

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



wrzesień 2015



DSDiK
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei
we Wrocławiu



**DOLNY
ŚLĄSK**

Spis treści:

1.	Wstęp	3
2.	Cel i zakres opracowania	3
3.	Ogólna charakterystyka sieci transportowej województwa dolnośląskiego	5
3.1.	System transportowy województwa dolnośląskiego	5
3.2.	Sieć dróg wojewódzkich jako istotny element zwiększania dostępności transportowej	5
3.3.	Stan techniczny dróg wojewódzkich – przegląd pięcioletni z roku 2014	9
3.4.	Generalny Pomiar Ruchu	11
3.4.1.	Generalny Pomiar Ruchu 2005 – analiza ruchu pojazdów ciężkich	13
3.4.2.	Generalny Pomiar Ruchu 2010 – analiza ruchu pojazdów ciężkich	14
3.4.3.	Generalny Pomiar Ruchu 2005 i 2010 – analiza ruchu pojazdów ogółem	16
3.4.4.	Generalny Pomiar Ruchu 2010 – wyniki analizy SDR i SRRP	20
3.5.	Obecne klasy techniczne dróg wojewódzkich	26
3.6.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego na sieci dróg wojewódzkich	28
4.	Czynniki determinujące rozwój systemu transportowego województwa dolnośląskiego	30
5.	Wskazania do typowania dróg do remontów i przebudów	31
6.	Sieć dróg wojewódzkich – analiza	33
7.	Zadania inwestycyjne zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego	36
8.	Wskazywanie planowanych inwestycji w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. Perspektywa 2020 oraz w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego Gminy	45
8.1.	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020	45
8.2.	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego Gminy	46
9.	Planowanie inwestycji drogowych w aspekcie aktualnych zmian ustawodawczych	48
9.1.	Planowany przebieg drogi w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej	48
9.2.	Planowany przebieg drogi w Ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko	49
10.	Inwestycje drogowe w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego	50
11.	Planowane inwestycje nie ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego	53
12.	Kierunki rozwoju oraz planowane zmiany na sieci dróg wojewódzkich	53
12.1	Planowana sieć dróg wojewódzkich	53
12.1.1.	Zamiana, przejmowanie lub przekazywanie dróg	57
12.1.2.	Zasady przejmowania i przekazywania odcinków dróg w aspekcie nowelizacji Ustawy o drogach publicznych	58
12.1.3.	Tworzenie ciągów drogowych	59
12.1.4.	Docelowe klasy techniczne dróg wojewódzkich	62
12.1.5.	Uporządkowanie dróg krajowych i wojewódzkich prowadzących do granicy państwa	66
12.2.	Rozwiązania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	67
12.3.	Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu – segregacja ruchu pieszego i rowerowego	68
12.4.	Realizacja i prowadzenie dróg dla rowerów	69
12.5.	Przystanki komunikacyjne	70
12.6.	Zapisy w dokumentach planistycznych gmin	70
13.	Ograniczanie negatywnego wpływu transportu	72
13.1.	Niwelowanie degradacji dróg przez transport ciężarowy	72
13.2.	Rozwiązania służące ochronie środowiska antropogenicznego	72
13.3.	Rozwiązania służące ochronie środowiska naturalnego	73
14.	Zgodność planu z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w zakresie transportu	73
14.1.	Dokumenty na szczeblu europejskim	73

14.2	Dokumenty na poziomie krajowym	74
14.3	Dokumenty regionalne	83
14.3.1	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020	83
14.3.2	Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020	85
14.3.3.	Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego	86
14.3.4.	Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020	87
14.3.5.	Europejska Współpraca Transgraniczna 2014-2020	88
14.3.6.	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne	89
15.	Podsumowanie	90

1. Wstęp

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich jest dokumentem, który nakreślić ma kierunki prawidłowego rozwoju systemu transportowego województwa dolnośląskiego do roku 2020, także w aspekcie inwestycyjnym wynikającym z nowego okresu programowania 2014-2020 oraz możliwości kształtowania funkcjonalnego układu sieci dróg wojewódzkich poprzez zamiany dróg z innymi zarządcami dróg. Ponadto kierunki i zasady ujęte w tym dokumencie pokazać mają możliwości kształtowania przestrzeni przez którą przebiegają drogi wojewódzkie, tak by droga była zarówno przyjazna i bezpieczna dla ich użytkowników, mieszkańców i środowiska naturalnego, jak i wspomagała rozwój gospodarczy, społeczny i turystyczny województwa, miast, powiatów i gmin poprzez sprawny i bezpieczny przepływ osób i towarów.

2. Cel i zakres opracowania

Podstawą prawną dla opracowania dokumentu pn. *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* jest art. 20 pkt 1 Ustawy o drogach publicznych¹, który nakłada na zarządcę drogi² – w tym przypadku na Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu, obowiązek opracowania projektu planu rozwoju sieci drogowej oraz bieżącego informowania o tych planach organów właściwych do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich traktuje zarówno o utrzymaniu, podnoszeniu standardu technicznego i rozwoju istniejącej sieci dróg wojewódzkich, jak i o kierunkach oraz planach rozwoju sieci o nowe odcinki, wpisując się w zrównoważony rozwój województwa dolnośląskiego oraz zapewniając prawidłową spójność terytorialną, likwidując pod względem komunikacyjnym wykluczenie społeczne na obszarach zmarginalizowanych.

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich jest dokumentem określającym, wskazującym oraz organizującym działania zmierzające do możliwego rozwoju systemowego sieci połączeń drogami wojewódzkimi w okresie programowania 2014-2020:

- określając (na podstawie analizy wielokryterialnej) funkcjonalny podział dróg wojewódzkich i wskazując przy tym odcinki, które nie spełniają warunków dla dróg kategorii dróg wojewódzkich³⁴,
- wskazując obszary województwa dolnośląskiego wymagające poprawy skomunikowania na poziomie dróg wojewódzkich,
- wskazując propozycje poprawy stanu technicznego⁵ i/lub podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- określając zasady i kierunki dotyczące tworzenia ciągów drogowych,
- określając zasady i kierunki dotyczące zamian poszczególnych dróg z innymi zarządcami dróg, przejmowania lub oddawania dróg⁶,
- wskazując docelowe, właściwe klasy techniczne dróg⁷, adekwatne do możliwości ich uzyskania na danej drodze,

¹ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

² Zarządcą dróg wojewódzkich w województwie dolnośląskim jest Zarząd Województwa Dolnośląskiego, w imieniu którego zarząd drogi sprawuje Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu.

³ art. 6 ust. 1, art. 6a ust. 1, art. 7 ust. 1 Ustawy o drogach publicznych

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r., poz. 329)

⁵ Zarządzenie nr 56/2015 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 7 lipca 2015 roku w sprawie: powołania zespołu zadaniowego do opracowania listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów, w związku z podjęciem przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego w dniu 27 maja 2015 r. Uchwały Nr 623/V/15 w sprawie zasad i kryteriów oraz metodyki kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów dróg wojewódzkich, zostanie sporządzony dokument wskazujący ranking zadań remontowych i przebudów na sieci dróg wojewódzkich

⁶ szczególnie w aspekcie art. 10 ust. 5, 5a, 5b, 5e Ustawy o drogach publicznych

⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

- określając i wskazując zasady ograniczania negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko naturalne i antropogeniczne,
- określając i wskazując zasady zapisów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w aspekcie istniejących i planowanych dróg wojewódzkich,
- opisując zgodność wskazań i zasad z obowiązującymi dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym, w zakresie transportu.

Natomiast ze względu na:

- zmiany warunków technicznych dla dróg publicznych⁸,
- zmiany w Ustawie o drogach publicznych w kwestii przekazywania dróg innym zarządcom po wybudowaniu nowego odcinka drogi danej kategorii⁹, w tym możliwości przekazania przez gminy odcinków byłych dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych¹⁰ zarządcy dróg wojewódzkich,
- obecnie nie oddające rzeczywistego poziomu natężenia ruchu dane Generalnego Pomiaru Ruchu¹¹ z 2010 roku (GPR 2010), podczas gdy aktualnie przeprowadzane są pomiary natężenia ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich dla potrzeb GPR 2015, którego wyniki publikowane zostaną w roku 2016,

szczegółowe określenie funkcjonalnej sieci dróg wojewódzkich, wraz ze określeniem konkretnych inwestycji drogowych w horyzoncie czasowym 2020, jest obecnie niewskazane, ponieważ opierając się na obecnych danych GPR 2010 (nie obejmujących nowych odcinków dróg wojewódzkich zrealizowanych po roku 2010) oraz w aspekcie możliwych zmian na sieci dróg wojewódzkich w województwie dolnośląskim (porządkowanie sieci drogowej oraz tzw. kaskadowe przekazywanie dróg), można nieprawidłowo określić funkcjonalny układ dróg, a także wskazać odcinki dróg do danego rodzaju działania.

W związku z powyższym, w ramach analizy wykorzystującej obecnie dostępne dane, *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* będzie miał za zadanie wskazanie kierunków rozwoju sieci drogowej, wraz z określeniem możliwości działań dla prawidłowego funkcjonowania dróg wojewódzkich w województwie dolnośląskim.

Wskazane działania ukierunkowane mają być na możliwość podejmowania decyzji w oparciu o dostępne działania systemowe, także na zasadzie subsydiarności¹², zmierzające do wprowadzenia do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich, w korelacji ze wskaźnikami funkcjonalno-eksploatacyjnymi, takim jak przede wszystkim ustalona funkcja poszczególnych dróg wojewódzkich, warunki techniczne, ocena stanu technicznego dróg, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz średni dobowy ruch (SDR) Generalnego Pomiaru Ruchu.

Po uzyskaniu danych z GPR 2015 o SDR na sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze województwa dolnośląskiego, a także po pierwszym ukształtowaniu się sieci dróg wojewódzkich w związku z nowymi możliwościami przekazywania dróg¹³, będzie można skonkretyzować i doprecyzować obecne wskazania poprzez aktualizację *Planu rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* na kolejne lata.

⁸ *ibidem*

⁹ Art. 1 Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z dnia 24 czerwca 2015 r. poz. 870)

¹⁰ *ibidem* Art. 2

¹¹ co 5 lat przeprowadza się badania ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w celu uzyskania informacji o natężeniu ruchu na danych odcinkach dróg, a także w celu opracowania prognoz ruchu na lata kolejne

¹² Zasada pomocniczości – zakłada, że planowanie i realizacja danej interwencji publicznej prowadzone mogą być przez różne podmioty publiczne na poziomie gwarantującym jej najwyższą efektywność

¹³ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

3. Ogólna charakterystyka drogowej sieci transportowej województwa dolnośląskiego

3.1. System transportowy województwa dolnośląskiego

Przez województwo dolnośląskie, ze względu na swoje transgraniczne położenie w południowo-zachodnim narożniku Rzeczypospolitej Polskiej, granicząc z Republiką Federalną Niemiec (Wolny Kraj Saksonia) i Republiką Czeską (kraje: ustecki, liberecki, hradecki, pardubicki i ołomuniecki), przebiegają trasy drogowe i kolejowe, w tym także w sieci TEN-T, łączące nie tylko polskie województwa, ale także państwa Unii Europejskiej z Europą Wschodnią i Skandynawią. Podstawowe znaczenie transportowe na Dolnym Śląsku mają drogi krajowe, a w szczególności:

- droga krajowa nr 3 (E-65) – docelowo jako droga ekspresowa S3, która jest częścią planowanego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65,
- autostrada A4 (E-40) wraz z autostradą A18 (E-36) i drogą krajową nr 18, wchodzące w skład Paneuropejskiego Korytarza Transportowego III (Berlin) i IIIa (Drezno), biegnące na Ukrainę,
- droga krajowa nr 5 (E-261) – docelowo jako droga ekspresowa S5 na odcinku granica województwa (Korzeńsko) – Wrocław (Autostradowa Obwodnica Wrocławia),
- droga krajowa nr 8 (E-67), w tym Autostradowa Obwodnica Wrocławia (autostrada A8) i droga ekspresowa S8,
- drogi krajowe nr 30, 33, 34, 35 i 94.

Do sieci bazowej TEN-T w województwie dolnośląskim zaliczono autostradę A4 i A8, drogę ekspresową S3 i S8, natomiast autostradę A18 i drogę ekspresową S5 do sieci kompleksowej TEN-T.

Istotnym elementem prawidłowo funkcjonującego układu powiązań tranzytowych oraz powiązań pomiędzy głównymi generatorami ruchu województwa są drogi szybkiego ruchu – autostrady i drogi ekspresowe. Do roku 2020 w województwie dolnośląskim powinny (zgodnie z założeniami i postępująca realizacją kolejnych odcinków) funkcjonować, oprócz autostrady A4 i A8 oraz drogi ekspresowej S8 – droga ekspresowa S3 co najmniej od granicy województwa do Bolkowa (DK5) oraz droga ekspresowa S5 do Wrocławia. Wówczas pozostanie przystosowanie drogi krajowej nr 18 do klasy autostrady (A18), oraz doprowadzenie drogi ekspresowej S3 z Bolkowa do Lubawki – do połączenia z czeską drogą ekspresową R11.

W dalszej kolejności należałoby dążyć do usprawnienia połączenia drogami szybkiego ruchu Wałbrzycha, Jeleniej Góry, Kłodzka z Wrocławiem i pozostałymi istniejącymi drogami szybkiego ruchu, docelowo doprowadzając je do granicy polsko-czeskiej.

Oprócz dróg krajowych, zapewniających funkcjonalne połączenia zewnętrzne i główne wewnętrzne, drogami uzupełniającymi te powiązania, szczególnie wewnętrzne, są drogi wojewódzkie.

3.2. Sieć dróg wojewódzkich jako istotny element zwiększenia dostępności transportowej

Drogi wojewódzkie to przede wszystkim drogi¹⁴, które powinny stanowić połączenia między miastami i mające istotne znaczenie dla województwa oraz drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. Natomiast ze względu na położenie województwa dolnośląskiego przy granicach – polsko-niemieckiej i polsko-czeskiej, a także ze względu na funkcjonujące generatory ruchu, ośrodki społeczno-gospodarcze i liczne specjalne strefy ekonomiczne oraz strefy aktywności gospodarczej, niektóre drogi wojewódzkie na Dolnym Śląsku pełnią także poniekąd funkcje przypisane drogom krajowym¹⁵, tj. drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych, drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów), drogi alternatywne dla autostrad płatnych, drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.

¹⁴ *Ibidem* art. 6 ust. 1

¹⁵ *Ibid.* art. 5 ust. 1 pkt 3, 4, 5, 6

Istniejące odcinki dróg wojewódzkich dostosowane są do poruszania się pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t¹⁶. Natomiast nowe odcinki dróg wojewódzkich realizowane są jako drogi, o nośności 115 kN/oś¹⁷, a większość istniejących odcinków przebudowywanych jest do nośności 100 lub do 115 kN/oś.

Infrastruktura drogowa i jakość jej funkcjonowania w znaczący sposób wpływa na decyzje lokalizacyjne inwestorów oraz koszty funkcjonowania gospodarki. Działania prowadzące do tworzenia sprawnej i funkcjonalnej sieci dróg wojewódzkich są komplementarne z celami oraz kierunkami zawartymi w europejskich, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych. Obecny stan sieci drogowej jeszcze nie w pełni wpływa korzystnie na atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną województwa, co może przyczynić się do spowolnienia rozwoju społeczno-gospodarczego, ograniczając spójność przestrzenną Dolnego Śląska – szczególnie spójność wewnętrzną. Dlatego usprawnienie sieci dróg wojewódzkich może stać się jednym z głównych czynników stymulujących rozwój regionu oraz szansą dla społeczności lokalnych na nowe miejsca pracy.

Nowo powstałe, czy też przebudowane drogi krajowe nie docierają do wszystkich aktywnych i potencjalnych ośrodków gospodarczych województwa – natomiast połączenia z głównymi ciągami drogowymi do wszystkich większych miejscowości i miejsc atrakcyjnych gospodarczo oraz turystycznie zapewniają drogi wojewódzkie.

Postępująca systematyczna koncentracja gospodarcza w sąsiedztwie większych ośrodków miejskich na terenie województwa dolnośląskiego – z czym wiąże się dostępność do miejsc pracy w obszarze regionalnym, wymaga utrzymania połączeń drogowych tych ośrodków z terenami o mniejszej aktywności gospodarczej. Zapewnienie efektywnych powiązań drogowych ma na celu utrzymanie funkcjonującego transportu indywidualnego oraz transportu publicznego. Dlatego drogi wojewódzkie mają duże znaczenie w skomunikowaniu mniejszych ośrodków z miastami, które stanowią ważne ośrodki usług publicznych dla społeczności lokalnej zamieszkującej obszar wiejski i miejski.

Dobre skomunikowanie dużych zespołów miejskich z mniejszymi ma zasadniczy wpływ na funkcjonowanie systemu społeczno-gospodarczego. Wrocław, Jelenia Góra, Wałbrzych i Legnica, jako regionalne ośrodki usługowo-przemysłowe, oddziałują na podstawowe funkcje miast i gmin, tj.: usługi ponadpodstawowe i usługi o charakterze regionalnym (nauka, kultura, zdrowie, oświata), rynek pracy, powiązania produkcyjne i handlowe oraz powiązania komunikacyjne. Występują też ściśle związki z pomiędzy sąsiadującymi gminami w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji.

Równie istotne, z uwagi na granice województwa dolnośląskiego z Republiką Czeską i Republiką Federalną Niemiec, jest zapewnienie poprzez sieć dróg wojewódzkich sprawnych połączeń międzynarodowych, szczególnie o charakterze lokalnym i ponadlokalnym. Dolny Śląsk może śmiało pretendować do miana regionu o wysokich walorach turystycznych i gospodarczych, dla których korzystny dostęp jest jednym z elementów gwarantujących dalszy jego rozwój.

Powyższe przemawia za rozwojem sieci dróg wojewódzkich jako jednego z głównych priorytetów rozwoju regionu. Dlatego też drogi wojewódzkie na Dolnym Śląsku pełnią charakter dróg:

- zapewniających spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną, szczególnie w powiązaniach powiatów i gmin z drogami krajowymi oraz miastami na prawach powiatu,
- zapewniających połączenia transportowe z granicą polsko-niemiecką i polsko-czeską, w tym do miejsc przekraczania granicy państwa dla pojazdów bez ograniczeń,
- wzmacniających powiązania funkcjonalne województwa dolnośląskiego, także pomiędzy ośrodkami lokalnymi, regionalnymi i subregionalnymi, oraz w aspekcie głównych powiązań turystycznych,
- pełniących odcinkowo funkcję dróg alternatywnych dla płatnych odcinków dróg szybkiego ruchu,
- pełniących funkcję ciągów obwodnicowych miast aglomeracyjnych,
- przyczyniających się do likwidowania transportowego wykluczenia społecznego obecnie zmarginalizowanych i peryferyjnie położonych obszarów województwa dolnośląskiego – tzw. socjalna funkcja drogi.

¹⁶ *Ibid.* art. 41 ust. 3

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2015 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Dz. U. z dnia 12 czerwca 2015 r. poz. 802)

W związku z czym drogi wojewódzkie swoim charakterem transportowym powinny przede wszystkim:

- tworzyć sieć wysokiej jakości powiązań funkcjonalnych na poziomie regionalnym i międzyregionalnym,
- integrować i zapewniać połączenia transportowe obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich oraz obszarów metropolitalnych,
- w ramach procesów rozwojowych regionu, poprawiać powiązania transportowe (wewnętrzne i zewnętrzne) pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi, miastami i obszarami wiejskimi, także w aspekcie turystycznym,
- uzupełniać sieć dróg krajowych, szczególnie w powiązaniach wewnętrznych,
- uzupełniać połączenia transgraniczne Dolnego Śląska,
- charakteryzować klasami technicznymi¹⁸ GP oraz G, z dopuszczeniem klasy technicznej Z.

Dlatego też sieć dróg wojewódzkich nie może tworzyć sieci powiązań funkcjonalnych o charakterze lokalnym, zapewniać integrację obszarów wiejskich, czy też posiadać odcinki o nienormatywnej skrajni poziomej¹⁹, tj. poniżej 6,00 m (5,50 m w obszarze zabudowanym). Te cechy charakteryzują drogi kategorii dróg powiatowych oraz gminnych.

Ponadto należy mieć na uwadze proces stopniowego przekazywania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad zarządom dróg wojewódzkich z dniem pozwolenia na użytkowanie kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu, odpowiednich odcinków obecnych dróg krajowych²⁰ oraz możliwości przekazania przez gminy odcinków byłych dróg krajowych²¹ odpowiednim Zarządom Województw, co także będzie miało wpływ na kształt i prawidłowe funkcjonowanie zarówno sieci dróg wojewódzkich, jak i dróg krajowych.

Należy pamiętać, że GPR 2010 nie obejmował tras zrealizowanych po roku 2010, tj. np.: Łany/Kamieniec Wrocławski (DW451) – Siechnice – Iwiny/Żerniki Wrocławskie (DW395), Brzeg Dolny (DW341) – Klęka (– Błonie, DK94), Sieniawka/Ziitau Nord – Kopaczów/Hradek nad Nisou (połączenie dróg szybkiego ruchu – niemieckiej B-178 i czeskiej R35), czy też obwodnic miejscowości w ciągu dróg wojewódzkich, przez co do czasu otrzymania wyników GPR 2015, nie będzie można odnieść się prawidłowo i szczegółowo do całej sieci dróg wojewódzkich. Ponadto w aspekcie przejmowania odcinków byłych dróg krajowych po realizacji kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu, nie będzie można obecnie definitywnie określić docelowego i funkcjonalnego układu sieci dróg wojewódzkich.

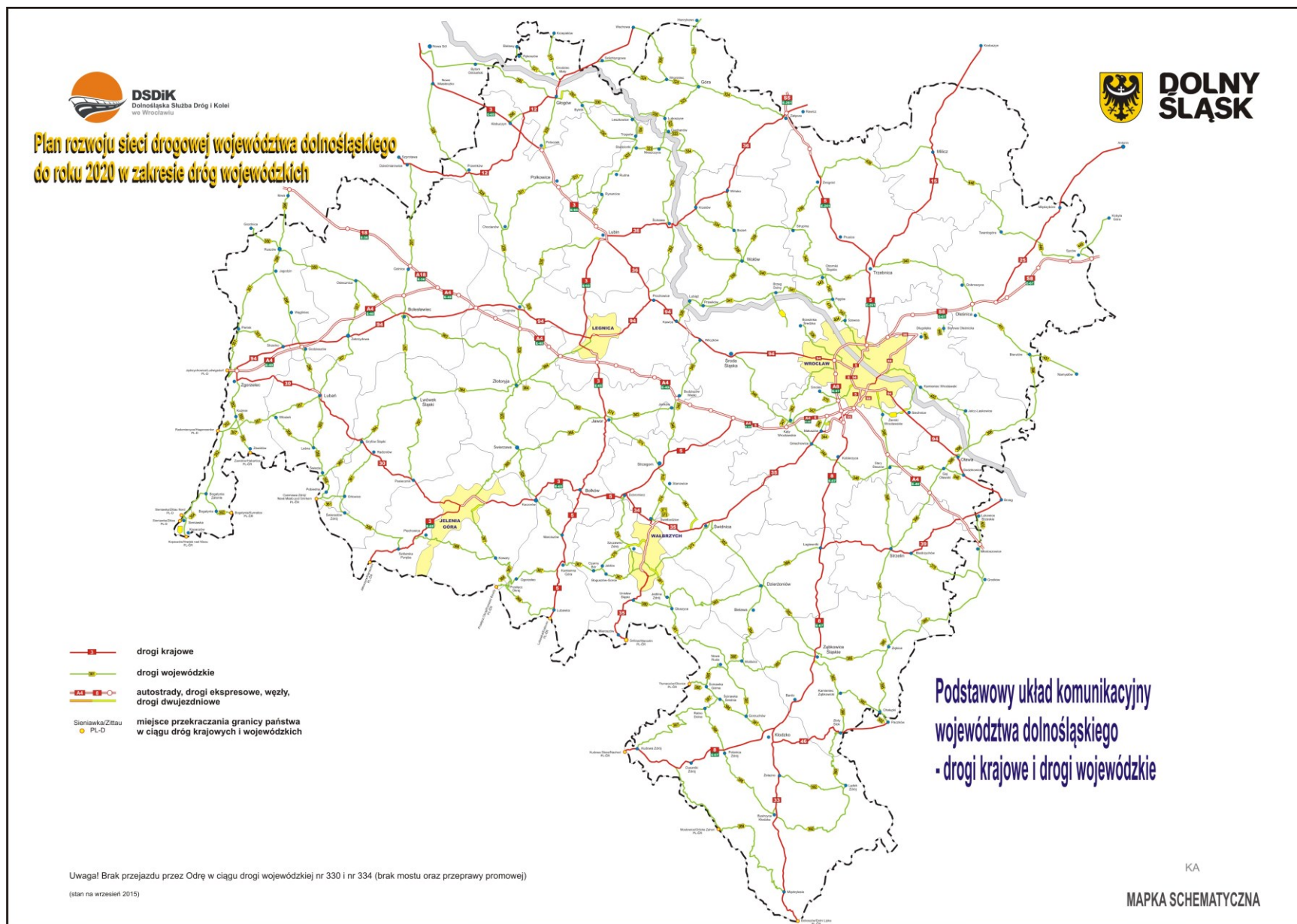
¹⁸ § 4 ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

¹⁹ *ibidem* § 15 ust. 1 pkt 3 i 4 oraz ust. 4

²⁰ Art. 1 Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z dnia 24 czerwca 2015 r. poz. 870)

²¹ *ibidem* Art. 2

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



Rys. 3.2.I Schemat przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich w województwie dolnośląskim – stan na rok 2015 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

3.3. Stan techniczny dróg wojewódzkich – przegląd pięcioletni z roku 2014

Przeglądy dróg wojewódzkich w zarządzie DSDiK we Wrocławiu przeprowadza się na podstawie *Zarządzenia nr 29/2012*²². Zasady przeprowadzania oraz sposób dokumentowania wykonanych przeglądów bieżących i okresowych dróg wojewódzkich oraz obiektów mostowych, tuneli i przepustów określa *Instrukcja przeprowadzania przeglądów dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu*²³ oraz *Instrukcja przeprowadzania bieżących i okresowych obiektów mostowych, tuneli i przepustów zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu*²⁴.

Przeglądy bieżące i okresowe wykonują Inspektorzy DSDiK we Wrocławiu. Bieżący przegląd dróg opiera się na wizualnej ocenie uszkodzeń, pomiarze zakresu uszkodzeń oraz ocenie występującego zagrożenia. Przeglądy bieżące przeprowadzane są co najmniej raz w tygodniu w ramach patrolowych objazdów sieci drogowej, w celu oceny stanu technicznego pasa drogowego. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości są one usuwane na bieżąco w ramach B.U.D. lub zadań remontowych.

W ramach przeglądów okresowych – przeglądy roczne i pięcioletnie, dokonywane są przeglądy podstawowe i rozszerzone. Celem przeglądów rocznych i pięcioletnich jest wykrycie i likwidacja nieprawidłowości z zakresu stanu technicznego wszystkich elementów pasa drogowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, odwodnienia, stałego i tymczasowego oznakowania poziomego i pionowego.

Celem przeglądu podstawowego dróg (kontroli okresowej rocznej) jest sprawdzenie stanu technicznego drogi i jej otoczenia, instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska oraz rejestracja zmian powstałych w czasie użytkowania. Uwagi z przeglądu rocznego są podstawą do podjęcia działań w ramach planowania i realizacji remontów lub przebudów oraz zabezpieczenia środków finansowych na realizację działań które zostały zausterkowane podczas przeglądu.

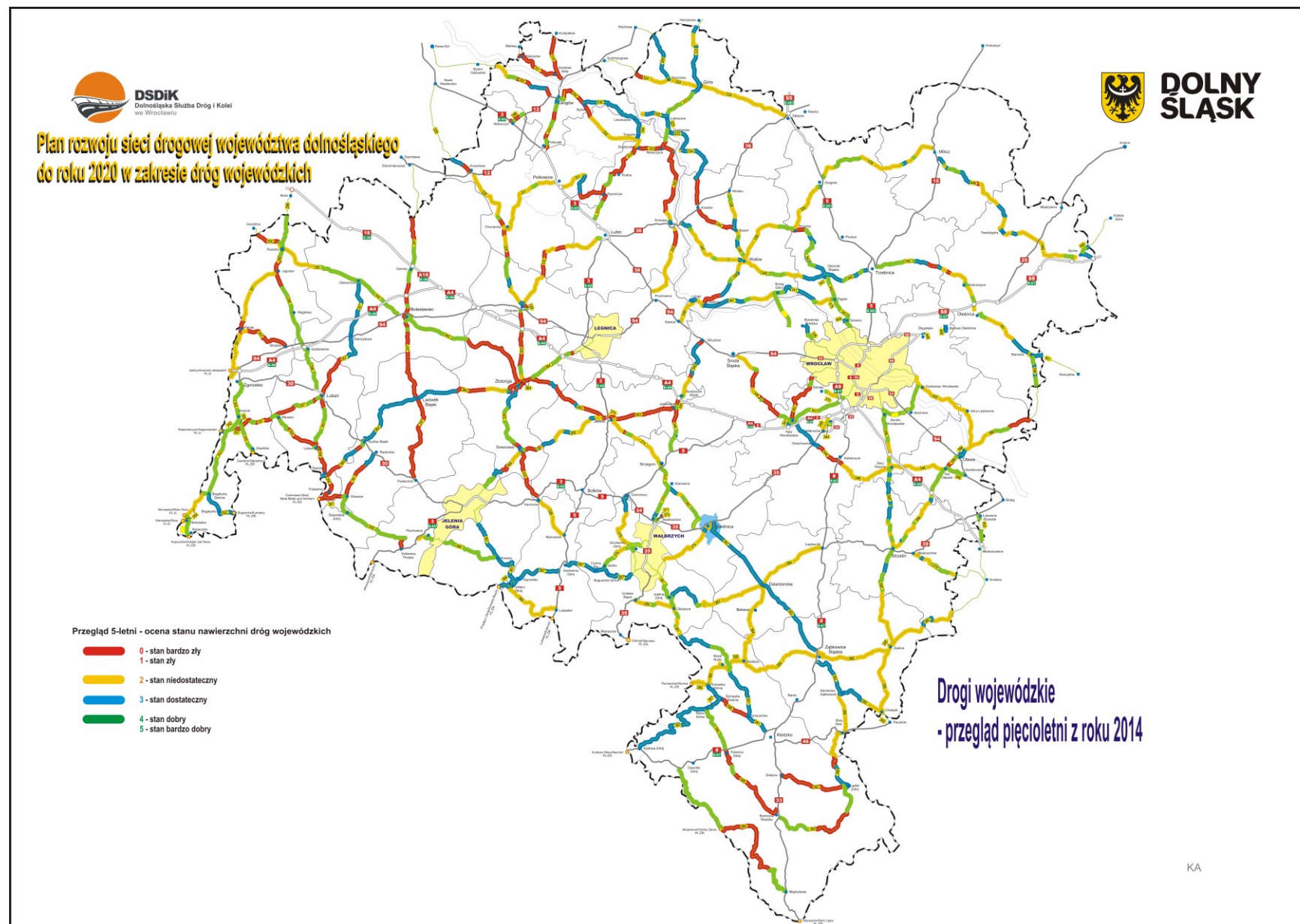
Celem przeglądu rozszerzonego dróg (przeglądu pięcioletniego), oprócz ww. zakresu dla przeglądu podstawowego, jest dodatkowo stwierdzenie przydatności drogi do użytkowania – czy droga nadaje się do użytkowania, oraz zmian estetyki drogi i jej otoczenia – ocena stanu estetycznego pasa drogowego.

W roku 2014 został przeprowadzony przegląd pięcioletni, którego wyniki w formie graficznej zaprezentowano na schemacie podstawowego układu drogowego województwa dolnośląskiego.

²² Zarządzenie nr 29/2012 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 14 czerwca 2012 roku w sprawie: przeprowadzenia przeglądów dróg wojewódzkich oraz obiektów mostowych, tuneli i przepustów zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich będących w zarządzie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu

²³ *Ibidem* – załącznik nr 1

²⁴ *Ibid.* – załącznik nr 2



Rys. 3.3.1 Mapa obrazująca wyniki przeglądu pięcioletniego z roku 2014 – stan nawierzchni dróg wojewódzkich (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

3.4. Generalny Pomiar Ruchu

Począwszy od 1965 roku co 5 lat na sieci dróg państwowych o nawierzchni twardej, a od 2000 roku na sieci obecnych dróg krajowych i wojewódzkich przeprowadzane są pomiary ruchu – Generalny Pomiar Ruchu (GPR). Jego zadaniem, po przeprowadzeniu pomiarów bezpośrednich, jest uzyskanie podstawowych informacji, parametrów i charakterystyk ruchu dla wszystkich odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich, w tym Średniego Dobowego Ruchu w roku²⁵ (SDR) – liczba pojazdów na dobę oraz podstawę do obliczenia stosownej kategorii ruchu^{26,27} (KR) – obciążenia ruchem drogowym, uwzględniając udział pojazdów ciężkich, tj. samochodów ciężarowych i autobusów.

Dane z każdego kolejnego Generalnego Pomiaru Ruchu stanowią istotną informację o sieci drogowej, a przez to podstawę dla zarządcy drogi dla prawidłowej realizacji zadań związanych z:

- prawidłowym zarządzaniem i utrzymaniem dróg,
- opracowywaniem odpowiednich projektów organizacji ruchu,
- podejmowaniem decyzji dotyczących budowy nowych odcinków dróg – np. przekrój, geometria, skrzyżowania,
- określaniem wskaźników ekonomicznych, które decydują o realizacji lub zaniechaniu danej inwestycji,
- podejmowaniem decyzji o konieczności przebudowy istniejących odcinków dróg,
- danymi do analiz środowiskowych i ekonomicznych,
- danymi niezbędnymi do prawidłowego określenia obecnej i projektowej kategorii ruchu,
- podejmowaniem decyzji dotyczących klasyfikacji dróg, ustalaniem ciągów drogowych oraz ich priorytetów w sieci drogowej,
- planowaniem rozwoju sieci drogowej.

Obecnie przeprowadzane są pomiary ruchu na drogach krajowych²⁸ i wojewódzkich²⁹ w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2015, które pokażą wyniki obrazując odcinki dróg na których zmieniło się natężenie ruchu – SDR, a przez to kategoria ruchu – KR. Dlatego w celu prawidłowej analizy sieci drogowej pod kątem rzeczywistego natężenia ruchu i kategorii ruchu, nie jest wskazane branie pod uwagę mało aktualnych obecnie wyników GPR 2010, mając także na uwadze oddanie do użytkowania po 2010 roku Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (autostrada S8), odcinków drogi ekspresowej S8 oraz nowych odcinków dróg wojewódzkich, przez co zmienić się mogły główne potoki ruchu i natężenie ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Wyniki GPR 2015³⁰ będą dostępne w postaci opracowań, tabel, map i wykresów, pierwsza publikacja wyników GPR 2015 dla dróg krajowych w postaci Syntezy będzie dostępna po 31 marca 2016 r., natomiast wyniki na drogach wojewódzkich będą dostępne po 31 maja 2016 r. Całościowy dokument *Ruch Drogowy 2015*, opisujący szczegółowo wyniki GPR 2015 zostanie opublikowany po 30 września 2016 r.

Z danych uzyskanych w wyniku Generalnych Pomiarów Ruchu 2001³¹ i 2010³², wynika, że w 2010 roku na drogach wojewódzkich w Polsce wzrost ruchu wyniósł około 23% w stosunku do roku 2005. Dla województwa dolnośląskiego wskaźnik ten osiągnął 20%.

²⁵ §3 pkt 17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

²⁶ *ibidem*

²⁷ Zarządzenie Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 r. w sprawie *Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych*

²⁸ Zarządzenie Nr 38 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 września 2014 r. w sprawie *okresowego pomiaru ruchu w 2015 roku na drogach krajowych*

²⁹ *Wytyczne Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 na drogach wojewódzkich w 2015 roku* – Departament Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

³⁰ strona internetowa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

³¹ Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów sp. z o. o. Transprojekt-Warszawa, *Opracowanie danych z pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2005 r. i prognoza ruchu na lata 2010, 2015, 2020 i 2025*, Warszawa, grudzień 2006

³² Transprojekt-Warszawa sp. z o. o., *Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2010 roku*, Warszawa, 2011

Długość odcinków pomiarowych [km]	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
		Motocykle	Samochody osobowe Mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Samochody ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
					bez przyczep	z przyczepami		
	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
Generalny Pomiar Ruchu 2005								
2 265,5	3 597	18	3 010	274	104	108	72	11
Udział procentowy		0,50%	83,66%	7,61%	2,90%	3,01%	1,99%	0,32%
Generalny Pomiar Ruchu 2010								
2 258,5	4 312	47	3 566	349	114	170	54	12
Udział procentowy		1,08%	82,71%	8,10%	2,64%	3,94%	1,24%	0,29%
Wskaźnik wzrostu natężenia ruchu 2010 / 2005								
	1,20	2,59	1,19	1,28	1,09	1,57	0,75	1,09

Tab. 3.4.I. Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich w województwie dolnośląskim w GPR 2005 i GPR 2010 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Udział w ruchu pojazdów ciężkich w roku 2010 wyniósł 7,82 %. Ograniczając dane wyłącznie do pojazdów ciężkich, otrzymuje się następujące proporcje:

- samochody ciężarowe bez przyczep – 33,70 %,
- samochody ciężarowe z przyczepami oraz ciągniki siodłowe z naczepami – 50,39 %,
- autobusy – 15,91 %.

W latach 2005-2010 największy wskaźnik wzrostu ruchu zarejestrowano dla kategorii samochodów ciężarowych z przyczepami oraz ciągników siodłowych z naczepami – wyniósł on 1,57. Dla samochodów ciężarowych bez przyczep oraz autobusów wskaźniki osiągnęły wartości odpowiednio – 1,09 oraz 0,75.

Do obliczeń N_{100} przyjęto następujące wartości współczynników – $r_1 = 0,45$, $r_2 = 1,6$, $r_3 = 1,05$, $f_1 = 0,5$, $f_2 = 1,0$ i $f_3 = 1,0$, gdzie: N_{100} - sumaryczna liczba równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy), r_1 - współczynnik przeliczeniowy liczby samochodów ciężarowych bez przyczep na liczbę osi standardowych 100 kN, r_2 - współczynnik przeliczeniowy liczby samochodów ciężarowych z przyczepami na liczbę osi standardowych 100 kN, r_3 - współczynnik przeliczeniowy liczby autobusów na liczbę osi standardowych 100 kN, f_1 - współczynnik obliczeniowego pasa ruchu, f_2 - współczynnik szerokości pasa ruchu, f_3 - współczynnik pochylenia niwelety. Przyjęto dopuszczalny nacisk rzeczywistej osi pojedynczej 100 kN.

Kategoria ruchu - KR	N_{100} - sumaryczna liczba równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy)
KR1	$0,03 < N_{100} \leq 0,09$
KR2	$0,09 < N_{100} \leq 0,50$
KR3	$0,50 < N_{100} \leq 2,50$
KR4	$2,50 < N_{100} \leq 7,30$
KR5	$7,30 < N_{100} \leq 22,00$
KR6	$22,00 < N_{100} \leq 52,00$
KR7	$N_{100} > 52,00$

Tab. 3.4.II. Klasyfikacja kategorii ruchu w zależności od ilości równoważnych osi standardowych 100 kN (źródło: Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, czerwiec 2014 r.)

3.4.1. Generalny Pomiar Ruchu 2005 – analiza ruchu pojazdów ciężkich

Pomiary GPR 2005 przeprowadzono na 83 drogach wojewódzkich, na których wyznaczono 289 odcinków pomiarowych. Największe obciążenie ruchem kategorii KR4 stwierdzono na 28 odcinkach szesnastu dróg, a ilość osi standardowych 100 kN/dobę/pas zawierała się w przedziale wartości <343; 921> przy wartości średniej 481.

Dominującą okazała się kategoria ruchu KR3, stwierdzona na 156 odcinkach, stanowiących 54,0 % ogółu odcinków pomiarowych. Ilość osi standardowych 100 kN/dobę/pas zawierała się w przedziale wartości <69; 340> przy wartości średniej 165.

	KR1	KR2	KR3	KR4	KR5
	0,03 < N ₁₀₀ ≤ 0,09 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	0,09 < N ₁₀₀ ≤ 0,50 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	0,50 < N ₁₀₀ ≤ 2,50 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	2,50 < N ₁₀₀ ≤ 7,30 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	7,30 < N ₁₀₀ ≤ 22,00 osi standardowych 100 kN/dobę/pas
Ilość odcinków	8	97	156	28	0

Tab. 3.4.III. Rozkład ilości odcinków dróg na poszczególne kategorie ruchu w GPR 2005 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Numer drogi	Opis odcinka			SRRP ³³ [osie 100 kN/dobę/pas]	
	Pikietaż		Długość [km]		
	od	do			
292	28,4	31,8	3,4	Żukowice – Głogów	385
	31,8	35,9	4,1	Głogów Zachód /przejście/	921
	35,9	40,8	4,9	Głogów Wschód /przejście/	599
297	61,0	68,3	7,3	Golnice – Bolesławiec	346
	68,3	71,5	3,2	Bolesławiec /przejście 1/	857
324	22,5	25,1	2,6	Góra /przejście 2/	343
329	0,0	1,3	1,3	Głogów /przejście/	640
	1,3	10,9	9,6	Głogów – Potoczek (DK 3)	655
340	73,6	77,7	4,1	Dobroszyce – Oleśnica	373
346	0,0	21,6	21,6	Środa Śląska – Kąty Wrocławskie	583
	21,6	21,8	0,2	DW347 – DW362	346
	21,8	23,2	1,4	DW362 – DW347	353
347	4,2	17,4	13,2	Mokronos Dolny – Sośnica	771
	17,4	18,7	1,3	Kąty Wrocławskie – A4	487
352	0,0	3,3	3,3	Zgorzelec /przejście/	343
367	42,0	49,5	7,5	Kamienna Góra – Jabłów	361
374	0,0	1,8	1,8	Jawor /przejście/	485
	1,8	15,8	14,0	Jawor – Strzegom	395
	15,8	18,7	2,9	Strzegom /przejście/	353
	18,7	22,6	3,9	Strzegom – Stanowice	438
376	2,2	5,1	2,9	Wałbrzych – Szczawno Zdrój	417
382	11,3	12,8	1,5	Świdnica /przejście 2/	438
	12,8	14,9	2,1	Świdnica /przejście 3/	530
384	18,0	20,5	2,5	Dzierżoniów /przejście 1/	450
395	5,9	14,4	8,5	Wrocław – Wojkowice	401
396	32,4	34,5	2,1	Oława /przejście 1/	563
	34,5	37,4	2,9	Oława /przejście 2/	343
455	24,9	32,1	7,2	Jelcz-Laskowice – Oława	359

Tab. 3.4.IV. Obciążenie ruchem kategorii KR4 dróg wojewódzkich w GPR 2005 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

³³ SRRP – średnioroczny ruch dobowy w okresie projektowym wyrażony liczbą równoważnych osi standardowych 100 kN

3.4.2. Generalny Pomiar Ruchu 2010 – analiza ruchu pojazdów ciężkich

Pomiary GPR 2010 przeprowadzono na 81 drogach wojewódzkich, na których wyznaczono 299 odcinków pomiarowych. Ilość osi standardowych 100 kN/dobę/pas zawierała się w przedziale wartości <344; 980> przy wartości średniej 550. Największe obciążenie ruchem o kategorii KR4 stwierdzono na 46 odcinkach osiemnastu dróg. Dominującą okazała się kategoria ruchu KR3, stwierdzona na 164 odcinkach, stanowiących 54,8 % ogółu odcinków pomiarowych. Ilość osi obliczeniowych 100 kN/dobę/pas zawierała się w przedziale wartości <69; 342> przy wartości średniej 174.

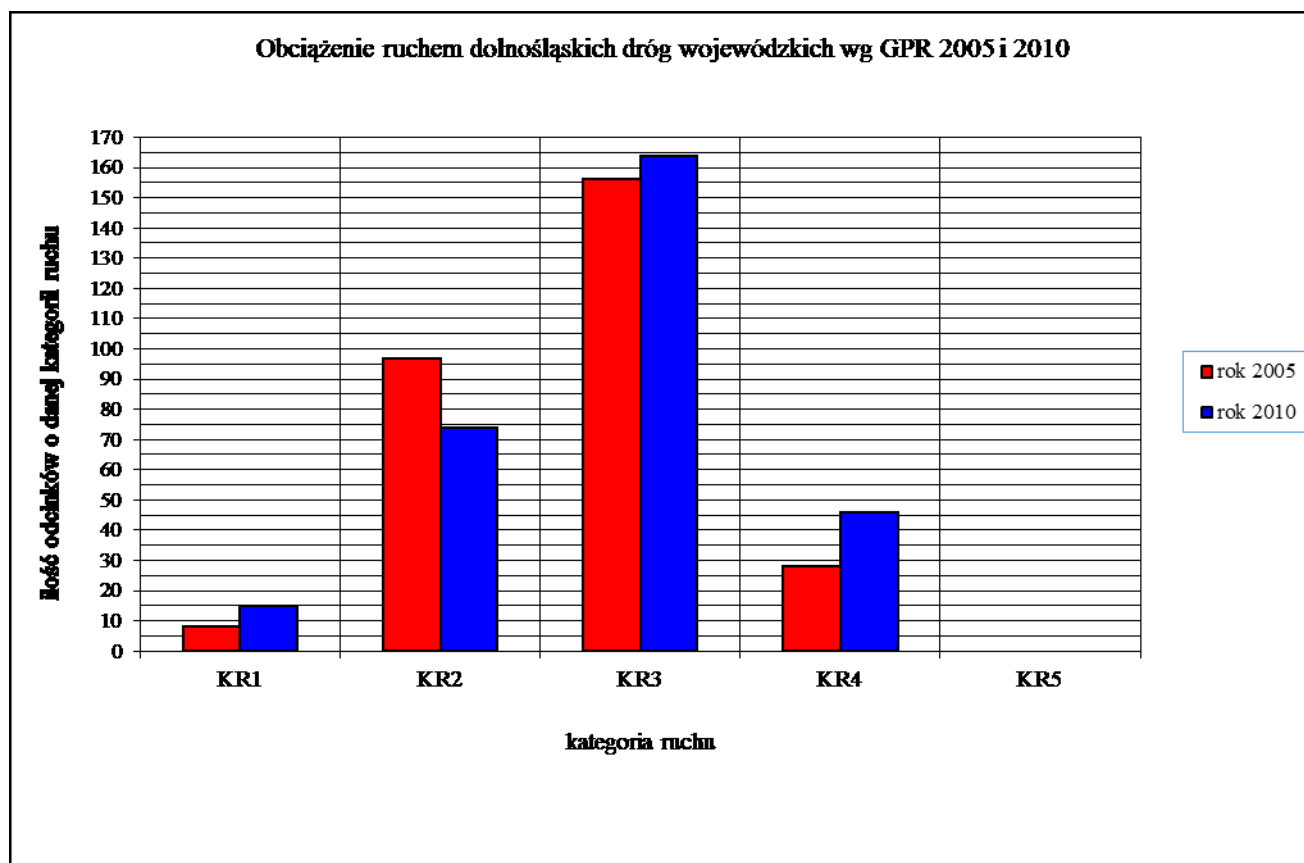
	KR1	KR2	KR3	KR4	KR5
	0,03 < N ₁₀₀ ≤ 0,09 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	0,09 < N ₁₀₀ ≤ 0,50 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	0,50 < N ₁₀₀ ≤ 2,50 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	2,50 < N ₁₀₀ ≤ 7,30 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	7,30 < N ₁₀₀ ≤ 22,00 osi standardowych 100 kN/dobę/pas
Ilość odcinków	15	74	164	46	0

Tab. 3.4.V. Rozkład ilości odcinków dróg na poszczególne kategorie ruchu w GPR 2010 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Numer drogi	Opis odcinka				SRRP [osie 100 kN/dobę/pas]
	Pikietaż		Długość [km]	Lokalizacja odcinka	
	od	do			
296	53,5	58,7	5,2	Ruszów – Jagodzin	345
297	42,4	52,9	10,5	gr. województwa – Golnice (A18)	631
	52,9	58,9	6,0	Golnice (A18) – Łąka (A4)	487
	58,9	60,2	1,3	Łąka (A4) – Bolesławiec	481
	60,2	63,4	3,2	Bolesławiec	554
324	6,1	15,5	9,4	gr. województwa – Wroniniec	348
	22,5	25,1	2,6	Góra	385
328	72,4	76,5	4,1	Złotoryja	428
329	0,0	1,3	1,3	Głogów	903
	1,3	10,9	9,6	Głogów – Potoczek (DK3)	907
338	30,0	39,5	9,5	Prawików – Kawice	528
340	73,6	77,7	4,1	Dobroszyce – Dąbrowa	497
341	0,0	13,9	13,9	Prawików – Brzeg Dolny	379
346	0,0	21,6	21,6	Środa Śląska – Kąty Wrocławskie	583
	21,6	21,8	0,2	DW347 – DW362	645
	21,8	23,2	1,4	DW362 – DW347	452
	63,3	69,0	5,7	Gaj Oławski – Godzikowice	667
347	3,6	4,2	0,6	Wrocław – Mokronos Dolny	640
	4,2	17,4	13,2	Mokronos Dolny – Sośnica	980
	17,4	18,7	1,3	Kąty Wrocławskie – A4	715
348	0,0	3,5	3,5	Małuszów (DK35) – Biskupice Podgórne	972
352	0,0	3,8	3,8	Zgorzelec (obwodnica)	433
	7,9	12,4	4,5	Koźmin – Radomierzyce	377
374	0,0	1,8	1,8	Jawor	886
	1,8	15,8	14	Jawor – Strzegom	758
	15,8	18,7	2,9	Strzegom	648
	18,7	22,6	3,9	Strzegom – Stanowice	704
	22,6	25,9	3,3	Stanowice – Świebodzice	361
	25,9	30,4	4,5	Świebodzice	390
382	0	9,9	9,9	Stanowice – Świdnica	451
	9,9	11,3	1,4	Świdnica	565

Numer drogi	Opis odcinka				SRRP [osie 100 kN/dobę/pas]
	Pikietaż		Długość [km]	Lokalizacja odcinka	
	od	do			
	12,8	14,9	2,1	Świdnica	448
	27,2	31,7	4,5	Dzierżonów	468
	31,7	49,2	17,5	Dzierżonów – Ząbkowice Śląskie	392
384	18,0	20,5	2,5	Dzierżonów	627
395	14,4	18,7	4,3	Wojkowice – Stary Śleszów	374
	18,7	35,0	16,3	Stary Śleszów – Strzelin	344
	38,5	46,3	7,8	Strzelin – Wadochowice	359
396	14,7	32,4	17,7	gr. województwa – Oława	509
	32,4	34,5	2,1	Oława	473
	37,4	38,2	0,8	Oława – Gaj Oławski	567
	38,2	44,9	6,7	Gaj Oławski – Brzezimierz	773
	44,9	57,6	12,7	Brzezimierz – Strzelin	490
	57,6	59,2	1,6	Strzelin	447
403	0,0	1,1	1,1	Łukowice Brzeskie – gr. województwa	439
	3,4	5,6	2,2	gr. województwa – Młodoszowice	480

Tab. 3.4.VI. Obciążenie ruchem kategorii KR4 dróg wojewódzkich w GPR 2010 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)



Rys. 3.4.I. Obciążenie ruchem w GPR 2005 i GPR 2010 – wskaźniki wzrostu dla ruchu pojazdów ciężkich (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

	KR1	KR2	KR3	KR4	KR5
	0,03 < N ₁₀₀ ≤ 0,09 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	0,09 < N ₁₀₀ ≤ 0,50 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	0,50 < N ₁₀₀ ≤ 2,50 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	2,50 < N ₁₀₀ ≤ 7,30 osi standardowych 100 kN/dobę/pas	7,30 < N ₁₀₀ ≤ 22,00 osi standardowych 100 kN/dobę/pas
Ilość odcinków w GPR 2005	8	97	156	28	0
Ilość odcinków w GPR 2010	15	74	164	46	0
Wskaźnik wzrostu	0,91	1,01	1,02	1,10	x

Tab. 3.4.VII. Wskaźnik wzrostu obciążenia odcinków średnią liczbą osi standardowych 100 kN/dobę/pas dla poszczególnych kategorii ruchu od KR1 do KR4 w porównaniu wyników GPR 2005 i GPR 2010 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

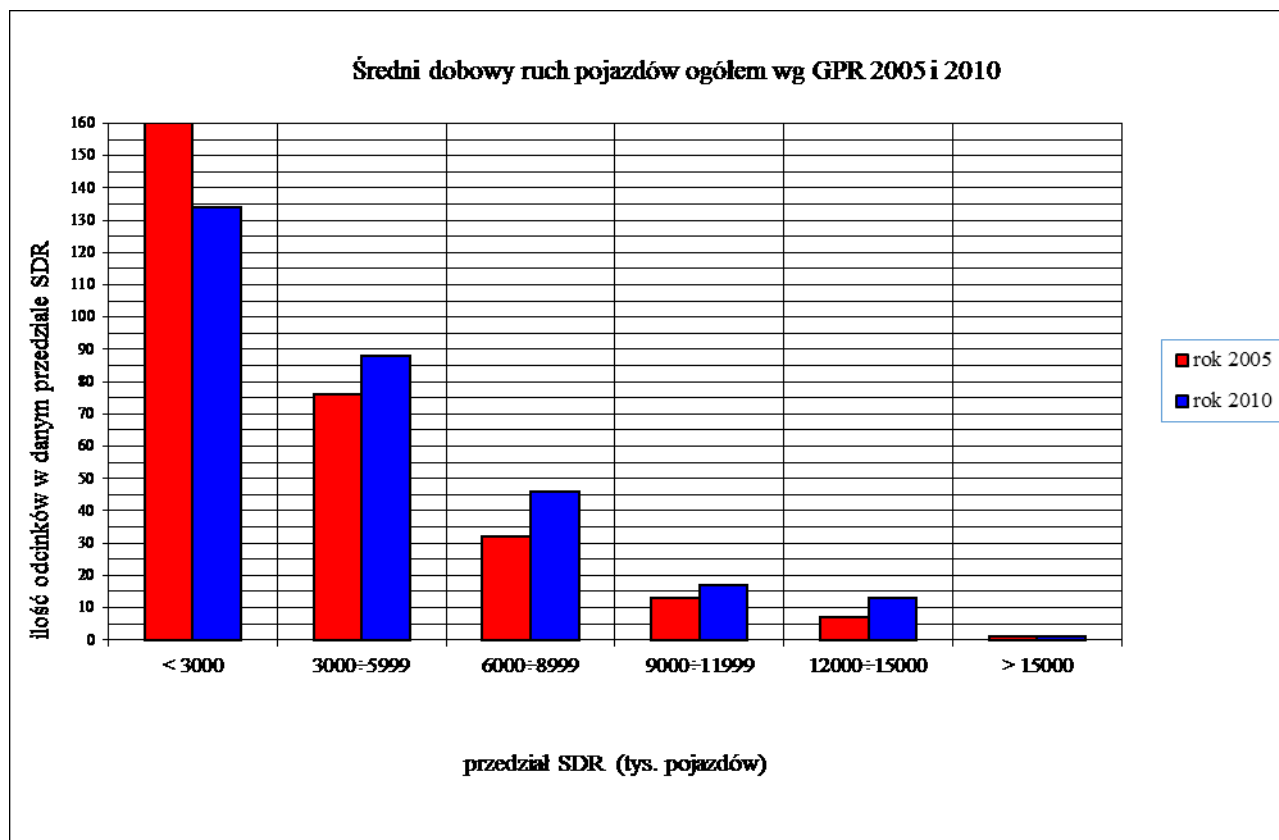
Z porównania wyników GPR 2005 i GPR 2010 wyraźnie wynika, że kosztem obniżenia się ruchu ciężarowego KR3, nastąpił wzrost oraz rozłożenie ruchu ciężarowego na kategorię ruchu KR1, KR3 i KR4, co wyraźnie wskazuje na zwiększanie się ruchu ciężarowego na sieci dróg wojewódzkich.

3.4.3. Generalny Pomiar Ruchu 2005 i 2010 – analiza ruchu pojazdów ogółem

Średni dobowy ruch w roku (SDR) pojazdów ogółem wynosił w GPR 2005 – 3 597 poj./dobę, a w GPR 2010 – 4 312 poj./dobę. Dla potrzeb niniejszej analizy przyjęto następujące przedziały SDR – SDR < 3 000; 3 000 ≤ SDR ≤ 5 999; 6 000 ≤ SDR ≤ 8 999; 9 000 ≤ SDR ≤ 11 999; 12 000 ≤ SDR ≤ 15 000 i SDR > 15 000 poj./dobę.

	SDR					
	< 3 000	3 000 ÷ 5 999	6 000 ÷ 8 999	9 000 ÷ 11 999	12 000 ÷ 15 000	> 15 000
Ilość odcinków w GPR 2005	160	76	32	13	7	1
Ilość odcinków w GPR 2010	134	88	46	17	13	1
Wskaźnik wzrostu	0,81	1,12	1,39	1,26	1,80	0,97

Tab. 3.4.VIII. Wskaźnik wzrostu ilości odcinków w poszczególnych przedziałach w porównaniu GPR 2005 i GPR 2010 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)



Rys. 3.4.II. Średni dobowy ruch pojazdów ogółem w porównaniu GPR 2005 i GPR 2010 – zbiorcze wyniki dla wzrostu ilości odcinków w danym przedziale SDR (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

	Kwartył			
	I	II	III	IV
Ilość odcinków w GPR 2005	SDR ≤ 1 195	SDR ≤ 2 573	SDR ≤ 4 999	SDR ≤ 25 960
	73	145	217	289
Ilość odcinków w GPR 2005	SDR ≤ 1 858	SDR ≤ 3 494	SDR ≤ 6 217	SDR ≤ 16 921
	75	150	224	299

Tab. 3.4.IX. Ilość odcinków w podziale na kwartyły w porównaniu GPR 2005 i GPR 2010 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Numer drogi	Opis odcinka				SRRP [osie 100 kN/dobę/pas]	SDR [poj./dobę/przekrój jezdni]
	Pikietaż		Długość [km]	Nazwa		
	od	do				
292	28,4	31,8	3,4	Żukowice – Głogów	385	4 968
	31,8	35,9	4,1	Głogów Zachód /przejście/	921	8 964
	35,9	40,8	4,9	Głogów Wschód /przejście/	599	13 603
297	61,0	68,3	7,3	Golnice – Bolesławiec	346	3 981
	68,3	71,5	3,2	Bolesławiec /przejście 1/	857	6 309
324	22,5	25,1	2,6	Góra /przejście 2/	343	5 711
329	0,0	1,3	1,3	Głogów /przejście/	640	11 657
	1,3	10,9	9,6	Głogów - Potoczek (DK3)	655	8 987
340	73,6	77,7	4,1	Dobroszyce – Oleśnica	373	4 309
346	0,0	21,6	21,6	Środa Śląska – Kąty Wrocławskie	508	2 836
	21,6	21,8	0,2	DW347 – DW362	346	9 706

Numer drogi	Opis odcinka			SRRP [osie 100 kN/dobę/pas]	SDR [poj./dobę/przekrój jezdni]	
	Pikietaż		Długość [km]			Nazwa
	od	do				
	21,8	23,2	1,4	DW362 – DW347	353	6 528
347	4,2	17,4	13,2	Mokronos Dolny – Sońnica	771	6 752
	17,4	18,7	1,3	Kąty Wrocławskie – A4	487	4 370
352	0,0	3,3	3,3	Zgorzelec /przejście/	343	11 210
367	42,0	49,5	7,5	Kamienna Góra – Jabłów	361	5 321
374	0,0	1,8	1,8	Jawor /przejście/	485	7 408
	1,8	15,8	14,0	Jawor – Strzegom	395	5 609
	15,8	18,7	2,9	Strzegom /przejście/	353	7 886
	18,7	22,6	3,9	Strzegom – Stanowice	438	8 625
376	2,2	5,1	2,9	Wałbrzych – Szczawno Zdrój	417	25 960
382	11,3	12,8	1,5	Świdnica /przejście 2/	438	13 903
	12,8	14,9	2,1	Świdnica /przejście 3/	530	14 831
384	18,0	20,5	2,5	Dzierżonów /przejście 1/	450	13 486
395	5,9	14,4	8,5	Wrocław – Wojkowice	401	6 340
396	32,4	34,5	2,1	Oława /przejście 1/	563	9 843
	34,5	37,4	2,9	Oława /przejście 1/	343	7 694
455	24,9	32,1	7,2	Jelcz-Laskowice – Oława	359	6 742

Tab. 3.4.X. Odcinki dróg wojewódzkich o kategorii ruchu KR4 i SDR pojazdów ogółem większym od średniego, dla GPR 2005 – SRRP ≥ 343 oraz SDR $> 3 597$ (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Wykaz obejmuje 28 odcinków na szesnastu drogach wojewódzkich. Wartości średniorocznego dobowego ruchu projektowego (SRRP) w przedziale $<343; 921>$ przy wartości średniej 481. Wartości średniego dobowego ruchu (SDR) w przedziale $<2 836; 25 960>$ przy wartości średniej 8 698.

Numer drogi	Opis odcinka			SRRP [osie 100 kN/dobę/pas]	SDR [poj./dobę/przekrój jezdni]	
	Pikietaż		Długość [km]			Nazwa
	od	do				
297	52,9	58,9	6,0	Golnice (A18) – Łąka (A4)	487	4 597
	58,9	60,2	1,3	Łąka (A4) – Bolesławiec	481	5 980
	60,2	63,4	3,2	Bolesławiec	554	6 609
324	22,5	25,1	2,6	Góra	385	6 649
328	72,4	76,5	4,1	Złotoryja	428	10 643
329	0,0	1,3	1,3	Głogów	903	14 469
	1,3	10,9	9,6	Głogów – Potoczek (DK3)	907	12 581
340	73,6	77,7	4,1	Dobroszyce – Dąbrowa	497	5 473
346	21,6	21,8	0,2	DW347 – DW362	645	9 814
	21,8	23,2	1,4	DW362 – DW347	452	6 914
347	3,6	4,2	0,6	Wrocław – Mokronos Dolny	640	9 568

Numer drogi	Opis odcinka				SRRP [osie 100 kN/dobę/pas]	SDR [poj./dobę/przekrój jezdni]
	Pikietaż		Długość [km]	Nazwa		
	od	do				
	4,2	17,4	13,2	Mokronos Dolny – Sośnica	980	11 356
	17,4	18,7	1,3	Kąty Wrocławskie – A4	715	8 906
348	0,0	3,5	3,5	Małuszów (DK35) – Biskupice Podgórne	972	7 053
352	0,0	3,8	3,8	Zgorzelec (obwodnica)	433	12 303
	7,9	12,4	4,5	Koźmin – Radomierzyce	377	7 124
374	0,0	1,8	1,8	Jawor	886	10 230
	1,8	15,8	14	Jawor – Strzegom	758	7 414
	15,8	18,7	2,9	Strzegom	648	7 282
	18,7	22,6	3,9	Strzegom – Stanowice	704	12 648
	22,6	25,9	3,3	Stanowice – Świebodzice	361	7 013
	25,9	30,4	4,5	Świebodzice	390	10 071
382	0	9,9	9,9	Stanowice – Świdnica	451	7 078
	9,9	11,3	1,4	Świdnica	565	9 255
	12,8	14,9	2,1	Świdnica	448	14 255
	27,2	31,7	4,5	Dzierżoniów	468	10 954
	31,7	49,2	17,5	Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie	392	7 059
	18,0	20,5	2,5	Dzierżoniów	627	14 851
395	14,4	18,7	4,3	Wojkowice – Stary Śleszów	374	6 238
	18,7	35,0	16,3	Stary Śleszów – Strzelin	344	5 590
	38,5	46,3	7,8	Strzelin – Wadochowice	359	4 633
396	14,7	32,4	17,7	gr. województwa – Oława	509	4 621
	32,4	34,5	2,1	Oława	473	13 096
	37,4	38,2	0,8	Oława – Gaj Oławski	567	6 359
	38,2	44,9	6,7	Gaj Oławski – Brzezimierz	773	5 299
	57,6	59,2	1,6	Strzelin	447	4 881

Tab. 3.4.XI. Odcinki dróg wojewódzkich o kategorii ruchu KR4 i SDR pojazdów ogółem większym od średniego, dla GPR 2010 – SRRP \geq 343 oraz SDR $>$ 4 312 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Wykaz obejmuje 36 odcinków na czternastu drogach wojewódzkich. Wartości średniorocznego dobowego ruchu projektowego (SRRP) w przedziale $<344; 980>$ przy wartości średniej 567. Wartości średniego dobowego ruchu (SDR) w przedziale $<4 597; 14 851>$ przy wartości średniej 8 580.

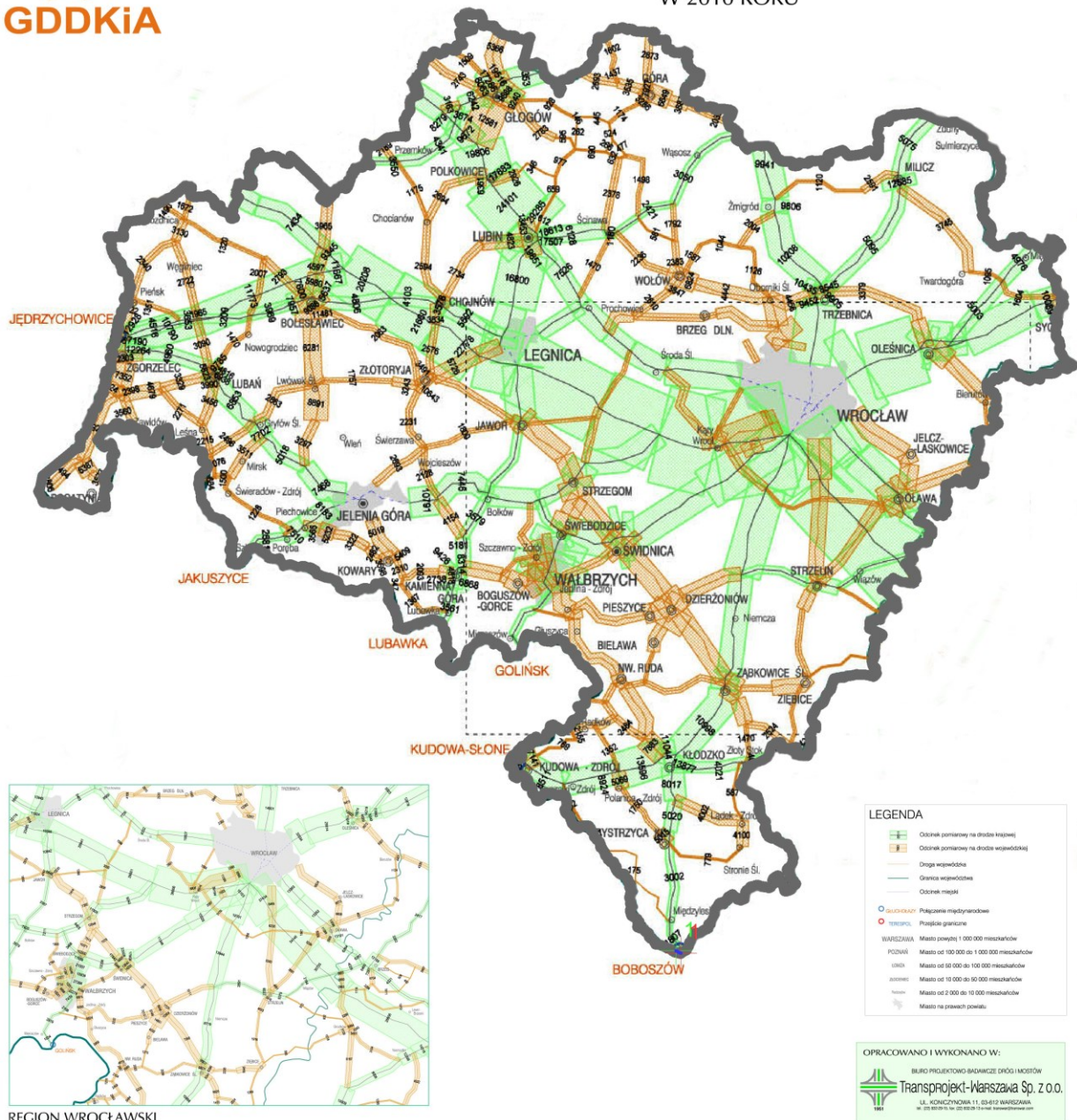
3.4.4. Generalny Pomiar Ruchu 2010 – wyniki analizy SDR i SRRP

Na podstawie powyższych analiz wyników GPR 2005 i GPR 2010, nawiązując do przyjętych klas techniczno-funkcjonalnych dróg wojewódzkich, dokonano analizy średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) i natężenia ruchu dla pojazdów ciężkich (SRRP) z podziałem na kategorie ruchu (załącznik nr 5 do *Planu rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*), graficznie pokazano:

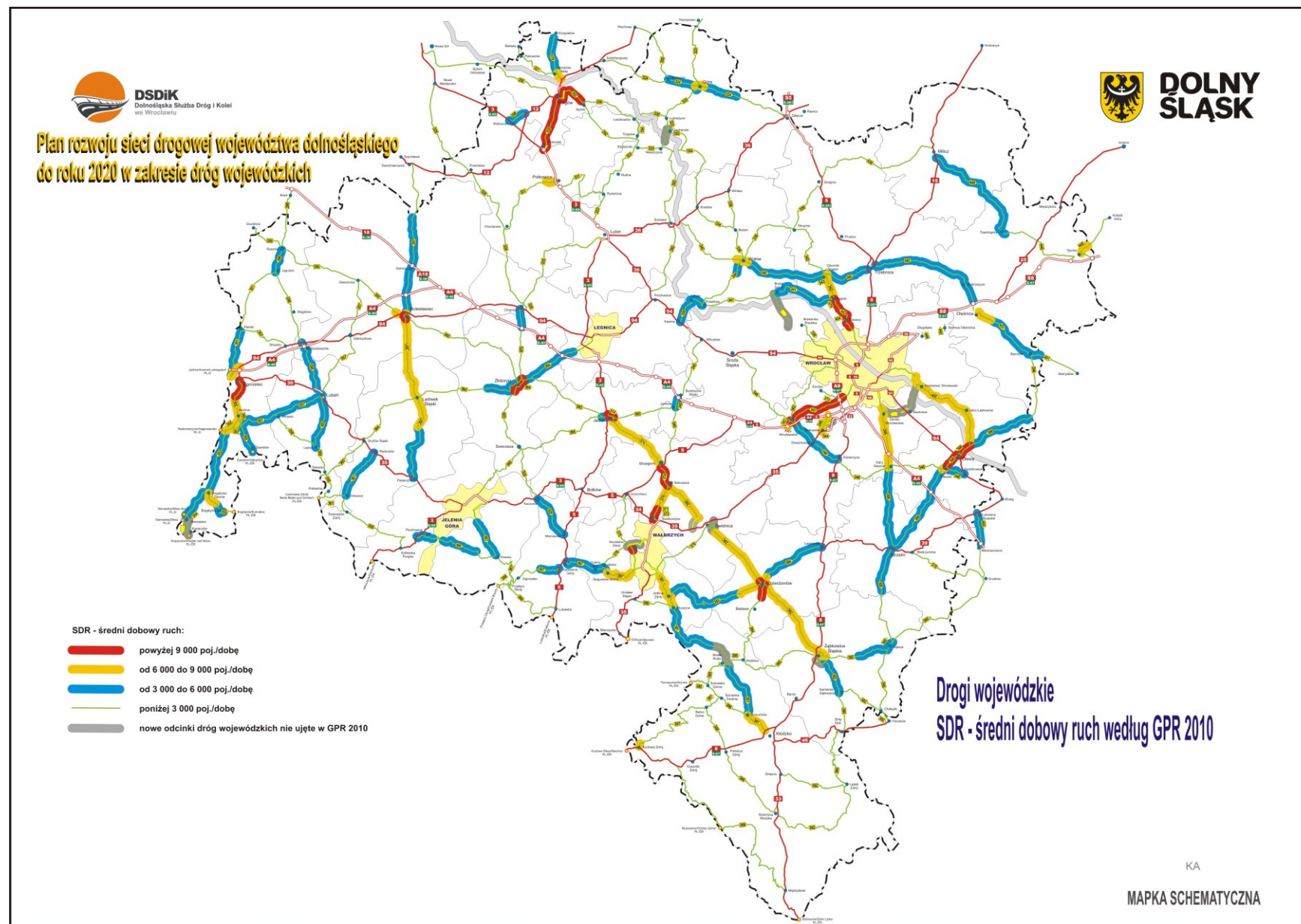
- natężenie ruchu – SDR na drogach wojewódzkich z podziałem na następujące wartości natężenia ruchu:
 - do 3 000 poj./dobę,
 - od 3 000 do 6 000 poj./dobę,
 - od 6 000 do 9 000 poj./dobę,
 - powyżej 9 000 poj./dobę,
- odcinki dróg wojewódzkich z obciążeniem ruchem kategorii KR4,
- odcinki dróg wojewódzkich o dużym udziale ruchu pojazdów ciężkich w ruchu ogólnym.



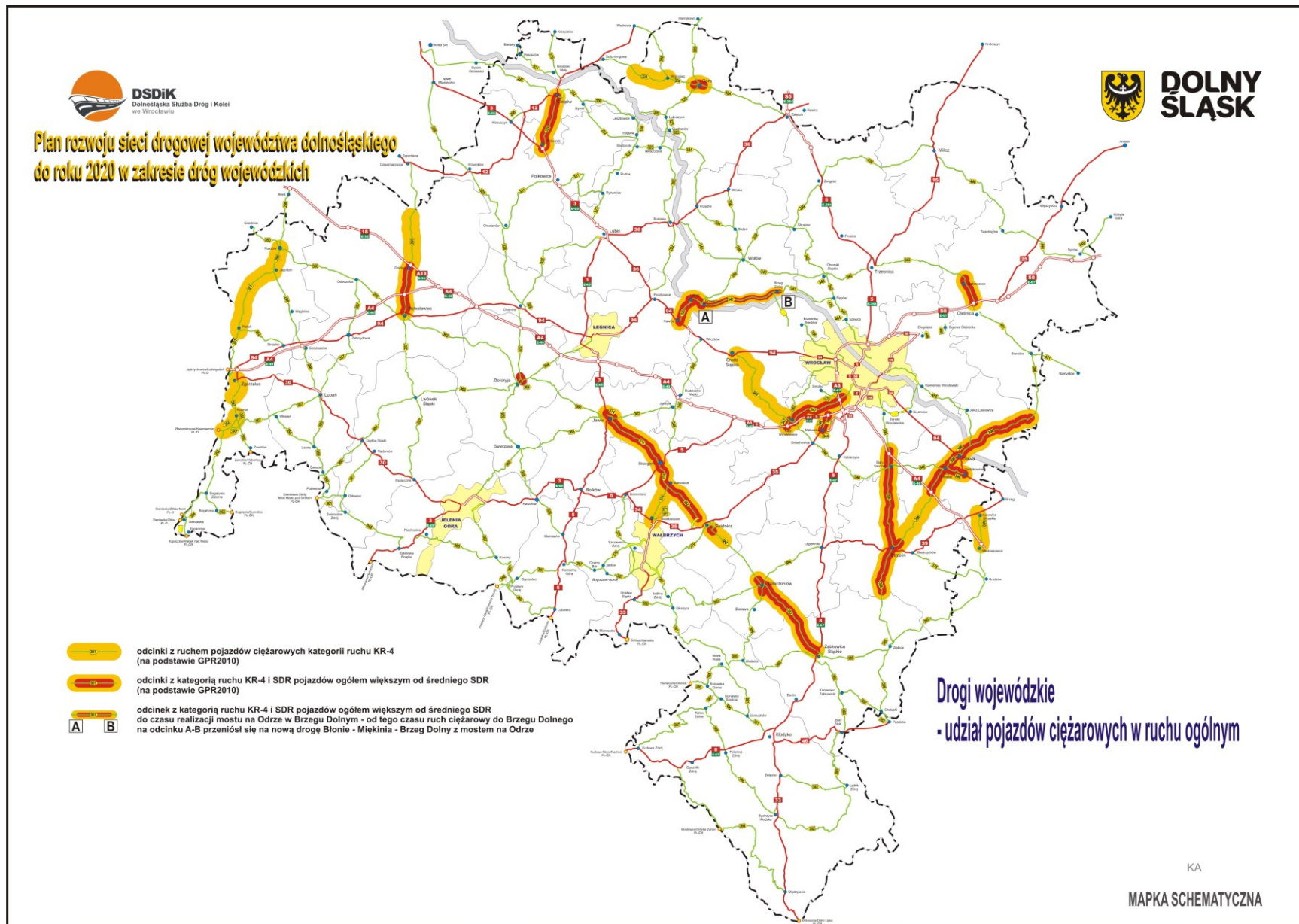
ŚREDNI DOBOWY RUCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH
NA SIECI DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH
W 2010 ROKU



Rys. 3.4.III. Wyniki GPR 2010 w województwie dolnośląskim (źródło: Transprojekt-Warszawa sp. z o. o.)



Rys. 3.4.IV. Natężenie ruchu – SDR w GPR 2010 w województwie dolnośląskim z podziałem na określone wartości natężenia ruchu (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)



Rys. 3.4.V. Odcinki dróg wojewódzkich w GPR 2010 o dużym udziale ruchu pojazdów ciężkich w ruchu ogólnym (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Według SDR na podstawie GPR 2010 do najbardziej obciążonych odcinków dróg wojewódzkich – powyżej 9 000 poj./dobę należą drogi wojewódzkie:

- nr 292 od drogi krajowej nr 12 do drogi wojewódzkiej nr 330 w Głogowie,
- nr 297 w Bolesławcu,
- nr 328 w Złotorzy,
- nr 329 na całej długości,
- nr 342 od Wrocławia do drogi wojewódzkiej nr 341 w Pęgowie,
- nr 346 od drogi wojewódzkiej nr 347 k/Kątów Wrocławskich do drogi wojewódzkiej nr 347 w Kątach Wrocławskich,
- nr 347 od Wrocławia do drogi wojewódzkiej nr 346 k/Kątów Wrocławskich,
- nr 352 – obwodnica Zgorzelca,
- nr 374 w Jaworze, od drogi krajowej nr 5 w Strzegomiu do drogi wojewódzkiej nr 382 w Stanowicach oraz w Świebodzicach,
- nr 375 w Szczawnie Zdroju,
- nr 382 w Dzierżonowie,
- nr 384 od Bielawy do drogi wojewódzkiej nr 382 w Dzierżonowie,
- nr 396 od drogi wojewódzkiej nr 455 w Oławie do drogi wojewódzkiej nr 346 w Gaju Oławskim.

Natomiast do najmniej obciążonych odcinków – poniżej 3 000 poj./dobę, należą drogi wojewódzkie:

- na całej długości – drogi wojewódzkie nr: 104, 305, 321, 330, 333, 334, 336, 339, 343, 353, 358, 360, 362, 365, 368, 369, 370, 378, 380, 386, 387, 388, 389, 390, 392, 404, 439, 440 i 446,
- odcinkowo, drogi wojewódzkie:
 - nr 292 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do Głogowa oraz od drogi wojewódzkiej nr 330 do drogi krajowej nr 94,
 - nr 296 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do Ruszowa i od drogi wojewódzkiej nr 351 do drogi krajowej nr 94,
 - nr 323 od granicy województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego do drogi wojewódzkiej nr 324 w Górze oraz od Starej Góry do drogi krajowej nr 3 w Lubinie,
 - nr 324 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do drogi wojewódzkiej nr 305 we Wronińcu oraz od Góry do granicy województwa dolnośląskiego i wielkopolskiego,
 - nr 328 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do drogi krajowej nr 94 w Chojnowie oraz od autostrady A4 do Złotorzy oraz od Złotorzy do drogi krajowej nr 3 w Kaczorowie,
 - nr 338 od drogi krajowej nr 36 w Wińsku do Wołowa oraz od Mościcy k/Wołowa do drogi wojewódzkiej nr 341 w Prawikowie,
 - nr 340 od węzła S8 Dąbrowa k/Oleśnicy do Oleśnicy,
 - nr 341 od drogi wojewódzkiej nr 338 w Prawikowie do Brzegu Dolnego,
 - nr 342 od drogi wojewódzkiej w Obornikach Śląskich do drogi wojewódzkiej nr 339 w Strupinie,
 - nr 345 od drogi krajowej nr 94 do autostrady A4 oraz od drogi wojewódzkiej nr 365 k/Jenkowa do drogi krajowej nr 5 k/Strzegomia,
 - nr 346 od drogi krajowej nr 94 w Środzie Śląskiej do Kątów Wrocławskich oraz od drogi krajowej nr 8 k/Kobierzyc do drogi wojewódzkiej nr 396 w Gaju Oławskim,
 - nr 350 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do Bolesławca,
 - nr 351 od drogi wojewódzkiej nr 296 do Pieńska,
 - nr 352 od Bogatyni do granicy państwa Bogatynia/Kunratice,

- nr 357 od drogi wojewódzkiej nr 352 do drogi wojewódzkiej nr 355 i od drogi krajowej nr 30 w Lubaniu do drogi wojewódzkiej nr 350 w Osiecznicy,
- nr 361 od drogi wojewódzkiej nr 358 w Orłowicach do granicy państwa Czerniawa Zdrój/Nové Město pod Smrkem,
- nr 363 od Bolesławca do drogi wojewódzkiej nr 363 k/Jawora oraz od drogi wojewódzkiej nr 374 w Jaworze do drogi wojewódzkiej nr 345 k/Jenkowa,
- nr 364 od Lubania do Pielgrzymki,
- nr 366 od Miłkowa do drogi wojewódzkiej nr 367 w Kowarach,
- nr 367 od drogi wojewódzkiej nr 366 w Kowarach do okolic Szarocina,
- nr 375 od drogi krajowej nr 5 k/Dobromierza do Szczawna Zdroju,
- nr 376 od obwodnicy Szczawna Zdroju³⁴ do drogi wojewódzkiej nr 367 k/Jabłowa,
- nr 382 od drogi wojewódzkiej nr 390 w Kamieńcu Żąbkowickim do granicy województwa dolnośląskiego i opolskiego,
- nr 384 od drogi wojewódzkiej nr 385 w Woliborzu do Bielawy,
- nr 385 od granicy państwa Tlumaczów/Otovice do okolic Niedźwiednika oraz od drogi wojewódzkiej nr 395 w Ziębicach do granicy województwa dolnośląskiego i opolskiego,
- nr 395 od Wadochowic do drogi wojewódzkiej nr 382 k/Chałupek,
- nr 396 od drogi wojewódzkiej nr 451 w Bierutowie do granicy województwa dolnośląskiego i opolskiego,
- nr 448 od Twardogóry do węzła S8 Syców Zachód,
- nr 449 od węzła S8 Syców Wschód do centrum Sycowa.

Odcinki dróg wojewódzkich z obciążeniem ruchu kategorii KR4, to drogi wojewódzkie:

- nr 296 od Ruszowa do drogi wojewódzkiej nr 351,
- nr 297 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do Bolesławca,
- nr 324 od granicy województwa dolnośląskiego i lubuskiego do drogi wojewódzkiej nr 305 we Wronińcu oraz w Górze,
- nr 338 od drogi wojewódzkiej nr 341 w Prawikowie do drogi krajowej nr 94,
- nr 340 od Dobroszyc do drogi ekspresowej S8,
- nr 341 od drogi wojewódzkiej nr 338 w Prawikowie do Brzegu Dolnego,
- nr 346 od drogi krajowej nr 94 do drogi wojewódzkiej nr 347 k/Kątów Wrocławskich oraz od drogi wojewódzkiej nr 396 w Gaju Oławskim do drogi krajowej nr 94,
- nr 347 na całej długości,
- nr 348 na całej długości,
- nr 351 od drogi wojewódzkiej nr 296 do Pieńska,
- nr 352 – obwodnica Zgorzelca oraz od Koźmina do Radomierzyc,
- nr 374 na całej długości,
- nr 382³⁵ od drogi wojewódzkiej nr 374 do Świdnicy oraz Dzierżoniowa do drogi krajowej nr 8 w Żąbkowicach Śląskich,
- nr 395 od autostrady A4 do Wadochowic,
- nr 396 od granicy województwa dolnośląskiego i opolskiego do drogi wojewódzkiej nr 395 w Strzelinie,
- nr 403 na całej długości.

³⁴ Ze względu na oddanie do użytkowania w roku 2012 obwodnicy Szczawna Zdroju dla tego odcinka nie ma danych z GPR 2010

³⁵ Ze względu na oddanie do użytkowania w roku 2014 małej obwodnicy Świdnicy i zmiany przebiegu w Świdnicy dla dwóch nowych odcinków nie ma danych z GPR 2010

Odcinki o dużym udziale ruchu pojazdów ciężkich w uchu ogólnym to drogi wojewódzkie:

- nr 297 od autostrady A4 do drogi krajowej nr 94,
- nr 324 w Górze,
- nr 329 na całej długości,
- nr 338 od drogi wojewódzkiej nr 341 w Prawikowie do drogi krajowej nr 94,
- nr 340 od Dobroszyc do drogi ekspresowej S8,
- nr 341 od drogi wojewódzkiej nr 338 w Prawikowie do Brzegu Dolnego (tylko do momentu oddania do użytkowania mostu na Odrze w Brzegu Dolnym i skierowaniu od tego czasu ruchu z Brzegu Dolnego przez most na Odrze i Mięknię do drogi krajowej nr 94 w Błoniach),
- nr 346 od drogi wojewódzkiej nr 347 w Kątach Wrocławskich do drogi wojewódzkiej nr 347 k/Kątów Wrocławskich,
- nr 346 od drogi wojewódzkiej nr 396 w Gaju Oławskim do drogi krajowej nr 94,
- nr 347 na całej długości,
- nr 348 na całej długości,
- nr 395 od autostrady A4 do Wadochowic,
- nr 396 od granicy województwa dolnośląskiego do autostrady A4 oraz od Chociwela do drogi wojewódzkiej nr 395 w Strzelinie.

3.5. Obecne klasy techniczne dróg wojewódzkich

Drogi wojewódzkie, zgodnie z poprzednim brzmieniem Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*³⁶, mogły posiadać do zmiany rozporządzenia (marzec 2015 roku) klasę techniczną G, Z, lub wyjątkowo GP. Klasa techniczna drogi warunkowana była m.in. szerokością pasa ruchu³⁷, wynoszącą dla klasy:

- GP – 3,50 m poza i na terenie zabudowy (z dopuszczeniem szerokości 3,25-3,50 m na terenie zabudowy w ramach przebudowy/remontu drogi),
- G – 3,00-3,50 m poza terenem zabudowy i 3,50 m na terenie zabudowy (z dopuszczeniem szerokości na terenie zabudowy – 3,25-3,50 m w ramach przebudowy/remontu drogi i 3,00-3,25 m przy uspakajaniu ruchu),
- Z – 2,75-3,00 m poza terenem zabudowy i 3,50 m na terenie zabudowy (z dopuszczeniem szerokości na terenie zabudowy – 3,25-3,50 m przy przebudowie/remontie drogi oraz 2,75-3,25 m przy uspakajaniu ruchu, a także w ramach budowy, przebudowy lub remontu 3,00-3,50 m przy jezdni jednopasmowej).

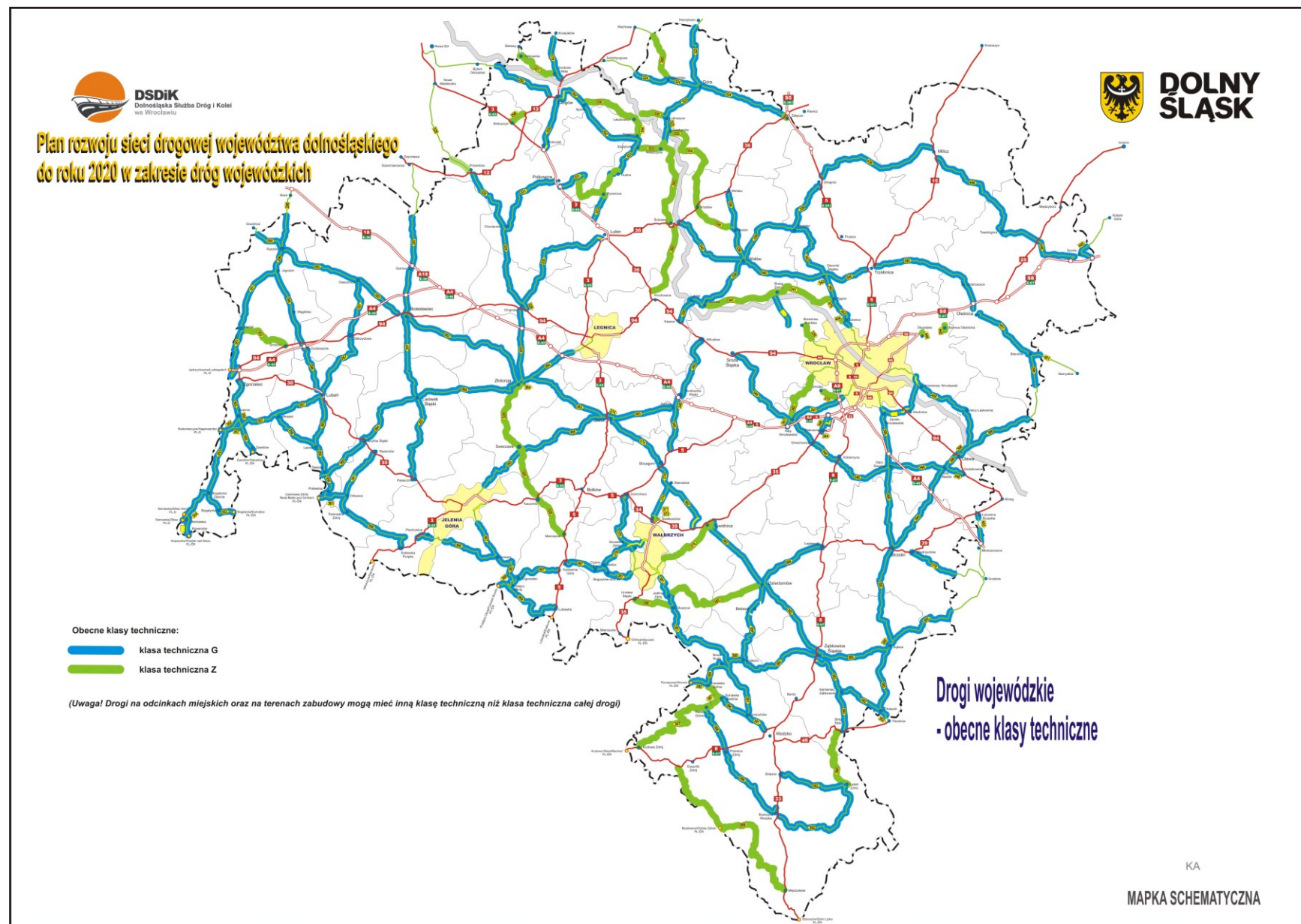
Obecnie drogi wojewódzkie jednojezdniowe (po jednym pasie ruchu w każdym kierunku) charakteryzują się na większości odcinków normatywną skrajnią dla obecnych klas technicznych przewidzianych dla dróg wojewódzkich, liczoną bez poboczy – wynoszącą od 5,50 m do 7,00 m. Analogicznie odcinki o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku. Natomiast istniejące nienormatywne odcinki dróg wojewódzkich posiadają szerokość od 3,80 m do 5,50 m.

Wszystkie drogi wojewódzkie zostały sklasyfikowane jako drogi klasy technicznej G lub Z, w tym że występują przypadki sklasyfikowania dróg na odcinkach o nienormatywnych szerokościach poniżej 5,50 m jako drogi klasy G lub Z oraz przypadki sklasyfikowania dróg jako klasa techniczna G, w przypadku spełnienia przez nich nawet w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* parametrów przewidzianych dla klasy technicznej GP. Na poniższej mapce pokazano graficznie obecną klasyfikację dróg wojewódzkich tylko na klasę techniczną G oraz Z.

³⁶ §4 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie *warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 4 marca 1999 r. z późn. zm.)

³⁷ *ibidem* §14 ust. 6 i §15 ust. 1

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



Rys. 3.5.1. Drogi wojewódzkie w podziale na obecne klasy techniczne (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

3.6. Bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wojewódzkich³⁸

W aspekcie postępującego rozwoju sieci drogowej (kolejne zrealizowane nowe odcinki dróg szybkiego ruchu i pozostałych dróg, obwodnice miast i miejscowości), rozwoju społeczno-gospodarczego i otwarcia granic, nastąpił wzrost mobilności społeczeństwa oraz ruchu towarowego, co skutkuje zwiększaniem się natężenia ruchu. Dodając do tego nienormatywne parametry dróg wojewódzkich (skrajnia pozioma, przebiegi przez centra miast i miejscowości), stan techniczny (nawierzchni jezdni i obiektów inżynierskich) – bardzo ważnym elementem systemu transportowego staje się uzyskanie odpowiednio wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (*BRD*) jest zbiorem zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach. Jest to również dziedzina wiedzy zajmująca się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego. Na *BRD* składają się zagadnienia z zakresu m.in. nadzoru nad ruchem drogowym, organizacji ruchu drogowego, stanu technicznego i wymagań wobec dróg i oznakowania, a także promowania pożądanych zachowań u uczestników ruchu drogowego. Na stan *BRD* mają również wpływ działania edukacyjne i akcje społeczne.

W zakresie organizacji ruchu na drogach (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia brd) za bezpieczeństwo w ruchu odpowiedzialni są zarządcy dróg i zarządzający ruchem na drogach. Uprawnienia do egzekwowania *Prawa o Ruchu Drogowym* posiada Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Straże Miejskie i Gminne.

Za działania promujące bezpieczeństwo na polskich drogach odpowiada na szczeblu rządowym Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (*KRBRD*), a na szczeblu województw – Wojewódzkie Rady BRD. Celem działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu, które są zgodne z założeniami *KRBRD*³⁹, jest:

- spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku,
- wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze,
- niższe koszty społeczne zdarzeń drogowych,
- rozwój współpracy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy organami administracji rządowej, administracji samorządowej i organizacjami pozarządowymi.

Diagnoza, założenia i cele poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym zostały określone w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*⁴⁰.

Przedmiotem opracowanej przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu *Analizy bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2012-2014* jest przedstawienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2012-2014. W analizie zawarto dane dotyczące zdarzeń jedynie na drogach, na których zarządzającym ruchem jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego, a zarząd drogi, w imieniu Zarządu Województwa Dolnośląskiego, sprawuje Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, bez porównania z ogólną liczbą zdarzeń w województwie.

Opracowanie opiera się na bazie danych o kolizjach i wypadkach rejestrowanych przez policję w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji SEWIK, który został wdrożony w służbach ruchu drogowego w lipcu 2006 roku. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu jest w posiadaniu ww. bazy danych o zdarzeniach drogowych, które pozyskuje od Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu.

³⁸ Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2012-2014, marzec/kwiecień 2015, DSDiK we Wrocławiu

³⁹ <http://krbrd.gov.pl>

⁴⁰ *Ibidem*, dokument przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 20 czerwca 2013 r.

	2012	2013	2014
Zdarzenia	4 266	4 487	4 483
Kolizje	3 808	4 026	4 069
Wypadki	458	461	414
Zabici	49	43	44
Ranni	599	595	543

Tab. 3.6.I. Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2012-2014: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego – informacje ogólne (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

W roku 2014, w stosunku do lat poprzednich obserwuje się spadek liczby wypadków (ok. 10% mniej niż w roku 2013), jednak liczba ofiar śmiertelnych zmieniła się na niekorzyść w stosunku do roku poprzedniego – 1 ofiara więcej niż w roku 2013. Natomiast liczba rannych w wypadkach drogowych spadła w stosunku do lat poprzednich o około 10%. Liczba ofiar w terenie zabudowanym spadła o 50%, liczba rannych o ok. 16%. Niestety na obszarze niezabudowanym liczba ofiar wzrosła, a liczba rannych utrzymuje się stałym poziomie.

Mając na uwadze średnią liczbę kolizji na drogach wojewódzkich – 558 kolizji, do powiatów z liczbą kolizji powyżej tej średniej, zaliczają się powiaty: kłodzki, świdnicki, wałbrzyski, dzierzoniowski, głogowski i zgorzelecki. Powiat milicki charakteryzuje się najmniejszą liczbą 130 kolizji.

Przy średniej liczbie wypadków na drogach wojewódzkich – 72 wypadki, do powiatów z dużą liczbą wypadków powyżej tej średniej, zalicza się powiat: wałbrzyski, świdnicki, kłodzki, ząbkowicki i wrocławski. W powiecie średzkim odnotowano najmniej wypadków – 10 wypadków.

Średnia liczba rannych w wypadkach na drogach wojewódzkich wynosi 98 rannych. Do powiatów dla których liczba rannych w wypadkach jest wyższa od tej średniej zaliczają się powiat: wałbrzyski, świdnicki, kłodzki, ząbkowicki i wrocławski. Najmniej rannych w wypadkach odnotowano w powiecie średzkim – 17 rannych.

Natomiast pod kątem liczby zabitych na drogach wojewódzkich, do powiatów z niechlubną liczbą zabitych powyżej średniej 7 ofiar, zaliczają się powiaty: zgorzelecki, kłodzki, ząbkowicki, dzierzoniowski, głogowski, wałbrzyski oraz wołowski. Jedynie powiat milicki może pochwalić się zerową liczbą ofiar śmiertelnych.

Aż dwa powiaty – kłodzki i wałbrzyski charakteryzują się liczbą kolizji, wypadków, zabitych i rannych powyżej średnich wartości.

	zdarzenia	wypadki	ranni	zabici
2012	139	80	84	7
2013	143	81	70	18
2014	150	81	70	16
SUMA	432	242	224	41

Tab. 3.6.II. Analiza bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich Województwa Dolnośląskiego w latach 2012-2014: Zdarzenia i wypadki z udziałem pieszych – niechronionych uczestników ruchu (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Na podstawie analizy zdarzeń i wypadków z udziałem pieszych w ciągu dróg wojewódzkich należy dążyć do:

- poprawy oznakowania przejść dla pieszych – wymiana oznakowania niespełniającego obecnych standardów, doświetlanie przejść, budowa azyli dla pieszych, itp.,
- budowy chodników w miejscowościach,
- eliminowania błędów w oznakowaniu dróg, powodujących nieprawidłowe postrzeganie organizacji ruchu przez użytkowników dróg.

Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2012-2014 na drogach wojewódzkich zrealizowano m.in.

- oznakowanie 8 przejść dla pieszych znakami aktywnymi D-6,
- inne oznakowanie aktywne – 2 komplety znaków A-30 z tabliczką T-15 i tabliczką T-2 oraz migającą lampą U-35 i 4 komplety znaków A-17 z migającą lampą U-35,
- 6 nowych sygnalizacji świetlnych, w tym 4 sygnalizacje wzbudzone na przejściu dla pieszych.

Pomimo wzrastającej liczby zdarzeń drogowych na drogach wojewódzkich maleje liczba tragicznych wypadków. Działania jakie podejmuje Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu celem ograniczenia liczby wypadków przynoszą zatem wymierne skutki. Mając na uwadze, że ofiary śmiertelne wśród pieszych w roku 2013 stanowiły blisko 42%, a w roku 2014 ponad 36% ogólnej liczby zabitych na drogach wojewódzkich, należy podjąć stanowcze działania w celu identyfikacji miejsc, w których doszło do śmiertelnych wypadków z udziałem pieszych, a miejsca te objąć szczególną uwagą pod kątem poprawy BRD.

4. Czynniki determinujące rozwój systemu transportowego województwa dolnośląskiego

Sieć drogowa stanowi system połączeń funkcjonalnych na wielu poziomach – międzynarodowym, krajowym, ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym. Rozwój sieci drogowej zależy przede wszystkim od struktury i natężenia ruchu (z uwzględnieniem udziału ruchu pojazdów ciężkich), poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, poziomu przepustowości (swobody ruchu), a także od swoich cech funkcjonalnych (tj. połączenia: ośrodków wzrostu, społeczno-gospodarczych i lokalnych, stref aktywności gospodarczej, granicy państwa, dróg szybkiego ruchu oraz głównych tras drogowych) oraz technicznych. Dlatego też sieć drogowa jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju, regionu, województwa, czy też danej gminy.

Sprawnie funkcjonujący system transportowy, poprzez prawidłowo stworzoną i funkcjonalną sieć drogową, aktywizuje zarówno sferę gospodarczą, jak i społeczną danego obszaru funkcjonalnego. Dlatego jego usługowy charakter w procesie zrównoważonego rozwoju danego obszaru funkcjonalnego wynika ze stymulowania jego dalszego rozwoju obecnymi, planowanymi i pożądanymi (oczekiwanymi) potrzebami społeczno-gospodarczymi. Dlatego też rozwój infrastruktury transportowej poprzez modernizację, przebudowę i rozbudowę, odbywa się może następująco, poprzez:

- inwestycje realizowane wyprzedzająco w stosunku do popytu na transport:
 - pozwalające na tworzenie optymalnych i długofalowych planów i programów rozwoju transportu,
 - tworzące sieci transportowe dostosowane do społeczno-gospodarczych potrzeb pobudzanych ich rozwojem i skoordynowane z ich planowanym rozwojem,
- inwestycje opóźnione w stosunku do popytu na transport:
 - przyczyniające się do obniżania przepustowości sieci transportowej (powstawanie tzw. wąskich gardeł),
 - mające wpływ na możliwość zahamowania rozwoju społeczno-gospodarczego,
 - przyczyniające się do spadku jakości i konkurencyjności transportu osób i towarów,
 - przyczyniające się do postępującego spadku jakości infrastruktury transportowej – stan techniczny i bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- inwestycje będące połączeniem ww. inwestycji – zaspakajające jednocześnie opóźnienie inwestycyjne oraz popyt na transport:
 - przyczyniające się do zaspokojenia popytu z opóźnieniem inwestycyjnym,
 - pozwalające na szybką reakcję inwestycyjną w przypadku spadku funkcjonalności, parametrów techniczno-eksploatacyjnych i poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego sieci transportowej oraz w przypadku zapotrzebowania na jej rozwój,
 - pozwalające na szybką reakcję inwestycyjną w przypadku zapotrzebowania społeczno-gospodarczego na rozwój sieci transportowej.

Ze względu na konieczność prawidłowego funkcjonowania systemu transportowego na danym obszarze, spełniającego obecne i rozwojowe oczekiwania społeczno-gospodarcze, najbardziej wskazane są inwestycje z grupy inwestycji wyprzedzających lub zaspakajających opóźnienie inwestycyjne wraz z popytem na transport. Prawidłowy rozwój sieci transportowej powinien opierać się także na świadomym kształtowaniu funkcjonalnego zagospodarowania przestrzennego, zgodnie ze specyfiką i uwarunkowaniami danego obszaru. Przy takim podejściu rozwój oraz inwestycje transportowe nie będą musiały być realizowane pod presją nadwyżki popytu (presja taka powodowałaby konieczność wyboru rozwiązań fragmentarycznych, które pozwalałyby jedynie na likwidowanie problemów punktowych, np. tzw. wąskich gardeł – rozwiązując tylko chwilowo dany problem transportowy, co z kolei dalej przyczyniałoby się do powstawania widocznych i odczuwalnych dysproporcji w zrównoważonym rozwoju sieci transportowej). Takie podejście inwestycyjne w ramach zrównoważonego rozwoju sieci transportowej, pozwala na kompleksowe rozwiązania poprzez systemowe i całościowe podnoszenie jakości transportowej sieci drogowej.

W województwie dolnośląskim najważniejszymi czynnikami determinującymi prawidłowy rozwój sieci drogowej, w tym szczególnie dróg wojewódzkich, są:

- obecny i planowany rozwój społeczno-gospodarczy, w tym szczególnie obszary aktywności gospodarczej i obszary turystyczne,
- rozwój sieci dróg szybkiego ruchu,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- postępująca kongestia w obszarach zabudowanych, szczególnie w dużych miastach i miejscowościach,
- konieczność ochrony środowiska naturalnego oraz antropogenicznego,
- położenie przy granicy polsko-niemieckiej i polsko-czeskiej.

5. Wskazania do typowania dróg wojewódzkich do remontów i przebudów

W związku z koniecznością obiektywnego i wymiernego ustalania priorytetów przy wyborze odcinków dróg wojewódzkich, do planowanych przebudów i remontów wprowadzono *Zasady i kryteria oraz metodyka kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów*⁴¹. Wskazania do typowania dróg do remontów i przebudów odcinków dróg wojewódzkich mają za zadanie ułatwienie określenia i uszczegółowienia zakresu planowanego remontu lub przebudowy odcinków dróg, a także umożliwić gradację – wskazanie kolejności i pierwszeństwa wyboru odcinków dróg pod względem ich stanu technicznego. Zadania inwestycyjne, zakwalifikowane do realizacji w ramach przebudowy dróg, powinny być realizowane zgodnie z wytycznymi dla warunków technicznych dróg publicznych⁴².

Przyjęto sześć kryteriów, których łączna ocena będzie ustalała pierwszeństwo wykonywania remontów lub przebudów odcinków dróg wojewódzkich:

- I: stan nawierzchni – wypadkowa trzech parametrów: nośność, koleiny, równość podłużna,
- II: stan nawierzchni wg przeglądów pięcioletnich dróg,
- III: nienormatywność drogi – porównanie istniejącej szerokości drogi z wymaganą dla danej kategorii drogi,
- IV: obciążenie ruchem SDR na podstawie aktualnych pomiarów średniego ruchu dobowego,
- V: bezpieczeństwo ruchu drogowego na podstawie zdarzeń drogowych na ocenianym odcinku drogi,
- VI: współfinansowanie zadania przez inne jednostki samorządu terytorialnego,

Wytyczne określają zasady oceny stanu technicznego nawierzchni bitumicznych dróg wojewódzkich dla celów planowania w oparciu o parametry techniczno-eksploatacyjne, ustalone w wyniku pomiarów z wykorzystaniem

⁴¹ Uchwała Nr 623/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie zasad i kryteriów oraz metodyki kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów dróg wojewódzkich

⁴² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie *w warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. z 2015 r., poz. 329)

specjalistycznych urzędzeń. Zasady te tworzą System Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN). Na podstawie ocen parametrów techniczno-eksploatacyjnych stan techniczny nawierzchni dróg sklasyfikowano następująco:

- klasa A (stan dobry) – poziom pożądany, dotyczy dróg o nawierzchniach nowych, przebudowanych lub wyremontowanych, których stan techniczny nie wymaga planowania zabiegów remontowych w normalnych warunkach przez okres co najmniej 6 lat,
- klasa B (stan zadowalający) – poziom pożądany jw.,
- klasa C (stan niezadawalający) – poziom ostrzegawczy, dotyczy dróg dla których uzasadnione jest co najmniej wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni,
- klasa D (stan zły) – poziom krytyczny, dotyczy dróg dla których wymagane jest natychmiastowe wykonanie szczegółowych badań stanu technicznego w celu wykonania zabiegu poprawiającego stan nawierzchni.

Wobec powyższego dla każdego z sześciu kryteriów przyjęto odpowiednie poziomy i punktację ich elementów składowych dla wielokryterialnych potrzeb remontów i przebudów dróg wojewódzkich:

- I kryterium⁴³ – stan nawierzchni:
 - I.1. kryterium nośności nawierzchni:
 - poziom nośności nawierzchni A₁ – stan dobry, 0 pkt,
 - poziom nośności nawierzchni B₁ – stan zadowalający, 0 pkt,
 - poziom nośności nawierzchni C₁ – stan niezadawalający, 4 pkt,
 - poziom nośności nawierzchni D₁ – stan zły, 7 pkt,
 - I.2. kryterium występowania kolein:
 - poziom występowanie kolein w nawierzchni A₂ – stan dobry, 0 pkt,
 - poziom występowanie kolein w nawierzchni B₂ – stan zadowalający, 0 pkt,
 - poziom występowanie kolein w nawierzchni C₂ – stan niezadawalający, 2 pkt,
 - poziom występowanie kolein w nawierzchni D₂ – stan zły, 3 pkt,
 - I.3. kryterium równości podłużnej nawierzchni:
 - poziom równości podłużnej nawierzchni A₃ – stan dobry, 0 pkt,
 - poziom równości podłużnej nawierzchni B₃ – stan zadowalający, 0 pkt,
 - poziom równości podłużnej nawierzchni C₃ – stan niezadawalający, 1 pkt,
 - poziom równości podłużnej nawierzchni D₃ – stan zły, 2 pkt,
- II kryterium – ogólny stan nawierzchni wg przeglądów pięcioletnich dróg:
 - ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich, A – stan dobry, 0 pkt,
 - ogólny stan nawierzchni wg przeglądów 5 letnich, B – stan zły, 1 pkt,
- III kryterium – nienormatywność drogi:
 - mniejsza niż wymagana normą szerokość nawierzchni drogi 1 pkt,
- IV kryterium – obciążenie ruchem (SDR):
 - poziom A – SDR jako średni dla wszystkich dróg, 0 pkt,
 - poziom B – SDR powyżej średniego o 50%, 1 pkt,
 - Poziom C – SDR powyżej średniego o 100 %, 2 pkt,
- V kryterium – Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego (BRD):
 - liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe – poziom C, na odcinku do 500 m, 1 pkt,

⁴³ Kryterium I stanowi suma parametrów jego trzech kryteriów składowych

- liczba zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi w okresie ostatnich 2 lat, jeżeli wystąpiły minimum trzy zdarzenia drogowe – poziom D, na odcinku do 150 m, 2 pkt,
- VI kryterium – współfinansowanie zadania przez inną jednostkę samorządu terytorialnego:
 - kryterium pomocnicze, które w sytuacji ograniczonych możliwości finansowych samorządu Województwa Dolnośląskiego pozwala wskazać zadania, które dzięki pomocy finansowej j.s.t. mogą być wykonane dodatkowo,
 - liczba punktów możliwych do uzyskania w tym kryterium wynosi 0-10 (za każdy 1% dofinansowania przez j.s.t. przyznawane jest 0,1 pkt),
 - jeżeli pomoc finansowa j.s.t. dotyczy fragmentu wytypowanego do realizacji odcinka drogi wojewódzkiej, waga oceny zadania wg tego kryterium będzie proporcjonalna do procentowego udziału długości odcinka współfinansowanego do długości całego odcinka przewidzianego do realizacji,
 - zadania, na które złożono pisemną deklarację innej j.s.t. o gotowości ich współfinansowania, w przypadku ich wytypowania do realizacji, powinny być poprzedzone podpisaniem odpowiedniego porozumienia.

W ramach zespołu zadaniowego powołanego⁴⁴ do opracowania *listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów z uwzględnieniem zasad i kryteriów oraz metodyki kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów dróg wojewódzkich*, powstać ma dokument wskazujący ranking zadań remontowych i przebudów na sieci dróg wojewódzkich będących w zarządzie DSDiK we Wrocławiu.

6. Sieć dróg wojewódzkich – analiza

Ze względu na powołanie zespołu zadaniowego do opracowania listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów⁴⁵, którego zadaniem jest opracowanie listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów, zgodnie z zasadami i kryteriami oraz metodyką kwalifikowalności zadań drogowych⁴⁶, przedmiotowa analiza będzie miała za zadanie wskazanie kierunków rozwoju na sieci dróg wojewódzkich. W ramach powyższej listy rankingowej zostaną wskazane drogi wojewódzkie, wraz z ich pożądanymi/docelowymi parametrami techniczno-eksploatacyjnymi, z podziałem na poszczególne drogi lub ich odcinki międzywęzłowe – odcinek pomiędzy drogami krajowymi i/lub wojewódzkimi, które stanowić będą sieć dróg wojewódzkich oraz te, które nie spełniają warunków funkcjonalno-technicznych dla dróg wojewódzkich.

Dlatego, biorąc pod uwagę charakter i funkcjonalność w sieci drogowej województwa dolnośląskiego oraz jej parametry techniczno-eksploatacyjne, drogi wojewódzkie można podzielić na cztery klasy funkcjonalno-techniczne – drogi priorytetowe, podstawowe, uzupełniające i marginalne. Droga wojewódzka powinna charakteryzować się cechami ujętymi w danej klasie funkcjonalno-technicznej:

- drogi priorytetowe:
 - docelowa klasa techniczna – GP, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się odcinkowo klasę G,
 - o największym natężeniu ruchu – powyżej 9 000 poj./dobę,
 - z wysokim udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR4 lub KR5,
 - łączące główne ośrodki wzrostu, drogi krajowe, w tym drogi szybkiego ruchu, główne strefy aktywności gospodarczej i główne miejsca drogowego przekraczania granicy państwa,
- drogi podstawowe:
 - docelowa klasa techniczna – GP lub G, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się odcinkowo klasę Z,
 - o dużym natężeniu ruchu – od 6 000 do 9 000 poj./dobę,

⁴⁴ Zarządzenie nr 67/2015 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 23 lipca 2015 roku w sprawie: wprowadzenia zmiany do Zarządzenia Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 7 lipca 2015 roku w sprawie powołania zespołu zadaniowego do opracowania listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów

⁴⁵ *Ibidem*

⁴⁶ załącznik do Uchwały Nr 623/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie zasad i kryteriów oraz metodyki kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów dróg wojewódzkich

- z dużym udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR3 lub KR4,
- łączące główne ośrodki społeczno-gospodarcze, drogi krajowe, strefy aktywności gospodarczej, granice państwa,
- drogi uzupełniające:
 - docelowa klasa techniczna – G, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się odcinkowo klasę Z,
 - o średnim natężeniu ruchu – od 3 000 do 6 000 poj./dobę,
 - z udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR1 lub KR2,
 - które mogą nie spełniać warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich,
 - łączące głównie ośrodki lokalne, główne drogi wojewódzkie, granice państwa,
- drogi marginalne:
 - klasa techniczna – Z, lub rzeczywista, tj. L lub D,
 - o niskim natężeniu ruchu – do 3 000 poj./dobę,
 - z bardzo niskim udziałem pojazdów ciężkich – kategoria ruchu KR1, lub bez takiego ruchu,
 - często o parametrach techniczno-eksploatacyjnych niespełniających wymogów dla dróg wojewódzkich,
 - pełniące funkcję uzupełniającą w stosunku do ww. kategorii dróg, szczególnie dla dróg uzupełniających.

Zakładana klasyfikacja funkcjonalno-techniczna dróg wojewódzkich wskazuje pożądane parametry danej drogi, lub jej odcinka międzywęzłowego. Ze względu na różnorodność sieci, w ramach drogi danej klasy funkcjonalno-technicznej mogą występować odcinki międzywęzłowe charakteryzujące się cechami niższej, lub wyższej klasy. Szczególnie dotyczyć to może średniego natężenia ruchu, udziału pojazdów ciężkich oraz szerokości jezdni. W takim przypadku, szczególnie kiedy dany odcinek międzywęzłowy występuje pomiędzy początkiem a końcem danej drogi, lub na jej początku lub końcu (np. pomiędzy miastem a dalszym jej przebiegiem), a jako cała droga, lub jej większy odcinek spełnia ważną funkcję transportową w układzie drogowym, dla takiego odcinka można przyjąć klasę techniczno-funkcjonalną całej drogi, lub jej poprzedniego/kolejnego odcinka międzywęzłowego.

Dlatego też określono wskazania i zamierzenia dla drogi wojewódzkiej, lub jej odcinka międzywęzłowego według podziału na cztery klasy techniczno-funkcjonalne:

- drogi priorytetowe:
 - dążenie do uzyskania wysokich parametrów technicznych dróg i odcinków międzywęzłowych istniejących oraz planowanych – klasa techniczna, skrajnia pozioma jezdni, kategoria ruchu od KR4 wzwyż,
 - segregacja ruchu, szczególnie na obszarach zabudowy,
 - podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
 - stosowanie skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
 - dążenie do docelowego wyprowadzania przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
 - zakaz bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych – dążenie do realizacji tzw. dróg serwisowych (w uzasadnionych przypadkach dopuszczenie możliwości obsługi bezpośredniej),
 - w uzasadnionych ruchowo przypadkach możliwość odcinkowego stosowania drogi o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, drogi dwujezdniowej, drogi o przekroju 2+1, lub dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
- drogi podstawowe:
 - dążenie do uzyskania wysokich parametrów technicznych dróg i odcinków międzywęzłowych istniejących oraz planowanych – klasa techniczna, skrajnia pozioma jezdni, kategoria ruchu od KR3 wzwyż,
 - segregacja ruchu, szczególnie na obszarach zabudowy,

- podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem niechronionych uczestników ruchu drogowego,
- dążenie do stosowania skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
- dążenie do wyprowadzania przebiegów dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości,
- dążenie, w aspekcie obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych, do realizacji tzw. dróg serwisowych, z dopuszczeniem w uzasadnionych przypadkach obsługi bezpośredniej,
- w uzasadnionych ruchowo przypadkach możliwość odcinkowego stosowania drogi o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, drogi dwujezdniowej, drogi o przekroju 2+1, lub dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
- drogi uzupełniające:
 - dopuszczenie możliwości nie spełnienia na danych odcinkach międzywęzłowych, warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich klasy technicznej G – wówczas dopuszcza się klasę techniczną Z,
 - dążenie do uzyskania kategorii ruchu od KR1 wzwyż,
 - dążenie do segregacji ruchu,
 - dążenie do podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - ograniczenie do niezbędnego minimum bezpośredniej obsługi komunikacyjnej obszarów przyległych,
 - w uzasadnionych ruchowo przypadkach możliwość odcinkowego stosowania dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania,
- drogi marginalne:
 - dopuszczenie możliwości nie spełnienia na danych drogach lub ich odcinkach międzywęzłowych, warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich klasy technicznej Z – wówczas można zastosować rzeczywistą klasę techniczną L lub D,
 - dążenie do podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - możliwość uspokajania ruchu na terenach zabudowy.

We wszystkich czterech klasach funkcjonalno-technicznych, w uzasadnionym przypadku, można realizować tzw. drogi serwisowe, drogi rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe poza jezdnią w pasie drogowym na odcinkach dróg wojewódzkich poza obszarem zabudowy. W tym, że wskazana jest ich realizacja poza pasem drogowym.

Zaliczenie dróg wojewódzkich, lub ich odcinków międzywęzłowych, do dróg marginalnych oznacza, że:

- stanowią połączenia przeważnie pomiędzy uzupełniającymi drogami wojewódzkim, drogami powiatowymi i drogami gminnymi,
- nie odgrywają żadnej istotnej funkcji w systemie transportowym, służąc tylko połączeniom i ruchowi lokalnemu – wówczas wskazane będą do pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich i przekazania, zgodnie z Ustawą *o drogach publicznych*, odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych,
- w przypadku braku możliwości, np. terenowych, dostosowania ich parametrów techniczno-eksploatacyjnych co najmniej do klasy technicznej Z, zachowane zostaną rzeczywiste klasy techniczne – odpowiednio L lub D, przez wskazane będą wówczas do pozbawienia kategorii dróg wojewódzkich i przekazania, na podstawie Ustawy *o drogach publicznych*, odpowiednim zarządcom dróg powiatowych lub gminnych.

7. Zadania inwestycyjne zawarte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego⁴⁷

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
1.1.1	- wydatki bieżące	x	x
2	Przebudowa dróg wojewódzkich w ramach Programu INTERREG V-A Republika Czeska-Polska	2016	2020
2.1	Drogi regionalne na Wschodnich Karkonoszach	2016	2018
2.2	Od Zamku Frýdlant do Zamku Czocho	2016	2018
2.3	Zwiększenie transgranicznej dostępności pogranicza polsko-czeskiego w obrębie Gór Stołowych	2017	2018
2.4	Poprawa dostępności transportowej ziemi broumowskiej i regionu kłodzko-wałbrzyskiego	2017	2018
2.5	Poprawa dostępności do atrakcji turystycznych w obszarze Masywu Śnieżnika	2018	2019
2.6	Szlakiem Marianny Orańskiej prowadzącym do Zamku Jánský vrch	2018	2019
2.7	Poprawa dostępności atrakcji turystycznych w południowej części Gór Bystrzyckich i Orlickich	2019	2020
3	Przebudowa dróg wojewódzkich w ramach Programu Współpracy INTERREG Polska – Saksonia 2014-2020	2018	2019
3.1	droga wojewódzka nr 353 na odcinku Strzelno-Pieńsk	2018	2019
1.1.2	- wydatki majątkowe	x	x
1	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi krajowej nr 94 do drogi wojewódzkiej nr 455 wraz z ich węzłami	2004	2015
2	Budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskie - Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94)	2003	2015
3	Budowa małej obwodnicy Świdnicy	2009	2015
4	Budowa mostu na rzece Odrze w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323	2004	2015
4	Budowa mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny wraz z drogami dojazdowymi	2008	2016

⁴⁷ Uchwała nr XIII/308/2015 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 17 września 2015 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr IV/44/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Dolnośląskiego

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
6	Budowa obejścia miejscowości Mysłakowice i Kostrzyca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 366 na odcinku Głębock - Kowary	2013	2016
5	Budowa obejścia ul. Kamienieckiej w m. Ząbkowice Śląskie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382	2009	2015
6	Budowa obwodnicy Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381- Etap III	2004	2015
7	Budowa obwodnicy Szczawna Zdroju w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376	2008	2015
8	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę i remonty dróg w obszarze Dolnego Śląska	2014	2020
9.1	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich w obszarze korytarza drogi Sudeckiej	2014	2015
8.1	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 km ok. 74+300 – 90+300 z elementami rozbudowy jako połączenie miast Dolnego Śląska, Bolesławiec – Lwówek Śląski	2014	2018
9.3	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich w obszarze łącznika aglomeracyjnego A4 - S8, A4 - S5, obwodnicy Wrocławia i mostu na Odrze w m. Brzeg Dolny	2014	2015
9.4	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich w obszarze korytarza dróg Zagłębia Miedziowego i mostu na Odrze w m. Ciechanów	2014	2015
8.2	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich w obszarze Euroregionu Nysa	2014	2020
9	Poprawa dostępności komunikacyjnej pogranicza polsko-czeskiego w obszarze Gór Bystrzyckich i Orlickich	2014	2015
9.1	Poprawa stanu technicznego drogi wojewódzkiej nr 389 w km od 20+300 do km 25+000 na odcinku Mostowice –Spalona	2014	2015
10	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzyce - Zatonie	2009	2015
11	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 384 na odcinku Dzierżoniów - Łągowieki	2008	2015
12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry	2010	2019
13	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów - Ciechanów	2010	2018
13.1	Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę		
13.2	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 - 36+888 na odcinku Luboszyce - Ciechanów - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę		
14.2	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce - Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę		
14	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340	2012	2018
	Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D		

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
	Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radech - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę		
15	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 od drogi krajowej nr 30 do autostrady A-4	2009	2015
16	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 403 na terenie Województwa Dolnośląskiego	2009	2015
19	Przebudowa dróg wojewódzkich w ramach Programu INTERREG V-A Republika Czeska - Polska	2018	2019
19.1	Szlakiem Marianny Orańskiej prowadzącym do Zamku Jánský vrch	2018	2019
20	Przebudowa dróg wojewódzkich w ramach Programu Współpracy INTERREG Polska – Saksonia 2014 – 2020	2016	2019
20.1	droga wojewódzka nr 354 na odcinku Turoszów - Sieniawka	2016	2017
20.2	droga wojewódzka nr 351 na odcinku Pieńsk - Zgorzelec	2017	2018
20.3	droga wojewódzka nr 352 na odcinku Zatonie - Bogatynia	2016	2017
20.4	Połączenie drogowe Pieńska – Deschka (prace planistyczne)	2016	2019
21	Przebudowa i budowa dróg wojewódzkich w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych 2014-2020	x	x
21.1	Poprawa bezpieczeństwa i przepustowości ruchu w ciągu Drogi Sudeckiej poprzez budowę obwodnicy Boguszowa w Gminie Boguszów Gorce – ZIT AW ⁴⁸	2015	2018
21.2	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich w miejscowości Oborniki Śląskie – ZIT WrOF ⁴⁹	2015	2018
21.3	Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy – ZIT WrOF	2016	2019
21.4	Modernizacja ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką, a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie – ZIT AW	2016	2018
21.5	Modernizacja ul. Dobroszyckiej od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S8 – ZIT WrOF	2016	2018
Wydatki na programy, projekty lub zadania pozostałe (inne niż wymienione w pkt 1.1 i 1.2),z tego:			
1.3.1	- wydatki bieżące		
1	Program Infrastruktury drogowej	2012	2015

⁴⁸ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Aglomeracji Wałbrzyskiej

⁴⁹ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
1.1	Remont chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 328 w m. Wojcieszów - ul. Bolesława Chrobrego wraz z remontem jezdni	2012	2015
1.2	Remont chodnika w miejscowości Rościszewice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340	2013	2015
1.3	Remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 382 w Świdnicy w związku z rozbiórką torów bocznic kolejowej	2015	2015
2	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę i remonty dróg w obszarze Dolnego Śląska	2012	2027
2.1	Remonty i przebudowa dróg, mostów i infrastruktury drogowej	2012	2027
2.2	Remont i przebudowa dróg wojewódzkich w obrębie m. Ząbkowice Śląskie planowanych do przekazania Miastu Gminie Ząbkowice Śląskie oraz budowa chodnika	2014	2015
2.3	Remont drogi wojewódzkiej nr 334 Bożeń-Rajczyn – odcinkami	2015	2016
2.4	Remont drogi wojewódzkiej nr 381 km 40+424-42+430 wraz z przebudową chodnika km 40+424-42+430 L - do ul. Węglowa Wola oraz km 40+424-41+517 P – do ul. Bożkowskiej	2015	2016
2.5	Remont drogi wojewódzkiej nr 342 na odcinku Strupina-Skokowa wraz z budową chodnika	2015	2016
2.6	Budowa chodnika w m. Struga i m. Lubomin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376 wraz z remontem nawierzchni jezdni	2015	2016
3	Aktualizacja danych o drogach wojewódzkich wraz z dostawą oprogramowania dla potrzeb systemu referencyjnego oraz ewidencji dróg wojewódzkich	2016	2019
1.3.2	- wydatki majątkowe		
1	Aktualizacja danych o drogach wojewódzkich wraz z dostawą oprogramowania dla potrzeb systemu referencyjnego oraz ewidencji dróg wojewódzkich	2014	2015
2	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	2005	2016
3	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) do granic Wrocławia (ul. Buforowa)	2011	2015
4	Budowa lub przebudowa infrastruktury drogowej na sieci dróg wojewódzkich Dolnego Śląska w zakresie: chodników, odwodnienia drogi, zatok autobusowych, skrzyżowań dróg, sygnalizacji świetlnej, murów oporowych, małych obiektów mostowych oraz przebudowa i budowa krótkich odcinków dróg wojewódzkich	2015	2027
4.1	Budowa lub przebudowa infrastruktury drogowej na sieci dróg wojewódzkich Dolnego Śląska w zakresie: chodników, odwodnienia drogi, zatok autobusowych, skrzyżowań dróg, sygnalizacji świetlnej, murów oporowych, małych obiektów mostowych oraz przebudowa i budowa krótkich odcinków dróg wojewódzkich - DSDiK	2015	2027
4.2	Budowa chodnika w m. Struga i m. Lubomin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376 wraz z remontem nawierzchni jezdni	2015	2015

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
5	Budowa obejścia m. Złotoryja od drogi nr 363 do drogi 328 (na trasie Legnica - Jelenia Góra)	2009	2015
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382	2008	2015
7	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i DK5	2008	2015
6	Dokumentacja przyszłościowa	2015	2027
7	Program Infrastruktury drogowej	2011	2027
7.1	Program Infrastruktury drogowej - DSDiK	2015	2027
7.2	(Program Infrastruktury drogowej - powierzone) - podsumowanie	2011	2016
7.2-1	Budowa ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 292 w m. Głogów na skrzyżowaniu ul. K. Wielkiego i K. Sprawiedliwego	2014	2015
7.2-2	Budowa chodnika w m. Żerkowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 297 (strona lewa od km 76+580 do 77+800) wraz z budową zatoki autobusowej	2012	2015
7.2-3	Budowa chodnika w m. Sobczyce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 319	2012	2015
7.2-4	Budowa chodnika w m. Moszowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 319	2012	2015
7.2-5	Przebudowa chodnika w m. Niechlów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 324 wraz z przebudową zjazdów	2014	2015
7.2-6	Budowa chodnika w m. Złotoryja – ul. Chojnowska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 328 – etap II (roboty budowlane)	2015	2015
7.2-7	Budowa chodnika w m. Marciszów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 328	2015	2016
7.2-8	Budowa chodnika w m. Żelazny Most w ciągu drogi wojewódzkiej nr 331	2013	2015
7.2-9	Budowa chodnika w m. Dąbrowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 331	2013	2015
7.2-10	Budowa chodnika w m. Jaroszkówka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 335	2014	2015
7.2-11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 338 w m. Wołów – ul. Kościuszki, Leśna, Wojska Polskiego, Chopina, Piłsudskiego, Poznańska, Ludowa i Wiejska od km 13+997 do km 18+785	2013	2015
7.2-12	Poprawa bezpieczeństwa w obrębie skrzyżowania ul. T. Kościuszki, ul. H. Sienkiewicza i ul. Wrocławskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 339 w miejscowości Żmigród	2013	2016
7.2-13	Budowa ciągu pieszego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku Oborniki Śląskie – Wilczyn wraz z budową kładki nad potokiem Młynówka oraz zatoki autobusowej	2013	2015
7.2-14	Przebudowa chodnika w m. Zawonia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340	2014	2015

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
7.2-15	Budowa chodników w m. Pęgów i w m. Gołędzinów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342	2014	2015
7.2-16	Budowa chodnika w m. Strupina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342	2012	2015
7.2-17	Budowa chodnika w m. Skokowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342	2012	2015
7.2-18	Budowa chodnika w m. Wilczków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 345	2014	2016
7.2-19	Budowa zatok autobusowych w m. Sobkowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 346	2013	2015
7.2-20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 347 polegająca na budowie chodnika i ścieżki rowerowej w m. Kąty Wrocławskie od km 14+503,24 do km 18+648,19 – etap I	2014	2015
7.2-21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 347 polegająca na budowie chodnika i ścieżki rowerowej w m. Kąty Wrocławskie od km 14+503,24 do km 18+648,19 – etap II (roboty budowlane)	2015	2016
7.2-22	Przebudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 350 i 357 w m. Osiecznica (roboty budowlane)	2015	2016
7.2-23	Budowa chodnika na odcinku drogi wojewódzkiej nr 357 w Nowogrodźcu ul. Strzelecka i ul. Kaolinowa	2014	2015
7.2-24	Przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 357 – ul. Podwałe z drogą powiatową nr 2433D – ul. Zgorzelecka i drogą gminną nr 108997D – ul. Ratuszowa w m. Lubań	2015	2016
7.2-25	Budowa chodnika w m. Rokitnica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 363 na odcinku 34+605 do 35+332	2012	2015
7.2-26	Przebudowa chodników w ciągu drogi wojewódzkiej nr 363, ul. Bolesława Chrobrego m. Bolesławiec	2015	2015
7.2-27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 364 w miejscowości Płóczki Dolne, Lwówek Śląski w zakresie wykonania chodnika z odwodnieniem i oświetleniem z przebudową zjazdów	2011	2015
7.2-28	Budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 365 wraz z budową kładek dla pieszych w miejscowości Dziwiszów w Gminie Jeżów Sudecki	2011	2015
7.2-29	Budowa chodnika w m. Borówno w ciągu drogi wojewódzkiej nr 367	2014	2015
7.2-30	Przebudowa chodników przy drodze 374 na odcinku od ul. Legnickiej do ul. Kasztelańskiej w Strzegomiu – etap III	2014	2015
7.2-31	Przebudowa chodników przy drodze 374 na odcinku od ul. Legnickiej do ul. Kasztelańskiej w Strzegomiu – etap IV	2015	2016
7.2-32	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 w m. Świdnica	2015	2015
7.2-33	Przebudowa skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Daszyńskiego na skrzyżowanie typu rondo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 383 w m. Dzierżoniów	2014	2015
7.2-34	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 384 w m. Dzierżoniów – ul. Batalionów Chłopskich od skrzyżowania z ul. Andersa do Ronda Czeskiego	2015	2015
7.2-35	Budowa chodnika w m. Stoszowice i m. Budzów odcinkami w ciągu drogi wojewódzkiej nr 385 (roboty budowlane)	2015	2015

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
7.2-36	Budowa chodnika w m. Wambierzyce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 388	2012	2015
7.2-37	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 390 (ul. Spacerowa) w m. Złoty Stok	2013	2015
7.2-38	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 392 na odcinku Bystrzyca Kłodzka - Pławnica	2013	2015
7.2-39	Budowa chodnika w miejscowości Nowy Dwór w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	2015	2015
7.2-40	Budowa ronda na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 395 i 396 w m. Strzelin wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2014	2015
7.2-41	Budowa chodnika w m. Ulica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 396 wraz z budową zatok autobusowych i wykonaniem kanalizacji deszczowej	2014	2015
7.2-42	Przebudowa drogi polegająca na budowie ciągu pieszo – rowerowego i budowie zatoki autobusowej – droga wojewódzka nr 396 – miasto Oława	2015	2016
7.2-43	Budowa jednostronnego chodnika w m. Świątoszyn w ciągu drogi wojewódzkiej nr 439	2014	2015
7.2-44	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 455 na odcinku Łęg - Jelcz - Laskowice w zakresie chodników i kanalizacji deszczowej	2015	2015
7.2-45	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 455 w m. Gajków w zakresie wykonania chodnika	2015	2015
7.2-46	Budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 448 na odcinku Czarnogoźdźce - Wierzchowice	2014	2015
7.2-47	Budowa chodnika w m. Działosza w ciągu drogi wojewódzkiej nr 448 wraz z przebudową oraz częściową budową kanalizacji deszczowej - etap III	2015	2015
8	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry	2010	2014
9	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów - Ciechanów	2010	2014
10	Inwestycje w zakresie dróg wojewódzkich	2016	2027
11	Koncepcja skomunikowania A4 z S5 wraz z obwodnicą Obornik Śląskich	2009	2015
12	Modernizacja mostów w tym po kontroli NIK	2014	2027
12.1	Modernizacja mostów w tym po kontroli NIK - DSDiK	2015	2027
12.2	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 363 w km 58+868 w m. Luboradz	2013	2015
12.3	Budowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 273 wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 292 w km 37+776 w m. Głogów	2015	2016
12.4	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 350 w km 50+268 w m. Parowa nad Potokiem Czerna Wielka	2014	2015
12.5	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 328 w km 95+815 (060) w m. Stara Kraśnica	2015	2016

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
13	Nabycie gruntów pod budowę przyszłej obwodnicy Kątów Wrocławskich	2011	2015
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 od drogi krajowej nr 30 do autostrady A-4	2004	2015
14	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 - Etap I	2005	2015
15	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 - Etap III południowo-wschodnie obejście Bolesławca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 297	2008	2015
16	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 354 na odcinku Sieniawka - Bogatynia/Zatonie, w tym przebudowa dwóch obiektów mostowych	2011	2016
20	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od skrzyżowania z ul. Wodną do skrzyżowania z drogą powiatową nr 2888 w m. Świebodzice	2011	2014
17	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda łącznik ul. Uczniowska do skrzyżowania ulic Strzegomska-Świdnicka-Noworudzka-11 Listopada w m. Wałbrzych i na terenie Gminy Walim	2013	2016
18	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 395 na odcinku od ronda w miejscowości Żerniki Wrocławskie do węzła autostradowego Wrocław - Wschód w miejscowości Krajków	2007	2015
19	Rozbudowa wraz z przebudową ul. Wałbrzyskiej (droga wojewódzka nr 379) na odcinku od granic administracyjnych miasta Świdnicy do skrzyżowania z ul. Jana Kochanowskiego (droga powiatowa nr 3396D) wraz z budową ronda"	2013	2015
20	Budowa obejścia miejscowości Mysłakowice i Kostrzyca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 366 na odcinku Głębock - Kowary	2009	2015
21	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę i remonty dróg w obszarze Dolnego Śląska	2012	2027
21.1	Remont i przebudowa dróg wojewódzkich w obrębie m. Ząbkowice Śląskie planowanych do przekazania Miastu Gminie Ząbkowice Śląskie oraz budowa chodnika	2014	2015
21.2	Remonty i przebudowa dróg, mostów i infrastruktury drogowej	2015	2020
21.3	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 346 wraz z budową chodnika w miejscowości Stary Śleszów, gmina Żórawina	2015	2016
21.5	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 338 w m. Stary Wołów. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 339 Wołów-Pełczyn w km od 22+260 do 29+130 – odcinkami	2015	2016
21.7	Remont drogi wojewódzkiej nr 381 km 40+424-42+430 wraz z przebudową chodnika km 40+424-42+430 L - do ul. Węglowa Wola oraz km 40+424-41+517 P – do ul. Bożkowskiej	2015	2016
21.8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 385 w m. Włodowice oraz z budową chodnika	2015	2016
21.10	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 381 w m. Ludwikowice Kłodzkie w km 28+400 – 29+100 (700 mb.)	2015	2015
21.11	Remont drogi wojewódzkiej nr 342 na odcinku Strupina-Skokowa wraz z budową chodnika	2015	2016
21.13	Przebudowa drogi, budowa chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 365 wraz z budową kładek dla pieszych w miejscowości Dziwiszów w gminie	2015	2017

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich

Zestawienie zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia transport zgodnie z Wieloletnią Prognozą Finansową Województwa Dolnośląskiego na lata 2015-2027			
Lp.	Przedsięwzięcie	Okres realizacji	
		od roku	do roku
Wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz.1240, z późn. zm.), z tego:			
	Jeżów Sudecki		
21.15	Budowa ronda na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 395 i 396 w m. Strzelin wraz z infrastrukturą towarzyszącą	2015	2016
21.16	Przebudowa jezdni wraz z budową chodnika w m. Droszów	2015	2016
21.17	Przebudowa mostu przez rz. Łomnice w ciągu DW nr 367 w km 11+231 w m. Mysłakowice wraz z rozbudową DW nr 367 na dojazdach	2015	2016
21.18	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 393 w km 12+044 w miejscowości Leśna	2015	2015
21.19	Przebudowa mostu nad rzeką Nysa Kłodzka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 390 w km 0+380 w m. Kamieniec Żąbkowicki	2015	2016
21.20	Przebudowa ul. Bielawskiej i ul. Batalionów Chłopskich (droga nr 384) od ronda Żołnierzy Wyklętych do mostu w m. Dzierżoniów	2014	2015
21.21	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 292 ul. Rudnowska od km 38 + 090 do km 40 + 180, w miejscowości Głogów	2015	2015
21.22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 338 w m. Wołów – ul. Kościuszki, Leśna, Wojska Polskiego, Chopina, Piłsudskiego, Poznańska, Ludowa i Wiejska od km 13+997 do km 18+785	2014	2016
21.23	Budowa chodnika w m. Struga i m. Lubomin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 376 wraz z remontem nawierzchni jezdni	2015	2016
21.24	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 328 w km 95+815 (060) w m. Stara Kraśnica	2015	2016
22	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej relacji Rynarcice - Rudna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323	2012	2015
Tabela według stanu na dzień 17 września 2015 r. – Uchwała Nr XIII/308/2015 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 17 września 2015 r. Aktualizacja Wieloletniej Prognozy Finansowej dostępna jest na stronie http://bip.umwd.dolnyslask.pl/ w menu przedmiotowym Zarząd/Uchwały Zarządu Województwa			

Tab. 7.1. Zadania inwestycyjne na drogach wojewódzkich w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Obecnie Instytut Rozwoju Terytorialnego opracowuje *Plan wypełnienia warunkowości ex ante w zakresie inwestycji transportowych w ramach funduszy EFRR 2014 – 2020 dla województwa dolnośląskiego w ramach Regionalnej Polityki Transportowej dla Województwa Dolnośląskiego*⁵⁰ (Plan), którego zadaniem jest wypełnienie warunkowości ex ante w zakresie inwestycji transportowych w ramach funduszy EFRR 2014-2020 dla województwa dolnośląskiego. Przez co stanowić on będzie integralny element Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego, dążąc do uzyskania efektu synergii, definiując multimodalną sieć transportową w ścisłym powiązaniu z kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego Dolnego Śląska.

Elementami składowymi opracowywanego Planu będzie *Plan rozwoju sieci drogowej* oraz *Plan rozwoju i rehabilitacji sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym*. Plan obejmuje w ramach Regionalnej Polityki Transportowej zadania będące w bezpośrednich kompetencjach Samorządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie inwestycji drogowych oraz pośrednich kompetencji w zakresie inwestycji kolejowych. Realizacja wskazanych w Planie inwestycji jest związana z wykonaniem *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020* w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport.

Wybór zadań inwestycyjnych będzie podlegał ocenie pod kątem spełniania wskazanych w Planie kryteriów wyboru inwestycji. Ocenie będą podlegały zadania będące w różnym stopniu zaawansowania dokumentacji projektowej dla inwestycji infrastrukturalnych, co stanowi jedno z istotnych kryteriów ich wyboru. Etap wykonawczy inwestycji wskazanych w Planie jest etapem wykraczającym poza przedmiotowy zakres prac i będzie podlegał realizacji przez Zarząd Województwa oraz PKP PLK S.A. zgodnie z przyjętymi zasadami realizacji inwestycji drogowych i kolejowych. Każda wskazana inwestycja będzie podlegała właściwym procedurom dla przedsięwzięć wymagających oceny oddziaływania na środowisko.

8. Wskazywanie planowanych inwestycji w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. Perspektywa 2020 oraz w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego Gminy

8.1. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020*⁵¹ (PZPWD) wskazuje kierunki i zasady rozwoju transportu w województwie dolnośląskim. Dla rozwoju systemów transportu PZPWD ustala następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego poprzez kształtowanie: spójnego

- przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych – poprawa dostępności zewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawa drogowej dostępności komunikacyjnej wszystkich obszarów województwa oraz powiązanie ich z krajowym i europejskim systemem drogowym,
 - planowanie, projektowanie i przebudowa drogowych systemów komunikacyjnych z uwzględnieniem wymogów ochrony zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego,
 - przejmowanie części przewozów drogowych przez energooszczędne, bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe (kolej i żeglugę śródlądową),
 - opracowanie rozwiązań służących modernizacji i rozbudowie dróg, które stanowią alternatywne szlaki dla sieci dróg szybkiego ruchu,
 - budowa mostów drogowych i kolejowych sprzyjających rozwojowi powiązań transgranicznych,

⁵⁰ Uchwała Zarządu Województwa Dolnośląskiego Nr 240/V/15 z dnia 4 marca 2015 r.

⁵¹ Uchwała Nr XLVIII/1622/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (Dziennik Urzędowy Wojewody Dolnośląskiego Nr 2448 z dnia 22 maja 2014 r.)

- zapewnienie bezpieczeństwa systemu transportu oraz wzmocnienie systemu reagowania na zdarzenia w komunikacji (służby ratunkowe),
- systemu powiązań wewnętrznych regionu zarówno wewnątrz obszarów rozwoju, jak i pomiędzy nimi – poprawa dostępności wewnętrznej, realizowana przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych,
 - modernizacja i rozbudowa istniejącego układu dróg z dopuszczeniem zmian w ich przebiegu, zwłaszcza w przypadku budowy obwodnic,
 - wyznaczanie przebiegu nowych głównych dróg z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszary chronione, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacją przyrodniczą,
 - dopuszczenie, w uzasadnionych przypadkach, lokalizacji dodatkowych węzłów drogowych w ciągach autostrad i dróg ekspresowych, w oparciu o analizy techniczno-ekonomiczne istniejącej sieci drogowej przy uwzględnieniu normatywnych warunków w zakresie odległości węzłów, zgodnie z przepisami odrębnymi,
 - koordynacja rozwoju osadnictwa z istniejącą i planowaną siecią komunikacyjną przy minimalizacji czasu przejazdów, kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń,
 - poprawa warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane i rozwoju publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem specyfiki obszarów zabytkowych i intensywnie zabudowanych,
 - kompleksowe rozwiązanie problemów transportowych w obszarze przygranicznym z uwzględnieniem połączeń transgranicznych,
 - rozbudowa turystycznej sieci dróg w obszarze transgranicznym,
 - poprawa połączeń komunikacyjnych obszarów turystycznych Karkonoszy, Gór Izerskich i Gór Łużyckich poprzez Zittau,
 - zapewnienie bezpieczeństwa systemu transportu oraz wzmocnienie systemu reagowania na zdarzenia w komunikacji (służby ratunkowe),
- podwyższanie parametrów użytkowych sieci drogowej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - dostosowanie parametrów technicznych dróg do obowiązujących normatywów, w oparciu o realne uwarunkowania terenowe,
 - ograniczenia ruchu kołowego lub jego eliminacji z obszarów zabudowanych, zwłaszcza z centrów miast,
 - wielowariantowe badania optymalnego przebiegu planowanych dróg,
 - rygorystyczne nie włączanie dróg dojazdowych bezpośrednio do dróg o wyższej randze, a jedynie poprzez drogi zbiorcze oraz ograniczenie lokalizacji nowych skrzyżowań i zjazdów z dróg ponadlokalnych i obsługi terenów poprzez istniejące skrzyżowania i zjazdy,
 - wprowadzanie wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji rowerowej oraz chodników dla pieszych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w terenie zabudowanym.

Obecnie Instytut Rozwoju Terytorialnego przystąpił do opracowywania nowego *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego*⁵².

8.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy i Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego Gminy

Zarządcę drogi do uczestniczenia w trybie sporządzania *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy (SUiKZP)* oraz *Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP)* obliguje art. 23 *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*⁵³), poprzez:

⁵² Uchwała Nr IX/118/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie przystąpienia do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

- składanie wniosków do *SUiKZP* i *MPZP* po otrzymaniu zawiadomienia o podjęciu przez Gminę uchwały o przystąpieniu do ich opracowania – wnioski opracowywane są w oparciu o przepisy odrębne dotyczące dróg publicznych oraz ustalenia art. 44 *ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, co skutkuje powiadomieniem Gminy o terminie realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich na jej terenie. Stosowana interpretacja art. 44 *ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* przez DSDiK we Wrocławiu, w odniesieniu do inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, jakimi są drogi wojewódzkie jest następująca:
 - dążenie do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - inwestycja celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, znajdująca się w zapisach *PZPWD* może być wprowadzona do *SUiKZP* i *MPZP* jeśli została zapisana w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego*, uchwalonej przez Sejmik Województwa Dolnośląskiego i został określony w niej termin realizacji danej inwestycji,
 - pozostałe ustalenia *PZPWD* dla dróg wojewódzkich – aby spełnione zostały wymagania art. 9 ust. 2 *ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* dotyczące zgodności *SUiKZP* z *PZPWD* oraz art. 14 ust. 5 *ww. ustawy* dotyczące zgodności *MPZP* ze *SUiKZP* – powinny zostać zapisane jako tereny rezerw komunikacyjnych z zakazem zabudowy i lokalizacji sieci infrastruktury,
- wydawanie opinii dla projektu *SUiKZP* oraz postanowienia uzgadniającego projekt *MPZP*, dostarczonego przez Gminę, zawierającego informację dotyczącą przebiegu drogi wojewódzkiej, klasy technicznej drogi, a także ewentualnych planowanych zadań w zakresie planowanych obwodnic, obejść i modernizacji dróg wojewódzkich wpisanych do *PZPWD* i *Wieloletniej Prognozy Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego* oraz:
 - zgodności ustaleń dla istniejącej drogi wojewódzkiej z obowiązującymi przepisami *Ustawy o drogach publicznych* i *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*,
 - dla planowanych obwodnic i obejść w ciągu dróg wojewódzkich wpisanych do *PZPWD* - oznaczenie ich na rysunku planu jako rezerw terenowych, bez określania ich kategorii, z zakazem zabudowy i lokalizacji sieci infrastruktury,
 - dla obwodnic i obejść oraz modernizacji dróg wojewódzkich wpisanych do *Wieloletniej Prognozy Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego* oraz posiadających dokumentację projektową – zgodnie z projektem technicznym dla danego zadania. Ich realizacja przewidziana jest w trybie *zaprojektuj i wybuduj* na podstawie *Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych*⁵⁴. Ostateczny przebieg nowej drogi wskazywany jest dopiero w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (*ZRID*) i określone zostają wówczas jej parametry techniczne. Ponieważ zgodnie art. 11 ust. 2 *ww. ustawy* – *W sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, projekt drogowy może być realizowany niezależnie od zapisów *MPZP*,
 - w części dotyczącej lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego* nie są ujęte żadne zadania dotyczące dróg wojewódzkich lub są w nim ujęte następujące zdania dotyczące dróg wojewódzkich – zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*⁵⁵, informacja taka powinna zostać zawarta w *SUiKZP* w części dotyczącej obszarów, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

W ramach tworzenia i aktualizacji obowiązujących *MPZP* DSDiK we Wrocławiu nie przeznacza pod drogę wojewódzką klasy technicznej GP, G lub Z terenów, które nie zostały ujęte w *Wieloletniej Prognozie Finansowej*

⁵³ Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu z dnia 27 marca 2003 r. (Dz. U. z 2015 r., poz. 199 ze zm.)

⁵⁴ Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. Nr 80, poz. 721, ze zm.)

⁵⁵ §6 pkt. 5 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* (Dz.U. 118/04 poz. 1233)

Samorządu Województwa Dolnośląskiego. Przeznaczenie takich terenów powodowałoby konieczność wypłaty odszkodowań za grunty przeznaczone pod drogę⁵⁶, której ostateczny przebieg może ulec zmianie ze względu na projektowanie wariantowe lub niezgodność lokalizacji drogi z opracowanym raportem oddziaływania na środowisko.

Ponadto DSDiK we Wrocławiu wydaje⁵⁷ w formie postanowienia uzgodnienia projektów decyzji o warunkach zabudowy oraz projektów decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla obiektów, sieci kanalizacyjnych, wodociągowych i gazowych, sieci elektrycznych w pasie drogowym oraz sąsiedztwie pasa drogowego drogi wojewódzkiej, a także dla linii kolejowych znajdujących się w zarządzie DSDiK we Wrocławiu. Dlatego zgodnie z zapisami Ustawy o drogach publicznych oraz wymogami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, stosowane są odpowiednie zapisy w zakresie:

- obsługi komunikacyjnej⁵⁸ – dojeżdżenie i dojazd do inwestycji,
- odległości linii zabudowy od drogi wojewódzkiej⁵⁹,
- wykonywania robót i umieszczania urządzeń⁶⁰,
- linii kolejowych^{61, 62}.

9. Planowanie inwestycji drogowych w aspekcie aktualnych zmian ustawodawczych

9.1. Planowany przebieg drogi w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji⁶³ w zakresie dróg publicznych wprowadziła rozwiązania o charakterze *lex specialis*⁶⁴, co usprawnia przeprowadzenie inwestycji drogowych. Wydawana na mocy tej ustawy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), łączy w sobie zarówno elementy decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi jak i pozwolenia na budowę. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oprócz przedmiotowego zezwolenia:

- zatwierdza podziały działek,
- wyłącza działki niezbędne pod budowę drogi na rzecz jednostki samorządowej (lub Skarb Państwa) – działki przechodzą na ich własność,
- umożliwia zajęcie czasowe działek na czas robót bez zgody właściciela działki,
- daje możliwość wniesienia służebności nieruchomości na rzecz zarządzających mediami bez zgody właścicieli działek,
- ustala zasady wypłaty odszkodowań za nieruchomości przejęte pod drogi.

⁵⁶ art. 98 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j., Dz.U. z 2014 r., poz.518 ze zm.)

⁵⁷ art. 53 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717 ze zm.)

⁵⁸ §9 ust. 1 pkt 5, §77, §79 oraz §113 ust. 7 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 4 marca 1999 r. z późn. zm.)

⁵⁹ Art. 43 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

⁶⁰ *Ibidem* art. 20 ust. 7, art. 39 ust 1 i 3, art. 40

⁶¹ art. 53 i art. 57 ust. 1 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 poz. 789 ze zm.)

⁶² Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 1 sierpnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U. z dnia 17 września 2014 r. poz. 1227) - §1 ust. 1. i §4 ww. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury

⁶³ Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 721 ze zm.)

⁶⁴ *Lex specialis derogat legi generali* – prawo specjalne, stanowiące że prawo o większym stopniu szczegółowości, pochodzące z aktów prawnych o tej samej mocy i obowiązujące w tym samym czasie, należy stosować przed prawem ogólniejszym

W ramach nowelizacji Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji⁶⁵, planuje się wprowadzenie możliwości wydłużenia terminu na złożenie wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) do 6 lat, licząc od dnia w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna. Nowy okres 6 lat może zostać wydłużony do 4 lat w przypadku inwestycji, których realizacja przebiega etapowo, a warunki jej wykonania nie uległy zmianie – nowy, dopuszczalny termin będzie mógł wynieść zatem 10 lat.

Nowe przepisy wprowadzą możliwość zmiany decyzji ZRID bez konieczności zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, o ile zmiany decyzji ZRID nie spowodują zmian uwarunkowań określonych w wydanej już decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Do tej pory przy zmianie decyzji ZRID niezbędna była zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, także w przypadku gdy nie dotyczyło to kwestii środowiskowych.

Ponadto w ramach nowelizacji, mając na uwadze wątpliwości interpretacyjne utrudniające jej stosowanie, planuje się zmiany poprzez m.in.:

- wprowadzenie możliwości zrzeczenia się odszkodowań przez Skarb Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego za grunty przejęte pod drogi,
- rozszerzenie elementów decyzji ZRID m.in. o budowę dróg innych kategorii, sieci uzbrojenia terenu wynikających z budowy drogi,
- doprecyzowanie, że organy wydające decyzję ZRID wydają ją dla całej inwestycji, w tym dla wszystkich elementów i robót budowlanych wynikających z inwestycji głównej,
- doprecyzowanie przepisów dotyczących organów właściwych do wydawania decyzji ZRID, w przypadku inwestycji wychodzących poza granice powiatu,
- wprowadzenie przepisu wskazującego bezpośrednio, że wniosek o wydanie decyzji ZRID powinien zawierać określenie nieruchomości lub ich części, wobec których ma nastąpić przejście na własność Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego oraz określenie nieruchomości, wobec których ma nastąpić ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości.

9.2. Planowany przebieg drogi w Ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Zmiana Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko⁶⁶ wprowadza m.in. wydłużenie ważności decyzji środowiskowych, co ma się przełożyć na szybszą realizację inwestycji drogowych i kolejowych w nowej perspektywie finansowania w latach 2014-2020. Nowelizacja przedmiotowej ustawy oraz ustaw: o ocenach oddziaływania na środowisko i ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przedłużyły ważność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (tzw. decyzji środowiskowych) dla inwestycji drogowych i kolejowych, planowanych do realizacji w obecnej perspektywie finansowej.

W związku z czym ważność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydłuży się z obecnych 4 do 6 lat, a w przypadku inwestycji etapowanych – z obecnych 6 do 10 lat. Wprowadzone zmiany mają gwarantować wykorzystanie przygotowanej już dokumentacji, tak by nie hamować realizowanych inwestycji z dofinansowaniem środkami unijnymi w ramach obecnej perspektywy finansowej na lata 2014-2020.

⁶⁵ www.premier.gov.pl

⁶⁶ Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008 Nr 199 poz. 1227 ze zm.)

10. Inwestycje drogowe w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego

Partnerstwo Publiczno-Prywatne⁶⁷ (PPP) jest nową formą współpracy pomiędzy jednostkami sektora publicznego (administracja publiczna) a podmiotami prywatnymi (Partner Prywatny) w sferze usług publicznych. PPP ma tworzyć proces inwestycyjny realizowany w oparciu o umowę zawartą pomiędzy podmiotem publicznym i podmiotem prywatnym. Celem umowy PPP jest tworzenie infrastruktury umożliwiającej świadczenie usług o charakterze publicznym, tak, by zarówno partner publiczny, jak i partner prywatny, mogli realizować cele, do których realizacji zostali powołani.

PPP swoim charakterem odpowiada na problemy związane z ograniczonymi budżetami publicznymi, tj. zaspokajanie stale rosnących potrzeb społeczno-gospodarczych w zakresie dostępności i jakości usług publicznych. W oparciu o formułę PPP podmioty publiczne uzyskują dostęp do prywatnego kapitału i wiedzy, dzięki czemu mogą efektywnie dostarczać usługi publiczne, zaś partner prywatny zyskuje długoletni, stabilny kontrakt z wiarygodnym partnerem jakim jest podmiot publiczny. Pomimo, że PPP nie rozwiąże wszystkich problemów podmiotów publicznych, jest z całą pewnością efektywnym narzędziem dla podmiotów publicznych w procesie planowania wieloletnich przedsięwzięć inwestycyjnych.

Za sprawą realizacji przedsięwzięcia w formule PPP zarówno podmiot publiczny, jak i podmiot prywatny osiąga korzyści ekonomiczne oraz społeczne, adekwatne do rodzaju oraz stopnia realizowanych w ramach partnerstwa zadań. Prawidłowa identyfikacja celów przedsięwzięcia PPP, analiza ryzyka związanego z jego realizacją oraz ocena umiejętności, zasobów i kompetencji uczestników PPP, pozwala na przyjęcie takiego podziału zadań między nimi, aby budowa i utrzymanie infrastruktury było realizowane w sposób najbardziej efektywny ekonomicznie.

Natomiast oczekiwaniem społecznym jest to, żeby środki publiczne były wydawane efektywniej, tak aby osiągnąć najwyższy możliwy poziom usług publicznych w ramach istniejącego budżetu. Dlatego też celem partnera publicznego powinno być znalezienie takich sposobów realizacji zadań, które pozwolą na osiągnięcie oszczędności i ograniczą bazę kosztową przy zachowaniu odpowiedniej jakości.

Realizacja PPP może przyczynić się do osiągnięcia nowej jakości w zarządzaniu siecią dróg wojewódzkich poprzez uzyskanie korzyści kosztowej w postaci szybszej, bezpiecznej oraz trwalszej realizacji zadań na powierzonych podmiotom prywatnym odcinkach dróg wojewódzkich. Ponadto realizacja zadań w formule PPP przyczyni się do wyższej jakości usług publicznych, zwiększonej efektywności procesu wdrażania i zarządzania projektem, jak również stabilizacji finansowej, utrzymania koniunktury gospodarczej w regionie oraz zdynamizowania procesów inwestycyjnych – co jest kluczowym działaniem Województwa Dolnośląskiego.

Współpraca oparta na partnerstwie umożliwia kreowanie przedsięwzięć inwestycyjnych na zasadach rynkowych bez konieczności powiększania długu publicznego. Zaoszczędzone w ten sposób środki finansowe mogą być przeznaczone na realizację tych zadań, które są domeną tylko sektora publicznego. Przyspieszenie rozwoju rynku PPP w Polsce wymaga przede wszystkim zidentyfikowania barier uniemożliwiających podejmowanie przedsięwzięć partnerskich i przedstawienie metod ich niwelowania. Analiza przeprowadzonych dotychczas postępowań PPP wskazuje, że głównymi barierami w rozwoju tej formy współpracy w Polsce są ograniczenia natury formalno-prawnej, niewystarczająca wiedza na temat partnerstwa w sektorze publicznym oraz utożsamianie w szerokim odbiorze społecznym PPP z pozyskiwaniem środków z funduszy strukturalnych. Nie można także pominąć kwestii niedostatecznej promocji PPP oraz wciąż niewystarczającego poziomu zaangażowania administracji centralnej w realizację projektów partnerskich.

PPP jest sposobem na realizację zadania publicznego, które spoczywa zgodnie z przepisami ustrojowymi⁶⁸ na podmiocie publicznym, przez podmiot prywatny. Zadania samorządu Województwa Dolnośląskiego należy oceniać zatem przez pryzmat celów publiczno-prawnych, takich jak pobudzanie aktywności gospodarczej, podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa, kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego, których osiągnięcie powinno nastąpić również poprzez zapewnienie nowoczesnej i funkcjonalnej oraz bezpiecznej sieci drogowej w województwie dolnośląskim.

⁶⁷ Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. z 2009 r., Nr 19, poz. 100 ze zm.)

⁶⁸ art. 14 ust. 1 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (DZ. U. Nr 91 z 1998 r. poz. 576 ze zm.)

Model *PPP* idealnie odpowiada tak zdefiniowanym zadaniom i celom Województwa Dolnośląskiego. W ramach umowy *PPP* Województwo Dolnośląskie określić może w pierwszej kolejności wymogi dotyczące faktycznego funkcjonowania dróg wysokiej jakości oraz wymogi dotyczące faktycznego funkcjonowanie dróg wysokiej jakości w ciągu najbliższych lat. Partner Prywatny, któremu powierzone będą zadania zarządcy drogi publicznej, będzie miał za zadanie przede wszystkim zapewnić, że zadania publiczne w postaci funkcjonowania bezpiecznych, nowoczesnych dróg, zapewniających realizację nadrzędnych ustrojowych celów działania województwa, będą przez niego wykonane należycie.

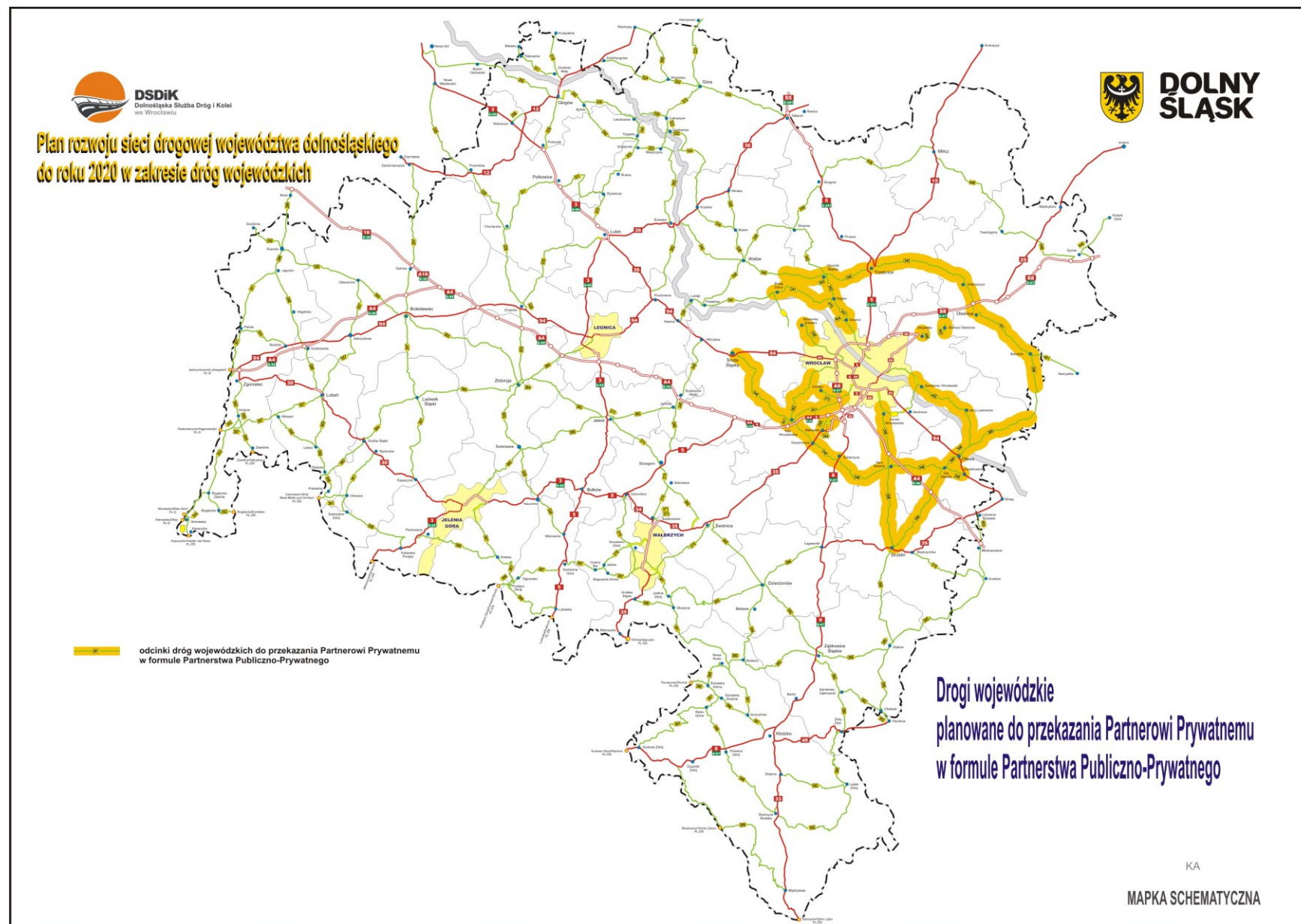
Żaby cel ten został osiągnięty, Partner Prywatny, na swój koszt i ryzyko, w granicach określonych stosowną umową, wykona określone i konieczne roboty budowlane. Należy jednak mieć na uwadze, że te roboty budowlane – w przeciwieństwie do zamówień udzielanych na podstawie Ustawy *Prawo zamówień publicznych*, nie są celem samym w sobie, lecz służą jedynie osiągnięciu celu w postaci istotnego zadania publicznego spoczywającego na Województwie Dolnośląskim. Planowana przebudowa dróg wojewódzkich w formule *PPP* ma doprowadzić do zwiększenia płynności ruchu, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnieniu powiązań z drogami krajowymi, drogami powiatowymi oraz drogami gminnymi, zwiększając dostępność krajowych i lokalnych ośrodków społeczno-gospodarczych. W wyniku realizacji programu *PPP* nastąpi podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych, dzięki intensyfikacji rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Województwa Dolnośląskiego.

Celami szczegółowymi *PPP* w aspekcie dróg wojewódzkich są:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy regionu,
- rozwój spójnej, funkcjonalnej i efektywnej sieci dróg publicznych w skali województwa poprzez poprawę połączeń dróg wojewódzkich z drogami krajowymi, powiatowymi i gminnymi, podniesienie parametrów użytkowych dróg oraz zwiększenie płynności ruchu,
- odbudowa i przywracanie funkcji komunikacyjnej dróg zdegradowanych (zniszczonych lub uszkodzonych),
- modernizacja połączeń drogowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju województwa,
- poprawa dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, przedsiębiorstw i zakładów pracy o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej, sprzyjającej podniesieniu atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz tworzeniu nowych miejsc pracy,
- rozwój lokalnych połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa społeczności lokalnych, w szczególności w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ratownictwa, zarządzania kryzysowego oraz ochrony granicy państwa.

W województwie dolnośląskim wskazano odcinki dróg wojewódzkich planowane do bieżącego utrzymania w formule *PPP*: nr 336, 340, 341, 342, 344, 346, 347, 348, 362, 370, 395, 396, 404, 440, 446, 451 i 455.

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



Rys. 10.1. Drogi wojewódzkie wskazane do przekazania Partnerowi Prywatnemu w ramach formuły Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

11. Planowane inwestycje nie ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego

Obecnie, ze względu na prace zespołu zadaniowego powołanego do opracowania *listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów z uwzględnieniem zasad i kryteriów oraz metodyki kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów dróg wojewódzkich*, powstać ma dokument wskazujący ranking zadań remontowych i przebudów na sieci dróg wojewódzkich będących w zarządzie DSDiK we Wrocławiu.

Ponadto w roku 2016 przedstawione zostaną wyniki GPR 2015 dla dróg krajowych i wojewódzkich oraz znany będzie kształt sieci dróg wojewódzkich po dokonanych zamianach i przekazaniach z innymi zarządcami dróg, a także po możliwych przekazaniach odcinków dróg gminnych⁶⁹ powstałych w myśl dotychczasowego brzmienia Ustawy o drogach publicznych.

Dlatego też planowane nowe inwestycje, nie ujęte obecnie w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego określone zostaną bliżej w roku 2016, w ramach aktualizacji *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*.

12. Kierunki rozwoju oraz planowane zmiany na sieci dróg wojewódzkich

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich wskazuje możliwe do realizacji oraz pożądane dla prawidłowego funkcjonowania systemu transportowego województwa dolnośląskiego:

- kierunki, zasady i możliwości rozwoju sieci dróg wojewódzkich,
- kierunki, zasady i możliwości planowanych zmian na sieci dróg wojewódzkich.

Jednym z ważniejszych celów strategicznych inwestycji drogowych w województwie dolnośląskim jest integracja przestrzeni regionu z przestrzenią całego kraju i sąsiednich regionów (województw) oraz krajów sąsiadujących, a także integracja wewnętrzna województwa. Ponadto istotą inwestycji komunikacyjnych jest podniesienie efektywności sieci transportowej województwa w celu wzmocnienia gospodarki regionu.

Po dokonaniu się wszelkich zmian na sieci drogowej województwa dolnośląskiego do stycznia 2016 roku, w tym w szczególności związanych z możliwością przekazania przez gminy odcinków dróg gminnych powstałych w wyniku dotychczasowego brzmienia art. 10 ust. 5 Ustawy o drogach publicznych – obecnie w zakresie i skali nie do ustalenia przez DSDiK we Wrocławiu, oraz po przedstawieniu wyników GPR 2015 w roku 2016 i opracowanej *listy rankingowej zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów z uwzględnieniem zasad i kryteriów oraz metodyki kwalifikowalności zadań drogowych w zakresie remontów i przebudów dróg wojewódzkich*, nastąpi weryfikacja wskazań rozwojowych *Planu rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*, co wiązać się może z możliwością opisanych zmian na sieci dróg wojewódzkich.

Ponadto mając na uwadze zmiany związane z realizacją kolejnych odcinków dróg ekspresowych S3 i S5, oraz nowych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich, co w związku z nowym brzmieniem art. 10 ust. 5 oraz 5a, 5 b i 5e Ustawy o drogach publicznych, także będzie miało wpływ na dalsze prawidłowe i funkcjonalne kształtowanie sieci drogowej województwa dolnośląskiego, w tym dróg wojewódzkich.

12.1. Planowana sieć dróg wojewódzkich

Drogi wojewódzkie charakteryzować się powinny cechami funkcjonalno-technicznymi przypisanymi dla tej kategorii dróg (opisanymi w rozdziałach 3.2., 3.3., 3.4., 3.5., 3.6., 6., 7. i 12.1.3., 12.1.4 oraz 12.1.5.). Dlatego też *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* obrazuje, z pominięciem możliwych

⁶⁹ Art. 2 Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z dnia 24 czerwca 2015 r. poz. 870)

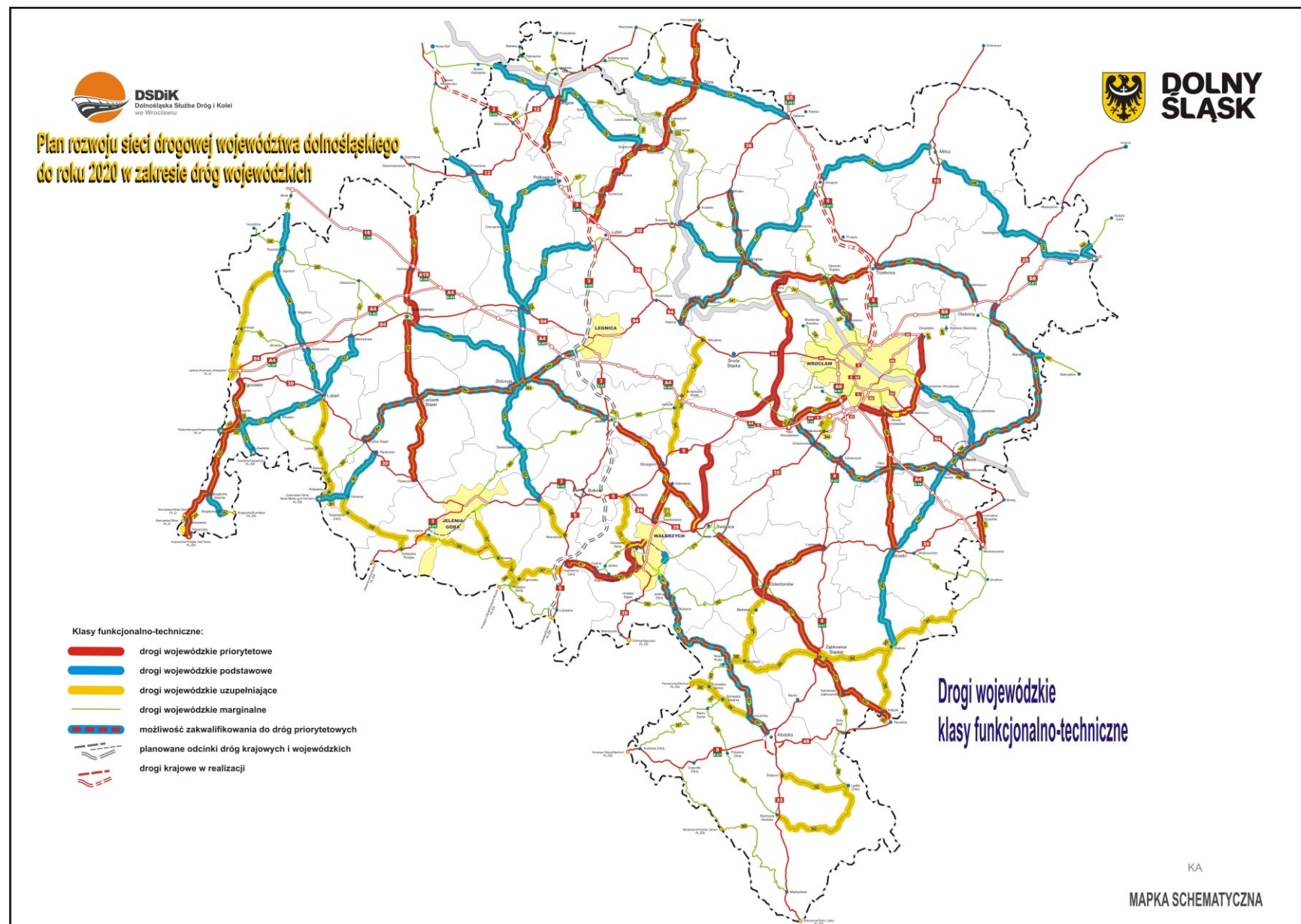
zmian opisanych w pkt. 12.1.2., docelowy (pożądany) przebieg dróg wojewódzkich w układzie transportowym województwa dolnośląskiego, jako drogi, które w szczególności:

- łączą miasta – siedziby gmin miejskich, miejsko-wiejskich i powiatów,
- łączą główne ośrodki turystyczne,
- łączą granicę polsko-niemiecką i polsko-czeską – powiązania transgraniczne,
- łączą drogi krajowe, w tym drogi szybkiego ruchu,
- łączą główne ośrodki społeczno-gospodarcze w obszarach aglomeracyjnych,
- przenoszą duże potoki ruchu – wysoki SDR,
- przenoszą ruch gospodarczy – duży udział ruchu ciężarowego określany odpowiednią kategorią ruchu.

Do przekazania innemu zarządcy dróg *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* wskazuje się wstępnie, głównie ze względu na nienormatywne parametry techniczne oraz marginalną funkcję w układzie transportowym, następujące drogi wojewódzkie:

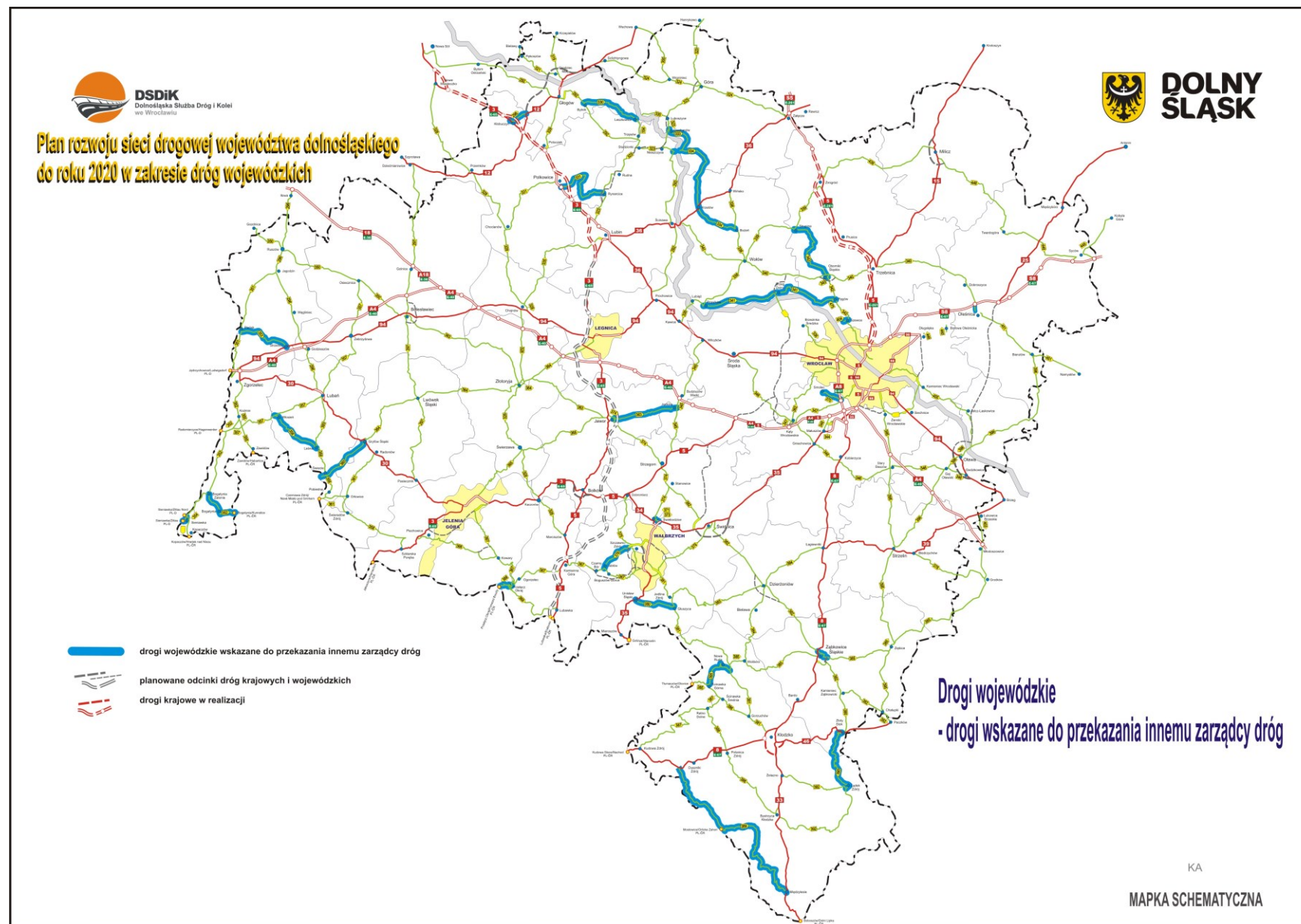
- nr 298 na całej długości,
- nr 330 na odcinku Głogów (DW292) – Leszkowice (DW104),
- nr 331 na odcinku Polkowice (DK3) – Rynarcice (DW323),
- nr 333 na całej długości,
- nr 334 na całej długości,
- nr 340 od drogi ekspresowej S8 do Oleśnicy,
- nr 341 na całej długości,
- nr 342 na odcinku Oborniki Śląskie (DW340) – Strupina (DW339),
- nr 343 na całej długości,
- nr 352 na odcinku Bogatynia-Zatonie (DW354) – granica państwa Bogatynia/Kunraticze,
- nr 353 na całej długości,
- nr 354 na odcinku od granicy państwa Sieniawka/Zittau Nord do granicy państwa Sieniawka/Zittau,
- nr 358 na odcinku Włosień (DW357) – Leśna (DW393),
- nr 360 na odcinku Świecie – granica państwa Świecie/Jindřichovice pod Smrkem, docelowo na całej długości,
- nr 363 na odcinku od Jawora (DW374) do Jenkowa (DW345),
- nr 368 na odcinku Rozdroże Kowarskie (DW368) – granica państwa Przełęcz Okraj/ Pomezni Boudy,
- nr 370 na całej długości,
- nr 371 w Świebodzicach na odcinku od DK35 do DW374,
- nr 373 w Świebodzicach na całej długości,
- nr 376 na odcinku od obwodnicy Szczawna-Zdrój do Jabłowa (DW367),
- nr 380 na całej długości,
- nr 383 na całej długości,
- nr 385 na odcinku Ścinawka Górna Sarny – Nowa Ruda, obwodnica,
- nr 389 na odcinku od granicy państwa Mostowice/Orlické Záhoří do Mieroszowa (DK33), lub na całej długości,
- nr 390 na odcinku Złoty Stok (DK46) – Łądek Zdrój (DW392),
- nr 404 na całej długości,
- nr 475 – likwidacja drogi w całości.

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



Rys. 12.1.1. Podział dróg wojewódzkich na klasy funkcjonalno-techniczne według stanu na rok 2015 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



Rys. 12.1.II. Planowane odcinki dróg wojewódzkich do przekazania innemu zarządcy drogi, według stanu na rok 2015 (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Niektóre odcinki innych dróg wojewódzkich również przewidziane są do przekazania innemu zarządcy drogi, jednak powiązane jest to z przejmowaniem odcinków dróg od innych zarządców, lub zamiany dróg oraz stopniowym przekazywaniem odcinków dróg krajowych po oddawaniu do użytkowania kolejnych odcinków dróg szybkiego ruchu.

12.1.1. Zamiana, przejmowanie lub przekazywanie dróg

Wszelkie zmiany na sieci drogowej powiązane są dokonywaniem przez zainteresowanych zarządców dróg procesów legislacyjnych wskazanych w Ustawie *o drogach publicznych*⁷⁰. Zadaniem *Planu rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich* jest wskazanie możliwości i opisanie zasad związanych z tymi procedurami, których efektem ma być przemyślany i świadomy proces prawidłowego kształtowania sieci drogowej przez danego zarządcę dróg przy zamianie, przejmowaniu i przekazywaniu dróg innemu zarządcy dróg.

Z punktu widzenia zarządcy sieci dróg wojewódzkich zamiany, przejmowanie lub przekazywanie ma na celu przede wszystkim tworzenie funkcjonalnej, spójnej i prawidłowo działającej sieci drogowej, oraz:

- przy zamianie istniejących dróg z innym zarządcą dróg:
 - przełożenie obecnego przebiegu drogi wojewódzkiej z centrum lub obszaru centralnego na obrzeża, co pozwoli na zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem pojazdów, szczególnie pojazdów ciężarowych,
 - wyjście z przebiegiem drogi wojewódzkiej poza obszar zabudowy,
 - przełożenie odcinka drogi wojewódzkiej przebiegającego przez liczne miejscowości na odcinek z rzadziej położonymi miejscowościami,
 - poprowadzenie drogi wojewódzkiej korzystniejszym ruchowo i połączeniowo (funkcjonalność przebiegu) odcinkiem do danego węzła drogowego lub miasta,
- przy przejmowaniu istniejącej drogi od innego zarządcy drogi:
 - przełożenie drogi wojewódzkiej na drogę i korzystniejszym ruchowo i funkcjonalnie przebiegu,
 - przejęcie drogi stanowiącej ważne połączenie międzywęzłowe w sieci drogowej,
- przy przekazywaniu odcinka drogi wojewódzkiej innemu zarządcy po wybudowaniu nowego odcinka drogi wojewódzkiej:
- przy wyłączeniu drogi wojewódzkiej, lub jej odcinka z użytkowania:
 - w przypadku nieprzejęcia przez innego zarządcę drogi – kiedy droga dodatkowo nie spełnia już żadnej funkcji transportowej w sieci drogowej, lub nie tworzy z nią połączenia,
 - w przypadku fizycznej likwidacji odcinka drogi, kiedy traci on funkcję drogi.

Należy mieć na uwadze, że wszystkie wskazane powyżej możliwe działania zarządców dróg, wymagają sprawnego toku czynności legislacyjnych przez każdego z zarządców dróg, by pozbawienie lub zaliczenie drogi do danej kategorii zostało dokonane najdalej do końca trzeciego kwartału danego roku, by z dniem 1 stycznia roku następnego mogły zafunkcjonować zmiany na sieci drogowej. Każde przekroczenie tego terminu poprzez niepodjęcie stosownych kroków, lub unieważnienie stosownej uchwały, powodować będzie niemożność dokonania planowanych zmian na sieci drogowej.

Wszelkie zmiany zarządcy drogi powinny być przeprowadzane za zgodą zainteresowanych stron, z pełną świadomością podejmowanych działań i konsekwencji z nich wynikających. Osobnym przypadkiem jest wyłączenie drogi lub jej odcinka z użytkowania, gdzie do tej czynności nie jest potrzebny inny zarządca drogi.

⁷⁰ Art. 5 ust. 2 i 3, art. 6 ust. 2 i 3, art. 6a ust. 2 i 3, art. 7 ust. 2 i 3, art. 7a, 10, ust. 1-5 i 5a-5f Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

12.1.2. Zasady przejmowania i przekazywania odcinków dróg w aspekcie nowelizacji Ustawy o drogach publicznych

Mając na uwadze nowe zapisy w Ustawie o drogach publicznych, szczególnie w zakresie tzw. kaskadowego przekazywania dróg⁷¹, oraz możliwości przekazania odcinków dróg gminnych⁷² powstałych w myśl dotychczasowego brzmienia Ustawy o drogach publicznych, nie powinno dopuścić się do chaotycznego kształtowania się sieci drogowej na danym obszarze funkcjonalnym – w województwie, powiecie i gminie.

Realizacja obwodnicy w ciągu drogi krajowej lub kolejnego odcinka drogi szybkiego ruchu nie powinna powodować tylko bezwiednego, automatycznego przekazywania odcinków dotychczasowych dróg krajowych zarządcy dróg wojewódzkich, szczególnie w aspekcie:

- pozostawienia przebiegu drogi przez miejscowość, lub miasto (niejednokrotnie przez obszar centralny lub ściśle centrum):
 - co przeczy idei realizacji nowego odcinka drogi, w tym obwodnicy, którego efektem budowy ma być właśnie usunięcie ruchu tranzytowego, a szczególnie ciężarowego, a także możliwość uspokojenia ruchu,
 - co przyczyni się do utrwalenia przebiegu drogi pozwalającego na swobodny przejazd tranzytowy, w tym ruchu ciężarowego,
- krótkich odcinków powstałych w wyniku geometrycznej zmiany przebiegu nowego odcinka drogi po śladzie istniejącej drogi – łuk drogi i nie mających z nią połączenia,
- odcinków mających połączenia tylko z nową drogą (w przypadku odcinkowego prowadzenia nowej trasy po istniejącym śladzie drogi) – brak możliwości podłączenia ich do ciągu jakiegokolwiek innej drogi tej samej kategorii.

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich nie widzi przeciwskazań żeby zarządca dróg wojewódzkich nie przejmował odcinków dróg krajowych po realizacji nowego odcinka drogi, lub kolejnego odcinka drogi szybkiego ruchu. Jednak nie jest wskazane „zaskakiwanie” przez danego zarządcę drogi drugiego zarządcy przy kaskadowym przekazywaniu dróg (dekategoryzacji dróg), ponieważ doprowadzić to może do chaosu na sieci danej kategorii dróg. Dlatego należałoby ucywilizować proces przekazywania kaskadowego dróg, tak by każdy zarządca dróg miał pełną świadomość i wiedzę co do tego, jakiego odcinka drogi chce się na pewno zachować i jaki odcinek drogi chce przekazać dalej, tak by pozostawione lub przejęte odcinki drogi tworzyły spójną z pozostałą siecią jego dróg funkcjonalną całość transportową i komunikacyjną.

Ponadto należy mieć na uwadze sytuację, kiedy po wybudowaniu obwodnicy lub odcinka drogi szybkiego ruchu i po przekazaniu dotychczasowego odcinka drogi nowemu zarządcy, na sieci drogowej tego zarządcy zaistnieje nieciągłość pomiędzy innymi jego drogami po odcinku drogi przekazanej – drogi niższej kategorii.

Dlatego w tym aspekcie celem Planu rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego w zakresie dróg wojewódzkich do roku 2020 jest wprowadzenie zasad świadomego i funkcjonalnego dla danej sieci dróg, przekazywania kaskadowego dróg pomiędzy poszczególnymi zarządcami dróg. Takimi zasadami dla DSDiK we Wrocławiu powinny być:

- przejęcia odcinków dróg krajowych po wybudowaniu obwodnic miast i miejscowości wyłącznie w przypadku, kiedy jest możliwość włączenia ich w istniejące ciągi dróg wojewódzkich, w tym że wskazane jest niewprowadzanie ruchu tranzytowego, w tym ciężarowego z powrotem do miasta, czy miejscowości,
- przejęcia odcinków dróg krajowych po wybudowaniu odcinka drogi szybkiego ruchu z wyłączeniem odcinków przebiegających przez miasto lub miejscowość pomiędzy skrajnymi węzłami nowej drogi, które mogą być przekazywane w systemie kaskadowym – zarządcy dróg powiatowych, lub na mocy stosownych porozumień – zarządcy dróg gminnych,
- nieprzejmowanie odcinków dróg krajowych po wybudowaniu odcinka drogi szybkiego ruchu w przypadku zapewnienia ciągłości na sieci dróg krajowych – pozostawianie ich w zarządzie GDDKiA,

⁷¹ Art. 1 Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z dnia 24 czerwca 2015 r. poz. 870)

⁷² Ibidem art. 2

- przekazywanie odcinków przejętych dróg krajowych w systemie kaskadowym – zarządcy dróg powiatowych, lub na mocy stosownych porozumień – zarządcy dróg gminnych,
- przekazywanie, po przejęciu odcinków dróg krajowych, międzywęzłowych odcinków dróg wojewódzkich w systemie kaskadowym – zarządcy dróg powiatowych, lub na mocy stosownych porozumień – zarządcy dróg gminnych.

12.1.3. Tworzenie ciągów drogowych

Ciągi drogowe mają za zadanie tworzenie korytarzy komunikacyjnych, które stanowiąc mają wyraźne, jednolite połączenie pomiędzy miastami, węzłami na drogach krajowych i wojewódzkich oraz granicą państwa. Część dróg wojewódzkich nie będzie mogło tworzyć ciągów drogowych ze względu na brak możliwości wydłużenia poza dany węzeł drogowy. Tworzenie ciągów drogowych ma także uzasadnienie czysto praktyczne, tj. nadanie wszystkim jego składowym odcinkom międzywęzłowym, stanowiącym obecnie często drogi o różnych numerach, jednego wspólnego numeru drogi, co spowodowane jest względami ewidencyjnymi, wynikającymi m.in. z nowych zapisów Ustawy o drogach publicznych⁷³, w tym z możliwości tzw. kaskadowego przekazywania dróg, oraz możliwości przekazywania przez gminy dróg, które stały się drogami gminnymi po wybudowaniu nowego odcinka drogi krajowej, wojewódzkiej i powiatowej⁷⁴:

Obecnie w zakresie numeracji z zakresu 100-999 przewidzianej dla dróg wojewódzkich, jest tylko kilka wolnych numerów, przez co w przypadku otrzymania ustawowo odcinków dróg krajowych, należy nadać im numerację dróg wojewódzkich poprzez włączenie do istniejącego ciągu drogi wojewódzkiej, lub nadać nowy numer. Należy jednak pamiętać, że w przypadku nadawania nowych numerów ich liczba jest mocno ograniczona. Dlatego też wskazane jest łączenie dróg wojewódzkich w ciągi drogowe, w celu uwalniania numerów dla nowych dróg.

Ciąg drogowy to jedna droga spełniająca następujące kryteria:

- łączy kilka dróg biegnących na trasie wyraźnie tworzonego ciągu drogowego w jedną trasę,
- posiada na całej swojej długości jednolitą kategorię drogi,
- posiada wyraźnie zaakcentowany początek i koniec,
- łączy główne (ważne) węzły komunikacyjne na sieci drogowej województwa,
- posiada w miarę jednolitą klasę techniczną na swoich odcinkach międzywęzłowych,
- prowadzi w miarę jednorodny ruch (SDR), szczególnie ruch pojazdów ciężarowych,
- jego odcinki międzywęzłowe posiadają w miarę jednolitą nośność nawierzchni,
- na całej długości posiada przypisany jeden numer drogi.

Obecnie wstępnie można wskazać następujące odcinki mogące stworzyć ciągi drogowe na sieci dróg wojewódzkich, stanowiące odcinki głównych tras komunikacyjnych województwa dolnośląskiego, są to drogi wojewódzkie:

- [Bukowice – Brzeg Dolny – Kąty Wrocławskie]–346 (Bukowice – Brzeg Dolny – Kąty Wrocławskie – Wierzbice – Stary Śleszów – Gaj Oławski – Godzikowice)
- nr 104-330 (Leszkowice – rzeka Odra – Luboszyce)
- nr 296-393-358 (granica województwa dolnośląskiego i lubuskiego – Ruszów – Węglińiec – Lubań – Leśna – Świeradów Zdrój – Szklarska Poręba),
- nr 333-334 (Ciechanów – Jemielno – Bożeń),
- nr 339-449-448 (Wołów – Żmigród – Milicz – Twardogóra – Syców),
- nr 340-451-396 (Ścinawa – Wołów – Oborniki Śląskie – Trzebnica – Oleśnica – Bierutów – Oława – Strzelin),
- nr 352-354 (Zgorzelec – Bogatynia-Zatonie – Sieniawka/Zittau Nord – Kopaczów/Hrádek nad Nisou),
- nr 363-364 (Bolesławiec – Złotoryja – Legnica),

⁷³ Art. 10 ust. 5 oraz ust. 6 i 7 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

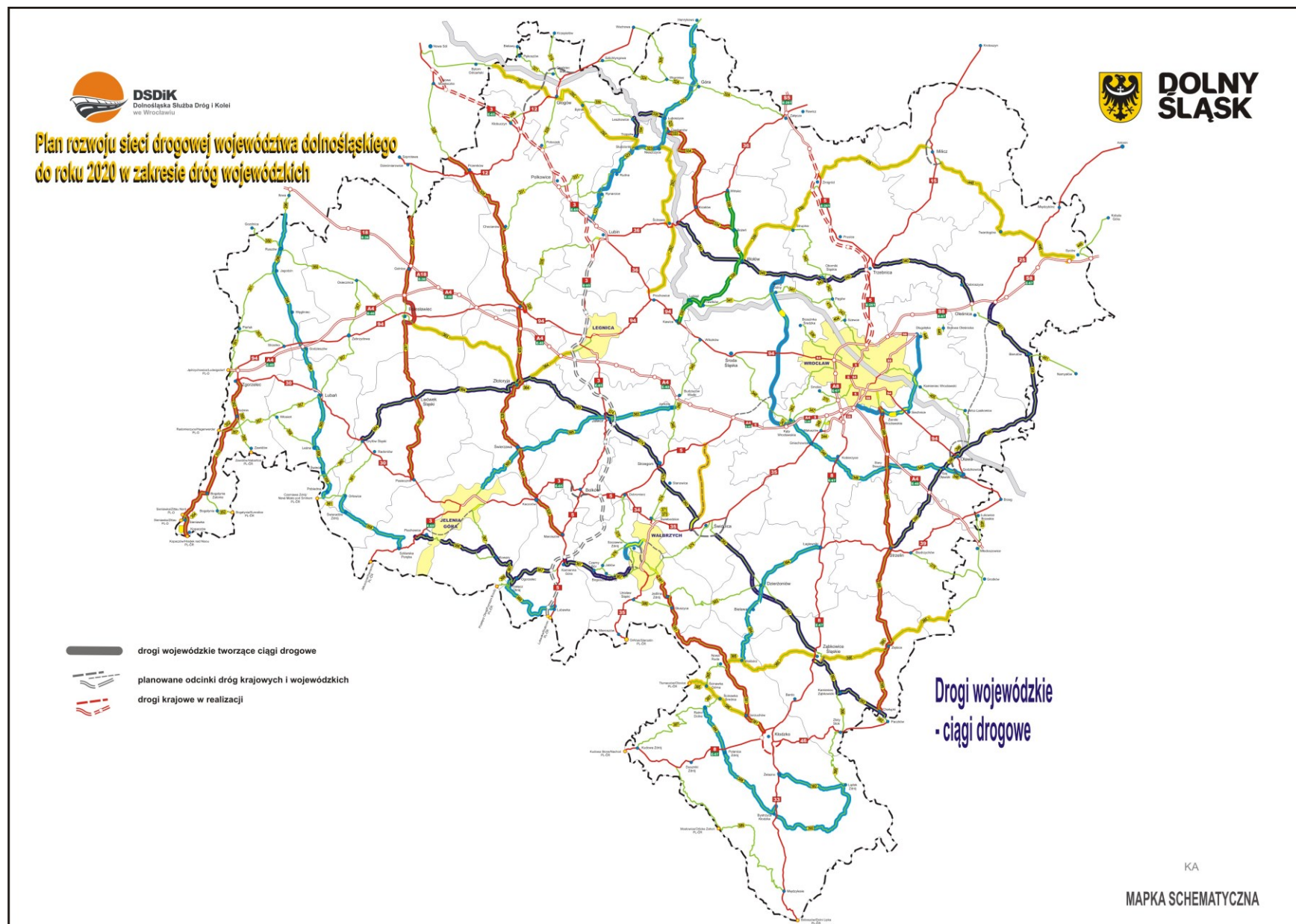
⁷⁴ Art. 2 Ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z dnia 24 czerwca 2015 r. poz. 870)

- nr 364-363-374-382 (Gryfów Śląski – Lwówek Śląski – Złotoryja – Jawor – Strzegom – Świdnica – Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – granica województwa dolnośląskiego i opolskiego),
- nr 365-363 (Jelenia Góra – Stara Kraśnica – Jawor – Jenków),
- nr 366-367 (Piechowice – Kowary – Kamienna Góra – Boguszów-Gorce – Wałbrzych),
- nr 368-369 (Przełęcz Kowarska – Rozdroże Kowarskie – Lubawka),
- nr 376-375 (Wałbrzych - Szczawno Zdrój – Wałbrzych) – planowana obwodnica,
- nr 389-392 (Ratno Dolne – Polanica Zdrój – Bystrzyca Kłodzka – Stronie Śląskie – Lądek Zdrój – Żelazno),

a także drogi wojewódzkie:

- nr 292, 297, 328, 338, 381, 384, 385, 395 i droga wojewódzka Wrocław – Żerniki Wrocławskie – Siechnice – Łany – Długoleś.

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich



Rys. 12.1.III. Ciągi drogowe na sieci dróg wojewódzkich (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

12.1.4. Docelowe klasy techniczne dróg wojewódzkich

Obecnie⁷⁵ drogi wojewódzkie mogą posiadać klasę techniczną GP lub G, a klasa techniczna Z dopuszczona jest tylko w przypadku przebudowy drogi. Klasa techniczna drogi warunkowana jest m.in. szerokością pasa ruchu⁷⁶, wynoszącą odpowiednio dla klasy:

- GP – 3,50 m (3,00 m na drogach dwujezdniowych względem pasa skrajnego),
- G – 3,50 m (3,00 m na drogach dwujezdniowych względem pasa skrajnego oraz 3,25 m przy uspakajaniu ruchu na terenie zabudowy),
- Z – 3,00 m (3,50 m ze względu na natężenie ruchu oraz 2,75 m przy uspakajaniu ruchu na terenie zabudowy).

L.p.	Liczba dróg wojewódzkich z odcinkami o nienormatywnej skrajni poziomej	Nienormatywna szerokość odcinków [m]
1.	1	3,80
2.	3	4,00
3.	1	4,10
4.	6	4,50
5.	2	4,60
6.	1	4,80
7.	1	4,90
8.	11	5,00
9.	5	5,20
Łącznie 29 dróg z odcinkami o nienormatywnej skrajni		Średnia nienormatywna szerokość – 4,50

Tab. 12.1.I. Nienormatywna skrajnia pozioma (szerokość jezdni do 5,50 m) dróg wojewódzkich na podstawie przeglądu 5-letniego z 2014 roku (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Nienormatywne odcinki dróg z szerokością od 3,80 m do 5,50 m, występują na 29 drogach wojewódzkich: nr 292, 323, 328, 330, 331, 334, 338, 340, 342, 350, 352, 353, 357, 358, 360, 362, 363, 365, 368, 379, 380, 384, 385, 388, 389, 390, 392, 404 i 440.

L.p.	Liczba dróg wojewódzkich z odcinkami o nienormatywnej skrajni poziomej	Nienormatywna szerokość odcinków [m]
1.	16	5,50
2.	1	5,60
3.	3	5,80
Łącznie 20 dróg z odcinkami o nienormatywnej skrajni		

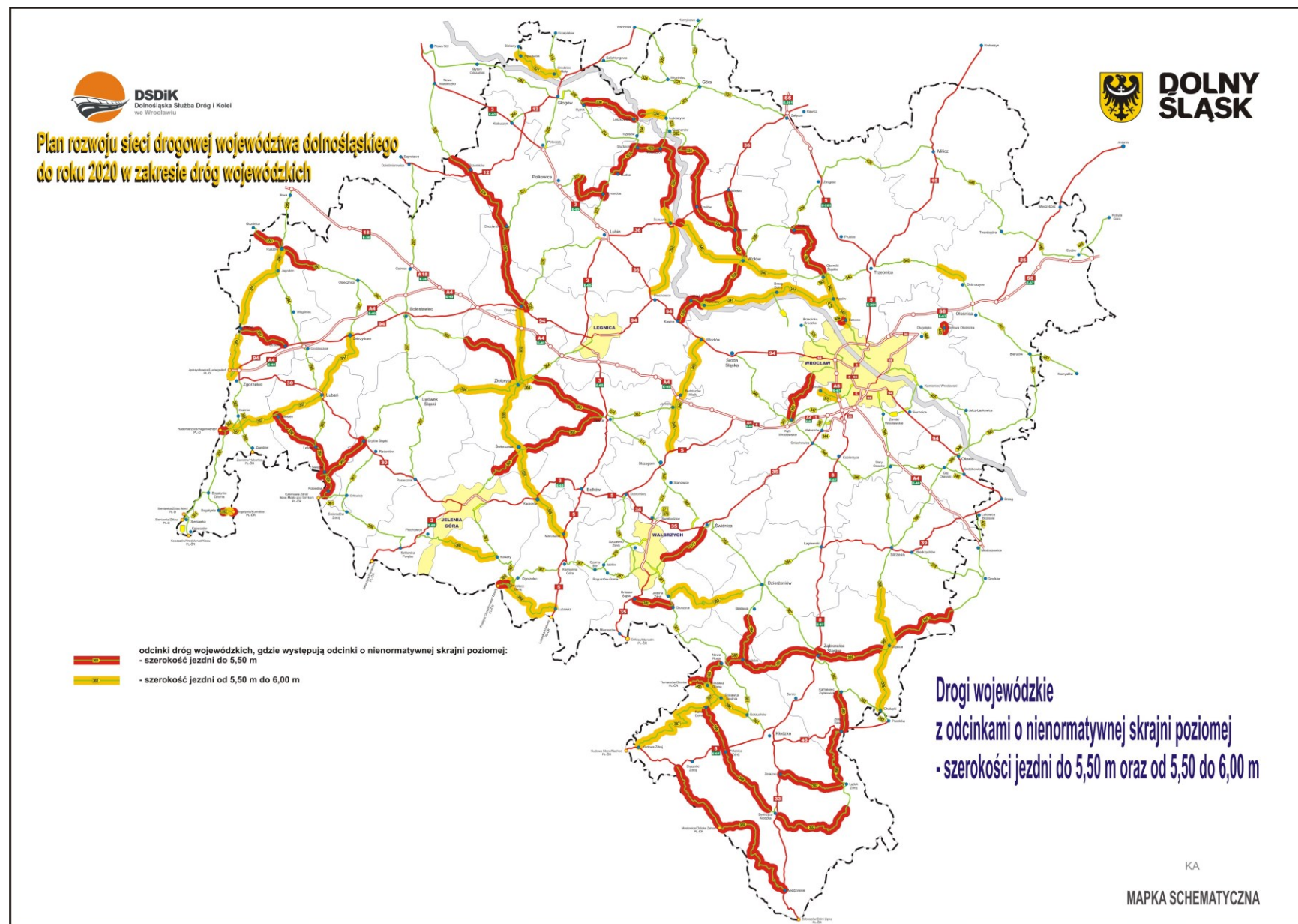
Tab. 12.1.II. Nienormatywna skrajnia pozioma (szerokość jezdni od 5,50 m do 6,00 m) dróg wojewódzkich na podstawie przeglądu 5-letniego z 2014 roku (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

Nienormatywne odcinki dróg z szerokością od 5,50 m do 6,00 m (normatywne szerokości zgodnie z poprzednio obowiązującymi parametrami⁷⁷ dla klasy technicznej Z), występują na 20 drogach wojewódzkich: nr 292, 296, 321, 328, 330, 340, 341, 342, 345, 351, 352, 357, 364, 366, 369, 370, 383, 386, 387 i 395.

⁷⁵ §4 ust. 2 pkt 2 oraz ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

⁷⁶ *ibidem* §15 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2, ust. 3 pkt 3 i ust. 4

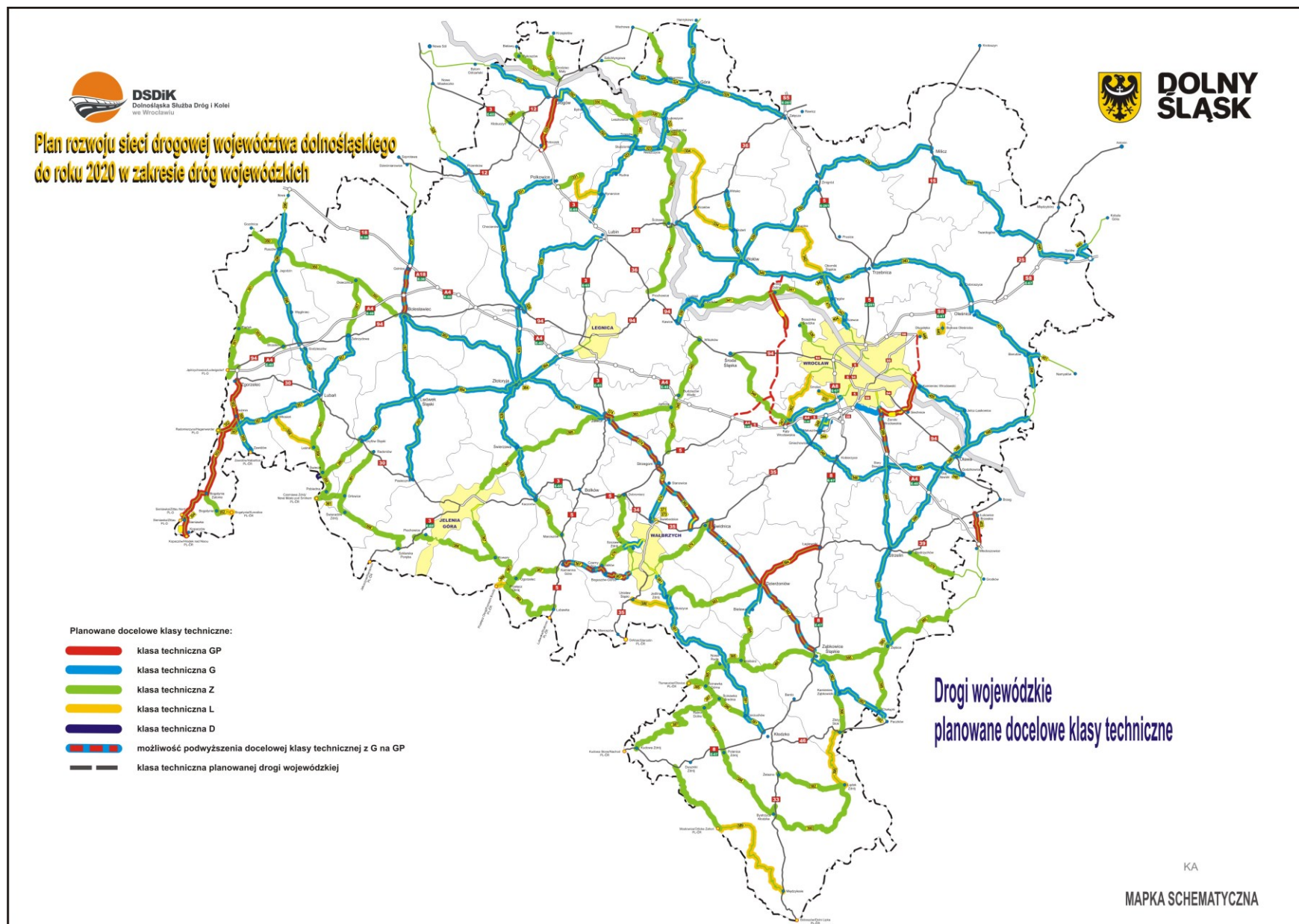
⁷⁷ §4 ust. 2 pkt 2 oraz §14 ust. 6 i §15 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 4 marca 1999 r. z późn. zm.)



Rys. 12.1.IV. Nienormalna skrajnia pozioma – szerokość jezdni dróg wojewódzkich do 5,50 m oraz od 5,50 do 6,00 m na podstawie przeglądu 5-letniego z 2014 roku (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

W związku z powyższym, drogi wojewódzkie, lub ich odcinki międzywęzłowe powinny docelowo charakteryzować się klasą techniczną:

- GP – dla nowych dróg oraz w przypadku spełniania odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych przez istniejące drogi,
- G – w przypadku nowych dróg i odcinków istniejących w przypadku spełnienia przez nie odpowiednich parametrów techniczno-eksploatacyjnych,
- Z – w przypadku przebudowy istniejących dróg obecnej klasy technicznej G, Z, L oraz D,
- rzeczywistą L – droga wskazana do przebudowy do klasy technicznej Z, lub w przypadku braku możliwości dostosowania jej do tej klasy technicznej, wskazana do przekazania zarządcy dróg powiatowych lub gminnych,
- rzeczywistą D – droga jak powyżej.



Rys. 12.1.V. Docelowe klasy techniczne dróg wojewódzkich (opracowanie własne DSDiK we Wrocławiu)

12.1.5. Uporządkowanie dróg krajowych i wojewódzkich prowadzących do granicy państwa

Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych⁷⁸ do miejsc drogowego przekraczania granicy państwa z dopuszczonym ruchem bez ograniczeń, w tym dla pojazdów ciężarowych, powinny prowadzić drogi krajowe, natomiast do pozostałych dopuszcza się drogi niższej kategorii – wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Drogi krajowe w województwie dolnośląskim prowadzą do następujących miejsc przekraczania granicy:

- polsko-niemieckiej:
 - Olszyna/Forst (w województwie lubuskim) w ciągu drogi krajowej nr 18 i autostrady A18,
 - Jędrzychowice/Ludwigsdorf w ciągu autostrady A4,
- polsko-czeskiej:
 - Szklarska Poręba-Jakuszyce/Harrachov w ciągu drogi krajowej nr 3,
 - Lubawka/Královec w ciągu drogi krajowej nr 5,
 - Golińsk/Starostín w ciągu drogi krajowej nr 35,
 - Kudowa Słone/Náchod w ciągu drogi krajowej nr 8,
 - Boboszków/Dolní Lipka w ciągu drogi krajowej nr 33.

Natomiast drogi wojewódzkie w województwie dolnośląskim prowadzą do miejsc przekraczania granicy:

- polsko-niemieckiej:
 - Radomierzyce/Hagenwerder,
 - Sieniawka/Zittau Nord,
 - Sieniawka/Zittau,
- polsko-czeskiej:
 - Kopaczów/Hrádek nad Nisou,
 - Bogatynia/Kunratice,
 - Zawidów/Habartice,
 - Czerniawa Zdrój/Nové Město pod Smrkem,
 - Przełęcz Okraj/Pomezni Boudy,
 - Tłumaczów/Otovice,
 - Mostowice/Orlické Záhoří.

Po realizacji drogi ekspresowej S3 dna odcinku Bolków – Lubawka, powstanie nowe drogowe miejsce przekraczania granicy polsko-czeskiej w ciągu drogi ekspresowej S3 – Lubawka/ Královec.

Obecnie do granicy państwa Radomierzyce/Hagenwerder, Sieniawka/Zittau Nord i Kopaczów/ Hrádek nad Nisou, gdzie dopuszczony jest ruch bez ograniczeń, prowadzą drogi wojewódzkie. Te miejsca drogowego przekraczania granicy państwa zlokalizowane są w jednym obszarze, w tzw. Worku Turoszowskim, i posiadają, poprzez drogę wojewódzką nr 352, bezpośrednie połączenie z autostradą A4 w węźle Zgorzelec oraz połączenie z drogami szybkiego ruchu – niemiecką B-178 i czeską R-35. W związku z czym wskazane jest, by od drogi krajowej nr 30 w Zgorzelcu do granicy państwa Radomierzyce/Hagenwerder oraz do granicy państwa Sieniawka/Zittau Nord i Kopaczów/ Hrádek nad Nisou, prowadziły drogi krajowe.

Ze względu na nienormatywne parametry dróg wojewódzkich – wąska skrajnia pozioma, prowadzących do granicy państwa Sieniawka/Zittau (droga wojewódzka nr 354), Bogatynia/Kunratice (droga wojewódzka nr 352) i Przełęcz Okraj/Pomezni Boudy (droga wojewódzka nr 368) oraz obowiązujące na nich ograniczenia dla pojazdów ciężarowych

⁷⁸ art. 5 ust. 1 pkt 3, 4, 5, 6 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

i autobusów, a także docelowy układ dróg wojewódzkich i funkcjonalność sieci drogowej, wskazane jest przekazanie tych dróg innemu zarządcy dróg:

- drogi wojewódzkiej nr 354 od granicy państwa Sieniawka/Zittau Nord do granicy państwa Sieniawka/Zittau,
- drogi wojewódzkiej nr 352 od Bogatyni-Zatonia do granicy państwa Bogatynia/Kunratice,
- drogi wojewódzkiej nr 368 od drogi wojewódzkiej nr 369 do granicy państwa Przełęcz Okraj/Pomezni Boudy.

Należy mieć także na uwadze możliwe zmiany na drogach prowadzących do granicy państwa:

- po realizacji drogi ekspresowej S3 na odcinku Bolków – Lubawka, granica państwa, możliwe będzie, w ramach przekazania odcinka drogi krajowej nr 5 od Bolkowa do granicy państwa w Lubawce, przejęcia drogowego miejsca przekraczania granicy państwa Lubawka/Královec w ciąg drogi wojewódzkiej,
- po realizacji drogowych miejsc przekraczania granicy polsko niemieckiej Prędocice/Rothenburg i Pieńsk/Deshka oraz polsko-czeskiej Świecie/Jindřichovice pod Smrkem i Nowa Morawa/Staré Město pod Sněžníkem, możliwe będzie, w uzasadnionym ruchowo przypadku, doprowadzenie do nich dróg krajowych lub wojewódzkich.

12.2. Rozwiązania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na każdej drodze należy zapewnić warunki – poprzez organizację ruchu oraz elementy wyposażenia drogi, dla bezpiecznego poruszania się pojazdów, a także pieszych i rowerzystów. Dążenie do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego to nie tylko poprawa parametrów technicznych i geometrii jezdni, ale także szereg rozwiązań związanych z inżynierią ruchu drogowego – odpowiednia organizacja ruchu oraz fizyczne elementy drogi i jej infrastruktury. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dzieli się na:

- pasywne urządzenia bezpieczeństwa – urządzenia umożliwiające kierowcy uniknięcie zdarzenia drogowego poprzez pasywne oddziaływanie na niego (informowanie, ograniczanie manewrów, ograniczanie prędkości, zabezpieczanie przed negatywnymi czynnikami itp.),
- aktywne urządzenia bezpieczeństwa – urządzenia powodujące zmniejszenie skutków zdarzeń drogowych dla użytkowników drogi poprzez aktywną ich ochronę (służą dla ochrony osób znajdujących się w pojeździe przed ciężkimi skutkami zdarzeń drogowych).

Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego może następować m.in. poprzez:

- przebudowę drogi z dostosowaniem do odpowiadających danej klasie technicznej parametrów drogi:
 - segregacja ruchu zarówno na terenie zabudowy, jak i poza nim – budowa chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych lub pieszo-rowerowych,
 - obsługa obszarów przyległych poprzez tzw. drogi serwisowe,
 - poprawa geometrii na łukach, zakrętach i skrzyżowaniach,
 - poszerzenie jezdni do parametrów normatywnych,
- przebudowę miejsc niebezpiecznych oraz odcinków dróg, szczególnie na terenie zabudowy:
 - realizacja skrzyżowań skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo,
 - wyłączanie osobnych relacji lewoskrętnych,
 - stosowanie pasów włączenia i wyłączenia,
 - stosowanie sygnalizacji, w tym sygnalizacji typu *all red* w miejscach szczególnie niebezpiecznych,
 - realizacja bezpiecznych przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów,
- zmianę organizacji ruchu:
 - zmiana układu kierunkowego na skrzyżowaniach, w tym tzw. ronda turbinowe,
 - ograniczenia prędkości w miejscach niebezpiecznych, szczególnie w rejonie szkół, centrów miast i miejscowości oraz obiektów opieki zdrowotnej,

- wprowadzanie odcinkowych lub czasowych ograniczeń ruchu dla określonych typów i rodzajów pojazdów,
- odcinkowy pomiar prędkości,
- wyznaczanie nowych, właściwych lokalizacji przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów, z możliwością ich likwidacji w miejscach niebezpiecznych,
- wprowadzanie nowych elementów w postaci:
 - odcinkowe stosowanie jezdni typu 2+1,
 - wnoszenie nawierzchni przejść dla pieszych i rowerzystów oraz całych skrzyżowań,
 - realizacja zatok przystankowych lub tzw. antyzatok na terenie zabudowy,
 - wprowadzanie fizycznego rozdziału pasów ruchu w przeciwnych kierunkach – pasy rozdziału, bariery, wyniesione elementy kanalizujące ruch, itp.,
 - stosowanie wysp spowalniających ruch na wjazdach do miejscowości – uspokojenie ruchu na terenach zabudowy,
 - wprowadzanie rozwiązań uniemożliwiających wtargnięcie zwierząt na drogę, szczególnie na obszarach leśnych,
 - stosowanie urządzeń pochłaniających energię (odkształcalne bariery energochłonne, osłony energochłonne i zabezpieczające, itp.),
- urządzenia informujące i chroniące kierowców przed niebezpiecznymi miejscami oraz sytuacjami na drodze:
 - rejestratory prędkości jazdy, wyświetlające przekroczenia prędkości na tablicach elektronicznych,
 - znaki i sygnalizatory temperatury nawierzchni, powietrza i pozostałych zjawisk meteorologicznych,
 - znaki i sygnalizatory informujące o sytuacji drogowej – o treści stałej lub zmiennej,
 - sygnalizatory prędkości i kierunku wiatru,
- urządzenia poprawiające widoczność lub dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego:
 - lustra drogowe,
 - oświetlenie drogowe jedni i skrzyżowań,
 - dodatkowe oświetlenie znaków drogowych,
 - punktowe elementy odblaskowe (np. kocie oczka),
 - osłony przeciwolśnieniowe.

