

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030”
Autor	Minister Infrastruktury
Projekt z	lutego 2020 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	Prezentowane poniżej dodatkowe projekty, które należałoby ująć w ramach listy podstawowej Programu są bardzo istotne z wielu przyczyn. To, że Program dotyczy według swej nazwy budowy 100 obwodnic nie może stanowić argumentu przeciwko ich uwzględnieniu. Warto wskazać w tym kontekście, że nazwa Programu w postaci „Program Budowy 2x100 Obwodnic” brzmiałaby jeszcze bardziej przekonująco.	Uwaga wyprzedająca „argument z nazwy”.		
2.	§ 2 projektu uchwały, Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030	Według sygnałów spływających do Biura ZPP budowa obwodnic to wyzwanie dotyczące nie tylko dróg krajowych. Warto byłoby rozważyć zapewnienie samorządowym zarządcom środków na podejmowanie	Uwaga o charakterze sygnalizacyjnym.		

		takich dużych zadań inwestycyjnych.			
3.	Rozdział 3.3. Programu (str. 28-29)	Całkowicie zrozumiałe jest założenie, aby w „Programie Budowy 100 Obwodnic” ująć jedynie obwodnice w ciągach zwykłych dróg krajowych – bez autostrad i dróg ekspresowych – czyli tam, gdzie luka w sieci dróg jest najbardziej dotkliwa dla lokalnych społeczności. Wydaje się jednak zasadnym, aby obwodnice, które są kontynuacją istniejących ciągów drogowych w klasie S, zostały zaprojektowane i zrealizowane również jako drogi ekspresowe.	Zachowanie tej samej klasy drogi podniesie walory funkcjonalne obwodnicy, zachęcając m.in. kierowców samochodów osobowych do korzystania z niej zamiast wybierania krótszej trasy przez miasto.		
4.	Zał. nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych, poz. 35	Wnosimy o przyspieszenie terminu budowy obwodnicy Nowego Targu – i jej realizację w najwcześniejszym możliwym terminie.	W 2021 r. ukończony zostanie odcinek S7/DK47 od Lubnia do Chabówki, a planowane ukończenie odcinka DK 47 od Rdzawki do Nowego Targu powinno nastąpić w 2023 roku. Wówczas za węzłem Nowy Targ Południe (włączenie do istniejącego odcinka DK 47 Nowy Targ – Zakopane) nastąpi pierwsze od Krakowa zwięźenie Zakopianki do jednej jezdni. Przy natężeniu ruchu występującym na DK 47 tworzyć będą się zatory sięgające poza węzeł Nowy Targ Zachód. Układ drogowy Nowego Targu nie będzie w stanie przyjąć takiej liczby pojazdów. Powyższe będzie często powodowało paraliż komunikacyjny całego miasta – zarówno przy wyjazdach, jak i powrotach weekendowo-wakacyjnych. W związku z powyższym przyspieszenie budowy obwodnicy Nowego Targu		

			(połączenie nowego węzła drogi krajowej nr 47, tj. Zakopianki pod nazwą Nowy Targ Południe z drogą krajową nr 49 (w kierunku Białki, Bukowiny i przejścia granicznego PL/SK w Jurgowie) jest niezbędne ze względów społecznych, ekonomicznych i środowiskowych.		
5.	Załącznik nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych w zw. z Załącznikiem nr 2 – Listą zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji, poz. 37	Wnosimy o przeniesienie budowy obwodnicy Kwidzyna z listy rezerwowej na listę podstawową.	<p>W temacie obwodnicy Kwidzyna od lat prowadzone są działania na rzecz jej wybudowania. W ostatnich dwóch latach to np. podpisanie listu intencyjnego przez wszystkie samorządy z terenu powiatu kwidzyńskiego (marzec 2019), podjęcie uchwał przez Radę Miejską w Kwidzynie (grudzień 2019) oraz Radę Powiatu Kwidzyńskiego (styczeń 2020) w sprawie apelu o ujęcie przedsięwzięcia dotyczącego budowy obwodnicy Kwidzyna w Rządowym Programie Budowy Stacji Obwodnic Małych Miast w Polsce (wówczas jeszcze funkcjonowała robocza nazwa programu). Dokumenty te zostały przekazane m.in. Prezesowi Rady Ministrów Panu Mateuszowi Morawieckiemu.</p> <p>Realizacja inwestycji przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności gospodarczej powiatu i gmin, województwa oraz kraju poprzez poprawę spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego. Dzięki realizacji przedsięwzięcia nastąpi usprawnienie połączeń pomiędzy regionalnymi i subregionalnymi ośrodkami rozwojowymi, do których</p>		

			<p>Kwidzyn jest zaliczany. Budowa obwodnicy jest szczególnie istotna dla gmin powiatu, w tym dla miasta Kwidzyna, który stanowi ważne centrum rozwoju gospodarczego dla południowo-wschodniej części województwa pomorskiego. To uprzemysłowione miasto i jednocześnie bardzo istotne zaplecze przetwórcze dla rolników powiatu i regionu. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości podróży, zwiększenia przepustowości i jakości połączeń transportowych oraz wzmocnienia spójności powiatu. Miasto Kwidzyn – intensywnie zamieszkałe – zostanie odciążone od ruchu tranzytowego.</p> <p>W szerszym aspekcie nastąpi także poprawa dostępności do portów i lotnisk dla mieszkańców miasta i powiatu, co w obecnym czasie jest bardzo istotne. Przedsięwzięcie to jako element rozbudowy infrastruktury w powiecie przyczyni się do zwiększenia jego atrakcyjności pod względem inwestycji i zatrudnienia. Będzie jednocześnie zdecydowanym krokiem na rzecz usuwania barier przestrzennych w przepływie ludzi i towarów, a także ułatwieniem w zakresie dostępności do obszarów inwestycyjnych i gospodarczych oraz odciążeniem układu komunikacyjnego miasta Kwidzyna. Kierując się troską o mieszkańców powiatu należy podkreślić, iż bardzo istotne jest</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>utrzymanie wysokiej aktywności inwestycyjnej kapitału zagranicznego w powiecie kwidzyńskim, co w sposób bezpośredni przekłada się na miejsca pracy. Warto także zwrócić uwagę na Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, który w punkcie „Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej”, koncentruje się na budowie i modernizacji dróg w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego – redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane poprzez budowę obwodnic – mówi – po roku 2020 – m.in. o obwodnicy Kwidzyna w ciągu drogi krajowej nr 55. Jako podmiot odpowiedzialny za realizację wskazano Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku. Dodatkowym argumentem za podjęciem tej inwestycji jest także fakt, że wiele działań już podjęto w ciągu minionych lat, w które zaangażowane były samorzady powiatu kwidzyńskiego. W latach 2002-2004 GDDKiA podpisała porozumienie, a następnie umowę z miastem Kwidzyn w sprawie sporządzenia, wykonania i sfinansowania prac studialno-koncepcyjnych obwodnicy. Dzięki temu powstała wielobranżowa koncepcja budowy obwodnicy. Wydano wspólnie na ten cel ponad</p>	
--	--	--	---	--

			<p>746 tys. zł. Ponadto planowana obwodnica została uwzględniona w dokumentach planistycznych gmin: Kwidzyn, Gardeja, oraz miasta Kwidzyn. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (dawniej Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa i Agencja Nieruchomości Rolnych) zadeklarował przekazanie pod tą inwestycję gruntów należących do Skarbu Państwa.</p> <p>Istnieje duża konieczność realizacji przedmiotowego zadania przy równoczesnym wysokim ryzyku wystąpienia negatywnych konsekwencji zaniechania działań w tym zakresie. Stąd też samorządowcy wyrazili zdecydowane poparcie dla tej bardzo istotnej inwestycji, która jest jednym z najważniejszych obecnie dla powiatu przedsięwzięć o charakterze ponadlokalnym. W 2019 r. podczas prac w ramach Nadwiślańskiego Subregionalnego Zespołu Roboczego, obejmującego swoim zasięgiem powiaty: starogardzki, tczewski, malborski, kwidzyński i sztumski, który pracuje w ramach przygotowania Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, temat budowy obwodnicy Kwidzyna był wielokrotnie podnoszony i znalazł się ostatecznie w dokumencie pod nazwą „Raport końcowy podsumowujący pracę Nadwiślańskiego Subregionalnego Zespołu Roboczego” z 11 września 2019 roku. Podczas spotkań w ramach powyższego Zespołu</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego zadeklarowali ujęcie przedmiotowego tematu w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 – jako oczekiwanie wobec władz centralnych.</p> <p>Za realizacją przedmiotowego zadania inwestycyjnego przemawia szereg czynników opisanych powyżej, należy podkreślić także, iż znaczenie ma stan prac przygotowawczych – a takie zostały podjęte. Ponadto należy mieć na uwadze natężenie ruchu w okolicy Kwidzyna, w tym ruchu ciężkiego, stan bezpieczeństwa liczony poziomem wypadkowości, w szerszym kontekście także poprawa dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz konieczność zachowania zrównoważonego rozwoju kraju. W efekcie realizacji projektu nastąpiłoby usprawnienie ruchu tranzytowego, redukcja hałasu w obszarach zabudowanych oraz poprawa jakości powietrza. Istotną sprawą jest redukcja zanieczyszczeń. Transport samochodowy jest istotnym źródłem zanieczyszczenia na terenie zabudowanym. Ma to istotny wpływ na zdrowie w perspektywie krótko- i długoterminowej z tytułu zgonów, skrócenia średniej długości życia, a także chorób – szczególnie związanych z układem oddechowym czy krążenia. Największy wpływ na jakość powietrza mają samochody ciężarowe, które posiadają silniki</p>	
--	--	--	--	--

			<p>wysokoprężne o dużej pojemności. Częsta zmiana prędkości, gwałtowne hamowanie i przyspieszanie powodują zmianę pracy obrotowej silnika oraz zwiększanie emisji zanieczyszczeń. W procesie ścierania się opon i hamulców, do atmosfery trafiają metale ciężkie i cząstki stałe. Zadanie wpisuje się w cel główny programu wieloletniego „Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030”, tj. budowę drogowych obejść miejscowości zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców oraz cele szczegółowe, tj. zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę powyższe uważamy, iż istnieje konieczność realizacji przedmiotowego zadania.</p>		
6.	<p>Załącznik nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych w zw. z Załącznikiem nr 2 – Listą zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji, poz. 39</p>	<p>Wnosimy o przeniesienie budowy obwodnicy Kłomnic z listy rezerwowej na listę podstawową – z terminem realizacji w latach 2021-2023.</p>	<p>Przebiegająca przez teren gminy Kłomnice droga krajowa DK91 jako droga której nadano klasę GP, tj. drogi głównej ruchu przyspieszonego stanowi drogę alternatywną w stosunku do przebudowywanej obecnie drogi krajowej DK1, a po zrealizowaniu prac autostrady A1. Od chwili rozpoczęcia przebudowy drogi krajowej DK1, droga krajowa DK91 przejęła ruch tranzytowy i lokalny. Spowodowało to wzrost natężenia ruchu i związane z tym inne uciążliwości zarówno dla kierowców poruszających się po tej drodze jak</p>		

			<p>również dla mieszkańców terenów przylegających do drogi DK91. Zarówno władze gminy Kłomnice, jak również powiatu częstochowskiego wraz z mieszkańcami nieustająco od 2005 r. do chwili obecnej podejmują działania w celu wykonania przebudowy DK91 i budowy obwodnicy miejscowości Kłomnice.</p> <p>Bezspornym jest, że natężenie ruchu pojazdów samochodowych w gminie Kłomnice, w związku z przebudową DK1 zwiększyło się kilkakrotnie. Z badania natężenia ruchu wykonanego w sierpniu 2019 r. wynika, że po drodze DK91 porusza się ok. 17 tysięcy pojazdów na dobę, z prędkością przekraczającą niejednokrotnie 100 km/h w centrum Kłomnic, w terenie zabudowanym. Stanowi to niewątpliwie zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców. Tylko w roku 2019 odnotowano 2 śmiertelne wypadki drogowe z udziałem pieszych i rowerzystów. W Kłomnicach problem stanowią tworzące się korki, uniemożliwiające wjazd i wyjazd ze skrzyżowań z drogami niższej kategorii: z czterema drogami powiatowymi, DP 1030S, DP 1029S, DP 1070 S, DP 1024 S i z siedmioma drogami gminnymi. Lokalizacja planowanej obwodnicy jest zgodna z dokumentami planistycznymi gminy i województwa. Przebieg projektowanej obwodnicy drogi krajowej DK91 został ustalony już w</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, uchwalonym uchwałą Rady Gminy Kłomnice Nr 124/XVII/2000 dn. 28.09.2000 roku. Konieczność budowy obwodnicy oraz jej przebieg utrzymała także zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Kłomnice, zatwierdzona w dniu 23 marca 2018 roku. Rezerwa terenu pod obwodnicę DK91 została również zapewniona w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Kłomnice zatwierdzonym uchwałą Rady Gminy Kłomnice Nr 129.XXII.2016 z dnia 31 marca 2016 roku. Jest to teren nieobjęty żadną z form ochrony przyrody, położony z dala od istniejącej zabudowy, w sąsiedztwie terenów rolnych. Taka lokalizacja umożliwia bezkolizyjne przeprowadzenie obwodnicy bez jakichkolwiek konfliktów społecznych i kosztownych wywłaszczeń. Ponadto gmina rezerwując teren pod planowaną obwodnicę bazowała na koncepcji opracowanej przez specjalistów z zakresu projektowania dróg, która daje gwarancję zachowania zgodności z przepisami dotyczącymi warunków jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Budowa obwodnicy jest także zgodna z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „Plan 2020+”, który przewiduje konieczność budowy</p>	
--	--	--	--	--

			<p>obwodnic w ciągach dróg krajowych w terenach o gęstej zabudowie. Warunek ten w przypadku obwodnicy Kłomnic zostaje spełniony, bowiem miejscowość Kłomnice jest zabudowana zwartą zabudową mieszkaniową (175 zjazdów) i zabudową mieszkaniowo-usługową (40 zjazdów) zlokalizowaną na granicy z pasem drogowym drogi krajowej DK91.</p> <p>Kluczowym argumentem przemawiającym za budową obwodnicy Kłomnic, obok ogromnego natężenia ruchu są parametry istniejącej drogi DK91 i ich zgodność z przepisami prawa. Jak wskazano powyżej, droga krajowa DK91 stanowi obecnie drogę klasy GP tj. drogę główną ruchu przyspieszonego. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, a na terenie zabudowy nie mniejsze niż 600 m. Droga DK91 nie odpowiada przywołanym warunkom</p>	
--	--	--	---	--

			<p>technicznym. Przede wszystkim szerokość drogi w centrum miejscowości Kłomnice wynosi ok. 12-15 m. i brak jest możliwości jej poszerzenia. Bezpośrednio przy granicy z pasem drogowym usytuowana jest zabudowa kubaturowa, która uniemożliwia jakiegokolwiek poszerzenie drogi. Ponadto droga krajowa krzyżuje się także z drogami klasy KDD, co jest niezgodne z przepisami powołanego rozporządzenia, gdyż zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego. W miejscowości Kłomnice skrzyżowania dróg niższych klas z drogą krajową klasy GP występują co ok. 150-300 m. Nie bez znaczenia jest również brak możliwości zastosowania rozwiązań chroniących mieszkańców przed uciążliwościami, np. budowa ekranów akustycznych, z uwagi na brak miejsca do ustawienia takich urządzeń. Nie bez znaczenia jest także brak odpowiedniego oznakowania, sygnalizacji świetlnej, ciągów pieszo-jezdnych i chodników dla pieszych przy drodze DK91. Droga krajowa DK91, która przejmuję ruch tranzytowy z drogi krajowej nr 1 nie jest przygotowana do przenoszenia takiego obciążenia. Budowa wnioskowanej, relatywnie krótkiej obwodnicy Kłomnic znacznie ułatwi przejazd oraz wydatnie podniesie spójność sieci drogowej. Zasadniczym celem budowy obwodnicy jest znacząca poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja planowanej</p>	
--	--	--	--	--

			<p>obwodnicy umożliwi skierowanie znacznej części uciążliwego ruchu tranzytowego poza tereny wysoce zurbanizowane o zwartej zabudowie kubaturowej. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu na drogach położonych w centrum Kłomnic, zmniejszenie emisji komunikacyjnych, zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz związanych z nimi uciążliwości, poprawę warunków życia i wypoczynku mieszkańców Kłomnic. Z badań przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach wynika, że w przedmiotowym rejonie znacznie przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu dla zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej. Wyniki analiz przekazano także w 2019 roku do GDDKiA w Katowicach. Budowa obwodnicy w zdecydowany sposób przyczyni się do zmniejszenia ryzyka zagrożenia życia i zdrowia ludności mogącego powstać w wyniku kolizji i awarii komunikacyjnych. Przejazd przez gminę Kłomnice odbywa się w bardzo trudnych warunkach. Znaczny wzrost ruchu stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców gminy Kłomnice, a także stwarza zagrożenie dla budynków i budowli położonych w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego DK91. Odczuwalne są przede wszystkim duże wibracje, hałas, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego przez spaliny. Przy</p>	
--	--	--	---	--

			<p>drodze krajowej DK91 funkcjonuje wiele budynków użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy tj. kościół parafialny z parkingiem po drugiej stronie drogi oraz kaplicą pogrzebową przy kościele, dwie szkoły podstawowe, cmentarz, Gminny Ośrodek Kultury w Kłomnicach, OSP, siedziba Pogotowia Ratunkowego i Ratownictwa Medycznego, Komisariat Policji, Klub Sportowy, trzy stacje paliw, trzy supermarkety i ponad 30 innych podmiotów gospodarczych.</p> <p>Najbardziej newralgicznym miejscem jest skrzyżowanie dróg: krajowej, powiatowej gminnej, które to służy również mieszkańcom sąsiedniej gminy Kruszyna jako droga dojazdowa do Częstochowy. Jako uzasadnienie budowy obwodnicy w ciągu drogi DK91 należy przywołać także prognozę wzrostu ciężkiego ruchu samochodowego, zwłaszcza tranzytowego. Z analiz ruchu dla DK91 w m. Kłomnice opracowanych w roku 2009 przez Firmę Transport i Miasto „TiM” na zlecenie Urzędu Gminy Kłomnice wynika, że w roku 2009 natężenie ruchu na drodze krajowej DK91 w miejscowości Kłomnice wynosiło 8700 pojazdów/dobę. Przewidywane natężenie ruchu w roku 2020 ma wynosić 11900 a w roku 2030 – 16300 poj./dobę. W przypadku przebudowy drogi DK1 natężenie ruchu w roku 2020 ma wynieść 17500, a w roku 2030 przewiduje się</p>		
--	--	--	---	--	--

			<p>23500 pojazdów na dobę. Droga krajowa to także trasa ruchu pielgrzymkowego. Co roku w pielgrzymkach przechodzących przez miejscowość Kłomnice uczestniczą tysiące pątników zmierzających na Jasną Górę oraz do Klasztoru Matki Boskiej w Gidlach. Ponadto droga DK91 jest jedyną alternatywną drogą do DK1/A1 nie tylko na czas jej przebudowy, ale także docelowo w przypadku uruchomienia drogi A1 jako autostrady płatnej. Obecnie w przypadku wystąpienia kolizji lub wypadku na drodze krajowej A1 ruch wraca na DK91. Nie bez znaczenia jest także odbiór odpadów komunalnych od mieszkańców posesji położonych bezpośrednio przy drodze DK91 w Kłomnicach. Śmieciarki odbierające odpady kilka razy w miesiącu praktycznie całkowicie paraliżują ruch na drodze DK91.</p>		
7.	<p>Załącznik nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych w zw. z Załącznikiem nr 2 – Listą zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji, poz. 41</p>	<p>Wnosimy o przeniesienie budowy obwodnicy Rędzin z listy rezerwowej na listę podstawową – z terminem realizacji w latach 2021-2023.</p>	<p>Budowa obwodnicy Rędzin przyczyni się do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poprawy bezpieczeństwa – dla ruchu pieszego oraz pojazdów jednośladowych, obecnie brak chodników, ścieżek rowerowych, bezpiecznych skrzyżowań, przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnej na całej drodze krajowej DK91. 2. Poprawy jakości życia mieszkańców – ekologia spaliny, hałas. Co do emisji hałasu do środowiska, to Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach, Delegatura w 		

			<p>Częstochowie pismem z dnia 5 lutego 2020 r. do Starostwa Powiatowego w Częstochowie sprawozdanie z badań nr 101/2020 – pomiary i ocena hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg publicznych: tj. DK91. Stacja pomiarowa zlokalizowana została w m. Rędziny na posesji przy ul. Wolności 187A. Z treści sprawozdania wynika, iż rezultaty badań akustycznych dla ww. stacji pomiarowej wykazały przekroczenia standardów akustycznych określonych dla dróg w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, jak i terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zarówno w porze dnia, jak i w porze nocy. Następstwem przekroczenia poziomu hałasu mogą być niebezpieczne wibracje i pękające ściany budynków. Przedmiotowe badanie przeprowadzone zostało w okresie od dnia 11.10.2019 r. do dnia 21.10.2019 r.</p> <p>3. Wyprowadzenia ruchu poza tereny o intensywnej zabudowie.</p> <p>4. Lepszego skomunikowania węzła autostradowego. Łączna ilość zarejestrowanych pojazdów tylko w gminach sąsiednich to 34 314 – pojazdy te będą kierować się w stronę węzła autostradowego, który</p>	
--	--	--	---	--

			<p>powstaje na granicy gminy Rędziny.</p> <p>5. Gospodarczego wykorzystania terenów w sąsiedztwie lotniska i budowanej autostrady, którymi interesują się potencjalni inwestorzy m.in. Polska Agencja Inwestycji i Handlu.</p> <p>6. Rozłożenia natężenia ruchu dojazdowego i uruchomienia giełdy rolno-spożywczej przez spółkę Skarbu Państwa – Regionalny Fundusz Gospodarczy S.A. na obszarze blisko 50 hektarów.</p> <p>7. Rozwoju zarejestrowanego lotniska cywilnego.</p> <p>8. Wyprowadzenia ruchu z obecnej drogi krajowej DK91, przy której znajdują się: szkoła, przedszkole, tereny sportowe, budowane Centrum Usług Społecznościowych, przychodnia lekarska, biblioteka, dwa kościoły, w tym jeden zabytkowy wraz z zabytkowym cmentarzem, strażnice OSP oraz inne budynki, w których prowadzona jest działalność gospodarcza.</p> <p>9. Zmniejszenia zdarzeń losowych w ruchu pieszym i kołowym, które na chwilę obecną niebezpiecznie rosną; wzrasta też liczba ofiar śmiertelnych.</p> <p>10. Utrzymania gminnego taboru autobusowego, niedawno zmodernizowanego w ramach środków unijnych, w odpowiednim</p>	
--	--	--	--	--

			<p>stanie. Wzmożony ruch na DK91 oraz drodze powiatowej wraz z tworzącymi się korkami stwarzają zagrożenie zwrotu dofinansowania UE na zakup autobusów służących komunikacji zbiorowej gminy Rędziny z miastem Częstochowa - warunki dofinansowania to ekologia i ilość przewożonych pasażerów. Korki powodują opóźnienia i tym samym większe spalanie, jak również utratę pasażerów szukających innych możliwości podróżowania.</p> <p>11. Bezpieczeństwa na trasie przejścia licznych pielgrzymek zmierzających w okresie wakacyjnym na Jasną Górę.</p> <p>12. Usprawnienia ruchu tranzytowego poprzez rozdzielanie ruchu lokalnego i regionalnego od krajowego/międzynarodowego.</p> <p>13. Zwiększenia dynamiki rozwoju gminy i powiatu poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów i usług.</p> <p>14. Poprawy obsługi sanitarno-medycznej oraz przeciwpożarowej w sytuacjach kryzysowych i zagrażających życiu.</p> <p>15. Lepszego i wydajniejszego wykorzystania obecnej drogi krajowej DK91 jako alternatywnej drogi do budowanej autostrady.</p>		
8.	Zał. nr 1 do Programu – Lista	Wnosimy o ujęcie w Programie w ramach listy podstawowej	1. Opis inwestycji Założeniem przedmiotowej		

	zadań inwestycyjnych	zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa połączenia autostrady A1 i A4 – etap I – zmiana przebiegu drogi krajowej nr 79 na terenie miast Katowice, Chorzów, Bytom od węzła z ul. Katowicką do Al. Jana Pawła II”.	<p>inwestycji jest wybudowanie nowego odcinka DK79 w zamian za istniejący odcinek drogi krajowej, tj.: ul. Chorzowskiej w Katowicach, ul. Katowickiej w Chorzowie, ul. Chorzowskiej w Bytomiu, który spełniać będzie zadanie obwodnicy obszarów śródmiejskich miasta Chorzowa. Początkowy odcinek projektowanej trasy stanowi dowiązanie do istniejącej ulicy Chorzowskiej w Katowicach. Dalej trasa biegnie wzdłuż ulicy Parkowej, dalszy fragment przebiega obrzeżami terenu zlikwidowanej Huty Kościuszko. Od ul. Kościuszki do ciągu ul. Nowa – M.C. Skłodowskiej ślad trasy prowadzi po wschodniej stronie linii kolejowej wzdłuż ulic Krakowska – Poznańska, a następnie przechodzi na stronę zachodnią, wzdłuż której dochodzi do obwodnicy miasta Bytomia, tj. Al. Jana Pawła II.</p> <p>2. Stopień zaawansowania inwestycji</p> <p>2.1. Inwestycja przygotowana do realizacji.</p> <p>2.2. Ukończona kompletna wielobranżowa dokumentacja projektowa.</p> <p>2.3. Uzgodnienia branżowe oraz uzgodnienia z PKP.</p> <p>2.4. Prawomocna decyzja środowiskowa.</p> <p>2.5. Przygotowany projekt podziału nieruchomości.</p> <p>2.6. Przygotowany wniosek wraz z załącznikami do uzyskania decyzji zezwolenie na realizację inwestycji</p>		
--	----------------------	--	---	--	--

			<p>drogowej.</p> <p>3. Inwestycja została wpisana do Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Śląskiego uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 1769/368/IV/2014 w dniu 25 września 2014 r.</p> <p>4. Budowa połączenia autostrady A1 i A4 stanowi uzupełnienie układu transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.</p> <p>5. Inwestycja stanowi istotne połączenie w Aglomeracji Górnośląskiej.</p> <p>6. Uzasadnienie realizacji inwestycji</p> <p>6.1. Poprawa warunków oraz skrócenie czasu przejazdu na odcinku Piekary Śląskie – Bytom – Chorzów – Katowice, obecne natężenie ruchu na DK79 wynosi 37.000 pojazdów/dobę. Zwiększenie prędkości oraz wygodę jazdy na przejeździe nową drogą oraz odciążenie istniejącej DK79. Uwolnienie od uciążliwego ruchu przelotowego zabudowy zlokalizowanej wzdłuż istniejącej drogi krajowej oraz odciążenie centrum miast.</p> <p>6.2. Aktywizacja terenów przemysłowych położonych wzdłuż projektowanej drogi, szczególnie w rejonie węzłów drogowych, obszar w Mieście Chorzów (ul. Metalowców, ul. Nowa, ul. Legnicka) – 120 ha, w Mieście Bytom (węzeł z Al. Jana Pawła II, ul.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Siemianowicka) – 30 ha.</p> <p>6.3. Zwiększenie dochodów miasta z tytułu podatków z terenów inwestycyjnych.</p> <p>6.4. Poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na ograniczenie dostępności drogi dla ruchu miejscowego, co skutkować będzie zmniejszeniem ofiar śmiertelnych.</p> <p>7. Korzyści płynące z realizacji inwestycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa skomunikowania z autostradą A1 w kierunku północnym, - poprawa skomunikowania z autostradą A4 w kierunku południowym, - zdecydowana poprawa warunków ruchu w korytarzu komunikacyjnym w kierunku Poznania do DK11 (S11), - usprawnienie połączenia aglomeracyjnego do MPL Katowice (Pyrzowice), - wzrost znaczenia – aktywizacja terenów (zwłaszcza zdegradowanych terenów przemysłowych) położonych wzdłuż projektowanej drogi, - odciążenie ruchu tranzytowego z DK 79 przebiegającego przez centra miast konurbacji śląskiej, a co za tym idzie zmniejszenie uciążliwości ruchowych, spadek poziomu hałasu oraz spalin, - poprawa połączeń stolicy województwa – Katowic z innymi ośrodkami wewnątrz aglomeracji, - zwiększenie prędkości oraz płynności jazdy nową drogą, 	
--	--	--	--	--

			- poprawa bezpieczeństwa ruchu ze względu na parametry trasy, ograniczenia dostępności i jej poprowadzenie poza obszarami centralnymi miast.		
9.	Załącznik nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych	Wnosimy o uzupełnienie listy podstawowej Programu o Wschodnią Obwodnicę Kielc w ciągu drogi krajowej nr 73.	Droga krajowa nr 73, która przebiega przez centrum Kielc w terenie gęsto zabudowanym, przenosi duże natężenie ruchu (SDR 20 tysięcy – GPR 2015). Istniejący przebieg przecina Kielce z północy na południe i stanowi podstawowe połączenie sieci krajowej drogi ekspresowej S7 i autostrady A4. Takie położenie powoduje szereg uciążliwości dla mieszkańców związanych z sąsiedztwem tak ruchliwej drogi. Dodatkowo nakładanie się ruchu tranzytowego i lokalnego powoduje zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a istniejące zagospodarowanie terenu nie pozwala na rozbudowę i poprawę tego stanu. Potrzeby mieszkańców związane z wykorzystaniem różnych form mobilności (m.in. rowery, komunikacja zbiorowa – BUSpasy) nie są możliwe do realizacji przy obecnym przebiegu drogi krajowej przez miasto. Należy zauważyć, że węzeł drogi krajowej 73 i drogi ekspresowej S74 (ul. Świętokrzyska i al. Solidarności) również znajduje się w centrum miasta i jego funkcjonowanie ma wpływ na funkcjonowanie układu ulic miejskich. Wschodnia Obwodnica Kielce spełnia wszystkie kryteria stawiane w Programie. Rezerwowany		

