realizację ww. obwodnic, proponuje się rozważyć odłożenie w czasie realizacji następujących odcinków drogi S5:

- Korzeńsko - Trzebnica w woj. dolnośląskim (z jednoczesnym pozostawieniem do realizacji odcinka Trzebnica - Wrocław),
- Gniezno - Mielno (z ewentualną szybszą realizacją samej tylko obwodnicy Gniezna),
- Radomicko - Kaczkowo.

Realizacja ww. odcinków drogi S5 nastąpiłaby w miarę posiadanych środków finansowych po zapewnieniu środków finansowych na wnioskowane obwodnice w ciągu drogi S11.

Droga nr 5 na odcinku Korzeńsko - Trzebnica posiada istniejące obwodnice mijanych miast (Żmigród, Prusice, Trzebnica) oraz charakteryzuje się stosunkowo umiarkowanym natężeniem ruchu (GPR 2010: ok. 10 tys. poj./dobę).

Droga nr 5 na niemal całej długości przejścia przez Gniezno posiada przekrój dwujezdniowy, na znacznym odcinku bezkolizyjny.

Droga nr 5 na niemal całej długości przejścia przez Leszno (fragment odcinka Radomicko - Kaczkowo) posiada przekrój dwujezdniowy, a na odcinku Leszno - Rydzyna (kolejny fragment odcinka Radomicko - Kaczkowo) przekrój 4-pasowy.

Braki fragmentów drogi S5 nie spowodują powstania przerw w ciągłości planowanej drogi ekspresowej S5, ponieważ Załącznik nr 5 nie obejmuje budowy odcinka drogi S5 Wronczyn - Radomicko oraz Bydgoszcz - Mielno, a więc nie zakłada budowy całości odcinków Bydgoszcz - Poznań ani Poznań - Wrocław.

7. Województwo zachodniopomorskie.

Z uwagi na istniejące natężenie ruchu proponuję uwzględnić budowę obwodnicy Koszalina i Sianowa w ciągu drogi ekspresowej S6.

Uzasadnienie.

Przejęcie drogi krajowej nr 6 przez Koszalin i Sianów stanowi obecnie prawdopodobnie najwęższe i najdłuższe "gardło" w ciągu całej drogi nr 6. Układ drogowy Koszalina i Sianowa nie jest przygotowany do przenoszenia obecnego obciążenia ruchem. Budowa wnioskowanej relatywnie krótkiej obwodnicy Koszalina i Sianowa znacznie ułatwi przejazd w ciągu drogi nr 6 oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej.

W przypadku niewystarczających środków finansowych na realizację wnioskowanej obwodnicy, proponuje się realizację w pierwszej kolejności samej obwodnicy Sianowa. Realizacja obwodnicy Koszalina nastąpiłaby w miarę posiadanych środków finansowych.

Podsumowanie.

Przedstawione powyżej propozycje dotyczą budowy relatywnie krótkich odcinków dróg, odciążających istniejące odcinki o dużym natężeniu ruchu, bądź stanowiących uzupełnienie brakujących fragmentów. Ich budowa, nawet kosztem opóźnienia budowy niektórych innych odcinków dróg, znacznie ułatwi przejazd w ciągu najważniejszych dróg krajowych oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej.