

GlobeEdit

Zespół autorski:

Jacek Brdulak, Ewelina Florczak, Cezary Krysiuk

Recenzenci:

prof. zw. dr hab. Zbigniew Kordel

prof. SGH dr hab. Dorota Niedziółka

Potrzeby inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich w Polsce

Studium regionalne

Mauritius 2019 r.

Spis treści

Wstęp.....	3
Rozdział 1 Drogi wojewódzkie w Polsce.....	4
1.1. Ogólna charakterystyka istniejącego stanu dróg.....	4
1.2. Synteza sytuacji infrastrukturalnej dróg w poszczególnych województwach Polski ...	17
Rozdział 2 Województwa – znaczenie dróg	59
2.1. Województwo Dolnośląskie.....	59
2.2. Województwo Kujawsko-pomorskie	68
2.3. Województwo Lubelskie.....	75
2.4. Województwo Lubuskie.....	81
2.5. Województwo Łódzkie	88
2.6. Województwo Małopolskie.....	94
2.7. Województwo Mazowieckie	103
2.8. Województwo Opolskie	109
2.9. Województwo Podkarpackie.....	114
2.10. Województwo Podlaskie	121
2.11. Województwo Pomorskie	126
2.12. Województwo Śląskie	130
2.13. Województwo Świętokrzyskie	135
2.14. Województwo Warmińsko-mazurskie	141
2.15. Województwo Wielkopolskie	146
2.16. Województwo Zachodniopomorskie.....	151
Rozdział 3 Regionalne potrzeby inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich do 2027 roku – z punktu widzenia zarządzających infrastrukturą	159
3.1. Syntetyczne zestawienie potrzeb wojewódzkich	159
3.2. Potrzeby inwestycyjne województw wraz z przykładami największych miast na prawach powiatu	187
Wnioski	205
Rekomendacje	208
Załącznik nr 1	210
Załącznik nr 2	211
Bibliografia.....	212

Wstęp

Analiza potrzeb inwestycyjnych związanych z podnoszeniem jakości dróg wojewódzkich w Polsce, a szczególnie ich wyraz finansowy, przeprowadzona została głównie w oparciu o badania ankietowe w instytucjach wojewódzkich oraz części większych miast na prawach powiatu. Zróżnicowana jakość uzyskanych materiałów pierwotnych spowodowała uzupełnienie przedmiotowych rozważań o eksperckie studia sytuacji poszczególnych regionów i jednostek osadniczych. W zakresie powiązań dróg wojewódzkich z połączeniami magistralnymi o parametrach autostrad zapewniona została zgodność z ustaleniami Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju zawartymi we wcześniejszych studiach¹. Spójność taka potrzebna była również z programami inwestycyjnymi w sferze dróg wojewódzkich poszczególnych jednostek administracyjnych obowiązującymi w obecnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Programy te zostały uzyskane dla wszystkich województw².

Metodologicznie w przypadku braku informacji na temat potrzeb inwestycyjnych w zakresie dróg wojewódzkich uzupełniano je dzięki analizie sytuacji infrastrukturalnej poszczególnych regionów, miast na prawach powiatu, siły ekonomicznej województw. Nie wystąpiła w tym przypadku konieczność stosowania metod wskaźnikowych. Przyjęto, że zróżnicowane inwestycje drogowe w regionach (np. obwodnice, mosty, wiadukty i in.) są odrębnymi, identyfikowalnymi projektami, a nie tak duża liczba województw i większych miast pozwala indywidualnie określać potrzeby inwestycyjne, szczególnie finansowe, dla regionów.

Niniejsza analiza pozwoliła sformułować na końcu opracowania radykalne wnioski oraz rekomendacje. Badania wykazały wagę połączeń klasy wojewódzkiej w krajowym systemie transportu. Dla zespołu autorskiego było to pewnym zaskoczeniem, ponieważ do tej pory ze zrozumiących względów w narracji medialnej, ale też badawczej, dominowały lepiej widoczne problemy rozbudowy dróg magistralnych o parametrach autostradowych.

¹ Por.: J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski, *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa, 30 listopada 2017.

² Informacje te zebrał dr J. Sierak z pomocą dr E. Florczak. Dane dla województwa wielkopolskiego były niezwykle pomocne przy ocenie potrzeb inwestycyjnych do 2027 roku. Ponieważ województwo jest w trakcie opracowywania swojej strategii rozwoju drogownictwa ostateczne wyliczenia potrzeb finansowych w przedmiotowym zakresie dokonane zostały w oparciu o inne źródła informacji.

Rozdział 1 Drogi wojewódzkie w Polsce

1.1. Ogólna charakterystyka istniejącego stanu dróg

Drogi wojewódzkie w Polsce stanowią gęstą sieć powiązań drogowych uzupełniających siatkę dróg krajowych a pośrednio również dróg magistralnych tzn. ekspresowych i autostrad.

W Polsce drogi publiczne są podzielone na klasy³ (określające zbiór wymagań technicznych i użytkowych) i kategorie⁴ (wynikające z funkcji drogi w sieci drogowej). Drogi wojewódzkie należą do kategorii dróg publicznych, o klasach GP – drogi główne ruchu przyspieszonego i G – drogi główne. Do dróg wojewódzkich zalicza się drogi stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa oraz drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych, także łączące ze sobą poszczególne drogi krajowe bądź istotne punkty (jak stacja kolejowa) z drogami o większym znaczeniu dla lokalnego transportu. Zaliczenie do kategorii dróg wojewódzkich oraz ustalenie ich przebiegu następuje w drodze uchwały sejmiku województwa.⁵ Na drogach wojewódzkich ruchem zarządza marszałek województwa, z wyjątkiem dróg położonych w miastach na prawach powiatu, gdzie zarządza nimi prezydent miasta.⁶ Sejmiki województw powołały jednostki organizacyjne tzw. zarząd dróg wojewódzkich, wykonujące obowiązki zarządcy dróg wojewódzkich na swoim terenie.

Zadania dotyczące budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich oraz zarządzania nimi finansowane są przez samorząd województwa. W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy,

³ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124) w celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza następujące klasy dróg oraz ich hierarchię, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach: autostrady (oznaczane symbolem A), drogi ekspresowe (oznaczane symbolem S), drogi główne ruchu przyspieszonego (oznaczane symbolem GP), drogi główne (oznaczane symbolem G), drogi zbiorcze (oznaczane symbolem Z), drogi lokalne (oznaczane symbolem L) oraz drogi dojazdowe (oznaczane symbolem D).

⁴ Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2222, ze zm.) dzieli drogi ze względu na ich funkcje w sieci drogowej na następujące kategorie: drogi krajowe – klasy A, S, GP; drogi wojewódzkie – klasy GP lub G; drogi powiatowe – klasy GP, G, Z; drogi gminne – klasy GP, G, Z, L, D. Ulice leżące w ciągu ww. dróg należą do tej samej kategorii co te drogi. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

⁵ Art. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. Nr 0, poz. 460, z późn. zm.).

⁶ Art. 10, ust. 4 i 6 ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. Nr 0, poz. 1137, z późn. zm.).

przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast. Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg zakładowych oraz zarządzania nimi finansowane są ze środków podmiotów zarządzających tymi drogami.

Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 sierpnia 2017 r. stanowiącego wykaz numerów dróg wojewódzkich, w Polsce mamy wg nr od 100 do 993 dróg, każdemu numerowi drogi odpowiada jej przebieg⁷.

Według dostępnych danych GUS, zestawionych w poniższej tabl. 1.1.1 ogólna długość dróg publicznych w końcu 2016 r. wyniosła 420 236,1 km, z czego ok. 7% stanowiły drogi wojewódzkie, tj. 28 920,4 km.

Tabl. 1. 1.1. Drogi publiczne ogółem i według kategorii dróg, w wybranych latach (w km)

Lata	Drogi publiczne (w km)				Ogółem (w km)
	krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	
2016	19 388,10	28 920,40	124 944,60	246 983,00	420 236,10
2015	19 292,80	29 108,60	125 092,30	246 142,70	419 636,40
2010	18 607,90	28 461,10	126 172,70	232 880,40	406 122,10
2005	18 287,30	28 476,30	128 328,20	206 371,00	381 462,80
2000	18 030,00	28 274,00	128 323,00	198 350,00	372 977,00

Źródło: opracowano na podstawie danych GUS

Tabl. 1.1.2. Udział dróg publicznych wg kategorii w drogach publicznych ogółem, w wybranych latach (w %)

Lata	Drogi publiczne w %				Ogółem
	krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	
2016	4,61	6,88	29,73	58,77	100,00
2015	4,60	6,94	29,81	58,66	100,00
2010	4,58	7,01	31,07	57,34	100,00
2005	4,79	7,47	33,64	54,10	100,00
2000	4,83	7,58	34,41	53,18	100,00

Źródło: opracowano na podstawie danych GUS

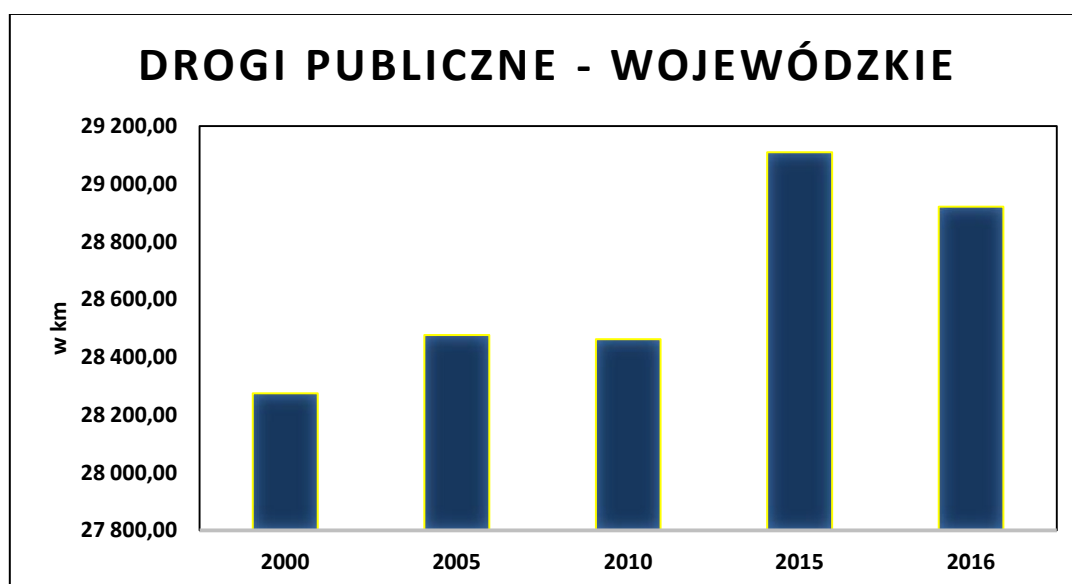
Od roku 2000, a więc jeszcze przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej długość dróg publicznych wojewódzkich zwiększyła się o 646,40 km (2000 r. - 28 274,00), w tym okresie ogólna długość dróg publicznych zwiększyła się o 47 259,10 km.⁸

⁷ Wykaz numerów dróg i ich przebiegu zgodny z załącznikiem 26 znajduje się na stronie internetowej GDDKiA https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/r/rok-2017_26445/zlacznik_wykaz_dw.pdf (pobrano 15.12.2017 r.).

Analizując dane statystyczne GUS, można zauważyć, że udział dróg wojewódzkich w ogólnej długości dróg publicznych od roku 2000 do chwili obecnej praktycznie utrzymuje się na podobnym poziomie, nieznacznie się zmniejszył z 7,58% w roku 2000 do 6,88% w roku 2016. Większe zmiany udziału dróg w wybranych latach można zaobserwować w kategoriach dróg: powiatowych i gminnych, natomiast na podobnym poziomie utrzymuje się on w kategorii dróg krajowych (4,83% w 2000 do 4,61% w 2016), praktycznie zmniejszył się zaledwie o 0,22% (tabl. 1.1.2).

Na rys. 1.1.1 zaprezentowane zostały w ujęciu graficznym zmiany długości dróg publicznych – wojewódzkich, w wybranych latach. Od roku 2000 obserwuje się zwiększenie długości tych dróg do roku 2015 o 834,6 km, następnie pomiędzy 2015 i 2016 następuje zmniejszenie się długości o 188,2 km.

Rys. 1.1.1. Drogi publiczne wojewódzkie w wybranych latach, w km



Źródło: opracowano na podstawie danych GUS

Biorąc pod uwagę podział dróg wojewódzkich według rodzaj nawierzchni: twardej⁹ (ulepszonej i nieulepszonej) i gruntowej, dane dotyczące długości km i ich zmian zawiera poniższa tabl. 1.1.3.

⁸ Szerzej na temat dróg w: Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., *Rozwój gałęziowy transportu w Europie - priorytetowe osie sieci TEN-T*, ITS, Warszawa 2012; Z. Kordel, *Transport samochodowy w systemach logistycznych*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.

⁹ W polskim Prawie o ruchu drogowym, została określona jako droga z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m [Art. 2 pkt 2) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260)]. Inne drogi są drogami gruntowymi.

Tabl. 1.1.3. Drogi publiczne wojewódzkie wg rodzajów nawierzchni, w wybranych latach
(w km)

Lata	Ogółem	O nawierzchni twardej			O nawierzchni gruntowej
		Razem	ulepszonej	nieulepszonej	
2016	28 920,40	28 877,10	28 841,40	35,70	43,30
2015	29 108,60	29 056,60	29 010,20	46,40	52,00
2010	28 461,10	28 399,30	28 362,60	36,70	61,80
2005	28 476,30	28 405,50	28 363,70	41,80	70,80
2000	28 274,00	28 179,00	26 871,00	1 308,00	95,00

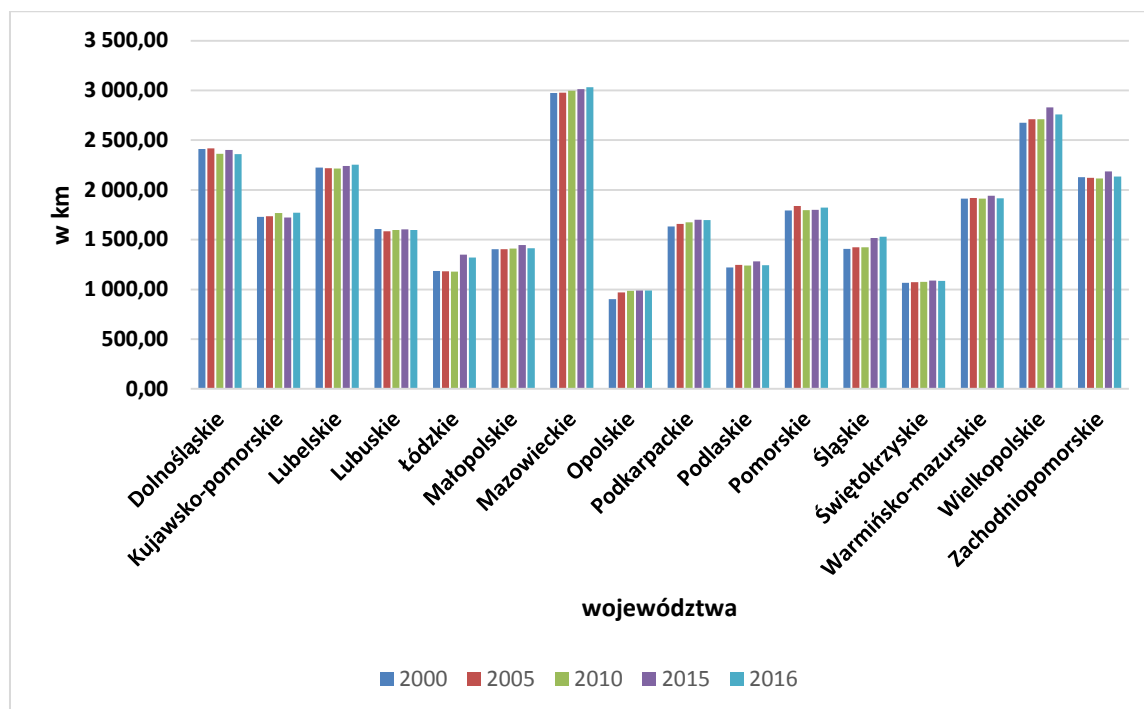
Źródło: opracowano na podstawie danych GUS

Długość dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej wyniosła 28 877,1 km (w tym zdecydowana większość o nawierzchni ulepszonej 28 841,4 km, natomiast o nawierzchni nieulepszonej 35,7 km), a tylko 43,3 km o nawierzchni gruntowej. Biorąc pod uwagę analizowane lata można zaobserwować nieznaczne zmiany długości dróg poza rokiem 2000, gdzie w stosunku do roku 2005 nastąpiła widoczna zmiana w długości dróg, zwiększyły się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej o 1 492,70 km, głównie w wyniku zmniejszenia się długości dróg o nawierzchni nieulepszonej.

Biorąc pod uwagę poszczególne województwa, największą długością **dróg publicznych wojewódzkich** w roku 2016 charakteryzowały się województwa mazowieckie (3 031,2 km) i wielkopolskie (2 760 km), natomiast najmniejszą województwa opolskie (987,3 km) i świętokrzyskie (1 086,9 km), w latach 2000, 2005 i 2010 także województwo łódzkie (tabl. 1.4).

Podobna sytuacja przedstawiała się w pozostałych latach ujętych w analizowanej tabl. 1.4. Graficznie zmiany w długości km analizowanych dróg w poszczególnych województwach przedstawia rys. 1.1.2.

Rys. 1.1.2. Drogi publiczne wojewódzkie ogółem wg województw, w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. nr 1.1.4

Tabl. 1.1.4. Drogi publiczne wojewódzkie ogółem wg województw, w wybranych latach (w km)

Województwa	2000*/	2005*/	2010	2015	2016
Dolnośląskie	2 412,10	2 416,51	2 362,40	2 403,00	2 359,70
Kujawsko-pomorskie	1 729,81	1 735,62	1 767,50	1 723,60	1 770,60
Lubelskie	2 224,47	2 219,72	2 214,70	2 241,10	2 253,90
Lubuskie	1 605,39	1 584,04	1 596,10	1 604,90	1 596,80
Łódzkie	1 184,98	1 180,84	1 178,60	1 347,80	1 318,90
Małopolskie	1 403,72	1 404,89	1 411,20	1 444,40	1 412,10
Mazowieckie	2 976,00	2 977,40	2 996,10	3 011,60	3 031,20
Opolskie	903,03	970,91	987,20	987,30	987,30
Podkarpackie	1 632,49	1 657,82	1 672,70	1 700,00	1 697,80
Podlaskie	1 220,10	1 246,10	1 240,30	1 282,20	1 242,90
Pomorskie	1 794,03	1 838,67	1 796,40	1 801,30	1 823,80
Śląskie	1 405,72	1 422,14	1 424,20	1 517,70	1 530,60
Świętokrzyskie	1 067,59	1 071,16	1 076,80	1 087,30	1 086,90
Warmińsko-mazurskie	1 911,42	1 918,27	1 911,80	1 942,20	1 914,80
Wielkopolskie	2 675,99	2 711,94	2 710,10	2 829,60	2 760,00
Zachodniopomorskie	2 127,15	2 120,27	2 115,00	2 184,60	2 133,10
Razem:	28 274,00	28 476,30	28 461,10	29 108,60	28 920,40

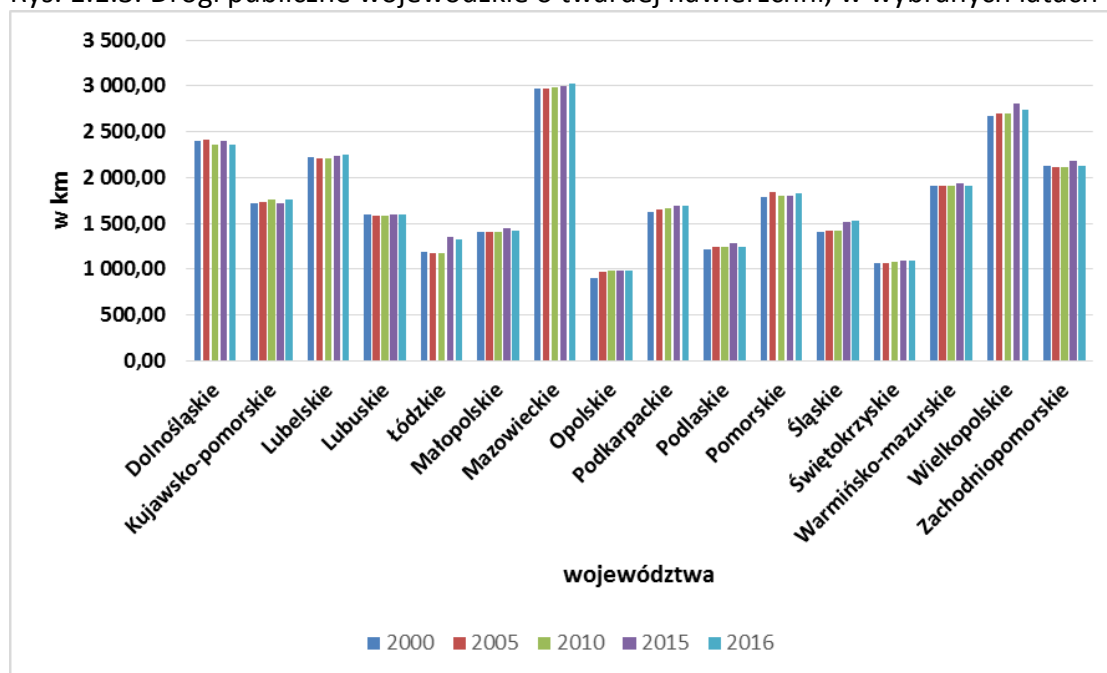
*/ dla lat 2000 i 2005 – nie było danych GUS, zostały one obliczone za pomocą wskaźników, korzystając z podanych danych dotyczących nawierzchni dróg

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Biorąc pod uwagę **drogi publiczne wojewódzkie o twardej nawierzchni** w roku 2016 największą długością dróg charakteryzowały się województwa: mazowieckie (3 020 km) i

wielkopolskie (2 743 km), natomiast najmniejszą województwa: opolskie (986 km) i świętokrzyskie (1 086,9 km) (tabl. 1.1.5). Graficznie udział poszczególnych województw w drogach publicznych wojewódzkich o twardej nawierzchni przedstawia rys. 1.3. Można na nim uchwycić zmiany w poszczególnych województwach dla wybranych lat, np. w województwie mazowieckim obserwuje się wzrost długości analizowanych dróg we wszystkich latach, a udział ich w każdym z wybranych lat jest największy.

Rys. 1.1.3. Drogi publiczne wojewódzkie o twardej nawierzchni, w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 1.1.5.

Tabl. 1.1.5. Drogi publiczne wojewódzkie o twardej nawierzchni, wg województw, w wybranych latach (w km)

Województwa	2000	2005	2010	2015	2016
Dolnośląskie	2 404,00	2 410,50	2 360,20	2 402,40	2 359,10
Kujawsko-pomorskie	1 724,00	1 731,30	1 757,30	1 716,30	1 764,20
Lubelskie	2 217,00	2 214,20	2 208,10	2 239,20	2 252,00
Lubuskie	1 600,00	1 580,10	1 587,20	1 596,00	1 595,50
Łódzkie	1 181,00	1 177,90	1 178,60	1 347,80	1 318,90
Małopolskie	1 399,00	1 401,40	1 411,20	1 444,40	1 412,10
Mazowieckie	2 966,00	2 970,00	2 984,80	3 000,40	3 020,00
Opolskie	900,00	968,50	987,20	986,40	986,40
Podkarpackie	1 627,00	1 653,70	1 667,20	1 696,00	1 693,80
Podlaskie	1 216,00	1 243,00	1 240,30	1 282,20	1 242,90
Pomorskie	1 788,00	1 834,10	1 796,40	1 801,30	1 823,80
Śląskie	1 401,00	1 418,60	1 424,20	1 517,60	1 530,60
Świętokrzyskie	1 064,00	1 068,50	1 076,80	1 087,30	1 086,90
Warmińsko-mazurskie	1 905,00	1 913,50	1 911,80	1 942,20	1 914,80
Wielkopolskie	2 667,00	2 705,20	2 693,00	2 812,50	2 743,00
Zachodniopomorskie	2 120,00	2 115,00	2 115,00	2 184,60	2 133,10
Razem:	28 179,00	28 405,50	28 399,30	29 056,60	28 877,10

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

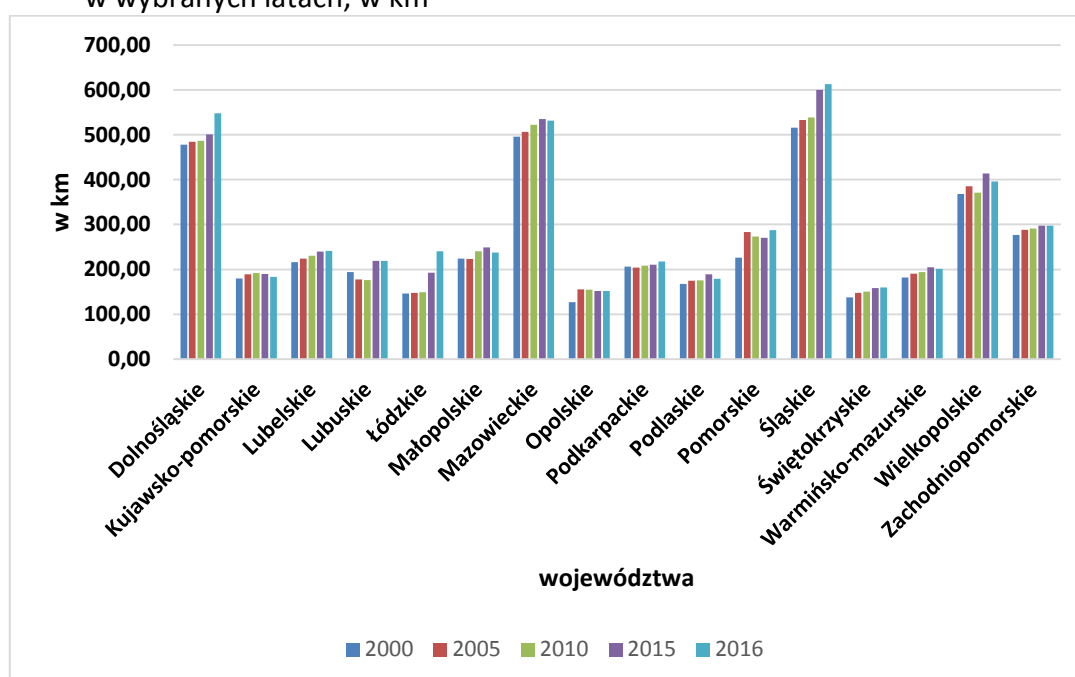
Biorąc pod uwagę **drogi publiczne wojewódzkie miejskie o twardej nawierzchni** największą długością dróg w roku 2016 charakteryzowały się województwa: śląskie (612,7 km), dolnośląskie (547,5 km) i mazowieckie (531,6 km), natomiast najmniejszą województwa: opolskie (152,2 km) i świętokrzyskie (160,1 km) (tabl. 1.1.6).

Tabl. 1.1.6. Drogi publiczne wojewódzkie miejskie o twardej nawierzchni, wg województw w wybranych latach (w km)

Województwa	2000	2005	2010	2015	2016
Dolnośląskie	478,00	484,40	486,70	500,90	547,50
Kujawsko-pomorskie	180,00	189,30	192,00	190,00	183,30
Lubelskie	216,00	223,90	230,70	239,50	241,20
Lubuskie	194,00	177,60	176,50	219,10	219,10
Łódzkie	146,00	148,00	149,40	192,50	240,60
Małopolskie	224,00	223,60	240,50	249,20	237,70
Mazowieckie	496,00	506,60	522,50	535,30	531,60
Opolskie	127,00	155,50	154,60	152,20	152,20
Podkarpackie	206,00	204,10	208,10	210,20	217,70
Podlaskie	168,00	174,80	175,80	188,70	179,00
Pomorskie	226,00	283,00	272,90	270,70	287,30
Śląskie	516,00	532,60	538,90	599,70	612,70
Świętokrzyskie	138,00	148,00	150,50	158,20	160,10
Warmińsko-mazurskie	182,00	190,80	193,70	205,00	201,20
Wielkopolskie	368,00	385,10	371,20	413,70	395,70
Zachodniopomorskie	277,00	288,10	290,70	297,80	297,80
Razem:	4 142,00	4 315,40	4 354,70	4 622,70	4 704,70

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rys. 1.1.4. Drogi publiczne wojewódzkie miejskie o twardej nawierzchni, wg województw, w wybranych latach, w km



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 1.1.6.

Powyżej przedstawiono graficznie udział poszczególnych województw w drogach publicznych wojewódzkich miejskich o twardej nawierzchni przedstawia rys. 1.4. Można na nim uchwycić zmiany w poszczególnych województwach dla wybranych lat, przykładowo w województwie śląskim, dolnośląskim i mazowieckim (poza okresem 2015/2016) obserwuje się wzrost długości analizowanych dróg we wszystkich latach, a udział ich w każdym z wybranych lat jest wyższy niż w pozostałych województwach.

Biorąc pod uwagę **drogi wojewódzkie publiczne zamiejskie o twardej nawierzchni** największą długością dróg w roku 2016 charakteryzowały się województwa: mazowieckie (2 488,4 km), wielkopolskie (2 347,3 km), natomiast najmniejszą województwa: opolskie (834,2 km), świętokrzyskie (926,8 km) i śląskie (917,9 km) (tabl. 1.1.7).

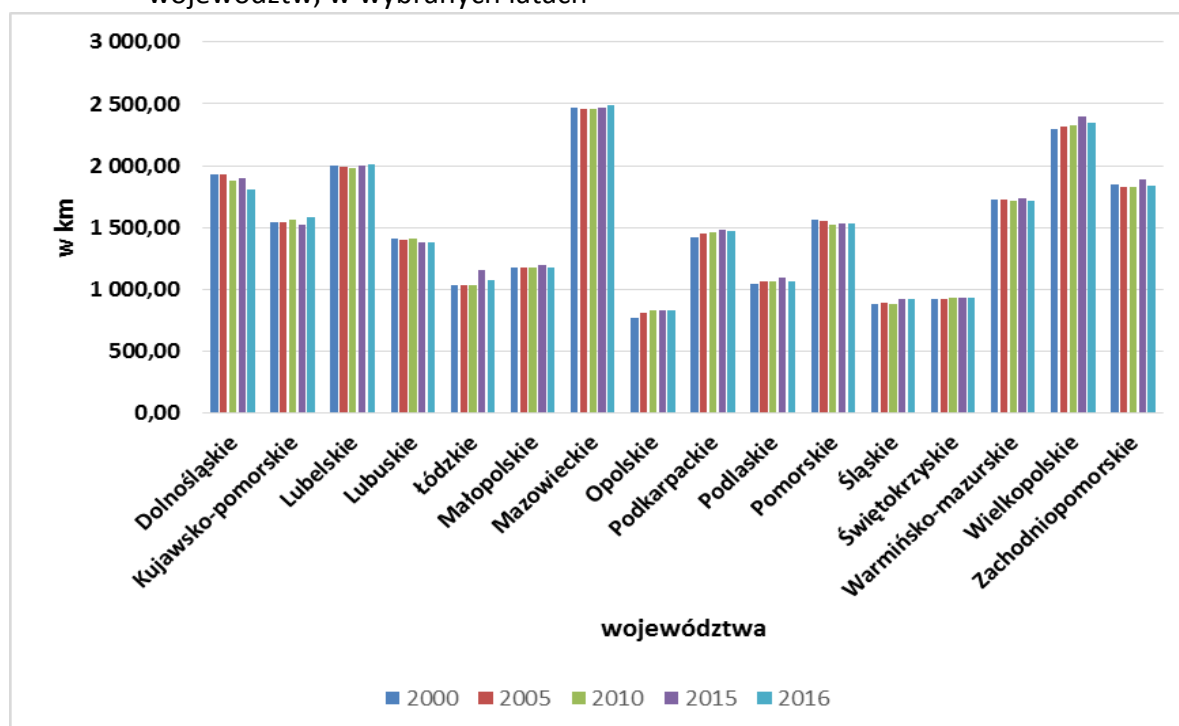
Tabl. 1.1.7. Drogi publiczne wojewódzkie zamiejskie o twardej nawierzchni, wg województw, w wybranych latach (w km)

Województwa	2000	2005	2010	2015	2016
Dolnośląskie	1 926,00	1 926,10	1 873,50	1 901,50	1 811,60
Kujawsko-pomorskie	1 544,00	1 542,00	1 565,30	1 526,30	1 580,90
Lubelskie	2 001,00	1 990,30	1 977,40	1 999,70	2 010,80
Lubuskie	1 406,00	1 402,50	1 410,70	1 376,90	1 376,40
Łódzkie	1 035,00	1 029,90	1 029,20	1 155,30	1 078,30
Małopolskie	1 175,00	1 177,80	1 170,70	1 195,20	1 174,40
Mazowieckie	2 470,00	2 463,40	2 462,30	2 465,10	2 488,40
Opolskie	773,00	813,00	832,60	834,20	834,20
Podkarpackie	1 421,00	1 449,60	1 459,10	1 485,80	1 476,10
Podlaskie	1 048,00	1 068,20	1 064,50	1 093,50	1 063,90
Pomorskie	1 562,00	1 551,10	1 523,50	1 530,60	1 536,50
Śląskie	885,00	886,00	885,30	917,90	917,90
Świętokrzyskie	926,00	920,50	926,30	929,10	926,80
Warmińsko-mazurskie	1 723,00	1 722,70	1 718,10	1 737,20	1 713,60
Wielkopolskie	2 299,00	2 320,10	2 321,80	2 398,80	2 347,30
Zachodniopomorskie	1 843,00	1 826,90	1 824,30	1 886,80	1 835,30
Razem:	24 037,00	24 090,10	24 044,60	24 433,90	24 172,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Graficznie udział poszczególnych województw w drogach publicznych wojewódzkich zamiejskich o twardej nawierzchni przedstawia rys. 1.1.5. Na przedstawionym rysunku można zaobserwować podobny układ udziału długości analizowanych w poszczególnych województwach do długości ogółem we wszystkich wybranych latach.

Rys. 1.1.5. Drogi publiczne wojewódzkie zamiejskie o twardej nawierzchni, według województw, w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 1.1.7

Biorąc pod uwagę **drogi wojewódzkie publiczne o twardej nawierzchni ulepszonej** największą długością dróg w roku 2016 charakteryzowały się województwa: mazowieckie (3 018,9 km) i wielkopolskie (2 738,5 km), natomiast najmniejszą województwa: opolskie (986,4 km), świętokrzyskie (1 086,9 km) i podlaskie (1 242,9 km) (tabl. 1.1.8). Według danych statystycznych w roku 2000 najmniejszą długością km charakteryzowało się województwo Śląskie (178 km).

Tabl. 1.1.8. Drogi publiczne wojewódzkie o twardej nawierzchni ulepszonej, według województw, w wybranych latach (w km)

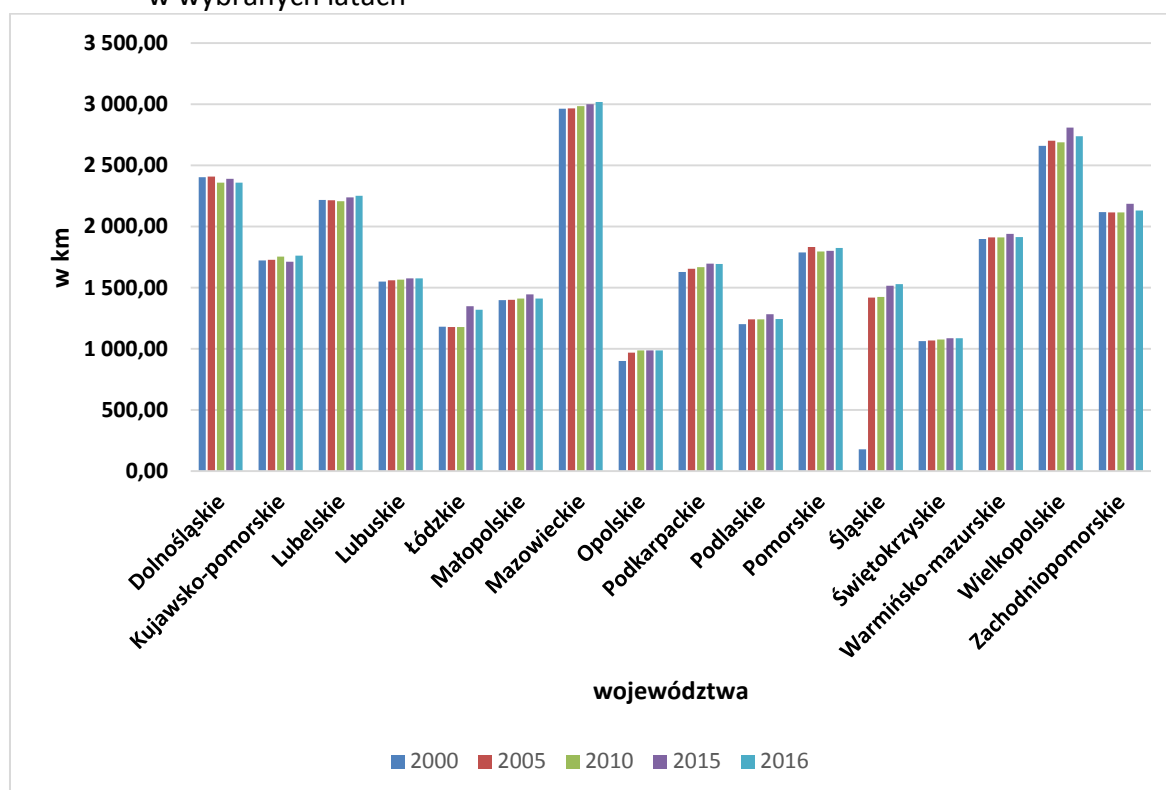
Województwa	2000	2005	2010	2015	2016
Dolnośląskie	2 404,00	2 409,20	2 358,90	2 389,70	2 358,20
Kujawsko-pomorskie	1 722,00	1 727,20	1 753,10	1 712,30	1 761,00
Lubelskie	2 217,00	2 213,70	2 207,60	2 238,60	2 251,40
Lubuskie	1 551,00	1 559,20	1 566,30	1 576,40	1 576,30
Łódzkie	1 181,00	1 177,90	1 178,60	1 347,80	1 318,90
Małopolskie	1 399,00	1 401,40	1 411,20	1 444,40	1 412,10
Mazowieckie	2 963,00	2 966,40	2 983,70	2 999,30	3 018,90
Opolskie	900,00	968,50	987,20	986,40	986,40
Podkarpackie	1 627,00	1 653,30	1 666,80	1 696,00	1 693,80
Podlaskie	1 202,00	1 242,30	1 240,00	1 282,20	1 242,90
Pomorskie	1 788,00	1 832,60	1 795,30	1 800,30	1 823,30
Śląskie	178,00	1 418,10	1 424,20	1 516,90	1 529,80
Świętokrzyskie	1 064,00	1 068,30	1 076,80	1 087,30	1 086,90

Warmińsko-mazurskie	1 898,00	1 911,60	1 910,30	1 940,20	1 912,70
Wielkopolskie	2 659,00	2 700,20	2 688,60	2 808,10	2 738,50
Zachodniopomorskie	2 118,00	2 113,80	2 114,00	2 184,30	2 130,30
Razem:	24 037,00	24 090,10	24 044,60	24 433,90	24 172,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Graficznie udział długości dróg poszczególnych województw w drogach publicznych wojewódzkich o twardej nawierzchni ulepszonej przedstawia rys. 1.1.6. Na rysunku tym można zaobserwować tendencje zmian w długości dróg w poszczególnych województwach, w wybranych latach.

Rys. 1.1.6. Drogi publiczne wojewódzkie o twardej nawierzchni ulepszonej, wg województw, w wybranych latach



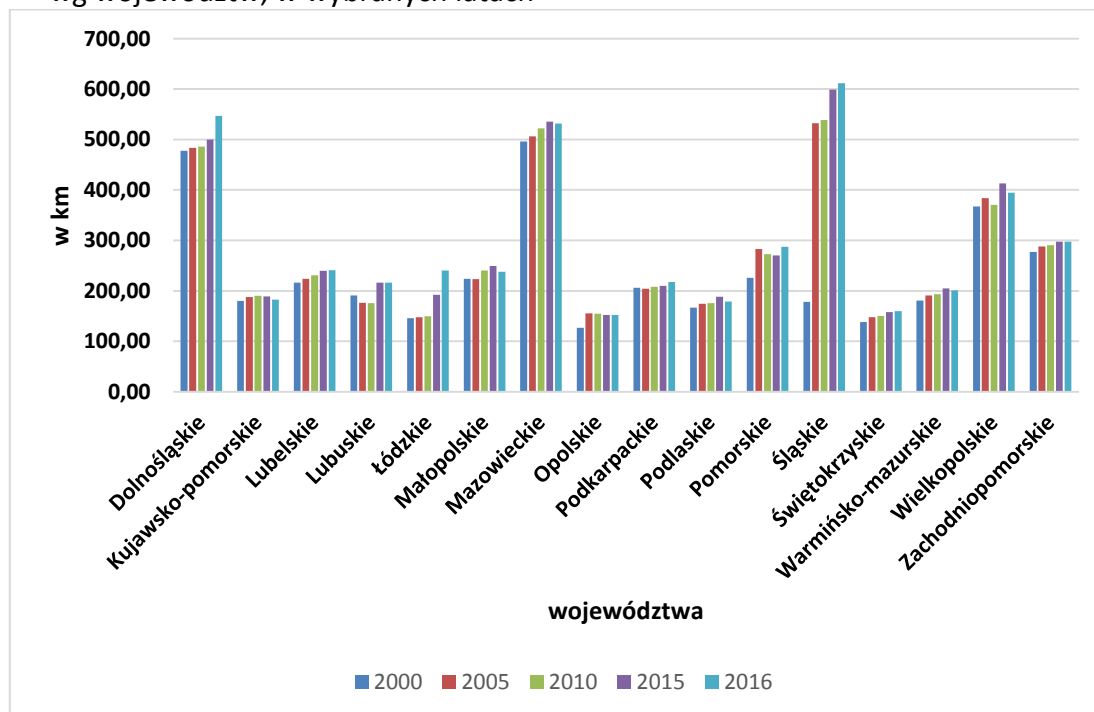
Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 1.1.8

Biorąc pod uwagę **drogi publiczne wojewódzkie miejskie o twardej nawierzchni ulepszonej** największą długością dróg w roku 2016 charakteryzowały się województwa: śląskie (611,9 km), dolnośląskie (546,6 km) i mazowieckie (531,5 km), natomiast najmniejszą województwa: opolskie (152,2 km) i świętokrzyskie (160 km) (tabl. 1.1.9) - w latach 2000, 2005 i 2010 również najmniejszą łódzkie (analogicznie w tych latach długość dróg wynosiła 146 km, 148 km i 149,4 km).

Graficznie udział długości dróg poszczególnych województw w drogach publicznych wojewódzkich miejskich o twardej nawierzchni ulepszonej przedstawia rys. 1.1.7. Na rysunku

tym można zaobserwować tendencje zmian w długości dróg w poszczególnych województwach, w wybranych latach.

Rys. 1.1.7. Drogi publiczne wojewódzkie miejskie o twardej nawierzchni ulepszonej, wg województw, w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 1.1.9

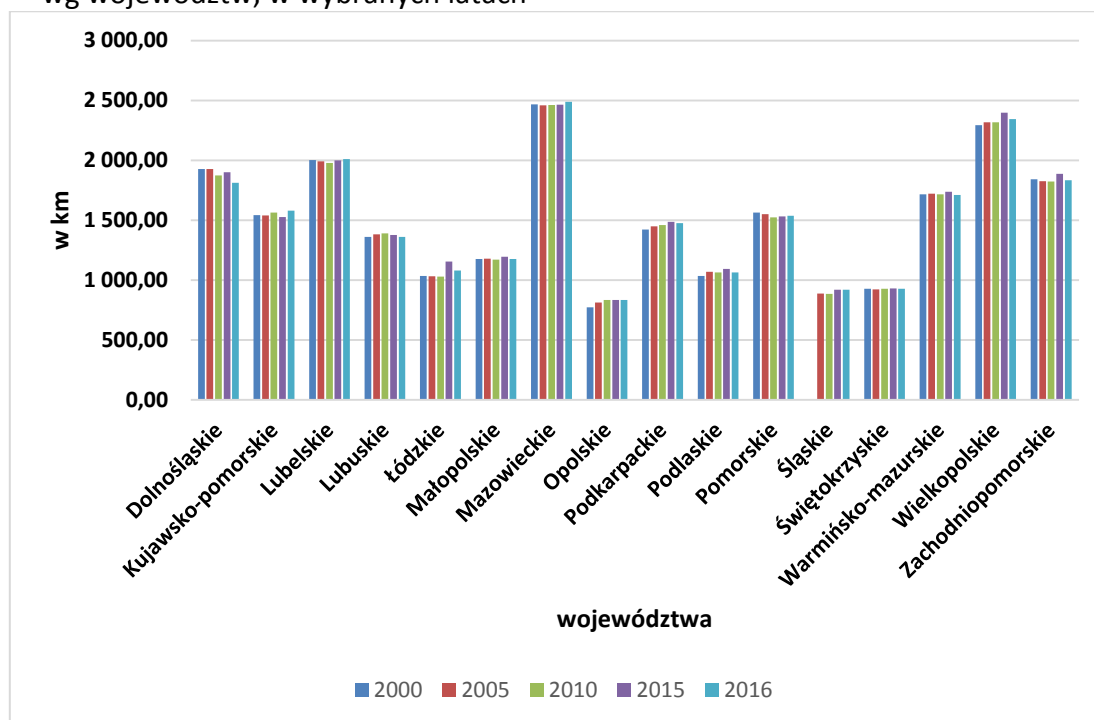
Tabl. 1.1.9. Drogi publiczne wojewódzkie miejskie o twardej nawierzchni ulepszonej, wg województw, w wybranych latach (w km)

Województwa	2000	2005	2010	2015	2016
Dolnośląskie	478,00	483,40	485,70	499,90	546,60
Kujawsko-pomorskie	180,00	187,90	190,60	188,80	182,50
Lubelskie	216,00	223,90	230,70	239,50	241,20
Lubuskie	191,00	176,60	175,50	216,30	216,30
Łódzkie	146,00	148,00	149,40	192,50	240,60
Małopolskie	224,00	223,60	240,50	249,20	237,70
Mazowieckie	496,00	506,50	522,30	535,20	531,50
Opolskie	127,00	155,50	154,60	152,20	152,20
Podkarpackie	206,00	204,10	208,10	210,20	217,70
Podlaskie	167,00	174,50	175,50	188,70	179,00
Pomorskie	226,00	282,90	272,60	270,50	287,20
Śląskie	178,00	532,10	538,90	599,00	611,90
Świętokrzyskie	138,00	147,80	150,50	158,20	160,10
Warmińsko-mazurskie	181,00	190,80	193,70	205,00	201,20
Wielkopolskie	367,00	383,80	370,50	413,00	394,90
Zachodniopomorskie	277,00	287,80	290,70	297,80	297,80
Razem:	3 798,00	4 309,20	4 349,80	4 616,00	4 698,40

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Biorąc pod uwagę **drogi publiczne wojewódzkie zamiejskie o twardej nawierzchni ulepszonej** największą długością dróg w roku 2016 charakteryzowały się województwa: mazowieckie (2 487,4 km), wielkopolskie (2 343,6 km) i lubelskie (2 010,2 km), natomiast najmniejszą województwa: opolskie (834,2 km), śląskie (917,9 km) i świętokrzyskie (926,8 km) (tabl. 1.1.10).

Rys. 1.1.8. Drogi publiczne wojewódzkie zamiejskie o twardej nawierzchni ulepszonej, wg województw, w wybranych latach



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 1.1.10

Graficznie udział długości dróg poszczególnych województw w drogach publicznych wojewódzkich zamiejskich o twardej nawierzchni ulepszonej przedstawia rys. 1.1.8. Na rysunku tym można zaobserwować tendencje zmian w długości dróg w poszczególnych województwach, w wybranych latach.

Tabl. 1.1.10. Drogi publiczne wojewódzkie zamiejskie o twardej nawierzchni ulepszonej, wg województw, w wybranych latach (w km)

Województwa	2000	2005	2010	2015	2016
Dolnośląskie	1 926,00	1 925,80	1 873,20	1 901,50	1 811,60
Kujawsko-pomorskie	1 542,00	1 539,30	1 562,50	1 526,30	1 578,50
Lubelskie	2 001,00	1 989,80	1 976,90	1 999,70	2 010,20
Lubuskie	1 360,00	1 382,60	1 390,80	1 376,90	1 360,00
Łódzkie	1 035,00	1 029,90	1 029,20	1 155,30	1 078,30
Małopolskie	1 175,00	1 177,80	1 170,70	1 195,20	1 174,40
Mazowieckie	2 467,00	2 459,90	2 461,40	2 465,10	2 487,40
Opolskie	773,00	813,00	832,60	834,20	834,20
Podkarpackie	1 421,00	1 449,20	1 458,70	1 485,80	1 476,10

Podlaskie	1 035,00	1 067,80	1 064,50	1 093,50	1 063,90
Pomorskie	1 562,00	1 549,70	1 522,70	1 530,60	1 536,10
Śląskie	0,00	886,00	885,30	917,90	917,90
Świętokrzyskie	926,00	920,50	926,30	929,10	926,80
Warmińsko-mazurskie	1 717,00	1 720,80	1 716,60	1 737,20	1 711,50
Wielkopolskie	2 292,00	2 316,40	2 318,10	2 398,80	2 343,60
Zachodniopomorskie	1 841,00	1 826,00	1 823,30	1 886,80	1 832,50
Razem:	23 073,00	24 054,50	24 012,80	24 433,90	24 143,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

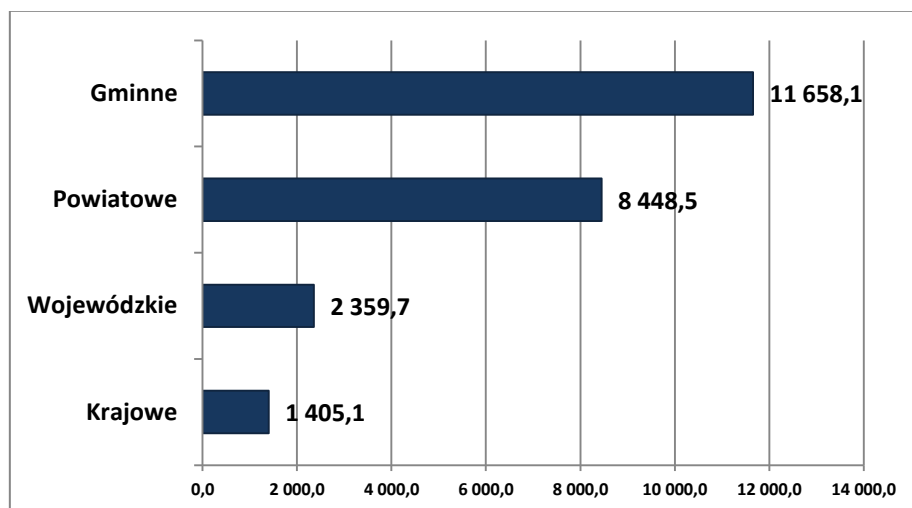
1.2. Synteza sytuacji infrastrukturalnej dróg w poszczególnych województwach Polski

Województwo Dolnośląskie

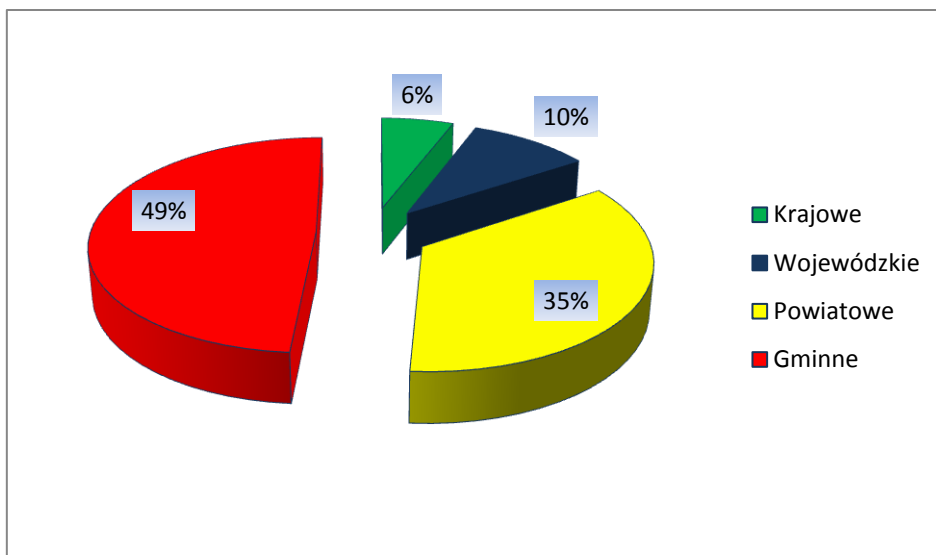
Województwo Dolnośląskie charakteryzuje się niższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 119,7 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 10% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 2 359,7 km (rys. 1.2.1 i 1.2.2). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 58,1 km oraz autostrady 201,6 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 7 miejsce w Polsce i wynosi 1 994 674 ha.

Populacja województwa to 2 002,1 tys. mieszkańców z największym miastem Wrocław (637,7 tys. mieszkańców).¹⁰

Rys. 1.2.1. i 1.2.2. Drogi publiczne w Województwie Dolnośląskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



¹⁰ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 89.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Dolnośląskie jest uprzywilejowane infrastrukturalnie, gdy chodzi o drogownictwo. W najbliższych latach poszerzoną między Legnicą i Wrocławiem A4 uzupełni południkowa S3 z Legnicy do Bolkowa i Jeleniej Góry i przez S5 do Lubawki na granicy z Czechami. Do Bolkowa, który stanie się ważnym węzłem drogowym Dolnego Śląska doprowadzona będzie S5. W związku z powyższym istniejące drogi wojewódzkie będą łączone węzłami drogowymi z kośćcem autostradowym Dolnego Śląska. Generalnie są one w dobrym stanie technicznym. Zapewniają niekłopotliwą możliwość dotarcia do wszystkich ważniejszych miejscowości regionu. Pozwalają także obsługiwać wysokotowarową produkcję rolną jednego z podstawowych regionów rolnych kraju.

W miejscowościach Jawor, Złotoryja, Lwówek Śląski i Środa Śląska właściwe drogi wojewódzkie umożliwiają obsługę nowo powstających zakładów przemysłowych. Argumentem dla zagranicznych inwestorów (w ramach tzw. BIZ) dobra infrastruktura drogowa jest jednym z podstawowych czynników lokalizowania przemysłu motoryzacyjnego, elektroniki użytkowej i przetwórczego w regionie. Przykładem są zakłady produkcji silników Daimler-Benz w Jaworze, gdzie producent silników czterozaworowych dla Mercedesa gotowy jest „poczekać” na autostradę S3, wykorzystując obecne drogi, z wojewódzkimi włącznie (nr 363).

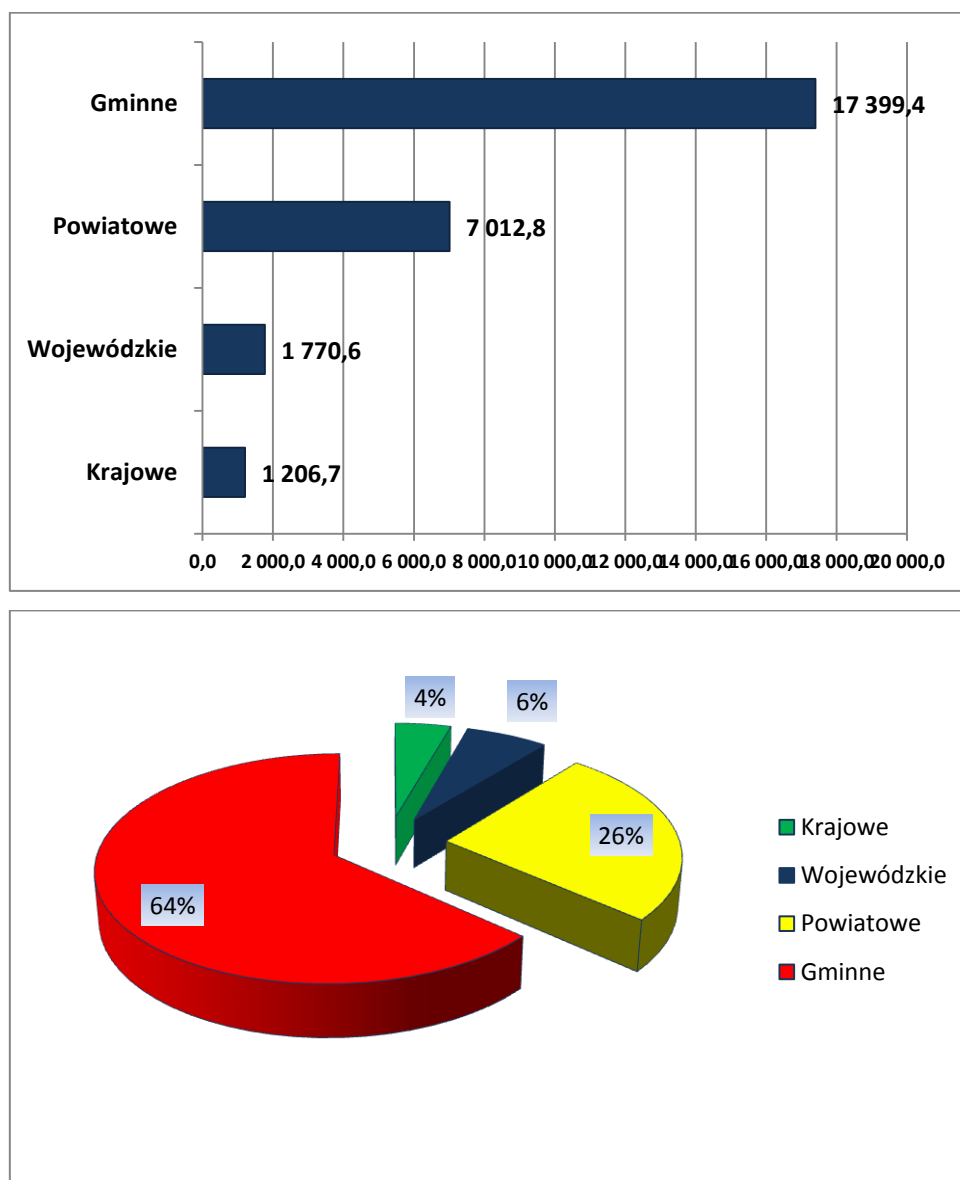
Województwo Kujawsko-Pomorskie

Województwo Kujawsko-Pomorskie charakteryzuje się wyższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 152,4 km/100km². Drogi wojewódzkie

stanowią ok. 6% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 770,6 km (rys. 15 i 16). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 30,8 km oraz autostrady 165 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 10 miejsce w Polsce i wynosi 1 797 134 ha.

Populacja województwa to 1 239,3 tys. mieszkańców z największym miastem Bydgoszczą (353,9 tys. mieszkańców) i Toruniem (202,5 tys. mieszkańców).¹¹ Miasta te stanowią Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny (B-TOM), którego zamieszkuje 775 tys. ludności (map. 1.2.1).

Rys. 1.2.3. i 1.2.4. Drogi publiczne w Województwie Kujawsko-pomorskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



¹¹ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 90.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Kujawsko-pomorskie dysponuje drogami wojewódzkimi, które stanowią istotne uzupełnienie rozwiniętej sieci dróg wyższej kategorii, a przede wszystkim długiego odcinka autostrady A1. W przyszłości sieć autostradowa województwa zostanie uzupełniona o drogę magistralną S5, budowaną obecnie w pasie dzisiejszej DK5. W tej sytuacji najważniejszymi obszaramiciążenia do dróg wojewódzkich (nr 251, 254) są obszary między Inowrocławiem, Barcinem, Łabiszynem i Aleksandrowem Kujawskim. Jest to region intensywnej produkcji przemysłu chemicznego (sodowego) oraz wydobycia wapienia (Barcin). Istniejące drogi wojewódzkie dostosowane są do potrzeb gospodarczych i społecznych, a problemy utrzymaniowe charakterystyczne są dla całego kraju. Poprawę warunków ruchu na tych drogach zapewnią budowane obwodnice magistralne Żnina i Inowrocławia. Zapowiedziana budowa opóźnionej inwestycyjnie zapory w Siarzewie na Wiśle, między Ciechocinkiem i Nieszawą (zbiornik wyrównawczy dla zapory we Włocławku), zaowocuje powstaniem nowej drogi wojewódzkiej między Osiekiem (nr 258) i Raciążkiem (nr 266).

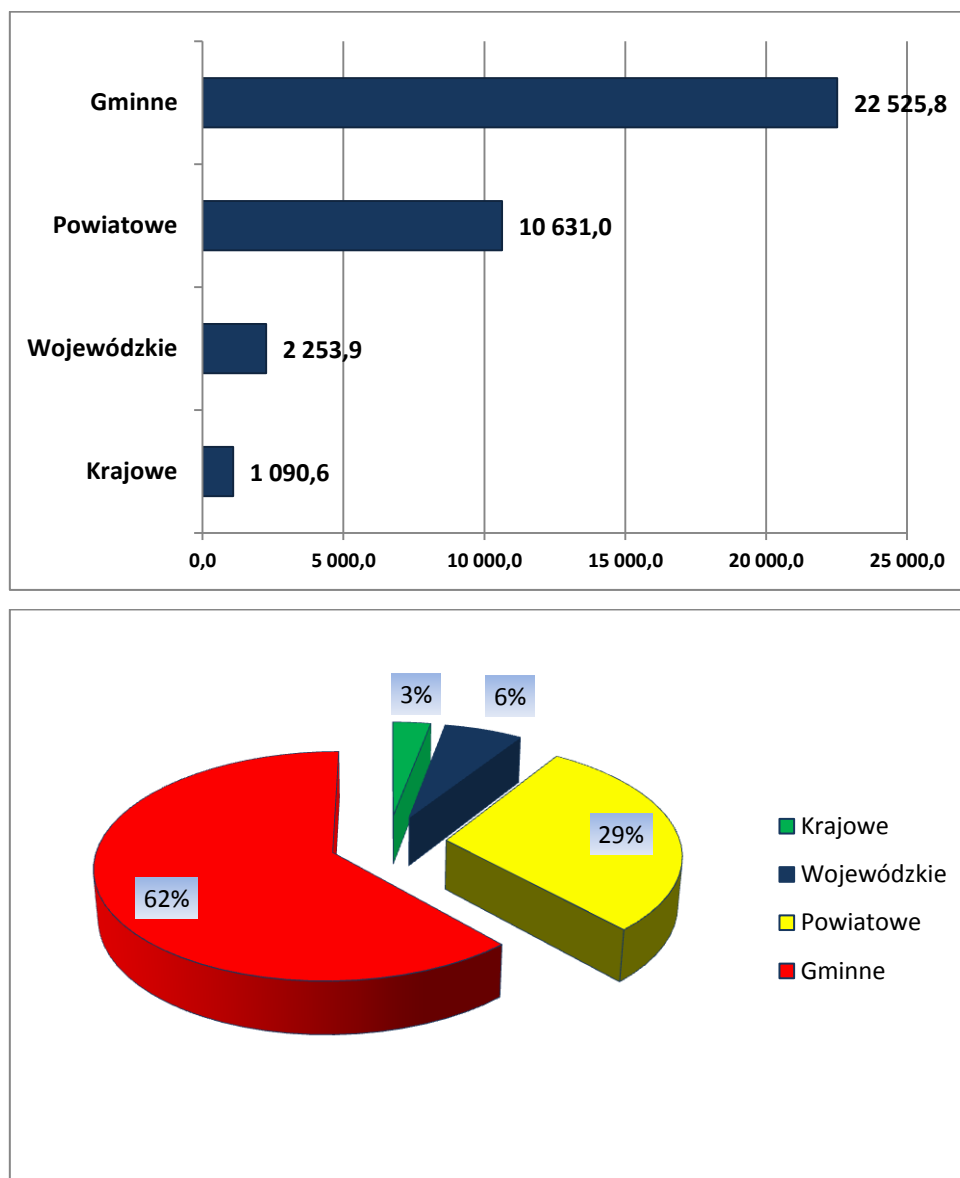
Województwo Lubelskie

Województwo Lubelskie charakteryzuje się wyższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 145,3 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 6% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 2 253,9 km (rys. 1.2.5 i 1.2.6). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 74,6 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 3 miejsce w Polsce i wynosi 2 512 246 ha.

Populacja województwa to 989,5 tys. mieszkańców z największym miastem Lublin (ok. 340,4 tys. mieszkańców).¹² Miasto Lublin stanowi rdzeń Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego, który zamieszkuje 711 tys. ludności (map. 1.2.1).

¹² Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 -90.

Rys. 1.2.5. i 1.2.6. Drogi publiczne w Województwie Lubelskim, wg stanu na 31.12.2016 r.
(w km i %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Lubelskie należy do słabszych gospodarczo regionów Polski. Trwa rozbudowa jego sieci drogowej, co wiąże się przede wszystkim z wymogami międzynarodowego ruchu samochodowego oraz koniecznością rozwiązania palących problemów ruchu samochodowego w aglomeracji lubelskiej. W nadchodzących latach należy oczekiwać dużej poprawy w wykorzystaniu magistralnych dróg o parametrach autostradowych. Wiąże się to z intensywną rozbudową przyszłej S17 między Lublinem i Warszawą. Droga ta przedłużona zostanie do Piasków i w postaci DK12 z obwodnicą Chełma do Dorohuska na granicy z Ukrainą. Parametry dróg krajowych będą miały również inne inwestycje drogowe województwa lubelskiego, np. droga z Kurowa Zachodniego (S17) do

zakładów azotowych w Puławach, czy też fragmenty magistralnej DK19 (przyszłej S19) między Rzeszowem i Lublinem oraz w kierunku na północ do Międzyrzecza Podlaskiego.

Natomiast w kwestii dróg wojewódzkich należy stwierdzić, że są one w niezłym stanie technicznym i na wielu odcinkach np. między Łęczną, Piaskami i Lubartowem (nr 829) przeciążone ruchem. Do niedawna poważnym problemem drogowym był dojazd z Polski do znanego uzdrowiska w Nałęczowie. Drogi nr 830 z Bochofnicy i nr 826 z Markuszowa były całkowicie niewystarczające. Powstanie S17 i autostradowej obwodnicy zachodniej Lublina odciążęło drogi wojewódzkie w rejonie Nałęczów - Bełżyce.

W obszarze przygranicza należy zwrócić uwagę na problem drogi wojewódzkiej nr 816 z Terespoła, wzdłuż granicy państwa do Kodnia i Sławatycz. Przejście graniczne w Sławatyczach otrzymało połączenie z wnętrzem kraju, dzięki wzmocnionej, przebudowanej DK63. Natomiast droga rokadowa, równoległa do granicy nr 816 jest w złym stanie technicznym. Uniemożliwia to pełne wykorzystywanie potencjału turystycznego miejsca kultu maryjnego w Kodniu oraz monasteru prawosławnego w Jabłecznej nad Bugiem. Kodeń odwiedzany jest przez ok. 150 tys. osób rocznie. Autokary mają bardzo poważne kłopoty z pokonaniem 20 km odcinka drogi wojewódzkiej z Terespoła. Na stan drogi skarży się także straż graniczna, która posiada samochody terenowe pogarszające jeszcze stan nawierzchni. W sprawie wzmocnienia drogi nr 816, przynajmniej do Kodnia, władze lokalne korespondują z decydentami państwowymi już od wielu lat.

Miasto Parczew jest ważnym węzłem dróg wojewódzkich (nr 815, 813, 819). Ich stan techniczny jest do tego stopnia nie wystarczający dla potrzeb ciężkiego ruchu towarowego, że nastąpiła pierwsza rezygnacja z lokalizacji w podstrefie ekonomicznej parczewskiej inwestora z Niemiec. Jako usprawiedliwienie likwidacji zakładów przemysłu elektromaszynowego podał on brak właściwego skomunikowania drogowego z magistralną DK19.

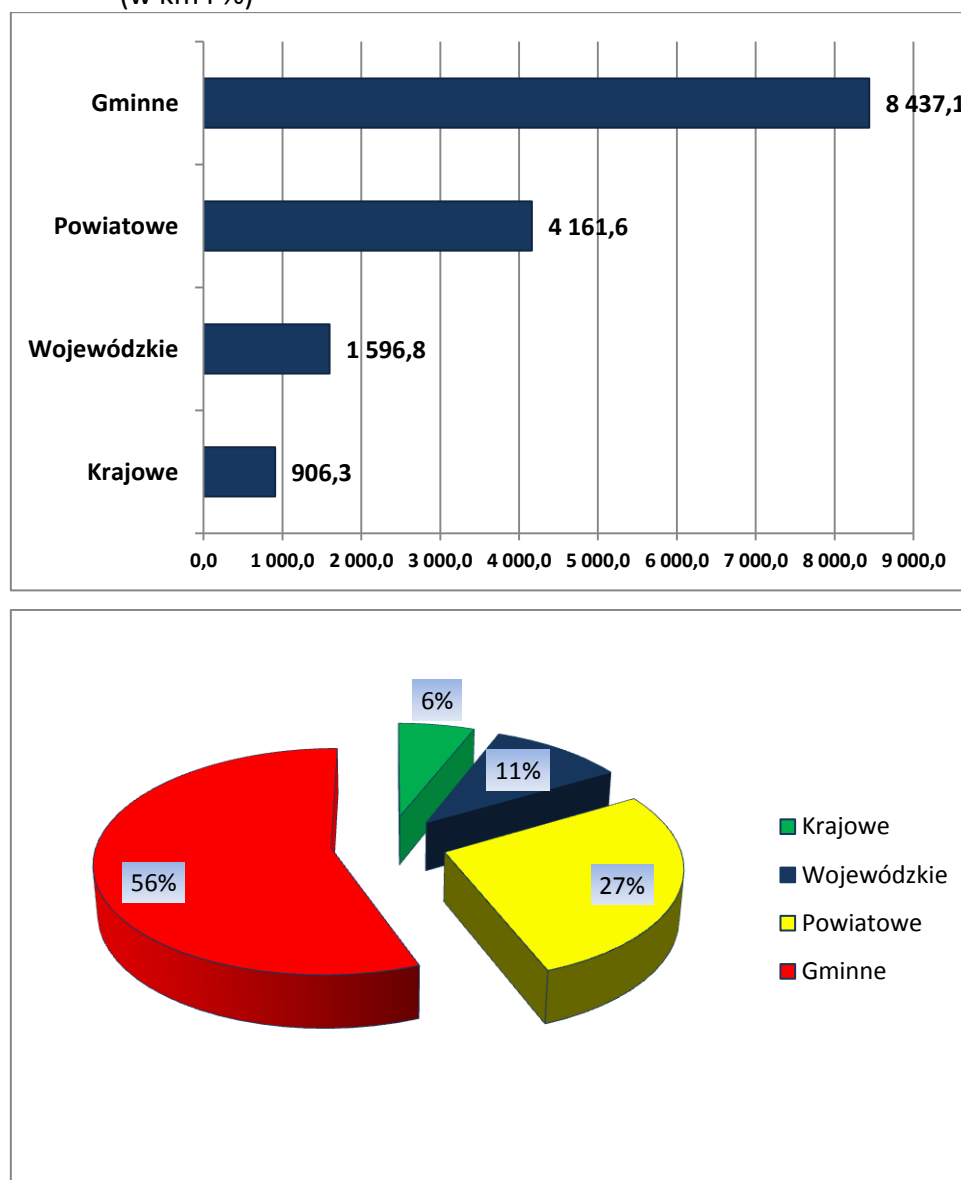
Województwo Lubuskie

Województwo Lubuskie charakteryzuje się niższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 108 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 11% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 597 km (rys. 1.2.7 i 1.2.8). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 108,9 km oraz autostrady 89,2 km

(wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 13 miejsce w Polsce i wynosi 1 398 789 ha.

Populacja województwa to 660,4 tys. mieszkańców z największym miastem Zieloną Górą (139,3 tys. mieszkańców) i Gorzowem Wielkopolskim (123,9 tys. mieszkańców).¹³

Rys. 1.2.7. i 1.2.8. Drogi publiczne w Województwie Lubuskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Lubuskie należy do słabiej zaludnionych województw w Polsce. Skorelowana z tym jest gęstość dróg wojewódzkich – poniżej średniej krajowej. Jednak ich udział w publicznej sieci dróg jest znaczący (11%). Pod względem jakościowym są to niezłe

¹³ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 91.

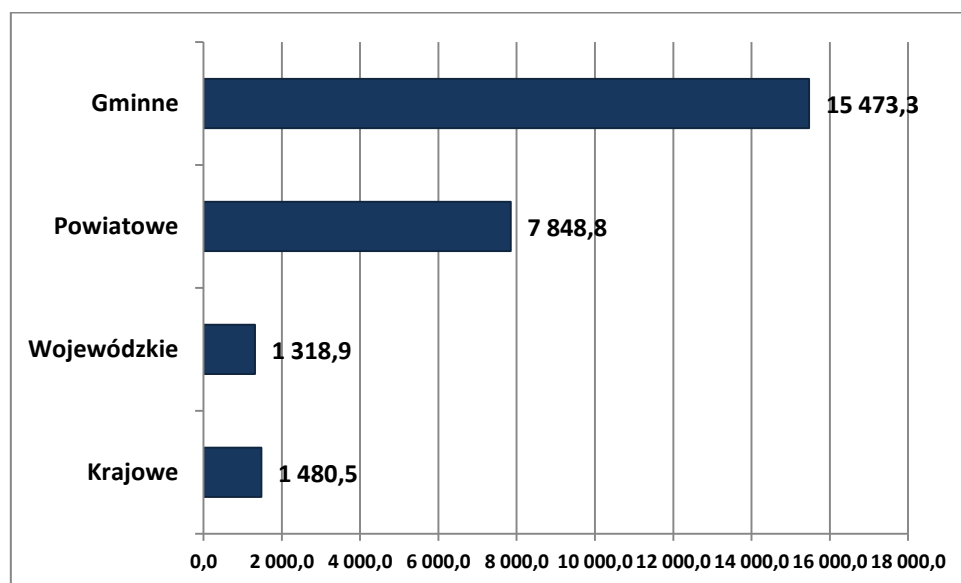
drogi i problemy z ich eksploatacją wiążą się przede wszystkim z właściwym utrzymaniem remontowym. Ważne zmiany jakościowe związane z siecią dróg omawianego województwa dotyczą obecnie budowy magistrali o parametrach autostradowych S3, z jej uzupełnieniami w Gorzowie Wielkopolskim i Zielonej Górze. Drogi wojewódzkie powinny być wzmocnione w Lubuskim przede wszystkim w rejonie Kostrzynia nad Odrą (nr 132) oraz Rzepina, który jest węzłem dróg wojewódzkich (nr 134, 139) w pobliżu autostrady A2. W miastach tych rozwijają się intensywnie specjalne strefy ekonomiczne i lokalizują tu się BIZ (bezpośrednie inwestycje zagraniczne i polskie).

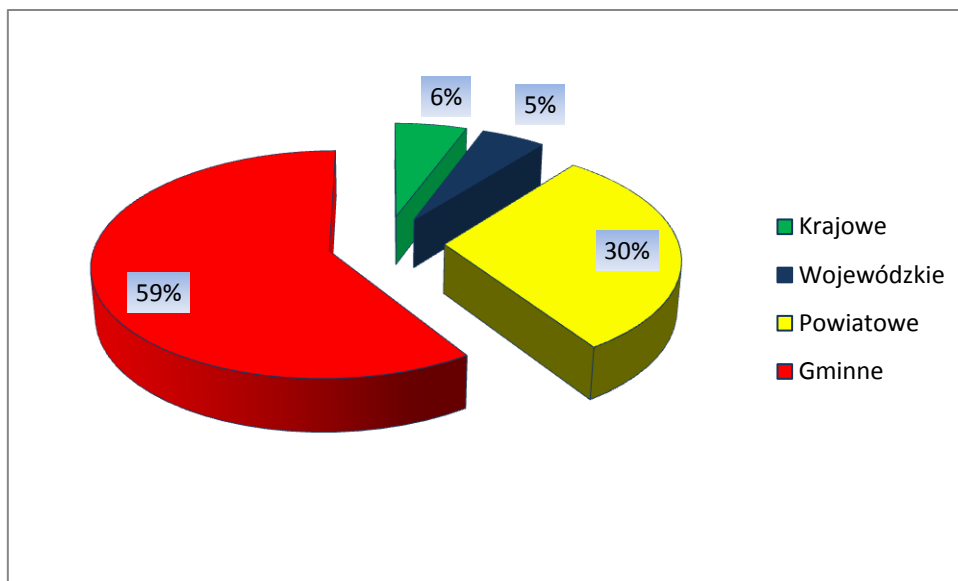
Drogi wojewódzkie na obszarze Puszczy Lubuskiej, w rejonie Ośna Lubuskiego, Sulęcina (nr 137) i Lubniewic (nr 136) zapewniają obsługę ważnych i atrakcyjnych regionów turystycznych. I jako takie powinny być wzmocnione.

Województwo Łódzkie

Województwo Łódzkie charakteryzuje się wyższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 143,4 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 5% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1319 km (rys. 17 i 18). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 194,4 km oraz autostrady 214,1 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 9 miejsce w Polsce i wynosi 1 821 895 ha.

Rys. 1.2.9. i 1.2.10. Drogi publiczne w Województwie Łódzkim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)





Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Populacja województwa to 1 563,6 tys. mieszkańców z największym miastem Łodzią (696,5 tys. mieszkańców).¹⁴ Miasto to stanowi rdzeń Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (ŁOM), który zamieszkuje 1 083 tys. ludności (map. 1.2.1).

Województwo łódzkie należy do nietypowych województw, stanowiących swoistą „obrotnicę” transportową w krajowym systemie transportowym (niem. Drehscheibe). Przesądza o tym centralne położenie województwa i Łódzki Obszar Metropolitalny – niezwykle ważny komponent duopolu warszawsko-łódzkiego. W związku z tym dominantą drogową w województwie są magistrale o parametrach autostradowych (autostrady i tzw. drogi ekspresowe). Drogi wojewódzkie mają gęstość wyższą od krajowej. Są często przeciążone, tak jak w strefie ciężenia do ŁOM. Jednak stan ich utrzymania jest zadawalający, a w pobliżu wschodniej obwodnicy Łodzi i przyszłej zachodniej obwodnicy stan ten jest lub będzie bardzo dobry z uwagi uzupełnienia w postaci bezkolizyjnych, wielopoziomowych skrzyżowań. Prawdziwym, nierozstrzygniętym jeszcze i zupełnie niedoszacowanym finansowo problemem jest „wpisanie” przyszłego Centralnego Portu Lotniczego (CPL) na pograniczu województw łódzkiego i mazowieckiego w Baranowie, niedaleko Skierniewic. Jeżeli ten port lotniczy powstanie w zapowiadanej skali (docelowo 90 mln obsługiwanych pasażerów rocznie), to konieczne będzie przekształcenie sieci dróg duopolu warszawsko-łódzkiego z wojewódzkich w okolicach Skierniewic, Rawy Mazowieckiej, Żyrardowa oraz

¹⁴ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 91.

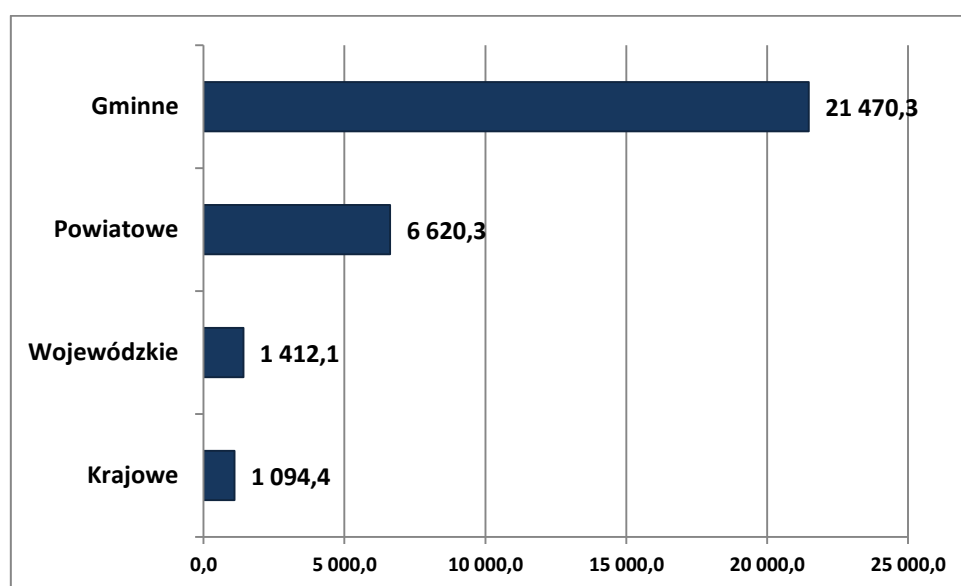
DK50 (daleka obwodnica Warszawy) w autostrady. Dodatkowo trzeba będzie natychmiast poszerzać istniejące autostradowe drogi magistralne A2, S8 i S7.

Województwo Małopolskie

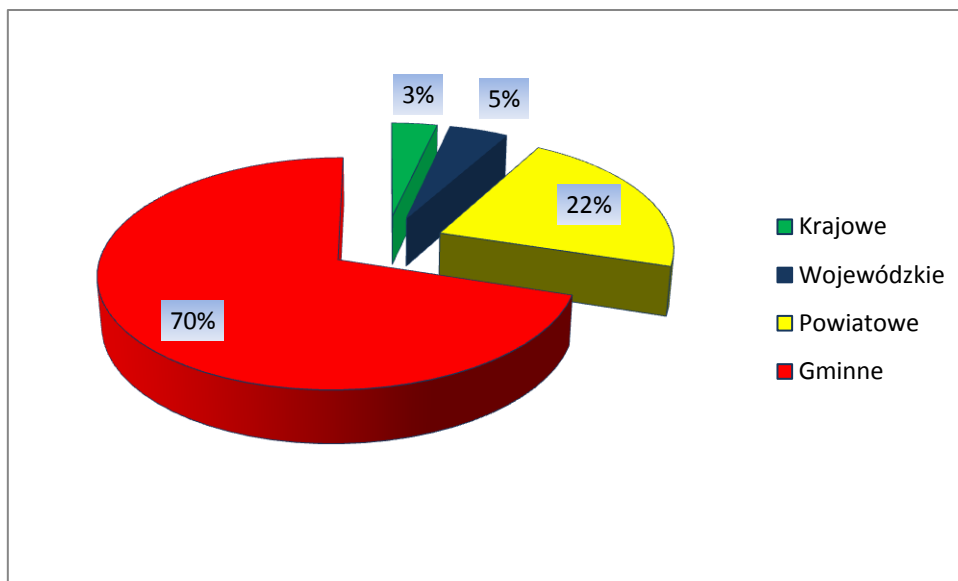
Województwo Małopolskie charakteryzuje się wyższą gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 201,5 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 5% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 412,1 km (rys. 1.2.11 i 1.2.12). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 17,5 km oraz autostrady 121,9 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 12 miejsce w Polsce i wynosi 1 518 279 ha.

Populacja województwa to 1 637,4 tys. mieszkańców z największym miastem Kraków (765,3 tys. mieszkańców).¹⁵ W województwie tym wiodącą rolę urbanistyczną ma Krakowski Obszar Metropolitalny (KOM), który zamieszkuje 1 518 tys. ludności (map. 1.2.1).

Rys. 1.2.11. i 1.2.12. Drogi publiczne w Województwie Małopolskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



¹⁵ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 92.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Małopolskie charakteryzuje się niewielkim udziałem w strukturze drogownictwa dróg krajowych i wojewódzkich, przy bardzo dużym udziale (70%) dróg gminnych, przede wszystkim na terenach podgórskich. O znaczeniu dróg magistralnych w regionie przesądza autostrada A4 biegnąca do Korczowej na granicy z Ukrainą. Trwa również budowa drogi magistralnej o parametrach autostradowych S7, między Krakowem i Rabką Zdrojem. Te dwie autostrady wyznaczą kościec drogowy regionu. W związku z tym oczekuje się od istniejących i wzmacnianych stopniowo dróg wojewódzkich uzupełnienia i udrożnienia dróg autostradowych. Ogólnie drogi wojewódzkie są w dobrym stanie technicznym i ich integracja sieciowa z magistralami zaowocuje powstawaniem dwupoziomowych, bezkolizyjnych skrzyżowań.

Przykładem „podłączenia” drogi wojewódzkiej w zurbanizowanym terenie pod Tarnowem do A4 jest obwodnica Wojnicza, analizowana w opracowaniu ITS.¹⁶

Obwodnica Wojnicza

Obwodnica Wojnicza jest ważną pod względem komunikacji regionalnej drogą wojewódzką w zurbanizowanym terenie łączącym szereg intensywnie zabudowanych miejscowości. Odcinek drogi był nadmiernie eksploatowany i wymaga remontu, a poszerzenie obwodnicy ułatwiłoby rewitalizację drogi. Tendencje, które prowadzą w

¹⁶ J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski: Raport końcowy zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna nr POPT.02.01.00-00-0021/15-00, pt.: Wsparcie instytucji ds. koordynacji strategicznej Umowy Partnerstwa w latach 2015-2016, realizowanego dla Ministerstwa Rozwoju, pt.: „Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych”. Warszawa 30.11.2017 r.

podobnych przypadkach do likwidacji i zwięzania starych pasów dróg, w tym przypadku nie wystąpią. W związku z tym, że droga łączy się w węźle „Wierzchosławice” z autostradą A4 nie występuje efekt "kanalizacji" autostrady, czyli odciążenia jej od ościennych miejscowości w rejonie największegociążenia. Wybór analizowanego odcinka podyktowany jest czynnikami zniwelowania nadmiernego ruchu w małych miejscowościach połączonych komunikacyjnie z Nowym Sączem, czy Dąbrową Tarnowską, połączeniem z autostradą południowej części regionu, a także ułatwieniem komunikacyjnym w kontekście dojazdu do specjalnej strefy ekonomicznej w Wojniczu.

Wybudowana droga umożliwi dojazd do autostrady z pominięciem Tarnowa. Jest to także bliski fragment obwodnicy miasta, który przede wszystkim odciążył sąsiadującą miejscowość Wielką Wieś. Przed wybudowaniem obwodnicy pojazdy poruszające się w kierunku Nowego Sącza lub Dąbrowy Tarnowskiej musiały przebiegać przez intensywnie zabudowaną miejscowość wąską drogę. Obciążenie mieszkańców było związane z nadmiernym hukiem, spalinami, a także bezpośrednim zagrożeniem spowodowanym znacznym ruchem szczególnie samochodów ciężarowych. Inwestycja była zdecydowanie opóźniona w porównaniu do potrzeb i intensywności w ruchu w tym regionie. Nowa droga nazywana jest też „zachodnim obejściem Tarnowa” umożliwia przemierzającym się od południa samochodom dojazd do autostrady bez konieczności przejazdu przez Tarnów lub Mościce - punkty komunikacyjne cechujące się częstą kongestią. Droga wojewódzka nr 975 prowadzi do węzła A4 w Wierzchosławicach. Od momentu otwarcia autostrady połączenie było niemożliwe z powodu remontu wiaduktu kolejowego nad drogą wojewódzką nr 975. Połączenie było zamknięte przez 2 lata. Przebudowa wiaduktu umożliwiła przejazd samochodów ciężarowych jadących w kierunku autostrady. Na nowej obwodnicy zamontowano po raz pierwszy na drogach wojewódzkich tzw. kocie oczy, czyli specjalne odblaski, które mają nocą redukować wbieganie dzikich zwierząt na drogę. W ramach drogi wybudowano ponad stumetrowy wiadukt nad potokiem Więckówka. Docelowo poszerzona obwodnica Wojnicza łączyć ma się z obwodnicą Łętowic i Wierzchosławic.

Droga stanowi otwarcie komunikacyjne dla parku przemysłowego zlokalizowanego we wschodniej części Małopolski, na terenie Gminy Wojnicz, w odległości ok. 70 km od Krakowa, ok. 500 m od autostrady A4 (Kraków - Rzeszów) oraz 1,5 km od centrum Wojnicza. W chwili obecnej obszar Parku obejmuje powierzchnię 63,5 ha, w tym 35 ha terenów przygotowanych dla inwestorów. Docelowo Park obejmie obszar 153 ha, w tym znajdzie się około 70 ha

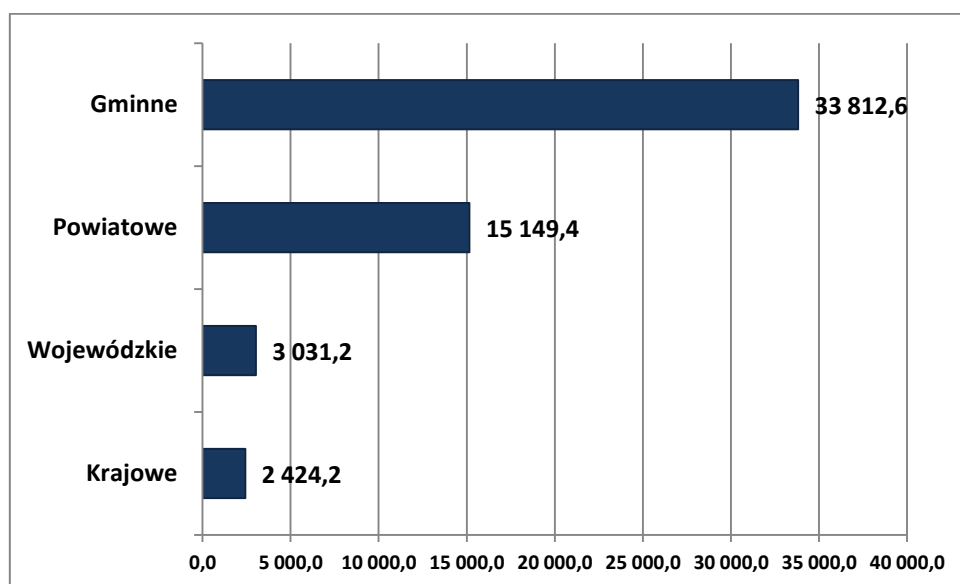
terenów zielonych. Na obszarze Parku dostępne są wszystkie media dostosowane do potrzeb przedsiębiorstw produkcyjnych.

Województwo Mazowieckie

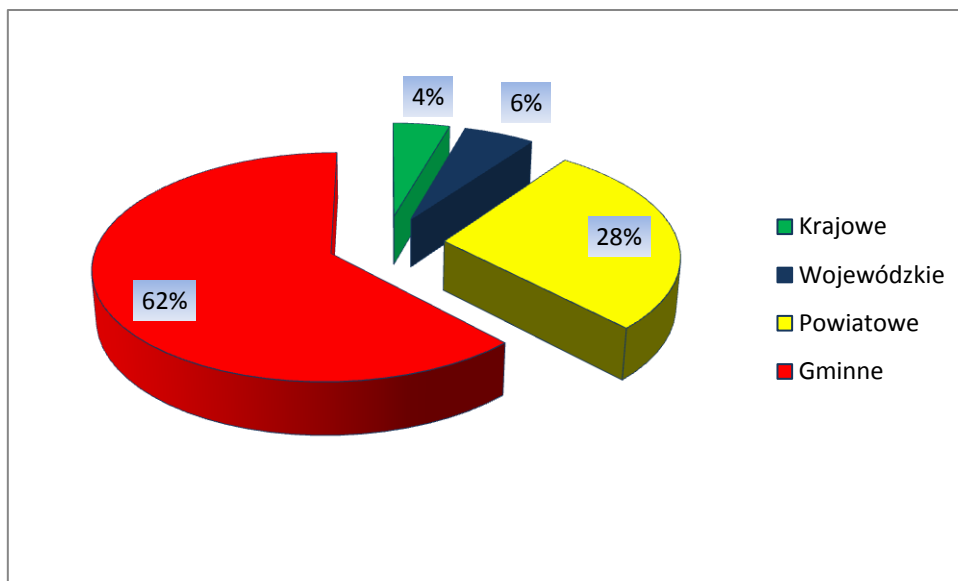
Województwo Mazowieckie charakteryzuje się wyższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 153 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 6% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 3 031,2 km (rys. 1.2.13 i 1.2.14). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 130,4 km oraz autostrady 61,7 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 1 miejsce w Polsce i wynosi 3 555 847 ha.

Populacja województwa to 3 449, 5 tys. mieszkańców z największym miastem Warszawą (1 754 tys. mieszkańców).¹⁷ Miasto to stanowi rdzeń Obszaru Metropolitalnego Warszawy (OMW), który zamieszkuje 3 147 083 ludności (map. 1.2.1).

Rys. 1.2.13. i 1.2.14. Drogi publiczne w Województwie Mazowieckim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



¹⁷ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 93.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Mazowieckie zdominowane jest w drogownictwie przez Obszar Metropolitalny Warszawy, w którym wykształca się tzw. tkanka infrastrukturalna, czyli przestrzeń wypełniona infrastrukturą drogową wymagającą tylko uzupełnień (np. mosty na Wiśle i dużych rzekach regionu) oraz wzmacniania technicznego. Ogólnie dobry stan dróg wojewódzkich zakłócony jest opóźnieniami remontowymi i brakiem wzmocnienia niektórych połączeń na obrzeżach województwa. Przykładem są tereny na wschód od posiadającego obwodnicę w ciągu przyszłej S17 Garwolina. Tereny między Głuskowem, Stoczkiem Łukowskim i Żelechowem pozbawione są dróg wojewódzkich, a istniejące drogi gminne są w fatalnym stanie technicznym. Należałoby rozważyć połączenie Głuska z Żelechowem drogą wojewódzką, co oznaczałoby przedłużenie drogi nr 805 do drogi nr 807.

W analizie infrastrukturalnej ITS w Warszawie zanalizowano szereg zrealizowanych i postulowanych połączeń drogowych w województwie mazowieckim¹⁸. Przykładami dróg, w których duże znaczenie mają połączenia rangi wojewódzkiej są: obwodnica Pułtuska i obwodnica Serocka.

Obwodnica Pułtusk

Obwodnica Pułtuska o wstępnie szacowanej długości 15,1 km ma omijać miasto od zachodu. Przewidywane lata realizacji inwestycji w systemie „projektuj i buduj” to 2021-

¹⁸ J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski: Raport końcowy zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna nr POPT.02.01.00-00-0021/15-00, pt.: Wsparcie instytucji ds. koordynacji strategicznej Umowy Partnerstwa w latach 2015-2016, realizowanego dla Ministerstwa Rozwoju, pt.: „Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych”. Warszawa 30.11.2017 r.

2025. Jednym z celów inwestycji jest uwolnienie od ciężkiego ruchu tranzytowego nie tylko Pułtuska, ale także pobliskie wsie: Kacice, Kleszewo i Przemiarowo. We wcześniejszych planach przyjęto, że obwodnica Pułtuska będzie wyłączać się z istniejącej drogi DK 61 w miejscowości Łubienica położonej na południe od Pułtuska, ominie miasto od strony zachodniej, następnie włączy się do istniejącej drogi DK 61 w miejscowości Lipa na północ od miasta. Przedsięwzięcie to ma również obejmować budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 57 Szczytno – Pułtusk w związku z koniecznością zmiany przebiegu tej drogi tak, aby nie przechodziła przez zwartą budowę wsi Przemiarowo i Kleszewo, a węzeł drogowy z obwodnicą można było zlokalizować poza zabudową wsi Kleszewo.

Planowana inwestycja drogowa, jaką jest budowa obwodnicy Pułtuska jest jednym z wielu kroków, które są konieczne do podjęcia, by udrożnić szlak komunikacyjny, jakim jest droga krajowa DK 61. Inwestycja ta nie tylko przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców Pułtuska i okolicznych miejscowości, ale również usprawni funkcjonowanie firm operujących na rynku lokalnym. W konsekwencji wyprowadzenia ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych oraz samochodów osobowych z miasta, mieszkańcy Pułtuska uzyskają lepszą dostępność (czasową) nie tylko do pracy, szkół, przedszkoli, ale również do obiektów kulturalnych, rekreacyjnych, sportowych. Ponadto poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmniejszy się hałas i emisja spalin.

Modernizacja drogi krajowej DK 61 została podzielona na wiele odcinków o długości od kilku do kilkunastu kilometrów, które są realizowane jako niezależne inwestycje. Powstały dotychczas m.in.: obwodnica Jabłonny, Serocka, dwujezdniowy odcinek przez Zegrze wraz z mostem na Narwi, a w planie przygotowywane są do realizacji kolejne odcinki, w tym obwodnica Pułtuska. W konsekwencji modernizacji drogi DK 61 na całej długości, zaczynając od Warszawy a kończąc na Augustowie, takie regiony, obszary jak powiat pułtuski zyskają na atrakcyjności nie tylko w oczach turystów (ze względu na swoje walory historyczno – przyrodnicze), ale również podniosą atrakcyjność w oczach inwestorów, zarówno z większych jak i mniejszych ośrodków, miejscowości, co przyczyni się do lepszego wykorzystania inwestycji drogowych.

Ograniczoność środków finansowych powoduje, że w nadchodzących latach ciąg komunikacyjny DK 61 powinien być wzmacniany do Pułtuska w węźle „Kleszewo”. Dalej droga rozgałęzia się do Ciechanowa, Przasnysza, Ostrołęki i Ostrowii Mazowieckiej z jednoczesnym rozłożeniem ruchu drogowego.

Obwodnica Serocka

Obwodnica miasta Serocka jest interesującym przykładem inwestycji drogowej oddanej do użytku na początku drugiej dekady obecnego wieku, która w znaczący, choć na razie wycinkowy sposób, poprawiła uwarunkowania rozwojowe miasta, gminy Serock oraz gmin ościennych. Ponieważ wcześniej mieliśmy w mieście Serock do czynienia z sytuacją katastrofy „wąskiego gardła” drogowego, a więc okresowego braku przepustowości, obwodnica swoim znaczeniem przekroczyła wpływ na środowisko lokalne i usprawniła istotnie ruch drogowy na północnych rubieżach Obszaru Metropolitalnego Warszawy (OMW).

Podmioty gospodarcze miasta i gminy Serock związane są głównie z usługami. Bliskość Zalewu Zegrzyńskiego powoduje, że obok usług typowo handlowych rozwinięte są usługi hotelarskie, restauracyjne, szkoleniowe. Niektóre obiekty turystyczne są ważnymi pracodawcami dla okolicznej ludności. Należą do nich na przykład: Hotel „Narvil Conference & Spa” w Serocku (660 miejsc noclegowych), przebudowany i rozbudowany Hotel „Warszawianka” Centrum Kongresowe w Jachrance (750 miejsc noclegowych), szereg branżowych ośrodków wypoczynkowych nad zalewem – np. w Jachrance, czy też restauracja „Złoty Lin” w Wierzbicy (w części hotelowej 32 miejsca noclegowe). Ostatni z wymienionych obiektów zlokalizowany jest w bezpośredniej bliskości obwodnicy Serocka i początkowo pojawiła się obawa, że odsunięcie ruchu tranzytowego od tej lokalizacji, podobnie jak w przypadku restauracji i centrum handlu rybami „Złoty Okoń” na południowym skraju miasta Serock, pozbawi obiekt klientów¹⁹. Tego typu sytuacja miała miejsce w samym Serocku, na jego północnym obrzeżu, w przypadku restauracji o regionalnym charakterze z dużym placem postojowym dla ciężarówek. Jednak, jak się okazało, jej właściciele zlikwidowali ten obiekt i przenieśli się na samą obwodnicę, gdzie powstał hotel, duży sklep przydrożny z placem zabaw dla dzieci, restauracja dla kierowców, stacja benzynowa, o łącznej, szacunkowej wartości 30-40 mln zł. Zespół ten pełni obecnie rolę ważnego, uczęszczanego MOP (miejsca obsługi pasażerów) na obwodnicy Serocka.

Pozostałe, wymienione obiekty utrzymały się rynkowo i co ciekawe odnotowują obecnie lepsze wyniki funkcjonowania niż w okresie przed oddaniem do użytku w 2011 r. obwodnicy miasta. Przyczyn tego należy upatrywać w „uspokojeniu” ruchu lokalnego w samym mieście.

¹⁹ Badania statutowe Katedry Geografii Ekonomicznej KNoP, SGH Warszawa 2012 r. (materiały nie publikowane).

Obiekty użyteczności publicznej oraz placówki handlowe stały się łatwiej dostępne dla społeczności lokalnej. Mieszkańcy Legionowa, Michałowa-Reginowa, Nieporętu, Zegrza mogą dojeżdżać do obiektów turystycznych i handlowych bez wielogodzinnego stania w korkach drogowych z różnych powodów (zdarzenia drogowe, zmiany turnusów w wakacje, pośpiech ciągników drogowych w ruchu międzynarodowym). Wcześniej „przebiecie się” się w mieście przez kolumny tzw. TIR-ów skręcających na Nowy Dwór Mazowiecki było, mimo świateł na skrzyżowaniu w mieście, niebezpiecznym i karkołomnym przedsięwzięciem. Supermarkety (np. „Biedronki”) lub wspomniana wyżej restauracja „Złoty Okoń” były praktycznie odcięte od miasta. Obecnie sytuacja radykalnie się zmieniła a dostępność obiektów dla mieszkańców miasta i gmin ościennych uległa istotnej poprawie. Przekłada się to na wyniki ekonomiczne sprzedaży. Zatrudnienie w nich znajdują przeważnie mieszkańcy okolicznych, zurbanizowanych coraz bardziej wsi.

Wzrastająca mobilność mieszkańców Serocka i gmin ościennych przekłada się na wzrost liczby mieszkańców miasta i spadek bezrobocia w regionie. Przesadą byłoby twierdzić, że jest to zasługą wyłącznie usunięcia bariery infrastrukturalnej w mieście, ale budowa obwodnicy stała się ważnym komponentem tych procesów. Rośnie na przykład w mieście i gminie Serock liczba podmiotów gospodarczych. W 2010 r. było ich 953, w 2015 r. liczba wzrosła do 1238, a w pierwszym półroczu 2017 r. szacuje się, że jest ich ok. 1300²⁰. Można w tym miejscu dodać, że w przeciwieństwie do gminy Wieliszew i miasta Legionowa, które mają swoje wąskie gardło drogowe na DK 61 i poważne problemy z przejezdnością w kierunku północno-południowym²¹. Rośnie zatrudnienie w obiektach usługowych, z których największymi są hotele²². Wielu spośród zatrudnionych w turystyce nad Zalewem Zegrzyńskim mieszka w Serocku i okolicach miasta.

Zasięg wpływu wybudowanej obwodnicy Serocka jest jednak szerszy. Przykładem jest granicząca z Serockiem gmina Somianka nad Bugiem i skrajem Puszczy Białej, przez którą przebiega DK 62. Dla mieszkańców wiejskiej gminy stworzyły się nowe szanse pracy. Dojazd do Serocka, Wierzbicy, Nieporętu, a nawet Legionowa, nie jest już takim problemem. Szukają więc zatrudnienia z niezłym rezultatem w promieniu 25 km od swojej gminy²³. Występuje

²⁰ Dane częściowo z: *Strategia Rozwoju Gminy Miasto i Gminy Serock na lata 2016 -2025*, Serock 2016.

²¹ Problem omówiony w innym miejscu niniejszego raportu (odcinek Legionowo – Zegrze Południowe).

²² Orientacyjnie przyjmuje się, że w hotelach zatrudnionych jest w różnym rytmie tylu pracowników, ile jest miejsc noclegowych.

²³ Badania statutowe Katedry Geografii Ekonomicznej..., op. cit.

również ruch migracyjny w drugą stronę. Coraz więcej mieszkańców Warszawy i miast satelickich przenosi się na stałe do bardzo atrakcyjnych miejscowości nadbużańskich w omawianej gminie. I tu rola obwodnicy Serocka jest kluczowa. Dziesiątki nowych mieszkańców miejscowości: Popowo-Parcele, Popowo-Kościelne, Jackowo i in. uzyskało w ostatnich latach stałe zameldowanie w gminie Somianka i zezwolenia budowlane. Gmina traktuje ich jako inwestorów i przyszłych płatników podatków. W sumie gmina, w której pozostało wiele zrujnowanych ośrodków wczasowych z dawnych czasów, ustabilizowała sytuację demograficzną, podobnie jak gmina i miasto Serock. Sytuacja ta nie dotyczy tylko osób starszych, ale i rodzin wielodzietnych – zmotoryzowanych oczywiście. Lepsza sytuacja demograficzna oraz polepszająca się infrastruktura drogowa pozwalają osiągać dobre wyniki ekonomiczne zlokalizowanym w tym przypadku przy DK 62 zakładom przemysłowym. Zakłady Mięsne w Somiance produkują głównie dla północnych dzielnic Warszawy, a duży sklep przyzakładowy ma okolicznych, zmotoryzowanych klientów. Interesujące jest to, że nie zatrzymują się tu zupełnie kierowcy jadących DK 62 ciężarówek w ruchu międzynarodowym a właściciel nie ma ochoty rozbudowywać dla nich parkingu przyzakładowego. Głównymi klientami są weekendowi i wakacyjni turyści oraz nowi mieszkańcy gminy, którzy wytrzymują delikatesowe ceny produktów wysokiej jakości.

Społecznym efektem zmian struktury mieszkańców gmin nadbużańskich i nadnarwiańskich są wyższe wymagania stawiane pracy szkół lokalnych²⁴, innowacyjność we wprowadzaniu OZE (odnawialnych źródeł energii), wyższe wymogi konsumpcyjne. Zamożniejsi mieszkańcy dobrze skomunikowanych gmin są odbiorcami szeregu usług związanych z utrzymaniem ich gospodarstw domowych. Jeżeli nawet część z nich dokonuje się w tzw. „szarej strefie”, to jednak ma wpływ na prosperity społeczności lokalnych. Rolnicy mają rzetelnych odbiorców regionalnych produktów spożywczych. Coraz częściej ryczałtowo rejestrują swoją produkcję, np. kozich serów, mleka, miodu, aby konkurencyjnie sprostać wymaganiom nowych odbiorców na targach w Serocku, Wyszku lub Legionowie.

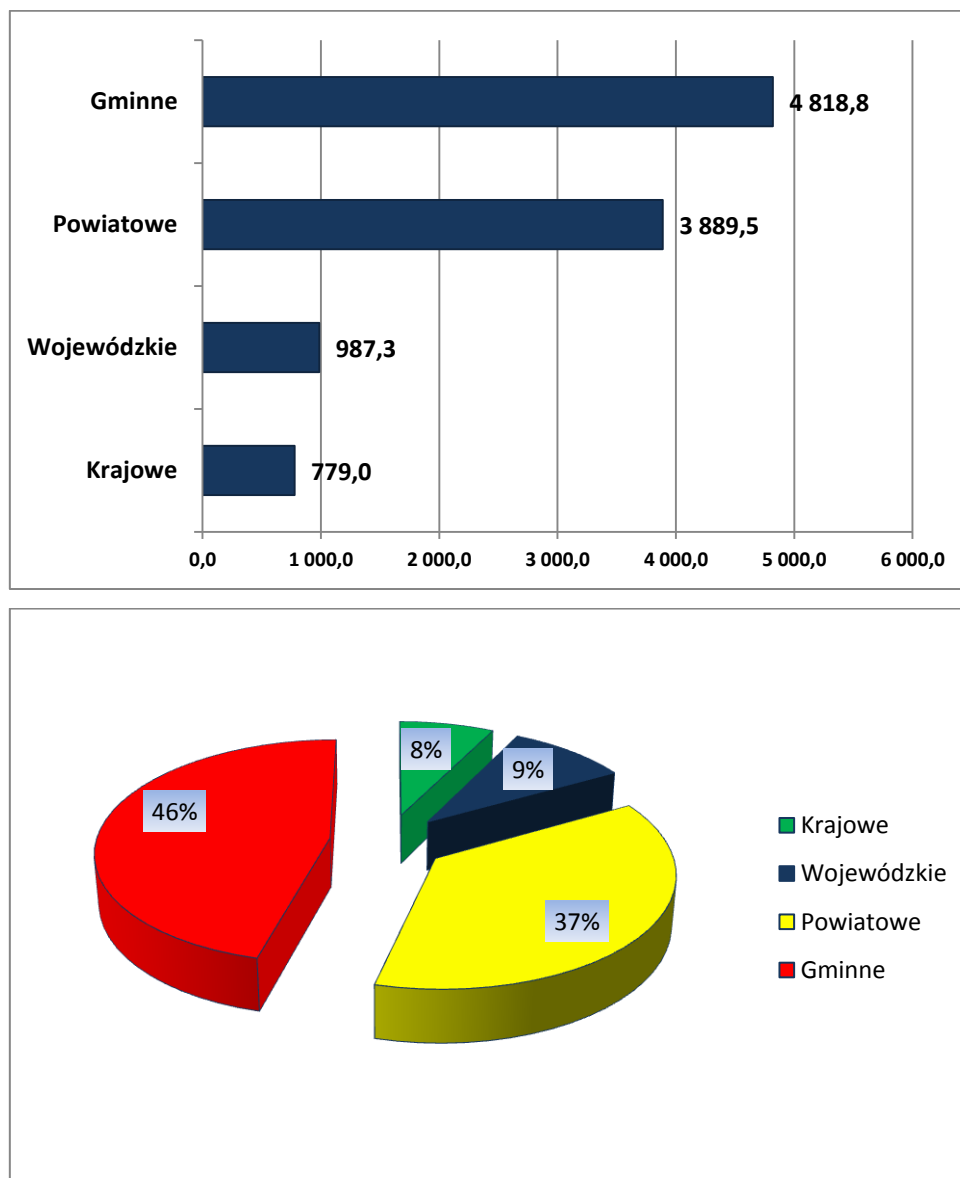
Województwo Opolskie

Województwo Opolskie charakteryzuje się niższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 111,3 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 9%

²⁴ Niektóre z nich zatrudniają w specjalnie dopasowanym czasie pracy bezrobotnych nauczycieli z Warszawy.

wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 987,3 km (rys. 1.2.15 i 1.2.16). Przez obszar województwa przebiegają drogi autostrady 78,5 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 16 miejsce w Polsce i wynosi 941 187 ha. Populacja województwa to 515 tys. mieszkańców z największym miastem Opole (118,7 tys. mieszkańców).²⁵

Rys. 1.2.15. i 1.2.16. Drogi publiczne w Województwie Opolskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Opolskie wykazuje w drogownictwie pewną dwoistość, gęstość sieci wszystkich dróg nie jest duża (poniżej średniej krajowej) z uwagi na duży udział terenów

²⁵ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 94.

rolniczych, o wysokiej kulturze rolnej. Z drugiej strony wschodnie i północne tereny województwa należą do wysoko zurbanizowanych i uprzemysłowionych – aglomeracja opolska, rejon Krapkowic, obszary między Strzelcami Opolskimi i Kędzierzynom-Koźlem. Tu sieć drogowa jest gęstsza, a w sumie udział dróg wojewódzkich w strukturze drogownictwa osiąga 9%. Generalnie stan dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych jest dobry, i zapewniają one właściwą obsługę wysokotowarowego rolnictwa. Problemy kongestyjne w ruchu drogowym związane są z przeciążeniem dróg różnej klasy w regionach zurbanizowanych. Dlatego też wymagana jest budowa np. obwodnicy Kędzierzyna-Koźła (status drogi krajowej). Przebudowana została droga wojewódzka nr 426 między Strzelcami Opolskimi i wschodnim krańcem przyszłej obwodnicy Kędzierzyna-Koźła, łącząca obszary uprzemysłowione.

Dramatyczny problem z brakiem przepustowości drogi krajowej DK46 wiąże się z rezygnacją czasową z budowy obwodnicy małego miasteczka Niemodlin między Nysą i autostradą A4 oraz Opolem. Niedrożność DK46 powoduje nadmierne obciążenie dróg wojewódzkich nr 407, 405 i 409 z Nysy do Krapkowic. Oznacza to także wzmożoną degradację techniczną wymienionych dróg wojewódzkich. Poniżej przedstawiono analizę problemu „Niemodlin” przeprowadzoną w opracowaniu ITS Warszawa²⁶.

Obwodnica Niemodlina DK46

Powstanie autostrady A4 na północno-wschodnich obrzeżach Borów Niemodlińskich spowodowało, że ważne, przemysłowe miasto Opole uzyskało połączenia z nią w dwóch węzłach: „Dąbrówka” na drodze krajowej DK 45 w pobliżu Krapkowic i „Prądy” na DK 46. W tym drugim miejscu nad A4 poprowadzono dodatkowo drogę nr 435, która łączy centrum Opola z Niemodlinem. W rezultacie sześć kilometrów od niemodlińskiego rynku powstał ważny, regionalny węzeł drogowy, który w założeniach przestrzennych miał umożliwić wykorzystywanie autostrady przez użytkowników transportu samochodowego południowo-wschodniej Niziny Śląskiej. Miała również nastąpić swoista rewitalizacja starego, wczesnośredniowiecznego szlaku handlowego z Pragi Czeskiej i Brna, poprzez Kotlinę Kłodzką, Paczków, Nysę, Niemodlin do Opola i na Śląsk, w śladzie którego trasowana jest

²⁶ J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski: Raport końcowy zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna nr POPT.02.01.00-00-0021/15-00, pt.: Wsparcie instytucji ds. koordynacji strategicznej Umowy Partnerstwa w latach 2015-2016, realizowanego dla Ministerstwa Rozwoju, pt.: „Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych”. Warszawa 30.11.2017 r.

obecnie DK 46²⁷. W sumie więc, wydawałoby się nie najważniejsza droga wojewódzka mogłaby się stać obok autostrady A4 kluczową magistralą drogową Opolszczyzny o niebagatelnym znaczeniu gospodarczym (np. turystycznym) i społecznym.

O tym, że DK 46 zapobiegać będzie „efektowi tunelu” na znaczącym odcinku autostrady A4 i włączy rozwijający się region w strefę ciężenia do magistralnej drogi świadczyło także podjęcie budowy bardzo ważnej obwodnicy Nysy. Od północy objęła ona szerokim łukiem nie tylko DK 46, ale także drogę nr 407 i przede wszystkim – DK 41 do Prudnika. Atrakcyjne turystycznie miasto, w którym zaczyna się pierwsza polska duża kaskada jezior zaporowych na dynamicznej powodziowo Nysie Kłodzkiej²⁸, przestało być „wąskim gardłem” drogowym na DK 46. Przesuwa się ono jednak niestety do małego Niemodlina tuż przed autostradą A4.

Wybudowanie obwodnicy Niemodlina zaplanowano na lata 2012 – 2014. Miała ona przebiegać na południe od miasta, mieć długość 11,5 km i posiadać trzy węzły drogowe. Cztery pasy ruchu uczyniłyby z niej drogę o statusie przyspieszonego ruchu. Budowa obwodnic w zurbanizowanym terenie, który poprzecinany jest rzekami, jeziorami i stawami, jest trudna, kosztowna i wymaga najczęściej (tak jak w Nysie) odsuwania infrastruktury drogowej od zabudowy mieszkalnej i gospodarczej. Dlatego w malutkim Niemodlinie tak długa obwodnica, kończąca się na północy węzłem w bezpośredniej bliskości autostrady A 4. Koszt jej budowy według pierwszych ustaleń miał wynosić 470 mln zł. Niestety miasto nie miało szczęścia do inwestycji. Trafiało na inwestycyjną listę rezerwową, traciło przyznane wstępnie środki finansowe. W związku z tym zmieniono projekt techniczny obwodnicy. Rozdzielczy pas zieleni zastąpiono przykładowo barierą metalową, ograniczono pobocza techniczne. Wymagane nakłady zostały zredukowane do 400 mln zł. Nic to nie pomogło. Obwodnicy nie ma, lokalna sieć drogowa degraduje się technicznie, nie ma żadnego infrastrukturalnego impulsu rozwojowego dla regionu. Migrujący mieszkańcy Niemodlina nie wracają do siebie, tak jak kiedyś obserwowano to w innych miastach mających podobne problemy (np. analizowane Suwałki, Augustów, Żyrardów). Uciążliwość życia codziennego wśród potoku samochodów bywa socjologicznie często rozstrzygającym argumentem lokalizacyjnym.

²⁷ Rozkwit szlaku handlowego miał miejsce w wiekach XIII – XIV.

²⁸ W Polsce kaskadę jezior zaporowych mamy jeszcze na Bobrze, ale są to małe, choć niezwykle piękne jeziora, w przełomie jeleniogórskim rzeki. Jeziora zaporowe na Nysie Kłodzkiej – J. Nyskie, J. Otmuchowskie, niedawno skończone J. Kozielnio i J. Topola – należą w sumie do największych w Polsce. Mają niekwestionowane walory turystyczne.

W Niemodlinie nie ma alternatywnych gałęzi transportu. Miasteczko jest skazane na transport samochodowy, ale musi mieć warunki aby z niego w cywilizowany sposób korzystać. Przez Niemodlin przechodzi linia kolejowa nr 329 [Szydłów – Gracze (Lipowa Śląska)]. Kursowanie pociągów osobowych zawieszono od 1 lutego 1996 r. Od tamtej pory docierają tu tylko pociągi towarowe wywożące bazalt z kopalni bazaltu w Graczach. W związku z tym przeniesienie ruchu samochodowego na obwodnicę jest warunkiem koniecznym, choć nie jedynym, aby zapewnić warunki rozwojowe lokalnej społeczności.

Należy spodziewać się, że powstanie obwodnicy zaowocuje inwestycjami towarzyszącymi (stacja benzynowa, sklep, punkt gastronomiczny przy węźle z drogą nr 405 do Tułowic i Korfantowa). Korzystać będą z nich użytkownicy DK 46. Skala przewidywanych inwestycji nie jest duża, ale mają one znaczenie dla małego miasta. Najważniejsze efekty omawianej inwestycji związane będą z upłynnieniem ruchu na DK 46 i poprawą jakości życia mieszkańców Niemodlina. Przeprowadzony rachunek ekonomiczny czasu zwrotu inwestycji osiąga wartość progową (2,57 roku) dla stanu katastrofy „wąskiego gardła” drogowego, przy założonym koszcie inwestycji 400 mln zł²⁹. Sytuacja ta będzie się jedynie pogłębiać w nadchodzących latach i w ciągu kilku lat osiągnie w polskich warunkach wartości rekordowe dla obwodnic miejskich.

Prawdziwymi beneficjentami nowej obwodnicy Niemodlina będą w skali ponadregionalnej, a nawet międzynarodowej, zmotoryzowani turyści docierający DK 46 do i z Czech, Kłodzka z całą Kotliną Kłodzką i wspomnianych, dużych jezior zaporowych na Nysie Kłodzkiej. Udostępnionych zostanie w regionie wiele zabytków, a w samym Niemodlinie – ciekawy zamek książąt niemodlińskich z repliką Bursztynowej Komnaty. Obecnie trzeba dużo determinacji aby przedrzeć się przez korki drogowe do miasta.

Województwo Podkarpackie

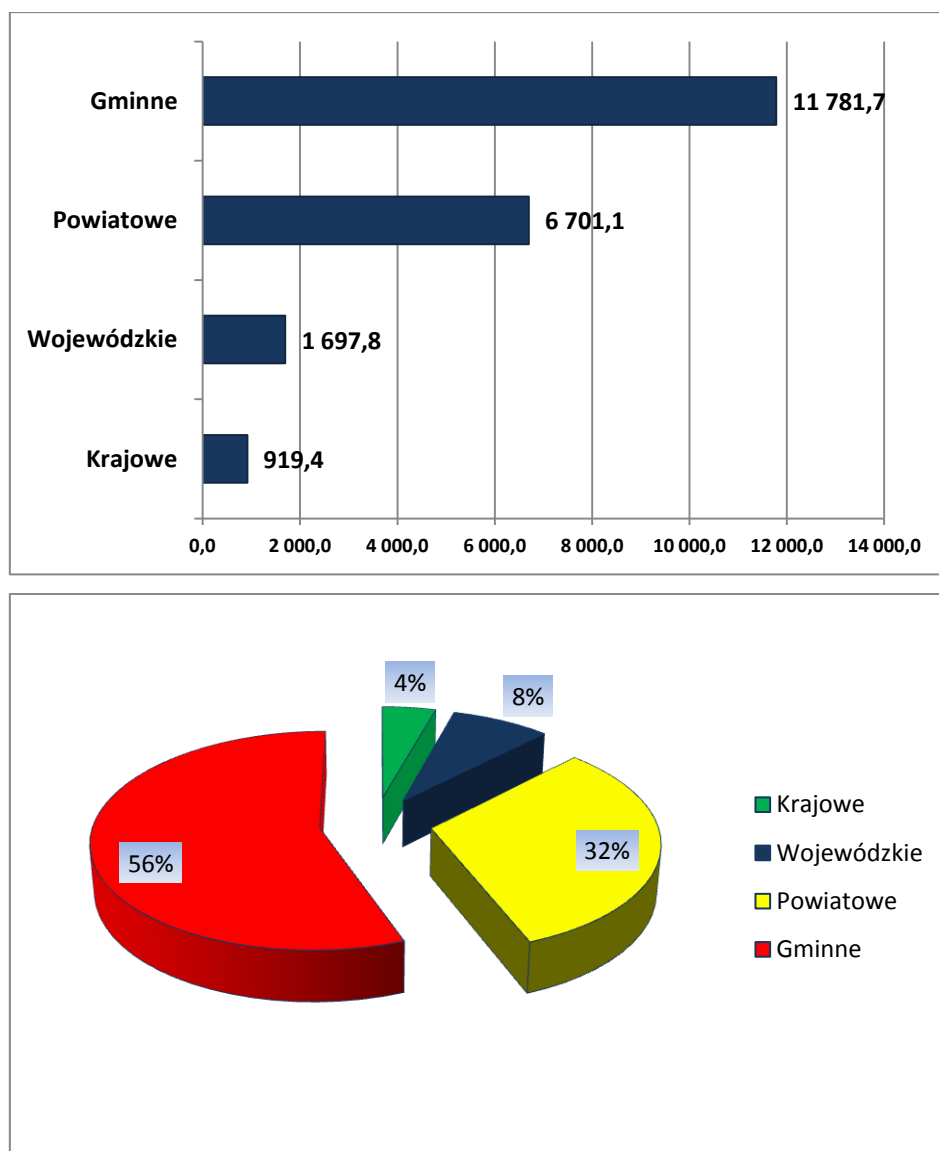
Województwo Podkarpackie charakteryzuje się niższą gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 118,2 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 8% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 697,8 km (rys. 1.2.17 i 1.2.18). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 11 km oraz autostrady 149,5 km (wg stanu na

²⁹ W 2017 r. pojawiły się zupełnie niezrozumiałe głosy medialne, że skoro Niemodlin chce mieć obwodnicę, a mieszkańcy są gotowi zupełnie zablokować w proteście DK 46, to niech sobie miasto z samorządem samo wybuduje postulowaną drogę. Trudno postulować takie rozwiązania, gdy budżet jednostki osadniczej ma wielkość rzędu 15 mln zł rocznie.

koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 11 miejsce w Polsce i wynosi 1 784 576 ha.

Populacja województwa to 876,1 tys. mieszkańców z największym miastem Rzeszowem (187,4 tys. mieszkańców).³⁰

Rys. 1.2.17. i 1.2.18. Drogi publiczne w Województwie Podkarpackim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Podkarpackie należy do słabszych gospodarczo regionów Polski. Cechuje się charakterystycznym, podgórski i górskim ukształtowaniem terenu, co skutkuje koncentracją dróg krajowych i wojewódzkich na północnych terenach województwa. Obszary podgórskie i górskie wykazują się znaczną gęstością dróg powiatowych i gminnych.

³⁰ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 94.

W trudnym terenowo regionie wagi nabiera właściwe utrzymanie techniczne istniejących połączeń drogowych. Występują tu duże zaległości remontowe, oceniane na ok. 1 mld zł.

Przykładem infrastrukturalnych inicjatyw regionalnych jest projekt budowy południowej obwodnicy Rzeszowa, która „otworzyłaby” miasto na granicę z Ukrainą (przejście graniczne w Krościenku) oraz Bieszczady. Poniżej przedstawiamy syntetyczne założenia projektowe.

Pod pojęciem „Południowej obwodnicy Rzeszowa” kryje się budowa drogi wojewódzkiej w Rzeszowie na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty (DK 19) do Al. Sikorskiego (DW 878).

Omawiana inwestycja jest ważną planowaną inwestycją ze względu na wagę jej znaczenia dla rozwoju Rzeszowa i okolic.³¹ Początek projektowanej drogi znajduje się na rondzie w km 3+457 DW będącym częścią węzła drogowego z ulicą Podkarpacką DK19 w km 198+838. Początkowy przebieg drogi wyznacza niezagospodarowany pas terenu pomiędzy WSK Rzeszów a linią zabudowy ul. Wetlińskiej. W km 0+850 droga krzyżuje się z ulicą Leśną. Na dalszym odcinku trasa przebiega przez rzekę Wisłok, na której - w miejscu projektowanego przebiegu drogi - znajduje się Zalew Rzeszowski. Następnie droga biegnie przez tereny osiedla Budziwój oraz Biała, łącząc istniejący układ komunikacyjny dróg lokalnych i dojazdowych (ul. Jana Pawła II, ul. Kwiatkowskiego, ul. Papieska, ul. Gościnna, ul. Miłosza, ul. Magiczna, ul. Chmielna, ul. Biesiadna). Koniec projektowanej drogi wyznaczono na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 878 ul. Sikorskiego w rejonie skrzyżowania z ulicą Ruczajową.

Inwestycja obejmie m.in. budowę: mostu na rzece Wisłok (nad zalewem), most na rzece Strug, ciągi piesze i rowerowe dwukierunkowe po obu stronach drogi oraz przejścia dla pieszych, zatoki autobusowe wraz z urządzeniami systemu informacji pasażerskiej ITS, wykonanie połączeń z istniejącym układem komunikacyjnym oraz obsługi przyległego terenu, poprzez budowę skrzyżowań, dróg dojazdowych, dróg wewnętrznych, zjazdów publicznych i gospodarczych, budowę akomodacyjnych sygnalizacji świetlnych.

Dodatkowym, ważnym ekonomicznym aspektem inwestycji jest poprawa dostępności komunikacyjnej terenów przyległych do drogi, co stworzy możliwości ich wykorzystania na potrzeby rozwoju, zarówno miasta, jak i okolicznych miejscowości powiatu i Rzeszowskiego

³¹ Inwestycja ta została „podpowiedziana” dr E. Marczak w czasie wywiadu w urzędzie miejskim, dotyczącym realizowanej do końca 2017 r. zachodniej obwodnicy Rzeszowa. Okazało się w tym przypadku, że zdaniem kompetentnych urzędników miejskich uzupełniająca w stosunku do S19 droga wojewódzka „otwiera” regionalnemu miastu metropolitarnemu Polskę południowo-wschodnią z Bieszczadami i przejściem granicznym w Krościenku.

Obszaru Funkcjonalnego. W tym przypadku obwodnica nabiera znaczenia w przestrzeni lokalnej i regionalnej poprzez stworzenie lokalnej sieci połączeń omijającej centrum miasta i dające możliwości rozwojowe jego obrzeżom. Nawiązać tutaj należy do założeń Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) jako narzędzia, za pomocą którego realizowane będą strategie terytorialne, przede wszystkim dotyczące zintegrowanych działań na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w latach 2014-2020, w ramach których powstał Rzeszowski Obszar Funkcjonalny. Omawiana obwodnica sprzyja w tym względzie rozwojowi współpracy i integracji działań na terenie różnych jednostek administracyjnych, a także realizacji zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy obszarów metropolitalnych - mowa tu o gminach Boguchwała, Chmielnik, Czarna, Czudec, Głogów Małopolski, Krasne, Lubenia, Łańcut, Rzeszów, Świlcza, Trzebowisko, Tyczyn.

Rozładowanie ruchu po wprowadzeniu do użytkowania obwodnicy wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków jazdy przede wszystkim dzięki zmniejszeniu kongestii w centrum miasta, zwiększenie jego przepustowości, a także usprawnienie szlaków dojazdowych do Rzeszowa poprzez zmniejszenie gęstości ruchu i równomierny rozkład pojazdów korzystających z tych szlaków. Poprawa bezpieczeństwa dla pojazdów przekłada się również na poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, szczególnie dzięki przystosowaniu inwestycji do ruchu pieszych i rowerzystów. Odpowiednie skomunikowanie tras sprzyjających bezpieczeństwu i sprawności ruchu wpływa również znacząco na minimalizację kosztów eksploatacji pojazdów mechanicznych, a także zapobieżenie ich nadmiernemu zużyciu. Kolejną konsekwencją jest zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko poprzez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń spowodowanej licznymi przestojami pojazdów poruszającymi się w korkach występujących w centrum miasta, a także poprawa klimatu akustycznego Rzeszowa.

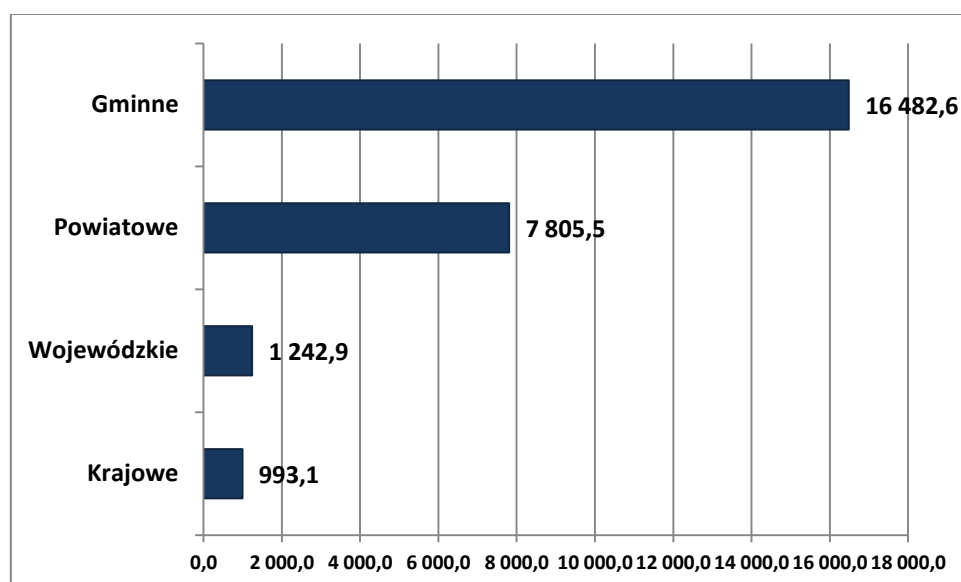
Rozbudowa usieciowionych lokalnie i regionalnie inwestycji wpływa również na wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich poprzez poprawę mobilności i warunków podróżowania ludności. Ma to szczególnie znaczenie dla wzmocniania zasobów i warunków pracy w rzeszowskiej metropolii i w okolicznych gminnych obszarach funkcjonalnych. Poprawa skomunikowania dojazdu do Rzeszowa z okolicznych miejscowości służy wzmocnieniu możliwości edukacyjnych, kompetencyjnych społecznych i kulturowych.

Województwo Podlaskie

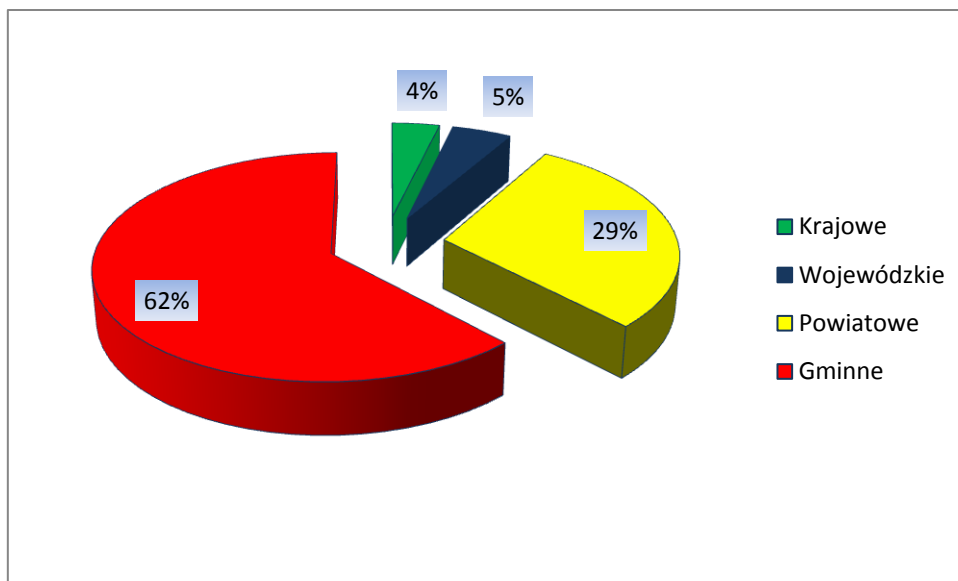
Województwo Podlaskie charakteryzuje się niższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 131,4 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 5% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 243 km (rys. 1.2.19 i 1.2.20). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 52,9 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 6 miejsce w Polsce i wynosi 2 018 702 ha.

Populacja województwa to 719,7 tys. mieszkańców z największym miastem Białymstokiem (296,6 tys. mieszkańców).³² Miasto to pełni pewne funkcje metropolitarne, np. edukacja akademicka, w stosunku do regionu Polski północno-wschodniej.

Rys. 1.2.19. i 1.2.20. Drogi publiczne w Województwie Podlaskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



³² Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 95.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

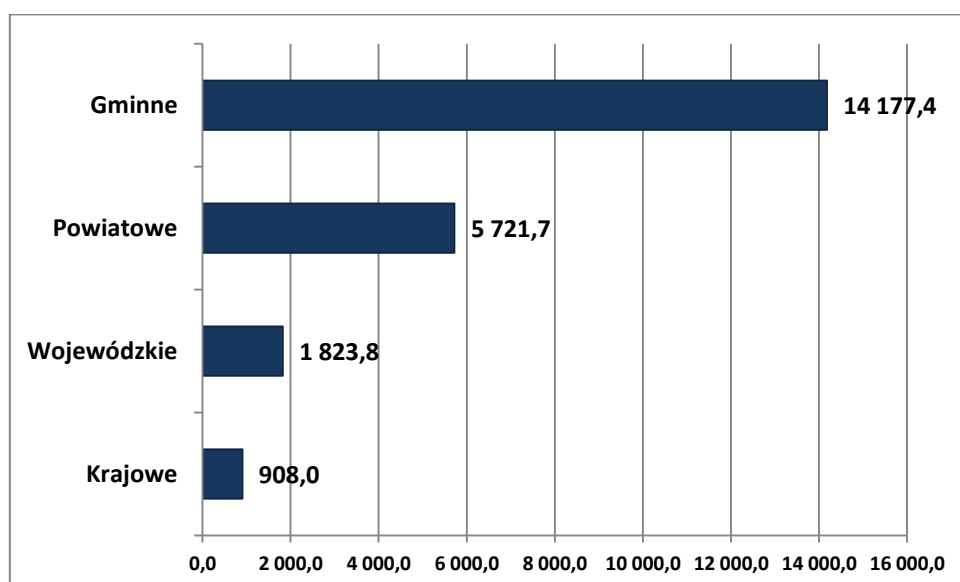
Województwo Podlaskie należy do tzw. województw problemowych, gdy chodzi o tempo rozwoju społeczno-gospodarczego. Dysponuje słabą siecią dróg wojewódzkich i do tego nie zawsze dobrze utrzymaną technicznie. Władze regionalne szacują dodatkowe potrzeby w zakresie remontowym na 1,5 mld zł. Większość tej kwoty dotyczy dróg wojewódzkich i gminnych. Należy jednak zauważyć, że województwo podlaskie objęte jest programem budowy autostradowych dróg magistralnych o znaczeniu międzynarodowym – połączenie S61 (Via Baltica), S19 do Białegostoku i białoruskiego Grodna oraz realizowana S8 z Warszawy do Białegostoku. Realizacja tych połączeń oznaczać będzie rewolucję infrastrukturalną drogowictwa w regionie. Duże obszary województwa uzyskają dostęp komunikacyjny do metropolitarnej Białegostoku, a nawet Warszawy. Pośrednio, dzięki S61, znaczącej poprawie ulegnie dostęp komunikacyjny do Wielkich Jezior Mazurskich i Pojezierza Suwalskiego. W związku z tym nasuwającym się wnioskiem jest wzmocnienie dróg wojewódzkich uzupełniających sieć magistralną i udrażniających ją. Bez rozbudowy dróg wojewódzkich i gminnych istnieje groźba wykształcenia się w słabym ekonomicznie regionie wyizolowanych korytarzy autostradowych. Dodatkowym ważnym aspektem budowy dróg są potrzeby zgłaszane przez międzynarodowe oddziały wojskowe w tzw. Przesmyku Suwalskim. Według dowódców amerykańskich nie ma warunków drogowych na Suwalszczyźnie, które umożliwiłyby wykorzystanie cięższego sprzętu wojskowego.

Województwo Pomorskie

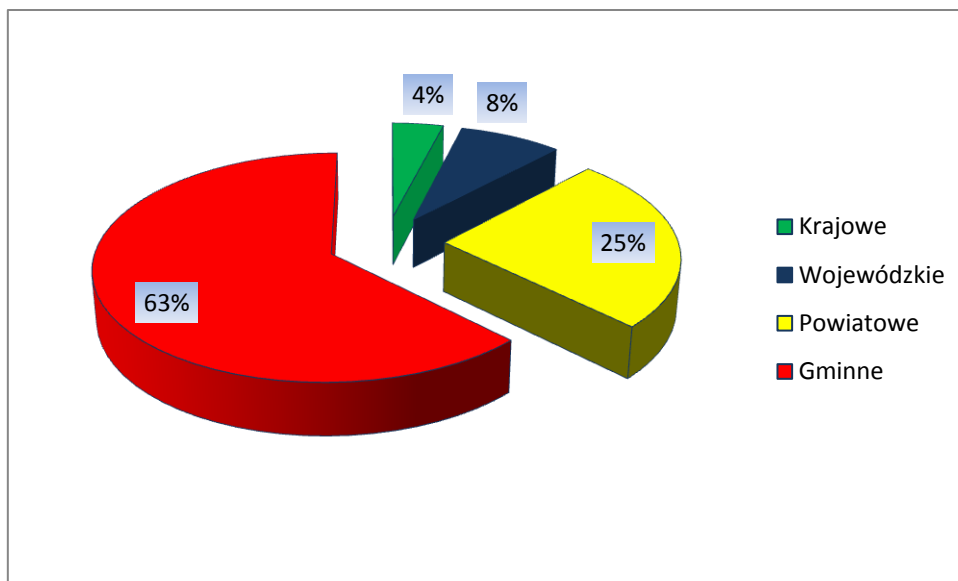
Województwo Pomorskie charakteryzuje się niższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 123,6 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 8% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 823 km (rys. 1.2.21 i 1.2.22). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 37,6 km oraz autostrady 65,9 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 8 miejsce w Polsce i wynosi 1 831 034 ha.

Populacja województwa to 1 486,8 tys. mieszkańców z największym miastem Gdańsk (463,7 tys. mieszkańców).³³ Miasto Gdańsk wraz z Gdynią i Sopotem stanowi Trójmiejski Obszar Metropolitalny, który zamieszkuje 1 278 tys. ludności (map. 1.2.1).

Rys. 1.2.21. i 1.2.22. Drogi publiczne w Województwie Pomorskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



³³ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 95.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

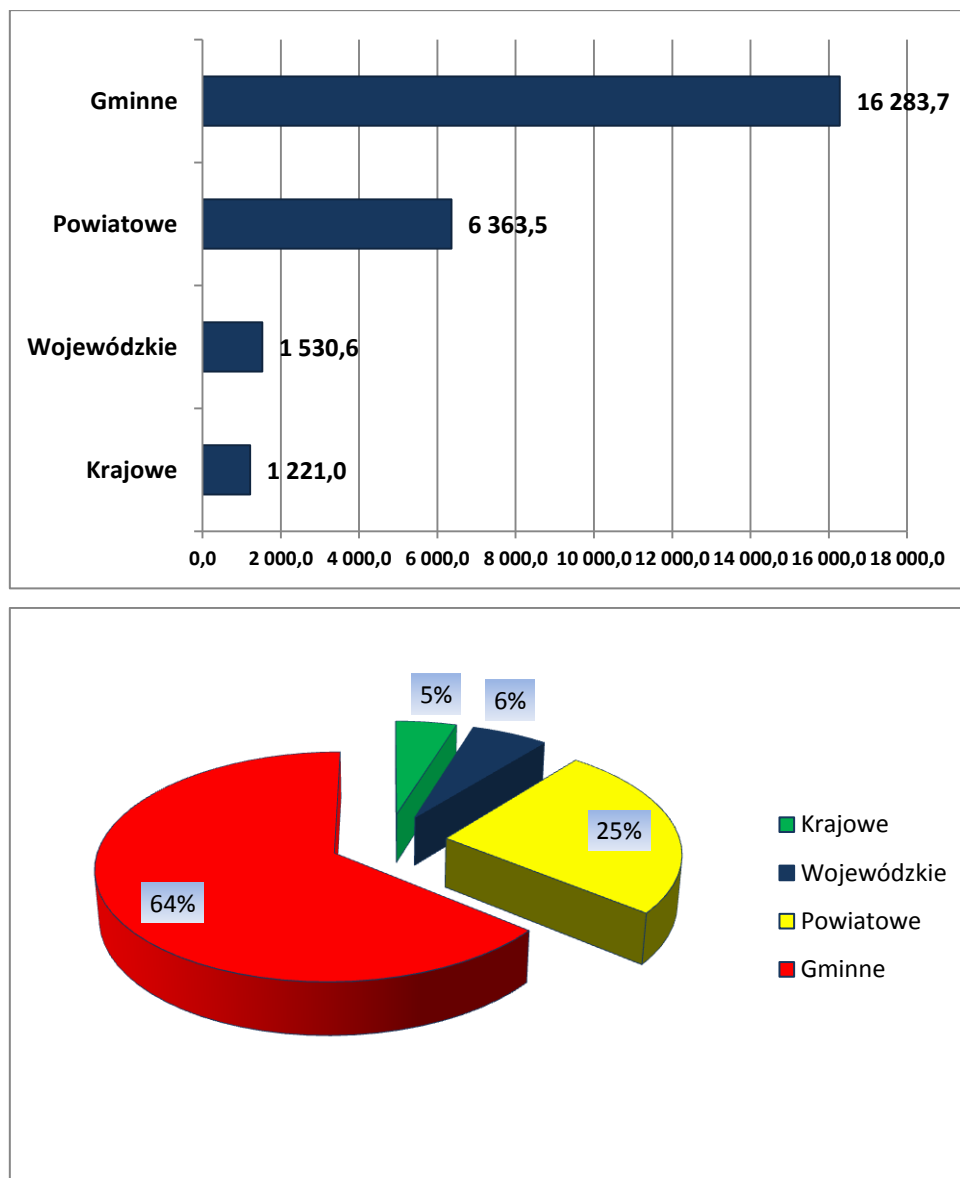
Cechą charakterystyczną regionu jest brak istotnych dróg wojewódzkich na dużym obszarze Kaszub między Wickiem na północ od Lęborka, Krokową poniżej Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, Kartuzami i Sierakowicami. Teren ten jest przecięty jedynie przyszłą autostradą (tzw. droga ekspresowa) S6 z Lęborka do Wejherowa. Obszar ten jest trudny do zagospodarowania infrastrukturalnego i w dużej części zalesiony (Lasy Lęborskie). W związku z tym analiza przedmiotowa ITS ograniczyła się do konieczności budowy drugiej obwodnicy Trójmiasta. Priorytetem dla społeczno-gospodarczego rozwoju dróg wojewódzkich w regionie będzie przebudowa lub wzmocnienie drogi nr 216 Reda-Puck-Władysławowo-Hel oraz równoległej drogi nr 218 z Wejherowa do Krokowej koło Jeziora Żarnowieckiego. Rozwiązania również wymagać będzie węzeł dróg wojewódzkich w Kartuzach, gdzie zbiega się pięć takich dróg ze wszystkimi konsekwencjami społecznymi dla miasta.

Województwo Śląskie

Województwo Śląskie charakteryzuje się najwyższą gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 205,9 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 6% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 530,6 km (rys. 1.2.23 i 1.2.24). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 63 km oraz autostrady 99,5 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 14 miejsce w Polsce i wynosi 1 233 309 ha.

Populacja województwa to 3 510 tys. mieszkańców z największym miastem Katowice (298,1 tys. mieszkańców).³⁴ W województwie tym wiodącą rolę urbanistyczną ma Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM), który zamieszkuje 1 871 tys. ludności (map. 1.2.1), obejmujący miasta Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP).

Rys. 1.2.23. i 1.2.24. Drogi publiczne w Województwie Śląskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Śląskie jest wyjątkowe pod względem poziomu zurbanizowania oraz związanego z tym rozwoju sieci drogowej. W GOP-ie sieć ta ma cechy przestrzenne tzw. tkanki, czyli wypełnia przestrzeń. Wymaga ona pewnych uzupełnień, wzmocnienia, uzupełnień telematycznych z zakresu ITS (inteligentnych systemów transportowych).

³⁴ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 96.

Rozbudowa sieci dokonywana jest we wszystkich kategoriach dróg. Oczywiście największe znaczenie komunikacyjne ma budowa dróg autostradowych, czyli np. autostrady A1 do Pyrzowic (lotnisko). Drogi wojewódzkie muszą stanowić sprawne, sieciowe uzupełnienie dróg magistralnych.

W analizach ITS Warszawa przedstawiono przykłady istotnych uzupełnień sieci drogowej Górnego Śląska, który ze względu na swoją skalę społeczno-gospodarczą zasługuje na odrębne badania w zakresie infrastrukturalnym. Poniżej przedstawione zostały przypadki projektów: estakady w Sosnowcu, obwodnicy Pszczyny i odcinka dojazdowego DW 913 do lotniska w Pyrzowicach.

Estakada w Sosnowcu

Odcinek inwestycji powstał na jednym z najbardziej strategicznych odcinków dróg magistralnych w Polsce, łączącym trasę Tychy-Pyrzowice, a także północ Polski do autostrady A1 w kierunku Łodzi i Warszawy. Modernizacja odcinka wymagana była z powodu upłynnienia ruchu tranzytowego łączącego południe Polski z północą, a także roli europejskiego korytarza z przejścia granicznego z Czechami w Cieszynie. Droga jest ważnym łącznikiem ruchu międzynarodowego. Specyfika woj. śląskiego z gęstą siecią dróg i połączeniem ich z drogami ekspresowymi i magistralnymi w dużej mierze decyduje o atrakcyjności lokalizacyjnej inwestycji na tym obszarze. Wymóg dostosowania estakady do dróg ekspresowych był niezbędnym rozwiązaniem na wskazanej trasie ze względu na gęstość ruchu, a także strategiczne krajowe i międzynarodowe znaczenie drogi. Ukierunkowanie branżowe przemysłowego Górnego Śląska wymusza zintegrowanie pod względem łańcuchów produkcyjnych i logistycznych, a sprawność komunikacji warunkuje efektywność inwestycji i rozwoju regionu. Dotyczy to zarówno połączenia transportowego pomiędzy przedsiębiorstwami, a także pomiędzy miastami aglomeracji śląskiej i jej funkcjonowania jako zwartego organizmu urbanistycznego. Ponadto usprawnienie połączeń dróg magistralnych otwiera region na zewnątrz, na połączenia krajowe i zagraniczne.

Przebudowa odcinka miała miejsce w sąsiedztwie przygotowywanego pod inwestycje obszaru Maczki-Bór. Obecnie znajduje się tam spółka CTL Maczki-Bór. Spółka koncentruje się na obsłudze logistycznej przemysłu ciężkiego w regionie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego ze szczególnym uwzględnieniem branży górnictwa węgla kamiennego, energetyki zawodowej, hutnictwa i budownictwa, a także w zakresie dostaw kolejowych produktów przemysłowych, technologicznego transportu kolejowego, kompleksowej obsługi

bocznic kolejowych, serwisu lokomotyw i wagonów oraz zarządzania infrastrukturą kolejową. Spółka posiada również własną odkrywkową kopalnię piasku kwarcowego i jest istotnym w regionie dostawcą tego kruszywa oraz oferuje usługę odbioru i zagospodarowania odpadów przemysłowych.

Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie zrealizowanej inwestycji znajdują się duże firmy logistyczne, takie jak: Raben Logistics Polska, DPD Polska, Spedimex Sp. z o.o., Inter Cars S.A. oraz wiele firm z innych branż: Eurocash Gastronomia Mrożonki, DSV Solutions Sp. z o.o., Panattoni Oddział Sosnowiec., Saint Gobain Innovative Materials Polska Sp. z o.o., HAGS Poland Sp. z o.o.

Obwodnica Pszczyny

Początek północnej obwodnicy miejscowości Pszczyna ma miejsce w śladzie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 935 (ul. Rybnicka) na granicy z gminą Suszec, koniec zaś w rejonie projektowanego węzła z drogą krajową nr 1. Obwodnica jest nowym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 935, o długości 4,24 km. Inwestycja objęła wykonanie korpusu drogowego obwodnicy, budowę obiektów inżynierskich oraz przebudowę infrastruktury występującej na trasie obwodnicy. W celu bezkolizyjnego przekraczania obwodnicą dróg gminnych, wybudowano obiekty inżynierskich, tj. 3 wiadukty drogowe w ciągu obwodnicy oraz 1 wiadukt nad obwodnicą w ciągu drogi gminnej. Ponadto w ramach inwestycji zrealizowano 2 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, które umożliwiają połączenie obwodnicy z istniejącą siecią drogową w tym rejonie.

Budowana od końca 2011 roku północna obwodnica Pszczyny (woj. śląskie), została oddana do użytku 31 grudnia 2013 r. Element odcinka stanowi również węzeł łączący trasę z drogą krajową nr 1. Inwestycję nadzorował Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach.

Północna obwodnica Pszczyny licząca 4,24 km drogi połączona jest z bezkolizyjnym węzłem w rejonie skrzyżowania z ul. Katowicką.

Inwestycja kosztowała ponad 115 mln złotych (w tym ok. 7 mln złotych kosztowała naprawa błędu projektowego). Pieniądze pochodziły z funduszy europejskich, budżetu województwa śląskiego i rezerwy budżetowej państwa. Budowę zajmowały się firmy Mota Engil Cenreal Europe i Strabag. Węzeł obwodnicy, budowany był przez firmę Mota Engil CE. W trakcie trwania prac wystąpiły kłopoty ze źle zaprojektowanym węzłem obwodnicy, co wydłużyło czas realizacji jego budowy, ze względu na dodatkowe prace naprawcze.

Budowa Północnej Obwodnicy Pszczyny trwała 24 miesiące, rozpoczęła się od 2012 roku, po ponad 10 latach negocjacji. Planowano rozpocząć budowę w roku 2002 finansując ją z funduszy Phare. Na skutek protestów projekt został odłożony, a fundusze przekazane zostały na inne inwestycje. W ramach przygotowań do inwestycji niezbędne było wykupienie całości lub w części ponad 480 działek. Droga łączy DK1 w Pszczynie z DW 935 w kierunku Żor i Rybnika. Na granicy Pszczyny i Piasku został wybudowany węzeł obwodnicy tzw. trąbka, który umożliwi bezkolizyjne włączenie się do ruchu na DK1.

Odcinek inwestycyjny stanowi ważny element infrastruktury regionu, zarówno w kategoriach:

- połączeń międzymiastowych,
- połączenia z drogą 1 (jednym z głównych korytarzy transportowych w regionie łączącym się w Tychach z drogą S1),
- element ochronny miasta Pszczyna przed natężeniem ruchu.

Obwodnica w pierwszej kolejności ułatwia omińnięcie miasta pojazdom, jadącym drogą wojewódzką nr 935 w stronę Żor, czy Rybnika z kierunku południowego Czechowice-Dziedzice, północnego Tychy, a także od wschodu z kierunku Brzeszcz. Obwodnica pozwala ominąć centrum miasta pojazdom poruszającym się przede wszystkim na trasie Suszec – Tychy. Takie rozwiązanie infrastrukturalne stanowi prorozwojowy impuls szczególnie dla gospodarki regionu i komunikacji między głównymi ośrodkami południowo-wschodniej części Śląska. Specyfika tej części regionu określona jest przez branżę motoryzacyjną i przemysłową. W dużej mierze determinuje to konieczność sprawnych połączeń komunikacyjnych regionu, a także połączeń do głównych szlaków komunikacyjnych w Polsce. Pszczyna znajduje się na linii komunikacyjnej dwóch podstref Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSE): Jastrzębsko-Żorskiej oraz Tyskiej. Struktura branżowa firm działających w strefie jest zdominowana przez branżę motoryzacyjną (60% inwestycji).

Obwodnica usprawnia w tym aspekcie komunikację pomiędzy regionalnymi przedsiębiorstwami, i co jest z tym związane usprawnia regionalny rynek pod względem transportowym i logistycznym. A takie usprawnianie rynku jest związane z jego integracją i budowaniem spójności przestrzennej.³⁵

³⁵ Omawiana obwodnica została wskazana przez specjalistów Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach jako jedna z najbardziej udanych inwestycji drogowych w regionie, o dużym znaczeniu sieciowym. Opinia została

Odcinek dojazdowy DW913 do lotniska w Pyrzowicach

Odcinek wojewódzkiej drogi dojazdowej do lotniska w Pyrzowicach wybrany został do analizy jako fragment infrastruktury drogowej zapewniający obsługę ważnego lotniska regionalnego. Pyrzowice bowiem stają się lotniskiem dla konurbacji górnośląskiej, nawet oferując połączenia międzynarodowe. Lotnisko jest jeszcze małe (3.221 tys. obsłużonych pasażerów w 2016 r.). w związku z tym skala dojazdowej infrastruktury drogowej również pozostaje skalą wojewódzką a nie krajową. Oczywiście trasowana w pobliżu autostrada A1 wzmacnia zasięg oddziaływania lotniska w Pyrzowicach i należy spodziewać się, że w niedalekiej przyszłości obiekt ten stanie się jednym z największych lotnisk w Polsce. Kłopoty związane z zapewnieniem mu wystarczającego połączenia drogowego z zapleczem wskazują jak ważne jest wyprzedzające rozbudowanie sieci drogowej w pobliżu infrastruktury lotniskowej. Sytuacja ta może być pouczająca dla projektantów Centralnego Portu Lotniczego między Skierniewicami i Grodziskiem Mazowieckim w duopolu warszawsko-łódzkim.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 913 na odcinku od DK S1 Węzeł „Lotnisko” do skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 913 z ul. Józefa Piłsudskiego w miejscowości Pyrzowice. Inwestycja polegała na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 913 (na długości ok 965 m) poprzez wykonanie drugiej jezdni o dwóch pasach ruchu oddzielonej od istniejącej jezdni pasem dzielącym, w wyniku czego droga obecnie posiada przekrój G2/2 - droga dwujezdniowa o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku. Ponadto, w ramach inwestycji została wykonana przebudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 913 z ul. Józefa Piłsudskiego w km 0+760. Przebudowa skrzyżowania miała na celu zapewnienie odpowiedniej przepustowości. Skrzyżowanie przebudowano na rondo o czterech wlotach.

Pomijając kwestie związane z organizacją ruchu zbudowana inwestycja jest ważnym elementem infrastruktury Wschodniej Obwodnicy Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Jej podstawowym celem komunikacyjnym jest usprawnienie połączenia trasy z S1 do lotniska w Pyrzowicach. Droga jest przede wszystkim inwestycją wspomagającą łączność z głównym w tym względzie środkiem transportowym - transportem samolotowym.

potwierdzona przez dr E. Florczak kilkakrotnie w wywiadach/rozmowach z urzędnikami właściwych jednostek administracyjnych w Katowicach.

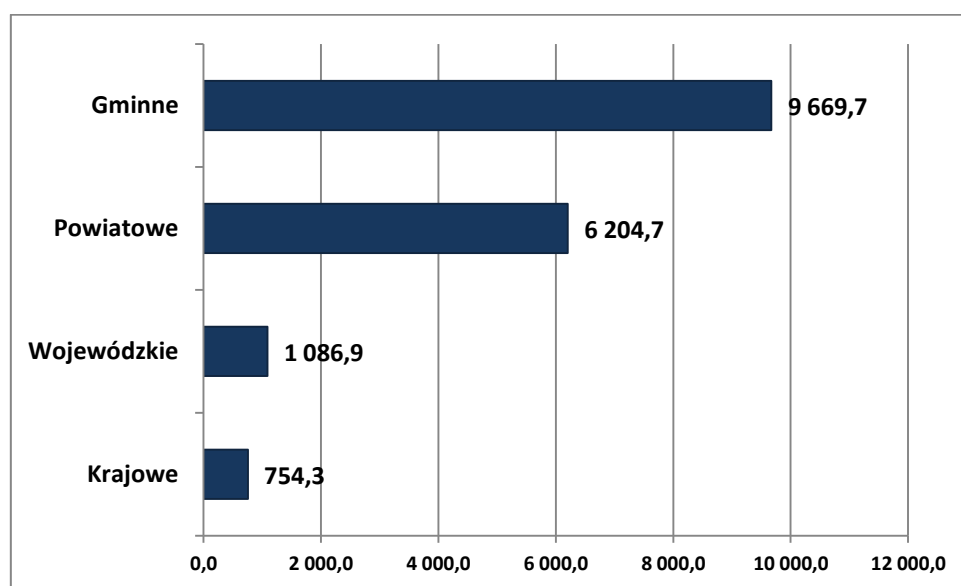
Najistotniejszymi użytkownikami są pasażerowie lotniska, a także personel obsługujący lotnisko. Inwestycja związana jest z podniesieniem znaczenia i rangi lotniska w regionie, a także w skali kraju. Odpowiednia strategia komunikacyjna łącząca sieciowo różne ośrodki transportu decyduje o sprawności funkcjonowania regionu pod względem przestrzennego rozmieszczenia i zgodności w strukturze elementów infrastruktury. Najważniejsze lotnisko w regionie z przyczyn oczywistych wymaga poważnego uzbrojenia komunikacyjnego ułatwiającego dostępność z głównych tras drogowych kraju.

Województwo Świętokrzyskie

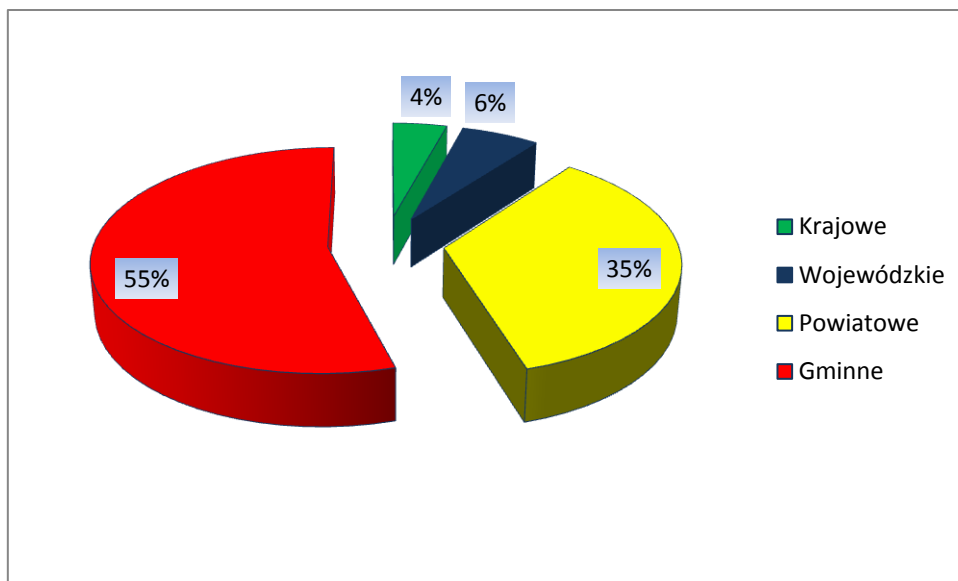
Województwo Świętokrzyskie charakteryzuje się wyższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 151,3 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 6% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 086,9 km (rys. 1.2.25 i 1.2.26). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 40,5 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 15 miejsce w Polsce i wynosi 1 171 050 ha.

Populacja województwa to 558,4 tys. mieszkańców z największym miastem Kielce (197,7 tys. mieszkańców).³⁶

Rys. 1.2.25. i 1.2.26. Drogi publiczne w Województwie Świętokrzyskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



³⁶ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 97.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Świętokrzyskie należy do najsłabszych gospodarczo regionów kraju. Dysponuje stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią dróg wojewódzkich a kręgosłup magistralny stanowi przebudowywana obecnie droga ekspresowa S7. Drogi wojewódzkie koncentrują się w Kielcach i w powiatach ościennych. Niektóre z nich (droga nr 762) zostały rozbudowane do parametrów drogi przyspieszonego ruchu. W sumie sieć drogowa aglomeracji kieleckiej umożliwia bezproblemowe skomunikowanie z szeregiem atrakcji turystycznych regionu. Należą do nich zamek w Chęcinach, jaskinia „Raj”, zalew w Cedzynie oraz dotarcie do Świętokrzyskiego Parku Narodowego z Łysogórami.

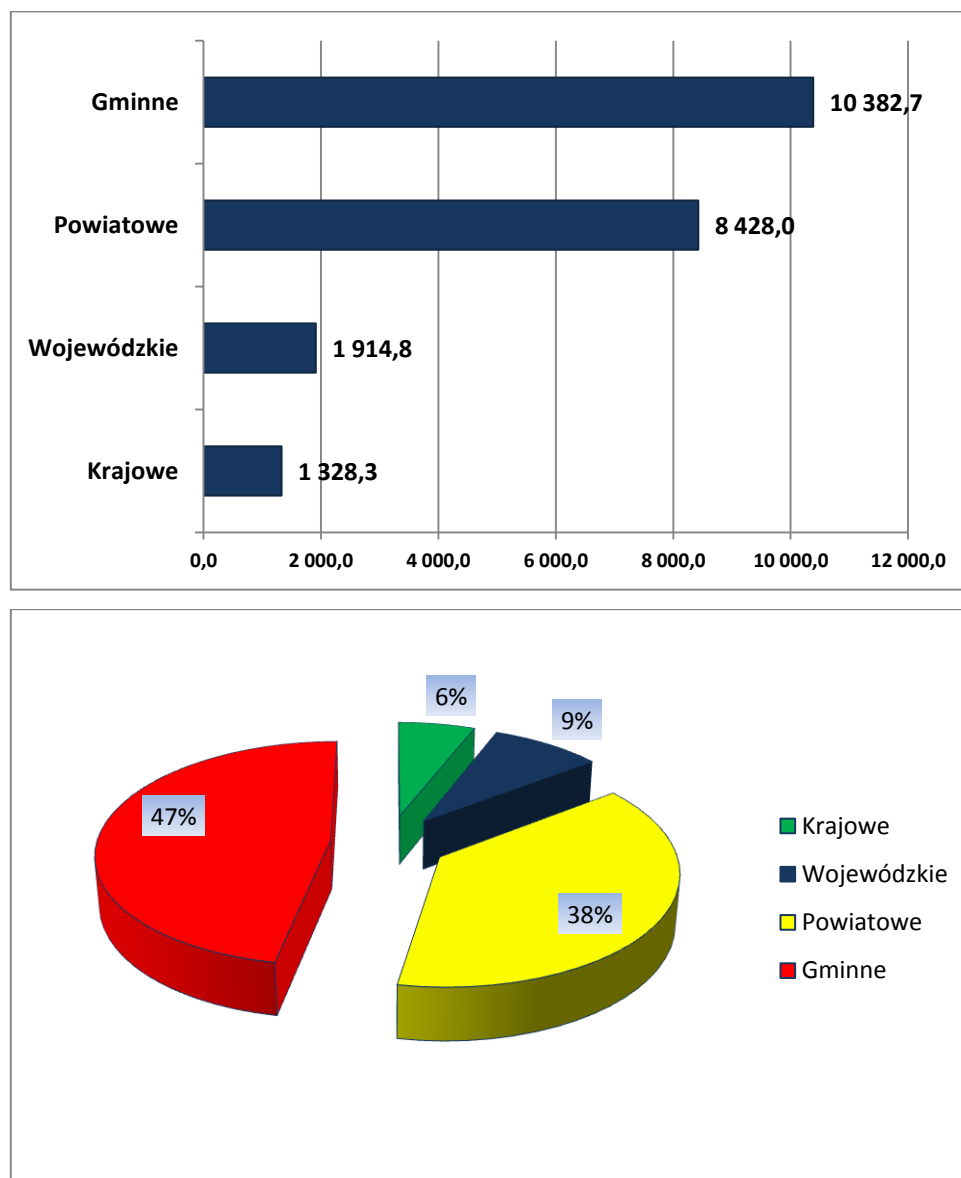
Podstawowym, powtarzającym się problemem są kwestie związane z utrzymaniem stanu technicznego dróg wojewódzkich, zwłaszcza na terenach będących poza oddziaływaniem autostradowej S7. Władze lokalne zgłaszają dodatkowe zapotrzebowanie na utrzymaniowe środki finansowe w wielkości co najmniej 0,5 mld zł.

Województwo Warmińsko-Mazurskie

Województwo Warmińsko-Mazurskie charakteryzuje się niską gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 91,2 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 9% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 1 915 km (rys. 1.2.27 i 1.2.28). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 134,3 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 4 miejsce w Polsce i wynosi 2 417 347 ha.

Populacja województwa to 847,9 tys. mieszkańców z największym miastem Olsztynem (172,9 tys. mieszkańców).³⁷

Rys. 1.2.27. i 1.2.28. Drogi publiczne w Województwie Warmińsko-mazurskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Stan dróg wojewódzkich w regionie można ocenić jako dobry i o wystarczającej gęstości. Bolączką województwa jest brak kośćca autostradowego z uwagi na trudny, wyżynny teren. Istniejące drogi np. nr 507, 510, 511 i 512 o kierunku południkowym wymagają starannej konserwacji. Urząd wojewódzki szacuje braki środków na utrzymanie dróg wojewódzkich dochodzące do 1 mld zł. W analizie ITS podjęto tylko jeden odcinek drogi magistralnej między Olsztynem i Olsztynkiem (tzw. obwodnica Olsztyna). Stolica regionu jest węzłem dróg

³⁷ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 97.

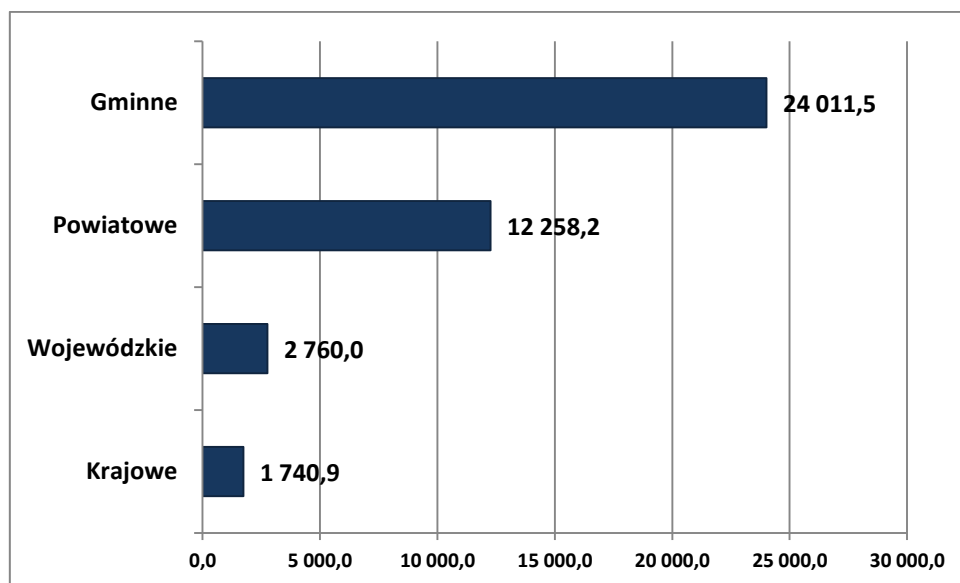
krajowych i tylko dwóch dróg wojewódzkich, nr 527 i 598. Ich układ czyni w tym przypadku, że stanowią ważny komponent infrastrukturalny aglomeracji Olsztyna. Postuluje się, żeby w przyszłości zostały przebudowane co najmniej do parametrów dróg ruchu przyspieszonego.

Województwo Wielkopolskie

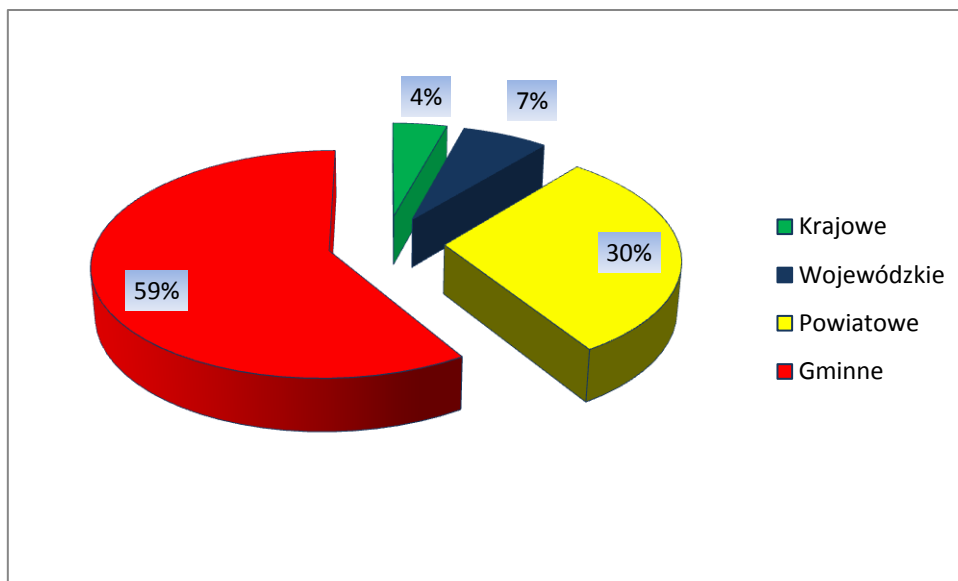
Województwo Wielkopolskie charakteryzuje się nieznacznie wyższą niż średnia krajowa gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 136,7 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 7% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 2 760 km (rys. 1.2.29 i 1.2.30. Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 141,4 km i autostrady 210,5 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 2 miejsce w Polsce i wynosi 2 982 650 ha.

Populacja województwa to 1 903,6 tys. mieszkańców z największym miastem Poznaniem (540,3 tys. mieszkańców).³⁸ Miasto to stanowi rdzeń Metropolii Poznańskiej, którą zamieszkuje 1 029 tys. ludności.

Rys. 1.2.29. i 1.2.30. Drogi publiczne w Województwie Wielkopolskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



³⁸ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 97.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo Wielkopolskie należy do dobrze zagospodarowanych infrastrukturalnie regionów. Świadczą o tym nie tylko inwestycje autostradowe, ale również znaczący udział w strukturze drogownictwa dróg wojewódzkich (7%). Sieć drogowa Wielkopolski ulega dalszemu wzmocnieniu i rozbudowie. Po oddaniu zachodniej, autostradowej obwodnicy Poznania trwa budowa magistralnej drogi autostradowej S5 od obwodnicy Gniezna przez Kostrzyn do autostrady A2 w Nagradowicach. Oznacza to konieczność wzmocnienia drogi wojewódzkiej nr 434 do Kurnika i dalej drogi nr 431 z Kurnika do Mosiny.

Budowa S5 jako dalszej wschodniej obwodnicy Poznania powinna skutkować również budową drogi równoległej do drogi nr 433 między Swarzędzem i rozjazdami A2 oraz S11.

Kolejnym problemem drogownictwa jest udroźnienie budowanej magistrali autostradowej S5 między Poznaniem, Kościanem i Leszmem. Aby uniknąć efektu wyizolowanego tunelu autostradowego należy wzmocnić wojewódzkie drogi dojazdowe do S5: nr 431 z Mosiny i Grodziska Wlkp., nr 310 – 311 z Czempinia i Śremu, nr 308 z Kościana i nr 312 z Rakoniewic i Śmigielu.

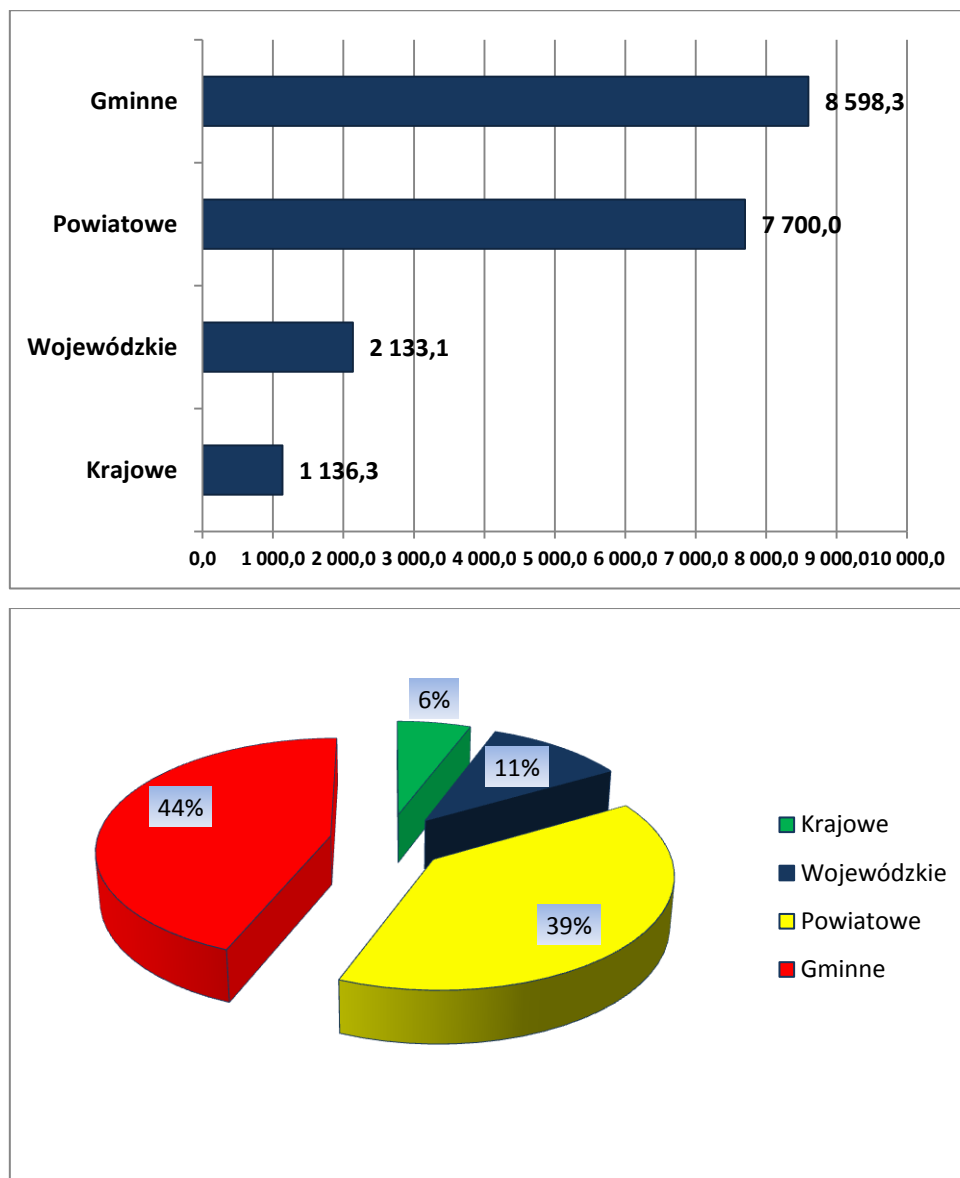
Województwo Zachodniopomorskie

Województwo Zachodniopomorskie charakteryzuje się najniższą gęstością dróg publicznych w Polsce wynoszącą 85,5 km/100km². Drogi wojewódzkie stanowią ok. 11% wszystkich dróg publicznych tego województwa, co stanowi ok. 2 133 km (rys. 1.2.31 i 1.2.32). Przez obszar województwa przebiegają drogi ekspresowe 130,5 km oraz autostrady

8,2 km (wg stanu na koniec roku 2016). Powierzchnia województwa pod względem obszaru zajmuje 5 miejsce w Polsce i wynosi 2 289 248 ha.

Populacja województwa to 1 170,1 tys. mieszkańców z największym miastem Szczecin (ok. 404, 8 tys. mieszkańców)³⁹. Miasto Szczecin stanowi Szczeciński Obszar Metropolitalny⁴⁰, który zamieszkuje 687 tys. ludności⁴¹.

Rys. 1.2.31. i 1.2.32. Drogi publiczne w Województwie Zachodniopomorskim, wg stanu na 31.12.2016 r. (w km i %)



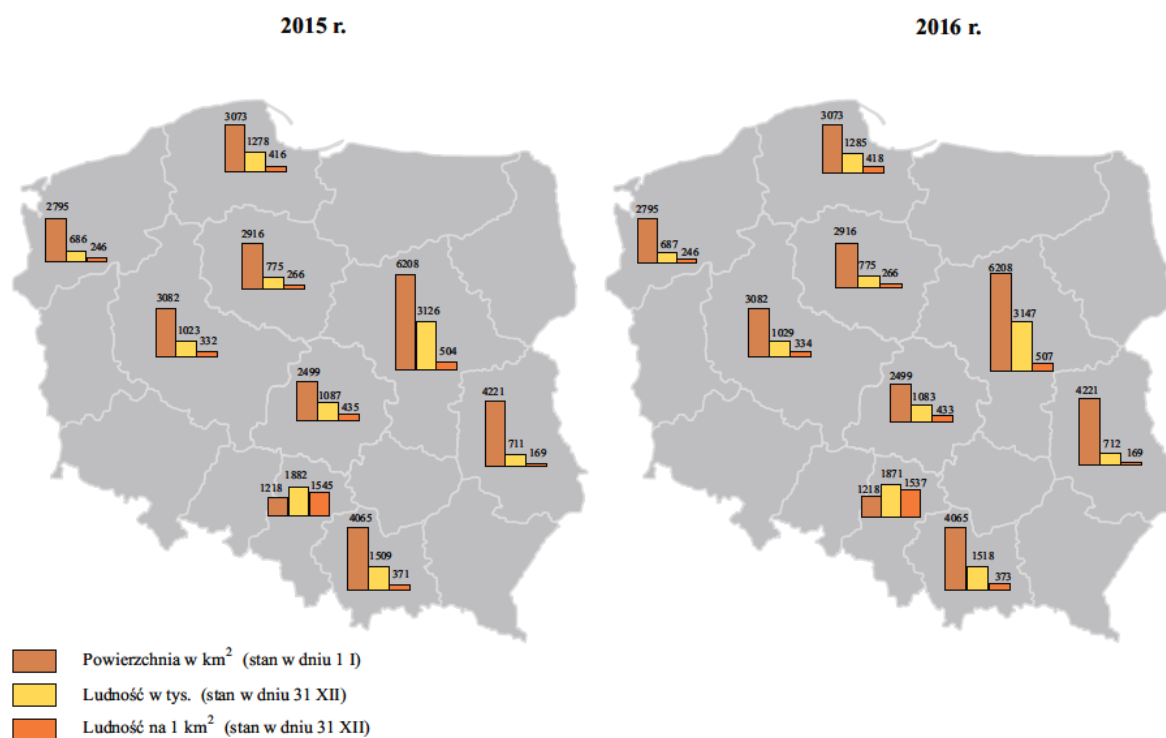
³⁹ Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017 r., s. 88 i 99.

⁴⁰ Zgodnie z podziałem GUS jest 9 obszarów: Obszar Metropolitalny Warszawy (OMW), Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny (B-TOM), Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM), Krakowski Obszar Metropolitalny (KOM), Lubelski Obszar Metropolitalny (LOM), Łódzki Obszar Metropolitalny (ŁOM), Metropolia Poznań (MP), Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM), Trójmiejski Obszar Metropolitalny (TOM).

⁴¹ Porównanie obszarów metropolitalnych w Polsce w: Obszar Metropolitalny Warszawy w 2016 r., GUS, Warszawa 2016, str. 144.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Map. 1.2.1. Wielkość obszarów metropolitalnych w Polsce w 2015 i 2016 r.



Źródło: Obszar Metropolitalny Warszawy w 2016 r., GUS, Warszawa 2016, str. 144

Drugi wojewódzkie w regionie zachodniopomorskim prezentują podobnie jak w innych regionach na ziemiach północnych i zachodnich niezły stan. Wiąże się on przede wszystkim wysoką jakością wykonania – w dużej części nawierzchnie betonowe. Problemy wpływu tych dróg na rozwój społeczno-gospodarczy wiążą się z rozwojem funkcji zewnętrznych jednostek osadniczych, związanych przede wszystkim z rozwojem turystyki.

W opracowaniu zespołu ITS⁴² analizowane były skutki budowy tunelu w Świnoujściu oraz wzmocnienia połączenia Kołobrzegu z Koszalinem i Niedalinem, w pobliżu lotniska w Zegrzu Pomorskim (głównie przyszła S11).

Generalnym wnioskiem w kwestii dróg wojewódzkich w regionie jest konieczność wzmocnienia nadmorskiej drogi nr 102 między Trzebiatowem i Międzyzdrojami, drogi nr 107 między Kamieniem Pomorskim i Dziwnówkiem oraz dróg nadmorskich w rejonie Mrzeżyna, Ustronia Morskiego i Mielna. Mają one kluczowe znaczenie dla obsługi ruchu turystycznego

⁴² J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski: Raport końcowy zrealizowany w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna nr POPT.02.01.00-00-0021/15-00, pt.: Wsparcie instytucji ds. koordynacji strategicznej Umowy Partnerstwa w latach 2015-2016, realizowanego dla Ministerstwa Rozwoju, pt.: „Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych”. Warszawa 30.11.2017 r.

w pasie nadmorskim i będą stanowiły w przyszłości połączenie dojazdowe (np. droga nr 165) z magistralnymi drogami o parametrach autostradowych. Bez nich potencjał usługowy pasa nadbrzeżnego nie zostanie wykorzystany ze wszystkimi tego konsekwencjami.

Rozdział 2 Województwa – znaczenie dróg

2.1. Województwo Dolnośląskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Województwo dolnośląskie należy do najszybciej rozwijających się regionów kraju. Tu lokalizowana jest większość dużych, bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w kraju. Nie bez znaczenia jest tradycja przemysłowa szeregu ośrodków, takich jak: aglomeracja wrocławska, Okręg Wałbrzyski, okolice Dzierżoniowa, Bielawy, Świdnicy, Kotlina Jeleniogórska, Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy (LGOM). W Polsce południowo-zachodniej intensywnie rozwija się farmerskie, wysokotowarowe rolnictwo, wykorzystujące dobre warunki glebowe i klimatyczne Dolnego Śląska. Sudety stają się atrakcyjnym regionem turystycznym z szybko przyrastającą bazą noclegową. Region jest chętnie odwiedzany przez polskich turystów, ale także przez przyjezdnych z państw ościennych. Nie ma w tym momencie znaczenia, czy Niemcy i Czesi przyjeżdżają w ramach tzw. turystyki handlowej, czy stają się nabywcami atrakcyjnych cenowo usług, np. w sferze medycznej, czy nawet robią to w ramach turystyki sentymentalnej. Kluczowe są tu środki finansowe pozostające w regionie⁴³. Wszystkie te aktywności społeczno-gospodarcze wymagają odpowiedniej infrastruktury technicznej i społecznej, a w tym także nowoczesnej sieci drogowej.

Infrastrukturę drogową Dolnego Śląska należy uznać za nieźle wykształconą sieciowo, dobrze utrzymaną remontowo⁴⁴ i przede wszystkim uprzywilejowaną przestrzennie z uwagi na rozwój ważnych drogowych połączeń magistralnych w postaci autostrad A 4 i tzw. dróg ekspresowych S 3 i S 5.⁴⁵ Przestrzennie zaczyna zarysowywać się w województwie dolnośląskim kościec autostradowy, którego istotnym uzupełnieniem będą w niektórych

⁴³ Przy ostrożnym założeniu, że turyści zagraniczni wydają w Polsce średnio 600-700 złotych (największe kwoty wydają Ukraińcy, a nie Niemcy i Czesi), bez analitycznego sprawdzania danych statystycznych można przyjąć, że na Dolnym Śląsku turyści zagraniczni pozostawiają ok. 1 mld euro rocznie.

⁴⁴ O słabych punktach w tym zakresie dalej, przy ocenie kierunków rozwoju dróg wojewódzkich.

⁴⁵ Szerzej na ten temat w opracowaniu studialnym: J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski; *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, Min. Inwestycji i Rozwoju, Warszawa, 30 listopada 2017, ss. 217. UWAGA: autorzy reprezentują konsekwentnie stanowisko, że różnicowanie terminologiczne autostrad i dróg ekspresowych jest już współcześnie pozbawione sensu. Najlepszą autostradą obecnie w Polsce jest droga ekspresowa S 8. Czesi w 2016 r. ujednoliciли nazewnictwo dróg magistralnych – są tam tylko autostrady, zróżnicowane jedynie pod względem wymogów technicznych.

regionach drogi krajowe i wojewódzkie. Dla tych ostatnich ewentualna rozbudowa, modernizacja i wzrost rangi przestrzennej może oznaczać zmianę klasy funkcjonalno-technicznej. Obecnie drogi wojewódzkie w regionie dzieli się na:⁴⁶

1. Drogi priorytetowe – o natężeniu ruchu powyżej 9 000 poj./dobę, docelowo klasy technicznej GP, lub odcinkowo klasy G, z wysokim udziałem pojazdów ciężkich, łączące główne ośrodki wzrostu, drogi krajowe – w tym szybkiego ruchu, strefy aktywności gospodarczej (np. specjalne strefy ekonomiczne) i główne przejścia graniczne.
2. Drogi podstawowe – o natężeniu ruchu od 6 000 do 9 000 poj./dobę, docelowej klasie technicznej GP lub G (w uzasadnionym przypadku dopuszczenie odcinkowe klasy Z), dużym udziałem pojazdów ciężkich, łączące główne ośrodki społeczno-gospodarcze, drogi krajowe, strefy aktywności gospodarczej, granice państwa.
3. Drogi uzupełniające – o natężeniu ruchu od 3 000 do 6 000 poj./dobę, docelowej klasie technicznej G (z dopuszczeniem odcinkowym klasy Z), z udziałem ruchu pojazdów ciężkich, mogące nie spełniać warunków techniczno-eksploatacyjnych dla dróg wojewódzkich, łączące głównie ośrodki lokalne, główne drogi wojewódzkie, granice państwa.
4. Drogi marginalne – o niskim natężeniu ruchu do 3 000 poj./dobę, z bardzo niskim udziałem ruchu pojazdów ciężkich, często o parametrach techniczno-eksploatacyjnych niższych niż dla dróg wojewódzkich, pełniące uzupełniające funkcje w stosunku do wymienionych powyżej dróg wyższych kategorii.

Największe znaczenie dla formułowania regionalnej strategii rozwoju Dolnego Śląska w perspektywie nadchodzących 10 – 15 lat mają ze zrozumiałych względów drogi wojewódzkie z dwóch pierwszych grup.

Spojrzenie na sieć drogową województwa dolnośląskiego pozwala zidentyfikować kilka społeczno-gospodarczych, przestrzennych problemów jej kształtowania z wykorzystaniem połączeń drogowych rangi wojewódzkiej. Jednym z najważniejszych problemów – przestrzennie priorytetowym – jest wzmacnianie korytarza transportowego tworzonego w centralnym obszarze województwa przez drogi nr 382 z Paczkowa i połączenia z DK 46 do Ząbkowic Śląskich i dalej do Dzierżoniowa, Świdnicy i Strzegomia, a następnie w postaci drogi

⁴⁶ *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*, DSDiK, Wrocław wrzesień 2015, s. 33 i nast.

nr 374 do Jawora, drogi nr 363 do Złotorzy i na koniec drogi nr 364 do Lwówka Śląskiego i dalej do Gryfowa Śląskiego. Szlak ten ma wyjątkowe znaczenie dla obsługi terenów rolniczych Niziny Dolnośląskiej i lokalizujących się przy nim inwestycji przemysłowych. Początek korytarza dróg wojewódzkich w Paczkowie przy międzynarodowej DK 46 to śląska kraina wielkich jezior zaporowych na dynamicznej hydrologicznie Nysie Kłodzkiej i zarazem pobliskie Kłodzko połączone DK 8 z Ząbkowicami Śląskimi. Są to tereny atrakcyjne przyrodniczo, eksplorowane turystycznie, rozwijające ofertę produkcyjną przemysłu i usług. Rejon Bielawy, Dzierżoniowa, Świdnicy, Jaworzyny Śląskiej i Strzegomia wzdłuż drogi nr 382 przeżył już swoją dotkliwą społecznie przemysłową restrukturyzację, w wyniku której część produkcji przemysłu lekkiego, elektromaszynowego została zlikwidowana⁴⁷. Tym niemniej część zakładów pozostała, unowocześniła produkcję, a obecnie pojawiają się inwestorzy wykorzystujący tradycje przemysłowe regionu. Strzegom jest jednym z największych ośrodków wydobywania skał użytkowych w Polsce i wraz z dziesiątkami kamieniołomów na Dolnym Śląsku zaopatruje w najlepsze materiały (granity, bazalty) firmy budowlane, z drogowymi włącznie w całej Polsce. W Jaworze powstaje fabryka silników czterozaworowych koncernu Daimler-Benz dla wszystkich typów samochodów marki „Mercedes”. O jej lokalizacji przesądziło wprawdzie przyszłe skrzyżowanie autostrad A 4 i szczególnie S 3, ale dla miasta bardzo ważne pozostaną drogi nr 374, 363 i 365. W Złotorzy położonej w pobliżu A 4 i przyszłej S 3, a także silnej gospodarczo Legnicy, lokalizują się w ramach inwestycji BIZ nowe zakłady produkcji komponentów samochodowych, w czym Polska ogólnie zaczyna się wytwórczo specjalizować. Szybko w regionie rozwija się przetwórstwo rolno-spożywcze. Sprzyja temu bliskość dużych odbiorców polskiego eksportu rolnego – Niemiec, Czech i innych rozwiniętych państw Unii Europejskiej. Skutkuje to powstawaniem szeregu zakładów przetwórczych wzdłuż drogi nr 364, na przykład w okolicach Lwówka Śląskiego, Gryfowa Śląskiego, czy też pobliskiego Lubania. Z uznaniem należy podkreślić, że farmerskie gospodarstwa wielkotowarowe w tym regionie należą do przodujących w kraju i same w sobie stają się poważnymi jednostkami produkcyjnymi, które wymagają sprawnej obsługi transportowej⁴⁸. Przeważnie przez ciężki transport samochodowy.

⁴⁷ Smutny widok stanowią szabrowane ruiny wielkich zakładów włókienniczych np. w Bielawie lub pobliskim Walimiu.

⁴⁸ Sprzyja temu historycznie odziedziczona struktura gospodarstw rolnych regionu oraz ich wyposażenie infrastrukturalne. Były to czynniki, które zrewolucjonizowały kulturę materialną ludności napływowej i obecnie

Sumując, omawiany korytarz komunikacyjny dróg wojewódzkich, przecinający aktywne gospodarczo tereny Niziny Dolnośląskiej i Przedgórze Sudeckie, wymaga istotnego wzmocnienia. Punktowo już ono się dokonuje, np. w postaci tzw. małej obwodnicy Świdnicy lub przewidywanych wielopoziomowych, węzłowych skrzyżowań z budowanymi drogami autostradowymi. Specjaliści wskazują na kierunek zmian inwestycyjnych tego typu priorytetowych dróg wojewódzkich w regionie⁴⁹:

- 1) dążenie do uzyskiwania wysokich parametrów technicznych dróg i odcinków międzywęzłowych istniejących lub planowanych – klasa techniczna, skrajnia pozioma jezdni, kategoria ciężkiego ruchu od KR4 wzwyż;
- 2) segregacja ruchu, szczególnie na obszarach zabudowanych;
- 3) podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności pod kątem interesu niechronionych uczestników ruchu drogowego;
- 4) stosowanie skrzyżowań wielopoziomowych, skanalizowanych, w tym skrzyżowań typu rondo;
- 5) dążenie do docelowego wyprowadzania obwodnicowego przebiegu dróg z obszarów zabudowanych, szczególnie z centrów miast i miejscowości;
- 6) budowa tzw. dróg serwisowych w celu obsługi transportowej obszarów przyległych do najważniejszych dróg wojewódzkich;
- 7) możliwość odcinkowego stosowania drogi o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku, drogi dwujezdniowej, dróg o przekroju 2 + 1, lub dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania.

Innym przykładem roli dróg wojewódzkich w regionie jest ich udział w obsłudze metropolitalnego Wrocławia. Rozwijające się miasto odczuło w ostatnich latach duży postęp infrastrukturalny drogownictwa w związku z budową autostradowej, zachodniej obwodnicy A 8 w ciągu przebudowywanej S 8. Tereny w pobliżu węzłów „Bielany Wrocławskie”, „Kobierzyce”, „Pietrzykowice” stały się atrakcyjnymi lokalizacjami dla przemysłu, handlu, zaplecza logistycznego, składowo-magazynowego. Drogi wojewódzkie nr 347 i 362 są w strefie podmiejskiej sieciowym uzupełnieniem arterii magistralnych. Wrocław oczekuje powstania południowo-wschodniej obwodnicy miasta, która zamknęłaby ring. Do tego czasu

stanowią wyzwanie konkurencyjne dla innych regionów rolniczych, takich jak była Kongresówka lub Podkarpacie.

⁴⁹ *Plan rozwoju sieci drogowej...*, op. cit., s. 34. Uogólnienie tendencji zawarte także w: M. Banak, J. Brdulak, C. Krysiuk, P. Pawlak; *Kierunki rozwoju infrastruktury transportu drogowego w Polsce*, ITS, Warszawa 2014.

drogi nr 455 do przemysłowego Jelcza-Laskowic oraz nr 395 do Żernik Wrocławskich i dalej do węzła A 4 w Krajkowie, muszą spełniać rolę obciążony arterii wylotowych z aglomeracji. Poddawane są one modernizacji, ale ostateczne powstanie obwodnicy powinno nadać im wewnątrzaglomeracyjne znaczenie magistralne ze wszystkimi skutkami inwestycyjnymi. Muszą one uzyskać między śródmieściem i przyszłą autostradową obwodnicą parametry co najmniej bezkolizyjnych dróg ruchu przyspieszonego, o ile nie autostrad miejskich.

Zupełnie inny charakter przestrzenny mają inwestycje drogowe w pasie nadgranicznym zachodniej Polski. Przykładem może tu być położony na północ od Zgorzelca nadgraniczny Pieńsk, który leży na południowym skraju Borów Dolnośląskich. Modernizacja drogi nr 353 zapewnia połączenie Pieńska z autostradą A 4, a prace inwestycyjne przy drodze nr 351 poprawiają komunikację ze Zgorzelcem i Goerlitz w Niemczech. Planowane jest wybudowanie lokalnego mostu granicznego między Pieńskiem i miejscowością Deschka po drugiej stronie Nysy Łużyckiej, co znakomicie ułatwiłoby umiędzynarodowienie obszaru nadgranicznego.

Wśród inwestycji drogownictwa województwa dolnośląskiego w zakresie rozwoju dróg klasy wojewódzkiej na podkreślenie zasługuje systematyczna poprawa stanu połączeń tzw. korytarza dróg Zagłębia Miedziowego (LGOM). Rozstrzygające znaczenie dla poprawy obsługi transportowej kopalń miedzi i srebra w Lubinie, Rudnej i Polkowicach, czy też wielkiej huty miedzi w Głogowie, będzie miała w przyszłości magistrala autostradowa S 3, łącząca się koło Legnicy z A 4. Jednak znaczenia dla połączeń wnętrza kraju z ośrodkiem górniczo-hutniczym dającym rocznie produkcję wartości 4-5 mld euro⁵⁰, takich dróg, jak krajowa DK 36 i wojewódzka nr 323 – nie można przecenić. Stąd też konieczność ich wzmocnienia, modernizacji, uzupełnionej w przypadku drogi nr 323 budową mostu na Odrze w Ciechanowie⁵¹. W przyszłości należy spodziewać się dalszego rozwoju dróg wojewódzkich w tym uprzemysłowionym regionie.

W poniższej tabeli zestawiono zadania inwestycyjne odnoszące się do budowy dróg wojewódzkich na obszarze województwa dolnośląskiego. Obejmują one przedsięwzięcia uwzględnione w wieloletniej prognozie finansowej według stanu na 31 grudnia 2017 r.

⁵⁰ W zależności od zmieniających się światowych cen tych surowców.

⁵¹ Mamy poważne opóźnienia w budowie mostów na naszych głównych rzekach. Sytuacja doliny Odry nie wygląda wprawdzie tak źle jak Wisły, Narwi lub Bugu, ale powstanie mostów w Ciechanowie i Brzegu Dolnym cieszy szczególnie użytkowników dróg w Polsce południowo-zachodniej.

Łączny limit wydatków na zadanie według prognozy w latach 2018 – 2027 w zakresie wydatków majątkowych wynosi 1 624 952 941 zł. W ramach tej kwoty wydatki majątkowe 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. z 2013 r. poz. 885 z późn. zm.) zaplanowano w wysokości 634 035 040 zł.

Wykaz drogowych przedsięwzięć inwestycyjnych przedstawiono w tabeli 2.1.1.

Tabl. 2.1.1. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie dolnośląskim, wg prognozy w latach 2018-2027

Lp.	Nazwa zadania	Okres realizacji	Koszt łączny
1.	Budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskie - Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94)	b.d.	791 833
2.	Budowa mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny wraz z drogami dojazdowymi	Realizacja układu dojazdowego	-
3.	Budowa obwodnicy Nowej Rudy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 381- Etap III	2018	523 684
4.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 352 Radomierzycy - Zatonie	2018	1 939 158
5.	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	2018-2020	4 693 501
6.	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (rondo Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	2018-2020	
7.	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry	2018-2020	
8.	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	2018-2019	
9.	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowy drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 - 36+888 na odcinku Luboszyce - Ciechanów - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	2018-2020	
10.	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów - Ciechanów w zakresie: Przebudowy drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce - Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	2018	65 791 983
11.	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec - Lwówek Śląski drogą wojewódzką	2018	38 209 503

12.	Połączenie miast Dolnego Śląska - budowa południowo wschodniego obejścia Bolesławca	2018-2019	9 552 727
13.	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 385 w granicach obszaru Pomnika Historii Twierdzy Srebrna Góra	2018-2020	5 869 549
14.	Realizacja projektu Trasa Sudecka - Budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego wraz z rondem do włączenia w drogę wojewódzką nr 382 ul. Świdnicka)	2018-2019	16 515 779
15.	Realizacja projektu Trasa Sudecka - Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyska w m. Świdnica	2018-2020	13 206 387
16.	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340	2018	470 000
17.	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie - odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D - jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	2018	30 321 420
18.	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie - odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radecz - jako kontynuacja budowy przeprawy przez Odrę	2018	36 128 598
19.	Przebudowa i budowa dróg wojewódzkich w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych 2014 – 2020 Poprawa bezpieczeństwa i przepustowości ruchu w ciągu Drogi Sudeckiej poprzez budowę obwodnicy Boguszowa w Gminie Boguszów Gorce	2018-2019	15 806 388
20.	Przebudowa 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	2018	42 626 880
21.	Przebudowa dróg wojewódzkich w ramach Programu INTERREG V-A Republika Czeska - Polska Od Zamku Frydland do Zamku Czochoa Poprawa dostępności transportowej ziemi broumowskiej i regionu kłodzko - wałbrzyskiego Poprawa dostępności do atrakcji turystycznych w obszarze Masywu Śnieżnika I Realizacja zadań w zakresie dróg wojewódzkich w ramach Programu Współpracy INTERREG Polska – Saksonia 2014 – 2020	2018-2019	79 740 218
22.	Modernizacja dróg wojewódzkich nr 354 na odcinku Turosszów-Sieniawka i nr 352 na odcinku Zatonie-Bogatynia wraz z ulicą Schrammstraße w Zittau Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 351 Pieńsk - Jędrzychowice wraz z ul. Bolesławiecką i Dr. Kahlbaum-	2018-2019	40 163 991

	Allee w Görlitz		
23.	<p>Podzadanie: Przebudowa mostu nad rzeką Nysa Kłodzka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 390 w km 0+380 w m. Kamieniec Ząbkowicki wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 292 przy ul. K. Wielkiego na odcinku od ul. Rudnowskiej do ul. H. Głogowskiego w m. GŁOGÓW</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 292 przy ul. K. Wielkiego na odcinku od ul. Rudnowskiej do ul. H. Głogowskiego w m. GŁOGÓW</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 324 na odcinku - ul. Wrocławskiej w m. GÓRA do m. KŁODA GÓROWSKA - etap I</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 339 na odcinku od skrzyżowania z ul. Garwolską do istniejącego ciągu przy ul. Trzebnickiej w m. WOŁÓW</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 na odcinku od km 36+201 do km 36+334 w m. SKOKOWA</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od km 1+263 do km 1+805 w m. JAWOR</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ul. R. Traugutta i Al. Niepodległości w m. ŚWIDNICA</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 382 na odcinku ul. Ząbkowickiej od skrzyżowania z ul. Bielawską do skrzyżowania z ul. Słowiańską w m. DZIERŻONIÓW</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 382 na odcinku od km 40+650 do 42+260 w m. KLUCZOWA</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 390 na odcinku ul. Sudeckiej i Placu Tadeusza Kościuszki w m. ZŁOTY STOK</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 396 na odcinku ul. Oleśnickiej od mostu na rzece Odra w kierunku skrzyżowania z DW455 w m. OŁAWA</p>	2018-2030	1 410 166 224
24.	<p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 404 na odcinku od skrzyżowania z DW342 do stacji kolejowej w m. SZEWCE</p> <p>Podzadanie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 357 – ul. Wrocławskiej w m. LUBAŃ w km od 22+900 do 23+400</p>	2018	900 000
25.	<p>Budowa obwodnicy Piechowic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 366</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 354 na odcinku Sieniawka - Bogatynia/Zatonie, w tym przebudowa dwóch obiektów mostowych</p> <p>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</p>	2018-2020	25 100 000

	<p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 395 na odcinku od ronda w miejscowości Żerniki Wrocławskie do węzła autostradowego Wrocław - Wschód w miejscowości Krajków</p> <p>Pomoc finansowa z budżetu Województwa Dolnośląskiego udzielona w formie dotacji celowej Powiatowi Bolesławickiemu na realizację zadania pn. "Przebudowa drogi powiatowej nr 2318D wraz z włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 297 w miejscowości Bolesławiec"</p> <p>Zakup środków transportu i sprzętu drogowego</p> <p>Budowa obwodnicy Krzeczyna Wielkiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 335</p>		
26.	<p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 w zakresie przebudowy skrzyżowania ulicy Milickiej, Roosevelta i H. Brodatego na skrzyżowanie typu rondo w m. TRZEBNICA</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 346 w zakresie budowy chodnika w m. JUGOWIEC wraz z budową zatoki autobusowej</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 w zakresie budowy ciągu pieszo-rowerowego na odcinku STRZEGOM-WIEŚNICA</p> <p>Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 292 na odcinku od ul. Ułanów Polskich do ul. Transportowej w m. GŁOGÓW</p>	2017-2018	751 717

Źródło: na podstawie danych Wojewódzkiego Zarządu Dróg

2.2. Województwo Kujawsko-pomorskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO- POMORSKIEGO

Województwo kujawsko-pomorskie należy do najbardziej zróżnicowanych przestrzennie regionów kraju. W związku z tym znaczenie rozwojowe sieci dróg wojewódzkich należy rozpatrywać dla poszczególnych subregionów kujawsko-pomorskiego. Kręgosłupem drogowym województwa jest południkowa autostrada A 1 przebiegająca prawie symetrycznie przez środek całego regionu. O ile ta droga magistralna stanowi infrastrukturalne wzmocnienie i uzupełnienie przestrzeni społeczno-gospodarczej województwa, to dolina Wisły, która na wielu odcinkach A 1 znajduje się w pobliżu autostrady, spełnia zupełnie odmienną rolę bariery przestrzennej, ograniczanej obecnie kolejnymi inwestycjami mostowymi⁵². W niedalekiej przyszłości istotnym wzmocnieniem dróg magistralnych o autostradowych parametrach będzie realizowana S 5 od Świecia, poprzez północno-zachodnią obwodnicę Bydgoszczy, dalej w kierunku Żnina i obwodnicy wielkopolskiego Gniezna. Przestrzenie nadwiślański duopol miejski Bydgoszcz – Toruń znajdzie się między autostradami i ten układ magistralnych dróg przesądzać będzie o przyszłych kierunkach rozwoju infrastruktury uzupełniającej dróg kołowych niższej klasy.

Północne rejony województwa kujawsko-pomorskiego na zachód od doliny Wisły pokryte są lasami. Subregion Borów Tucholskich, Krajeńskiego i Tucholskiego Parku Krajobrazowego, czy Lasów Koronowskich ma istotne walory turystyczne i jest obszarem intensywnej gospodarki leśnej⁵³. Nie ma natomiast wykształconej sieci dróg wojewódzkich. Najważniejszą arterią drogową na tym terenie jest droga nr 240 ze Świecia, poprzez Tucholę z węzłem czterech dróg wojewódzkich, do Chojnic. Duże obszary leśne subregionu w ogóle pozbawione są dróg wojewódzkich i stan ten utrzyma się z uwagi na lokalne walory środowiskowe w przewidywalnej przyszłości.

⁵² Wisła taką rolę pełniła historycznie w swoim środkowym i dolnym biegu, oddzielając nie tylko krainy geograficzne, ale również państwowości.

⁵³ Wymienione lasy stanowią od lat zaplecze surowcowe wielkich kombinatów celulozowo-papierniczych w Świeciu i Kwidzynie. Skutki wycinek lasów skutkują zmianą ich struktury, obniżeniem wieku, osłabieniem odporności na zjawiska atmosferyczne, czego dowodem są w tym rejonie kataklizmy dokonywane w drzewostanie przez gwałtowniejsze burze. Ostatnia, w 2017 r., powaliła 8 mln m sześciennych drzewa, z którego część została gospodarczo bezpowrotnie stracona.

Obszar na południe od doliny Noteci i aglomeracji Bydgoskiej przechodzi od pozbawionych dróg wojewódzkich terenów leśnych doliny Noteci⁵⁴ i Puszczy Bydgoskiej, do przemysłowo-rolniczych obszarów inowrocławskiego, w którym sieć dróg krajowych i wojewódzkich jest już rozbudowana.

Na prawym brzegu Wisły w województwie kujawsko-pomorskim rozległe tereny rolnicze między Wąbrzeźnem, Brodnicą, Rypinem, Lipnem i Golubiem-Dobrzyniem obsługiwane są transportowo z wykorzystaniem prawie wyłącznie dróg wojewódzkich i tylko rzadko dróg rangi krajowej.

Strategicznymi kierunkami rozwoju dróg wojewódzkich w kujawsko-pomorskim są⁵⁵:

- 1) rozbudowa odcinków dróg łączących miasta powiatowe z Bydgoszczą i Toruniem;
- 2) zapewnienie sprawnych połączeń między ośrodkami gminnymi i powiatowymi;
- 3) podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno dla pojazdów samochodowych, jak i niechronionych uczestników ruchu;
- 4) poprawa parametrów technicznych infrastruktury drogowej.

Generalnie drogi wojewódzkie w omawianym regionie są w niezłym stanie technicznym, a nakreślone wyżej kierunki ich rozwoju nie zapowiadają istotnej rozbudowy ilościowej połączeń tej klasy. Remontów wymaga natomiast 657,6 km dróg i będą one realizowane na drogach zbiegających się w Tucholi (drogi nr 240, 237, 241), połączeniach rejonu Inowrocław, Barcin, Łabiszyn, Żnin (drogi nr 251, 254, 253) oraz na wschodnim brzegu Wisły w węzłowych punktach koncentracji dróg wojewódzkich w Rypinie (drogi nr 560, 556, 557, 563), Golubiu-Dobrzynie (drogi nr 534, 554, 569), Lipnie (drogi nr 557, 550, 559). Każdy z tych obszarów województwa kujawsko-pomorskiego ma inną dominantę w formułowaniu potrzeb związanych z wzmocnieniem jakościowym dróg wojewódzkich. Tuchola pozostaje głównym ośrodkiem turystycznym, przemysłowym i miejscem administracyjnej obsługi rolnictwa nad Brdą. Rejon Inowrocław – Barcin, to miejsce koncentracji przemysłu sodowego (kombinaty „Mątwy” I i II w Inowrocławiu, Janikowo), kopalnie wapienia koło Barcina, a także obszar intensywnej produkcji rolniczej. Subregion wschodniego, prawego brzegu Wisły pozostaje natomiast typowo rolniczą krainą z przewozowymi potrzebami coraz sprawniejszej i

⁵⁴ Poza rejonem Nakła nad Notecią, w którym zbiegają się droga nr 241 i nr 246.

⁵⁵ *Kujawsko-Pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014 – 2020*, Woj. Kujawsko-Pomorskie, Bydgoszcz lipiec 2016, s. 68.

dokonywanej w lepszych warunkach technicznych obsługi produkcji rolnej oraz przetwórstwa surowców rolnych.

Należy w tym miejscu przypomnieć strategiczne skutki przyszłej, postulowanej od lat przebudowy obecnej DK 10, łączącej drogi Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego (WOM) z Toruniem, Bydgoszczą i docelowo ze Szczecinem⁵⁶, do autostradowych parametrów S 10. Wykorzystanie przyszłej magistrali autostradowej powinno wiązać się z połączeniem ok. 10-kilometrową, nową drogą wojewódzką Ciechocinka z Czernikowem przy obecnej DK 10. Droga nie wymaga budowy mostu przez Wisłę. Trasowana byłaby po koronie niecierpliwie oczekiwanej i planowanej zapory wodnej w Siarzewie na Wiśle między Nieszawą i Ciechocinkiem, która pomyślana jest jako zbiornik wyrównawczy dla sztucznego zbiornika wodnego we Włocławku, i zarazem jako element kaskady hydroenergetycznej Dolnej Wisły⁵⁷. Postulowana droga wojewódzka pozwoliłaby dać nowe impulsy rozwojowe regionowi turystycznemu Ciechocinka/Nieszawy. Warszawski Obszar Metropolitalny dzięki temu pozornie lokalnemu odcinkowi drogi zyskałby najkrótsze, doskonałe jakościowo połączenie z Ciechocinkiem, Nieszawą i z bardzo atrakcyjnym turystycznie Toruniem. Przełożyłoby się to na ich rozwój społeczno-gospodarczy poprzez zdecydowane umocnienie potencjału świadczonych usług rekreacyjnych, leczniczych, medycznych, turystycznych⁵⁸.

W zakresie poprawiania niezadowolającego stanu technicznego dróg wojewódzkich w województwie kujawsko-pomorskim można wskazać przykłady następujących, ważnych lokalnie inwestycji:

⁵⁶ Problem ten przedstawiony został w opracowaniu dotyczącym dróg magistralnych: *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej...*, op. cit.

⁵⁷ Pisaliśmy w związku z tym: „Budowa stopnia wodnego „Ciechocinek” na Wiśle pozostaje niesfinalizowana od 50 lat. Podstawową zasadą zabudowy hydrotechnicznej rzeki jest budowa pod zaporą kolejnej w odstępach do 30 lat. Inaczej erodujące dno bez zbiornika wyrównawczego zaczyna stanowić zagrożenie dla korpusu zapory. Dlatego na przykład pod dużą zaporą wodną w Solinie na Sanie mamy zbiornik wyrównawczy w Myczkowcach, a zbiornik wodny w Rożnowie na Dunajcu współpracuje z zaporą w Czchowie. Pod największą zaporą wodną we Włocławku nie ma zbiornika wyrównawczego i dlatego od ok. dwudziestu lat trzeba bez przerwy monitorować i wzmacniać korpus zapory. W budżecie państwa „upycha się” w różnych działach corocznie wydatki na te prace rzędu co najmniej 20 – 30 mln zł. Prawdziwym egzaminem dla istniejącej zapory była wielka powódź na Wiśle w 2010 r. Na szczęście zdany pomyślnie, gdyż inaczej do Zatoki Gdańskiej spłynęłoby ok. 150 mln ton częściowo toksycznych substancji, które gromadzą się w czaszy zbiornika włocławskiego od prawie 60 lat z całej zlewni naszej niezbyt czystej królowej rzek. Przerażeni mieszkańcy uzdrowskiego Ciechocinka i turystycznej Nieszawy wyszli z transparentami nad brzeg wezbranej Wisły.” Jak wyżej, cyt. wyd., s. 135.

⁵⁸ Toruń ma rozbudowane, zróżnicowane funkcje zewnętrzne jako ważne miasto o 200-tysięcznej liczbie ludności. Są to funkcje produkcyjne, usługowe, edukacyjne, administracyjne, kulturowe. Dla małych Ciechocinka i Nieszawy rozwój zapewnić mogą w zasadzie jedynie usługi sanatoryjne, lecznicze, medyczne, wypoczynkowe. Lepsza dostępność komunikacyjna do tego typu usług dla zamożnej, wielkomiejskiej klienteli umożliwiłaby przyspieszenie obecnych tendencji rozwojowych.

- 1) przebudowa obciążonej ruchem drogi nr 240 Tuchola-Bysław-Konopat Polski-Świecie (w tym obwodnica Płazowa),
- 2) wzmocnienie drogi nr 254 na odcinku Brzoza-Łabiszyn-Barcin,
- 3) przebudowa drogi nr 254 między Barcinem i Mogilnem,
- 4) analogiczne prace na drodze nr 265 Brześć Kujawski-Kowal,
- 5) przebudowa drogi nr 534 Cetki-Rypin, która należy do najbardziej obciążonych dróg w województwie,
- 6) wzmocnienie drogi nr 548 na odcinku Stolno-Wąbrzeźno.

Wyżej wymienione połączenia należą do kilkunastu dróg wojewódzkich o złym stanie nawierzchni, spowodowanym najczęściej wzmożonym ruchem samochodowym (w tym ciężkich pojazdów) i zaległościami remontowymi. Ich likwidacja w perspektywie lat 2020 – 2025 dałaby znaczącą poprawę warunków obsługi transportowej województwa kujawsko-pomorskiego przez transport samochodowy, ze wszystkimi tego skutkami dla życia społeczno-gospodarczego regionu.

Program budowy dróg w województwie kujawsko – pomorskim obejmuje przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w latach 2018-2021. Podzielono je na następujące grupy:

- zadania w 1 grupie Planu Spójności (RPO WK-P),
- drogi projektowane, dla których dokumentacje projektowe zostaną zleczone projektantom, wyłonionym w drodze ustawy PZP (tzw. projekty do zlecenia),
- drogi projektowane, których dokumentacje Zarząd Dróg Wojewódzkich opracuje we własnym zakresie (tzw. skrócone).

Zadania w 1 grupie Planu Spójności (RPO WK-P) – obejmują one drogi wojewódzkie w ramach realizacji III grupy Kujawsko-Pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014-2020.

Tabl. 2.1.2. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie kujawsko-pomorskim

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość w km	Koszt real. w mln zł
1.	548	Stolno - Wąbrzeźno	28,612	100
2.	240	Tuchola - Świecie	16,468	25
3.	266	Ciechocinek - granica województwa	57,509	50
4.	254	Brzoza - Barcin	22,331	50
5.	251	Granica województwa - Żnin	15,251	35
6.	559	Lipno - granica województwa	22,1	40
7.	254	Barcin - Wylatowo	31,414	45

8.	265	Brześć Kujawski - Kowal	19,114	32
9.	534	Cetki - Rypin	5,014	10
10.	270	Brześć Kujawski - granica województwa	29,023	50
11.	269	Granica województwa - Kowal	42,3	60
12.	255	Pakość - Strzelno	21,905	30
13.	563	Rypin - granica województwa	14,181	25
14.	241	Tuchola - Sępólno Krajeńskie	26,335	45
Łącznie:			351,577	597

Źródło : na podstawie danych WZD Woj. Kujawsko-Pomorskiego

Tabl. 2.1.3. Drogi projektowane, dla których dokumentacje projektowe zostaną zlecone projektantom, wyłonionym w drodze ustawy PZP

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość w km	Koszt real. w mln zł	Termin realizacji
Etap I (2019 – 2020)					
1.	243	Mrocza - Koronowo	27,184	21,7	2019
2.	240	Chojnice – Tuchola - Świecie	11,947	9,6	
3.	546	Zławies Wielka – Rzęczkowo- Łubianka	9,824	7,9	
4.	649/554	Pluskowęsy-Sierakowo-Kowalewo Pomorskie (wiadukt)	10,388	8,3	
5.	551	Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska – Unisław – Wybcz – Chełmża -Wąbrzeźno	46,429	37,1	
6.	554	Orzechowo – Sierakowo – Kowalewo Pomorskie - Golub-Dobrzyń - Kikół	29,98	24	
7.	569	Golub Dobrzyń - Ciechocin - Dobrzejewice (Droga Nr 10)	21,293	17	
8.	558	Lipno - Dyblin	13,164	10,5	
9.	239	Błądzim – Lniano – Drzycim - Świecie	30,138	24,1	
10.	557	Rypin - Lipno	30,133	24,1	
11.	238	Osie–Warlubie (Droga Nr 214)	19,232	15,4	2020
12.	301	(droga Nr 91) Janowice - Tadzín - Bądkowo - Krotoszyn - Osiecin	17,126	13,7	
13.	538	Radzyń Chełmiński - granica województwa	27,203	21,8	
14.	599	Mirakowo-Grodno	1,385	1,1	
15.	499	(Droga Nr 91)-Ostaszewo-Sławkowo-Mirakowo (Droga Nr 599)	7,421	5,9	
16.	189	Granica województwa - Więcbork	16,896	13,5	
Łącznie			319,743	255,784	X
Etap II (2021 – 2023)					
17.	272	Laskowice-Lipienki-Jezewo-Grupa-Dolna Grupa	5,982	4,8	2021
18.	223	Bydgoszcz - Białe Błota	0,66	0,5	
19.	244	Osówiec - Bożenkowo	4,899	3,9	
20.	237	Granica województwa - Tuchola	18,441	14,8	
21.	646	Turzno-Brzeźno	2,783	2,2	
22.	246	Paterek – Samokłęski Małe – Szubin-Łabiszyn-Złotniki Kujawskie-Gniewkowo-Dąbrowa Biskupia	58,362	46,7	

23.	239	Błądzim – Lniano – Drzycim - Świecie				
24.	255	Bławy - Strzelno				
25.	258	Droga Nr 1-Rz, Wiśła-Silno-Osiek-Obrowo				
26.	377	Nowe-Twarda Góra-Pieniążkowo				
27.	398	Złotniki Kujawskie-Niszczewice - Liskowo	5,981	5,4		
28.	548	Stolno – Wąbrzeźno - Niedźwiedź – Płachoty	13,252	4,8		
29.	597	Rzęczkowo-Cichoradz-Siemień-Uniślaw	10,242	10,6		
łącznie 2021:			173,8	139,0	X	
30.	535	Stacja Kolejowa Rogóźno Pomorskie - droga Nr 16	3,913	3,0	2022	
31.	550	Chełmno - Brzozowo - Kokocko - Uniślaw	20,249	16,2		
32.	200	Stacja Kolejowa Cierpice-Droga Nr 10	0,784	0,6		
33.	204	Stacja Kolejowa Solec Kujawski-Droga Nr 249	0,600	0,5		
34.	207	(Droga Nr 402) Lubień-Dragacz-Michale- Grudziadz (Droga Nr 16)	3,411	2,7		
35.	242	Więcbork – Łobżenica – Falmierowo	8,012	6,4		
36.	245	(Droga Nr 5) Gruczno – Głogówko Królewskie – Chełmno (Droga Nr 91)	14,886	11,9		
37.	248	Zbrachlin-Topólno-Borówno	5,381	4,3		
38.	249	(Dr. Nr 80) Czarnowo-rz.Wiśła -Solec Kujawski-Droga Nr 10	4,827	3,9		
39.	250	Suchatówka - Służewo	16,631	13,3		
40.	273	(Droga Nr 10) Cierpice-Mała Nieszawka- Droga Nr 257	7,120	5,7		
łącznie 2022:			87,0	69,5		
41.	284	Stacja Kol. Złotniki Kujawskie-Droga Nr 25	0,400	0,3		2023
42.	291	Stacja Kolejowa Otłoczyn-Droga Nr 91	2,186	1,7		
43.	391	Warlubie-Rulewo-Rozgarty-Droga Nr 272	2,707	2,2		
44.	397	Droga Nr 394 (Otorowo)-Droga Nr 10 (Makowiska)	8,190	6,6		
45.	402	(Droga Nr 1) Fletnowo-Lubień-Rz, Wiśła- Grudziadz (Dr. Nr 16)	2,764	2,2		
46.	556	Ostrowite - Zbójno	4,265	3,4		
47.	572	Stacja Kolejowa Lubicz-Droga Nr 10	11,700	9,4		
48.	576	Stacja Kolejowa Uniślaw-Droga Nr 551	0,343	0,3		
49.	578	Stacja Kolejowa Ostromecko-Droga Nr 551	0,300	0,2		
50.	582	St. Kolej. Ostaszewo-Dr. Nr 91	0,450	0,4		
51.	586	Stacja Kolejowa Brzoza Toruńska - Droga Nr 91	1,614	1,3		
52.	657	Złotoria-Lubicz (Droga Nr 10)	0,450	0,4		
łącznie 2023:			43,104	34,5	X	
Suma Etap II (2021 do 2023)			303,959	243,037	X	
Suma Etap I i II			623,702 km	498,821 mln zł	X	

Tabl. 2.1.4. Drogi projektowane, których dokumentacje Zarząd Dróg Wojewódzkich opracuje we własnym zakresie

L.p.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość	Koszt realizacji	Termin realizacji robót	
			[km]	[mln zł]		
1.	237	Tuchola - Mąkowsko	21,958	17,6	2019	
2.	268	Brzezie - Brześć Kujawski	6,476	5,5		
3.	412	Tupadły - Kobylniki	7,321	5,9		
4.	551	Strzyżawa - Unisław	14,150	11,3		
5.	554	Orzechowo – Sierakowo – Kowalewo Pomorskie - <u>Golub-Dobrzyń - Kikół</u>	12,589	10,1		
6.	544	Brodnica - granica województwa	20,420	16,3		
7.	560	Brodnica – Rypin – Sierpc - Bielsk	7,346	5,9		
Razem 2019 r.			90,260	72,5		
8.	267	Ujma Duża - Piotrków Kujawski	31,148	24,9	2010	
9.	539	Blinno – Ligowo - Tłuchowo	9,299	7,4		
10.	272	Laskowice-Lipienki-Jeżewo-Grupa-Dolna Grupa	2,360	1,9		
11.	299	Stacja Kolejowa Gniewkowo-Droga Nr 15	0,500	0,4		
12.	394	Przytubie-Solec Kujawski-Droga Nr 397	10,601	8,5		
Razem 2020 r.			53,908	43,1		
13.	399	Liszkowo-Żelechlin	1,495	1,2	2021	
14.	400	Więclawice-Latkowo	1,450	1,2		
15.	262	Kwieciszewo – Gębice – Orchowo - Szyszłowo	8,725	7,0		
16.	552	Różankowo – Łysomice – Grębocin - Lubicz	17,311	13,8		
17.	566	Stacja Kolejowa Czernikowo-Droga Nr 10	0,334	0,3		
18.	533	Okonin - Mełno	3,199	2,6		
19.	543	Paparzyn – Radzyń Chełmiński - Jabłonowo Pomorskie – Grzybno - Szabda	57,814	46,3		
20.	541	Lubawa – Lidzbark – Żuromin – Biezuń – Sierpc – Tłuchowo – Dobrzyń Nad Wisłą	17,158	13,7		
21.	562	Szpetal Górny – Dobrzyń Nad Wisłą – Biskupice - Płock	25,339	20,3		
Razem 2021 r.			132,825	106,3		
22.	214	Łeba-Lębork-Sierakowice-Puzdrowo – Kościerzyna - Warlubie	11,351	9,1		2022
23.	256	Trzeciewiec (Droga Nr 5)-Włóki-Bydgoszcz	11,290	9,0		
24.	240	Chojnice – Tuchola - Świecie	26,470	21,2		
25.	563	Rypin - Żuromin – Mława	1,265	1,0		
Razem 2022 r.			88,949	71,2		
27.	217	Stacja Kolejowa Warlubie – Droga Nr 91	0,731	0,6	2023	
28.	247	Kcynia - Szubin	0,385	0,3		
29.	534	Grudziądz - Rypin	10,259	8,2		
30.	549	Fordon-Rzeka Wisła-Strzyżawa (Droga Nr 551)	1,344	1,1		
31.	559	Lipno – Jasień – Brudzeń Duży – Sikórz - Płock	1,500	1,2		
32.	589	(Droga Nr 91) Grzywna-Chełmża	4,226	3,4		
33.	654	Silno-Grabowiec-Krusz-Złotoria-Kaszczorek (Droga Nr 80)	6,677	5,3		
Razem 2023 r.			25,122	20,1		
OGÓŁEM 2019 – 2023			391,064 km	312,851 mln zł		

Źródło: na podstawie danych Zarządu Dróg Wojewódzkich Województwa Kujawsko-Pomorskiego

2.3. Województwo Lubelskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Województwo lubelskie należy do wschodnich regionów kraju. Rola i warunki rozwoju dróg wojewódzkich na tych terenach są zupełnie różne w porównaniu do gęsto zaludnionych okręgów przemysłowych, metropolitarnych miejsc koncentracji ludności, obszarów lokalizowania przedsiębiorstw produkcyjnych, czy też regionów dobrze zagospodarowanych infrastrukturalnie. W województwie lubelskim rzadziej drogi wojewódzkie koncentrują się przestrzennie w miastach i miejscowościach, tak jak na przykład w Parczewie, Łęcznej⁵⁹ lub Żółkiewce. Często są to szlaki drogowe łączące ze sobą rozległe, jak na warunki polskie, regiony rolnicze o przeważającej produkcji roślinnej. Są wtedy najczęściej na tych terenach drogami o najwyższej klasie, bez istotnego uzupełnienia magistralnymi połączeniami rangi krajowej lub autostradowej⁶⁰. Generalnie, układ najważniejszych dróg wojewódzkich w regionie przybiera kształt szachownicowy o gęstości poniżej średniej krajowej. „Ramami” tego układu są na północy przyszła A 2 (Paneuropejski Korytarz Transportowy Nr 2), na południu Roztocze z Lasami Janowskimi i Puszcą Solską oraz na wschodzie rokadowe, równoległe drogi wojewódzkie nadgranicza doliny Bugu i analogiczne połączenia wojewódzkie wzdłuż doliny Wisły na zachodzie. W sumie drogi wojewódzkie przejmują wszystkie funkcje infrastrukturalne w obsłudze życia społeczno-gospodarczego na znacznych obszarach województwa lubelskiego, a ich rozbudowa nabiera wyjątkowego znaczenia: gospodarczego, społecznego, integrującego społecznie, akcelerującego tempo rozwoju, obronnego, turystyczno-poznawczego, kulturowego. Należy jednak w tym miejscu dodać, że budowa obwodnic Lublina, magistralnych połączeń autostradowych S 17 i S 19 oraz magistralnego połączenia S 12 z granicą Ukrainy, stworzy kościec magistralnych dróg autostradowych wzmacniający także istotnie regionalną, sieciową rolę dróg krajowych i wojewódzkich. Zgodnie zresztą ze strategicznymi koncepcjami rozwoju regionu⁶¹.

⁵⁹ Włączając w to DK 82.

⁶⁰ Takim obszarem jest przykładowo Wyżyna Lubelska na południe od Lublina.

⁶¹ Por. na przykład: *Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006 – 2020*. Uchwała Nr XXXI/545/09 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dn. 27 kwietnia 2009 r.

Najogólniejszym, strategicznym celem wzmocnienia infrastruktury drogowej województwa lubelskiego jest⁶²:

1. Lepsza obsługa sektora gospodarczego regionu, który jest słabszy od innych regionów Polski.
2. Zmiana struktury gospodarczej regionu, choć tu trzeba z całą mocą podkreślić lepsze, efektywniejsze wykorzystywanie potencjału rolniczego Lubelszczyzny, a nie tylko rozbudowę przemysłu lub sieci usługowych w handlu i turystyce.
3. Wzmacnianie regionalnych funkcji metropolitalnych Lublina, które dyfuzyjnie obejmują wraz z rozbudową infrastruktury transportowej coraz rozleglejsze obszary ciągnące do stolicy regionu.
4. Pełniejsze wykorzystanie potencjału turystycznego regionu.
5. Poprawa warunków lokalizowania inwestycji produkcyjnych i usługowych w jednostkach sieci osadniczej oraz przy granicy państwa i Unii Europejskiej.
6. Zwiększenie mobilności jeszcze ciągle zbyt często izolowanej przestrzennie ludności wiejskiej, co radykalnie zmienia społeczne warunki jej funkcjonowania i poziom jakości życia.

Realizacja powyższych celów wymaga w drogownictwie przede wszystkim: tworzenia wspomnianych autostradowych połączeń magistralnych, wzmocnienia nośności nawierzchni dróg wojewódzkich i lokalnych⁶³, budowy obwodnic szeregu miast i miejscowości, rewitalizacji obsługi punktów (stacji) i tak niezwykle rzadkich połączeń kolejowych, zapewnienia sprawnej obsługi przejść granicznych.

⁶² Potwierdzenie w: *Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012 – 2020*, ZDW, Lublin 2012, s. 23.

⁶³ Rolnictwo Lubelszczyzny w ostatnich latach istotnie zmienia się jakościowo i wydajnościowo. Poprawia się struktura agrarna, rolnicy łączą się w stowarzyszenia producenckie, unowocześnieniu ulega park maszynowy gospodarstw rolnych, w gospodarstwach powstają instalacje składowo-magazynowe (silosy, suszarnie, olejarnie). Producenci muszą dysponować wystarczającą infrastrukturą drogową przy obsłudze pól. Nieprzypadkowo ważnym komponentem infrastrukturalnej integracji dawnej NRD z Niemcami były programy rozbudowy i wzmocnienia dróg lokalnych w nadgranicznych terenach rolniczych np. Brandenburgii, Meklemburgii, Anhalt, Turyngii. Największe wrażenie obecnie robią nie autostrady, lecz asfaltowe lub wyłożone kamieniem miedze między rozległymi polami, na które mogą wjeżdżać najcięższe kombajny i maszyny rolnicze. Polscy rolnicy, a szczególnie na trudnej środowiskowo Wyżynie Lubelskiej, wiedzą ile kosztuje zorganizowanie prac polowych bez dobrych dróg dojazdowych. Problem ten jest zupełnie nierozpoznany, choć naukowcy zwracali nań uwagę. Por.: I. Fierla (red. nauk.), *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa 2004 lub D. Niedziółka (red. nauk.), *Zielona energia w Polsce*, CeDeWu.pl, Warszawa 2012.

Dotychczasowa realizacja programów inwestycyjnych województwa lubelskiego w zakresie rozbudowy i modernizacji dróg wojewódzkich potwierdza strategiczne kierunki ich rozwoju⁶⁴. Należy tu wymienić przykłady rozbudowy następujących dróg wojewódzkich:

1. Niezwykle ważne odcinki dojazdowe: w zasadzie aglomeracyjna droga nr 822 Lublin – Port Lotniczy Świdnik, droga nr 809 stanowiąca dojazd do węzła „Jakubowice” w ciągu magistrali autostradowej S12, S17 i S19 lub prawie 11-kilometrowy dojazd nr 826 z ważnego turystycznie Nałęczowa w Markuszowie do S17.
2. Otwierająca region intensywnej produkcji rolniczej droga nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska. Inwestycja połączona z budową obwodnicy Frampola i dalszego połączenia z Biłgorajem.
3. Szerzej zakrojone prace przy drodze nr 808 Łuków – Serokomla – Kock mające duże znaczenie dla rozszerzenia oddziaływania przestrzennego magistrali autostradowej S 19. Do czasu jej powstania będzie to jedno z najważniejszych połączeń drogowych w rolniczym regionie.
4. Przebudowa drogi nr 806 Łuków – Międzyrzec Podlaski w miejscowości Jelnica ma analogiczne znaczenie przestrzenne do prac przy drodze nr 808.
5. Zbyt skromne prace przy ważnej drodze nr 844 Chełm-Hrubieszów-Witków-Dołhobyczów-granica państwa. Ważnym aspektem tej inwestycji jest udrożnienie obsługi granicy państwa z Ukrainą.

Powyższe przykłady wzmocnienia dróg wojewódzkich wskazują na konieczność dopasowywania ich parametrów do szybko narastających potrzeb przewozowych w zasadzie, w całym, słabo wyposażonym infrastrukturalnie województwie. Na szczęście zaczynają one również odgrywać rolę sieciowego uzupełnienia dla magistralnych dróg autostradowych. Bez ich powstania (S19, A2) region będzie marginalizowany społecznie i gospodarczo⁶⁵.

⁶⁴ Oś Priorytetowa V Transport, działanie 5.1 Regionalny Układ Transportowy RPO Województwa Lubelskiego w poprzedniej perspektywie finansowej UE oraz Oś Priorytetowa VIII Mobilność regionalna i ekologiczny transport w działaniu 8.1 Regionalny Układ Transportowy obecnej perspektywy finansowej.

⁶⁵ Przy ciągłym braku pieniędzy na inwestycje niestety co jakiś czas wraca do łask teoria metropolizacji, zgodnie z którą należy budować drogi tam gdzie koncentrują się ludzie ze swoją zróżnicowaną aktywnością. Piszący te słowa są zdania, że nie można skazywać słabszych regionów na marginalizację z powodów infrastrukturalnych, gdyż stoi to w sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju przestrzennego kraju. Blokujący wyjazd Wisłostradą z Warszawy w Łomiankach na ostatniej, zaniedbanej „wylotówce” w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym (WOM) powinni znaleźć inne argumenty niż niecelowość budowy S 19 na wschodzie Polski.

Dotychczasowe rozważania pozwalają sformułować podstawowe problemy rozwoju dróg wojewódzkich na Lubelszczyźnie w nadchodzących latach, w ramach ogólniejszej strategii rozwoju infrastruktury transportowej wschodniej Polski.

Pierwszym z nich jest systemowe, sieciowe wykorzystanie istniejących już inwestycji obwodnicowych w Lublinie. Ze strony wzmocnienia dróg wojewódzkich potrzebne tu będzie podjęcie szeregu kroków inwestycyjnych. Przede wszystkim chodzi o zmianę parametrów technicznych dróg nr 830 z Lublina do Nałęczowa i dalej do Bochotnicy, Kazimierza Dolnego i Puław (nr 824) oraz drogi nr 747 i dalej nr 832 Lublin-Bełżyce-Poniatowa-Opole Lubelskie i dalej do nowego mostu na Wiśle w Kamieniu. Pierwsza z nich należy do najtrudniejszych dróg wojewódzkich w Polsce i zarazem do najniebezpieczniejszych pod względem śmiertelnej wypadkowości. Trasowana jest natomiast w niezwykle atrakcyjnym przyrodniczo terenie, który stał się rajem indywidualnych inwestorów, przede wszystkim z Lublina i Warszawy. Już z tego samego powodu ruch turystyczny, weekendowy na drodze między Kazimierzem Dolnym, Nałęczowem i Lublinem okresowo przekracza znacznie parametry techniczne tej drogi. Przybliżenie przestrzenne Lublina dzięki obwodnicy wschodniej i S17 umożliwia docieranie do kurortów wypoczynkowych i terenów rekreacyjnych na wyżynie lessowej dłuższą drogą przez Markuszów i Bełżyce, ale to są kosztowne, kongestyjne półśrodki zdesperowanych kierowców. Druga droga nr 747 otwiera nowy szlak z Lublina w kierunku województwa świętokrzyskiego i Mazowsza południowego. Kluczowym jej elementem jest nowy most w Kamieniu na Wiśle, który niedawno dopiero uzyskał lepsze połączenie z siecią dróg. Należy sądzić, że w nadchodzących latach kierowcy nauczą się korzystać z tej drogi, o czym świadczą apele przewoźników drogowych o udrożnienie S 12 do Radomia na lewym brzegu Wisły i usprawnienie połączenia drogą wojewódzką nr 747 z Solca nad Wisłą do Lipska i Iłży⁶⁶.

Zagadnienie modernizacji nadwiślańskich dróg Lubelszczyzny związane jest ze strategiczną decyzją przebudowy drogi nr 801 Warszawa-Puławy. W województwie lubelskim okolice Puław zyskują nowoczesną infrastrukturę drogową. Trwa budowa magistralnej S17 od Kurowa do południowej obwodnicy Warszawy z obwodnicami Ryk i sławnej Kołbieli. Węzeł w Kurowie uzyska nowoczesne połączenie z obecną DK12 w okolicy wielkiego kombinatu produkcji nawozów azotowych w Puławach i tym samym z mostem

⁶⁶ Problem znaczenia mostów drogowych podejmowany m.in. w: J. Brdulak, P. Pawlak, C. Krysiuk; *Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-T, ITS*, Warszawa 2012.

DK12 nad Wisłą. Z drugiej strony droga nr 801, nosząca w obrębie miasta Warszawy nazwę Wału Miedzeszyńskiego, jest codzienną zmurą dla kierowców przedostających się na Trasę Siekierkowską i do centrum stolicy. Do czasu powstania obwodnicy południowej Warszawy i autostradowej S17 na tej poszerzonej w obrębie miasta drodze „zawisa” w ciągłych korkach obsługa całego pasma falenicko-otwockiego. W najbliższych dwóch latach sytuację transportową pogorszą tu nowie, poważne inwestycje usługowe i logistyczne, które zostaną ukończone przed najważniejszymi drogami tego regionu⁶⁷.

Narasta pilna potrzeba podniesienia klasy technicznej całej drogi nr 801. Łączy ona atrakcyjne rekreacyjnie tereny Lasów Garwolińskich Wilgi i okolic ze stolicą. Zlokalizowane są tu tysiące nowych nieruchomości wykorzystywanych mieszkalnie nie tylko weekendowo, ale i całorocznie. Dolina Maciejowicka zawsze historycznie była intensywnie wykorzystywana rolniczo i obecnie z lubelskim brzegiem Wisły⁶⁸ stanowi ważny region upraw sadowniczych oraz przetwórstwa owocowo-warzywnego. Powinna zapewniać strategiczną dla regionów nadwiślańskich wysoką jakość usług komunikacyjnych.

Na przeciwległym krańcu województwa lubelskiego mamy natomiast rokadową, nadgraniczną, jedną z najdłuższych w Polsce dróg wojewódzkich - drogę nr 816 z Terespoła, przez Sławatycze, Włodawę, Dorohusk do przejścia granicznego Zosin/Ustiług na wysokości Hrubieszowa i Włodzimierza Wołyńskiego na Ukrainie. Droga ta nie ma szczęścia do inwestycji, mimo pełnego zrozumienia jej znaczenia. Służby cywilne oczekują od służb mundurowych, ze strażą graniczną na czele, starań o wzmocnienie drogi⁶⁹. Niedoceniane są walory turystyczne nadbużańskich miejsc kultu religijnego. Sanktuarium Kodeń przyciąga rocznie 150 tys. turystów ze stale wzrastającą tendencją. Dla religii prawosławnej podobną rangę ma monastyr w Jabłecznej nad Bugiem. Tysiące osób z całego świata odwiedza także corocznie z innych względów Sobibór i Sobiborski Park Krajobrazowy z tragicznymi pozostałościami hitlerowskiego obozu zagłady. Do tych wszystkich miejsc należy zapewnić dogodny dojazd. Tymczasem stan techniczny drogi nr 816 przykładowo między Terespolem i sanktuarium maryjnym Kodeń uniemożliwia prawie przejazd delikatniejszych autobusów turystycznych. Należy natychmiast zacząć co najmniej remont 34 km drogi nr 816 na

⁶⁷ Szerzej o niektórych z nich w części poświęconej Mazowszu.

⁶⁸ W powiecie puławskim także dotyczy to lewego brzegu rzeki.

⁶⁹ Złośliwie twierdzą, że pogranicznicy mają zbyt dobre unijne pojazdy terenowe.

północnym odcinku Terespol-Kodeń-Jabłeczna-Sławatycze. Bez tego nie rozwiążemy podstawowych problemów transportowych w dolinie Bugu.

Poniżej przedstawiono wykaz dróg planowych do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego.

Tabl. 2.1.5. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie lubelskim

Lp.	Tytuł projektu	Długość w km	Koszt całkowity (w mln)	Źródła finansowania	Okres realizacji
1.	Budowa obwodnicy Nałęczowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 Etap I	5	90,00	RPO budżet województwa	2016-2020
2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów od km 26+662 do km 61+015	34,553	224,00	RPO budżet województwa	2016-2019
3.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 835 Lublin-Wysokie-Biłgoraj-Sieniawa-Przeworsk-Kańczuga-Dynów-Grabownica Starzeńska na odcinku Biłgoraj - gr. województwa	25,385	190,00	RPO budżet województwa	2017-2020
4.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 820 Sosnowica Dwór-Łęczna od km 0+000 do km 28+420 o dł. 28,420 km	28,420	122,00	RPO budżet województwa	2017-2020
5.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 829 Łucka-Łęczna -Biskupice	b.d.	40,00	RPO budżet województwa	2017-2020
6.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 833 Chodel-Kraśnik	26,679	160,00	RPO budżet województwa	b.d.
7.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 801 Warszawa-Karczew-Wilga-Maciejowice-Dęblin-Puławy na odcinku od 84+085 do km 122+770, od granicy województwa o S12 o dł. 36,685 km	38,685	235,00	RPO budżet województwa	2016-2021
8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 837 Piaski - Żółkiewka - Nielisz – Sitaniec		115,00	RPO budżet województwa	2015-2019
9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 836 Bychawa - Kębtów oraz przebudowa na odc. od km 21+100 do km 25+978 o dł ok. 4,878	13,493	38,50	RPO budżet województwa	2017-2018
10.	RAZEM	172,215	1214,50	X	X

Źródło: na podstawie danych Zarządu Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego

2.4. Województwo Lubuskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

Województwo lubuskie należy do najmniejszych powierzchniowo województw w kraju. Mniejsza w stosunku do średniej krajowej gęstość zaludnienia, duża lesistość, trudne w wielu miejscach warunki prowadzenia farmerskiego, wielkoobszarowego rolnictwa, czy też względne rozproszenie niewielkich najczęściej jednostek osadniczych⁷⁰, nadają województwu nadgraniczny, tranzytowy charakter. Wśród wewnętrznych, endogenicznych czynników rozwoju województwa lubuskiego należy wymienić potencjał turystyczny regionu, korzyści uzyskiwane z ruchu transgranicznego oraz inwestycje zagraniczne lokalizowane w silniejszych ośrodkach miejskich województwa. Do korzystnych uwarunkowań rozwojowych regionu należy też niezłe rozwinięta infrastruktura techniczna transportu.

W zakresie drogownictwa województwo lubuskie należy do niezwykle uprzywilejowanych. Historycznie na tych terenach powstała gęsta sieć dróg o nawierzchni twardej⁷¹. W lubuskim wskaźnik dostępności sieci drogowej wyrażany kilometrami dróg o nawierzchni twardej na 10 tys. mieszkańców znacznie przekracza średnią krajową⁷². Inną sprawą jest, że dbałość utrzymaniowa o drogi wojewódzkie i lokalne jest niewystarczająca. Jedna piąta dróg wojewódzkich jest w bardzo złym stanie technicznym, zaś jedna czwarta w stanie złym. Jeżeli dodać do tego stan ostrzegawczy na ponad dwustu kilometrach dróg wojewódzkich, to oznacza, że ponad połowa dróg wojewódzkich w regionie wymaga pilnych, kosztownych remontów aby przerwać narastające opóźnienia w tym zakresie.

Rewolucyjne zmiany jakościowe lubuskiego drogownictwa związane są z dobrze rozwijającą się siecią magistralnych dróg o parametrach autostradowych. Równoleżnikowo przebiega przez województwo autostrada A 2 w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym Nr 2 (Berlin, Warszawa, Mińsk, Moskwa). W węźle „Jordanowo” krzyżuje się ona z południkową S 3, która w niedługim czasie połączy Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę z

⁷⁰ Tylko dwa miasta „stutysięczne” – Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski.

⁷¹ Chodzi tu o drogi o nawierzchni twardej ulepszonej – z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu. Drogi o nawierzchni tłuczniowej i brukowej należą do dróg o nawierzchni nieulepszonej.

⁷² Według Banku Danych Lokalnych (dostęp na dzień 24.07.2015 r.) wynosił on 83,0 km/10 tys. mieszkańców wobec średniej krajowej 74,1 km/10 tys. Należy dodać, że wskaźnik ten ciągle polepsza się dla województwa w związku z jego emigracyjnymi problemami demograficznymi.

Legnicą (A 4)⁷³, Wrocławiem i w dalszej przyszłości z Czechami. Planowanym uzupełnieniem tych dwóch magistrali autostradowych jest ważna przebudowa obecnej DK 18 do parametrów autostrady A 18 Krzyżowa – Olszyna. Uzupełnienie drogi o drugi pas ruchu, niezbędny dla ciężkich pojazdów drogowych w obsłudze międzynarodowych potoków towarowych lepiej skomunikowałoby południowo-zachodnie rubieże województwa lubuskiego. Pod warunkiem, że nie będzie robić się pozornych oszczędności finansowych na zbyt rzadkich węzłach drogowych⁷⁴.

Sumując, inwestycje drogowe w Lubuskim koncentrują się obecnie na magistralach autostradowych, których gęstość na 100 km kw. uczyni niedługo z województwa jednego z krajowych liderów w tym zakresie. Drogi niższych klas rozwijane będą w regionie jako uzupełnienie sieci autostradowej. Generalnie zły stan techniczny wielu dróg wojewódzkich wymusi ich modernizację, połączoną z likwidacją tzw. „wąskich gardeł” i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Prace podejmowane są na całych ciągach ważniejszych dróg wojewódzkich, co poprawi dostępność niektórych słabiej skomunikowanych terenów i długofalowo, strategicznie rozwiąże najpoważniejsze problemy drogownictwa regionu. Z punktu widzenia wydatkowania środków finansowych wydaje się to racjonalne i efektywne ekonomicznie⁷⁵.

Sieć dróg wojewódzkich obejmuje w województwie lubuskim 1 509 km. Składają się na nią m.in.: 132 mosty, 12 wiaduktów, 3 kładki dla pieszych, 800 przepustów, 4 przeprawy promowe i nawet jedna przeprawa łodziowa (!)⁷⁶. Do 2020 r. inwestycje drogowe na sieci dróg wojewódzkich objąć mają 49 projektów wartości 561,81 mln zł⁷⁷. Większość stanowić będą przebudowy i modernizacje odcinków drogowych, ale powstanie także siedem obwodnic oraz trzy ważne mosty w: Milsku (na Odrze), Skwierzynie (na Warcie) i Przetoczniczy (na Odrze). Niektóre z inwestycji mogą ulec opóźnieniu i oddane zostaną do eksploatacji do 2023 roku. Przebudowanych zostanie 160 km dróg a długość planowanych obwodnic osiągnie 21,3 km. W perspektywie 2025 r. zakończone zostaną budowy obwodnic:

⁷³ W maju 2018 r. nastąpiło tzw. „wpięcie” S 3 do autostrady A 4 pod Legnicą.

⁷⁴ Regionowi znane są przypadki takich półśrodków przy budowie A 4 i S 3.

⁷⁵ Por.: J. Brdulak; *Infrastructural Opportunities for Development of Borderlands (on the Example of Airport Infrastructure)* (in:) *Countries of Central and Eastern Europe versus Global Economic Crisis*, “Geopolitical Studies” vol. 15, Warsaw 2009, p. 319 – 324 oraz J. Brdulak, B. Zakrzewski; *Zarys teoretyczny zmian systemu transportowego Polski*, “Transport Samochodowy”, 2008, nr 1, s. 35 – 45.

⁷⁶ *Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego*, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Zielona Góra czerwiec 2016, s. 30.

⁷⁷ W tym z RPO 477,54 mln złotych.

Rzepina, Drezdenka (inwestycja etapowana), Lubska (etapowana), Kożuchowa etapowana), Jezior i Trzciela. Skala prowadzonych i przewidywanych inwestycji na drogach wojewódzkich regionu jest niewielka w porównaniu do kosztów na przykład budowanej S 3. Oddany w 2013 r. odcinek Sulechów – Międzyrzecz kosztował 1 mld 50 mln zł, a oddany do eksploatacji w 2014 r. odcinek Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz – 761,5 mln zł. Druga jezdnia obwodnicy Gorzowa Wlkp. w ciągu S 3 (gotowa w 2017 r.) kosztowała 500 mln zł, druga jezdnia obwodnicy Międzyrzecza – 223,5 mln zł, a druga jezdnia S 3 odcinka Sulechów – Nowa Sól, która ma być oddana do użytku w 2019 r. pochłonie 1 mld 20 mln złotych⁷⁸.

Wśród zamierzeń inwestycyjnych na drogach wojewódzkich Lubuskiego należy podkreślić, obok sygnalizowanych wyżej, następujące projekty, które znacząco poprawią jakość sieci drogowej województwa:

- 1) rozbudowa drogi 130 Baranówko – Tarczyn – Baczyna, stanowiącej dojazd do magistrali S 3 węzeł „Marwice”;
- 2) wzmocnienie drogi nr 134 Muszkowo – Ośno Lubuskie – Rzepin – Urad – granica państwa, składające się z przebudowy odcinka Rzepin - Ośno Lubuskie (dojazd do autostrady A 2) oraz modernizacji odcinka Ośno Lubuskie – granica państwa;
- 3) rozbudowa ciągu drogi nr 137 Słubice - Sulęcín – Międzyrzecz – Trzciel, składająca się z szeregu inwestycji w Słubicach (np. skrzyżowanie ul. Obozowej), Międzyrzeczu (ul. Młyńska), Trzemesznie Lubuskim;
- 4) wzmocnienie drogi nr 138 Muszkowo – Długoszyn – Sulęcín – Torzym – Gubin, polegające na modernizacji ulic miejscowości Torzym i zapewnieniu okolicznym miejscowościom dojazdu do węzła drogowego A 2 w Torzymiu;
- 5) rozbudowa drogi nr 156 Strzelce Krajeńskie – Danków, zapewniająca lepszą komunikację od nowego skrzyżowania z drogą powiatową nr 1375 F w Strzelcach Krajeńskich do granicy województwa;
- 6) rozbudowa drogi nr 158 Gorzów Wlkp. – Santok – Drezdenko wraz z przebudową wiaduktu w ciągu drogi (Santok);
- 7) wzmocnienie ważnej drogi nr 276 Krosno Odrzańskie – Świebodzin, związane m.in. z usunięciem „wąskiego gardła” drogowego w miejscowości Chociule;

⁷⁸ E. Polak, *Lubuskie drogi 2014 – 2020*, konferencja prasowa z dn. 13.03.2014 r.

- 8) przebudowa odcinkowa drogi nr 282 związana ze wspomnianą wcześniej budową obwodnicy Milska i bardzo potrzebnego mostu na Odrze, który zapewni integrację infrastrukturalną dużej części województwa lubuskiego;
- 9) przebudowa drogi nr 283 Zielona Góra – Zatonie – Kożuchów – Lasocin – Rejów;
- 10) budowa nowego mostu wraz z korektą trasy drogi nr 276 Krosno Odrzańskie – Świebodzin w miejscowości Przetoczna;
- 11) budowa obwodnicy Żagania w ciągu drogi 296 z dojazdem w kierunku węzła drogowego na autostradzie A 18 i w konsekwencji dalej do A 4;
- 12) budowa obwodnicy Jezior w ciągu drogi nr 303, która lepiej skomunikuje S 3 z oddalonym od Zielonej Góry lotniskiem w Babimoście (Port Lotniczy „Zielona Góra”).

Część z wymienionych wyżej projektów inwestycyjnych uzupełnia, a nawet wyprzedza planistycznie, realizację budowy nowych dróg magistralnych o parametrach autostradowych (A18 i S3). Powstanie autostrad związane będzie w województwie lubuskim z dalszą, intensywniejszą rozbudową dojazdowych dróg klasy krajowej i wojewódzkiej.

Drogi wojewódzkie planowane do realizacji w latach 2018-2021 można podzielić na następujące 4 grupy:

- inwestycje priorytetowe planowane do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach RPO - Lubuskie 2020;
- obwodnice;
- budowa kompleksu wydobywco – energetycznego Gubin – Brody wraz z infrastrukturą towarzyszącą (zadania warunkowe realizacja uzależniona od posiadanych środków finansowych bądź pozyskania środków w ramach EWT);
- zadania z programu EWT (zadania uwarunkowane pozyskaniem środków).

Tabela 2.1.5. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie lubuskim

Grupa 1. Inwestycje priorytetowe planowane do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach RPO - Lubuskie 2020

Nazwa zadania inwestycyjnego	Wartość zadania ogółem	PLAN [mln PLN]				
		2017	2018	2019	2020	2021
Zadania z poziomem dofinansowania UE89%; budżet państwa 10%; wkład własny województwa 1% oraz UE99% i wkład własny j.s.t 1%						

Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - zadanie zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego - ETAP I	12,00	12,00				
Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - zadanie zapisane w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego - ETAP II	110,00		5,00	30,00	45,00	30,00
Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 296 na odcinku Kożuchów - Żagań w m. Stypułków	6,00	6,00				
Rozbudowa drogi woj. nr 296 w m. Łowa ul. Żagańska	5,86	4,36				
Rozbudowa drogi woj. nr 297 w m. Wrociszów	5,50	2,00	3,50			
Przebudowa wraz z rozbudową drogi woj. nr 297 na odc. Cisów - granica powiatu	7,32	5,82				
Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 297 i 283 w m. Kożuchów (rondo)	1,39					
RAZEM INWESTYCJE PRIORYTETOWE DO REALIZACJI W RAMACH ŚRODKÓW UE (89/10/1)	148,07	30,18	8,50	30,00	45,00	30,00
1% wkład własny budżetu województwa	1,36	0,18	0,09	0,30	0,45	0,30
10% budżet państwa	13,61	1,82	0,85	3,00	4,50	3,00
89% dofinansowanie RPO Lubuskie 2020	121,10	16,18	7,57	26,70	40,05	26,70
99% dofinansowania RPO Lubuskie 2020 (ETAP I)	11,88	11,88	0,00	0,00	0,00	0,00
1% wkład własny budżetu j.s.t (ETAP I)	0,12	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00
Zadania z poziomem dofinansowania UE99%						
Przebudowa drogi woj. nr 130 (dojazd do drogi S3, węzeł Marwice)	3,31	1,00	2,31			
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 134 relacji Ośno Lubuskie - Rzepin	12,00	3,00	4,00	5,00		
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 137 relacji Słubice - Sulęcín - Międzyrzecz	10,00	1,00	4,00	5,00		
Rozbudowa drogi woj. nr 137 w m. Trzemeszno Lubuskie	6,40	3,90				
Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m Debrznica	14,00	7,50	5,00			
Modernizacja drogi woj. nr 138 na odc. Torzym - Sulęcín	9,00		2,50	4,50	2,00	
Modernizacja drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj. *	7,00		3,00	4,00		
Rozbudowa drogi woj. nr 158 w m. Lipki Wielkie	6,40		3,40	3,00		
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 158 na odcinku Drezdenko - Gorzów Wlkp.	10,00		5,00	5,00		
Rozbiórka i budowa nowego mostu wraz z mostem objazdowym przez rz. Wartę w m. Skwierzyna w ciągu drogi woj nr 159, Nowe Polichno-Skwierzyna w km 13+423	16,45	1,47				
Przebudowa drogi woj. nr 159 w km 11+900 do km 12+305 wraz z mostem nad terenem zalewowym rz. Warty w Skwierzynie (estakada)	4,85	2,48	0,72			
Rozbudowa drogi woj. nr 159 (Skwierzyna - droga woj. nr 158)	3,00			1,50	1,50	
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 relacji Drezdenko – Międzychód	9,50	3,00	6,50			
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 276 na odc. Krosno Odrz. - Radnica	6,61	4,11				

Budowa nowego mostu wraz z korektą niebezpiecznego łuku, droga wojewódzka nr 276 Krosno Odrzańskie - Świebodzin, m. Przetocznicza	9,28	5,72	3,56			
Rozbudowa drogi woj. nr 276 w m. Chociule	8,79		3,79	5,00		
Rozbudowa drogi woj. nr 276 m. Sycowice	7,00	3,00	4,00			
Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów - Konotop	10,00	3,00	4,00	3,00		
Modernizacja drogi woj. nr 278 na odc. Stare Strącze - Wschowa *	9,00		3,00	3,00	3,00	
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Miodnica	11,00	3,00	8,00			
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Gorzupia Dolna	3,00		3,00			
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 302 w miejscowości Chlastawa - rondo	1,48					
Modernizacja drogi woj. nr 315 na odcinku Przyborów - granica województwa *	8,00		4,00	4,00	6,50	0,00
RAZEM INWESTYCJE PRIORYTETOWE DO REALIZACJI W RAMACH ŚRODKÓW UE (99/1)	186,07	42,18	69,78	43,00		
1% wkład własny budżetu województwa	1,86	0,42	0,70	0,43	0,07	0,00
99% dofinansowanie RPO Lubuskie 2020	184,21	41,76	69,08	42,57	6,44	0,00
OGÓŁEM INWESTYCJE PRIORYTETOWE DO REALIZACJI W RAMACH ŚRODKÓW UE	334,14	72,36	78,28	73,00	51,50	30,00
wkład własny budżetu województwa	3,22	0,60	0,78	0,73	0,52	0,30
budżet państwa	13,61	1,82	0,85	3,00	4,50	3,00
dofinansowanie RPO Lubuskie 2020	317,19	69,82	76,65	69,27	46,49	26,70

Grupa 2. Obwodnice

Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Wartość zadania ogółem	PLAN [mln PLN]				
			2017	2018	2019	2020	2021
Zadania z poziomem dofinansowania UE 99%							
Obwodnica Rzepina	Budowa obwodnicy miejscowości Rzepin w ciągu dróg wojewódzkich nr 134 i 139 (dojazd do węzła A2)	7,64	3,00	4,64			
Obwodnica Drezdenka	Budowa obwodnicy m. Drezdenko - Etap II	11,48	3,00	8,48			
Brudzewo - Zbąszyń - Nowy Tomyśl	Budowa obwodnicy Kosieczyna i Chlastawy - dojazd do węzłów na autostradzie A-2 w Trzcielu oraz Nowym Tomyślu	17,49			5,00	12,49	
RAZEM INWESTYCJE PRIORYTETOWE DO REALIZACJI W RAMACH ŚRODKÓW UE (99/1)		36,61	6,00	13,12	0,00	5,00	12,49
1% wkład własny budżetu województwa		0,37	0,06	0,13	0,00	0,05	0,12
99% dofinansowanie RPO Lubuskie 2020		36,24	5,94	12,99	0,00	4,95	12,37

Grupa 3. Budowa kompleksu wydobywco – energetycznego Gubin – Brody wraz z infrastrukturą towarzyszącą (zadania warunkowe realizacja uzależniona od posiadanych środków finansowych bądź pozyskania środków w ramach EWT)

Lp.	Nr	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Wartość zadania ogółem
1.	286	Gubin - Biecz	Modernizacja drogi woj. nr 286 na odc. Gubin – Biecz *	10,00
2.	289	Granica Państwa - Zasieki - Lubsko - Nowogród Bobrzański	Modernizacja drogi woj. nr 289 na odc. Lubsko-Brody *	8,00
3.	287	Dychów - Lubsko - Żary	Modernizacja drogi woj. nr 287 na odc. Żary – Lubsko *	10,00
4.			Rozbudowa drogi woj. nr 287 na odc. od km 46+520 (od przejazdu kolejowego relacji Nowogród Bobrzański - Żary) do km 47+200 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 12) w miejscowości Grabik	3,50
5.	294	Trzebiel - Tuplice Jasień	Modernizacja drogi woj. nr 294 na odc. Trzebiel – Jasień *	10,00
6.			Przebudowa wraz z rozbudową drogi woj. nr 294 w m. Trzebiel	7,00
Razem				48,50
RAZEM INWESTYCJE PRIORYTETOWE DO REALIZACJI W RAMACH ŚRODKÓW UE				48,50
15% wkład własny budżetu województwa				7,28
85% dofinansowanie RPO Lubuskie 2020				41,22

Źródło: na podstawie danych Zarządu Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego

Grupa 4. Zadania z programu EWT (zadania uwarunkowane pozyskaniem środków)

Lp.	Nr	Relacja	Lokalizacja - zakres robót	Wartość zadania ogółem
1.	134	Muszkowo-Ośno Lubuskie-Rzepin-Urad-Granica Państwa	Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 134 na odc. Rzepin - dk. 29	10,00
2.	138	Muszkowo - Długoszyn - Sulęcín - Torzym - Gubin	Modernizacja drogi woj. nr 138 w m. Gubin	3,00
3.	138/ 286	Muszkowo - Długoszyn - Sulęcín - Torzym - Gubin / Gubin - Biecz	Rozbudowa skrzyżowania ul. Nowej i Wyspiańskiego w ciągu drogi woj. nr 286 i 138 oraz przebudowa ul. Chopina na odc. od skrzyżowania z ul. Nową do granicy Państwa w ciągu drogi woj. nr 138 w m. Gubin	4,50
4.	139	Górzycyca - Kowalów - Rzepin - Debrznica	Modernizacja drogi woj. nr 139 na odc. Górzycyca - Rzepin *	5,00
Razem				22,5
RAZEM INWESTYCJE PRIORYTETOWE DO REALIZACJI W RAMACH ŚRODKÓW UE				22,5
15% wkład własny budżetu województwa				3,38
85% dofinansowanie EWT				19,12

Źródło: na podstawie danych Zarządu Dróg Wojewódzkich Województwa Lubelskiego

2.5. Województwo Łódzkie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Województwo łódzkie położone jest w centrum kraju i w nim krzyżują się kluczowe dla polskiej sieci drogowej autostrady A 1 i A 2. Jednocześnie w przestrzeni tego regionu dominuje aglomeracja trzeciego co do wielkości w Polsce miasta Łodzi z ważnymi ośrodkami satelitarnymi. Urbanistycznie aglomeracja łódzka nie jest wyspą. Ciąży do Warszawy i łączy się z nią coraz silniejszymi powiązaniem infrastrukturalnymi, tworząc tzw. duopol warszawsko-łódzki. Łódź będzie pierwszym dużym miastem w kraju, które otrzyma pełną autostradową obwodnicę. W jej pobliżu trasowana jest także droga magistralna o parametrach autostradowych S 8 z Warszawy do Wrocławia. W rezultacie Łódź staje się potężnym węzłem drogowym centralnej Polski i zarazem miejscem zbiegu linii innych gałęzi transportowych (kolei i w przyszłości transportu lotniczego). Tym strategicznym tendencjom rozwojowym podporządkowana będzie także rozbudowa i modernizacja dróg wojewódzkich w regionie.

Rozbudowywana magistralna infrastruktura drogowa stała się jednym z czynników atrakcyjności lokalizacyjnej województwa łódzkiego, a przede wszystkim samej Łodzi. Następuje tu dynamiczny rozwój nowoczesnych branż i technologii, takich jak produkcja sprzętów AGD, komponentów samochodowych, wyrobów przemysłu maszynowego. Rozwijane są biotechnologie, mechatronika, kreowane usługi z zakresu nowych mediów. W geograficznym środku Polski, lub w jego pobliżu, powstają centra logistyczne i dzielnice składowo-dystrybucyjne⁷⁹. Tworzone są kompleksowe warunki wykorzystywania potencjału naukowo-badawczego regionu, związanego z takimi dziedzinami wytwórczości jak: tradycyjne dla łódzkiego włókiennictwo, chemia, biotechnologie, usługi medyczne, ogrodnictwo i nowoczesna hodowla w wydajnym i wyspecjalizowanym rolnictwie.

⁷⁹ Przykładem jest sieć marketów budowlanych Leroy Merlin, która do końca 2019 r. wybuduje w miejscowości Piątek – w geograficznym środku Polski – największe w kraju centrum dystrybucyjne dla marketów budowlanych. Rekordowy obiekt magazynowy będzie miał ponad 123 600 m kw., z czego na nowoczesny magazyn przypadnie 121 212 m kw., a na część socjalno-biurową – 2 420 m kw. Magazyn będzie wyposażony w 160 doków dla ciężkich pojazdów drogowych i 6 bram wjazdowych z poziomu parteru. Centrum buduje firma Panattoni Europe na działce zlokalizowanej 30 km od skrzyżowania autostrad A 1 i A 2 (P. Pallus, „Business Insider Polska” z 11.04.2018 r.).

Gęstniejąca szybko sieć magistralnych dróg autostradowych wraz z uzupełniającymi ją drogami krajowymi i wojewódzkimi zdecydowanie poprawia dostępność przyrodniczych walorów regionu łódzkiego. Można zaliczyć przykładowo do nich następujące:

- naturalne krajobrazy dolin Pilicy, Warty i Bzury, gdzie rozwija się budownictwo rekreacyjne mieszkańców duopolu warszawsko-łódzkiego;
- duże zasoby wód termalnych, pozwalające utworzyć uzdrowisko termalne w Uniejowie;
- unikatowe zespoły skamieniałości morskich i lądowych w Sławnie i Wieluniu;
- bardzo ważne dla gospodarki kraju zasoby surowców mineralnych – materiałów budowlanych i przede wszystkim węgla brunatnego w okolicach Bełchatowa;
- jedno z największych w kraju i Europie Środkowej arboretum warszawskiej Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Rogowie.

Większa mobilność mieszkańców dużych koncentracji urbanistycznych pozwala w szerszy sposób wykorzystywać ich potencjał społeczny i kulturowy⁸⁰. Łódź w tym względzie reprezentuje niezwykle rozbudowane dziedzictwo kulturowe. Należy zaznaczyć, że w województwie łódzkim wyodrębniają się wyraźnie ciekawe turystycznie regiony etnograficzne – łowicki i opoczyński.

Łączna długość dróg wojewódzkich w województwie łódzkim wynosi 1 152,4 km, z czego 125,4 km przebiega na terenach miejskich⁸¹. Część z nich ma charakter dojazdowy do dróg wyższej klasy. Przykładowo drogi nr 473 i 469 umożliwiają połączenie Uniejowa z autostradą A 2, a drogi nr 702, 703 spełniają analogiczną rolę łącząc Piątek z autostradą A 1, Kutnem, Zgierzem i Strykowem (droga nr 708). Punktami węzłowymi dla dróg wojewódzkich są Widawa i Szadek, będące ośrodkami obsługi terenów rolniczych. Drogi nr 483 Łask-Szczerców-Nowa Brzeźnica-granica województwa i nr 484 Buczek-Zelów-Bełchatów-Kamieńsk (A 1) odgrywają niebagatelną rolę w obsłudze rozbudowywanego, największego w Polsce kompleksu energetycznego Bełchatowa, w którym wydobyte węgiel brunatny przemieszcza się stopniowo w kierunku złóż „Szczerców”. Do ważnych, modernizowanych

⁸⁰ W aspekcie ekonomicznym zagadnienia lokalizacyjne były podnoszone m.in. w: J. Brdulak, P. Pawlak, C. Krysiuk, B. Zakrzewski; *Podstawowe teorie lokalizacji działalności gospodarczej oraz znaczenie czynnika transportu*, „Logistyka”, 2014, nr 6 oraz w aspekcie społecznym w: J. Brdulak, E. Florczak; *Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw społecznych w Polsce*, Wyd. Uczelni Łazarskiego, Warszawa 2016.

⁸¹ Uchwała Nr 1163/15 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 13 października 2015 r. w sprawie przyjęcia „Projektu Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2015 – 2023”, Łódź październik 2015.

połączeń należą w części aglomeracyjne drogi nr 710 Łódź-Konstantynów Łódzki-Szadek-Warta-Błaszki i nr 713 Łódź-Andrespol-Kurowice-Ujazd-Tomaszów Mazowiecki-Januszewice. Droga nr 726 Rawa Mazowiecka-Inowłódź-Opoczno-Żarnów pozwala obsługiwać tereny intensywnej gospodarki rolnej ale także duże zakłady ceramiczne w Opocznie.

Ciekawym przykładem wzrostu znaczenia dróg wojewódzkich po oddaniu do użytku pobliskiego połączenia autostradowego są drogi nr 479 Dąbrówka-Sieradz i nr 480 Sieradz-Widawa-Szczerców. Miasto Sieradz uzyskało południowo-wschodnią obwodnicę w postaci S 8 (z zachodnim uzupełnieniem niższej klasy), stając się swoistym, regionalnym węzłem drogowym. Drogi wojewódzkie jeszcze niedawno kluczowe dla ruchu drogowego w zasięgu ciężenia miasta (wraz z DK 12 i 14/83), stały się połączeniami uzupełniającymi wzmocnioną sieć drogową. Rozprowadzają one ruch generowany przez Sieradz i spływający z S 8 m.in. w kierunku Szczercowa/Bełchatowa. Wzrastające walory lokalizacyjne Sieradza skutkują powstawaniem nowych inwestycji produkcyjnych, szczególnie w Podstrefie „Sieradz” Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Podstrefa „Sieradz” Kompleks 4 i 5)⁸².

Drogi wojewódzkie łódzkiego są w średnim stanie technicznym i w przyszłości znaczne środki finansowe potrzebne będą nie tylko na ich rozbudowę i modernizację, ale także na odrobienie zaległości remontowych. Tym bardziej, że obserwujemy wzrost natężenia ruchu w duopolu warszawsko-łódzkim, czy przy obsłudze transportowej ośrodków przemysłowych i centrów logistyczno-magazynowych. Niepokojące jest to, że obecnie jedna czwarta nawierzchni dróg wojewódzkich w regionie ma niezadowalający stan nawierzchni, a stan 15% nawierzchni jest po prostu zły. Generalnie, prowadzone na bieżąco prace utrzymaniowe na drogach wojewódzkich nie są wystarczające.

W latach 2008 – 2014 w województwie łódzkim na sieci 1152 km dróg wojewódzkich modernizacją objęto 469,84 km dróg. Łącznie wydatki na bieżące utrzymanie dróg i mostów w tych latach wyniosły 339,6 mln zł, w tym odnowa nawierzchni pochłonęła 161,7 mln zł⁸³. Ostrożne szacunki mówią, że do 2023 r. wydatki na ten cel trzeba będzie zwiększyć dwukrotnie.

Wśród zrealizowanych w ostatnich latach w województwie łódzkim inwestycji drogowych na połączeniach rangi wojewódzkiej podkreślić należy następujące projekty:

⁸² Jest to 44 podstrefa wydzielona lokalizacyjnie w Łódzkiej SSE i należy do najszybciej rozwijających się. Przypadek skutków magistralnych inwestycji drogowych dla Sieradza omówiono szerzej w: J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski; *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej...*, cyt. wyd.
⁸³ *Uchwała Nr 1163/15...*, op. cit.

- 1) rozbudowę drogi nr 708 na odcinku Ozorków-Warszyce-Stryków-Niesułków wraz z realizacją obwodnicy Strykowa,
- 2) rozbudowę drogi nr 484 na odcinku Bełchatów-Kamieńsk wraz z budową wschodniej obwodnicy Bełchatowa,
- 3) modernizację drogi nr 714 na odcinku Rzgów-Kurowice wraz z obwodnicą miejscowości Wola Rakowa,
- 4) przebudowę drogi nr 485 Pabianice-Bełchatów wraz z obwodnicą miejscowości Dłutów,
- 5) rozbudowę drogi nr 725 na odcinku Rawa Mazowiecka-granica województwa wraz z obwodnicą Białej Rawskiej,
- 6) rozbudowę drogi nr 705 Jeżów-Skierniewice-granica województwa,
- 7) rozbudowę drogi nr 473 granica województwa-Uniejów-Szadek-Łask.

W okresie do 2023 roku szereg z wymienionych wyżej inwestycji będzie kontynuowanych, a inne w zdecydowany sposób podniosą jakość funkcjonowania infrastruktury drogowej województwa łódzkiego. Do takich ważnych inwestycji należeć będą m.in. następujące zamierzenia:

- 1) rozbudowa drogi nr 714 na odcinku węzeł „Romanów” (autostrada A 1) do miejscowości Brójce⁸⁴,
- 2) rozbudowa drogi nr 485 węzeł „Pabianice Południe” (magistrala autostradowa S 8) – Bełchatów,
- 3) rozbudowa drogi nr 713 Kurowice – Ujazd,
- 4) budowa wiaduktu nad torami PKP w Koluszkach na drodze nr 715,
- 5) rozbudowa drogi nr 726 na odcinku Opoczno – Żarnów,
- 6) rozbudowa dróg nr 583 i nr 573 Bedlno – Żychlin – granica województwa,
- 7) rozbudowa drogi nr 703 na odcinku Porczyny – Praga, wraz z obwodnicą miejscowości Praga.

Układ przestrzenny planowanych w okresie do 2023 r. wzmocnień i modernizacji dróg wojewódzkich w regionie wskazuje na zdecydowaną przewagę połączeń promieniście rozchodzących się z Łodzi w kierunku powstających autostrad i ważnych ośrodków przemysłowych (Bełchatów). Dzięki temu podkreślona będzie rosnąca ranga przestrzenna aglomeracji łódzkiej, a także szerzej patrząc – duopolu warszawsko-łódzkiego.

⁸⁴ Droga budowana na śladzie drogi powiatowej nr 1164 w gminie Brójce.

Wykaz przedsięwzięć drogowych przewidzianych do realizacji w województwie łódzkim wynika z ustaleń Regionalnego Planu Transportowego województwa łódzkiego spełniającego kryteria ustalone w RPO . Wykaz zadań zamieszczony został w Wieloletniej Prognozie Finansowej uchwalanej przez Sejmik Województwa Łódzkiego.

Tabela 2.1.6. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie łódzkim

Lp.	Nazwa i cel przedsięwzięcia	Łączne nakłady finansowe	Okres realizacji
1.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Konstantynów Łódzki - Warta	43 726 299	2018-2020
2.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785 na odcinku Ciężkowice - Maluszyn	73 011 514	2018-2020
3.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ciągu dróg wojewódzkich	43 468 524	2018-2019
4.	Nabywanie nieruchomości z przeznaczeniem pod drogi wojewódzkie	61 516 078	2018-2019
5.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 702 na odcinku Piątek - Zgierz	21 148 195	2018-2020
6.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Bełchatów - Kamieńsk	9 290 413	2 018
7.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 Pabianice - Bełchatów	4 921 655	2018-2020
8.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Rawa Mazowiecka - Inowódz - Bukowiec Opoczyński oraz Opoczno - Żarnów	23 192 566	2018-2021
9.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 granica województwa - Uniejów - Szadek - Łask	71 778 550	2018-2022
10.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 704 Jamno - Brzeziny	5 704 243	2018-2020
11.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 481 Łask - Widoradz Górny	38 171 350	2018-2019
12.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 Koluszki - Piotrków Trybunalski	34 699 861	2018-2021
13.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Brzeziny - Koluszki - Niewiadów	21 375 578	2018-2021
14.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 na odcinku Bogumiłowice - Strzelce Wielkie Cel: Poprawa infrastruktury drogowej województwa łódzkiego	27 934 709	2018-2020
15.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728	35 121 936	2018-2019
16.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń - Działoszyn	67 763 143	2018-2024
17.	Badania laboratoryjne dla potrzeb Zarządu Dróg Wojewódzkich	331 977	2018-2020
18.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 Porczyni - Łowicz	33 109 604	2018-2020
19.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku Andrespol - Ujazd oraz Tomaszów Mazowiecki - Januszewice wraz z przejściem przez Tomaszów Mazowiecki	39 703 548	2018-2021

20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 483 na odcinku Nowa Brzeźnica - Ważne Młyny	5 568 880	2 018
21.	Prace modernizacyjne w Rejonach Dróg Wojewódzkich	1 729 152	2 018
22.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Buczek - Bełchatów	19 740 000	2018-2020
23.	Budowa drogi wojewódzkiej Nr 714 w śladzie drogi powiatowej Nr 1164E na terenie gminy Brójce	1 309 600	2018-2019
24.	Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484	51 991 839	2018-2023
25.	Poprawa odwodnienia dróg wojewódzkich	742 226	2018
26.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784	16 541 520	2018-2023
27.	Budowa obwodnicy miejscowości Kurzeszyn w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 707	820 465	2018-2019
28.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 708	1 270 000	2 018
29.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę	83 400 000	2018-2024
OGÓŁEM		ok. 838,8 mln zł	

Źródło: na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego woj. łódzkiego

2.6. Województwo Małopolskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Województwo małopolskie należy do najbardziej zróżnicowanych pod względem ukształtowania powierzchni regionów w Polsce. Występują w nim trzy zupełnie różne pod względem warunków zagospodarowania infrastrukturalnego w drogownictwie subregiony. Nadgraniczny obszar górski z szeregiem pasm, takich jak przykładowo: Beskidy Niskie, Gorce, Tatry, Beskid Sądecki. Drogi wojewódzkie w tym regionie umożliwiają wjazd w doliny górskie oraz dostęp do atrakcyjnych miejscowości wypoczynkowych, czy też przejść granicznych. Ich trasowanie jest uciążliwe (np. wzdłuż koryt ważniejszych rzek), budowa i utrzymanie kosztowne, a do tego narażone są na niekorzystne zjawiska przyrodnicze (np. osuwiska, zniszczenia powodziowe). Pas Przedgórze Karpackiego to obszar gospodarki rolnej, słabego przemysłu rolno-spożywczego i elektromaszynowego oraz atrakcyjnych turystycznie krain różnorodności kulturalnej. Drogi wojewódzkie powinny spełniać na tym obszarze rolę łączników jednostek osadniczych. Ich przekształcenia jakościowe są tu kosztowne i pozostają niestety ciągle w zastarym historycznie kształcie, choć doskonale znane są potrzeby przebudowy najważniejszych podgórszych ciągów drogowych⁸⁵. Północne tereny województwa małopolskiego to zurbanizowany, uprzemysłowiony pas ważnych ośrodków miejskich z metropolitarnym Krakowem na czele, a także z miastami: Oświęcim, Chrzanów, Trzebinia, Bochnia, Brzesko, Tarnów. Są one połączone autostradą A 4 i liniami kolejowymi różnej jakości. Zaczynają tworzyć zintegrowany infrastrukturalnie ciąg urbanistyczny przesądzający o atrakcyjności lokalizacyjnej Małopolski i pomyślności ekonomicznej regionu. Na tym obszarze drogi wojewódzkie spełniają głównie rolę dróg dojazdowych do połączeń magistralnych wyższej klasy i zapewniają obsługę transportową ważniejszych jednostek osadniczych. Tu również ich stan utrzymania jest lepszy niż w rejonach podgórskich i górskich, a obszary ciężenia do dużych miast są preferowane inwestycyjnie w drogownictwie

⁸⁵ Formułowane one były np. w: *Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce do roku 2020*, ZDW w Krakowie, Kraków maj 2012, s. 15 i nast.

z uwagi na natężenie ruchu, konieczność zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu oraz potrzeby zgłaszane przez sferę produkcji materialnej i usług⁸⁶.

Ostatecznie przyjmuje się docelowy kształt drogowego systemu transportowego województwa małopolskiego, w którym wzmacniane i modernizowane drogi wojewódzkie mają swoje ważne miejsce⁸⁷:

- 1) zapewnienie połączenia czterech kluczowych węzłów komunikacyjnych regionu – Krakowa, Tarnowa, Nowego Sącza i Nowego Targu – magistralnymi drogami, w części o autostradowych parametrach;
- 2) wzmocnienie połączeń drogowych z województwami ościennymi: świętokrzyskim i podkarpackim oraz dojazdów do przejść granicznych;
- 3) budowa obwodnic (lub fragmentów obwodnic) takich miast, jak: Nowy Targ, Nowy Sącz, Tarnów, Olkusz, Zakopane, Dobczyce;
- 4) zapewnienie dobrego skomunikowania strefom aktywności gospodarczej (np. sse, parki technologiczne) w takich miejscowościach, jak: Dobczyce, Wieliczka, Niepołomice, Bochnia-Nowy Wiśnicz, Wolbrom, Chrzanów, Oświęcim;
- 5) nowe strategiczne połączenia drogowe, a przede wszystkim stworzenie dróg szybkiego lub przyspieszonego ruchu w śladzie obecnych dróg wojewódzkich na trasie wschód-zachód Jabłonka – Nowy Targ – Nowy Sącz (drogi nr 957 i 969) oraz na drodze między Tarnowem i Bieczem (drogi nr 977 i 980)⁸⁸.

Stopniowa realizacja powyższego, strategicznego programu poprawy jakości sieci drogowej województwa małopolskiego związana będzie ze zrozumiałych względów przede wszystkim z rozbudową połączeń klasy krajowej oraz dróg magistralnych, czasami o parametrach autostradowych, kształtowanych w zasięgu oddziaływania autostrady A 4⁸⁹. Będzie miała także znaczenie dla kształtowania sieci dróg wojewódzkich. Świadczą o tym poniżej przedstawione zamierzenia inwestycyjne, których rangi przestrzennej nie można, zdaniem autorów, przecenić:

⁸⁶ Przesłanki takiej oceny regionów o różnym poziomie zagospodarowania w: C. Krysiuk, J. Brdulak, B. Zakrzewski; *Bezpieczna infrastruktura w transporcie drogowym*, „Logistyka”, 2014, nr 4, s. 619 – 627 oraz J. Brdulak, P. Pawlak; *Ocena skutków inwestycji drogowych z wykorzystaniem metod ekonomicznych*, „Transport Samochodowy”, 2016, nr 1, s. 5 – 21.

⁸⁷ W oparciu o materiały ZDW w Krakowie i Sejmiku Małopolskiego.

⁸⁸ Perspektywa planistyczna wymienianych inwestycji drogowych w regionie sięga 2030 roku.

⁸⁹ Przykładową drogą tej klasy jest wschodnia obwodnica Krakowa. Jej wpływ na poprawę obsługi Nowej Huty w Krakowie oraz terenów inwestycyjnych w Wieliczce został dokładnie omówiony w cytowanej pozycji: *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej...*, op. cit.

- 1) modernizacja drogi nr 780 Libiąż – granica woj. śląskiego, która łączy miasto na terenie woj. śląskiego z autostradą A 4 i DK 44;
- 2) budowa połączenia DK 79 przez węzeł autostradowy „Rudno” z drogą wojewódzką nr 780;
- 3) modernizacja drogi nr 993 Gorlice – granica województwa podkarpackiego, i dalej Żmigród, Dukla, przesądzającej o dostępności komunikacyjnej północnych stoków Beskidu Niskiego;
- 4) rozbudowa drogi nr 768 Brzesko – Koszyce – granica województwa świętokrzyskiego do parametrów drogi szybkiego ruchu stanowiącej przedłużenie DK 79 i zapewniającej połączenie południowych regionów woj. świętokrzyskiego z autostradą A 4;
- 5) modernizacja ważnej, równoleżnikowej drogi wojewódzkiej nr 957 Jabłonka – Czarny Dunajec – Nowy Targ do parametrów drogi szybkiego ruchu;
- 6) wzmocnienie drogi nr 781 Andrychów – Zator, obsługującej zurbanizowany i uprzemysłowiony obszar w zachodniej części województwa małopolskiego;
- 7) poprawa jakości połączenia drogowego z Krakowa do Gdowa (droga nr 966, odcinek Wieliczka – Gdów).

Wartość realizowanych i planowanych do 2022 roku inwestycji w zakresie podnoszenia jakości dróg wojewódzkich w regionie małopolskim wynosi 1 618, 4 mln zł⁹⁰. Część środków przeznaczona zostanie przy okazji prac modernizacyjnych na poprawę stanu technicznego poszczególnych połączeń. Daje to w województwie małopolskim dobre efekty⁹¹.

W dotychczasowej analizie przedstawiane były duże odcinki dróg wojewódzkich o lokalnym i regionalnym znaczeniu. Wskazywano także na planowane ciągi takich dróg, stanowiące uzupełnienie sieciowe dróg wyższej klasy lub drogi wojewódzkie, które mogą po rozbudowie spełniać kryteria techniczne dróg krajowych. Tymczasem o sieciowości połączeń przesądzają często poszczególne obiekty drogowe – obwodnice, mosty, tzw. „wąskie gardła”, źle wyprofilowane w trudnym górskim terenie zakręty i in. Ponieważ województwo małopolskie należy, jak wspomniano na wstępie, do niezwykle zróżnicowanych i gęsto zaludnionych

⁹⁰ Uchwała Sejmiku Województwa Małopolskiego XLVII/735/18 z dnia 26 marca 2018 r.

⁹¹ Przykładowo w okresie lat 2005 – 2011 średnie nakłady na drogi wojewódzkie w Małopolsce wynosiły ok. 300 mln zł rocznie i przyczyniły się do poprawy stanu nawierzchni określanej jako A – stan dobry -, z 24% w roku 2006 do 54% w roku 2011. Utrzymywanie wydatków na tym poziomie w obecnej perspektywie finansowej zapewni dalszą poprawę stanu dróg wojewódzkich w regionie, a kolejna perspektywa powinna zaspokoić podstawowe potrzeby utrzymaniowe sieci dróg wojewódzkich Małopolski.

regionów kraju, należy podkreślić partycypację w wydatkach infrastrukturalnych małopolskiego drogownictwa znacznej liczby pojedynczych obiektów infrastrukturalnych o bardzo dużym znaczeniu przestrzennym. Należą do nich przykładowo następujące projekty inwestycyjne:

- 1) rozbudowa drogi nr 971 w miejscowości Krynica Zdrój, gdzie pozostawienie drogi bez modernizacji grozi dalszą degradacją jej stanu technicznego, a w skrajnym przypadku nawet przerwaniem ciągłości ruchu. W tym rejonie brak przy tym alternatywnych dróg i DW 971 stanowi jedyne istotne połączenie ze światem także dla Żegiestowa i Muszyny;
- 2) ostateczne ustabilizowanie osuwiska oraz odbudowa drogi nr 975 w miejscowości Bieśnik na południe od Zakliczyna. DW 975 stanowi ważny szlak komunikacyjny w relacji północ-południe umiejscowiony w środkowej Małopolsce. Droga zapewnia dojazd do dróg krajowych DK 4 (na południe od A 4) oraz DK 75. Zagrożenie osuwiskiem w tym rejonie wiąże się także z koniecznością wzmocnienia stanu bezpieczeństwa ekologicznego tego atrakcyjnego turystycznie obszaru.
- 3) obwodnica Zatora, rozwijającej się miejscowości w zasięgu oddziaływania aglomeracji krakowskiej i konurbacji śląskiej. Posiada ona atrakcyjne tereny inwestycyjne, którymi interesują się przedsiębiorcy⁹²;
- 4) obwodnica Babic, która powinna dostosować układ krzyżujących się w tym miejscu dróg wojewódzkich do narastającego natężenia ruchu samochodowego. Nowa droga zapewni wygodny dostęp do autostrady A 4 (z drogi wojewódzkiej nr 780 poprzez węzeł „Mirowski”, z drogi wojewódzkiej nr 781 poprzez drogę krajową DK 79 i węzeł „Chrzanów”.
- 5) obwodnica Wolbromia, które położone jest 40 km od Krakowa. Miasto jest ośrodkiem przemysłu gumowego, drzewnego i metalowego. Obsługuje także region intensywnej produkcji rolnej. Na terenie gminy funkcjonuje Wolbromska Podstrefa Krakowskiego Parku Technologicznego w ramach specjalnej strefy ekonomicznej (sse).

⁹² Gmina znana jest z hodowli karpia królewskiego; organizuje festiwale kulinarno-artystyczne związane z tą produkcją. W Zatorze powstał także park zabawy i rozrywki „Zatorland-Energylandia”.

- 6) Budowa połączenia DK 87 z drogą wojewódzką nr 969 w Nowym Sączu wraz z budową mostu na rzece Dunajec. Ułatwiłoby to dojazd do zachodnich rubieży miasta, który obecnie możliwy jest przez most w Starym Sączu.

Przeprowadzenie zakładanych programów inwestycyjnych na drogach wojewódzkich Małopolski do roku 2023-2024 stworzy wraz z rozbudową połączeń magistralnych o parametrach autostradowych (np. tzw. „Zakopianka”) nową jakość infrastrukturalną drogownictwa regionu. Pozwoli także w dalszej przyszłości kierować większe środki na utrzymanie istniejącej sieci drogowej i rozbudowywać ją raczej punktowo, a nie liniowo.

W poniższej tabeli przedstawiona została lista zadań z zakresu infrastruktury drogowej planowanych do realizacji w ramach RPO Województwa Małopolskiego w latach 2014-2020, ujęta w Programie Strategicznym Transport i Komunikacja.

Przedsięwzięcia drogowe planowane w tym województwie podzielono na następujące grupy:

- realizacja dróg wojewódzkich w obrębie węzłów autostradowych;
- obwodnice miasta;
- drogi wojewódzkie;
- budowa dróg wojewódzkich – przełożenie dróg.

Tab. 2.1.7. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie małopolskim

Lp	Charakterystyka inwestycji						
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/Rozbudowa/zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	Koszt całkowity	środki budżetu województwa	środki UE w ramach RPO WM	środki JST	środki Budżetu Państwa w ramach RPO WM oraz OSPR	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
WĘZŁY AUTOSTRADOWE							
2	Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie zadanie 1 Budowa połączenia węzła autostrady A4 z SAG w Tarnowie zadanie 2 Przebudowa DW 973 w obszarze Miasta Tarnów wraz z infrastrukturą	155 000 000	4 175 000	130 475 000	5 000 000	15 350 000	2021

3	Połączenie drogowe węzła autostradowego A4 Bochnia z KD nr 94(4) I etap - od węzła autostrady A4 do ul. Krzeczowskiej - 2,1 km II etap - od ul. Krzeczowskiej do DK 94 - 2,2 km	94 000 000	5 879 200	76 436 250	2 692 050	8 992 500	etap I - 2020
4	Budowa węzła drogowego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 47 z drogą wojewódzką nr 961 w Poroninie	50 499 950	2 699 975	0	199 975	47 600 000	2018
5	Budowa nowego węzła na autostradzie A4 w Podłężu oraz połączenie Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych: zadanie 1 Budowa dodatkowego węzła drogowego (węzeł Niepołomice) w ciągu autostrady A4 Kraków – Tarnów na odcinku Węzeł Kraków Wieliczka – Węzeł Targowisko zadanie 2 Budowa obwodnic Podłęża i Niepołomic w nowym przebiegu drogi wojewódzkiej 964 wraz z połączeniem Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej z siecią dróg międzynarodowych	97 000 000	7 000 000	57 800 000	10 900 000	21 300 000	zad.1 2019 zad.2 2021
6	Usprawnienie dojazdu do Węzła Tarnów Północ poprzez rozbudowę DW 973 w obszarze miasta Tarnów	38 000 000	0	32 300 000	5 700 000	0	2019
7	Budowa węzła drogowego DK7 z DW 955 w m. Jawornik	49 000 000	0	24 833 333	5 666 667	18 500 000	2020
8	Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach z DW 975 wraz z budową obwodnicy Łętowic	34 000 000	1 700 000	28 900 000	0	3 400 000	2022
9	Budowa połączenia drogowego węzła autostrady A4 Brzesko z DW 768 - etap II	94 000 000	14 100 000	79 900 000	0	0	2022
10	Budowa połączenia drogowego na odcinku od A4 (węzeł Rudno) do DK 79	75 000 000	11 250 000		0	0	2022
Ogółem		686,5 mln zł					
OBWODNICE							
1	Obwodnica Babic, DW 780 i DW 781	30 119 300	7 565 000	16 554 300	6 000 000	0	2018
4	Obwodnica Miechowa, DW 783	66 242 915	12 708 200	50 142 915	3 391 800	0	2018

5	Obwodnica Zatora, Podolsza DW 781	19 806 175	3 061 200	15 744 975	1 000 000	0	2018
6	Obwodnica Wolbromia - od ul. Miechowskiej do ul. Skalskiej, DW 794	33 018 614	10 057 988	20 755 883	2 204 743	0	2018
7	Obwodnica Gdowa Etap II, DW 967	28 700 000	5 390 115	21 407 385	1 902 500	0	2018
8	Obwodnica Skawiny etap 1 Budowa obwodnicy na odcinku od. ul. Energetyków do DK 44 etap 2 Budowa obwodnicy na odcinku od DK 44 do DW 953	67 700 000	10 054 000	17 646 000	0	40 000 000	zad.1 2018 zad.2 2020
9	Obwodnica Waksmund-Ostrowsko-Łopuszna, DW 969	34 665 726	6 960 069	23 929 259	3 776 398	0	2019
10	Obwodnica Tuchowa, DW 977	61 033 247	8 793 147	48 766 752	3 473 348	0	2019
11	Obwodnica Proszowic - etap II (północno-wschodnia), DW 776	15 000 000	2 316 250	12 325 000	358 750	0	2020
12	Obwodnica Chełmka, DW 780	40 000 000	6 000 000	34 000 000	0	0	2021
13	Obwodnica Szczurowej, Etap II (południowa), DW 964	48 000 000	7 200 000		0	0	2020
14	Obwodnica Muszyny Etap II, DW 971	62 500 000	4 125 000	46 750 000	11 625 000	0	2021
15	Zachodnia obwodnica Zielonek, DW 794	170 000 000	25 500 000	144 500 000	0	0	2020
16	Obwodnica Chochołowa, DW 958	65 000 000	7 850 000	#ADR!	1 900 000	0	2020
17	Obwodnica Liszek, DW 780	85 000 000	12 750 000	72 250 000	0	0	2022
18	Obwodnica Zakopanego, DW 958	93 570 000	5 077 500	57 545 000	30 947 500	0	2020
19	Obwodnica Wolbromia - od ul. Skalskiej do ul. Olkuska Szosa, DW 794	12 000 000	1 800 000	#ADR!	0	0	2020
20	Obwodnica Wierzchosławic	34 000 000	5 100 000	28 900 000	0	0	2022
21	Obwodnica Gorlic, DW 977	30 000 000	4 500 000	#ADR!	0	0	2020
22	Obwodnica Lisiej Góry, DW 984	50 000 000	7 500 000	#ADR!	0	0	2021
23	Obwodnica Grybowa, DW 981	100 000 000	15 000 000	#ADR!	0	0	2020
24	Obwodnica Brzeszcz, DW 933	47 000 000	7 050 000	39 950 000	0	0	2022
25	Zachodnia obwodnica Nowego Targu, łącząca DW 957 (ul. Ludźmierska) z DK 47	30 000 000	4 500 000	25 500 000	0	0	2022
26	Obwodnica Koszyc, DW 768	23 000 000	3 450 000		0	0	2020
27	Obwodnica Żabna, DW 975 i DW 973	55 000 000	8 250 000	46 750 000	0	0	2022
28	Obwodnica Kęt, DW 948	25 000 000	3 750 000		0	0	2020
29	Budowa połączeń planowanej obwodnicy Podolsza z planowanym obejściem Babiec dla miejscowości Olszyny i	22 185 000	3 327 750	18 857 250	0	0	2022

	Jankowice w kontekście budowy węzła w Rudnie						
	Ogółem	1 345,6 mln zł					
ROZBUDOWY DRÓG WOJEWÓDZKICH							
1	Rozbudowa DW 958 Chabówka-Zakopane	59 092 969	7 290 301	50 229 023	1 573 645	0	2018
2	Rozbudowa DW 969 Nowy Targ-Stary Sącz	80 000 000	11 250 000	68 000 000	750 000	0	2018
3	Rozbudowa DW 973 Borusowa Tarnów etap I -rozbudowa DW 973 na odcinku Tarnów-Żabno etap II -rozbudowa DW 973 na odcinku Żabno-Borusowa	50 000 000	5 100 000		2 400 000	0	zad.1 2018 zad.2 2020
4	Rozbudowa DW 957 Krowiarki-Nowy Targ	25 960 000	2 919 000	22 066 000	975 000	0	2018
5	Rozbudowa DW 965 Zielona-Limanowa ETAP I i II	43 522 030	5 403 305	36 993 725	1 125 000	0	2018
6	Przebudowa DW 776 w obszarze Miasta Kraków - ul. Kocmyrzowska wraz z infrastrukturą	50 000 000	0	30 000 000	20 000 000	0	2019
7	Rozbudowa DW 776 w miejscowości Prusy	4 000 000	600 000	3 400 000	0	0	2020
8	Rozbudowa DW 971 w m.Krynica - Zdrój	14 619 619	2 160 000	11 959 619	500 000	0	2018
9	Rozbudowa DW 984 Lisia Góra-Nowa Jastrzębka	15 090 000	1 863 500	#ADR!	400 000	0	2018
10	Rozbudowa DW 977 Tarnów-Gorlice- granica państwa	82 500 000	9 675 000	70 125 000	2 700 000	0	etap I - 2018 etap II - 2019
11	Rozbudowa DW 948 Oświęcim-Kęty i DW 949 Brzeszcze-Osiek	33 500 000	4 350 000	28 475 000	675 000	0	2019
12	Rozbudowa DW 975 Paleńnica - Bartkowa Posadowa - Dąbrowa	60 000 000	7 200 000	51 000 000	1 800 000	0	2020
13	Rozbudowa DW 981 Zborowice-Krynica	42 500 000	5 100 000	#ADR!	1 275 000	0	2020
14	Rozbudowa DW 968 Lubień-Zabrzeż	61 500 000	7 380 000	#ADR!	1 845 000	0	2020
15	Rozbudowa DW 966 Wieliczka - Tymowa	32 500 000	4 425 000	27 625 000	450 000	0	2020
16	Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami	70 000 000	10 500 000	59 500 000	0	0	2020
17	Rozbudowa mostu w ciągu DW 969 w m. Dębno wraz z dojazdami	25 000 000	3 750 000	21 250 000	0	0	2021
18	Rozbudowa DW 791 Rodaki-Trzebinia	22 500 000	2 700 000		675 000	0	2020
19	Rozbudowa DW 946 Kuków-Sucha Beskidzka	27 500 000	3 300 000		825 000	0	2020
20	Rozbudowa DW 956 Biertowice-Zembrzyce	22 500 000	2 700 000		675 000	0	2020
21	Rozbudowa DW 781 Chrzanów-	37 500 000	4 500 000	#ADR!	1 125 000	0	2022

Targanice							
22	Rozbudowa DW 971 Krynica-Piwniczna	22 500 000	2 700 000	#ADR!	675 000	0	2020
23	Rozbudowa DW 964 Kasina Wielka-Biskupice Radłowskie	25 000 000	3 000 000	#ADR!	750 000	0	2018
24	Rozbudowa DW 960 Bukowina Tatrzańska-Brzegi	17 500 000	2 625 000		0	0	2020
25	Rozbudowa DW 953 Skawina-Kalwaria Zebrzydowska	22 500 000	3 375 000		0	0	2020
26	Rozbudowa DW 949 Brzeszcze-Przeciszów	15 000 000	2 250 000		0	0	2020
27	Rozbudowa DW 979 Moszczenica - Zagórzany	12 500 000	1 875 000		0	0	2020
28	Rozbudowa DW 993 Gorlice-Bednarka	20 000 000	3 000 000		0	0	2020
W tym budowa i przełożenie dróg							
29	Przełożenie drogi wojewódzkiej nr 967 stanowiące drogowy łącznik pomiędzy miejscowościami Pierzchów - Książnice-Łężkowice a drogą krajową nr 4 w m. Targowisko	45 000 000	6 750 000	38 250 000	0	0	2022
30	Przełożenie DW nr 774 w Balicach	60 000 000	9 000 000	51 000 000	0	0	2022
31	Budowa połączenia drogowego na odcinku od DK 79 do DK 94	330 000 000	49 500 000	280 500 000	0	0	2022
32	Przełożenie DW 791 Olkusz - Klucze	75 000 000	11 250 000	63 750 000	0	0	2022
33	Budowa nowej drogi od DK 75 w Marcinkowicach do północnej obwodnicy Nowego Sącza (DK 28)	170 000 000	25 500 000	144 500 000	0	0	2022
34	Budowa połączenia DK 87 z DW 969 w Nowym Sączu wraz z budową mostu na Dunajcu	100 000 000	15 000 000	85 000 000	0	0	2023
Ogółem		1 774,7 mln zł					

Źródło: na podstawie danych WZD woj., małopolskiego i Urzędu Marszałkowskiego woj. Małopolskiego

2.7. Województwo Mazowieckie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Województwo mazowieckie należy do rozległych województw. Pozostaje także najbardziej zróżnicowanym rozwojowo regionem Polski. Aglomeracja Warszawy stanowi stołeczny ośrodek aktywności społeczno-gospodarczej o funkcjach ogólnopolskich i międzynarodowych. Zarysowują się także obecnie tendencje wykształcania tzw. duopolu warszawsko-łódzkiego, który zintegrowany infrastrukturalnie w przyszłości może stanowić jeden z najważniejszych biegunów wzrostu, przesądzający o kierunkach, sile i tempie rozwoju centralnej Polski. I to wszystko przebiega w otoczeniu przestrzeni nieporównywalnie słabszej gospodarczo, gorzej zagospodarowanej infrastrukturalnie, stwarzającej problemy społeczne (bezrobocie, izolacja, wykluczenie przestrzenne, bieda). Z takimi problemami borykają się duże obszary Niziny Mazowieckiej i lepsze skomunikowanie ich z Obszarem Metropolitalnym Warszawy (OMW), przy jednoczesnym podniesieniu mobilności mieszkańców Ziemi Ciechanowskiej, Przasnyskiej, Kurpiów, Ziemi Radomskiej, stanowi strategiczny wyznacznik dla rozwoju infrastruktury transportowej regionu, w tym bardzo ważnego jej komponentu – sieci drogowej odpowiedniej jakości⁹³. Bez inwestycji infrastrukturalnych istniejące dysproporcje przestrzenne w regionie będą się pogłębiały, aż do utraty spójności społeczno-gospodarczej Niziny Mazowieckiej, co będzie dowodem nieskuteczności planowania przestrzennego w skali nie tylko Mazowsza, ale całego kraju. Na szczęście zagrożenie to jest jeszcze hipotetyczne, a zamożność omawianego województwa mazowieckiego pozwala wpisywać inwestycje drogowe o różnych klasach technicznych również w strategię przewyższania najdotkliwszych dysproporcji rozwojowych regionu.

Z uwagi na położenie przestrzenne – prawie centralna część Polski wraz z analogiczną lokalizacją stolicy – przez województwo mazowieckie przebiegają magistralne drogi samochodowe o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Mają one

⁹³ J. Brdulak, C. Krysiuk; *Humanizacja sieci komunikacyjnej Obszaru Metropolitalnego Warszawy*, „Transport Samochodowy”, 2016, nr 4, s. 5 – 24.

przeważnie koncentryczny, czyli warszawsko-centriczny układ⁹⁴. Do najważniejszych należą następujące:

- autostrada A 2 do Warszawy z odcinkiem autostradowej obwodnicy Mińska Mazowieckiego (21 km)⁹⁵,
- budowana z kierunku północnego i południowego magistrala autostradowa S 7 do Warszawy,
- doprowadzana do Warszawy z Piotrkowa Trybunalskiego i Białegostoku S 8,
- intensywnie rozbudowywana S 17 między Warszawą i Lublinem,
- DK 10, która w przyszłości pod postacią S 10 powinna połączyć stolicę z Toruniem, Bydgoszczą, południowymi obszarami województwa zachodniopomorskiego i Szczecinem.

Wymienione wyżej drogi magistralne stanowią będą do 2026 r. podstawowy kościec infrastrukturalny mazowieckiego drogownictwa. Drogi krajowe i wojewódzkie uzupełnią go sieciowo, co stanowić będzie także istotne wzmocnienie infrastrukturalne słabiej zagospodarowanych, rolniczych subregionów Mazowsza.

Do najważniejszych dróg wojewódzkich regionu należy zaliczyć następujące połączenia⁹⁶:

- wylotowe drogi wojewódzkie z Warszawy, a przede wszystkim: DW 580 do Sochaczewa, DW 631 do Nowego Dworu Mazowieckiego, DW 637 do Węgrowa, DW 719 do Żyrardowa, DW 724 do Góry Kalwarii, DW 801 do Puław;

a także:

- - DW 544 Mława – Przasnysz – Ostrołęka,
- - DW 617 Ciechanów – Przasnysz,
- - DW 627 Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Sokołów Podlaski,
- - DW 677 Ostrów Mazowiecka – Łomża,
- - DW 721 Nadarzyn – Duchnów,

⁹⁴ Obecnie nie ma tu wyjątków w trasowaniu dróg magistralnych, ale po powstaniu obwodnicy południowej Warszawy A 2 będzie omijać centrum stolicy. Niezbędne autostrady, np. w śladzie obecnej DK 50, również zmienią istotnie obecny układ dróg magistralnych o parametrach autostradowych na Nizinie Mazowieckiej.

⁹⁵ Formalnie należałoby mówić A 2 wraz z obwodnicą południową miasta S 2, co podkreśla tylko odziedziczony historycznie bezsens nazewnictwa autostrad w naszym kraju. Podobno nie można nazwać S 2 w obrębie miasta autostradą, bo węzły są zbyt gęsto zlokalizowane. Ale nazwanie drogi autostradą miejską A 2 w granicach OMW przekracza już możliwości decydentów. Lepiej ponieść koszty oznakowania jednej drogi magistralnej i czekać na wzrastające doświadczenie kierowców, choć raczej nie zmotoryzowanych turystów odwiedzających nasz kraj.

⁹⁶ *Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016 – 2026*, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Warszawa 2016, s. 8.

- - DW 728 Grójec – Nowe Miasto nad Pilicą – Końskie – Jędrzejów,
- - DW 740 i DW 737 – DK 48 Tomaszów Mazowiecki (woj. łódzkie) – Potworów – Radom – Kozienice.

Przebudowa wymienionych dróg wojewódzkich, połączona ze wzmocnieniem nawierzchni i podniesieniem bezpieczeństwa ruchu może w przyszłości doprowadzić do zmiany ich kategorii. Pozwoli także usunąć wiele uciążliwych, kosztownych tzw. „wąskich gardeł” narastającego ruchu samochodowego. Rozszerzające się miejscowo kongestie (spowolnienie) ruchu na wielu drogach wojewódzkich stanowią potwierdzenie tezy, że Obszar Metropolitalny Warszawy stał się infrastrukturalną barierą rozwoju wschodnich województw Polski. Stan ten będzie trwać do momentu oddania podstawowych inwestycji drogowych w regionie do eksploatacji. I nie chodzi tu tylko o autostrady, ale również bardzo ważne drogi krajowe i wojewódzkie, a nawet połączenia gminne lub gruntowe⁹⁷.

Generalnie drogi wojewódzkie Mazowsza są w dobrym stanie technicznym. Około 60% z nich jest w stanie dobrym lub zadawalającym (2015 r.). Jedna siódma pozostaje w złym stanie technicznym. Często związane jest to z przeciążeniem tych dróg. Z drugiej strony nadmierna eksploatacja poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich i obniżające się ich parametry techniczne wymuszają szybkie przeciwdziałanie służb remontowych, tak aby nie pogłębiać sytuacji kongestyjnych. Cechą charakterystyczną wielu dróg wojewódzkich na Mazowszu, a szczególnie w strefie podmiejskiej OMW, jest bowiem intensywny ruch samochodowy, w tym ciężkich pojazdów ciężarowych. Przykładowo na drodze nr 719 Reguły – Pruszków ruch dobowy wynosi 35 tys. pojazdów. Droga nr 629 Marki – Warszawa obciążona jest ruchem ponad 35 tys. pojazdów w ciągu doby. Drogą nr 631 Ząbki – Warszawa przejeżdża w ciągu doby ok. 30 tys. pojazdów⁹⁸. Ruch dobowy na drodze nr 631 Zegrze – Nieporęt wynosi prawie 20 tys. pojazdów⁹⁹. Drogą nr 801 Józefów – Sobiechów

⁹⁷ Zwracał na to uwagę już przed laty nieżyjący prof. Teofil Lijewski w: *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa 1977, s. 73 i nast.

⁹⁸ Konieczność rozbudowy tej drogi wojewódzkiej wskazali przedsiębiorcy w ankiecie SGH z kwietnia 2018 r. (materiały Katedry Geografii Ekonomicznej KNoP SGH Warszawa). W komentarzach wskazywano, że zapowiedzi modernizacji tego połączenia znane są użytkownikom tej drogi już co najmniej od dziesięciu lat.

⁹⁹ Droga ta była już typowana do przebudowy przed laty, ale konsultacje społeczne skończyły się fiaskiem. Władze lokalne i mieszkańcy protestowali przeciwko przebudowie bojąc się o dostęp do Zalewu Zegrzyńskiego i infrastruktury turystycznej. Rezultatem są weekendowe kongestie, szczególnie w sezonie wiosenno-letnim, w których przejazd tą drogą skutkuje godzinnymi stratami czasu i wzrastającą wypadkowością zwłaszcza wśród pieszych.

przejeżdża w ciągu doby 15 tys. pojazdów, choć tak naprawdę dramatyczne korki utrzymują się w obrębie miasta na ul. Wał Miedzeszyński.

Perspektywiczne, strategiczne założenia kształtowania sieci dróg wojewódzkich na Mazowszu przewidują, że na docelową sieć dróg wojewódzkich składać się będą szlaki drogowe oraz odcinki uzupełniające podstawową, magistralną sieć¹⁰⁰. W perspektywie nadchodzącej dekady powstawać będą drogi wojewódzkie, które w szczególności:

- 1) łączyć będą drogi krajowe, w tym magistralne o parametrach autostradowych,
- 2) przenoszą duże potoki ruchu, wyrażane wysokimi wskaźnikami SDR oraz SDRR¹⁰¹,
- 3) przenoszą ruch ciężkich pojazdów ciężarowych, które mają znaczący udział w obciążeniu poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich,
- 4) łączą jednostki osadnicze o dużym znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym,
- 5) łączą główne ośrodki społeczno-gospodarcze w obszarach aglomeracyjnych OMW oraz duopolu warszawsko-łódzkiego,
- 6) łączą główne ośrodki turystyczne i obszary wzmożonych inwestycji podmiejskich, głównie mieszkaniowych.

Stworzenie sieci docelowej dróg wojewódzkich na Mazowszu wymaga przeznaczenia na ten cel ponad czterech miliardów złotych¹⁰². Jest to poważny koszt inwestycyjny, porównywalny jedynie z województwami śląskim i małopolskim¹⁰³. Pozostaje on także świadectwem powagi wyzwań infrastrukturalnych w polskim drogownictwie, szczególnie na obszarach zurbanizowanych, stanowiących koncentracje mieszkańców i ich aktywności społeczno-gospodarczej.

Wykaz przedsięwzięć drogowych planowanych do realizacji na terenie województwa mazowieckiego przedstawiono w tabeli poniżej. Obejmują one połączenia z drogami wyższych kategorii, budowę obwodnic miast oraz inwestycje realizowane na drogach wojewódzkich.

¹⁰⁰ *Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich...*, op. cit., s. 59.

¹⁰¹ SDR – średni dobowy ruch, SDRR – średni dobowy ruch roczny.

¹⁰² Szacunek ten dotyczy województwa, a nie samej Warszawy, która większość lokalnych inwestycji drogowych realizuje z własnych środków finansowych w połączeniu z gminami ościennymi OMW. Potwierdzają ten fakt analizowane następnie badania ankietowe.

¹⁰³ Szacunek ten nie obejmuje tzw. inwestycji centralnych drogownictwa na Mazowszu i w OMW, których łączny koszt wyniesie do 2027 r. co najmniej kilkanaście miliardów złotych (np. południowa obwodnica Warszawy, S 7, S 8, A 2 do Siedlec, autostrady nowego lotniska w Baranowie, poszerzenie A 2 między Łodzią i Warszawą).

Tabl. 2.1.8. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie mazowieckim

LP	Nazwa zadania	Nakłady inwestycyjne	Okres realizacji
1	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi wojewódzkiej nr 754	130 000 000	2018
2	Budowa obwodnicy Gąbina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszki na terenie m. Gąbin	50 000 000	2018-2020
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 541 na odcinku od km 38+170 do km 38+662 oraz od km 39+268 do km 51+500	130 000 000	2018-2020
4	Droga wojewódzka nr 637 Warszawa- Węgrów	86 513 120	2018
5	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 wraz ze skrzyżowaniem w m. Lipsko do drogi wojewódzkiej nr 754	10 100 000	2018
6	Droga wojewódzka nr 575 Płock-Kazuń Nowy	31 537 868	2108-2019
7	Droga wojewódzka nr 727 Klwów-Szydłowiec	91 018 037	2108-2019
8	Budowa nowego i rozbiórka istniejącego wiaduktu nad linią kolejową w m. Pruszków w km 11+225 drogi wojewódzkiej nr 718 (Etap I)	1 050 000	2018-2019
9	Budowa drogi wojewódzkiej nr 635 na odcinku od istniejącej drogi wojewódzkiej nr 635 do węzła "Wołomin" na drodze krajowej S-8	35 000 000	2018-2019
10	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 631 relacji Nowy Dwór Maz.- Warszawa - Przebudowa odcinka Nowy Dwór Maz. (dr.kr.nr 85) - Zielonka	22 836 223	2018-2020
11	Droga wojewódzka nr 801 Warszawa-granica województwa	53 913 567	2018-2019
12	Budowa obwodnicy Lesznowoli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 721	3 848 565	2018-2019
13	Droga wojewódzka nr 634 gr. Warszawy-Zielonka-Wołomin-Tłuszcz-Wólka Kozłowska	1 750 000	2018
14	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 720 - ul. Pszczelińskiej na odc. od km 11+929 w Brwinowie	100 000	2018
15	Budowa zachodniej obwodnicy Mławy-odcinek między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7	2 550 000	2019-2020
16	Budowa obwodnicy m Sierpc w ciągu drogi wojewódzkiej nr 560/	1 100 000	2018-2019
17	Budowa drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od Iłży do Solca n/Wisłą	4 100 000	2018
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 721 na odcinku od ul. Julianowskiej w Piasecznie do ul. Skolimowskiej w Konstancinie-Jeziornie	1 104 718	2018-2019
19	Rozbudowa dróg wojewódzkich: nr 627 na terenie miasta i gminy Ostrów Mazowiecka	1 150 000	2019-2020
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 719 relacji Warszawa - Kamion	600 000	2018
21	Rozbudowa drogi woj nr 718 na odc. od skrzyżowania z drogą woj. nr 580 do węzła autostrady A2 „Pruszków”	1 350 000	2019-2021
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 733 na odcinku od km 49+820 do km 51+812 w m. Rawica, gmina Tczów	400 000	2019-2020
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 721 na odc. od ul. Mleczarskiej do ul. Julianowskiej w m. Piaseczno	31 200 000	2018-2019
24	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 579 Kazuń - Błonie etap II	21 000 000	2018-2019
25	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 relacji Grójec - Nowe Miasto n/Pilicą - gr. województwa	9 526 000	2018-2019
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 560 relacji Sierpc - Bielsk na terenie gminy Gozdowo powiat sierpecki i gminy Bielsk powiat płocki	1 064 000	2018

27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 618 relacji Gołymin - Wyszaków	23 000 000	2018-2019
28	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 577 relacji Łąck-Ruszek	10 000 000	2018-2019
29	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 559 na odcinku gr. woj. - Bądkowo Jeziorne	9 000 000	2018
30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 559 w km 45+135 do 46+700 przejście przez Maszewo Duże	5 000 000	2018-2019
31	Rozbudowa drogi woj. nr 722 na odc. od ul. Pod Bateriami w Piasecznie do ul. Górnej w m. Jazgarzew	2 000 000	2018-2019
32	Przebudowa drogi woj. nr 803 na odc. od km 7+529 do km 10+740 Żelków-Dąbrówka-Ług	5 500 000	2018
33	Rozbudowa istniejącego i budowa nowego obiektu mostowego przez rz. Świder w m. Latowicz	2 900 000	2018
34	Przebudowa drogi woj. nr 802 na odcinku od km 24+565 do km 25+867 przejście przez Latowicz - Wymyśle wraz z odwodnieniem	2 500 000	2018-2019
35	Przebudowa drogi woj. nr 803 na odc. od km 13+124 do km 20+826 Skórzec - Ruda Wolińska	8 000 000	2018
36	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 Przasnysz - Ostrołęka na odc. od km 131+500 do km 132+660 (L=1,160 km) na terenie gminy Krasnosielc	4 000 000	2018-2019
37	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 738 na odcinku od km 0+000 do km 1+100 w miejscowości Nowe Słowiki	4 000 000	2018
38	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 733 na odcinku od km 38+139 do km 40+300 na terenie gminy Skaryszew	7 500 000	2018
39	Budowa/przebudowa chodników lub ścieżek rowerowo-piesznych zlokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich	3 000 000	2018-2019
40	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 754 w km 40+283 do km 41+425 ul. Wnuka w m. Solec nad Wisłą	3 000 000	2018-2019
41	Przebudowa drogi woj. Nr 626 na odc. od km 20+935 do km 22+718 w m. Sypniewo	5 500 000	2018
42	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 888 na odc. od km 0+200 do km 5+820 w m. Zaborów	21 900 000	2018-2019
43	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 802 na odcinku od drogi krajowej nr 2 (km 0+000) do granicy miasta Mińsk Maz.	5 000 000	2018
44	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 539 na odcinku od km 0+000 do km 2+316 dł. 2,316 km na odcinku od Blinno - gr. woj	15 000 000	2018-2019
45	Odbudowa drogi nr 575 na odcinku Nowa Korzeniówka - Potrzebna	8 000 000	2018-2019
46	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 563 Rypin Żuromin Mława w m. Jasiony	900 000	2018
47	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 544 Mława Przasnysz Ostrołęka	3 000 000	2018
48	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 544 Mława Przasnysz Ostrołęka przejście Obrębiec	800 000	2018
49	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 relacji Grójec - Nowe Miasto n/Pilicą	25 474 000	2018-2019
50	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 719 polegająca na rozbiórce istniejącego obiektu mostowego i budowie przepustu na rz. Rokitnica w km 33+046 w m. Grodzisk Maz./Milanówek	1 000 000	2018-2019
51	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 616 relacji Rembielin - Ciechanów	24 000 000	2018-2019
52	Razem	922 786 098	

Źródło: na podstawie danych WZD woj. Mazowieckiego

2.8. Województwo Opolskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

Województwo opolskie jest najmniejszym powierzchniowo województwem w Polsce, ale należy do uprzemysłowionych regionów o zurbanizowanej dodatkowo wsi i wysokowydajnym rolnictwie. Dysponuje rozwiniętą siecią dróg kołowych, których stan techniczny nie odbiega od przyjętych standardów. Problemy kongestii¹⁰⁴ w opolskim drogownictwie związane są przede wszystkim z niewystarczającą przepustowością dróg krajowych i wojewódzkich oraz narastającym natężeniem ruchu na autostradzie A 4, która jest najważniejszą arterią samochodową regionu.

Przez teren województwa opolskiego przebiega Paneuropejski Korytarz Transportowy Nr 3 na osi zachód – wschód (kierunek Niemcy – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Rzeszów – Ukraina). Kształtuje on podstawowe potoki przewozowe w tranzytowym ruchu międzyregionalnym i międzynarodowym. Stanowiąca jego główny element autostrada A 4 będzie przesądzała w nadchodzących latach o kierunkach rozwoju inwestycyjnego opolskich dróg klasy krajowej i wojewódzkiej, z uwagi na chęć wykorzystania jej potencjału¹⁰⁵.

Obszarem, w którym dotkliwie zaznaczają się niedostatki techniczne dróg wojewódzkich Opolszczyzny jest dolina Odry, począwszy od śląskiego Raciborza, przez uprzemysłowione Kędzierzyn-Koźle (duży kombinat nawozów azotowych), Zdzeszowice (największa w Polsce koksownia), Krapkowice, Chorulę (największa w kraju cementownia), ośrodek przemysłowy Opole (przemysł elektromaszynowy, cementowy, rozbudowywana elektrownia zawodowa w pobliskich Czarnowasach) do Brzegu n. Odrą. Dolina Odry pokryta jest gęstą siatką dróg wojewódzkich i tylko jedna magistralna DK 45 Racibórz – Opole ma status drogi krajowej. W tak uprzemysłowionym, zurbanizowanym regionie uzewnętrzniają się główne wady sieci drogowej:

- 1) niewystarczające parametry techniczne przeciążonych dróg wojewódzkich (mała nośność, pogarszający się stan techniczny);

¹⁰⁴ Pod pojęciem kongestii rozumie się w opracowaniu nadmierne spowolnienie ruchu na przeciążonych drogach, przybierające w skrajnych przypadkach postać tzw. korków drogowych lub braku przejezdności – najczęściej okresowej.

¹⁰⁵ Doprowadzi to szybko do konieczności poszerzenia A 4 o dodatkowe pasy ruchu. Potrzeba taka występuje już wyraźnie na odcinku autostrady między Legnicą i Wrocławiem.

- 2) ograniczenia skrajni w przypadku starszych obiektów inżynierskich, takich jak mosty, wiadukty, tunele, skrzyżowania, łuki dróg;
- 3) zbyt mała liczba obwodnic jednostek osadniczych w gęsto zaludnionym, aktywnym społecznie i gospodarczo regionie.

Północne obszary województwa opolskiego pozostają w znacznym stopniu zalesione – Bory Namysłowskie i Stobrawskie. Dwa duże ośrodki przemysłu spożywczego w Namysłowie i Kluczborku są biegunami wzrostu regionów wiejskich. Obsługują je infrastrukturalnie magistralne drogi klasy krajowej i tylko dwie nr 454 i 487 są drogami wojewódzkimi. Podobna sytuacja w drogownictwie województwa opolskiego występuje na jego południu. Jednak w tym przypadku mamy do czynienia z rozbudowaną siecią drogową, także dróg wojewódzkich. Takie miejscowości jak Korfantów, Łącznik, Klisino/Szonów, Kietrz są węzłami zbiegu takich dróg o dużym znaczeniu transportowym dla społeczności lokalnych.

W związku z historycznie ukształtowanym układem drogowym województwa opolskiego i relatywnie dużą gęstością sieci drogowej, która przekracza 90 km na 100 km kw., za strategiczne kierunki inwestycyjne w opolskim drogownictwie uznano¹⁰⁶:

- 1) właściwe powiązanie wojewódzkiego układu drogowego z autostradą A 4 i przejściami granicznymi, a także z najważniejszymi jednostkami osadniczymi regionu;
- 2) poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym wyeliminowanie miejsc niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych;
- 3) dostosowanie dróg do nacisku 115 kN na oś,
- 4) wyeliminowanie potencjalnych miejsc utrudnień w ruchu drogowym, a zwłaszcza ograniczeń skrajni i przejazdów przez centra jednostek osadniczych.

Nie ma wśród powyższych celów zaakcentowanego rozwoju ilościowego dróg wojewódzkich. Jednak w zurbanizowanym, uprzemysłowionym obszarze doliny Odry okazuje się, że budowa w newralgicznej komunikacyjnie lokalizacji nawet kilkukilometrowego łącznika drogi wojewódzkiej rozwiązuje czasami poważne problemy transportowe¹⁰⁷.

¹⁰⁶ *Wieloletni plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich*, Zarząd Województwa Opolskiego, Opole styczeń 2013, s. 3 oraz *Założenia RPO Województwa Opolskiego na lata 2014 -2020*, Opole 2016.

¹⁰⁷ Przykłady omawianych dalej dróg w rejonie rozbudowywanej wielkiej elektrowni zawodowej w Czarnowasach lub połączeń w rejonie Kędzierzyna-Koźła i ważnych kombinatów chemicznych Kędzierzyna-Koźła i Blachowni Śląskiej.

Wzmacnianie i modernizowanie dróg wojewódzkich Opolszczyzny koncentrowało się dotychczas na najważniejszych ich ciągach. W strategicznej perspektywie lat 2020 – 2025 prace inwestycyjne będą kontynuowane przede wszystkim na następujących drogach:

- nr 401 i 403 oraz 411, które ukierunkowują ruch na osi północ – południe w zachodniej części województwa i łączą ze sobą miasta: Głuchołazy, Nysę, Grodków i Brzeg;
- nr 451, 454 i 414 w środkowej części województwa, łączące ościenny Dolny Śląsk, Namysłów, Opole, Białą, Prudnik i przejście graniczne Trzebina – Bartulovice;
- nr 487, 901 i 426, prowadzące od strony województwa łódzkiego w kierunku województwa śląskiego oraz węzła autostrady A 4 „Olszowa” i obsługujące duży ruch ciężkich pojazdów samochodowych;
- nr 423 i 408/425, prowadzące od Opola do węzła autostradowego „Gogolin”, Zdieszowic, Kędzierzyna-Koźla i dalej w stronę województwa śląskiego;
- nr 494, stanowiącą alternatywny w stosunku do drogi krajowej DK 46 dojazd do Częstochowy i dalej do Warszawy,
- nr 409, która na kierunku równoleżnikowym w środkowej części województwa łączy Krapkowice, Gogolin, Strzelce Opolskie i stanowi drogę równoległą do autostrady A 4 na tym odcinku,
- nr 416, stanowiącą główny dojazd do południowej części województwa,
- nr 463, będącą połączeniem miast Ozimka¹⁰⁸ z Zawadzkiem.

Powyższe priorytety inwestycyjne należy w województwie opolskim uzupełnić o obwodnice jednostek osadniczych i obiekty mostowe. Do ważniejszych należą tu następujące inwestycje:

1. Obwodnica miejscowości Dobrzeń Wielki, Dobrzeń Mały, Borki i Czarnowąsy do połączenia z infrastrukturą miejską Opola. Obwodnica ma kluczowe znaczenie dla usprawnienia ruchu na styku Opole i gmina Dobrzeń Wielki oraz w stronę Namysłowa. Cywilizuje również ruch ciężkich pojazdów w obsłudze rozbudowywanej Elektrowni Opole S.A. w Czarnowąsach i w przyszłości poprawi znakomicie dostępność do tego kluczowego zakładu energetycznego.

¹⁰⁸ Droga ta stanowi także dojazd do dużej, ponadregionalnej atrakcji turystycznej – JuraParku w Krasiejowie pod Ozimkiem.

2. Obwodnica miejscowości Malnia i Chorula w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423. Poprawi powiązania Opola z węzłem autostrady A 4 „Gogolin” oraz wyprowadzi ciężki ruch samochodowy do i z wielkiej cementowni Górażdże Cement S.A. zlokalizowanej w Choruli. Poprawi także dostępność terenów inwestycyjnych gminy Gogolin.
3. Obwodnica miejscowości Wielmierzowice i Januszkowice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423, która stanowi uzupełnienie wyżej wymienionej obwodnicy od strony południowej. Z jej powstaniem wiąże się istotna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wyprowadzenie ruchu poza zwartą zabudowę mieszkaniową.
4. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 405 na odcinku Niemodlin – Wydrowice wraz z przebudową obiektu mostowego.
5. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 454 (etap II) w ciągu komunikacyjnym na osi północ – południe w miejscowości Krzywa Góra z przebudową obiektu mostowego.

Interesujący przykład wielopłaszczyznowych korzyści uzyskiwanych w trakcie modernizacji i wzmacniania dróg wojewódzkich Opolszczyzny stanowi etapowa przebudowa drogi nr 408. Oddziela ona ruch drogowy od substancji miejskiej Kędzierzyna-Koźła, zapewnia właściwy klimat akustyczny tysiącom mieszkańców okolicznych terenów, poprawia bezpieczeństwo ruchu. Przestrzennie stanowi również dojazd do Zakładów Azotowych w Kędzierzynie, poprawiając obsługę transportową kombinatu¹⁰⁹. Droga wojewódzka nr 408 w połączeniu z drogą wojewódzką nr 423 stanowić będzie także w przyszłości główną arterię komunikacyjną w środkowej części regionu łączącą aglomerację Opola z Krapkowicami, Kędzierzynom-Koźłem i śląskimi Gliwicami. Możliwe, że strategicznie, planistycznie należałoby rozważyć jej rozbudowę do parametrów magistralnych, choć odbywałoby się to w bardzo trudnym urbanistycznie terenie.

Przedstawiony poniżej wykaz drogowych projektów inwestycyjnych wynika z ustaleń Planu Transportowego Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.). Jest to dokument, którego nadrzędnym zadaniem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2014 – 2020 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2025 roku.

¹⁰⁹ Zaangażowane są w nią z uwagi na skalę produkcji zakładów także transport kolejowy oraz sporadycznie transport wodny śródlądowy, wykorzystujący Kanał Kędzierzyński i Gliwicki oraz skanalizowaną Odrę. Budowa Kanału Kędzierzyńskiego omówiona w: J. Brdulak; *Transport wodny śródlądowy jako element systemu transportowego Polski*, SGPiS, Warszawa 1989.

Tabela 1.1.9. wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie opolskim

LP	Nazwa zadania	Długość w km	Nakłady inwestycyjne	Rok zakończenia
1	Budowa obwodnicy Dobrodzienia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 901	4,3	35 000 000	2018
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 426 na odc. Piotrówka - Zawadzkie	7,7	35 000 000	2018
3	Budowa obwodnicy Malnii i Choruli w ciągu drogi wojewódzkiej nr 423	6,6	50 000 000	2018
4	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 487 na odc. Olesno - Boroszów	4,5	8 000 000	2019
5	Rozbudowa układu komunikacyjnego ul. Gogolińskiej w Strzelcach Opolskich DW 409	4,36	10 000 000	2019
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 901 na odc. Kielcza – granica województwa	3,5	18 000 000	2018
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Pietna - Ściborowice -Rzeczce	4,4	16 000 000	2020
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Brzeźce - Stare Koźle	1,6	7 000 000	2018
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Bierawa - Korzonek	2,8	10 000 000	2020
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 w m. Ortowice	1,1	3 500 000	2018
11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 408 na odc. Kotlarnia - Goszyce	1,2	4 500 000	2020
12	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Głogówek - Szonów	3,53	11 000 000	2020
13	Budowa obwodnicy Alei Lipowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 414 od km 50+200 - 52+730	2,5	20 000 000	2020
14	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Biała - Dobroszewice	1,6	5 496 800	2020
15	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 414 na odcinku Lubrza - Prudnik	1,6	7 200 000	2018
16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 w m. Nowa Cerekwia	1,8	90 000 000	2018
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 416 na odc. Kietrz – granica województwa od km 57+130 do granicy województwa	4,2	15 500 000	2020
18	Rozbudowa poszczególnych odcinków drogi wojewódzkiej nr 454	ok. 30	85 200 000	2020
Razem:			431,4 mln	

Źródło: na podstawie danych WZD woj. Opolskiego

2.9. Województwo Podkarpackie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Województwo podkarpackie dzieli się równoleżnikowo na podobne do województwa małopolskiego krainy geograficzne – góry, wyżynne przedgórze oraz obszar nizinny z dominującą w nim doliną Wisły i Kotliną Sandomierską. Ten ostatni jest w dużym stopniu zalesiony (Puszcza Sandomierska i Lasy Sieniawskie). Region należy do słabszych ekonomicznie. Występują w nim ośrodki produkcji materialnej i usług otoczone dużymi obszarami upraw rolnych. W przeciwieństwie do Małopolski, gdzie wykształcił się metropolitarny Kraków z pasmem ośrodków przemysłowych (Oświęcim, Chrzanów, Trzebinia, Niepołomice, Bochnia, Tarnów), województwo podkarpackie zdominowane jest przestrzennie przez Rzeszów, który w swojej skali pełni również funkcje metropolitarne w omawianym regionie. Monocentryzm Rzeszowa skutkuje także w strategii rozwoju sieci drogowej województwa podkarpackiego, w tym interesujących nas szczególnie dróg klasy wojewódzkiej.

W województwie podkarpackim istnieją duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze skomunikowaną z otoczeniem północno-zachodnią częścią województwa a obszarem przygranicznym, w tym w szczególności bardzo źle dostępnym obszarem Bieszczad oraz słabo dostępnym powiatem lubaczowskim. Nowe inwestycje drogowe rozkładają się w województwie w bardzo charakterystyczny sposób. Powstała arcyważna dla regionu równoleżnikowa autostrada A 4. Budowana jest magistrala o parametrach autostradowych S 19 (zachodnia obwodnica Rzeszowa i odcinek na północ w kierunku Lublina), która przedłużona zostanie na południe do przejścia granicznego ze Słowacją w Barwinku. Czynią one w sumie z Rzeszowa najważniejszy węzeł dróg magistralnych Polski południowo-wschodniej, a samo miasto po powstaniu w przyszłości ringu obwodnicowego rozwiąże swoje najbardziej palące problemy komunikacyjne. Infrastruktura zachodnich rubieży województwa podkarpackiego wzmocniona została wybudowaniem ważnego mostu na Wiśle w Połańcu. Tymczasem w budownictwie i modernizacji istniejących w regionie dróg krajowych i wojewódzkich należy się spodziewać w nadchodzących latach osłabienia tempa

inwestycyjnego. Można oczekiwać wybudowania kilku obwodnic miast¹¹⁰. Istotnie wzmocnione zostaną wojewódzkie drogi dojazdowe do A 4 i S 19, szczególnie w obszarze ciężenia do miasta Rzeszowa. Jednak inwestycje drogowe na południu regionu pozostaną rozproszone i rozbudowa nawet ważnej drogi nr 865 obsługującej powiat lubaczowski lub połączeń Jasła z A 4 i Rzeszowem, nie przyniesie rozstrzygającej poprawy warunków obsługi terenów górskich i nadgranicznych przez transport samochodowy¹¹¹.

Długość dróg wojewódzkich na Podkarpaciu osiągnęła w 2016 r. 1 672 km, co jest wynikiem powyżej średniej krajowej. Trzeba dodać w tym miejscu, że województwo podkarpackie posiada rzadką w stosunku do średnich krajowych sieć połączeń krajowych (DK) i drogi wojewódzkie „zastępują” często na dużych obszarach drogi o wyższej klasie. Przy porównywalnym do średnich krajowych natężeniu ruchu oznacza to przejmowanie przez słabsze technicznie drogi potoków transportowych. Istnieje zagrożenie przyspieszonej degradacji dróg wojewódzkich, choć należy podkreślić niezły poziom techniczny utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych w regionie¹¹².

Choć generalnie układ dróg krajowych i wojewódzkich w regionie podkarpackim zapewni powiązania z układem krajowym i międzynarodowym (zwłaszcza po zakończeniu budowy S 19), to jednak dotkliwym mankamentem infrastrukturalnym podkarpackiego drogownictwa pozostaje brak obwodnic wielu ważnych miast. Dopiero wyprowadzenie ruchu samochodów poza centra: Łańcuta, Przeworska, Nowej Dęby, Przemyśla, Sanoka, połączone z powstaniem co najmniej północnej obwodnicy Rzeszowa i objazdu Jasła od północnej strony, doprowadzi do istotnego upłynnienia ruchu na ważnych regionalnych szlakach drogowych. Obok braku ważnych obwodnic miast można wskazać na inne istotne luki występujące w sieci dróg wojewódzkich regionu. Należą do nich¹¹³:

- 1) niewystarczający układ połączeń wzdłuż obecnych dróg wojewódzkich między Tarnobrzegiem, Mielcem i Tarnowem (przede wszystkim droga nr 984),
- 2) zbyt słabe parametry techniczne drogi nr 865, która stanowi kluczowe połączenie dla powiatu lubaczowskiego,
- 3) niewystarczająca i przeciążona droga nr 886 Rzeszów – Domaradz – Sanok,

¹¹⁰ W ubiegłych latach powstawały one głównie północno-zachodniej części województwa.

¹¹¹ Porównaj opinie zawarte w: *Program strategiczny rozwoju transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (projekt)*, Zarząd Województwa Podkarpackiego, Rzeszów październik 2015, s. 11.

¹¹² Prawie 60% dróg niższych klas w województwie podkarpackim jest w stanie dobrym lub zadowalającym.

¹¹³ *Program strategiczny...*, op. cit., s. 58.

- 4) słaba technicznie droga nr 835 z Lublina, przez Przeworsk do Grabownicy Starzeńskiej i dalej w kierunku Sanoka,
- 5) droga nr 988 z Rzeszowa, przez Strzyżów do Krosna.

Choć liczba inwestycji planowanych w zakresie poprawy jakości dróg wojewódzkich w regionie Podkarpacia pozostaje do 2020 i 2025 r. stosunkowo skromna, to przedstawione wyżej „luki” sieci drogowej powinny zostać bezwzględnie wypełnione. Wraz z najważniejszymi obwodnicami pochłonie to dodatkowo co najmniej dwa miliardy złotych.

Można się spodziewać, że niektóre inwestycje w ciągach dróg wojewódzkich podjęte zostaną w nadchodzących latach przez władze samorządowe. Należą do nich:

- 1) budowa łączników do węzłów autostradowych w przebiegu dróg samorządowych,
- 2) budowa południowej obwodnicy Rzeszowa (etap I), która w przyszłości pozwoli „otworzyć się” przestrzennie miastu w kierunku Bieszczad,
- 3) rozbudowa drogi nr 878 Rzeszów – Tyczyn,
- 4) rozbudowa drogi nr 869, tzw. lotniskowej, w strefie ciężenia do Rzeszowa (trzy etapy),
- 5) rozbudowa i budowa drogi nr 988 Babica – Strzyżów – Warzyce na odcinku Babica – Zaborów, łącznie z obwodnicą Czudca.

Część z wymienionych wyżej projektów inwestycyjnych zrealizowanych zostanie do 2020 roku. Powstanie niektórych uzależnione będzie od uzyskania wystarczających funduszy. Wśród ważnych zamierzeń inwestycyjnych, które wpłyną w dużej mierze na poprawę warunków ruchu samochodowego w regionie, wskazać należy jeszcze następujące:

- 1) budowa obwodnicy miejscowości Radomyśl Wielki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 984, wyposażonej w dwa pasy ruchu (po 3,5 m każdy) z szerokimi łukami, dodatkowymi pasami ruchu do lewo- i prawoskrętu, obustronnymi poboczami o szerokości 1,25 m;
- 2) budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 od miejscowości Rzędzianowice do ulicy Sienkiewicza w Mielcu wraz z budową mostu na rzece Wisłoka o długości ok. 550 metrów. Ponad 2,5 kilometrowy odcinek drogi trasowany będzie po nowym śladzie.
- 3) przebudowa wraz z modernizacją drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec – Kolbuszowa – Leżajsk od końca obwodnicy miejscowości Werynia do początku obwodnicy miejscowości Sokołów Małopolski;

- 4) budowa drogi wojewódzkiej nr 886 na odcinku pomiędzy obwodnicą miasta Sanoka a drogą krajową DK 28;
- 5) budowa drogi wojewódzkiej nr 992 Jasło – granica państwa na odcinku pomiędzy drogą krajową DK 28 i przyszlą S 19;
- 6) budowa drogi wojewódzkiej nr 869 na odcinku od węzła S 19 „Jasionka” do węzła drogi krajowej w Rudnej Małej;
- 7) budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. 9 Dywizji Piechoty w Rzeszowie do węzła Rzeszów „Południe”.

Przedstawione zamierzenia inwestycyjne w zakresie sieci dróg wojewódzkich potwierdzają logikę przestrzenną strategii rozwoju infrastruktury transportowej Podkarpacia. Dominują w nich cele związane z porządkowaniem i wzmacnianiem połączeń na zachodnich rubieżach regionu i dominacja węzła transportowego Rzeszowa, który uzyskuje poprawę jakości połączeń z powstającą strukturą magistralnych dróg o parametrach autostradowych¹¹⁴.

W poniższej tabeli przedstawiono wykaz dróg projektowanych do realizacji na terenie województwa podkarpackiego. Projekty będą realizowane w ramach :

- Regionalnego programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego;
- Programu Operacyjnego Polska Wschodnia;
- Programów trans granicznych;

Tabela 2.1.10. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie podkarpackim

Projekty drogowe realizowane i planowane do realizacji przez Województwo Podkarpackie w okresie 2018-2027			
L.p.	Nazwa zadania	Długość odcinka	Wartość zadania
1.	Budowa północnej obwodnicy miasta Sokołowa Małopolskiego w ramach rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec-Kolbuszowa - Sokołów Małopolski - Leżajsk	3,1	16 921 323
2.	Budowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska na odcinku od węzła A4 "Przeworsk" do drogi krajowej 94 (Gwizdaj)	2,1	24 501 421
3.	Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa i Werynia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec– Leżajsk	6,35	52 593 217
4.	Budowę obwodnicy m. Oleszyce i m. Cieszanów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław–Oleszyce–Cieszanów–Bełzec	4,5	21 834 219

¹¹⁴ Szerzej na temat rozbudowy dróg magistralnych regionu Podkarpacia i samego Rzeszowa w cytowanej pracy: *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej...* op. cit.

5.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 988 Babica–Strzyżów–Warzyce na odcinku od m. Zaborów do początku obwodnicy m. Strzyżów	4,05	22 626 994
6.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 867 na odcinku od Oleszyc do Lubaczowa wraz z budową obwodnicy Oleszyc	5	17 680 561
7.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 861 Bojanów–Jeżowe–Kopki na odcinku od skrzyżowania drogi krajowej 19 w m. Jeżowe do węzła S-19 Podgórze	4,1	10 000 000
8.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 875 Mielec–Kolbuszowa–Leżajsk od końca obwodnicy m. Werynia do początku obwodnicy m. Sokołów Małopolski	18,8	36 309 981
9.	Budowa drogi wojewódzkiej Nr 987 na odcinku od DK 94 przez ul. Książomost do DP 1334 R	1,24	7 919 674
10.	Przebudowa/ rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką Nr 870 w m. Sieniawa do łącznika drogi wojewódzkiej z węzłem „Przeworsk” w miejscowości Gorliczyna	12,64	34 484 717
11.	Budowa obwodnicy m. Dynów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk –Grabownica Starzeńska	3,93	35 075 969
12.	Budowa obwodnicy m. Lubaczów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 866 Dachnów–Lubaczów–granica państwa	3,4	34 102 963
13.	Budowa obwodnicy m. Kolbuszowa w ciągu DW 987 Kolbuszowa-Sędziszów Młp.	1,1	9 080 326
14.	Budowa drogi wojewódzkiej nr 886 na odcinku pomiędzy planowaną obwodnicą miasta Sanoka a drogą krajową nr 28	1,3	24 512 499
15.	Budowa drogi wojewódzkiej nr 992 Jasło–Granica Państwa na odcinku pomiędzy drogą krajową Nr 28 a drogą krajową Nr 73	1,39	24 100 000
16.	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 od m. Piątkowiec przez m. Rzędzianowice do ul. Sienkiewicza w Mielcu wraz z budową mostu na rzece Wiśłoka Etap I - odcinek Rzędzianowice - Mielec Etap II - odcinek Piątkowiec - Rzędzianowice	8,6	80 126 659
17.	Budowa obwodnicy m. Radomyśl Wielki w ciągu DW 984	3,09	13 470 180
18.	Budowa obwodnicy m. Strzyżów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 988	5,9	109 534 224
19.	Budowa/przebudowa drogi wojewódzkiej nr 835 Lublin–Przeworsk–Grabownica Starzeńska na odcinku od DK 4 do miasta Kańczuga	12,5	42 000 000
20.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 881 na odcinku Kańczuga–Pruchnik	14,53	20 000 000
21.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 881 Sokołów Małopolski–Łańcut–Kańczuga–Żurawica na odcinku Czarna–Łańcut wraz z budową mostu na rzece Wiśtok i Mikośka + ul. Kraszewskiego w Łańcucie	5,34	33 000 000
22.	Przebudowa/rozbudowa DW 895 na odcinku Solina - Myczków i DW 894 na odcinku Hoczew - Polańczyk	17	2 085 032
23.	Przebudowa/rozbudowa dróg wojewódzkich Nr 878 na odc. Tyczyn – Dylągówka, Nr 877 na odc. Dylągówka – Szklary oraz Nr 835 na odc. Szklary – Dynów	28,3	32 000 000

24.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław–Bełżec na odcinku od m. Zapałów do m. Oleszyce	16	25 000 000
25.	Budowa obwodnicy Narola w ciągu DW 865	2,2	15 000 000
26.	Budowa DW nr 858 Zarzecze– granica województwa na odcinku Dąbrowica–Sieraków + most na rzece Tanew	3,9	25 000 000
27.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 865 Jarosław–Bełżec od m. Szówsko do m. Zapałów	13,8	25 000 000
28.	Przebudowa/rozbudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 984 Lisia Góra–Radomyśl Wielki–Mielec od końca obwodnicy m. Radomyśl Wielki do m. Piątkowiec	11	20 000 000
29.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 986 Tuszyna–Ropczyce–Wiśniowa na odcinku Tuszyna- Ropczyce	46	120 000 000
30.	Przebudowa/rozbudowa DW 865 na odc. Szówsko - Zapałów	14	30 000 000
31.	Przebudowa/rozbudowa DW 865 na odc. Oleszyce -Gr. woj.	34	60 000 000
32.	Przebudowa/rozbudowa DW 835 na odc. Gr. woj. - Sieniawa	16	40 000 000
33.	Przebudowa/rozbudowa DW 835 na odc. Kańczuga -Grabownica Starzeńska	55	140 000 000
34.	Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odc. Sokołów Młp.- Czarna	16	40 000 000
35.	Przebudowa/rozbudowa DW 897 na odc. Daliowa - Komańcza	25	60 000 000
36.	Przebudowa/rozbudowa DW 881 na odcinku Pruchnik–Żurawica	25	50 000 000
37.	Przebudowa/rozbudowa DW 987 na odc. Kolbuszowa - Sędziszów Młp.	17	30 000 000
38.	Przebudowa/rozbudowa DW 861 na odc. S-19 - Kopki	15	25 000 000
39.	Przebudowa/rozbudowa DW 895 na odc. Uherce Mineralne - Bóbrka	9	15 000 000
40.	Przebudowa/rozbudowa DW 988 na odc. Strzyżów - Twierdza	16	60 000 000
41.	Przebudowa/rozbudowa DW 894 na odc. Lesko - Hoczew	7	30 000 000
42.	Budowa obwodnicy m. Przemyśla w ciągu DW 884 wraz z budową mostu na rzece San w Przemyślu	3,45	89 400 000
43.	Budowa nowego odcinka DW 992 w m. Jasło	2,1	10 000 000
44.	Przebudowa/rozbudowa DW 858 na odcinku Zarzecze–Ulanów	5	10 000 000
45.	Przebudowa/rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 986 Tuszyna–Ropczyce–Wiśniowa na odcinku Ropczyce- Wiśniowa etap I	28	120 000 000
46.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej 991 Lutcza–Krosno	17	170 000 000
47.	Przebudowa/rozbudowa DW 861 odcinek Bojanów–Jeżowe	16	80 000 000
48.	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 869 (etap I, II i III) na odcinku od węzła S-19 Jasionka do węzła DK9 w Rudnej Małej	8,66	86 753 799
49.	Budowa DW na odcinku od skrzyżowania ul. Podkarpackiej z ul. Dywizji Piechoty w Rzeszowie (DK19) do węzła Rzeszów-Południe (S19)	3,46	29 512 415
50.	Rozbudowa DW 878 na odcinku do granicy miasta Rzeszowa do skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej z ul. Orkana w Tyczynie (DP nr 140R)	0,63	17 841 342
51.	Rozbudowa i budowa DW nr 988 na odcinku Babica-Zaborów wraz z budową obwodnicy Czudca	4,44	84 382 136
52.	Budowa drogi wojewódzkiej nr 878 od ul. Lubelskiej w Rzeszowie do drogi wojewódzkiej nr 869 (etap I i II)	5,3	80 000 000
53.	Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 885 Przemyśl - Hermanowice - Granica Państwa w km 3+642 - 10+257"	6,615	17 000 000

54.	Rozbudowa DW Nr 867 Sieniawa - Oleszyce - granica województwa: odcinek Lubaczów - Basznia Górna	9,5	18 000 000
55.	Rozbudowa DW Nr 867 Sieniawa - Oleszyce - granica województwa: odcinek Basznia Górna - Horyniec	12	15 000 000
56.	Budowa drogi wojewódzkiej nr 878 od ul. Lubelskiej w Rzeszowie do drogi wojewódzkiej nr 869 (etap I i II)	5,3	80 000 000
57.	Rozwój infrastruktury drogowej pomiędzy miastami Snina-Medzilaborce-Krosno / rozbudowa DW 897: na odcinku Tylawa - Daliowa	6,84	15 317 600
58.	Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 992 w miejscowości Jasło	2,1	16 000 000
59.	Łącznik do A4 Łańcut	3,3	46 000 000
60.	Węzeł A4 Ropczyce		10 000 000
61.	Węzeł A4 Kolbuszowa		10 000 000
62.	Rozbudowa i budowa DW nr 865 JAROSŁAW - OLESZYCE - BEŁŻEC na odc. Jarosław-Makowiska	7,75	80 000 000
	RAZEM	657,61	2 599 167 251

Źródło: na podstawie danych WZD woj. podkarpackiego

2.10. Województwo Podlaskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Województwo podlaskie należy do słabszych gospodarczo regionów kraju. Określane jest często jako tzw. region problemowy z uwagi m.in. na słabą dostępność komunikacyjną, niską aktywność produkcyjną przemysłu, trudne warunki prowadzenia gospodarki rolnej (obszary wyżynne, bagniste doliny rzeczne, słabe gleby, kontynentalizm klimatu)¹¹⁵. W związku z tym potrzebuje solidnej bazy infrastrukturalnej, od której należałoby zacząć likwidację narastających dysproporcji rozwojowych w stosunku do silniejszych gospodarczo regionów kraju. Tym bardziej, że przez województwo biegnie ważny międzynarodowy korytarz transportowy, stanowiący lądowe połączenie unijnych państw nadbałtyckich z Unią Europejską. W części drogowej przyjmuje on nazwę tzw. Via Baltica (fragmenty dróg krajowych nr 8 i 61). Trwające prace inwestycyjne w tym korytarzu transportowym nadadzą składowym Via Baltica parametry dróg magistralnych – autostradowych. Podlaskie ma szansę wtedy stać się ważnym, tranzytowym szlakiem komunikacyjnym o znaczeniu europejskim. Wykorzystanie potencjału geograficznego województwa podlaskiego w zakresie transportu drogowego wymaga rozbudowy innych połączeń magistralnych. Powstaje obecnie kręgosłup autostradowy regionu, którego sieciowym uzupełnieniem będą drogi krajowe i wojewódzkie. Zgodnie z krajowymi programami rozwoju infrastruktury drogowej¹¹⁶ w województwie podlaskim kluczowymi będą drogi magistralne o parametrach autostradowych i dużej przepustowości:

- 1) S 8 – Białystok-Warszawa-Wrocław¹¹⁷,
- 2) S 19 – Kuźnica Białostocka (granica z Białorusią) – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek (granica ze Słowacją),
- 3) S 61 – Budzisko (granica z Litwą) – Suwałki – Łomża - Ostrów Mazowiecka.

¹¹⁵Por.: I. Fierla (red. nauk.); *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa 2004 lub I. Fierla (red. nauk.); *Polska w Europie, zarys geograficzno-ekonomiczny*, PWE, Warszawa 2011 oraz J. Brdulak, P. Pawlak; *Infrastruktura transportowa w rozwoju obszarów rdzeniowych i peryferyjnych na przykładzie Polski Wschodniej*, „Autobusy. Technika. Eksploatacja. Systemy Transportowe”, 2016, nr 6.

¹¹⁶ Zob.: *Program Rozwoju Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015*, Warszawa 2011 z późniejszymi zmianami.

¹¹⁷ Obecnie tzw. droga ekspresowa S 8 między Wrocławiem i aglomeracją łódzką jest najlepszą polską autostradą.

Już obecnie wiadomo, że wymienione wyżej drogi magistralne nadadzą przestrzenny kształt inwestycjom na połączeniach sieciowych niższej klasy. Należy dodać, że inwestycje infrastrukturalne w regionie dotyczyć będą także transportu kolejowego. Podlaski odcinek międzynarodowej Rail Baltica, łączącej Tallin, Rygę, Kowno i Warszawę, stanowi element europejskiej sieci TEN-T i został wpisany do projektów Connecting Europe Facility¹¹⁸. W przyszłości pomoże to w pozyskaniu środków na tę inwestycję, która powinna nadać linii kolejowej do Warszawy parametry techniczne autostrady kolejowej.

Drogi wojewódzkie w szybko zmieniającym się systemie połączeń drogowych województwa podlaskiego uzyskują nowe znaczenie. Do tej pory były często pojedynczymi, w swojej skali magistralnymi połączeniami ważniejszych miejscowości, z których niektóre historycznie stały się węzłami dróg wojewódzkich, tak jak to ma miejsce w Dąbrowie Białostockiej, Nowogrodzie, Sejnach lub Suwałkach. Obecnie zaczynają pełnić funkcję połączeń dojazdowych do dróg magistralnych. Przy utrzymującym się dużym zróżnicowaniu gęstości i jakości lokalnej sieci drogowej (drogi powiatowe i gminne) drogi krajowe i wojewódzkie stanowią podstawowe, sieciowe uzupełnienie dróg autostradowych, czy też narzędzie przestrzenne lepszego skomunikowania ośrodków powiatowych. Specjaliści zwracają na szczególną, w części metropolitarną w regionie, pozycję rozwijającego się produkcyjno-usługowego, akademickiego Białegostoku. Duże obszary województwa podlaskiego znajdują się poza zasięgiem izochrony 90 minut dojazdu do stolicy Podlasia. Są to przede wszystkim najbardziej oddalone obszary powiatu suwalskiego, sejnieńskiego, ale także południowe części powiatu siemiatyckiego¹¹⁹. Modernizacja dróg wojewódzkich nr 676, 678, 671, 685 i innych w zasięgu ciężenia aglomeracji białostockiej nie rozwiąże w przewidywalnej przyszłości tego problemu, ale znacznie poprawi dostępność komunikacyjną Białegostoku. Największe znaczenie dla tego procesu będą miały oczywiście przyszłe połączenia autostradowe.

Przestrzennie można wskazać na określone miejsca koncentracji inwestycji drogowych związanych z modernizacją i wzmocnieniem dróg wojewódzkich Podlasia. Jednym z nich jest

¹¹⁸ Nowego instrumentarium finansowego Unii Europejskiej, związanego z tworzeniem najważniejszych, infrastrukturalnych połączeń komunikacyjnych integrujących ponadgranicznie państwa unijne.

¹¹⁹ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*, Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego, Białystok marzec 2013, s. 23.

sfera ciężenia do aglomeracji białostockiej. W latach 2010 – 2015¹²⁰ zrealizowano tu przebudowę drogi wojewódzkiej nr 678 na odcinku Białystok – Kleosin oraz odcinek drogi nr 686 Michałowo – Juskowy Gród na ważnym połączeniu od DK 65 z Białegostoku do dużego jeziora zaporowego w Siemianówce na Narwi i dalej do Hajnówki. W przyszłości przewiduje się przebudowę następujących dróg wojewódzkich stanowiących uzupełnienie sieci drogowej aglomeracji białostockiej¹²¹:

- 1) drogi nr 676 na odcinku granica miasta Białystok – Supraśl w Puszczy Knyszyńskiej,
- 2) drogi nr 678 na odcinku Kleosin – Markowszczyzna,
- 3) drogi nr 682 na odcinku Markowszczyzna – Łapy,
- 4) drogi nr 685 na odcinku Zabłudów (obecna DK 19) – granica gminy Zabłudów, z docelowym przedłużeniem tej drogi do Hajnówki.

Wśród innych inwestycji drogowych klasy wojewódzkiej w regionie podlaskim należy wymienić następujące, w dużej części dojazdowe do ważnych jednostek osadniczych lub dróg magistralnych projekty o łącznej wartości 656 mln zł¹²²:

- 1) droga nr 673 Dąbrowa Białostocka – Sokółka o dł. 30,95 km z czterema obwodnicami, która zapewnia m.in. obsługę Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Sokółka”;
- 2) droga nr 690 Ciechanowiec – Ostrożany;
- 3) droga nr 645 Nowogród – Łomża;
- 4) droga nr 677 Łomża – Śniadowo, jedna z dróg dojazdowych na Pojezierze Mazurskie, która z siecią połączeń łomżyńskich (autostradowa obwodnica Łomży z nowym mostem na Narwi) uczyni z miasta Łomży ważny węzeł drogowy regionu;
- 5) droga nr 685 Zabłudów – Nowosady;
- 6) droga nr 687 Juskowy Gród – Nowosady;
- 7) droga nr 678 Roszki Wodźki – Wysokie Mazowieckie, połączenie między Białymstokiem i ośrodkiem obsługi ważnego regionu rolniczego.

Inwestycje drogowe w województwie podlaskim poprawią istotnie dostępność transportową wielu atrakcyjnych lokalizacyjnie, produkcyjnie i turystycznie obszarów regionu. Konkurencyjnie przesądzać to będzie o atrakcyjności inwestycyjnej Polski północno-

¹²⁰ W tym okresie koszty inwestycji związanych z drogami wojewódzkimi całego województwa podlaskiego wyniosły ponad 650 mln zł. W latach 2016 – 2020 zawierać się będą w kwocie 1 178 mln zł. Por.: *Informacja Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku*, Białystok grudzień 2017.

¹²¹ Łączny koszt modernizacji wymienionych odcinków dróg wojewódzkich szacowany jest na ponad 520 mln zł.

¹²² Realizacja wymienionych inwestycji przewidziana jest do 2021 – 2022 roku.

wschodniej. Inwestycje drogowe wpisywać się będą w strategiczne działania prowadzące do optymalizacji i integracji systemów transportowych w skali lokalnej, regionalnej a także międzynarodowej, zwiększenia ich efektywności ekonomicznej, zmniejszenia obciążeń środowiskowych i istotnej poprawy bezpieczeństwa ich użytkowania, z uwzględnieniem walorów przyrodniczych województwa i założeniem zachowania jego walorów środowiskowych. Poprawa zagospodarowania infrastrukturalnego województwa podlaskiego sprzyja już obecnie budowie i rozbudowie lokalnych centrów składowo-magazynowych, dystrybucyjnych a nawet logistycznych (Białystok, Łomża, Sokółka). Tendencja ta będzie się wzmacniać, szczególnie wraz z powstawaniem dróg magistralnych o parametrach autostradowych i uzupełniającej sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich.

Projekty drogowe planowane do realizacji w latach 2018-2020 podzielono na dwie grupy:

- finansowane w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020;
- finansowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.

Tabela 2.1.11. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie podlaskim

Lp.	Nr drogi	Nazwa projektu	Koszt projektu	Lata realizacji	Długość odcinka
			zł		km
Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020					
1.	673	Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673	94 577 829,00	2017-2018	30,95
2.	690	Ciechanowiec - Ostrożany - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690	72 895 945,00	2017-2018	18,95
3.	645	Nowogród - Łomża - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 645	57 951 766,00	2018-2019	10,35
4.	677	Łomża - Śniadowo - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 677	40 000 000,00	2018-2020	4,175
5.	685	Zabłudów - Nowosady - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685	200 000 000,00	2018-2020	24,15
6.	687	Juszkowy Gród - Zwodzieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687	100 000 000,00	2019-2021	27,04
7.	678	Roszki Wodźki -Wysokie Maz. - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678	90 400 000,00	2019-2021	20,51
Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020					
8.	676	Przebudowa DW 676 na odcinku granica miasta Białystok - Supraśl	134 691 603,00	2017-2018	9,75
9.	678	Przebudowa DW 678 na odcinku Kleosin – Markowszczyzna	133 811 437,00	2017-2018	6,65
10.	682	Przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 682 na odcinku Markowszczyzna - Łapy	201 405 558,00	2017-2019	14,04
11.	685	Przebudowa DW 685 na odcinku Zabłudów (DK 19) - granica gminy Zabłudów	52 473 493,00	2017-2019	8,46

RAZEM:	1 178 207 631,00	2016-2020	175,03
--------	-------------------------	------------------	---------------

Źródło: na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Woj. Podlaskiego

2.11. Województwo Pomorskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Województwo pomorskie to nietypowy, zróżnicowany przestrzennie region. Trudno odnaleźć w Polsce jednostkę administracyjną, w której silnie zurbanizowany i uprzemysłowiony obszar o funkcjach metropolitarnych, jakim jest Trójmiasto (jednostka osadnicza Gdańska, Gdyni i Sopotu), sąsiadowałby ze słabo zaludnionymi, rolniczymi Kaszubami i przede wszystkim – z pozbawionymi prawie infrastruktury rozległymi obszarami leśnymi Parku Narodowego Bory Tucholskie i samych Borów Tucholskich. Życie społeczno-gospodarcze w województwie pomorskim koncentruje się w dolinie Dolnej Wisły z jej ujściem do Morza Bałtyckiego, w nadbrzeżnym pasie nad Zatoką Gdańską (z wyodrębnioną Zatoką Pucką) oraz w atrakcyjnym turystycznie pasie nadbrzeżnym Morza Bałtyckiego (z Półwyspem Helskim). Dodatkowym uwarunkowaniem jest umiędzynarodowienie roli województwa pomorskiego, dzięki największemu nad Bałtykiem zespołowi portów morskich Gdańska (z Portem Północnym) i Gdyni. Tym samym Trójmiasto spełnia rolę międzynarodowego węzła transportowego o dużej roli dla Europy Środkowej, w którym skupiają się wszystkie gałęzie transportowe krajowego systemu transportowego i rozwijają się intensywnie przewozy intermodalne¹²³. Infrastrukturalne skomunikowanie portów morskich Trójmiasta z ich europejskim zapleczem zapewniają przede wszystkim tranzytowe przewozy kolei, rozwijające się szybko usługi ciężkiego transportu samochodowego, naftociąg Gdańsk – Płock o możliwym rewersowym, dwukierunkowym tłoczeniu paliwa, a także rozwojenie kontenerów małymi statkami w rejonie Morza Bałtyckiego z dużych terminali w gdańskim Porcie Północnym i Gdyni¹²⁴. W sumie, rozważania nad znaczeniem dróg wojewódzkich w regionie pomorskim muszą uwzględniać ich specyficzną rolę w integrowaniu peryferyjnych obszarów województwa, a tam gdzie ta rola jest niewystarczająca i planistycznie zostanie drogą inwestycji infrastrukturalnych wzmocniona, należy spodziewać się powstania połączeń klasy krajowej lub magistralnej o podwyższonych

¹²³ Gałęzi transportowych rozróżniamy sześć: transport kolejowy, samochodowy, przesyłowy, lotniczy, morski i wodny śródlądowy. Przewozy intermodalne dotyczą głównie przewozów jednego ładunku, np. będącego urządzeniem transportowym kontenera, przez różne gałęzie transportu.

¹²⁴ Szczególnie Port Północny w Gdańsku odgrywa rolę hubu (węzła) dystrybucyjnego kontenerów, gdyż konkurencyjny Sankt Petersburg nad Zatoką Fińską nie może przyjmować w czasie trwania zjawisk lodowych największych kontenerowców przewożących do 23 tys. kontenerów przeliczeniowych TEU. Jednostki takie nie mogą też wpływać w szkiery Sztokholmu.

parametrach technicznych. Zdecydowana większość środków finansowych na drogownictwo w województwie pomorskim kierowana będzie na rozwój połączeń magistralnych o parametrach autostradowych oraz na wzmacnianie układu drogowego Trójmiasta (obwodnice i łącznice z portami morskimi).

Drogi wojewódzkie w regionie pomorskim będą miały uzupełniający, lokalny charakter wobec ciągów magistralnych. Po wybudowaniu autostrady A 1 trwa obecnie budowa S 7 na odcinku Gdańsk – Elbląg, a w dalszej przyszłości doprowadzona będzie od północy do Trójmiasta magistralna S 6 (wzdłuż bałtyckiego wybrzeża od Szczecina). Układ infrastrukturalny dróg samochodowych w województwie pomorskim układać się będzie w następujących korytarzach transportowych¹²⁵:

- 1) autostrady A 1 – przebudowa dróg wojewódzkich nr: 222, 222 + 229, 224, 226, 521, modernizacja drogi nr 231 wraz budową obwodnicy Skórcza, co ułatwi dojazd do autostrady A 1, ale również do nowego mostu w Kwidzynie, w sumie o łącznej długości 73,5 km;
- 2) południowym korytarzu (DK 22 w powiązaniu z DK 25 i DK 55) – przebudowa dróg wojewódzkich nr: 188, 212, 235, 515 o łącznej długości 145 km;
- 3) północnym korytarzu (poprawa dostępności głównych ciągów drogowych dzisiejszych DK 6 i DK 7, a przyszłych magistralnych S 6 i S 7) – przebudowa dróg wojewódzkich nr: 203, 209, 211, 212, 214, 216, 221, 501, 502, budowa potrzebnych obwodnic Lęborka i Kartuz, w sumie o łącznej długości 127 km.

Poza wymienionymi wyżej projektami inwestycyjnymi wymienić należy inne, ważne dla województwa zamierzenia inwestycyjne w drogownictwie¹²⁶:

- 1) obwodnice centralnie położonej w województwie pomorskim Kościerzyny oraz ciągnącego do autostrady A 1 Starogardu Gdańskiego (inwestycja etapowana),
- 2) obwodnice Czerska i Malborka,
- 3) tzw. Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

Specjaliści zwracają uwagę, że szybkie przemiany jakościowe sieci drogowej województwa pomorskiego wywołują problemy z przewidywaną kategoryzacją i klasyfikacją poszczególnych dróg w regionie. Trudno na przykład przesądzić kategorię i klasę przyszłej

¹²⁵ R. Świński, J. Pietruszewski; *Kierunki rozwoju sieci transportowej w województwie pomorskim*, PBPR, Gdynia 13 października 2016.

¹²⁶ Jak wyżej.

obwodnicy północnej Trójmiasta OPAT, co może mieć wpływ na strukturę funkcjonalną przylegającej sieci drogowej¹²⁷. Podobny problem występuje przy powiązaniu między przyszłą magistralą autostradową S 6 i drogą wojewódzką nr 214 w Lęborku, co wymagać będzie podniesienia kategorii tej ostatniej. Planowana przebudowa drogi nr 214 na odcinku Łeba – Lębork powinna zostać przeprowadzona w parametrach technicznych drogi krajowej.

Wysoka intensywność życia społeczno-gospodarczego w województwie pomorskim wymusza utrzymywanie dróg wojewódzkich w dobrym stanie technicznym. Ponad 77% dróg o nawierzchni bitumicznej jest w stanie zadowalającym lub dobrym. Analogiczny odsetek dla dróg o nawierzchni betonowej wynosi 78%. Są to wielkości daleko odbiegające od innych województw granicznych (np. woj. lubuskiego). Niezły stan techniczny dróg wojewódzkich i brak istotniejszych zaległości remontowych obniża przewidywane koszty utrzymania sieci drogowej regionu i pozwala koncentrować środki finansowe na rozbudowie istniejących połączeń¹²⁸.

Szacowane nakłady na podniesienie jakości dróg wojewódzkich Pomorza w perspektywie 2025 wyniosą 1,0 – 1,5 mld złotych. Wpłacanie niektórych inwestycji w centralnie finansowane projekty magistralne, połączone ze zmianą kategorii, klasy danego połączenia, może wnieść poważne korekty do tych ustaleń. Generalnie jednak efekty planowanych inwestycji drogowych w wymiarze lokalnym stworzą podstawy dla zwiększonej mobilności mieszkańców regionu oraz nasilenia ruchu turystycznego, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów w oparciu o efektywne funkcjonowanie sieci i systemów infrastrukturalnych, sprzyjających przestrzennemu równoważeniu procesów rozwojowych.

W poniższym zestawieniu przedstawiono wykaz zadań drogowych przewidzianych do realizacji w latach 2016 – 2020. Wynikają one z zapisów wieloletniej prognozy finansowej województwa pomorskiego przyjętego uchwałą Sejmiku Woj. Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2017 roku.

¹²⁷ K. Markowski; *Infrastruktura drogowa w Polsce w latach 2014 2023*, GDDKiA Odział w Gdańsku, Gdynia 13 października 2016.

¹²⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, Sejmik Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2012. Por. także: P. Pawlak, *Związki pomiędzy rozwojem gospodarczym regionu a stanem infrastruktury drogowej*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, 2018, nr 6 oraz C. Krysiuk, J. Brdulak, M. Piwko; *Obszar Metropolitalny Warszawy, a zrównoważony rozwój transportu*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, 2018, nr 6.

Tabl. 2.1.12. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie pomorskim

Lp.	nazwa zadania	okres realizacji zadania	łącznie nakłady finansowe
1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 226 na odcinkach węzeł "Rusocin" autostrady A1 - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo	2016-2018	44 836 842
2	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 na odcinku Człuchów - Debrzno	2016-2018	59 467 881
3	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 222 na odcinku Gdańsk - Starogard Gdański	2016-2019	110 411 587
4	Budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 214 na odcinku Łeba - Białogarda wraz z obwodnicą w m. Wicko	2016-2018	66 427 381
5	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku Godziszewo – węzeł autostrady Stanisławie	2016-2018	28 986 686
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty	2016-2018	54 384 699
7	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa	2017-2019	61 572 587
8	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinku Mojsusz – Kartuzy	2017-2019	90 416 155
9	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 209 na odcinku Borzytuchom – Bytów	2018-2020	29 224 157
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 515 od granicy m. Malbork do granicy województwa	2018-2020	41 351 400
11	Transgraniczne Trakty (Polska Rosja)	2018-2020	9 167 929
Razem:			ok. 600,1 mln zł

Źródło: na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Woj. Pomorskiego

2.12. Województwo Śląskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Wyznaczanie miejsca dróg wojewódzkich w regionie styku obszarów trzech państwowości i w tak zurbanizowanym, przemysłowym terenie¹²⁹ podporządkowane musi być określonym przesłankom¹³⁰.

Pierwszą z nich jest ranga gospodarcza regionu i jego usytuowanie w europejskim systemie transportowym. Oba czynniki powodują, że priorytetowe dla regionu inwestycje drogowe mają skalę międzynarodową (A 1, S 1, S 69, A 4) a pozostałe drogi stanowią uzupełnienie sieci magistralnej o parametrach autostradowych. Należy przy tym zauważyć, że gospodarze regionu w logiczny, efektywny ekonomicznie sposób i bez nadmiernego rozgłosu, uzupełniają sieć podstawowych połączeń autostradowych. Przykładem jest trasowanie A 1 od zachodniej obwodnicy Częstochowy do Pyrzyc i dalej północno-zachodnią rubieżą GOP na południe do Czech. Mylona często medialnie z tą autostradą droga S 1 (tzw. „gierkówka”) stanowi wschodnią obwodnicę GOP i biegnie do Dąbrowy Górniczej, Sosnowca i Tych. Równoleżnikowa autostrada A 4 poprowadzona została południowym obrzeżem konurbacji śląskiej, przy jednoczesnym nadaniu miejskiej arterii średnicowej (droga wojewódzka nr 902) technicznych parametrów autostrady miejskiej Zabrze-Świętochłowice-Chorzów-Katowice. W sumie, drogi wojewódzkie w regionie śląskim stanowią uzupełnienie sieci drogowej zurbanizowanego w wysokim stopniu terenu, uzyskując parametry techniczne niespotykane często w słabiej zagospodarowanych regionach¹³¹. Dzieje się tak również w trudnym środowiskowo górskim terenie, gdy chodzi na przykład o dojazd do intensywnie

¹²⁹ Stan zagospodarowania Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) z właściwą konurbacją miejską oraz szeregu innych obszarów, np. Rybnickiego Okręgu Węglowego (ROW), osiąga często gęstość tkanki infrastrukturalnej, czyli w zasadzie uzupełnianie jej ilościowe jest bardzo trudne. Zachodzące zmiany infrastrukturalne na takich terenach mają najczęściej charakter jakościowy.

¹³⁰ Są one zgodne z celami operacyjnymi realizacji w obszarze infrastruktury drogowej przy wykorzystaniu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020 (RPO WSL), a dokładniej - Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego z jej wyodrębnionym komponentem drogowym.

¹³¹ Szereg dróg w centrach miast uzyskuje wielopoziomowy, węzłowy kształt. Przykładami są estakady w centrum Chorzowa lub w Sosnowcu. Takie połączenia mają wtedy znaczenie magistralne, regionalne, a nie tylko lokalne. Przykłady tego typu inwestycji znalazły się w opracowaniu: J. Brdulak, E. Florczak, C. Krysiuk, P. Pawlak, B. Zakrzewski; *Analiza zbudowanej infrastruktury drogowej...*, op. cit. oraz w artykułach: C. Krysiuk, J. Brdulak, B. Zakrzewski; *Bezpieczna infrastruktura w transporcie drogowym*, „Logistyka”, 2014, nr 4, C. Krysiuk, G. Nowacki, J. Brdulak; *Analiza projektów unijnych w zakresie komunikacji miejskiej – implementacja i efektywność*, „Logistyka”, 2015, nr 3 (CD 1) i C. Krysiuk, J. Brdulak, M. Banak; *Mobilność i komunikacja w miastach polskich*, „Technika Transportu Szynowego – TTSz”, 2015, nr 12.

odwiedzanych miejscowości turystycznych (droga wojewódzka nr 941 ze Skoczowa do Ustronia i Wisły).

Drugim, istotnym uwarunkowaniem jest intensywność życia społeczno-gospodarczego w regionie i związana z nim gęstość infrastruktury technicznej, także drogowej. Średnie obciążenie wszystkich dróg kołowych w województwie śląskim jest najwyższe w Polsce i o połowę przekracza średnią krajową. Historycznie ukształtowana sieć drogowa należy, obok województwa dolnośląskiego, do najgęstszych w kraju. To oznacza, że trudno tu odnaleźć wielokilometrowe ciągi dróg wojewódzkich - może poza terenami górskimi -, które spełniają, tak jak na przykład w Polsce wschodniej, rolę lokalnych magistrali komunikacyjnych. Drogi wojewódzkie w regionie śląskim są najczęściej uzupełnieniem dojazdowym połączeń magistralnych, a dokonywane na nich inwestycje mają charakter usuwania utrudnień przejazdowych i tzw. „wąskich gardeł” w zurbanizowanym terenie. Jednocześnie wykształcona tkanka infrastrukturalna powoduje, że czasami krótki, kilkukilometrowy odcinek dojazdowy drogi wojewódzkiej, na przykład do lotniska regionalnego w Pyrzycach, uzyskuje status połączenia regionalnego, a nawet międzynarodowego¹³².

Stan dróg wojewódzkich regionu jest generalnie dobry. Ponad 80% wszystkich dróg województwa śląskiego ma nawierzchnię ulepszoną i należy się spodziewać, że do 2025 roku wskaźnik ten znacząco przekroczy 90% sieci drogowej¹³³. Na tle ogólnie złej sytuacji remontowej krajowego drogownictwa w województwie śląskim identyfikuje się zły stan najważniejszych dróg magistralnych tylko na 13% ich długości. Ponad połowa z nich jest w stanie dobrym¹³⁴. Oznacza to, iż intensywność użytkowania sieci drogowej województwa śląskiego wymusza konieczność właściwego utrzymywania ich stanu technicznego. Wskazuje również na fakt, iż poprawianie ich przepustowości i parametrów technicznych nie będzie spowalniane postępującą degradacją powstających dróg lub ciężących do nich istniejących połączeń sieciowych.

Poziom urbanizacji województwa śląskiego, szczególnie w jego centralnej, konurbacyjnej części, jest bardzo duży i w związku z tym związany z koniecznością rozwoju komunikacji miejskiej oraz żywiołowo przyrastającą motoryzacją indywidualną. Ze zrozumiałych

¹³² Por. przytaczane opracowanie Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju: *Analiza zbudowanej infrastruktury drogowej...*, cyt. wyd.

¹³³ Chodzi tu przede wszystkim o drogi gminne, których sieć stanowi ponad 60% ogółu dróg w województwie śląskim. Udział ten stale rośnie kosztem udziału dróg wyższej klasy technicznej.

¹³⁴ *Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim. Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice, wrzesień 2016, s. 8-9.

względów największy ruch osobowy generują Katowice. Funkcje stolicy regionu mają tu duże znaczenie, ale największy ruch związany jest z codziennymi dojazdami do pracy, które przekraczają w tym mieście 100 tys. osób dziennie. Na następnych miejscach znajdują się: Bielsko-Biała, Gliwice, Jastrzębie-Zdrój, Częstochowa i Sosnowiec. Między poszczególnymi miastami/gminami w codziennych transferach do i z pracy przemieszczają się dziesiątki tysięcy mieszkańców¹³⁵. Do gminy położonej poza gminą zamieszkania dojeżdża ponad 22% spośród prawie 245 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim. Oznacza to, że codziennie ponad 54 tys. uczniów przemieszcza się poza granice własnej jednostki administracyjnej¹³⁶. Tak intensywny ruch osobowy musi mieć odpowiednie warunki infrastrukturalne obsługi. Transport samochodowy wraz z transportem szynowym (kolej, tramwaj) odgrywa tu wiodącą rolę. Jest ona istotnym elementem każdej regionalnej strategii rozwoju.

W związku z wyżej zaakcentowanymi uwarunkowaniami rozwoju dróg wojewódzkich w województwie śląskim można sformułować kierunki ich przyszłego rozwoju w ramach obowiązujących i opracowywanych strategii rozwojowych regionu.

Drogi wojewódzkie regionu śląskiego mają zapewnić lepsze skomunikowanie jednostek osadniczych regionu między sobą oraz z drogami magistralnymi należącymi do tzw. paneuropejskich korytarzy transportowych i sieci TEN-T. Likwidować będą tzw. „wąskie gardła” infrastrukturalne i zapewnią kontynuację, a także uzupełnienie zrealizowanych wcześniej inwestycji. Do takich inwestycji zaliczyć można przykładowo rozbudowę i modernizację dróg nr 928, 934, 791, 793, czy też odcinkowo Trasy N-S w jej konurbacyjnym fragmencie. Niektóre śląskie drogi wojewódzkie wzmocnią powiązania międzyregionalne województwa. Ta ważna funkcja przestrzenna o charakterze integracyjnym i akceleracyjnym dla rozwoju związana będzie przede wszystkim z rozbudową dróg wojewódzkich nr 934, 948, 941, 408, 494, 492, 491 oraz 786. Powstaną także niezwykle potrzebne obwodnice: Myszkowa, Woźnik, Buczkowic, Pawłowic i Sośnicowic¹³⁷. Budowa obwodnic przemysłowych miast Zawiercia i Poręby w ciągu DK 78 skutkować będzie także przebudową i istotnym wzmocnieniem uzupełniających w tym regionie sieć dróg nr 791, 793 i 796.

¹³⁵ Przykładowo w 2016 r.: z Sosnowca do Katowic 8,6 tys. osób, z Chorzowa do Katowic 5,7 tys. osób, z Zabrze do Gliwic 5,2 tys. pracowników, z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej 4,3 tys. osób, z Bytomia do Katowic 3,8 tys.

¹³⁶ *Plan rozbudowy dróg wojewódzkich...*, op. cit., s. 13.

¹³⁷ O tym jak potrzebne są obwodnice na sieci dróg krajowych i wojewódzkich regionu śląskiego świadczy inwestycja pozwalająca omijać Pszczyńę. Por.: *Analiza zbudowanej infrastruktury drogowej...*, op. cit.

Wśród szczególnie ważnych dla rozwoju dróg wojewódzkich w województwie śląskim projektów można wymienić realizowane połączenia:

- przebudowa drogi nr 934 między Imielinem i DK 44 w powiecie bieruńsko-lędzińskim, która lepiej skomunikuje magistralę S 1 i wschód konurbacji górnośląskiej z DK 44 w Oświęcimiu;
- przebudowa i modernizacja drogi nr 494 od granicy województwa śląskiego do Częstochowy, co znakomicie poprawi dostępność tego miasta dla mieszkańców powiatu kłobuckiego;
- zakończona modernizacja drogi nr 491 od granicy Częstochowy do granicy województwa w celu lepszego skomunikowania miejscowości północnej części województwa śląskiego oraz Wielunia;
- przebudowa drogi nr 920 od granicy Rybnika do autostrady A 1, gdzie krótki odcinek dojazdowy (4,07 km) umożliwi łatwiejsze skomunikowanie ważnego przemysłowo miasta z autostradą;
- wzmocnienie i modernizacja drogi nr 921 od DK 78 przez Knurów do Zabrza, co ułatwi dojazd do A 1 z Zabrza oraz z gmin południowej części powiatu gliwickiego;
- przebudowa drogi nr 925 między Rudą Śląską i Rybnikiem poprzez Orzesze i węzeł autostrady A 1 „Rybnik” w celu zapewnienia lepszego wykorzystania nowej autostrady A 1 i śląskiego odcinka A 4, a także lepszego skomunikowania z autostradami miejscowości powiatu mikołowskiego, rybnickiego i samego miasta na prawach powiatu Rybnika.

Powyższe przykłady nie wyczerpują inwestycyjnej listy dróg wojewódzkich w regionie śląskim, który z uwagi na potrzeby zagospodarowania należy do najintensywniej rozbudowujących w kraju infrastrukturę techniczną transportu, w tym przede wszystkim drogową. Realizacja przewidywanych programów inwestycyjnym w śląskim drogownictwie pozwoli w perspektywie nadchodzących 7 – 10 lat zaspokoić najpilniejsze potrzeby infrastrukturalne województwa śląskiego.

Planowany wykaz inwestycji realizowanych z funduszy unijnych zgodnie z Uchwałą nr V/48/1/2018 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 15 stycznia 2018 roku w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Województwa Śląskiego na lata 2018-2030.

Tabl. 2.1.13. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie śląskim

Nazwa i cel	Okres realizacji programu		Łączna długość inwestycji [km]	Łączne nakłady finansowe
	od	do		
RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie – projekt pn.: „Budowa obwodnicy Buczkowic stanowiącej połączenie drogi ekspresowe S 69 z DW 942” – Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast i miejscowości.	2018	2019	2,78	49 934 726
RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie – projekt pn.: „Budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku od włączenia do DK nr 45 w gminie Rudnik do granicy miasta na prawach powiatu Rybnik - etap 4 i etap 5 Wschodnia Obwodnica Raciborza.” – Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast i miejscowości.	2018	2020	7,83	196 225 396
RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie – projekt pn.: „Przebudowa DW 408 na odcinku od m. Gliwice do granicy województwa - etap I budowa obwodnicy Sośnicowic” – Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast i miejscowości.	2018	2020	6,75	135 983 400
RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie – projekt pn.: „Przebudowa DW789 od węzła autostradowego przez Gniazdów, Koziegłowy do Lgota Nadwarcie - etap I budowa obwodnicy m. Woźniki” – Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast i miejscowości.	2018	2018	4,48	56 987 930
RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie – projekt pn.: „Przebudowa DW 791 na odcinku od DK 1 do DK 78, etap I budowa obwodnicy m. Myszków” – Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast i miejscowości.	2018	2018	8,40	102 449 494
RPO WSL 2014–2020, Oś priorytetowa VI Transport, Działanie 6.1 Drogi wojewódzkie – projekt pn.: „Przebudowa DW 793 na odcinku Żarki -Myszków” – Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast i miejscowości.	2018	2018	5,43	38 302 071

ŁĄCZNIE WYDATKI INWESTYCYJNE

ok. 679,8 mln zł

Źródło: na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Woj. Podlaskiego

2.13. Województwo Świętokrzyskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Województwo świętokrzyskie należy do najślabszych gospodarczo regionów kraju. Zagospodarowanie infrastrukturalne województwa, także w sferze drogownictwa, pozostaje proporcjonalne do aktywności społeczno-gospodarczej regionu¹³⁸. Historycznie wykształciły się na tym obszarze charakterystyczne podregiony. Zalesione Góry Świętokrzyskie ze stosunkowo rzadką siecią dróg wojewódzkich i restrukturyzowanym w bolesny społecznie sposób Okręgiem Świętokrzyskim – Końskie – Skarżysko Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski. Stolica regionu – Kielce, miasto rozwijające się i porządkujące posiadaną infrastrukturę transportową. Południowe rejony województwa to region rolniczy z lokalnymi ośrodkami miejskimi: Jędrzejowa, Opatowa, Buska-Zdroju, Pińczowa i Staszowa. Rzeka Wisła stanowiła zawsze w swoim środkowym biegu granicę oddzielającą ważne krainy geograficzne i dopiero obecnie kolejne inwestycje mostowe zaczynają integrować ciężące do siebie: region świętokrzyski, Lubelszczyznę i Kotlinę Sandomierską.

Magistralny kręgosłup drogowy o parametrach autostradowych stanowi dla województwa budowana obecnie S 7 między Warszawą, Radomiem, Kielcami i Krakowem. Jego powstanie oznacza konieczność wzmocnienia niektórych, pełniących funkcje dojazdowe, dróg krajowych i wojewódzkich. Ważnym celem modernizacji dróg wojewódzkich w regionach rolniczych jest także poprawa ich stanu technicznego, dostosowanie nawierzchni do wzrastającego ruchu, zwiększenie przepustowości i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ułatwienie dostępu komunikacyjnego do lokalnych, powiatowych ośrodków administracyjno-usługowych przekłada się na istotną poprawę warunków prowadzenia gospodarki rolnej i przetwórstwa spożywczego.

¹³⁸ Województwo świętokrzyskie wymieniane jest wśród najślabszych gospodarczo regionów obok woj. warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego. Jednak jeżeli nawet nie odstaje specjalnie od nich pod względem wskaźników wypracowywania PKB i produkcji materialnej oraz usług, to brakuje mu bardzo infrastrukturalnej siły sprawczej rozwoju, jaką jest bliskość granicy. Obok nakładów na ochronę granic wyzwała ona przedsiębiorczość w ruchu transgranicznym wielu społeczności. Zdając sobie sprawę z problemów z jakimi spotyka się transgraniczny ruch handlowy, należy uznać go za czynnik sprawczy przepływu miliardów euro i złotych między państwami ościennymi. Szerzej na ten temat w: I. Fierla (red. nauk.); *Geografia ekonomiczna Unii Europejskiej*, PWE, Warszawa 2011, wyd. 2 oraz J. Brdulak (red. nauk.); *Problemy rozwoju regionalnego. VII Kongres Ekonomistów Polskich*, PTE/Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2001.

Województwo świętokrzyskie nie jest regionem intensywnych inwestycji drogowych. Część z nich związana jest ze wzmocnieniem infrastruktury mostowej w dolinie Wisły. Oddanie do użytku mostu w przemysłowym Połańcu¹³⁹ poprawiło komunikację z województwem podkarpackim (rejon Mielca) i wywołało konieczność przebudowy drogi wojewódzkiej nr 764 do Staszowa. Powstanie kolejnego mostu w Nowym Korczynie wymusi modernizację drogi nr 973 do Buska Zdroju¹⁴⁰. Ważne mosty na Wiśle w poważny sposób ograniczają przestrzenny izolacjonizm województwa świętokrzyskiego i stwarzają bodźce rozwojowe dla wielu nadwiślańskich rejonów. Pewne znaczenie dla rozwoju dróg wojewódzkich na północno-wschodnich krańcach województwa świętokrzyskiego będzie miało także niedawne oddanie do eksploatacji mostu na Wiśle w Kamieniu. Jednak ten obiekt łączy województwo mazowieckie z lubelskim i zapewnienie do niego dojazdu z analizowanego województwa wymagać będzie rozbudowy jednej drogi nr 754 Ostrów Świętokrzyski – Bałtów – Solec nad Wisłą.

W nadchodzących latach nie należy spodziewać się radykalnych zmian zakresu inwestycji drogowych obejmujących drogi wojewódzkie w regionie świętokrzyskim. Będą one kontynuacją wzmocniania połączeń z głównymi jednostkami osadniczymi województwa świętokrzyskiego. Strategię inwestycyjną potwierdzają zrealizowane dotychczas przedsięwzięcia, wśród których wyróżnić warto następujące:

- 1) przebudowę drogi nr 765 Chmielnik – Staszów – Osiek,
- 2) budowę obwodnicy miasta Końskie w ciągu drogi nr 728,
- 3) przebudowę drogi nr 751 Suchedniów – Ostrowiec Świętokrzyski z budową obwodnicy Nowej Słupi,
- 4) bardzo ważną dla Kielc i regionu przebudowę tzw. „Pętli Świętokrzyskiej” w ciągach dróg nr 752, 753, 756,
- 5) wzmocnienie drogi nr 728 Jędrzejów – Końskie – granica województwa,
- 6) przebudowę drogi nr 786 granica województwa – Włoszczowa – Łopuszno – Kielce,
- 7) przebudowę drogi nr 776 granica województwa – Busko Zdrój z remontem mostu na Nidzie w Wiślicy,
- 8) przebudowę drogi nr 777 Sandomierz – Zawichost.

¹³⁹ Miejsce lokalizacji jednej z największych elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym w Polsce.

¹⁴⁰ Analogiczne prace przy tej drodze na terenie województwa małopolskiego uczynią z niej ważny element szlaku Kielce – Busko Zdrój – Nowy Korczyn – A 4 (Tarnów).

Zamierzenia inwestycyjne w zakresie podnoszenia jakości dróg wojewódzkich regionu świętokrzyskiego pozostają zgodne ze zrealizowanymi projektami. Świadczy o tym na przykład chęć przebudowania układu komunikacyjnego Włoszczowy. Przez ścisłe centrum miasta biegną trzy drogi wojewódzkie – nr 742 (ul. Młynarska, Jędrzejowska), nr 785 z (ul. Sienkiewicza) i 786 (ul. Partyzantów, Czarnieckiego), przez które odbywa się ruch tranzytowy w kierunku Jędrzejowa (S 7), Kielc (S 7), Częstochowy (A 1) i dalej Katowic. Ulice, którymi codziennie przejeżdżają setki ciężkich pojazdów prowadzą bezpośrednio przy budynkach mieszkalnych i miejscach użyteczności publicznej. Powstanie obwodnica Włoszczowy w ciągu drogi nr 786 o długości 7,4 km. Rozwiąże ona najbardziej palące problemy drogowe miasta.

Na terenie gminy Busko Zdrój planowana jest obwodnica Zbludowic jako nowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 973. Udrożni ona ruch kołowy w rejonie nabierającego znaczenia ponadregionalnego ośrodka przyrdo-leczniczego w Busku Zdroju.

Ważne znaczenie dla obsługi rolniczego regionu będzie miała obwodnica atrakcyjnego turystycznie Pińczowa. Zlokalizowana po południowo-wschodniej stronie miasta połączy najważniejsze drogi dojazdowe do Pińczowa, tj. drogę wojewódzką nr 766 do Kielc oraz drogę nr 767 do Buska Zdroju. Obwodnica pozwoli wyprowadzić ruch tranzytowy poza centrum miasta i poprawić tym samym jakość życia jego mieszkańców. Analogiczne znaczenie dla usprawnienia ruchu na południowych, rolniczych rubieżach województwa świętokrzyskiego będzie miała planowana rozbudowa drogi nr 768 z jednoczesną budową obwodnicy miejscowości Kazimierza Wielka, stanowiącej ośrodek usługowy lokalnego rolnictwa.

Dla stolicy regionu – Kielc - istotne znaczenie będzie miała rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 762 na odcinku węzeł Kielce „Południe” (magistrala S 7) – granica gminy Chęciny. Droga zwiększy dostępność i poprawi jakość układu komunikacyjnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF).

Koordinacja potrzeb inwestycyjnych znalazła swoje miejsce w „Programie Rozwoju Infrastruktury Transportowej Województwa Świętokrzyskiego na lata 2014-2020”, w którym określono sieć drogową najważniejszą z punktu widzenia całego regionu. Program wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury transportowej drogowej, obejmuje propozycje inwestycji na konkretnych drogach wojewódzkich, najważniejszych dla rozwoju województwa świętokrzyskiego. Inwestycje na drogach wojewódzkich realizowane będą z wykorzystaniem

dwóch programów operacyjnych. Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW) oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego (RPO WŚ).

Tabl. 2.1.14. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie świętokrzyskim

DROGA WOJEWÓDZKA	NAZWA ZADANIA	Długość odcinka [km]	Wartość Robót [PLN]
DW 728	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odc. Łopuszno – DK 74	16,0	83 658 042
DW 728	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 728 na odc. Łopuszno – DK42 Zakres: Od skrzyżowania z DK 42 (km 0+000) do skrzyżowania z drogą powiatową 0473T (km 4+180,00)	4,0	13 208 000
DW 728	Budowa obwodnicy msc. Łopuszno	7,8	50 700 000
DW 728	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 728 na odc. od obwodnicy m. Kornica do Gowarczowa	6,8	21 141 237
DW 728	Budowa obwodnicy m. Gowarczów	3,6	23 133 500
DW 744	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 744 na odc. Tychów Stary – Starachowice wraz z budową obwodnicy m. Starachowice	10,0	94 608 000
DW 745	Rozbudowa DW 745 na odcinku: granica miasta Kielce – Masłów - Mąchocice	11,0	80 186 580
DW 749	Budowa obwodnicy Końskich od miejscowości Kornica do miejscowości Młynek Nieświński w ciągu drogi wojewódzkiej nr 749	2,0	18 780 000
DW 746	Budowa obwodnicy Końskich od miejscowości Młynek Nieświński do miejscowości Piła w ciągu DW 746/DP (na parametrach GP)	4,4	28 600 000
DW 751	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 751 Suchedniów – Ostrowiec Św. na odcinku od km 0+000 do km 6+530 na terenie Gminy Suchedniów	6,5	39 478 000
DW 751	Rozbudowa dr. woj. Nr 751 w m. Wzdół Rządowy – Góra Św. Barbary	3,5	13 907 500
DW 751	Budowa północnej obwodnicy Nowej Słupi w ciągu DW 751	3,0	26 568 000
DW 751 / 751	Rozbudowa DW751/752 gm. Bodzentyn	7,0	23 614 946
DW 754	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 754 Ostrowiec Świętokrzyski – Bałtów – Czekarzewice – gr. województwa świętokrzyskiego na odcinku od km 1+912 do km 29+269	27,4	111 618 375
DW 754	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 754 na odcinku od km 0+000 do km 1+912 w Ostrowcu Świętokrzyskim wraz z rozbudową mostu na rzece Kamiennej	1,9	30 284 000
DW 755	Budowa obwodnicy Ćmielowa	9,2	64 900 002
DW 756	Budowa obwodnicy miejscowości Łągów w ciągu dr. Woj. Nr 756 - Etap I	1,5	14 079 000

DW 756	Budowa obwodnicy miejscowości Łągów w ciągu dr. Woj. Nr 756 - Etap II	2,6	16 698 500
	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 756 od km 20+400,00 do km 52+650,00	32,3	96 750 000
DW 757	Budowa obwodnicy miejscowości Bogoria w ciągu dr. Woj. Nr 757	2,5	22 672 000
DW 757	Budowa układu obwodnicowego m. Staszów odc. DW764 km ok. 4+828,32 do DW 757 km ok. 6+268,22	1,4	9 100 000
DW 758	Budowa obwodnicy Klimontowa w ciągu DW 758	4,0	31 000 000
DW 758	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 758 w granicach gminy Klimontów	7,5	22 497 000
DW 758	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 758 Ujazd – Koprzywnica /od granicy gminy Klimontów w km ok. 22+412 do DK79 w m. Koprzywnica w ok. 28+189/	5,8	11 097 550
DW 758	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 758 na odc. Ujazd – Koprzywnica” /od miejscowości Ujazd w km ok. 3+640 do granicy gminy Iwaniska km ok. 7+027/	3,4	10 161 000
DW 761	Przebudowa DW761 na odcinku od km 8+450 do km 9+000	0,6	5 227 260
DW 762	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 762 na odcinku od granicy Gm. Chęciny tj. km 25+198 do obiektu mostowego na rzece Łososina (Wiarna Rzeka) w miejscowości Bocheniec	1,7	4 816 024
DW 762	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 762 na odcinku Węzeł drogowy w Chęcinach – Małogoszcz na odcinku od km 14+949 do km 25+198 (granica Gm. Chęciny)	10,2	51 649 636
DW 763	Obwodnica msc. Radkowice	3,0	27 948 000
DW 763	Obwodnica msc. Brzeziny	8,0	52 000 000
DW 764	Budowa układu obwodnicowego miasta Staszów – etap I	4,4	26 072 269
DW 764	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce - Staszów - budowa obwodnicy miejscowości Ociesęki	7,4	13 450 000
DW 764	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce - Staszów na odcinku gminy Raków	10,0	30 030 000
DW 764	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 764 Kielce - Staszów wraz z budową obwodnic miejscowości: Suków, Daleszyce	22,3	114 711 198
DW 764	Rozbudowa DW764 odcinek od granicy Gminy Staszów do skrzyżowania z DW 757 w m. Staszów, km 45+907 – 55+021	9,1	27 330 000
DW 765	Budowa północnej obwodnicy Chmielnika	4,1	36 767 811
DW 766	Budowa obwodnicy Pińczowa	8,0	45 206 120
DW 766	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 na odcinku Pińczów – Węchadłów wraz z budową obwodnicy miejscowości Michałów	12,7	54 900 000

DW 768	Budowa Obwodnicy m. Jędrzejów od DK 78 do DW 768 w km ok. 2+500 wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 2+500 do ok. 5+500 (skrzyżowanie z DP 0170T)	5,5	25 882 917
DW 768	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 5+500 do km ok. 49+200	43,7	262 200 000
DW 768	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 od km ok. 49+200 (ist. 51+300) do km ok. 64+163 (ist. 66+152,48) wraz z budową obwodnicy m. Kazimierza Wielka oraz budową obwodu drogowego - w systemie zaprojektuj - zbuduj	4,4	50 616 424
DW 768	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 768 od km 53+045 (ist. 54+990) do granicy województwa świętokrzyskiego – km 64+163 (ist. 66+152,48)	11,0	37 328 000
DW 766	Budowa południowej obwodnicy Morawicy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 766 do skrzyżowania z projektowaną obwodnicą DK73	2,6	39 308 440
DW 786	Układ obwodnicowy miasta Włoszczowa Etap I – Obwodnica Włoszczowy w ciągu DW 786	9,4	53 400 453
DW 786	Układ obwodnicowy miasta Włoszczowa Etap II	4,1	26 370 500
DW 973	Budowa obwodnicy m. Zbludowice	6,6	34 909 609
DW 973	RPO DW973 gm. N. Korczyn - mosty	2,0	36 800 003
DW 973	RPO DW973 gm. N. Korczyn - obwodnica	3,4	32 735 000
	Budowa układu obwodnicowego Staszowa - Etap III	3,1	19 955 000
	Razem	382	2 068 055 896

Źródło: na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Woj. Świętokrzyskiego

2.14. Województwo Warmińsko-mazurskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Województwo warmińsko-mazurskie należy do najrozleglejszych województw w kraju i zajmuje 7,7% powierzchni Polski¹⁴¹. Jest także najstąbiej zaludnionym województwem (3,8% ludności Polski). Gęstość zaludnienia w regionie jest ponad dwukrotnie mniejsza od średniej krajowej. W tej sytuacji województwo nie wykazuje się dużym poziomem urbanizacji, a dodatkowo odbiegający od średniego poziom uprzemysłowienia czyni z województwa warmińsko-mazurskiego jeden z najstąbszych gospodarczo regionów w Polsce. Atutem rozwojowym regionu jest jego atrakcyjność turystyczna. Województwo posiada dwa tysiące jezior o powierzchni przekraczającej 1 ha¹⁴², rozległe kompleksy leśne, czy też ciekawe, polodowcowe (wyżynne) ukształtowanie terenu. Międzynarodowym uwarunkowaniem rozwoju województwa powinno być sąsiedztwo z Rosją (Obwód Kaliningradzki z granicą 208,3 km) oraz lepsze skomunikowanie poprzez województwo podlaskie z Litwą i Białorusią.

To co jest niekwestionowanym walorem krajobrazowym – wyżynne ukształtowanie powierzchni w postaci moren polodowcowych i jezior – stanowi poważne utrudnienie w trasowaniu dróg kołowych. Historycznie są one stosunkowo rzadkimi trasami rangi krajowej lub wojewódzkiej. Długość takich ciągów drogowych jest wyjątkowo duża i dochodzi do 150 – 200 kilometrów, najczęściej obejmując także terytorium województw ościennych. Drogi krajowe i wojewódzkie są bardzo często wąskie, w szpalerach starych drzew, ale o sporej nośności. Tam gdzie duże natężenie ruchu samochodowego nie zdegradowało stanu technicznego połączeń samochodowych, drogi krajowej i wojewódzkie są w niezłym stanie technicznym. Przez długie lata twierdzono, że niskie zaludnienie regionu, niewielka mobilność wiejskiej, napływowej ludności miejscowej oraz rolniczo-turystyczny charakter Warmii i Mazur, nie będą wymagały szeroko zakrojonych inwestycji infrastrukturalnych w drogownictwie¹⁴³. Ostatnie dekady wprowadzają jednak i tu poważne korekty. Internacjonalizacja gospodarki narodowej, globalizacja współpracy produkcyjnej i handlowej,

¹⁴¹ Powierzchnia 24 173 km kw. daje województwu czwarte miejsce w kraju.

¹⁴² Największe w Polsce Śniardwy o pow. 109,7 km kw. i Mamry (102,3 km kw.) oraz najdłuższe Jeziorak (27 km długości przy pow. 32 km kw.).

¹⁴³ Por.: T. Lijewski; *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa 1977, s. 91 i nast., St. Berezowski; *Zarys geografii komunikacji*, PWN, Warszawa 1979.

przyspieszające się tempo życia społecznego, rosnąca zamożność społeczeństw, żywiłowy rozwój motoryzacji indywidualnej oraz wymogi rachunku ekonomicznego¹⁴⁴ wymagają tworzenia infrastrukturalnych warunków rozwoju także słabszym regionom. Sprzyja temu polityka gospodarcza ugrupowań ponadnarodowych (UE) i poszczególnych państw. W tej sytuacji wzmocnienie sieci drogowej Warmii i Mazur staje się strategicznym wymogiem chwili.

Dodatkowym uwarunkowaniem rozwoju dróg krajowych i wojewódzkich w województwie warmińsko-mazurskim jest związane z atutami przyrodniczymi regionu szczególne uwrażliwienie środowiskowe decydentów. Trasowanie, rozbudowa, modernizowanie dróg w obszarach zurbanizowanych, uprzemysłowionych, miejskich wymaga zwykle dodatkowej przestrzeni, ale konieczne wyburzenia, instalacje ekranów akustycznych, budowa wiaduktów nie zmieniają najczęściej rewolucyjnie lokalnego krajobrazu. Paradoksalnie przyczyniają się czasami do jego uporządkowania i estetyzacji¹⁴⁵. W regionie słabo zaludnionym, rolniczym, jego walory przyrodnicze (flora, fauna) i krajobrazowe nabierają szczególnej ceny, jako potencjalny atut turystyczny, pozwalający sprzedawać usługi o takim charakterze. Dlatego też każda inwestycja drogowa w regionie poddawana jest szczególnie dokładnym analizom środowiskowym, co może czasami mieć wpływ na ostateczny kształt i koszt inwestycji¹⁴⁶.

Województwo warmińsko-mazurskie nie należy do regionów uprzywilejowanych powstawaniem magistralnych dróg samochodowych o parametrach autostradowych, szczególnie w równoleżnikowym układzie. Objęte będzie wpływem dwóch magistrali autostradowych rozchodzących się z Warszawy w kierunku Elbląga i Trójmiasta - S 7 oraz S 61/S 8 Via Baltica do granicy z Litwą. Rozbudowa DK 51 w S 51 od Olsztynka do południowej obwodnicy stolicy regionu, miasta Olsztyna pozwoli wprowadzić płynnie ruch z południa Polski do zachodnich rubieży regionu Warmińsko-Mazurskiego. Natomiast tzw. Wielkie Jeziora Mazurskie będą łatwiej osiągalne po wybudowaniu obwodnicy Łomży (z nowym, autostradowym mostem na Narwi) na przyszłej S 61. Wewnątrz województwa warmińsko-mazurskiego nie należy natomiast spodziewać się wielkich, magistralnych inwestycji

¹⁴⁴ J. Brdulak, P. Pawlak; *Przedsiębiorstwo w rachunku ekonomicznym skutków inwestycji drogowych*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie”, 2017, nr 1, s. 47-61.

¹⁴⁵ Taka sytuacja występuje na przykład w wielu miastach Górnego Śląska, w niektórych dzielnicach Łodzi i Warszawy.

¹⁴⁶ *Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2012 -2020 z perspektywą do roku 2030*, ZDW Olsztyn, Warszawa wrzesień 2015, ss. 74.

drogowych, a jedynie poprawy jakości dróg krajowych i wojewódzkich w newralgicznych, trudnych punktach sieci drogowej.

Do najważniejszych dróg wojewódzkich Warmii i Mazur w relacjach ponadregionalnych należą następujące połączenia:

- 1) droga nr 538 o łącznej długości 119 km, łącząca Radzyń Chełmiński (woj. kujawsko-pomorskie) z Rozdrożem; długość drogi nr 538 w województwie warmińsko-mazurskim wynosi 90 km;
- 2) droga nr 541 o długości 124 km, łącząca Lubawę z Dobrzyniem nad Wisłą (woj. kujawsko-pomorskie); początkowy odcinek od Lubawy do granicy z woj. mazowieckim ma długość 38 km;
- 3) droga nr 544 o długości 162 km, łącząca Brodnicę (DK 15, woj. kujawsko-pomorskie) z Ostrołęką (woj. mazowieckie); droga przecina woj. warmińsko-mazurskie w jego południowo-zachodniej części na odcinku ponad 55 km;
- 4) droga nr 651 o długości 81 km, łącząca nadgraniczny Gołdap z Sejnami w woj. podlaskim;
- 5) droga nr 653 o długości 74 km, łącząca Sedranki koło Olecka (DK 65) z DK 16 w Poćkunach w woj. podlaskim;
- 6) droga nr 655 o długości 120 km, łącząca DK 63 w miejscowości Kąp koło Giżycka z drogą wojewódzką nr 651 w Rutce-Tartaku (woj. podlaskie).

W województwie warmińsko-mazurskim w eksploatacji utrzymywana jest przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie sieć 52 dróg wojewódzkich o łącznej długości 2,1 tys. kilometrów. Ich przestrzenna rola koncentruje się na zapewnieniu połączeń między jednostkami osadniczymi regionu, obsłudze farmerskiego, wysokotowarowego rolnictwa oraz sezonowego ruchu turystycznego.

W nadchodzących latach przewiduje się rozbudowę następujących dróg wojewódzkich w omawianym regionie¹⁴⁷:

- 1) droga nr 504, odcinek Podgrodzie – Braniewo;
- 2) droga nr 507, odcinek Braniewo – Pieniężno;
- 3) droga nr 512, odcinek Pieniężno – Bartoszyce;
- 4) droga nr 519, odcinek Małdyty – Morąg;

¹⁴⁷ Materiały ZDW Olsztyn. Horyzont zamierzeń inwestycyjnych obejmuje lata 2021 – 2023, ale w przypadku braku środków finansowych także dekadę lat trzydziestych obecnego wieku.

- 5) droga nr 527, ważny odcinek Morąg – Olsztyn;
- 6) droga nr 545, przebudowa dwóch skrzyżowań w mieście Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi nr 604;
- 7) droga nr 604, odcinek Nidzica – Wielbark;
- 8) droga nr 592, ważny, trudny technicznie i przeciążony ruchem odcinek Kętrzyn – Giżycko;
- 9) droga nr 651, odcinek Gołdap – granica województwa.

Koszt szacunkowy przebudowy wymienionych wyżej dróg wojewódzkich wyniesie 150 – 200 mln zł rocznie w najbliższej perspektywie. Inwestycje stanowiąc będą istotne, sieciowe uzupełnienie zmian jakościowych zachodzących przede wszystkim na sieci dróg krajowych Warmii i Mazur.

Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie warmińsko-mazurskim wynika z „Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030”. Zawiera on wykaz projektów planowanych do RPO 2014 - 2020

Tabela 2.1.15. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie warmińsko-mazurskim

nr	Odcinek	Długość	Szacowany koszt mln	Uwaga
1	Droga Wojewódzka nr 545 z przebudową dwóch skrzyżowań w m. Nidzica wraz ze wschodnim wylotem drogi 604	7,5 km	38	w trakcie realizacji
2	Droga Wojewódzka nr 519 na odcinku Małdyty - Morąg	13,061 km	37	w trakcie realizacji
3	Droga Wojewódzka nr 598 na odcinku od granicy miasta Olsztyn do Obwodnicy Południowej Olsztyna	2,5 km	31	w trakcie realizacji
4	DW nr 507 na odcinku Braniewo – Pieniężno	29,672 km	127	
5	DW nr 504 na odcinku Podgrodzie – Braniewo	15,34 km	81	
6	DW nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa	38,728 km	213	
7	DW nr 512 na odcinku Pieniężno – Bartoszyce	49,298 km	271	
8	DW nr 527 na odcinku Morąg - Olsztyn	38,239 km	210	
9	DW nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko	27,689 km	152	
10	DW nr 604 na odcinku Robaczewo – Wielbark	34,089 km	187	
		256,12 km	1349	
Do realizacji w perspektywie 2020-2027				
12	DW nr 600 na odcinku Mrażkowo – Szczytno	43,519 km	239	

13	DW nr 528 na odcinku Orneta - Miłakowo - Morąg	27,423 km	151	
14	DW nr 530 na odcinku Ostróda – Łukta	15,714 km	86	
15	DW nr 527 na odcinku granica województwa – Rychliki	5,8 km	32	
16	DW nr 507 na odcinku Pieniężno - Dobre Miasto	39,2 km	216	
17	DW nr 505 na odcinku Frombork - Młynary	23,8 km	131	
18	DW nr 538 na odcinku granica województwa – Nowe Miasto Lubawskie	30,2 km	166	
19	DW nr 593 na odcinku Dobre Miasto –Reszel	57,1 km	314	
20	DW nr 545 na odcinku Nidzica - Jedwabno	26,4 km	145	
21	DW nr610 na odcinku Piecki - Ruciane	17,7 km	97	
22	DW nr 596 na odcinku Biskupiec -Reszel	23,4 km	129	
		266,74 km	1706	
	Razem	522,85 km	3 055	

Źródło: na podstawie danych WZD woj. Warmińsko-mazurskiego

2.15. Województwo Wielkopolskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Województwo wielkopolskie jest silnym gospodarczo regionem z rozwijającym się ośrodkiem metropolitarnym aglomeracji poznańskiej i intensywnym, dobrze zorganizowanym rolnictwem. Jedynie północno-zachodnie tereny województwa są słabiej zaludnione i gorzej skomunikowane infrastrukturalnie z Poznaniem ze względu na duże zalesienie¹⁴⁸.

Sieć dróg w województwie wielkopolskim jest nieźle rozwinięta. Jej układ zapewnia dostępność stolicy regionu ze wszystkich miast o znaczeniu ponadregionalnym lub regionalnym, w tym z ośrodków miejskich województw ościennych, a także z miast powiatowych. Ogólna długość dróg publicznych o twardej nawierzchni w Wielkopolsce osiąga niespełna jedną dziesiątą (!) łącznej długości dróg o twardej nawierzchni w Polsce¹⁴⁹. Województwo jest uprzywilejowane, gdy chodzi o posiadanie autostrad. Chodzi zwłaszcza o tranzytową A 2, ale również dobrze komunikującą południowe krańce województwa (Kępno, Ostrzeszów) z Wrocławiem, Łodzią i Warszawą magistralną S 8. Trwa budowa analogicznej magistrali o parametrach autostradowych S 5, która połączy w przyszłości Bydgoszcz, przez obwodnicę Gniezna, z A 2 pod Poznaniem. Brakującym ogniwem w systemie podstawowych dróg autostradowych regionu jest obecna DK 11, która powinna w przyszłości stać się jako S 11 główną osią drogową północ-południe w Wielkopolsce i wraz z równoleżnikową S 10 (obecna DK 10) lepiej skomunikować region z Pojezierzem Pomorskim oraz województwem kujawsko-pomorskim, Mazowszem i województwem zachodnio-pomorskim¹⁵⁰. Wszystkie te drogi przesądzają obecny i przyszły kształt sieci dróg wojewódzkich w Wielkopolsce. Stanowią one będą uzupełnienie dróg wyższej klasy. Inaczej mówiąc, ich przestrzenny rozwój opierać się będzie o „konstrukcję nośną” następujących dróg o parametrach autostradowych:

¹⁴⁸ Na północ od Poznania Puszcza Zielonka przechodzi w kierunku północno-zachodnim w rozległą Puszcę Notecką.

¹⁴⁹ *Plan transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku*, Zarząd Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2015, s. 28.

¹⁵⁰ Rolę tych dróg magistralnych zasygnalizowano w: *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej...*, cyt. oprac.

- 1) istniejącą, tranzytową A 2 w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym Nr 2 (Berlin, Poznań, Warszawa, Mińsk, Moskwa),
- 2) istniejącą na terenie województwa wielkopolskiego S 8 o przebiegu Wrocław – Oleśnica – Kępno – Sieradz – A 1 – Warszawa – Choroszcz (S 19),
- 3) budowaną intensywnie S 5 o przebiegu A 1 (Grudziądz) – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – A 8 (Wrocław),
- 4) planowaną S 10 o przebiegu A 6 (Szczecin) – Piła – Bydgoszcz – Toruń – S 7 (Płońsk),
- 5) planowaną i realizowaną odcinkowo S 11 o przebiegu Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Ostrów Wielkopolski – Tarnowskie Góry – A 1.

Drogi krajowe i wojewódzkie muszą pozostać spójne z powyższym układem dróg magistralnych. W rozległym przestrzennie województwie wielkopolskim jest to wyzwanie infrastrukturalne dla drogownictwa¹⁵¹. Argumentem za szybkim podejmowaniem inwestycji w celu modernizacji i wzmocnienia połączeń klasy wojewódzkiej jest szybki wzrost natężenia ruchu na wielu odcinkach takich dróg. Jedna trzecia wojewódzkich dróg jest obecnie przeciążona w stosunku do posiadanych parametrów technicznych. Przekroczenie dopuszczalnego dobowego natężenia ruchu pojazdów występuje zwłaszcza w miastach o dużym znaczeniu regionalnym i rozbudowanych funkcjach zewnętrznych (produkcyjnych, usługowych, edukacyjnych, kulturowych, turystycznych). Do najbardziej przeciążonych dróg wojewódzkich w regionie wielkopolskim należą następujące połączenia¹⁵²: drogi nr 178, 179 i 188 (w mieście Piła), drogi nr 182, 184, 185 (w mieście Szamotuły), nr 190 i 260 (w mieście Gniezno), nr 193 (w mieście Chodzież), nr 196, 241, 306 (w mieście Buk), nr 307, 310, 430, 431 (w podpoznańskiej Mosinie), nr 432 (w mieście Środa Wlkp.), nr 433 (w aglomeracyjnym Swarzędzu), nr 434, 445, 466, 470, 473 (w mieście Koło). Ostrożne szacunki kosztów niezbędnych do poniesienia aby poprawić stan techniczny przeciążonych dróg wojewódzkich w Wielkopolsce mówią o wydatkach rzędu 1 – 1,5 mld zł do 2025 roku.

Odpowiedzialnym, strategicznym zadaniem planistycznym w zakresie uzupełnienia sieci drogowej Wielkopolski jest wzmocnienie dróg wojewódzkich w regionach oddalonych od Poznania i sieci autostrad. Przykładem są w tym przypadku działania inwestycyjne

¹⁵¹ O tym jak duże, świadczy przykład braku mostów na wielu obszarach, szczególnie w dolinie rzeki Warty. Narastające potrzeby przewozowe wymuszają otwieranie przepraw promowych, co oznacza kompromitujące w XXI wieku standardy sieciowości systemów drogowych. Oczywiście może się taki obiekt pojawić na lokalnych połączeniach, ale w Wielkopolsce jest ich 14, co oznacza ponad jedną piątą przepraw promowych na rzekach w Polsce (dokładnie 21,5%). Por.: *Plan transportowy...*, op. cit., s. 29.

¹⁵² Tamże, s. 39.

podejmowane na północno-zachodnich krańcach województwa. Należą do nich przede wszystkim:

- 1) budowa mostu z dojazdami na rzece Warcie - droga nr 160 w Międzychodzie, uzupełniona przebudową drogi wojewódzkiej na odcinku Sowia Góra – Międzychód i odcinka Międzychód – Miedzichowo;
- 2) budowa mostu na Warcie w Sierakowie w ciągu drogi nr 133;
- 3) budowa obwodnicy miejscowości Łowyń w ciągu drogi wojewódzkiej nr 160;
- 4) skomplikowana technicznie przebudowa drogi nr 182 Ujście – Piotrowo¹⁵³.

O złożoności projektów inwestycyjnych podejmowanych w województwie wielkopolskim świadczy przykład inwestycji zapewniających lepsze skomunikowanie z autostradą A 2 „trójkąta” Sieraków – Wronki – Szamotuły, który infrastrukturalnie obsługiwany jest wyłącznie przez drogi wojewódzkie. Kosztem 150 mln zł należy tu wykonać prace na drogach długości ok. 37 km:

- 1) rozbudować drogę nr 116 od skrzyżowania z drogami nr 184 i 186 do Nojewa,
- 2) przedłużyć tę rozbudowę śladem 116 do drogi nr 187,
- 3) rozbudować drogę nr 184 na odcinku od obwodnicy Wronek do skrzyżowania dróg 186 i 116,
- 4) zmodernizować drogę nr 185,
- 5) wybudować obwodnicę Wronek od drogi nr 184 do drogi powiatowej nr 1895P i dalej do drogi nr 182.

Znaczne koszty realizowanych i planowanych inwestycji w zakresie podnoszenia jakości dróg wojewódzkich w Wielkopolsce związane są, jak w powyższym przykładzie, z względnym wyodrębnieniem przestrzennym wielu obszarów i kompleksowością zamierzeń podejmowanych często na odcinkach drogowych o długości 20 – 30 km, i więcej. Przewidywany koszt przebudowy ciągów dróg wojewódzkich w regionie wielkopolskim szacowany jest do roku 2025 na 2,5 mld zł.

Wśród ciekawszych projektów inwestycyjnych drogownictwa na zurbanizowanych, gęściej zaludnionych obszarach województwa wielkopolskiego można wymienić następujące:

- 1) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 263 Kłodawa – Dąbie na odcinku od skrzyżowania z DK 92 do drogi wojewódzkiej nr 473 (19,45 km),

¹⁵³ W miejscowości Sarbka wystąpiła konieczność rozbiórki mostu i budowy nasypu.

- 2) droga nr 305 w Nowym Tomyślu – budowa obwodnicy wraz z wiaduktem nad linią PKP (2,5 km),
- 3) droga nr 306 Buk – skrzyżowanie z drogą nr 431, stanowiąca dojazd do powstającej S 5 (8,2 km),
- 4) szeroko zakrojona przebudowa ciągu drogi nr 432 Leszno – Osieczna – Jerka – Śrem (niespełna 79 km), obejmująca także przebudowę mostu w miejscowości Krzywiń.

Sumując, przed drogowcami w województwie wielkopolskim staje w nadchodzących latach kluczowe, strategiczne zadanie. Kontynuacji działań inwestycyjnych w zakresie poprawy jakości dróg wojewódzkich, mających na celu przedłużanie i łączenie poszczególnych odcinków dróg w ciągi komunikacyjne, tak aby zapewnić efektywne powiązania między ośrodkami miejskimi w regionie oraz utworzyć sieć uzupełniającą dla powstających dróg wyższego rzędu¹⁵⁴.

W województwie wielkopolskim Uchwały Sejmiku Województwa Wielkopolskiego ze stycznia 2018 r. wykaz przedsięwzięć inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich. Zamieszczono go w poniższej tabeli.

Tabl. 2.1.16. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie wielkopolskim

L.p.	Nazwa i cel	Okres realizacji		Łączne nakłady finansowe
		od	do	
1	60013 - Budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241	2019	2021	37 500 000,00
2	60013 - Budowa obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 - od drogi powiatowej nr 1895P do DW 182	2017	2019	24 815 176,00
3	60013 - Budowa obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 - od DW 184 do drogi powiatowej nr 1895P	2017	2019	24 951 271,00
4	60013 - Dofinansowanie do zadań drogowych i mostowych	2005	2018	67 875 564,00
5	60013 - Kompleksowa termomodernizacja budynku administracyjno-socjalnego Rejonu Dróg Wojewódzkich w Ostrowie Wielkopolskim polegająca na poprawie efektywności energetycznej	2017	2018	1 640 050,00
6	60013 - Rozbudowa drogi nr 184 na odc. od obwodnicy Wroniek do skrzyżowania z drogami wojewódzkimi nr 186 i 116	2018	2019	5 900 000,00
7	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 116 na odcinku od skrzyżowania z DW nr 184 i 186 włącznie do m. Nojewo -	2018	2019	12 300 000,00

¹⁵⁴ Szczególną nadzieję wiąże się z planowaną w dalszej przyszłości budową magistralnej S 11 o parametrach autostradowych. Oś północ-południe tej arterii wymagałaby dodatkowego uzupełnienia przez dojazdowe odcinki dróg wojewódzkich.

8	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 123 Huta Szklana - droga krajowa nr 22 (Przesieki) na odcinku od końca obszaru zabudowanego m. Kuźnica Żelichowska do skrzyżowania z drogą krajową nr 22 (Przesieki)	2017	2019	17 750 000,00
9	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 123 Huta Szklana - droga krajowa nr 22 (Przesieki) na odcinku od skrzyżowania w m. Huta Szklana do końca obszaru zabudowanego m. Kuźnica Żelichowska	2017	2019	25 600 000,00
10	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 odc. Sowią Góra - Międzychód - budowa mostu w m. Międzychód rz. Warta	2016	2018	21 139 323,00
11	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 190 na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 w miejscowości Krajenka do skrzyżowania z drogą krajową nr 10 - etap I -	2019	2021	49 420 000,00
12	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 194 na odc. od m. Wyrzysk do m. Osiek nad Notecią	2018	2020	23 935 000,00
13	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku od skrzyżowania z DK 92 do skrzyżowania z DP 3403P w m. Drzewce	2018	2020	23 589 743,00
14	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku od skrzyżowania z DP 3403P w m. Drzewce do skrzyżowania z DW	2018	2020	16 410 257,00
15	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku od granicy powiatu leszczyńskiego do granicy województwa wielkopolskiego	2017	2019	12 819 416,00
16	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku od m. Mochy do granicy powiatu leszczyńskiego	2017	2019	24 919 523,00
17	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku od mostu na Południowym Kanale Obry do m. Mochy	2017	2018	19 092 832,00
18	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 306 na odc. skrzyżowanie z nowym przebiegiem S5 - droga wojewódzka nr 431	2018	2019	26 955 274,00
19	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 306 na odcinku od m. Buk do skrzyżowania z nowym przebiegiem S5	2017	2019	19 401 630,00
20	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 431 na odc. od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 306 do drogi krajowej 32	2018	2020	17 370 000,00
21	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 431 na odc. Rogalin - skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 306	2018	2020	18 940 000,00
22	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 432 na odcinku Ruszkowo - Grzymysławice -	2018	2020	22 906 000,00
23	60013 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 432 na odcinku Środa - Ruszkowo	2018	2020	12 094 000,00
Razem:				527,4 mln zł

Źródło: na podstawie danych WZD woj. Wielkopolskiego

2.16. Województwo Zachodniopomorskie

ZNACZENIE DRÓG WOJEWÓDZKICH DLA STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Województwo zachodniopomorskie należy do dużych (ponad 7% powierzchni kraju) i słabo zaludnionych (prawie 4,5% ogółu mieszkańców) województw nadgranicznych. Jego północna (morska) i zachodnia (lądowa) granica stanowią granice państwa. Dostęp do Morza Bałtyckiego, podobnie jak w przypadku województwa pomorskiego, przesądza o dużej roli gospodarki morskiej w rozwoju regionu. Duże porty morskie w Świnoujściu i Szczecinie są węzłami transportowymi dla wszystkich gałęzi transportu i pełnią funkcje tranzytowe dla Europy Środkowej. Głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym i kulturowym województwa zachodniopomorskiego jest Szczecin, przekraczający liczbę 400 tys. mieszkańców. Tu koncentrują się linie transportowe, z drogowymi włącznie.

Trzeba jednak zauważyć duże zróżnicowanie przestrzenne województwa. Koncentracja ludności w ujściu Odry skutkuje funkcjami metropolitalnymi Szczecina. Jednocześnie atrakcyjne turystycznie położenie ośrodków na wybrzeżu morskim przyjmuje postać Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego z atrakcyjnymi terenami inwestycyjnymi dla lokalizacji różnych aktywności produkcyjno-usługowych. Duże obszary południowe województwa zachodniopomorskiego są zalesione z uwagi na trudne warunki prowadzenia gospodarki rolnej (połodowcowe ukształtowanie powierzchni, jeziora, słabe gleby). Historycznie ukształtowane zostały także w rejonie Drawska Pomorskiego, Czaplinka, Szczecinka, Wałcza funkcje o charakterze obronnym, wojskowym¹⁵⁵. W sumie, te czynniki spowodowały, że sieć drogowa na południu interesującego autorów województwa jest wyjątkowo rzadka i nie spełnia podstawowych funkcji dowozowych do dróg wyższej klasy. Charakterystyczny jest tu przykład DK 11 w rejonie Szczecinka, która na dystansie ponad 50 km pozostaje arterią nieskomunikowaną z żadną drogą wojewódzką (poza drogą nr 172 w Szczecinku)¹⁵⁶. Drogi takie występują dopiero okolicach Połczyna Zdroju i Czaplinka.

¹⁵⁵ Poligon wojskowy Drawska Pomorskiego należy do najrozleglejszych w Europie Środkowej. Na zagospodarowanie czekają w tym rejonie poradzieckie miasta garnizonowe z największym w Borne Sulinowo. Niszcząca dziesiątki powojennych lotnisk. Zespoły bunkrów Wału Pomorskiego, który zaczął być budowany w 1936 r., zaczynają być powoli wykorzystywane jako regionalne atrakcje turystyczne.

¹⁵⁶ Można dodać, że DK 11 jest postulowaną, oczekiwaną magistralą o parametrach autostradowych, która w przyszłości w postaci S 11 ma zintegrować Wybrzeże z Pojezierzem Pomorskim i Wielkopolską. Jej brak stanowi obecnie dotkliwą wyrwę przestrzenną w kratownicowym układzie podstawowych dróg samochodowych kraju.

Relatywnie rzadkie występowanie dróg wojewódzkich na zalesionych, wyżynnych terenach województwa zachodniopomorskiego stwarza istotny problem¹⁵⁷. Województwo jest czwartym najbardziej zalesionym regionem w Polsce (9% gruntów leśnych Polski). Prowadzona jest w nim intensywna gospodarka leśna (11% pozyskania drewna w kraju). Przemysł drzewny województwa daje corocznie ponad jedną czwartą produkcji tarcicy, połowę produkcji płyt pilśniowych i płyt pilśniowych twardej. Także dużą część płyt wiórowych oraz produkcji papieru i tektury (4 miejsce w kraju)¹⁵⁸. To wszystko powoduje, że jednymi z głównych użytkowników sieci dróg krajowych i wojewódzkich w gorzej skomunikowanych powiatach regionu nie jest normalnie dominująca motoryzacja indywidualna, ale ciężkie pojazdy drogowe transportu towarowego. Przy występujących opóźnieniach remontowych oznacza to także przyspieszoną degradację techniczną przeciążonych dróg, na których ogólny, okresowy pomiar natężenia ruchu nie wykazuje w stosunku do innych regionów dużych wartości.

Zmiany jakościowe w drogownictwie województwa szczecińskiego związane są przede wszystkim z powstawaniem dróg magistralnych o parametrach autostradowych. Do kluczowych dla regionu należy budowa południkowej S 3, która na północy od terminalu promowego w Świnoujściu doprowadzi ruch poprzez Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę, Legnicę do granicy z Czechami. Duże nadzieje wiąże się z realizowaną już odcinkowo S 6, zapewniającą połączenie Szczecina z Koszalinem, a także w przyszłości z pomorskim Trójmiastem. Stworzy ona dogodny układ dróg wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego. „Uspokoi” także dzięki parametrom magistrali autostradowej ruch drogowy w pasie wybrzeża. Mimo, że jest on niższy od średniej krajowej, cechuje go bardzo duża zmienność w ciągu roku¹⁵⁹. Wiąże się to z obciążeniem sezonowym i weekendowym ruchem tranzytowym oraz turystycznym. Planowana magistrala S 11 zapewni lepszą dostępność komunikacyjną wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. W obrębie aglomeracji szczecińskiej powstanie zachodnie obejście/obwodnica miasta, której zadaniem będzie lepsze skomunikowanie zachodnich i północnych dzielnic Szczecina i Polic przez tunel pod Odrą

Jednym z argumentów odsuwania ciągle w czasie tak potrzebnej inwestycji drogowej jest brak sieci uzupełniających dróg niższej klasy – krajowej i wojewódzkiej.

¹⁵⁷ Dotyczy to także innych województw tzw. „Zielonych Płuc” kraju oraz regionów podgórszych i górskich.

¹⁵⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 – projekt* -, Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego, Szczecin kwiecień 2017, s. 11.

¹⁵⁹ Tamże, s. 12.

Police – Święta z Portem Lotniczym Szczecin – Goleniów. W tym przypadku budowa nowej arterii komunikacyjnej odbywać się będzie w ciągu dróg wojewódzkich nr 115, 114 i 113.

Przewidywane inwestycje drogowe związane z połączeniami rangi wojewódzkiej w Zachodniopomorskim będą miały na celu ich wzmocnienie, przebudowę techniczną, lepsze skomunikowanie jednostek osadniczych oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie należy spodziewać się radykalnych zmian w układzie przestrzennym sieci. Region nadal będzie dotknięty słabą wewnątrzregionalną i międzyregionalną dostępnością komunikacyjną. Peryferyjne położenie względem stolicy i innych ważnych krajowych ośrodków aktywności społeczno-gospodarczej można będzie w pewnym stopniu amortyzować w przyszłości lepszymi związkami infrastrukturalnymi (drogi kołowe, kanał Odra – Hawela i istniejąca droga wodna Dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego, połączenia kolejowe) z aglomeracją Berlina¹⁶⁰.