			<p>w dokumentach planistycznych Kielc i gmin ościennych korytarz pod Wschodnią Obwodnicę umożliwia realizację drogi krajowej o wysokich parametrach funkcjonalno-użytkowych przy zachowaniu dużego poziomu bezpieczeństwa użytkowników i dbałości o środowisko naturalne. Dodatkowo przecina szereg dróg o charakterze ponadlokalnym (DK73 - DW764 – S74 – DW745 – DK73) umożliwiając w sposób bezpieczny i komfortowy na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum Kielc. W związku z powyższym opisem, który jest jedynie zarysem potrzeb, jakie Obwodnica Wschodnia może zrealizować dla mieszkańców Kielc i regionu, apelujemy o umieszczenie na liście podstawowej Programu tej ważnej i niezbędnej inwestycji.</p>		
10.	Załącznik nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych	Wnosimy o uwzględnienie na liście podstawowej Programu budowy obwodnicy miejscowości Łany na terenie gminy Rudziniec na odcinku od węzła autostradowego autostrady A4 „Łany” do nowo budowanej północnej obwodnicy Kędzierzyna – Koźła w ciągu drogi krajowej nr 40.	Warto w pierwszej kolejności wskazać, że o budowę obwodnicy miejscowości Łany powiat gliwicki wspólnie z Gminą Rudziniec wnioskował już na etapie informacji o planowanej budowie obwodnicy północnej Kędzierzyna Koźła, a w roku ubiegłym zwracał się do GDDKiA o weryfikację prac projektowych dla ww. inwestycji. Obwodnica kończy się bowiem ok. 200 m przed skrzyżowaniem DK 40 z drogą powiatową nr 2918 S Rudziniec – Chechło. Skrzyżowanie to jest bardzo niebezpieczne i dochodzi na nim do wielu wypadków, w tym również śmiertelnych. Z uwagi na powyższe wnioskujemy, aby w ramach listy		

			<p>podstawowej Programu została uwzględniona budowa obwodnicy Łan lub aby prace projektowe dla zadania pn.: „Budowa obwodnicy północnej Kędzierzyna – Koźla w ciągu drogi krajowej nr 40” zostały rozszerzone o przebudowę skrzyżowania drogi krajowej nr 40 z drogą powiatową nr 2918 S zlokalizowaną na terenie powiatu gliwickiego (woj. śląskie). Droga krajowa nr 40 stanowi połączenie większych miast południowej części województwa opolskiego z autostradą A4 przez węzeł autostradowy „Łany”. Natężenie ruchu na tym odcinku jest bardzo duże, bowiem kierowcy samochodów ciężarowych skracając przejazd płatnym odcinkiem autostrady A4 korzystają z drogi krajowej nr 40 i przejeżdżają przez miejscowość Łany. Budowa północnej obwodnicy Kędzierzyna-Koźla wpłynie na zwiększenie ruchu na odcinku drogi krajowej nr 40 przebiegającym przez Łany, co uczyni tę drogę jeszcze bardziej niebezpieczną i uciążliwą szczególnie dla mieszkańców tej miejscowości. Za budową obwodnicy Łan przemawia również fakt, iż drogą krajową nr 40 odbywa się transport materiałów niebezpiecznych z Grupy Azoty Zakładów Azotowych Kędzierzyn, zakładów zlokalizowanych na terenie dawnych Zakładów Chemicznych Blachownia, tj. na przykład Petrochemii Blachownia, PCC Synteza, czy też</p>	
--	--	--	--	--

			<p>innych zakładów zlokalizowanych na terenie Kędzierzyna-Koźła, takich jak Air Products, Brenntag Polska czy ICSO Chemical Production. Transport taki jest szczególnie niebezpieczny dla zdrowia i życia mieszkańców, bowiem w razie jakiegokolwiek kolizji istnieje znaczne ryzyko wycieku niebezpiecznych substancji czy wybuchu. W dniu 25.04.2019 r. Rada Powiatu Gliwickiego przyjęła uchwałę w sprawie przebudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 40 z drogą powiatową nr 2918 S oraz budowy obwodnicy miejscowości Łany na terenie powiatu gliwickiego. W przedmiotowej uchwale Rada Powiatu Gliwickiego postulowała o przystąpienie do prac związanych z przygotowaniem dokumentacji projektowej zarówno w zakresie przebudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 40 z drogą powiatową nr 2918 S, jak i budowy obwodnicy miejscowości Łany, a także o ubieganie się o dofinansowanie dla ww. projektów w ramach środków zewnętrznych.</p> <p>Podsumowując: przyjęcie przedstawionego projektu uchwały Rady Ministrów w przedstawionym zakresie bez wniesienia uwag wpłynie na fakt, iż mimo petycji wnoszonych przez powiat gliwicki gminę Rudziniec do GDDKiA przedmiotowe zadanie w najbliższych latach nie zostanie zrealizowane, do czego z uwagi na dbałość o bezpieczeństwo mieszkańców oraz wszystkich</p>	
--	--	--	---	--