12.3. Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu – segregacja ruchu pieszego i rowerowego

Jednym z elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa tzw. niechronionym uczestnikom ruchu drogowego, czyli pieszym i rowerzystom. Jest to związane przede wszystkim z infrastrukturą drogową, a także z organizacją ruchu, poprzez możliwości związane z:

- dążeniem do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa poprzez:
 - realizację chodników na terenie zabudowy, co najmniej po jednej stronie drogi,
 - realizację dróg dla rowerów, w tym poza jezdnią poza terenem zabudowy,
 - realizację tzw. ciągów pieszo-jezdnych i pieszo-rowerowych, w tym poza jezdnią poza terenem zabudowy,
 - stosowanie tzw. bezpiecznych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, szczególnie w rejonie szkół, obiektów użyteczności publicznej i opieki zdrowotnej,
 - stosowanie przejść regulowanych sygnalizacją świetlną, w tym sygnalizacją uruchamianą na żądanie,
- uspokajaniem ruchu poprzez:
 - zawężanie pasów ruchu na terenie zabudowy, szczególnie w obszarach ścisłego centrum oraz w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych,
 - podwyższanie jezdni na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów,

- podwyższanie (wynoszenie) obszaru całego skrzyżowania,
- rozdzielanie pasów ruchu w przeciwnym kierunku, także na jezdni o jednym pasie w każdym kierunku.

12.4. Realizacja i prowadzenie dróg dla rowerów

W celu ułatwienia poruszania się niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego – rowerzystów oraz zapewnienia im jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wskazuje się możliwości wzrostu mobilności mieszkańców województwa, szczególnie w aspekcie turystycznym oraz w połączeniach pomiędzy małymi miejscowościami poprzez tworzenie dróg dla rowerów, także jako osobnych ciągów, lub ciągów pieszo-rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych, po drogach serwisowych lub po drogach transportu rolnego, także w przypadku możliwości prowadzenia ich w pasie drogowym.

Projektowanie oraz realizacja ww. dróg, po których może odbywać się ruch rowerowy, muszą być zgodne z aktualnymi wytycznymi projektowymi oraz Ustawą o drogach publicznych, Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Ustawą Prawo o ruchu drogowym, oraz innymi ustawami i rozporządzeniami, w których mowa jest o ruchu rowerowym i jego infrastrukturze.

Dlatego *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*, wskazuje na możliwości tworzenia dróg dla ruchu rowerowego:

- dopuszcza się możliwość realizacji dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg wojewódzkich,
- dopuszcza się możliwość prowadzenia ruchu rowerowego po ciągach pieszo-jezdnych oraz po drogach serwisowych i drogach transportu rolnego, zlokalizowanych w pasie drogowym,
- przy planowaniu drogi dla rowerów należy uwzględnić wymogi funkcjonalno-techniczne dla danej kategorii i klasy technicznej drogi oraz warunki i możliwości terenowe do jej prowadzenia,
- poza terenem zabudowy należy prowadzić drogi dla rowerów poza pasem drogowym, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się ich prowadzenie w pasie drogowym wyłącznie poza jezdnią – oddzielonych od jezdni pasem dzielącym lub za przeciwsłupem rowu,
- na terenie zabudowy do możliwości prowadzenia ruchu rowerowego, ze względu na szerokość linii rozgraniczających, odległość istniejącej zabudowy, szerokość jezdni i chodników, itp., należy podchodzić indywidualnie do każdego przypadku:
 - w ramach uspokojenia ruchu dopuszcza się możliwość prowadzenia drogi dla rowerów po jezdni, w tym że nie można zawężać pasów ruchu poniżej dopuszczalnych dla danej klasy technicznej szerokości,
 - w przypadku możliwości terenowych dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerowego poza jezdnią w pasie drogowym jako droga dla rowerów, lub ciąg pieszo-jezdny,
- przecięcie drogi dla rowerów z drogą wojewódzką może być realizowane wyłącznie poprzez wyznaczony przejazd dla rowerzystów,
- dopuszcza się realizację infrastruktury rowerowej na drogowych obiektach inżynierskich, w tym że:
 - nowo budowane obiekty mostowe powinny posiadać stosowną infrastrukturę rowerową, odseparowaną od jezdni,
 - przebudowywane lub remontowane obiekty mostowe w miarę możliwości (rodzaj konstrukcji, istniejący układ komunikacyjny, szerokość jezdni raz chodników itp.), mogą posiadać infrastrukturę rowerową, w tym że wskazane jest jej odseparowanie od jezdni,
- inwestycje związane z infrastrukturą rowerową nie mogą obniżać poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

12.5. Przystanki komunikacyjne

W przypadku, kiedy prawnie będzie to możliwe i kiedy zainteresowanie gminy wyrażą zgodę, możliwe będzie przekazywanie im przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Województwo Dolnośląskie, zlokalizowanych w pasie drogowym dróg wojewódzkich w granicach administracyjnych danej gminy. Procedura taka mogłaby nastąpić, jeżeli spełnione byłyby co najmniej następujące warunki:

- prawnie będzie możliwe przekazanie przez zarządcę drogi wojewódzkiej:
 - przystanków komunikacyjnych w ciągu danej drogi wojewódzkiej w zarząd danej gminy,
 - wydzielonych działek z pasa drogowego pod tymi przystankami komunikacyjnymi,
 - zarządzania przystankami komunikacyjnymi w zakresie:
 - wydawania zgód na korzystanie z przystanków komunikacyjnych,
 - pobierania opłat za zatrzymywanie się na przystankach komunikacyjnych,
- zainteresowana gmina:
 - przejmie w zarząd wszystkie przystanki komunikacyjne w ciągu danej drogi wojewódzkiej w swoich granicach administracyjnych,
 - przejmie na własność lub dzierżawę wydzielone z pasa drogowego działki pod przystankami komunikacyjnymi,
 - będzie zarządzać przystankami komunikacyjnymi w zakresie:
 - wydawania zgód na korzystanie z przystanków komunikacyjnych,
 - pobierania opłat za zatrzymywanie się na przystankach komunikacyjnych,
 - wszelkie inwestycje na obszarze przystanku komunikacyjnego będzie prowadziła na swój koszt, po uzgodnieniu z zarządcą drogi,
- remont, przebudowa, likwidacja, czy też nowa lokalizacja przystanku komunikacyjnego możliwa będzie wyłącznie za zgodą zarządcy drogi wojewódzkiej,
- pozostałe warunki i zasady dotyczące obowiązków zarządcy drogi oraz gminy w zakresie przystanków komunikacyjnych pozostają na warunkach regulowanych stosownymi ustawami i rozporządzeniami, chyba że w stosownym porozumieniu pomiędzy zarządcą drogi a gminą będzie możliwość określenia tego inaczej.

12.6. Zapisy w dokumentach planistycznych gmin

Odpowiednie zapisy w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (*SUIKZP*) oraz w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy (*MPZP*) odnośnie kształtowania przestrzeni w ciągu dróg wojewódzkich oraz w ich bezpośrednim otoczeniu będą miały istotny wpływ na określanie rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru funkcjonalnego, decydując o jakości życia jego mieszkańców. Dlatego też należy, mając na uwadze wskaźniki traktujące m.in. o minimalnej odległości linii zabudowy, odległości skrzyżowań, obsługi bezpośredniej obszarów przyległych, linii rozgraniczających drogi, zwrócić uwagę na możliwość stosowania następujących zapisów dla istniejących oraz planowanych dróg wojewódzkich klasy technicznej GP, G oraz Z:

- szerokość linii rozgraniczającej drogi wojewódzkiej:
 - istniejącej – zgodnie z obecnymi granicami władania,
 - istniejącej, dla której zaplanowano przebudowę – zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową,
 - planowanej – zgodnie z szerokością przyjętą dla określonej klasy technicznej⁷⁹, lub zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową,
- linia zabudowy na obszarze zabudowy:

⁷⁹ §7 i §8 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 4 marca 1999 r. z późn. zm.)

- linię zabudowy należy liczyć od krawędzi jezdni, jednak w celu zmniejszenia uciążliwości związanych z ruchem drogowym, wskazane jest oddalenie linii zabudowy, lub wręcz określanie minimalnych odległości od linii rozgraniczającej drogi, szczególnie w przypadku dróg planowanych oraz przebudowywanych,
- przy drodze istniejącej – zgodnie z minimalną odległością przyjętą dla określonej kategorii drogi⁸⁰, lub zgodnie z tzw. historyczną linią zabudowy, przy czym wskazane jest oddalenie linii zabudowy od krawędzi jezdni na co najmniej 10 m,
- przy drodze planowanej – wskazuje się, oprócz odległości minimalnych⁸¹, na oddalenie linii zabudowy od linii rozgraniczającej drogi (szczególnie dla terenów planowanych do zabudowy) na co najmniej 10 m,
- linia zabudowy poza obszarem zabudowy (szczególnie w przypadku terenów planowanych do zabudowy):
 - linię zabudowy dla dróg istniejących należy liczyć od krawędzi jezdni, a dla dróg planowanych oraz przebudowywanych wskazane jest od ich linii rozgraniczających,
 - przy drodze istniejącej – zgodnie z minimalną odległością przyjętą dla określonej kategorii drogi⁸², przy czym wskazane jest oddalenie linii zabudowy od krawędzi jezdni na co najmniej 25 m dla klasy technicznej GP,
 - przy drodze planowanej – wskazuje się, oprócz odległości minimalnych⁸³, na oddalenie linii zabudowy od linii rozgraniczającej drogi na co najmniej 20 m,
- obsługa obszarów przyległych:
 - przy istniejącej drodze klasy technicznej GP⁸⁴ – z dróg niższej klasy technicznej, lub poprzez istniejące zjazdy, lub poprzez drogi serwisowe, w tym że w uzasadnionym przypadku⁸⁵ (kiedy w żaden sposób nie jest możliwa obsługa poprzez istniejącą infrastrukturę), dopuszcza się lokalizację nowego skrzyżowania lub realizację drogi serwisowej – lokalizacja nowego zjazdu tylko w przypadku fizycznego braku możliwości innego dojazdu jak ww.,
 - przy drodze istniejącej klasy technicznej G⁸⁶ lub Z⁸⁷ – z dróg niższej klasy technicznej, lub istniejące zjazdy, lub drogi serwisowe, w tym że lokalizacja nowych skrzyżowań, zjazdów lub dróg serwisowych możliwa będzie wyłącznie w uzasadnionym przypadku⁸⁸, kiedy nie jest w żaden sposób możliwa obsługa poprzez istniejącą infrastrukturę,
 - przy drodze planowanej – wyłącznie poprzez drogi niższej klasy lub drogi serwisowe,
- odległość między skrzyżowaniami⁸⁹:
 - przy drodze istniejącej, w uzasadnionym przypadku dopuszcza się lokalizację nowego skrzyżowania w odległości mniejszej, niż to wynika z przepisów odrębnych, w tym, że wskazana jest obsługa poprzez istniejące skrzyżowania, zjazdy i drogi serwisowe,
 - przy drodze przebudowywanej – zgodnie z dokumentacją projektową, przy uwzględnieniu zasad jw.,
 - przy drodze planowanej – zgodnie z dokumentacją projektową.

Powyższe zasady, wskazania oraz możliwości dadzą w efekcie korzyści pod względem minimalizowania wpływu ruchu drogowego (hałas, zanieczyszczenia, itp.) na otoczenie drogi, podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz właściwy, funkcjonalny i zrównoważony rozwój obszarów przyległych. Należy jednak pamiętać, że prawidłowe kształtowanie drogi i jej bezpośredniego otoczenia wynika przede wszystkim od lokalnych, często

⁸⁰ Art. 46 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. poz. 460 ze zm.)

⁸¹ *Ibidem*

⁸² *ibid.*

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ §9 ust. 1 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dnia 4 marca 1999 r. z późn. zm.)

⁸⁵ *Ibidem* §9 ust. 2

⁸⁶ *Ibid.* §9 ust. 1 pkt 4

⁸⁷ *Ibid.* §9 ust. 1 pkt 5

⁸⁸ *Ibid.* §9 ust. 2

⁸⁹ *Ibid.* §9 ust. 1 pkt 3, 4 i 5 oraz ust. 2

indywidualnych uwarunkowań. Dlatego też nie można powyższych wskazań stosować obligatoryjnie, lecz w miarę indywidualnie, tak żeby nie ograniczać zarówno rozwoju i prawidłowego funkcjonowania drogi oraz jej obszarów przyległych.

13. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu

13.1. Niwelowanie degradacji dróg przez transport ciężarowy

W całości ruchu drogowego, największy wpływ na degradację stanu technicznego drogi mają pojazdy ciężarowe. Im większy jest udział ruchu pojazdów ciężarowych w ruchu ogółem, tym szybciej postępuje degradacja nawierzchni jezdni, co skutkuje spadkiem jej walorów technicznych, koniecznością wprowadzania ograniczeń w ruchu oraz koniecznością przeprowadzania prac remontowych. Dlatego, w celu zminimalizowania negatywnego wpływu ruchu ciężarowego, należy dążyć do:

- wykorzystania potencjału transportu kolejowego, szczególnie w przewozach kruszyw, co skutkować będzie spadkiem liczby pojazdów ciężarowych,
- podnoszenia nośności dróg, szczególnie z kategorią ruchu od KR3 wzwyż, do 100 lub 115 kN/oś,
- ograniczania prędkości pojazdów ciężarowych na terenach zabudowy, szczególnie w obszarach centralnych i centrach miast i miejscowości,
- stosowania tzw. cichych nawierzchni i nawierzchni betonowych,
- wyprowadzania ruchu ciężarowego poza teren zabudowy, lub poza centrum miast lub miejscowości,
- lokalizacji wag preselekcyjnych w celu wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych,
- lokalizowania w kluczowych miejscach placów przystosowanych do ważenia pojazdów ciężarowych,
- wprowadzania na odcinkach międzywęzłowych, w miarę możliwości i przy możliwych objazdach, zakazu ruchu pojazdów ciężarowych powyżej określonej masy rzeczywistej,
- wprowadzania na odcinkach międzywęzłowych, w miarę możliwości i przy możliwych objazdach, zakazu ruchu pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, szczególnie w obszarach chronionych, miejskich oraz turystycznych,

13.2. Rozwiązania służące ochronie środowiska antropogenicznego

Kolejnym elementem, na który negatywnie wpływa ruch drogowy, jest środowisko antropogeniczne – czyli obszary, na których przebywają i żyją ludzie. Tu także należy tak kształtować sieć drogową, żeby w jak największym stopniu ograniczyć jej negatywny wpływ na środowisko człowieka. Dlatego też wskazuje się na następujące możliwości ograniczenia uciążliwości hałasowej⁹⁰ poprzez:

- eliminację ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie,
- ograniczanie prędkości ruchu pojazdów, lub ich wybranych grup, np. pojazdów ciężarowych, szczególnie w godzinach nocnych,
- budowę alternatywnych dróg, które ograniczą ruch na arteriach ulicznych w centrum miast,
- tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu pojazdów osobowych i/lub ciężarowych w centrum miast,
- budowę ekranów akustycznych i tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej oraz wałów ziemnych ochronnych,
- rozwój systemu dróg dla rowerów, ciągów pieszych, pieszo-jezdnych i pieszo-rowerowych,
- zakaz lokalizacji zjazdów indywidualnych – dojazd do nowych terenów realizowany poprzez zbiorcze drogi dojazdowe (np. tzw. drogi serwisowe),
- regulację natężenia i prędkości ruchu, struktury pojazdów oraz płynności ruchu pojazdów,

⁹⁰ Uchwała nr LI/1832/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa dolnośląskiego”

- stosowanie tzw. cichych nawierzchni na terenach zabudowy.

13.3. Rozwiązania służące ochronie środowiska naturalnego

Drogi przebiegają także przez tereny niezabudowane – tereny lasów, pól, obszary chronione, czyli elementy składowe środowiska naturalnego. Obszary te także wymagają niwelowania wpływu ruchu drogowego na środowisko naturalne, szczególnie na obszarach chronionych, m.in. poprzez:

- przejścia dla dużych i małych zwierząt w drugim poziomie (pod lub nad jezdnią),
- siatki uniemożliwiające przejście zwierząt przez jezdnię poza obszarem zabudowy,
- korytka odwadniające odprowadzające wody opadowe i roztopowe z powierzchni dróg, doprowadzające wody do separatorów w celu oczyszczenia ścieków deszczowych, szczególnie na obszarach chronionych,
- drogi o nawierzchni betonowej – obniżanie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych w ramach tzw. niskiej emisji,
- ograniczanie emisji liniowej⁹¹ (komunikacyjnej):
 - zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym,
 - kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
 - tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
 - rozwój i zwiększenie efektywności systemu transportu publicznego,
 - organizacja systemu bezpiecznych parkingów na obrzeżach miast, łącznie z systemem taniego transportu zbiorowego do centrum miast,
 - tworzenie systemu tras rowerowych i dróg dla rowerów,
 - wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
 - intensyfikacja okresowego czyszczenia powierzchni jezdni, szczególnie w okresach bezdeszczowych,
 - czyszczenie pojazdów i ciągów komunikacyjnych w trakcie prac remontowych lub budowlanych,
 - wprowadzenie ograniczenia prędkości na drogach o pyłującej nawierzchni,
 - uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum miasta.

14. Zgodność planu z obowiązującymi dokumentami strategicznymi w zakresie transportu

Wszelkie działania oraz planowane inwestycje na sieci dróg wojewódzkich, których efektem jest tworzenie sprawnej i funkcjonalnej sieci drogowej, muszą być komplementarne z zasadami, kierunkami, celami i priorytetami obowiązujących w okresie programowania 2014-2020 europejskich, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych, szczególnie w zakresie obszarów interwencji oraz możliwości uzyskania dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

14.1. Dokumenty na szczeblu europejskim

Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu⁹²

Dokument obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny – rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji,

⁹¹ Uchwała nr XLVI/1544/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 12 lutego 2014 r. w sprawie uchwalenia Programu ochrony powietrza dla województwa dolnośląskiego

⁹² Komunikat Komisji Europejskiej – 2010 rok

- rozwój zrównoważony – wspierający gospodarkę efektywniej korzystającą z zasobów, bardziej przyjazną środowisku i bardziej konkurencyjną,
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – wspierający gospodarkę o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającą spójność społeczną i terytorialną.

Transport jest elementem jednego z siedmiu projektów przewodnich *Strategii* – Europa efektywnie korzystająca z zasobów, projekt na rzecz przejścia na gospodarkę niskoemisyjną i modernizacji transportu. W ramach priorytetu – rozwój zrównoważony, Komisja Europejska zobowiązała się na poziomie Unii Europejskiej do:

- przedstawienia wniosków legislacyjnych dotyczących modernizacji sektora transportu i zmniejszenia jego udziału w emisji związków węgla, co przyczynić się ma do zwiększenia konkurencyjności poprzez działania w zakresie infrastruktury – m.in. inteligentne zarządzanie ruchem, lepsza logistyka, dalsze ograniczanie emisji CO² pojazdów,
- przyspieszenia realizacji strategicznych projektów z dużą wartością dodaną ze strony Unii Europejskiej, mających na celu rozładowanie największych przeciążeń, przede wszystkim na odcinkach transgranicznych i w węzłach intermodalnych.

Transport stanowić będzie fundament gospodarki i społeczeństwa, w związku z czym państwa członkowskie UE będą musiały stworzyć inteligentne, zmodernizowane i w pełni kompatybilne infrastruktury transportowe oraz zapewnić skoordynowaną realizację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, mające ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE. Interwencje w aspekcie komunikacji mają skupić się na modernizacji sektora transportu i zmniejszeniu jego udziału w emisji związków węgla oraz na transporcie w miastach, który jest źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji.

Do założeń strategii *Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* odwołuje się także *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*.

14.2. Dokumenty na poziomie krajowym

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030⁹³

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) wskazuje kierunki i możliwości polityki przestrzennej kraju, jednocześnie pozostawiając otwartą drogę co do wyboru konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych. Jako główne cele przyjmuje:

- podwyższanie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego,
- poprawę spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej,
- poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych, poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej.

Sieć współpracy miast stanowi współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które zintegrowane są w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie gospodarczym, społecznym, edukacyjnym i kulturalnym, a także sektora badawczo-rozwojowego.

Ośrodki miejskie, tworzące węzły sieci, powinny być połączone efektywną siecią transportową, co najmniej na poziomie średnim w skali UE. Do sieci współpracy miast włączone są ośrodki zarówno subregionalne, jak i lokalne. Potencjał sieci współpracy miast wzmacnia funkcjonalne połączenie tych ośrodków z największymi miastami, co daje impuls rozwojowy obszarom słabszym ekonomicznie i społecznie, położonym peryferyjnie w stosunku do głównych ośrodków społeczno-gospodarczych kraju.

W ramach integracji obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich szczególne znaczenie będą miały działania służące tworzeniu wysokiej jakości powiązań transportowych poprzez poprawę dostępności transportowej,

⁹³ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252)

co sprzyjać będzie wzrostowi konkurencyjności, spójności kraju i regionów, a także wpłynie na rozszerzenie zasięgu potencjalnego rynku pracy.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju - Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności jest, zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat.

Strategia Rozwoju Kraju 2020⁹⁴

Jednym z ważniejszych celów *Strategii Rozwoju Kraju 2020* jest zwiększenie efektywności transportu, który należy do kluczowych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju. Dostępność infrastruktury transportowej oraz jej odpowiednia przepustowość umożliwiają dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do regionów rozwijających się wolniej. Infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów gospodarki – jej poziom nie jest dostosowany do rozwoju przedsiębiorczości, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców.

Celem długookresowym jest osiągnięcie gęstości i przepustowości sieci komunikacyjnej, odpowiadającej pożądanym potrzebom rozwojowym kraju oraz poszczególnych regionów. Ułatwić to ma zarówno rozwój regionów przez podniesienie terytorialnej dostępności obszarów peryferyjnych, jak i umożliwić jak najlepsze wykorzystanie tranzytowego położenia kraju i poszczególnych regionów. Dlatego planowane inwestycje infrastrukturalne powinny zmierzać do stworzenia zintegrowanego i spójnego systemu transportowego o strukturze dwupoziomowej:

- sieci bazowej – określonej przez wskazanie węzłów i połączeń o kluczowym znaczeniu dla systemu krajowego, uwzględniającej ponadto proces integracji międzynarodowej,
- sieci uzupełniającej – zapewniającej spójność terytorialną.

Strategia wskazuje na dwa najważniejsze cele operacyjne w perspektywie do roku 2020. Zadaniem pierwszego celu operacyjnego jest zwiększenie wewnętrznej, tj.: międzyregionalnej i lokalnej oraz zewnętrznej dostępności terytorialnej, kierując działania na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów. Zadaniem drugiego celu operacyjnego, wiążącym się z poprawą dostępności terytorialnej, jest stworzenie spójnego systemu transportowego, umożliwiającego sprawne przewozy osób i towarów z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu.

Mając na uwadze uproszczenie i skrócenie procesu inwestycyjnego w zakresie transportu, wskazano na potrzebę zwiększenia efektywności zarządzania w sektorze transportowym, m.in. poprzez

- uproszczenie procesów warunkujących przygotowanie i realizację inwestycji,
- lepszą integrację z planami zagospodarowania przestrzennego, planami środowiskowymi, polityką regionalną oraz dostosowania legislacyjne w tej materii,
- możliwość zwiększenia roli sektora prywatnego w realizacji projektów, zwłaszcza w formie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), jako skuteczna alternatywa finansowania inwestycji ze środków krajowych lub europejskich,
- uwzględnienie przez nowe źródła finansowania budowy infrastruktury możliwości opłat za dostęp do infrastruktury wnoszonych przez ich użytkowników (poziom opłat powinien być uzależniony od rodzaju transportu i skalkulowany tak, aby umożliwić bieżące utrzymanie oraz jego niezbędny rozwój),
- kształtowanie systemu transportowego przyjaznego użytkownikowi oraz rozwijanie prawa służącego integracji systemu transportowego,
- wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania transportem oraz rozwój systemów zarządzania i sterowania ruchem na drogach pozamiejskich,
- wprowadzanie systemów zwiększania bezpieczeństwa ruchu oraz rozwój zintegrowanego systemu zarządzania wypadkami.

W ramach modernizacji i rozbudowy połączeń transportowych wskazano priorytety na najbliższe dziesięć lat, którymi będą inwestycje transportowe w sieci o znaczeniu krajowym dotyczące wszystkich gałęzi oraz na węzłach

⁹⁴ Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. (Monitor Polski z dnia 22 listopada 2012 r., poz. 882)

międzygałęziowych, służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju i efektywnej wymianie gospodarczej, w tym pomiędzy największymi ośrodkami wzrostu gospodarczego oraz ośrodkami miejskimi – sieć metropolii, oraz w obrębie ich obszarów funkcjonalnych.

Razem z nimi realizowane powinny być inwestycje infrastrukturalne usprawniające dostępność zewnętrzną, uwzględniające sieć TEN-T w tworzeniu skutecznej polityki transportowej i spójnej sieci infrastruktury w UE. Dla zapewnienia spójności terytorialnej należy także rozbudować powiązania infrastrukturalne łączące ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii. Oprócz priorytetu inwestycyjnego dla dróg i linii kolejowych o znaczeniu krajowym wspierane będą inwestycje transportowe dla tych obszarów oraz wybrane projekty lokalne, stanowiące dodatkowe połączenia pomiędzy miejscowościami i uzupełniające transportowe układy krajowe i wojewódzkie. Rozwój sieci drogowej opierać się ma przede wszystkim na:

- kontynuacji budowy spójnej sieci dróg szybkiego ruchu obsługujących korytarze transportowe oraz zapewniających funkcjonalne połączenia pomiędzy głównymi ośrodkami,
- przebudowie dróg krajowych,
- budowie obwodnic miast i miejscowości,
- uspokojeniu ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości,
- hierarchizacji priorytetów inwestycji drogowych – podporządkowanie kryteriom logistycznego kształtowania sieci i systemów transportowych, tak aby zwiększyć integrację przy pomocy wzmocnienia elementów takich jak: systemy intermodalne, inteligentne systemy sterowania ruchem, itp.

Na podstawie poziomu PKB na mieszkańca i tempa jego wzrostu w latach 2007-2010 wyróżniono cztery grupy województw:

- liderzy – o poziomie PKB na mieszkańca i jego dynamice powyżej średniej krajowej,
- doganiające – o dynamice wzrostu PKB na mieszkańca powyżej średniej krajowej i o poziomie poniżej średniej,
- odstające – o poziomie PKB na mieszkańca i jego dynamice poniżej średniej krajowej,
- tracące – o dynamice wzrostu PKB na mieszkańca poniżej średniej krajowej i o poziomie powyżej średniej.

Strategia Rozwoju Kraju 2020 lokuje województwo dolnośląskie w grupie trzech województw – liderów.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności⁹⁵

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, zgodnie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat.

W przypadku rozwoju regionalnego, podkreślono istotność jego równomiernego rozwoju, rozwijając i modyfikując zaproponowany model polaryzacyjno-dyfuzyjny równoważenia rozwoju (*raport diagnostyczny Polska 2030 – wyzwania rozwojowe*) i zastępuje go modelem terytorialnego równoważenia rozwoju – dyfuzji.

Model terytorialnego równoważenia rozwoju jest modelem, który charakteryzuje pozostałe dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju regionalnego w perspektywie do roku 2030, wskazując szansę związaną z nowym rozumieniem europejskiej polityki spójności, jako narzędzia służącego rozwojowi regionalnemu oraz na system transportowy – jako klucz techniczny do zapewnienia dostępności, spójności oraz rozwoju poszczególnych regionów. *Strategia* nie rezygnuje z zaproponowanego w modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym rozwoju metropolii jako klucza do konkurencji światowej i europejskiej Polski. Ze względu na mnogość zagadnień oraz blisko dwudziestoletni horyzont czasowy, *Strategia* jest dokumentem, który powinien podlegać ciągłym modyfikacjom. Kierunki interwencji, cele i działania mogą być osiągnięte i realizowane w różnych okresach i czasie.

Głównym celem działań jest poprawa jakości życia Polaków. Osiągnięcie tego celu powinno być mierzone, z jednej strony wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca, a z drugiej zwiększeniem spójności społecznej oraz

⁹⁵ Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności

zmniejszeniem nierównomierności o charakterze terytorialnym, jak również skalą skoku cywilizacyjnego społeczeństwa oraz innowacyjności gospodarki w stosunku do innych krajów.

Horyzont czasowy 2030 został podzielony na trzy części – horyzont krótkoterminowy (lata 2012-2015), horyzont średniookresowy (lata 2015-2020) i horyzont długookresowy (lata 2020-2030).

Wskazywany model terytorialnego równoważenia rozwoju to tworzenie warunków dla dyfuzji, tj. m.in.: zwiększanie dostępności transportowej każdego miejsca w kraju, wspierania biegunów wzrostu (metropolie i ośrodki regionalne) – jako wyzwania dla długookresowej polityki rozwoju. Wyzwaniem jest też budowanie endogenicznych potencjałów wzrostu (wykorzystanie zasobów wewnętrznych) w ośrodkach peryferyjnych, także żeby zwiększyć możliwości absorpcji przez nie impulsów rozwojowych płynących z biegunów wzrostu.

Dzięki rozwiniętej sieci połączeń komunikacyjnych – drogi szybkiego ruchu, drogi lokalne, transport kolejowy i lotniska, oraz dzięki poprawie jakości transportu publicznego, znacznie skróci się czas dojazdu do ośrodków miejskich. Poprawa dostępności komunikacyjnej będzie dotyczyć nie tylko dużych ośrodków miejskich, ale także ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz obszarów wiejskich. Poprawa ładu przestrzennego terenów miejskich, rozwój infrastruktury komunikacyjnej, transportu publicznego i mieszkalnictwa wpłynie na znaczny wzrost mobilności przestrzennej mieszkańców danego obszaru funkcjonalnego.

Kierunki interwencji w aspekcie transportu i komunikacji ujęte zostały w II obszarze strategicznym (zadaniowym) – równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji), w części VI – transport. W ramach celu 8 – wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych, wskazano interwencje związane z komunikacją i transportem:

- interwencja – stworzenie warunków sprzyjających tworzeniu pozarolniczych miejsc pracy na wsi i zwiększaniu mobilności zawodowej na linii obszary wiejskie – miasta:
 - rozwijanie systemu transportowego gwarantującego dostępność obszarów wiejskich m.in. poprzez rozbudowę i modernizację lokalnej infrastruktury drogowej i kolejowej oraz usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najbliższymi ośrodkami miejskimi,
 - usprawnienie połączeń komunikacyjnych pomiędzy obszarami wiejskimi z najbliższymi ośrodkami miejskimi,
- interwencja – wprowadzenie rozwiązań prawno-organizacyjnych stymulujących rozwój miast:
 - przyjęcie ustawy metropolitalnej, zawierającej regulacje porządkujące ustrój funkcjonalny metropolii, pozwalające na lepsze planowanie m.in. systemów komunikacji, zagospodarowania przestrzennego, a także pozwalające na lepsze wykorzystanie funduszy europejskich poprzez bardziej efektywną koordynację inwestycji, zwłaszcza w systemy transportu,
 - objęcie miejscowymi planami zagospodarowania całej rozwojowej przestrzeni polskich miast,
 - budowa efektywnych systemów transportu, uwzględniając połączenia z najbliższym otoczeniem miasta.

W ramach celu 9 – zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego, wskazano interwencje w aspekcie systemów transportowych:

- interwencja – sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego:
 - modernizacja, rozbudowa, głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T i utrzymanie całej sieci dróg krajowych,
 - rozwój i modernizacja infrastruktury dostępu do lotnisk,
- interwencja – zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym:
 - wdrożenie docelowego modelu ITS w zakresie zarządzania ruchem drogowym i powiązanie z istniejącymi lokalnymi systemami,
 - kompleksowa i uspojniona zmiana modelu finansowania systemu transportowego z wykorzystaniem różnych środków finansowych – budżet państwa, środki UE, rynek kapitałowy, inwestorzy prywatni, instrumenty gwarancji kredytowych, system poboru opłat,
 - sukcesywne wdrażanie opłat za korzystanie z sieci drogowej w celu pozyskiwania środków na realizację inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości i sterowania popytem na transport,

- wprowadzenie regulacji prawnych zobowiązujących zarządców infrastruktury funkcjonujących w różnych gałęziach transportu do współpracy w zakresie planowania i realizacji inwestycji,
- interwencja – poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego:
 - opracowanie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020 zgodnego z Europejskim Programem Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011-2020 oraz w oparciu o wytyczne Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020, a także przy wykorzystaniu doświadczeń krajów, które osiągają największe sukcesy w tej dziedzinie,
- interwencja – udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych:
 - budowa obwodnic dużych miejscowości, przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości,
 - konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020⁹⁶

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020) został przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 16.XII.2014 r. i z dniem 19.XII.2014 r. stał się on dokumentem obowiązującym. Jest on krajowym programem wspierającym gospodarkę niskoemisyjną, ochronę środowiska, przeciwdziałanie i adaptację do zmian klimatu, transport i bezpieczeństwo energetyczne, a także w ograniczonym stopniu inwestycje w obszarach ochrony zdrowia i dziedzictwa kulturowego.

Podobnie jak jego poprzednik – *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013*, ma on przede wszystkim wspierać rozwój infrastruktury technicznej kraju i w efekcie przyczynić się do zrównoważonego rozwoju gospodarki oraz zwiększenia jej konkurencyjności. Jego głównym celem jest wspieranie rozwoju gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej. Cel ten jest powiązany z jednym z priorytetów strategii *Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, którym jest zrównoważony rozwój – budowanie stabilnej, silnej i konkurencyjnej gospodarki, sprawnie i efektywnie korzystającej z dostępnych zasobów, czyli jednocześnie uwzględniającej wymiar środowiskowy, gospodarczy i terytorialny prowadzonych inwestycji. Poprzez zachowaną w ten sposób spójność i równowagę pomiędzy działaniami inwestycyjnymi w infrastrukturę oraz wsparcie skierowane do wybranych obszarów gospodarki, *POIiŚ 2014-2020* będzie mógł skutecznie realizować założenia unijnej strategii.

Główną podstawą *POIiŚ 2014-2020* jest budowa gospodarki niskoemisyjnej, redukującej emisję poprzez efektywne korzystanie z istniejących zasobów energii. Dlatego do obszarów wykazujących największy potencjał poprawy efektywności energetycznej *POIiŚ 2014-2020* zalicza także transport. W ramach transportu *POIiŚ 2014-2020* wskazuje na sieci transportowe – drogi i linie kolejowe. Nowością jest to, że beneficjentami mogą być podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty prywatne. *POIiŚ 2014-2020* składa się z dziesięciu osi priorytetowych, z czego cztery odnoszą się do infrastruktury komunikacyjnej i transportu:

- oś III – rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego (9,532 mld €), obejmująca rozwój drogowej infrastruktury w sieci TEN-T, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawę bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, transport intermodalny, morski i śródlądowy,
- oś IV – infrastruktura drogowa dla miast (2,970 mld €), obejmująca poprawę dostępności miast i przepustowości infrastruktury drogowej (rozwój infrastruktury drogowej w miastach i tras wylotowych z ośrodków miejskich, budowa obwodnic),
- oś V – rozwój transportu kolejowego w Polsce (5,009 mld €), obejmująca rozwój sieci kolejowej w sieci transportowej TEN-T, poza tą siecią i kolei miejskich,
- oś VI – rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach (2,349 mld €), obejmująca infrastrukturę i tabor dla publicznego transportu zbiorowego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych.

⁹⁶ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, dokument obowiązujący od dnia 19 grudnia 2014 r. (www.pois.gov.pl)

Dla realizacji projektów infrastruktury komunikacyjnej i transportu przeznaczono łącznie do wykorzystania 19,861 mld €. Całkowity budżet *POIIŚ 2014-2020* wynosi ponad 27,4 mld €.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego 7.I. w ramach osi priorytetowej III – „wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T”, przyczyni się do polepszenia stanu połączeń drogowych w sieci TEN-T w Polsce. Rezultatem realizacji projektów w ramach tego priorytetu inwestycyjnego będzie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy największymi polskimi miastami dzięki poprawie stanu infrastruktury drogowej TEN-T. Dla usprawnienia metod zarządzania ruchem drogowym, w szczególności na drogach o dużym natężeniu ruchu, wykorzystywane będą systemy ITS.

Drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne mają być finansowane z programów regionalnych, np. Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020.

Działania w ramach osi priorytetowej IV stanowią uzupełniającą część wobec inwestycji w ramach osi priorytetowej III związanych z rozwojem drogowej sieci transportowej TEN-T i realizują określony w niej cel, z uwzględnieniem dostępności drogowej ośrodków miejskich i ich odciążenia od ruchu drogowego.

Realizacja priorytetu inwestycyjnego 7.A w ramach osi priorytetowej IV – „wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T”, poprzez zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich w sieci TEN-T oraz odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego, przyczynić się ma do poprawy stanu infrastruktury drogowej wpływającej na dostępność transportową miast oraz na zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, w tym tranzytowego, w miastach, które wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa na drogach.

Priorytet inwestycyjny 7.B – „zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi” obejmuje realizację projektów drogowych związanych z połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T – drogi ekspresowe i drogi krajowe poza siecią TEN-T oraz z odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego - obwodnice, drogi wylotowe z miast, w tym drogi krajowe w miastach na prawach powiatu.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025⁹⁷

Według *Polityki Transportowej Państwa na lata 2006-2025*, nadrzędnym celem jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jako jednego z czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Powyższy cel polityki transportowej zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji sześciu celów szczegółowych:

- cel 1 – Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,
- cel 2 – Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
- cel 3 – Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- cel 4 – Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- cel 5 – Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz, w rozumieniu społecznym, do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
- cel 6 – Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognozy wzrostu przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej prowadzi do przyjęcia dziesięciu priorytetów krajowej polityki transportowej, w tym w aspekcie transportu i komunikacji:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii – rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,

⁹⁷ Dokument z dnia 27 czerwca 2005 r., przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 czerwca 2005 r.

- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych.

Dlatego też za niezwykle ważne uznano:

- usprawnienie transportu w najważniejszych korytarzach transportowych kraju,
- usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, kumulujące znaczące potoki ruchu i problemy do rozwiązania.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)⁹⁸

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) została opracowana w celu wyznaczenia najważniejszych kierunków działań i ich koordynacji w zakresie osiągnięcia zidentyfikowanych celów strategicznych. Jej wdrożenie pozwoli nie tylko usunąć aktualnie istniejące bariery, ale także stworzyć nową jakość zarówno w infrastrukturze transportowej oraz zarządzaniu, jak i w systemach przewozowych.

Celem głównym jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim oraz globalnym.

Efektywne osiąganie celów rozwoju systemu transportowego w kraju wymaga, aby w pierwszej kolejności rozwijać powiązania infrastrukturalne w układzie krajowym i europejskim głównych ośrodków miejskich, tj. osiemnastu ośrodków wojewódzkich⁹⁹, które koncentrują potencjał rozwojowy kraju tak, aby zapewnić przepływ wiedzy, kapitału i zasobów pomiędzy nimi.

W Zielonej Księdze *W kierunku nowej kultury mobilności oraz Komunikacie Plan działań na rzecz mobilności miejskiej*, Komisja Europejska wskazała najważniejsze wytyczne dla kształtowania miejskich systemów transportowych, m.in.: płynne poruszanie się w miastach oraz szczególna dbałość o środowisko naturalne. Dlatego w ramach kierunków interwencji w zakresie transportu miejskiego, wskazano m.in. na :

- przekształcenie sieci transportowej miast w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym,
- zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta i ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- zorganizowanie sprawnego przemieszczania samochodów ciężarowych, w jak najmniejszym stopniu zakłócającego ruch w mieście,
- zapewnienie równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i poprawą jakości życia w przyszłości.

Dla osiągnięcia ww. celów wskazuje się na konieczność podjęcia następujących działań:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych,
- modernizacja układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane,
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem.

W związku z czym, dla uzyskania zamierzonego efektu powyższych działań, zadania administracji rządowej, w formie wspomaganie i pomocy, będą skoncentrowane na zapewnieniu samorządom optymalnych warunków prawnych, udzielaniu wsparcia finansowego dla wybranych kierunków rozwoju transportu miejskiego, w tym też środków

⁹⁸ Dokument przyjęty w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów

⁹⁹ 18 miast wojewódzkich, w tym Bydgoszcz i Toruń w województwie kujawsko-pomorskim oraz Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra w województwie lubuskim

pomocowych z funduszy europejskich, sprawowaniu funkcji kontrolnych w kwestiach zarezerwowanych dla naczelnych i centralnych organów władzy oraz udziale w pracach na forum UE.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie¹⁰⁰

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie określa cele i sposób działania podmiotów publicznych w odniesieniu do przestrzeni kraju oraz, jako jedna z docelowych dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju, wskazuje na potrzebę wzmocnienia terytorialnego wymiaru polityk rozwoju. W dokumencie zarysowano kilka obszarów strategicznych wyzwań, na które polityka regionalna – wspierająca konkurencyjność regionów i zapewniająca spójność terytorialną kraju – musi odpowiedzieć za pomocą rozwiązań szczegółowych. Zaliczono do nich m.in.: *zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju.*

Dokument zaznacza, że szczególnie negatywnych konsekwencji takiego rozwoju sytuacji można się spodziewać na obszarze zachodniej Polski, już dzisiaj będącej słabo zintegrowaną z pozostałą częścią kraju.

Wskazuje się, że dla zainicjowania rozprzestrzeniania procesów rozwojowych duże znaczenie ma poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi. Sprzyjać to ma powstawaniu powiązań funkcjonalnych między nimi, co jest korzystne dla przepływu procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Dlatego podstawowe znaczenie ma rozbudowa infrastruktury kolejowej i drogowej.

Dla integracji terytorialnej regionów i pełniejszego wykorzystania potencjałów obszarów położonych poza miastami wojewódzkimi niezbędne są działania na rzecz poprawy jakości połączeń centrów z zapleczem regionów – zarówno z miastami subregionalnymi, jak i obszarami wiejskimi, m.in. poprzez rozbudowę infrastruktury. W zależności od uwarunkowań przestrzennych istotne dla wspomagania procesów rozwojowych jest zapewnianie połączeń wewnątrz regionów pomiędzy drugorzędnymi ośrodkami oraz połączeń zapewniających dostęp do obszarów o specyficznych potencjałach – turystycznym, środowiskowym, kulturowym itp. Istotne przy tym jest przeniesienie akcentu polityki regionalnej z finansowania rozproszonych lokalnych inwestycji transportowych na skoordynowane na poziomie regionalnym działania o większej skali oddziaływania.

Dla zwiększania powiązań w relacji miasto-wieś, nadal występuje konieczność zwiększania spójności przestrzennej w skali subregionalnej i lokalnej. Dla zapewnienia lepszego dostępu mieszkańców wszystkich obszarów wiejskich do rynku pracy, dóbr i usług publicznych, polityka regionalna wspierać będzie poprawianie sieci transportowych na wsi. Dotyczy to zarówno sieci drogowej, jak i poprawy lokalnych połączeń kolejowych.

Polska 2030: wyzwania rozwojowe¹⁰¹

Raport *Polska 2030: wyzwania rozwojowe*, stanowił podstawę do opracowania długookresowej strategii rozwoju kraju. Do najważniejszych prac należały m.in. prace nad Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego, Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz wdrażanie rozwiązań zawartych w dokumencie Założenia systemu zarządzania rozwojem Polski. Programy i dokumenty rozwojowe samorządów lokalnych mają być narzędziem realizacji *Raportu*, szczególnie w zakresie wyzwania pierwszego – Wzrost i konkurencyjność oraz wyzwania siódmego – Solidarność i spójność regionalna. W zakresie transportu najważniejszy jest priorytet 2 – Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej oraz priorytet 6 – Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej.

Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)¹⁰²

Projekt *Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* – jako średniookresowy dokument programowy w sektorze infrastruktury dróg krajowych, określa cele i priorytety inwestycyjne, utrzymaniowe oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje on również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji.

¹⁰⁰ Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

¹⁰¹ Informacja o raporcie została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16 czerwca 2009 r.

¹⁰² Projekt rządowego dokumentu z dnia 24 sierpnia 2015 r. – www.mir.gov.pl

Do najpoważniejszych wad polskiej sieci drogowej *Program* zalicza: brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, brak dostosowania do przenoszenia nacisku 115 kN/oś (zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z Traktatu Akcesyjnego) oraz ruch o dużym natężeniu, szczególnie samochodów ciężarowych, przebiegający przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane.

Ze względu na to, że Polska zobowiązała się do realizacji sieci bazowej TEN-T do roku 2030, a sieci kompleksowej do roku 2050, *Program* zaznacza o konieczności dążenia do dokończenia budowy spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, która umożliwi wzrost spójności międzyregionalnej, co przyczyni się jednocześnie do pełnego wykorzystania potencjału gospodarczego kraju.

Głównym celem *Programu* jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Celami szczegółowymi *Programu* są:

- zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów),
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów),
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar),
- poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą).

W projekcie *Programu*, w województwie dolnośląskim wskazano jako priorytetowe inwestycje z listy:

- zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych oraz obwodnic na drogach krajowych:
 - droga ekspresowa S3 Gorzów Wielkopolski – Sulechów – Legnica (realizacja w latach 2014-2019),
 - droga ekspresowa S3 Legnica – Bolków (realizacja w latach 2015-2019),
 - droga ekspresowa S3 Bolków – Lubawka, granica państwa (realizacja w latach 2017-2020),
 - droga ekspresowa S5 Wrocław – Bydgoszcz, od węzła Korzeńsko do autostrady A8 (Autostradowa Obwodnica Wrocławia) (realizacja w latach 2014-2019),
 - obwodnica Kłodzka w ciągu drogi krajowej nr 33 i 46 (realizacja w latach 2016-2018),
 - obwodnica Bolkowa w ciągu drogi krajowej nr 3 i 5 (realizacja w latach 2016-2020),
 - obwodnica Wałbrzycha (odcinek pozamiejski) w ciągu drogi krajowej nr 35 (realizacja w latach 2016-2020),
 - obwodnica Głogowa w ciągu drogi krajowej nr 12 (realizacja w latach 2020-2024),
- zadań inwestycyjnych, które będą realizowane w formule drogowej spółki specjalnego przeznaczenia:
 - autostrada A18 Olszyna – Golnice (przebudowa jezdni południowej),
- zadań polegających na przebudowie odcinków dróg krajowych:
 - droga krajowa nr 8 na odcinku Wrocław – Kłodzko,
- zadań polegających na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych:
 - klasa ryzyka największa – inwestycje we wskazanych lokalizacjach i odcinkach dróg krajowych nr 12, 25, 33, 34, 35, 36, 46 i 94,
 - klasa ryzyka bardzo duża – inwestycje we wskazanych lokalizacjach i odcinkach dróg krajowych nr 8, 12, 25, 35, 36, 39, 46 i 94,
 - klasa ryzyka duża – inwestycje we wskazanych lokalizacjach i odcinkach dróg krajowych nr 3, 12, 15, 25, 30, 33, 35, 36, 39, 46, 94 i 98.

Zadania *Programu* będą mogłyby być realizowane przez:

- Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad gdzie finansowanie zadań drogowych zapewnione będzie przez Krajowy Fundusz Drogowy i budżet państwa, albo

- drogową spółkę specjalnego przeznaczenia¹⁰³, której finansowanie wkładu własnego na realizację inwestycji może być zapewnione ze środków Krajowego Funduszu Drogowego¹⁰⁴, lub
- inne spółki celowe zakładane przez partnerów prywatnych, gdzie realizacja zadań inwestycyjnych możliwa jest w zakresie budowy i eksploatacji dróg, zgodnie z ustawą o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym¹⁰⁵ (tzw. umowy koncesyjne).

W tym, że wskazane zadania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zostaną sfinansowane według *Programu* w ramach obowiązującego limitu, w przypadku pojawienia się oszczędności wygenerowanych podczas realizacji inwestycji polegających na budowie dróg ekspresowych, autostrad oraz obwodnic.

14.3. Dokumenty regionalne

Dokumenty strategiczne na szczeblu regionalnym, nawiązując do strategicznych dokumentów na poziomie europejskim oraz krajowym, dokładniej i bardziej szczegółowo opisują kierunki działań, wskazania rozwojowe oraz formy i środki finansowania projektów na danym obszarze funkcjonalnym – województwo, powiat, gmina, aglomeracja, z ujęciem charakterystycznych dla niego uwarunkowań.

14.3.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020¹⁰⁶

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. Perspektywa 2020 (PZPWD), zastąpił obowiązujący dotychczas *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego*¹⁰⁷. Określa on główne problemy rozwoju przestrzennego województwa dolnośląskiego w odniesieniu do sfery komunikacyjnej, będące wynikiem negatywnych tendencji w jej przemianach i rozwoju, m.in.:

- niedostosowanie układu drogowego regionu do wzrastającego natężenia ruchu na większości dróg krajowych i wojewódzkich, szczególnie w otoczeniu dużych i średnich miast regionu.
- wzrost popytu na samochodowe usługi transportowe przy redukowaniu roli transportu kolejowego,
- utrzymywanie się dysproporcji pomiędzy skalą potrzeb w dziedzinie modernizacji i rozbudowy sieci dróg a możliwościami realizacyjnymi oraz znaczne opóźnieniu realizacji rządowych planów rozbudowy,
- zagrożenie transportem towarów niebezpiecznych na głównych trasach komunikacyjnych regionu związane m.in. z brakiem stosownych parkingów.

Nawarstwiający się ww. negatywne zjawiska, w aspekcie stanu sieci komunikacyjnych, stwarzają według *PZPWD* następujące problemy do rozwiązania:

- utrzymywanie się zróżnicowania i nierównomierności w dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych województwa oraz relacji pomiędzy nimi, a także niewystarczająca sprawność systemu komunikacyjnego regionu,
- pogarszanie się stanu technicznego podstawowej sieci drogowej oraz sieci kolejowej,
- brak spójności w programowaniu krajowym i regionalnym docelowego układu krajowej sieci transportowej.

Wizje rozwoju przestrzennego województwa dolnośląskiego, wskazane w *PZPWD*, nawiązują do różnie kształtowanych scenariuszy rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego regionu, uwzględniających różne

¹⁰³ Zgodnie z ustawą z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23 poz. 136 z późn. zm.)

¹⁰⁴ fundusz celowy stanowiący wsparcie dla realizacji rządowego Programu Budowy Dróg i Autostrad w Polsce poprzez gromadzenie środków finansowych na przygotowanie, budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę autostrad i dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych

¹⁰⁵ ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. 1994 Nr 127 poz. 627 z późn. zm.), obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 lipca 2012 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. 2012 poz. 931)

¹⁰⁶ Uchwała Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r.

¹⁰⁷ Uchwała Nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r.

uwarunkowania zewnętrzne, szczególnie dotyczące zmian koniunktury dla gospodarki europejskiej i światowej. Ze wszystkich możliwych scenariuszy rozwoju PZPWD wskazuje ich skrajne ujęcie:

- scenariusz związany z utrzymaniem się sprzyjających warunków rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i sprzyjającej koniunkturze rozwojowej w kraju oraz w obszarze Unii Europejskiej,
- scenariusz związany z potrzebą harmonizowania rozwoju regionu w sytuacji utrzymania się lub pogłębienia w kraju i w Europie negatywnych tendencji rozwojowych, a także obniżenia możliwości wprowadzania inwestycji i prowadzenia działań modernizacyjnych.

Wizja rozwoju województwa dolnośląskiego w sferze komunikacyjnej przewiduje obraz nowoczesnego regionu o funkcjonującej docelowej sieci najważniejszych połączeń drogowych z systemem dróg europejskich oraz zakończonej modernizacji głównych linii kolejowych, a także z funkcjonującym odcinkiem Kolei Dużych Prędkości. Sprawny, regionalny system dróg o znaczeniu krajowym i wojewódzkim stanowi jeden z głównych elementów rozwoju struktur osadniczych, postępującego w nawiązaniu do rozbudowywanej sieci powiązań wewnętrznych, gwarantujących wysoką mobilność mieszkańców. Obszary i pasma osadnicze, charakteryzujące się największym potencjałem dla intensyfikacji wielofunkcyjnego rozwoju regionu są dobrze skomunikowane, co umożliwia płynny przepływ osób i towarów, wzmacniając jego wysoką konkurencyjność.

Celem strategicznym rozwoju przestrzennego województwa, w aspekcie transportu i komunikacji, wynikającym z przyjętych ustaleń *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* i *Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020* oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego, jest ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym oraz europejskim.

W ramach kierunków i zasad rozwoju systemów transportu, PZPWD ustala następujące kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego:

- kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych - poprawa dostępności zewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy drogowej dostępności komunikacyjnej wszystkich obszarów województwa oraz powiązania ich z krajowym i europejskim systemem drogowym,
 - planowania, projektowania i przebudowy drogowych systemów komunikacyjnych z uwzględnieniem wymogów ochrony zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego,
 - przejmowania części przewozów drogowych przez energooszczędne, bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe – kolej,
 - opracowania rozwiązań służących modernizacji i rozbudowie dróg, które stanowią alternatywne szlaki dla sieci dróg szybkiego ruchu,
 - budowy mostów drogowych i kolejowych sprzyjających rozwojowi powiązań transgranicznych,
- kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych regionu zarówno wewnątrz obszarów rozwoju, jak i pomiędzy nimi - poprawa dostępności wewnętrznej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - poprawy wewnętrznej dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków osadniczych,
 - modernizacji i rozbudowy istniejącego układu dróg z dopuszczeniem zmian w ich przebiegu, zwłaszcza w przypadku budowy obwodnic,
 - wyznaczania przebiegu nowych głównych dróg z minimalną ingerencją w tereny o najwyższych walorach przyrodniczych i obszary chronione, z jednoczesnym zapewnieniem ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacją przyrodniczą,
 - dopuszczenia lokalizacji dodatkowych węzłów drogowych w uzasadnionych przypadkach w ciągach autostrad i dróg ekspresowych,
 - koordynacji rozwoju osadnictwa z istniejącą i planowaną siecią komunikacyjną przy minimalizacji czasu przejazdów, kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń,
 - poprawy warunków przejazdu przez obszary zurbanizowane,

- kompleksowe rozwiązanie problemów transportowych w obszarze przygranicznym z uwzględnieniem połączeń transgranicznych,
- rozbudowy turystycznej sieci dróg w obszarze transgranicznym,
- podwyższanie parametrów techniczno-użytkowych sieci drogowej, realizowane przy uwzględnieniu następujących zasad:
 - dostosowania parametrów techniczno-eksploatacyjnych dróg do obowiązujących normatywów, zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,
 - ograniczenia ruchu kołowego lub jego eliminacji z obszarów zabudowanych poprzez realizację obwodnic, szczególnie z centrów miast,
 - wielowariantowego badania optymalnego przebiegu planowanych dróg,
 - wprowadzenia wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji rowerowej oraz chodników dla pieszych wzdłuż dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w terenie zabudowanym.

Obecnie Instytut Rozwoju Terytorialnego przystąpił do opracowywania nowego *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego*,¹⁰⁸ w którym na podstawie aktualnych zasad i wytycznych z dokumentów na poziomie europejskim, krajowym oraz regionalnym, a także rzeczywistej sytuacji i możliwości rozwojowych oraz realizacyjnych w perspektywie programowania 2014-2020, wskazane będą rzeczywiste potrzeby rozwojowe i inwestycyjne na sieci dróg wojewódzkich.

14.3.2. Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020¹⁰⁹

Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020 (SRWD) jest narzędziem stymulowania i projektowania rozwoju, które kierunkuje działania władz oraz wskazuje obszary wymagające regulacji i finansowania. *SRWD* określa Dolny Śląsk jako silny region gospodarczy, realizujący model wzrostu złożony z Autostrady Nowej Gospodarki – obszaru dynamicznego rozwoju przemysłu opartego na najnowocześniejszych technologiach oraz nowoczesnych usługach, skupionych wokół istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych oraz z obszarów o wybitnych wartościach przyrodniczych, uzdrowiskowych i kulturowych, a także obszarów bogatych w zasoby naturalne, gdzie nowoczesna gospodarka oparta będzie na wykorzystaniu unikatowych zasobów, wspieranych działaniami w sferze energii, klimatu, krajobrazu i zdrowia.

Powyższy model rozwoju powinien opierać się na trzech zasadniczych filarach, którymi są przedsiębiorczość, edukacja i demografia. *SRWD* zakłada realne cele, dostosowane do możliwości finansowych i organizacyjnych realizacji konkretnych projektów, które zgrupowano w mikrosferach.

SRWD wskazuje jako mocne strony sieci drogowej oraz kolejowej o wskaźniku gęstości powyżej średniej krajowej, jednak za słabą stronę sieci transportowych województwa uważa:

- słabe powiązania transportowe ośrodka wojewódzkiego z częścią ośrodków subregionalnych,
- zbyt małą ilość dróg ekspresowych i dwujezdniowych, szczególnie w kierunku północ-południe,
- niedostateczną przepustowość sieci infrastruktury transportowej,
- znaczną degradację istniejącej sieci,
- brak realizacji koncepcji transportu zintegrowanego szczególnie w dużych ośrodkach subregionalnych,
- niewykorzystany potencjał istniejących linii kolejowych,
- małą rolę transportu kolejowego.

Cele *SRWD* wyznaczają kierunki interwencji, wskazując jednocześnie trzy harmonie – grupy norm, które powinny stać się kodeksem obowiązującym podczas przygotowania i realizacji projektów rozwojowych. W ramach rozwoju zrównoważonego: harmonia przestrzenna i gospodarcza, gdzie dla wymiaru transportowego wskazuje się integrację

¹⁰⁸ Uchwała Nr IX/118/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie przystąpienia do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego

¹⁰⁹ Uchwała Nr XXXII/932/13 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r.

różnych rodzajów transportu, przywrócenie funkcjonalności sieci transportowych regionu oraz wzmocnienie roli transportu.

Cel 2 – Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej, jest jednym z ośmiu celów *SRWD*. W ramach jego realizacji, oraz realizacji celu 4 – ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa i celu 6 – wzrost mobilności i zatrudnienia pracowników, poprzez mikrosfery, *SRWD* wskazuje następujące priorytety dla infrastruktury transportowej:

- poprawa dostępności transportowej regionu w ramach powiązań wewnętrznych i zewnętrznych,
- poprawa jakości i standardów transportu drogowego i kolejowego.

Mając na uwadze powyższe, przez *SRWD* preferowane będą projekty :

- zwiększające regionalny i lokalny potencjał społeczno-gospodarczy,
- subregionalne,
- o najmniejszym negatywnym oddziaływaniu na środowisko,

Jako główne przedsięwzięcia w zakresie dróg wojewódzkich *SRWD* wskazuje:

- realizację projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec –Jelenia Góra –Wałbrzych –Paczków, integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego,
- dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Wrocławia, na odcinku Żerniki Wrocławskie –Bielany Wrocławskie oraz Łany –Długołęka,
- budowę łączników w ramach powiązania projektowanej drogi ekspresowej S3 z Aglomeracją Jeleniogorską i Aglomeracją Wałbrzyską o standardzie drogi dwujezdniowej,
- kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z istniejącym systemem infrastruktury drogowej,
- utrzymywanie, modernizacja, budowa dróg i kolei zapewniających dojazd z małych, peryferyjnie położonych miejscowości do głównych miast województwa,
- kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska,
- wytyczenie korytarzy transportowych (drogowych i kolejowych), w tym dla transportu ciężkiego ze szczególnym uwzględnieniem realizacji obwodnic miast na drogach wojewódzkich,
- realizację inwestycji zwiększających płynność ruchu i bezpieczeństwo na krytycznych odcinkach dróg, w tym na drogach wykorzystywanych do transportu kruszyw i drewna.

14.3.3. Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego¹¹⁰

Opracowany w roku 2006 *Program Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego*, wskazuje, że projekty na drogach wojewódzkich wpisują się w następujące cele podstawowe programu:

- szerokie włączanie regionu we współpracę międzynarodową, a w tym przygraniczną oraz międzyregionalną,
- podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej i aktywności gospodarczej poprzez poprawę dostępu podmiotów gospodarczych do infrastruktury drogowej,
- stworzenie warunków poprawy obsługi komunikacyjnej ludności,
- budowa obwodnic miejscowości.

¹¹⁰ Uchwała Nr LVII/857/2006 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 31 sierpnia 2006 r. w sprawie Programu Rozwoju Infrastruktury Transportowej i Komunikacji dla Województwa Dolnośląskiego

14.3.4. Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020¹¹¹

Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 (RPO WD) w zakresie transportu i komunikacji wskazuje działania osi priorytetowej 5 – transport, które ukierunkowane są na lepszą dostępność transportową regionu oraz poprawę funkcjonalności linii kolejowych.

W ramach priorytetu inwestycyjnego *drogowa dostępność transportowa RPO WD* wskazuje na zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym jest lepsza dostępność transportowa regionu w układzie między – i wewnątrzregionalnym. Rezultatem realizacji tego priorytetu ma być spójny i spełniający normy regionalny system drogowy, umożliwiający skomunikowanie najważniejszych ośrodków wojewódzkich oraz terenów peryferyjnych z siecią TEN-T, poprzez budowę i modernizację dróg, głównie dróg wojewódzkich, co pozwoli na odpowiednie powiązanie zewnętrznych połączeń drogowych z istniejącym systemem dróg i rozwiniętą siecią osadniczą województwa oraz z siecią powiązań wewnętrznych, a także na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzrost poziomu przepustowości dróg, usuwanie tzw. wąskich gardeł.

Kierunki wsparcia tego priorytetu w ramach działania 5.1 *Drogowa dostępność transportowa* to przede wszystkim inwestycje w trybie pozakonkursowym:

- budowa i przebudowa dróg wojewódzkich poprawiających dostępność transportową ośrodków regionalnych i subregionalnych do infrastruktury sieciowej i węzłowej TEN-T¹¹²,
- inwestycje służące wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości, polegające na budowie obwodnic lub obejść miejscowości w klasie dróg wojewódzkich¹¹³,
- działania uzupełniające w postaci poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego przepustowości i sprawności (systemy ITS) – jako oddzielny typ projektu dla dróg wojewódzkich.

Natomiast w trybie konkursowym w ramach działania 5.1 *Drogowa dostępność transportowa RPO WD* wskazuje na wsparcie inwestycji w drogi lokalne. W tym, że inwestycje te będą stanowiły element uzupełniający, a dofinansowanie nie będzie mogło przekroczyć 15% alokacji programu przeznaczonej na transport drogowy. Dodatkowo, w ramach tej alokacji, RPO WD wskazuje możliwość dofinansowania projektów związanych z węzłami miejskimi, spełniające warunek zapewnienia bezpośredniego połączenia z siecią TEN-T, drogowymi miejscami przekraczania granicy państwa, portami lotniczymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Możliwości pozyskania środków finansowych w ramach RPO WD:

- maksymalny poziom dofinansowania – 85% wydatków kwalifikowalnych,
- minimalna wartość projektu:
 - z zakresu budowy i modernizacji drogi –3 mln PLN,
 - samodzielny projekt dotyczący poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego przepustowości i sprawności –1 mln PLN.

W RPO WD preferowane będą projekty poprawiające dostępność do obszarów koncentracji ludności i aktywności gospodarczej, a także do rynku pracy i usług publicznych, w szczególności z obszarów dla których dostępność komunikacyjna jest barierą rozwojową, oraz projekty odciążające od ruchu tranzytowego obszary intensywnie zamieszkałe.

W ramach kierunkowych zasad wyboru projektów, w celu zwiększenia efektywności działania, możliwe będzie częściowe zastosowanie wsparcia za pomocą instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) oraz ukierunkowanie naborów na określone geograficznie obszary, co pozwoli na dostosowaniu rodzaju wsparcia do specyfiki

¹¹¹ Uchwała Nr 41/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 stycznia 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020

¹¹² element uzupełniający projektu (do 25% wartości wydatków kwalifikowalnych w projekcie) mogą stanowić działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego przepustowości i sprawności a także inteligentne systemy transportowe

¹¹³ *Ibidem*

poszczególnych obszarów województwa dolnośląskiego. Zasady te pozwolą także na realizację projektów komplementarnych, uwzględniając zasadę podejścia zintegrowanego.

Wybór projektów odbywać się będzie w trybie konkursowym i pozakonkursowym – w którym zgładzane będą projekty z zakresu infrastruktury drogowej – drogi wojewódzkie:

- wybrane odcinki włączające się do dróg krajowych i/lub sieci TEN-T,
- odcinki uzupełniające luki w sieci drogowej pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, pozawojewódzkimi (regionalnymi i subregionalnymi),
- odcinki poprawiające przepustowość, eliminujące tzw. wąskie gardła i poprawiające poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wybrane projekty do realizacji będą odznaczały się także strategicznym znaczeniem dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionu lub obszaru ZIT. Preferowane będą projekty, które poprawią dostępność społeczną, obszarów aktywności gospodarczej, rynku pracy i usług publicznych, zlikwidują bariery komunikacyjne, a także odciążą obszary intensywnej zabudowy od ruchu tranzytowego i ciężarowego.

Zintegrowane podejście terytorialne *RPO WD* zostanie zastosowane na tych obszarach, gdzie będzie to możliwe i uzasadnione, poprzez terytorialne wsparcie według zdiagnozowanych potrzeb i potencjałów. Wymiar terytorialny wsparcia będzie realizowany zgodnie ze *Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020*. Wsparcie w ramach Obszarów Strategicznej Interwencji skierowane jest do obszarów nieobjętych mechanizmem ZIT.

Natomiast zintegrowane podejście do zrównoważonego rozwoju miast będzie realizowane poprzez ZIT oraz rewitalizację obszarów miejskich. ZIT będzie realizował politykę rozwoju współpracy i integracji na obszarach funkcjonalnych miast:

- ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego,
- ZIT Aglomeracji Wałbrzyskiej,
- ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej.

Dlatego dokumentem strategicznym warunkującym wsparcie przedsięwzięć w formule ZIT jest Strategia ZIT, określająca cele, kierunki rozwoju, zasady współpracy oraz najważniejsze działania do realizacji wynikające z analizy barier i potencjałów rozwojowych danego obszaru funkcjonalnego.

Realizacja osi priorytetowej 5 *RPO WD* – transport ma na celu promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych. Dlatego w ramach tej osi możliwe są obszary komplementarności i synergii:

- rozwój infrastruktury transportowej, zwiększenie dostępności do europejskiej sieci transportowej – *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*,
- uzupełnienie połączeń drugorzędnych i trzeciorzędnych z siecią TEN-T – Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility),
- budowa spójnej sieci transportowej – Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- budowa, przebudowa i remont dróg lokalnych – Narodowy program przebudowy dróg lokalnych.

14.3.5. Europejska Współpraca Transgraniczna 2014-2020

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2014-2020

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2014-2020 obejmuje swoim obszarem wsparcia część województwa dolnośląskiego (podregion jeleniogórski, podregion wałbrzyski, powiat strzeliński) i część województwa śląskiego oraz województwo opolskie po polskiej stronie oraz pięć krajów czeskich – liberecki, hradecki, ołomuniecki, pardubicki i morawsko-śląski. *Program* będzie dysponował największym budżetem spośród programów transgranicznych – 226 mln €, w których uczestniczy Polska. Ponad połowa budżetu programu będzie przeznaczona na ochronę, wykorzystanie oraz poprawę dostępności transportowej atrakcji kulturowych

i przyrodniczych pogranicza polsko-czeskiego. Działania te będą uzupełnione przez wspólną promocję walorów regionu. Wszystkie inicjatywy będą służyć zwiększeniu znaczenia turystyki na całym pograniczu i stworzeniu nowych miejsc pracy.

Inwestycje drogowe na sieci dróg wojewódzkich możliwe będą do realizacji w ramach *Programu Interreg V-A Republika Czeska-Polska*.

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Polska-Saksonia 2014-2020

Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Polska-Saksonia 2014-2020, dysponując kwotą 70 mln €, obejmuje swoim wsparciem część województwa dolnośląskiego – podregion jeleniogórski oraz nadgraniczne powiaty w Saksonii. Jedną z grup wsparcia stanowią będą projekty mające na celu poprawę dostępności pogranicza polsko-niemieckiego poprzez modernizację infrastruktury drogowej w ramach *Programu Współpracy Interreg Polska-Saksonia 2014-2020*, na którą w *Programie* przeznaczono kwotę 13,6 mln €.

14.3.6. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT), jako nowe instrumenty polityki terytorialnej i miejskiej perspektywy finansowej 2014-2020, pozwalają na uzyskanie wsparcia środkami Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności. Dokumentem niezbędnym do wykorzystania instrumentu ZIT jest *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Strategia ZIT)*, która stanowić będzie podstawę do przyznania wsparcia i wdrażania projektów na danym obszarze funkcjonalnym.

Strategia ZIT stanowi także podstawę do wydatkowania środków unijnych pochodzących z budżetu odpowiedniego terytorialnie Regionalnego Programu Operacyjnego. Dlatego też wybór priorytetów i działań do realizacji w ramach *ZIT* uwzględnia decyzję Instytucji Zarządzających *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014–2020*. Opracowanie *Strategii ZIT* daje podstawę zarówno do wnioskowania do Zarządu Województwa Dolnośląskiego o włączenie danego *ZIT* do *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014–2020*, jak i do występowania także o środki z budżetów innych programów.

ZIT są narzędziem zintegrowanego podejścia do zrównoważonego rozwoju miast oraz rewitalizacji ich obszarów funkcjonalnych. Poprzez *Strategie ZIT* będzie realizowana polityka rozwoju współpracy i integracji na obszarach funkcjonalnych województwa dolnośląskiego, tj.: Wrocławia, Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Ujęte w nich inwestycje komunikacyjne są zgodne z Priorytetem Inwestycyjnym 5.1 *Drogowa dostępność transportowa* w osi priorytetowej 5. *Transport, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020*.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego

Projekt *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (Strategia ZIT WrOF)* w wersji z lipca 2015 r., generalne założenie strategiczne przyjęła jako jej cel nadrzędny – *Osiągnięcie wysokiej jakości życia społeczności Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego poprzez integrację jego przestrzeni w spójny organizm społeczno-gospodarczy*. W celu tym, w ramach priorytetu 1 *Zintegrowana przestrzeń WrOF* przyjęto działanie 1.1 *Zapewnienie spójnego z regionem, pozostałą częścią kraju i krajami Unii Europejskiej systemu komunikacyjnego WrOF*.

W zakresie projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym w ramach *RPO WD* na sieci dróg wojewódzkich, *Strategia ZIT WrOF* wskazała następujące zadania:

- Budowa drogi wojewódzkiej będącej łącznikiem dróg nr 340 i 451,
- Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich w miejscowości Oborniki Śląskie,
- Modernizacja ul. Dobroszyckiej od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S8.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej

Projekt *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Wałbrzyskiej (Strategia ZIT AW)*, w wersji z czerwca 2015 r., inwestycje komunikacyjne na sieci dróg wojewódzkich w trybie pozakonkursowym zważyła w priorytecie 3 *Sprawna i efektywna infrastruktura*, w działaniu 3.1. *Zapewnienie szybkiego bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem*, w schemacie 3.1.1 *Inwestycje w lokalną sieć drogową*:

- Modernizacja dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu („Droga Sudecka”),
- Modernizacja ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Jeleniogórskiej na lata 2014-2023

Projekt *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Jeleniogórskiej na lata 2014-2023 (Strategia ZIT AJ)*, w wersji z roku 2015, wskazała (w ramach priorytetu głównego 2. *Zintegrowany obszar AJ i celu Dogodna dostępność komunikacyjna i infrastrukturalna AJ*, działania 2.1. *Zapewnienie spójnego systemu komunikacyjnego AJ*), inwestycję – *Obwodnica południowa Jeleniej Góry – Etap II*.

Ponadto *Strategia ZIT AJ*, w ramach *Listy projektów komplementarnych możliwych do realizacji w formule poza ZIT AJ*, wskazała następujące zadania komunikacyjne na sieci dróg wojewódzkich, wraz ze źródłem ich finansowania:

- Kontynuacja budowy obejścia Mysłakowic, Kostrzycy i Miłkowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 367 (wskazane finansowanie z *RPO WD*),
- Przebudowa łącznika drogi pomiędzy drogą krajową nr 3 a drogą wojewódzką nr 366 (wskazane finansowanie z *POLIŚ 2014-2020*),
- Budowa nowej trasy drogi wojewódzkiej nr 358 w rejonie "Zakrętu Śmierci" (wskazane finansowanie z *POLIŚ 2014-2020*),
- Budowa obwodnicy Złotoryi (wskazane finansowanie z *POLIŚ 2014-2020*),
- Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 361 (wskazane finansowanie z *POLIŚ 2014-2020*).

15. Podsumowanie

Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich wskazuje możliwe kierunki rozwoju układu transportowego województwa dolnośląskiego w zakresie dróg wojewódzkich do roku 2020. Określony w ten sposób planowany docelowy układ dróg wojewódzkich, mając na uwadze możliwość kaskadowego przekazywania dróg od momentu przejęcia pierwszego odcinka drogi krajowej po oddaniu do użytkowania odcinka drogi szybkiego ruchu, oraz możliwe zamiany dróg pomiędzy zarządcami dróg i przekazywanie odcinków dróg innemu zarządcy drogi, może ulegać zmianom uwarunkowanym m.in. aktualną sytuacją legislacyjną, społeczno-gospodarczą, czy potrzebami ruchowymi.

Ponadto w roku 2016 opublikowane zostaną wyniki GPR 2015, co także rzutować będzie na kształt niniejszego planu, szczególnie w aspekcie planowanych inwestycji, czy też zmian na sieci drogowej województwa dolnośląskiego.