			użytkowników dróg lokalne władze nie mogą dopuścić.		
11.	Zał. nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych	Wnoskujemy o dodanie do listy podstawowej programu budowy obwodnicy Malborka.	Obwodnica miasta Malborka jest niezbędna dla prawidłowego jego funkcjonowania i spełnia wszystkie założenia Programu. Mieszkańcy powiatu malborskiego, Pomorza oraz uczestnicy ruchu drogowego trasy tranzytowej drogi krajowej nr 22, prowadzącej od Kostrzyna do Granicy z Rosją, od wielu lat oczekują na rozwiązanie narastającego problemu wynikającego z ciągle zwiększającego się ruchu pojazdów przez miasto Malbork.		
12.	Zał. nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych	Wnosimy o wpisanie przedsięwzięcia pn. „Południowa obwodnica Rzeszowa” na listę podstawową Programu.	Wskazana inwestycja ma kluczowe znaczenie dla wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasto Rzeszów i stanowi kontynuację budowy południowego ringu miasta od węzła drogi ekspresowej S19 Rzeszów-Południe (Kielanówka) do al. Sikorskiego w Rzeszowie w ciągu DW 878 na odcinku od DK19 (ul. Podkarpacka) do DW 878 (ul. Sikorskiego). Wykonany już odcinek obwodnicy od węzła S19 do DK 19 został zrealizowany w roku 2018 jako wspólne zadanie Miasta Rzeszowa i województwa podkarpackiego z dofinansowaniem z funduszy UE w ramach POPW 2014-2020. W celu osiągnięcia pełnego efektu funkcjonowania obwodnicy niezbędne jest więc jego dopełnienie poprzez kontynuację budowy drogi do DW878 w Rzeszowie, która stanowi trasę w kierunku przejść granicznych z Ukrainą i Słowacją. Należy podkreślić, że proponowana		

			<p>obwodnica uznana została w rządowym raporcie „Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych” za 6 najważniejszą i najbardziej efektywną inwestycję drogową wśród 52 najistotniejszych przedsięwzięć komunikacyjnych w naszym kraju. Czas zwrotu inwestycji został zaś wyliczony w przedmiotowym dokumencie na zaledwie 2,75 lat. W przywołanym powyżej dokumencie rządowym z 30.11.2017 r. podkreśla się, że inwestycja jest kolejnym elementem pierścienia obwodnicowego Rzeszowa, który jest niezbędnym rozwiązaniem infrastrukturalnym, zaś Rzeszów jako największe miasto w Polsce południowo-wschodniej jest punktem styku głównych szlaków komunikacyjnych i międzynarodowych w kierunku Słowacji i Ukrainy, a także jest bezpośrednio połączony z trasą A4 i S19. Stanowi również ośrodek otwierający komunikację drogową z Bieszczadami. Takie usytuowanie, jak podkreślają autorzy Raportu, wymaga usprawnienia szlaków przelotowych w kierunku przygranicznym, a rozbudowa obwodnicy sprzyja rozwojowi okolicznych miejscowości poprzez połączenie ich lokalną i regionalną siecią szlaków komunikacyjnych.</p>		
13.	Załącznik nr 1 do Programu – Lista zadań	Wnosimy o uwzględnienie w ramach listy podstawowej Programu budowy obwodnicy	Przez Strzelce Opolskie przebiega droga krajowa nr 94, łącząca Zgorzelec z Korczową, stanowiąca		

	inwestycyjnych	Strzelec Opolskich.	<p>alternatywę i drogę zapasową dla autostrady A4. Według Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. przez Strzelce Opolskie dziennie przejeżdża średnio ok. 13 tysięcy pojazdów.</p> <p>Należy nadmienić, że według miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w którym została wpisana obwodnica w ciągu DK94, obwodnica ta miałaby być obwodnicą południową Strzelec Opolskich. To bardzo ważne z perspektywy ruchu, jaki do Strzelec Opolskich dociera właśnie od południa – drogą wojewódzką nr 426. Być może nie wynika to z prostego spojrzenia na mapę sieci drogowej, natomiast przejazdy pojazdów pomiędzy dwoma największymi miastami województwa opolskiego, tj. Opolem i Kędzierzynom-Koźlem odbywają się w znakomitej większości ciągiem dróg: droga powiatowa nr 1435 O (Kędzierzyn-Koźle – Zalesie Śląskie) – droga wojewódzka nr 426 (Zalesie Śląskie – Strzelce Opolskie) – droga krajowa nr 94 (Strzelce Opolskie – Opole). W związku z tym przez centrum Strzelec Opolskich (ratusz, szpital powiatowy, sąd rejonowy) przechodzi nie tylko ruch tranzytowy międzywojewódzki, ale również duża część ruchu pomiędzy największymi miastami regionu.</p> <p>Realizacja tej inwestycji umożliwiłaby uspokojenie ruchu w centrum Strzelec Opolskich, usprawnienie ruchu w ramach drogi zapasowej do autostrady A4, a także istotnie</p>		
--	----------------	---------------------	---	--	--

			poprawiła komunikację pomiędzy Opolem a Kędzierzynem-Koźlem.		
14.	Zał. nr 1 do Programu – Lista zadań inwestycyjnych	Wnosimy o umieszczenie na liście podstawowej Programu zadania pn.: „Budowa północnej obwodnicy m. Torunia”.	Spięcie dochodzących do prawobrzeżnej części Torunia dróg krajowych nr 15, 91 i 80 pozwoliłoby na całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta, co stanowi wartość nie do przecenienia.		