Potrzeby finansowe w zakresie infrastruktury drogowej określone zostały w województwie zachodniopomorskim na 6,7 mld zł do roku 2020 – 2023. Związane są one ze wspomnianymi wyżej inwestycjami magistralnymi o parametrach autostradowych. Wydatki na drogi wojewódzkie szacowane są w tym samym okresie na 380 mln zł w ramach Zintegrowanych Przedsięwzięć Terytorialnych¹⁶¹. Z uwagi na zmienność uwarunkowań finansowych i formułowanych priorytetów inwestycyjnych wielkości te należy traktować jako orientacyjne. Zostaną one uszczegółowione w oparciu o ankietowe opinie specjalistów w dalszych częściach opracowania.

Województwo zachodniopomorskie pod względem długości dróg publicznych ogółem zajmuje 13 miejsce wśród województw. Natomiast pod względem gęstości sieci drogowej pozostaje na przedostatniej pozycji w kraju. Łączna długość dróg wojewódzkich wynosi 2 109,2 km. Przy stosunkowo rzadkiej sieci drogowej pełnienie przez drogi wojewódzkie tranzytowej funkcji w skali regionu jest utrudnione i pełnią one także dodatkowo funkcje tranzytowe w skali międzyregionalnej lub funkcje rozprowadzające lokalny ruch kołowy. Drogi wojewódzkie Pomorza Zachodniego są uzupełnieniem dróg magistralnych i krajowych. Zapewniają także obsługę lokalnych potrzeb transportowych regionu, a także narastającego

¹⁶⁰ Oferowanie na przykład usług przeładunkowych przez port w Szczecinie aglomeracji berlińskiej wymaga długookresowych starań promocyjnych i podniesienia konkurencyjności naszych usług wobec zdecydowanie walczących o rynek operatorów logistycznych z Niemiec i innych krajów zachodnioeuropejskich. Mimo tego udaje się zdobywać zlecenia na takie usługi np. w zakresie przewozów kontenerów, czy też ponadgabarytowych konstrukcji stalowych.

¹⁶¹ *Strategia Rozwoju...*, op. cit., s. 50.

ruchu turystycznego. Do najważniejszych dróg wojewódzkich należą następujące połączenia: drogi nr 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 120, 122, 124, 142, 152, 162, 163, 165, 172, 178, 203, 206¹⁶². Program inwestycyjnego wzmocnienia i przebudowy dróg wojewódzkich dotyczyć będzie przede wszystkim tych połączeń, ale będzie w naturalny sposób związany z realizacją inwestycji magistralnych, a szczególnie przyszłej S 6.

Wśród ważniejszych zamierzeń inwestycyjnych realizowanych lub planowanych na sieci dróg wojewódzkich Pomorza Zachodniego można wymienić następujące projekty:

- 1) rozbudowa drogi nr 102 na odcinkach Międzywodzie – Dziwnów i Łukęcin – Lędzin, co uspokoi i usprawni ruch w gminach Dziwnów, Rewal, Karnice; droga nr 102 to główna, nadbrzeżna droga w zachodniej części województwa, która pozostaje poza zasięgiem przestrzennym magistrali autostradowej S 6;
- 2) modernizacja drogi nr 102 na odcinku Lędzin – Trzebiatów – Kołobrzeg, wraz z budową ważnej obwodnicy Trzebiatowa;
- 3) przebudowa drogi nr 109 Trzebiatów – Gryfice – Płoty, która w przyszłości połączy S 6 z wybrzeżem morskim;
- 4) przebudowa drogi nr 152 Świdwin – Połczyn Zdrój, co wzmocni równoleżnikowe połączenie drogowe centralnej części województwa, pozbawionej dróg krajowych;
- 5) przebudowa drogi nr 163 Połczyn Zdrój – Czaplinek; to trudna droga, którą trzeba na wielu odcinkach zabezpieczać przed rozległymi osuwiskami;
- 6) przebudowa drogi nr 203 Darłowo – granica województwa zachodniopomorskiego (dalej do pobliskiej Ustki);
- 7) przebudowa drogi nr 205 Sławno – Polanów, co wiązać się będzie przede wszystkim z modernizacją infrastruktury drogowej w miejscowości Sławno, ale udostępni także węzeł dróg wojewódzkich w centrum Puszczy Koszalińskiej i Słupskiej;
- 8) budowa obwodnicy miejscowości Dobra w ciągu drogi nr 144, co usprawni połączenie S 6 w Nowogardzie z DK 20 (Chociwel);
- 9) rozbudowa ważnej drogi nr 173 Połczyn Zdrój – Drawsko Pomorskie;
- 10) rozbudowa drogi nr 163 Połczyn Zdrój – Białogard, co zapewni łącznie z wymienioną wyżej drogą nr 173 do Drawska Pomorskiego kluczowe, południkowe skomunikowanie S 6 z DK 20;

¹⁶² Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego. Projekt (2016.09.22), Wyd. Zarządzania Strategicznego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2016, s. 12.

11) przebudowa przejścia drogi nr 115 przez miejscowość Tanowo w gminie Police – w ciągu przyszłej północnej obwodnicy Szczecina (wraz z tunelem pod Odrą);

12) przebudowa przejścia drogi nr 125 przez miejscowości Golice i Kłępicz, co usprawni ruch drogowy między Cedynią i Mieszkowicami w dolinie Odry, a także udostępni Puszczę Piaskową i Lasy Mieszkowickie.

Sumując zachodniopomorskie zamierzenia w zakresie rozbudowy i modernizacji dróg wojewódzkich widać wyraźnie, że koncentrować się będą one w pasie nadbrzeżnym, w bezpośredniej bliskości morza oraz w newralgicznych, centralnych regionach województwa, gdzie strategicznie tworzona jest sieć połączeń różnej klasy. Mają one stanowić uzupełnienie dla S 6, przyszłej S 11 i gotowej niedługo S 3.

Wydatki majątkowe na projekty drogowe planowane do realizacji w województwie zgodnie z wieloletnią prognozą finansową województwa zachodniopomorskiego zaplanowano łącznie na kwotę 883 397 287 zł., w tym środki budżetowe województwa wyniosą 128 736 175 zł., środki z budżetu UE 726 448 316 zł, dotacje celowe od innych podmiotów 17 777 7012 zł., i dotacje z budżetu państwa w ramach kontraktu wojewódzkiego 11 279 681 zł. Najwięcej projektów realizowanych będzie w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego (łącznie na kwotę 837 305 569 zł), następnie w ramach INTERREG (47 036 305 zł)

Przedsięwzięcia drogowe podzielić można na następujące grupy:

- projekty realizowane w ramach RPO Województwa Zachodniopomorskiego,
- projekty realizowane w ramach INTERREG.
- pozostałe przedsięwzięcia w zakresie transportu i łączności.

Tabela 2.1.17. Wykaz projektów drogowych przewidzianych do realizacji w województwie zachodniopomorskim

	Nazwa zadania źródła finansowania	Okres realizacji
A	PROJEKTY REALIZOWANE W RAMACH RPO WZ	
1	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 102 na odcinku Międzywodzie -Dziwnów w ramach Osii V RPO (2017-2018)	
	Wydatki ogółem, z tego:	16 401 087
	środki z budżetu krajowego, z tego:	2 867 300
	środki z budżetu województwa	2 636 846
	dotacje celowe od innych jst	230 454
	środki z budżetu UE	13 533 787
2	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 102 na odcinku Łukęcin - Lędzin w ramach Osii V RPO (2017-2018)	2018

	Wydatki ogółem, z tego:	52 780 964	2018
	środki z budżetu krajowego, z tego:	10 467 145	
	środki z budżetu województwa	10 467 145	
	dotacje celowe od innych jst	0	
	środki z budżetu UE	42 313 81	
3	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Świdwin - Łobez (etap I przebudowa mostu w m. Łobez) w ramach Osii V RPO (2013-2017)		
	Wydatki ogółem, z tego:	3 411 977	2018
	środki z budżetu krajowego, z tego:	745 310	
	środki z budżetu województwa	745 310	
	środki z budżetu UE	2 666 667	
4	Budowa obejścia m. Barlinek w ciągu drogi nr 151 w ramach Osii V RPO (2010-2018)		
	Wydatki ogółem, z tego:	21 650 655	2018
	środki z budżetu krajowego, z tego:	6 801 840	
	środki z budżetu województwa	618 614	
	dotacje celowe od innych jst	6 183 226	
	środki z budżetu UE	14 848 815	
5	Przebudowa ul. Jagiełły w ciągu drogi wojewódzkiej nr 160 i ul. Dąbrowszczaków w ciągu drogi wojewódzkiej nr 175 w m. Choszczno w ramach Osii V RPO (2017-2019)		
	Wydatki ogółem, z tego:	27 263 322	2 018
	środki z budżetu krajowego, z tego:	4 780 822	
	środki z budżetu województwa	3 972 994	
	dotacje celowe od innych jst	807 828	
	środki z budżetu UE, z tego:	22 482 500	
6	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 203 na odcinku Darłowo - granica województwa etap I przebudowa ul. Tynieckiego w m. Darłowo w ramach Osii V RPO (2017-2018)		
	Wydatki ogółem, z tego:	11 002 205	2 018
	środki z budżetu krajowego, z tego:	2 168 259	
	środki z budżetu województwa	1 658 932	
	dotacje celowe od innych jst	509 327	
	środki z budżetu UE	8 833 946	
7	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 151 na odcinku Ińsko - Recz etap I odc. Ińsko - Ciemnik w ramach Osii V RPO (2017-2018)		
	Wydatki ogółem, z tego:	20 852 656	2 018
	środki z budżetu krajowego, z tego:	3 212 898	
	środki z budżetu województwa	3 212 898	
	dotacje celowe od innych jst	0	
	środki z budżetu UE, z tego:	17 639 758	
8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 109 na odcinku Trzebiatów - Płoty w ramach Osii V RPO (2017-2019)		
	Wydatki ogółem, z tego:	80 566 500	2018-2019
	środki z budżetu krajowego, z tego:	12 169 975	
	środki z budżetu województwa	12 169 975	
	dotacje celowe od innych jst	0	
	środki z budżetu UE	68 396 525	

IW INTERREG NA LATA 2014 - 2020		
9	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi wojewódzkiej nr 120 przez m. Wełtyń w ramach IW INTERREG V A (2016-2017)	
	Wydatki ogółem, z tego:	13 000 000
	środki z budżetu krajowego, z tego:	5 392 942
	środki z budżetu województwa	5 392 942
	środki z budżetu UE	7 607 058
10	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogowego przez m. Tanowo na drodze woj. Nr 115 w ramach IW INTERREG V A (2010-2018)	
	Wydatki ogółem, z tego:	8 417 660
	środki z budżetu krajowego, z tego:	2 306 501
	środki z budżetu województwa	2 249 498
	dotacje celowe od innych jst	57 003
środki z budżetu UE	6 111 159	
11	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi woj. nr 125 przez m. Golice i m. Kłępicz w ramach IW INTERREG V A (2016-2018)	
	Wydatki ogółem, z tego:	8 042 058
	środki z budżetu krajowego, z tego:	1 913 818
	środki z budżetu województwa	1 913 818
	środki z budżetu UE	6 128 240
12	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi woj. nr 114 przez m. Brzózki w ramach IW INTERREG V A (2016-2018)	
	Wydatki ogółem, z tego:	4 410 000
	środki z budżetu krajowego, z tego:	1 050 462
	środki z budżetu województwa	1 050 462
	środki z budżetu UE, z tego:	3 359 538
13	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi woj. nr 122 przez m. Krzywin (etap II) w ramach IW INTERREG V A (2018-2019)	
	Wydatki ogółem, z tego:	7 056 000
	środki z budżetu krajowego, z tego:	1 680 740
	środki z budżetu województwa	1 680 740
	środki z budżetu UE	5 375 260
14	Przebudowa i rozbudowa przejścia drogi woj. nr 125 przez m. Moryń i m. Bielin w ramach IW INTERREG V A (2018-2019)	
	Wydatki ogółem, z tego:	5 166 000
	środki z budżetu krajowego, z tego:	1 230 541
	środki z budżetu województwa	1 230 541
	środki z budżetu UE	3 935 459
15	TENTacle – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T w ramach IW INTERREG VB (2016-2019)	
	Wydatki ogółem, z tego:	454 666
	środki z budżetu krajowego, z tego:	70 277
	środki z budżetu województwa	70 277
	środki z budżetu UE	384 389
16	TalkNET - Sieć zainteresowanych podmiotów z sektora transportu i logistyki w ramach IW INTERREG VB (2017-2020)	
	Wydatki ogółem, z tego:	489 921

	środki z budżetu krajowego, z tego:	75 188	2018-2021
	środki z budżetu województwa	75 188	2018-2021
	środki z budżetu UE	414 733	2018-2021
POZOSTAŁE PRZEDSIĘWZIĘCIA W ZAKRESIE TRANSPORTU I ŁĄCZNOŚCI			
17	Przebudowa dróg i mostów (2017-2020)		2018-2020
	Wydatki ogółem, z tego:	115 563 000	
	środki z budżetu krajowego, z tego:	115 563 000	
	środki z budżetu województwa	113 140 000	
	dotacja celowa od innych jst	2 423 000	
18	Budowa wiaduktu w m. Rzeczyca w ciągu drogi nr 206 (2017-2018)		2018
	Wydatki ogółem, z tego:	3 000 000	
	środki z budżetu krajowego, z tego:	3 000 000	
	środki z budżetu województwa	3 000 000	
19	Przebudowa odcinków szlakowych dróg wojewódzkich (2017-2019)		2018-2019
	Wydatki ogółem, z tego:	30 000 000	
	środki z budżetu krajowego, z tego:	30 000 000	
	środki z budżetu województwa	30 000 000	

Źródło: na podstawie danych WZD woj. Zachodniopomorskiego

Rozdział 3 Regionalne potrzeby inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich do 2027 roku – z punktu widzenia zarządzających infrastrukturą

3.1. Syntetyczne zestawienie potrzeb wojewódzkich

Tabl. 3.1.1. Nowe inwestycje w obszarze infrastruktury dróg wojewódzkich w okresie 2018-2027, w km

Lp.	Nazwa JST	Typ gminy	2018	2019	2020	Razem 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Razem 2021-2027	Razem 2018-2027
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE															
1.	Urząd Miejski Wrocławia	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	2,50	2,50	0,00	0,00	0,00	7,50	7,50
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	W	10,00	10,00	10,00	30,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	70,00	100,00
Razem:			10,00	10,00	10,00	30,00	10,00	12,50	12,50	12,50	10,00	10,00	10,00	77,50	107,50
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE															
3.	Urząd Miasta Bydgoszczy	MNP	0,00	0,00	1,00	1,00	1,90	1,50	1,80	0,00	0,00	3,00	9,00	17,20	18,20
4.	Urząd Miasta Torunia	MNP	0,00	2,00	2,00	4,00	1,00	1,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,00	11,00
Razem:			0,00	2,00	3,00	5,00	2,90	2,50	6,80	0,00	0,00	3,00	9,00	24,20	29,20
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE															

5.	Urząd Miasta Biała Podlaska	MNP	0,00	1,15	0,00	1,15	0,00	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	1,95
6.	Urząd Miasta Lublin	MNP	1,01	0,59	1,00	2,60	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	5,00	5,00	12,00	14,60
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	W	0,00	0,00	11,64	11,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,64
Razem:			1,01	1,74	12,64	15,39	0,00	0,80	0,00	0,00	2,00	5,00	5,00	12,80	28,19
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE															
8.	Urząd Miasta Skierniewice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	W	0,00	0,80	5,10	5,90	1,20	0,00	9,07	0,00	0,00	0,00	0,00	10,27	16,17
Razem:			0,00	0,80	5,10	5,90	1,20	0,00	10,07	0,00	0,00	0,00	0,00	11,27	17,17
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE															
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	W	23,20	13,20	7,80	44,20	9,81	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,81	62,01
Razem:			23,20	13,20	7,80	44,20	9,81	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,81	62,01
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE															
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	W	5,00	24,00	34,00	63,00	17,00	11,00	20,00	13,00	5,00	8,00	8,00	82,00	145,00
Razem:			5,00	24,00	34,00	63,00	17,00	11,00	20,00	13,00	5,00	8,00	8,00	82,00	145,00
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE															
12.	Urząd Miasta	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	4,00

	Opola														
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	W	11,24	11,64	0,00	22,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	22,88
Razem:			11,24	11,64	0,00	22,88	0,00	0,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	26,88
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE															
14.	Urząd Miejski w Przemyślu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,47	0,47	0,73	0,73	2,40	2,40
15.	Urząd Miasta Rzeszowa	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,34	8,34
16.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	W	0,00	2,00	1,50	3,50	0,00	8,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	17,50
Razem:			0,00	2,00	1,50	3,50	0,00	16,34	6,00	0,47	0,47	0,73	0,73	24,74	28,24
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE															
17.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	W	30,15	13,85	13,62	57,62	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	35,00	92,62
Razem:			30,15	13,85	13,62	57,62	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	35,00	92,62
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE															
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	W	10,00	40,00	47,00	215,00	87,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147,00	362,00
Razem:			10,00	40,00	47,00	215,00	87,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	147,00	362,00
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE															
19.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	MNP	0,70	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70

20.	Urząd Miejski w Bytomiu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,60	0,00	0,00	0,00	0,00	1,10	1,10
21.	Urząd Miasta Mysłowice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,50	0,50	0,30	1,80	1,80
22.	Urząd Miasta Ruda Śląska	MNP	1,46	0,00	2,47	3,93	0,50	0,00	4,40	0,00	0,00	0,00	0,00	4,90	8,83
23.	Urząd Miasta Rybnika	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	4,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,10	4,10
24.	Urząd Miasta Żory	MNP	0,00	0,70	0,00	0,70	0,00	2,15	2,15	0,00	0,00	0,00	0,00	4,30	5,00
25.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	W	13,88	4,39	2,61	20,88	2,61	3,37	3,38	0,00	0,00	0,00	0,00	9,36	30,24
26.	Urząd Miejski w Gliwicach	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00
27.	Urząd Miasta Katowice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Razem:			16,04	5,09	5,08	26,21	10,71	8,52	10,53	0,50	0,50	0,50	0,30	31,56	57,77
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE															
28.	Urząd Miasta Kielce	MNP	1,62	0,00	0,00	1,62	0,00	0,00	0,00	3,25	8,10	0,00	0,00	11,35	12,97
Razem:			1,62	0,00	0,00	1,62	0,00	0,00	0,00	3,25	8,10	0,00	0,00	11,35	12,97
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE															
29.	Urząd Miasta Olsztyna	MNP	0,00	2,47	2,47	4,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,94
30.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	W	6,27	1,35	0,00	7,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,62
Razem:			6,27	3,82	2,47	12,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,56

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE															
31.	Urząd Miejski w Koninie	MNP	0,00	0,30	2,79	3,09	1,20	0,40	0,00	0,90	0,00	0,00	0,00	2,50	5,59
Razem:			0,00	0,30	2,79	3,09	1,20	0,40	0,00	0,90	0,00	0,00	0,00	2,50	5,59
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE															
32.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	W	2,23	0,00	7,80	10,03	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	10,00	20,03
Razem:			2,23	0,00	7,80	10,03	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	10,00	20,03

Źródło: badania ankietowe realizowane na potrzeby niniejszego opracowania

Tabl. 3.1.2. Nowe inwestycje w obszarze infrastruktury dróg wojewódzkich w okresie 2018-2027, w mln zł

Lp.	Nazwa JST	Typ gminy	2018	2019	2020	Razem 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Razem 2021-2027	Razem 2018-2027
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE															
1.	Urząd Miejski Wrocławia	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	300,00	300,00
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	W	110,00	110,00	110,00	330,00	110,00	110,00	110,00	110,00	110,00	110,00	110,00	770,00	1 100,00
Razem:			110,00	110,00	110,00	330,00	110,00	210,00	210,00	210,00	110,00	110,00	110,00	1 070,00	1 400,00
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE															
3.	Urząd Miasta Bydgoszczy	MNP	0,00	0,00	10,00	10,00	31,00	17,00	30,00	0,00	0,00	250,00	400,00	728,00	738,00
4.	Urząd Miasta Torunia	MNP	0,00	76,00	20,00	96,00	68,00	50,00	212,00	0,00	0,00	0,00	0,00	330,00	426,00
Razem:			0,00	76,00	30,00	106,00	99,00	67,00	242,00	0,00	0,00	250,00	400,00	1 058,00	1 164,00
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE															
5.	Urząd Miasta Biała Podlaska	MNP	0,00	9,50	12,00	21,50	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	31,50
6.	Urząd Miasta Lublin	MNP	44,30	17,00	35,00	96,30	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	125,00	125,00	300,00	396,30
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	W	3,60	87,88	77,00	168,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	168,48
Razem:			47,90	114,38	124,00	286,28	0,00	10,00	0,00	0,00	50,00	125,00	125,00	310,00	596,28

WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE															
8.	Urząd Miasta Skierniewice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,00	12,00
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	W	5,02	43,18	25,29	73,49	21,70	27,00	37,80	0,00	0,00	0,00	0,00	86,50	159,99
Razem:			5,02	43,18	25,29	73,49	21,70	27,00	49,80	0,00	0,00	0,00	0,00	98,50	171,99
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE															
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	W	128,83	127,60	126,28	382,71	113,87	86,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,16	582,87
Razem:			128,83	127,60	126,28	382,71	113,87	86,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200,16	582,87
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE															
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	W	22,50	108,00	153,00	283,50	80,30	53,50	99,00	65,90	25,90	42,50	43,20	410,30	693,80
Razem:			22,50	108,00	153,00	283,50	80,30	53,50	99,00	65,90	25,90	42,50	43,20	410,30	693,80
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE															
12.	Urząd Miasta Opola	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,00	80,00
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	W	60,74	51,41	0,00	112,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	112,15
Razem:			60,74	51,41	0,00	112,15	0,00	0,00	80,00	0,00	0,00	0,00	0,00	80,00	192,15
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE															
14.	Urząd Miejski w Przemyślu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41,00	41,00	13,74	13,74	109,48	109,48

15.	Urząd Miasta Rzeszowa	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	263,95	287,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	551,93	551,93
16.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	W	0,00	30,00	20,00	50,00	3,00	75,00	60,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138,00	188,00
Razem:			0,00	30,00	20,00	50,00	266,95	362,98	60,00	41,00	41,00	13,74	13,74	799,41	849,41
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE															
17.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	W	207,00	96,00	53,00	356,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	280,00	636,00
Razem:			207,00	96,00	53,00	356,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	280,00	636,00
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE															
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	W	55,00	187,00	109,00	215,00	188,00	155,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	343,00	558,00
Razem:			55,00	187,00	109,00	215,00	188,00	155,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	343,00	558,00
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE															
19.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	MNP	14,00	0,00	0,00	14,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00
20.	Urząd Miejski w Bytomiu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	15,00	15,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36,00	36,00
21.	Urząd Miasta Mysłowice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	10,00	20,00	50,00	50,00
22.	Urząd Miasta Ruda Śląska	MNP	65,00	0,00	174,00	239,00	16,00	0,00	195,00	0,00	0,00	0,00	0,00	211,00	450,00
23.	Urząd Miasta Rybnika	MNP	0,00	20,00	50,00	70,00	65,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,00	135,00
24.	Urząd Miasta	MNP	0,00	4,55	0,00	4,55	0,00	13,97	13,98	0,00	0,00	0,00	0,00	27,95	32,50

	Żory														
25.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	W	94,38	113,42	48,86	256,66	78,65	65,00	70,00	0,00	0,00	0,00	0,00	213,65	470,30
26.	Urząd Miejski w Gliwicach	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00	18,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43,70	43,70
27.	Urząd Miasta Katowice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	22,50	52,50	110,50	71,50	33,00	427,50	427,50	1 145,00	1 145,00
Razem:			173,38	137,97	272,86	584,21	213,15	165,17	404,48	81,50	43,00	437,50	447,50	1 792,30	2 376,50
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE															
28.	Urząd Miasta Kielce	MNP	12,09	0,00	0,00	12,09	0,50	48,44	93,00	106,71	76,00	0,00	0,00	324,65	336,74
Razem:			12,09	0,00	0,00	12,09	0,50	48,44	93,00	106,71	76,00	0,00	0,00	324,65	336,74
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE															
29.	Urząd Miasta Olsztyna	MNP	0,00	59,50	59,50	119,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	119,00
30.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	W	34,46	37,73	0,00	72,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	72,19
Razem:			34,46	97,23	59,50	191,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	191,19
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE															
31.	Urząd Miejski w Koninie	MNP	0,00	3,50	134,10	137,60	10,10	6,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	26,10	163,70
Razem:			0,00	3,50	134,10	137,60	10,10	6,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	26,10	163,70
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE															

32.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomor skiego	W	19,06	17,89	73,00	109,95	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00	209,95
Razem:			19,06	17,89	73,00	109,95	0,00	0,00	50,00	50,00	0,00	0,00	0,00	100,00	209,95

Źródło: badania ankietowe realizowane na potrzeby niniejszego opracowania

Tabl. 3.1.3. Modernizacja/odtworzenie dróg wojewódzkich w okresie 2018-2027, w km

Lp.	Nazwa JST	Typ gminy	2018	2019	2020	Razem 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Razem 2021-2027	Razem 2018-2027
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE															
1.	Urząd Miasta Jelenia Góra	MNP	1,50	0,00	0,00	1,50	0,00	3,00	0,00	1,70	0,00	1,30	0,00	6,00	7,50
2.	Urząd Miasta Legnica	MNP	0,10	1,30	2,00	3,40	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00	6,40
3.	Urząd Miejski Wrocławia	MNP	4,70	5,80	3,50	14,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	35,00	49,00
4.	Urząd Miejski w Wałbrzychu	MNP	1,73	0,34	0,32	2,39	0,50	0,43	0,67	1,60	0,53	0,00	0,00	3,73	6,12
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	W	150,00	150,00	150,00	450,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	150,00	1 050,00	1 500,00
Razem:			158,03	157,44	155,82	471,29	158,50	158,43	155,67	158,30	155,53	156,30	155,00	1 097,73	1 569,02
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE															
6.	Urząd Miasta Bydgoszczy	MNP	0,00	0,00	1,60	1,60	1,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,30	2,90
7.	Urząd Miasta Torunia	MNP	3,00	2,00	0,00	5,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00

8.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	W	79,11	140,54	111,37	331,02	20,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20,55	351,57
Razem:			82,11	142,54	112,97	337,62	21,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,85	359,47
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE															
9.	Urząd Miasta Biała Podlaska	MNP			2,50	2,50								0,00	2,50
10.	Urząd Miasta Lublin	MNP	2,20	1,98	0,40	4,58	0,40	0,80	1,70	3,30	3,50	1,80	1,00	12,50	17,08
11.	Urząd Miasta Zamość	MNP	1,66	0,30	2,74	4,70	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	1,66	0,50	3,56	8,26
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	W	17,16	80,77	60,98	158,91	26,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,68	185,59
Razem:			21,02	83,05	66,62	170,69	28,48	0,80	1,70	3,30	3,50	3,46	1,50	42,74	213,43
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE															
13.	Urząd Miasta Zielona Góra	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	6,90	6,90	6,90	6,90	6,90	6,90	6,90	48,30	48,30
Razem:			0,00	0,00	0,00	0,00	6,90	6,90	6,90	6,90	6,90	6,90	6,90	48,30	48,30
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE															
14.	Urząd Miasta Łodzi	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	2,00	2,20	0,00	0,00	0,00	0,00	5,20	5,20
15.	Urząd Miasta Skierniewice	MNP	1,85	0,60	0,00	2,45	1,10	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,10	4,55

16.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	W	1,91	7,20	24,39	33,50	2,10	44,67	18,73	29,56	48,09	7,57	13,13	163,85	197,35
Razem:			3,76	7,80	24,39	35,95	4,20	47,67	20,93	29,56	48,09	7,57	13,13	171,15	207,10
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE															
17.	Urząd Miasta Krakowa	MNP	2,40	4,45	3,00	9,85	2,80	0,00	0,00	1,45	0,00	1,30	1,30	6,85	16,70
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	W	112,90	35,30	53,50	201,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	201,70
Razem:			115,30	39,75	56,50	211,55	2,80	0,00	0,00	1,45	0,00	1,30	1,30	6,85	218,40
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE															
19.	Urząd Miasta Ostrołęki	MNP	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
20.	Urząd Miasta Siedlce	MNP	0,00	1,12	0,71	1,83	1,70	0,00	0,00	0,00	0,00	2,05	1,20	4,95	6,78
21.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	MNP	4,82	0,00	0,00	4,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,82
22.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	W	7,00	20,00	32,00	59,00	14,00	23,00	21,00	13,00	15,00	18,00	18,00	122,00	181,00
Razem:			11,82	21,12	33,71	66,65	15,70	23,00	21,00	13,00	15,00	20,05	19,20	126,95	193,60
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE															

23.	Urząd Miasta Opola	MNP	2,99	2,56	6,17	11,72	0,60	9,21	0,60	0,75	2,00	1,80	0,30	15,26	26,98
24.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	W	26,64	17,60	19,17	63,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,41
Razem:			29,63	20,16	25,34	75,13	0,60	9,21	0,60	0,75	2,00	1,80	0,30	15,26	90,39
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE															
25.	Urząd Miasta Krosna	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00
26.	Urząd Miejski w Przemyślu	MNP	0,00	1,29	1,55	2,84	0,83	0,94	1,97	0,00	0,00	0,00	0,00	3,74	6,58
27.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	W	0,00	0,00	10,00	10,00	35,00	65,00	93,00	74,00	83,00	90,00	31,00	471,00	481,00
Razem:			0,00	1,29	11,55	12,84	36,83	65,94	94,97	74,00	83,00	90,00	31,00	475,74	488,58
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE															
28.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	W	36,15	23,61	40,48	100,24	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	140,00	240,24
Razem:						100,24								140,00	240,24
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE															

29.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	W	24,00	200,00	200,00	215,00	200,00	200,00	176,00	100,00	100,00	100,00	100,00	976,00	1 191,00
Razem:			24,00	200,00	200,00	215,00	200,00	200,00	176,00	100,00	100,00	100,00	100,00	976,00	1 191,00
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE															
30.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	MNP	1,75	2,00	1,52	5,27	1,30	0,00	0,00	0,00	3,00	3,00	0,00	7,30	12,57
31.	Urząd Miejski w Bytomiu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	2,80	2,80
32.	Urząd Miasta Częstochowy	MNP	0,00	1,70	2,00	3,70	2,00	1,50	2,30	1,30	2,10	0,00	0,00	9,20	12,90
33.	Urząd Miasta Jastrzębie-Zdrój	MNP	0,00	1,30	1,70	3,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,00
34.	Urząd Miasta Mysłowice	MNP	0,00	1,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,80	6,80	8,80
35.	Urząd Miasta Ruda Śląska	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,90	0,00	2,90	2,90
36.	Urząd Miasta Rybnika	MNP	0,00	0,00	1,30	1,30	3,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,60	4,90
37.	Urząd Miasta Żory	MNP	0,00	0,22	0,00	0,22	1,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	2,02
38.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	W	25,54	20,14	20,14	65,82	46,02	46,04	44,03	15,46	0,00	0,00	0,00	151,55	217,37
39.	Urząd Miejski w Gliwicach	MNP	0,60	0,50	0,00	1,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,10

	Razem:	27,89	26,86	27,66	82,41	55,72	49,54	49,13	17,76	6,10	6,90	0,80	185,95	268,36	
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE															
40.	Urząd Miasta Kielce	MNP	0,00	2,03	4,27	6,30	0,00	0,00	2,45	0,00	0,00	0,00	0,00	2,45	8,75
	Razem:	0,00	2,03	4,27	6,30	0,00	0,00	2,45	0,00	0,00	0,00	0,00	2,45	8,75	
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE															
41.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	W	156,10	0,00	100,02	256,12	43,52	27,42	15,71	45,00	54,00	83,50	41,10	310,25	566,37
	Razem:	156,10	0,00	100,02	256,12	43,52	27,42	15,71	45,00	54,00	83,50	41,10	310,25	566,37	
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE															
42.	Urząd Miejski w Koszalinie	MNP	3,86	4,00	6,56	14,42	0,00	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	14,64
43.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	W	87,31	176,47	145,00	408,78	58,00	58,00	58,00	58,00	58,00	58,00	58,00	406,00	814,78
	Razem:	91,17	180,47	151,56	423,20	58,00	58,22	58,00	58,00	58,00	58,00	58,00	58,00	406,22	829,42

Źródło: badania ankietowe realizowane na potrzeby niniejszego opracowania

Tabl. 3.1.4. Modernizacja/odtworzenie dróg wojewódzkich w okresie 2018-2027, w mln zł

Lp.	Nazwa JST	Typ gminy	2018	2019	2020	Razem 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Razem 2021-2027	Razem 2018-2027
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE															
1.	Urząd Miasta Jelenia Góra	MNP	3,00	0,00	0,00	3,00	0,00	6,00	0,00	3,50	0,00	3,00	0,00	12,50	15,50
2.	Urząd Miasta Legnica	MNP	0,20	3,00	4,20	7,40	6,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,50	13,90
3.	Urząd Miejski Wrocławia	MNP	101,30	99,10	43,90	244,30	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	75,00	525,00	769,30
4.	Urząd Miejski w Wałbrzychu	MNP	22,48	3,45	3,24	29,17	4,98	4,30	5,01	11,97	5,30	0,00	0,00	31,56	60,73
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	W	225,00	225,00	225,00	675,00	225,00	225,00	225,00	225,00	225,00	225,00	225,00	1 575,00	2 250,00
Razem:			351,98	330,55	276,34	958,87	311,48	310,30	305,01	315,47	305,30	303,00	300,00	2 150,56	3 109,43
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE															
6.	Urząd Miasta Bydgoszczy	MNP	0,00	0,00	2,10	2,10	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	4,10
7.	Urząd Miasta Torunia	MNP	27,00	18,00	0,00	45,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,00

8.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	W	242,70	238,90	143,60	625,20	27,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27,00	652,20
Razem:			269,70	256,90	145,70	672,30	29,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29,00	701,30
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE															
9.	Urząd Miasta Biała Podlaska	MNP			9,00	9,00								0,00	9,00
10.	Urząd Miasta Lublin	MNP	79,80	65,62	15,00	160,42	15,00	25,00	44,00	79,00	63,00	24,00	15,00	265,00	425,42
11.	Urząd Miasta Zamość	MNP	8,30	1,50	13,70	23,50	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,30	2,50	17,80	41,30
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	W	350,00	460,00	253,90	1 063,90	78,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	78,00	1 141,90
Razem:			438,10	527,12	291,60	1 256,82	100,00	25,00	44,00	79,00	63,00	32,30	17,50	360,80	1 617,62
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE															
13.	Urząd Miasta Zielona Góra	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	24,10	25,30	26,50	27,70	28,90	30,10	31,30	193,90	193,90
Razem:			0,00	0,00	0,00	0,00	24,10	25,30	26,50	27,70	28,90	30,10	31,30	193,90	193,90
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE															
14.	Urząd Miasta Łodzi	MNP	0,00	1,00	1,00	2,00	18,00	40,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98,00	100,00
15.	Urząd Miasta Skierniewice	MNP	10,00	7,00	0,00	17,00	8,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,00	33,00

16.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	W	26,57	98,14	183,99	308,70	146,30	180,03	151,05	166,97	133,7 2	62,41	35,64	876,12	1 184,82
Razem:			36,57	106,14	184,99	327,70	172,30	228,03	191,05	166,97	133,7 2	62,41	35,64	990,12	1 317,82
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE															
17.	Urząd Miasta Krakowa	MNP	4,00	7,66	2,25	13,91	5,60	0,00	0,00	4,00	0,00	3,50	0,80	13,90	27,81
18.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	W	210,2 3	95,54	37,03	342,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	342,80
Razem:			214,2 3	103,20	39,28	356,71	5,60	0,00	0,00	4,00	0,00	3,50	0,80	13,90	370,61
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE															
19.	Urząd Miasta Ostrołęki	MNP	0,00	0,00	8,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00
20.	Urząd Miasta Siedlce	MNP	0,00	7,02	4,03	11,05	8,50	0,00	0,00	0,00	0,00	10,50	10,30	29,30	40,35
21.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	MNP	142,1 3	0,00	0,00	142,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	142,13
22.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	W	161,0 0	210,00	252,00	623,00	172,10	208,00	204,10	175,50	189,2 0	206,5 0	210,0 0	1 365,40	1 988,40
Razem:			303,1 3	217,02	264,03	784,18	180,60	208,00	204,10	175,50	189,2 0	217,0 0	220,3 0	1 394,70	2 178,88

WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE															
23.	Urząd Miasta Opola	MNP	75,08	76,79	114,81	266,68	3,00	106,20	20,00	15,00	6,60	7,00	5,00	162,80	429,48
24.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	W	127,98	101,92	45,07	274,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	274,97
Razem:			203,06	178,71	159,88	541,65	3,00	106,20	20,00	15,00	6,60	7,00	5,00	162,80	704,45
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE															
25.	Urząd Miasta Krosna	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	16,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,00	16,00
26.	Urząd Miejski w Przemyślu	MNP	0,00	3,58	6,26	9,83	3,82	3,25	7,74	0,00	0,00	0,00	0,00	14,82	24,65
27.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	W	0,00	0,00	31,00	31,00	70,00	159,00	245,00	167,00	193,00	190,00	65,00	1 089,00	1 120,00
Razem:			0,00	3,58	37,26	40,83	89,82	162,25	252,74	167,00	193,00	190,00	65,00	1 119,82	1 160,65
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE															
28.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	W	339,30	168,20	159,00	666,50	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	840,00	1 506,50
Razem:			339,30	168,20	159,00	666,50	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00	840,00	1 506,50
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE															

29.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	W	15,00	100,00	100,00	215,00	100,00	100,00	88,00	50,00	50,00	50,00	50,00	488,00	703,00
Razem:			15,00	100,00	100,00	215,00	100,00	100,00	88,00	50,00	50,00	50,00	50,00	488,00	703,00
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE															
30.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	MNP	13,30	104,00	77,70	195,00	19,70	0,00	0,00	0,00	52,50	52,50	0,00	124,70	319,70
31.	Urząd Miejski w Bytomiu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	20,00	38,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,00	60,00
32.	Urząd Miasta Częstochowy	MNP	0,00	12,00	18,00	30,00	25,00	10,00	20,00	10,00	15,00	0,00	0,00	80,00	110,00
33.	Urząd Miasta Jastrzębie-Zdrój	MNP	0,00	2,30	3,50	5,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,80
34.	Urząd Miasta Mysłowice	MNP	0,00	1,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,80	6,80	8,80
35.	Urząd Miasta Ruda Śląska	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70,00	0,00	70,00	70,00
36.	Urząd Miasta Rybnika	MNP	0,00	18,00	36,00	54,00	26,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	26,00	80,00
37.	Urząd Miasta Żory	MNP	0,00	7,63	0,00	7,63	11,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,70	19,33
38.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	W	34,36	202,22	206,84	443,42	335,75	335,75	320,75	132,75	0,00	0,00	0,00	1 125,00	1 568,42
39.	Urząd Miejski w Gliwicach	MNP	5,10	4,80	0,00	9,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,90

Razem:		52,76	351,95	343,04	747,75	421,15	366,75	379,75	143,75	68,50	123,50	0,80	1 504,20	2 251,95	
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE															
40.	Urząd Miasta Kielce	MNP	36,28	51,28	51,10	138,66	9,21	5,81	7,74	0,00	0,00	0,00	0,00	22,76	161,42
Razem:		36,28	51,28	51,10	138,66	9,21	5,81	7,74	0,00	0,00	0,00	0,00	22,76	161,42	
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE															
41.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	W	799,00	0,00	549,00	1 348,00	239,00	151,00	86,00	248,00	297,00	459,00	226,00	1 706,00	3 054,00
Razem:		799,00	0,00	549,00	1 348,00	239,00	151,00	86,00	248,00	297,00	459,00	226,00	1 706,00	3 054,00	
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE															
42.	Urząd Miejski w Koszalinie	MNP	40,00	40,00	66,00	146,00	0,00	2,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,30	148,30
43.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	W	227,60	457,66	361,35	1 046,61	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	910,00	1 956,61
Razem:		267,60	497,66	427,35	1 192,61	130,00	132,30	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	130,00	912,30	2 104,91

Źródło: badania ankietowe realizowane na potrzeby niniejszego opracowania

Tabl. 3.1.5. Oczekiwana wartość dofinansowania dotacjami unijnymi zadań zaspakajających potrzeby ilościowe i jakościowe w zakresie dróg wojewódzkich w okresie 2018-2027, w mln zł

Lp.	Nazwa JST	Typ gminy	2018	2019	2020	Razem 2018-2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Razem 2021-2027	Razem 2018-2027
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE															
1.	Urząd Miasta Jelenia Góra	MNP	2,50	0,00	0,00	2,50	0,00	5,00	0,00	3,00	0,00	2,50	0,00	10,50	13,00
2.	Urząd Miasta Legnica	MNP	0,20	3,00	4,20	7,40	6,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,50	13,90
3.	Urząd Miejski Wrocławia	MNP	75,30	57,60	30,50	163,40	63,70	63,70	63,70	63,70	63,70	63,70	63,70	445,90	609,30
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	W	285,00	285,00	285,00	855,00	285,00	285,00	285,00	285,00	285,00	285,00	285,00	1 995,00	2 850,00
Razem:			363,00	345,60	319,70	1 028,30	355,20	353,70	348,70	351,70	348,70	351,20	348,70	2 457,90	3 486,20
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE															
6.	Urząd Miasta Bydgoszczy	MNP	0,00	0,00	8,50	8,50	26,30	14,40	25,50	0,00	0,00	212,50	340,00	618,70	627,20
7.	Urząd Miasta Torunia	MNP	23,00	80,00	17,00	120,00	58,00	42,00	180,00	0,00	0,00	0,00	0,00	280,00	400,00

8.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego	W	206,30	203,10	122,10	531,50	23,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23,00	554,50
Razem:			229,30	283,10	147,60	660,00	107,30	56,40	205,50	0,00	0,00	212,50	340,00	921,70	1 581,70
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE															
10.	Urząd Miasta Lublin	MNP	96,20	57,80	42,50	196,50	12,75	21,25	37,40	67,15	96,05	126,65	119,00	480,25	676,75
11.	Urząd Miasta Zamość	MNP	7,05	1,27	11,64	19,96	5,95	0,00	0,00	0,00	0,00	7,05	2,12	15,12	35,08
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	W	260,00	452,20	215,10	927,30	5,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,80	933,10
Razem:			363,25	511,27	269,24	1 143,76	24,50	21,25	37,40	67,15	96,05	133,70	121,12	501,17	1 644,93
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE															
14.	Urząd Miasta Łodzi	MNP	0,00	0,85	0,85	1,70	15,30	34,00	34,00	0,00	0,00	0,00	0,00	83,30	85,00
16.	Urząd Miasta Skierniewice	MNP	0,00	4,00	0,00	4,00	5,00	5,00	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17,00	21,00
17.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	W	26,85	120,12	177,89	324,86	142,80	175,97	160,52	141,92	112,81	51,35	28,59	813,96	1 138,82
Razem:			26,85	124,97	178,74	330,56	163,10	214,97	201,52	141,92	112,81	51,35	28,59	914,26	1 244,82
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE															

18.	Urząd Miasta Krakowa	MNP	2,00	3,83	1,13	6,96	2,80	0,00	0,00	2,00	0,00	1,75	0,40	6,95	13,91
19.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	W	263,49	181,25	89,75	534,49	96,36	58,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	154,63	689,12
Razem:			265,49	185,08	90,88	541,45	99,16	58,27	0,00	2,00	0,00	1,75	0,40	161,58	703,03
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE															
20.	Urząd Miasta Ostrołęki	MNP	0,00	0,00	6,40	6,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,40
21.	Urząd Miasta Siedlce	MNP	0,00	5,97	3,43	9,40	7,23	0,00	0,00	0,00	0,00	8,93	8,76	24,92	34,32
22.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	MNP	95,09	0,00	0,00	95,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,09
23.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	W	128,80	168,00	201,60	498,40	137,68	166,40	163,28	140,40	151,36	165,20	168,00	1 092,32	1 590,72
Razem:			223,89	173,97	211,43	609,29	144,91	166,40	163,28	140,40	151,36	174,13	176,76	1 117,24	1 726,53
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE															
24.	Urząd Miasta Opola	MNP	52,56	53,75	80,37	186,68	2,10	74,34	70,00	10,50	4,62	4,90	3,50	169,96	356,64
25.	Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	W	160,41	130,33	38,31	329,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	329,05

Razem:		212,97	184,08	118,68	515,73	2,10	74,34	70,00	10,50	4,62	4,90	3,50	169,96	685,69	
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE															
26.	Urząd Miasta Krosna	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00
27.	Urząd Miejski w Przemyślu	MNP	0,00	3,04	5,32	8,36	3,25	2,77	6,58	34,85	34,85	11,68	11,68	105,65	114,01
28.	Urząd Miasta Rzeszowa	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	224,36	244,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	469,15	469,15
29.	Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	W	0,00	0,00	45,90	45,90	65,70	210,60	274,50	150,30	173,70	171,00	58,50	1 104,30	1 150,20
Razem:			0,00	3,04	51,22	54,26	303,31	458,16	281,08	185,15	208,55	182,68	70,18	1 689,10	1 743,36
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE															
30.	Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	W	464,30	224,60	180,60	869,50	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	1 008,00	1 877,50
Razem:			464,30	224,60	180,60	869,50	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	144,00	1 008,00	1 877,50
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE															
31.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	W	47,00	159,00	93,00	215,00	159,00	132,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	291,00	506,00
Razem:			47,00	159,00	93,00	215,00	159,00	132,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	291,00	506,00
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE															

32.	Urząd Miejski w Bielsku-Białej	MNP	23,00	88,00	66,00	177,00	16,80	0,00	0,00	0,00	44,60	44,60	0,00	106,00	283,00
33.	Urząd Miejski w Bytomiu	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	6,80	29,75	45,05	0,00	0,00	0,00	0,00	81,60	81,60
34.	Urząd Miasta Częstochowy	MNP	0,00	10,20	15,30	25,50	21,25	8,50	17,00	8,50	12,75	0,00	0,00	68,00	93,50
35.	Urząd Miasta Jastrzębie-Zdrój	MNP	0,00	1,96	2,98	4,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,94
36.	Urząd Miasta Mysłowice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,00	8,00	8,00	16,00	40,00	40,00
37.	Urząd Miasta Ruda Śląska	MNP	50,00	0,00	100,00	150,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150,00
39.	Urząd Miasta Żory	MNP	0,00	10,35	0,00	10,35	9,95	11,87	11,88	0,00	0,00	0,00	0,00	33,70	44,05
40.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	W	103,66	206,51	171,91	482,08	339,19	340,39	328,49	112,84	0,00	0,00	0,00	1 120,90	1 602,98
41.	Urząd Miejski w Gliwicach	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	21,25	15,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	37,15	37,15
42.	Urząd Miasta Katowice	MNP	0,00	0,00	0,00	0,00	19,13	44,63	93,93	60,78	28,05	363,38	363,38	973,28	973,28
Razem:			176,66	317,02	356,19	849,87	434,37	451,04	496,35	190,12	93,40	415,98	379,38	2 460,63	3 310,50
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE															
44.	Urząd Miasta Kielce	MNP	23,17	39,31	41,60	104,08	8,25	46,11	85,63	90,70	64,60	0,00	0,00	295,29	399,37
Razem:			23,17	39,31	41,60	104,08	8,25	46,11	85,63	90,70	64,60	0,00	0,00	295,29	399,37
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE															

45.	Urząd Miasta Olsztyna	MNP	0,00	50,50	50,50	101,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	101,00
46.	Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego	W	750,11	33,96	494,10	1 278,17	215,10	135,90	77,40	223,20	267,30	413,10	203,40	1 535,40	2 813,57
Razem:			750,11	84,46	544,60	1 379,17	215,10	135,90	77,40	223,20	267,30	413,10	203,40	1 535,40	2 914,57
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE															
47.	Urząd Miejski w Koninie	MNP	0,00	2,98	113,99	116,97	8,59	5,10	0,00	8,50	0,00	0,00	0,00	22,19	139,16
Razem:			0,00	2,98	113,99	116,97	8,59	5,10	0,00	8,50	0,00	0,00	0,00	22,19	139,16
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE															
48.	Urząd Miejski w Koszalinie	MNP	34,00	34,00	56,10	124,10	0,00	1,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,96	126,06
49.	Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	W	168,65	180,25	170,00	518,90	34,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	634,00	1 152,90
Razem:			202,65	214,25	226,10	643,00	34,00	101,96	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	635,96	1 278,96

Źródło: badania ankietowe realizowane na potrzeby niniejszego opracowania

3.2. Potrzeby inwestycyjne województw wraz z przykładami największych miast na prawach powiatu

Województwo dolnośląskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Wrocław, Jelenia Góra, Legnica i Wałbrzych) traktują logicznie modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako komponent uzupełniający rozbudowywaną sieć połączeń magistralnych o parametrach autostradowych.

W przewidywanych inwestycjach drogowych, dotyczących dróg wojewódzkich Dolnego Śląska, należy zwrócić uwagę na inwestycje mostowe, które integrują ważne obszary województwa. Niektóre z nich mają znikomy zakres, jak np. udrożnienie dojazdu do nowego mostu w Brzegu Dolnym. Większy zakres będzie miała budowa mostu na Odrze w miejscowości Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów. Preliminowane do 2027 roku wydatki inwestycyjne na drogi wojewódzkie w kwocie 1,6 mld złotych pozwalają uwzględnić w planach najważniejsze inwestycje drogowe w sieci uzupełniającej połączenia magistralne. Należy zaznaczyć, że ogólne wydatki drogownictwa na Dolnym Śląsku przekroczą szacunkowo 10 mld złotych, z czego większość pochłonią S3 z S5 (łącznie z tunelami przez Góry Wałbrzyskie).

Badania ankietowe i opinię specjalistów każą zwiększyć powyższe kwoty o niezbędne nakłady utrzymaniowo-modernizacyjne na drogi wojewódzkie w wielkości 3 109,43 mln złotych.

Nieźły stan techniczny dróg wojewódzkich regionu pozwala w ocenie władz lokalnych zaspokoić podstawowe potrzeby ruchu drogowego oraz uwzględnić dodatkowe zapotrzebowanie zgłaszane przez poważnych inwestorów zagranicznych (BIZ).

Województwo kujawsko-pomorskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Bydgoszcz, Toruń) traktują w uzasadniony sposób jako modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako uzupełnienie rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych (A1 i w przyszłości S10).

Zakres inwestycji drogowych klasy wojewódzkiej w Kujawsko-Pomorskim jest w porównaniu z silnymi gospodarczo województwami niewielki¹⁶³. Wydaje się on usprawiedliwiony planistycznie. W sytuacji analizowanego województwa inwestycje drogowe dotyczą poszczególnych ciągów dróg wojewódzkich, które na obszarach peryferyjnych, zalesionych spełniają rolę połączeń magistralnych, z dodatkowym obciążeniem ciężkim ruchem towarowym (głównie leśnictwa).

Należy zauważyć, że kompetentne władze regionalne w województwie kujawsko-pomorskim, a przede wszystkim głównych ośrodków miejskich w Bydgoszczy i Toruniu, potrzeby inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich (i miejskich) szacują na 1 164 mln złotych. Dopiero taka skala wydatków regionu na drogi wojewódzkie pozwoli zniwelować dysproporcje infrastrukturalne w województwie oraz lepiej skomunikować najważniejsze miasta z obszarami peryferyjnymi. Dodatkowym problemem pozostaje zły stan technicznych wielu połączeń wojewódzkich i narastające niestety zaległości remontowe na drogach wojewódzkich. Nie wystarczy budować jedynie dróg dojazdowych do autostrad lecz należy również zapewnić utrzymanie istniejącej infrastruktury drogowej. Stąd potrzeba przeznaczenia do 2027 roku na prace w tym zakresie dodatkowych 700 mln złotych¹⁶⁴.

¹⁶³ Niespełna 600 mln zł.

¹⁶⁴ Dokładnie 701,3 mln zł.

Województwo lubelskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Lublin, Zamość, Biała Podlaska) wskazują na poważne problemy skomunikowania wielu subregionów województwa lubelskiego z Lublinem, przejściami granicznymi z Białorusią i Ukrainą oraz ważnymi ośrodkami urbanistycznymi położonymi w województwach ościennych. Przykładem mogą być tu drogi wojewódzkie nr 801 Warszawa-Karczew-Wilga-Maciejowice-Dęblin-Puławy, drogi nr 829 i 820 w okolicach Łęcznej¹⁶⁵. Tak jak analogicznie rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 815 Wisznice-Parczew-Siemień-Lubartów. Pełny zakres potrzeb inwestycyjnych odnośnie dróg wojewódzkich w regionie lubelskim oceniany jest do 2027 roku na ponad 1,6 mld złotych. Natomiast najpilniejsze inwestycje drogowe oraz nie pogarszanie stanu technicznego istniejących dróg wojewódzkich w regionie zdaniem specjalistów oceniane są na ok. 800 mln zł. Wydaje się, że dla strategii rozwoju województwa lubelskiego należy brać pod uwagę pierwszą, większą kwotę, która nie tylko „łata” zaistniałe dziury infrastrukturalne, ale umożliwia integrację regionu z pozostałymi obszarami kraju¹⁶⁶. Oczywiście, przedłużenie w przyszłości autostrady A2 do granicy państwa, jak również budowa magistrali autostradowej S12/S17, wywołają konieczność wzmocnienia istotnych dojazdowych dróg krajowych i wojewódzkich. Brak przesądzonych terminów realizacji dróg autostradowych powoduje ostrożne postulowanie inwestycji w sieć uzupełniającą, czego dowodem jest omawiana ankieta wypełniona przez specjalistów regionalnych.

¹⁶⁵ Rozwojowy ośrodek górnictwa węgla kamiennego.

¹⁶⁶ Przykładem dodatkowym może tu być ogłoszenie przez Rząd w maju 2018 r. planu budowy mostu przez Wisłę w Kazimierzu Dolnym, na drodze do Janowca. Ten most należy właśnie do takich integrujących region z otoczeniem inwestycji.

Województwo lubuskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski) sugerują niewielki zakres prac związanych z poprawą jakościową dróg wojewódzkich. Do 2027 roku przewiduje się jedynie poważniejsze prace modernizacyjne w Zielonej Górze. Natomiast miasto na prawach powiatu Gorzów Wielkopolski jest obecnie zdominowane przebudową obwodnicy S3 i doprowadzeniem jej do parametrów autostradowych wraz z lepszym skomunikowaniem w centrum miasta. Generalnie, nie oznacza to braku potrzeb inwestycyjnych w zakresie wzmacniania połączeń rangi wojewódzkiej w regionie. Należy tu zwrócić uwagę na szereg bardzo ważnych projektów inwestycyjnych w regionie, takich jak budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 (wartość projektu 110 mln zł.). Innym tego typu projektem jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 159 wraz z mostem nad terenem zalewowym rzeki Warty w Skwierzynie (estakada). Łączna wartość inwestycji drogowych na sieci połączeń wojewódzkich do roku 2023 wynosi szacunkowo 400 mln zł, z czego w ocenie specjalistów 334 mln zł powinny pochodzić ze środków unijnych.

Łączne wydatki na drogi wojewódzkie w omawianym regionie powinny wynieść do 2027 roku co najmniej 800 mln zł.

Województwo łódzkie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice) traktują w racjonalny sposób jako modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako uzupełnienie rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych, szczególnie w obszarze ciężenia do aglomeracji łódzkiej.

Cechą charakterystyczną układu dróg wojewódzkich w regionie jest z jednej strony ich koncentracja w aglomeracji łódzkiej, a z drugiej strony – obsługa bełchatowskiego zagłębia górniczo-energetycznego. Najważniejsze projekty rozbudowy dróg wojewódzkich w Łódzkim kosztować będą do 2024 roku 838,8 mln zł. Kwota ta znacząco odbiega od wielkości wskazanej w ankiecie władz samorządowych województwa łódzkiego (171,99 mln zł). Specjaliści kładą akcent w wydatkach drogownictwa na odrabianie zaległości utrzymaniowych i związane z tym nieznaczne projekty modernizacyjne. Wydatki modernizacyjne przewidywane do 2027 roku na drogi wojewódzkie powinny wynieść co najmniej 1 317,82 mln zł. W sumie podnoszenie jakości połączeń klasy wojewódzkiej w województwie łódzkim może kosztować w analizowanym okresie lat 2024-2027 ok. 2 156,62 mln zł. Dopiero wydatki drogowe tego rzędu pozwolą wpisać lepsi jakościowo drogi wojewódzkie do sieci dróg magistralnych o parametrach autostradowych oraz dróg krajowych.

Województwo małopolskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Kraków, Tarnów) traktują drogi wojewódzkie najczęściej w powtarzający się sposób jako modernizację i wzmocnienie sieci drogowej w swoim regionie m.in. w celu uzupełnienia rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych, w tym przypadku autostrady A4.

Województwo małopolskie należy do tych regionów, w których planowane projekty drogowe istotnie odbiegają wartością od zgłaszanych do realizacji w nadchodzących latach najpilniejszych inwestycji na sieci drogowej. Zmiany ilościowe i jakościowe w drogownictwie województwa małopolskiego związane są z uczynienia z autostrady A4 kręgosłupa drogowego regionu i skomunikowania z nim dróg klasy krajowej i rzadziej - wojewódzkiej. Planuje się do 2022/23 roku wydanie 686,5 mln zł na węzły autostradowe i węzły drogowe, które dzięki modernizacjom dróg różnej klasy, w tym wojewódzkich (np. DW973, DW961, DW975, DW768), przyczynią się do realizacji tego celu. Pieniądze te nie były wykazywane w ankiecie specjalistów regionalnych dotyczącej rozbudowy i modernizacji dróg wojewódzkich w Małopolsce.

Analizowany region wykazuje wielkie, historyczne braki infrastrukturalne związane z niewystarczającą liczbą obwodnic miast i miejscowości. Województwo potrzebuje w związku z tym do 2023 roku 1 345,6 mln zł na najważniejsze projekty obwodnicowe¹⁶⁷. Natomiast rozbudowa najważniejszych dróg wojewódzkich w regionie pochłonie do 2023 roku 1 774,7 mln zł. Specjaliści wskazują na konieczność uzupełnienia wymienionych kwot kosztami modernizacji dróg wojewódzkich, które do 2027 roku pochłoną dodatkowo 370,61 mln zł (w tym 27,81 mln zł w samym Krakowie).

Sumując, potrzeby w zakresie wzmocnienia, rozbudowywania, modernizowania dróg wojewódzkich w Małopolsce można szacować w okresie do 2027 roku na 4 177,41 mln zł. Należy pamiętać, że część z tych wydatków dotyczy nie tylko dróg wojewódzkich.

¹⁶⁷ Do takich należą obwodnice: Miechowa, Skawiny, Wolbromia, Proszowic, Muszyny, Chochołowa, Zakopanego, Gorlic, Grybowa, Nowego Targu, Kęt.

Województwo mazowieckie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Warszawa, Siedlce, Ostrołęka) traktują nie tylko jak w większości pozostałych województw omawiane drogi jako modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie, ale również jako nowe, niezbędne, sieciowe inwestycje.

Projekty drogowe przewidziane do realizacji w województwie mazowieckim do 2020 roku pochłoną 922,8 mln zł (bez uwzględniania zmian preliminarzy i harmonogramu). Badania ankietowe o horyzoncie 2027 roku wskazują na konieczność kontynuowania budowy nowych dróg wojewódzkich, szczególnie w obrębie OMW¹⁶⁸. Zgłaszane potrzeby w tym zakresie przez organy zarządzające drogami wojewódzkimi wynoszą 770,4 mln zł (bez Warszawy). Wspominana wcześniej intensywność ruchu na drogach wojewódzkich regionu i wymuszane nią prace modernizacyjno-utrzymaniowe wymagają wydatkowania do 2027 roku dalszych 2 178,88 mln zł¹⁶⁹. Można dodać, że w przedmiotowym zakresie inwestycji drogowych województwo mazowieckie zgłasza zapotrzebowanie na wsparcie procesów inwestycyjnych pieniędzmi Unii Europejskiej w kwocie 1 725,53 mln zł, co lokuje region w ścisłej czołówce krajowej obok województwa dolnośląskiego, lubelskiego i śląskiego.

Sumując, zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne w zakresie rozbudowy dróg wojewódzkich na Mazowszu osiągnęły do 2027 roku kwotę ok. 4 mld zł, bez większości inwestycji modernizacyjnych w obrębie miasta Warszawy. Aplikowanie o dodatkowe środki unijne w tym zakresie może podnieść wydatki inwestycyjne o ok. 1,5 mld zł¹⁷⁰.

¹⁶⁸ Części z nich nadaje się charakter szlaków drogowych w obszarach zurbanizowanych zgodnie z informacją zawartą we wstępie do analizy województwa mazowieckiego.

¹⁶⁹ W tych kosztach partycypuje Warszawa, ale skala wydatków jest znikoma – 142,13 mln zł, wskazuje to wyraźnie, że budżet miasta przejmuje większość wydatków drogowych.

¹⁷⁰ Należy liczyć się z tym, że nie wszystkie potrzeby zostaną zaspokojone z wykorzystaniem środków unijnych.

Województwo opolskie

Wyniki badania ankietowego potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Opole) akcentują w uzasadniony sposób modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako uzupełnienie rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych (A4).

Zakres inwestycji drogowych w największym polskim województwie nie jest duży i koncentruje się przede wszystkim w północno-wschodnich, zurbanizowanych obszarach regionu. Realizowane do 2020 roku projekty inwestycyjne w zakresie dróg wojewódzkich wymagają finansowania wielkości 431,4 mln zł. Niektóre z projektów mają szczególne znaczenie dla udrożnienia intensywnego ruchu drogowego. Przykładowo takimi projektami są budowa obwodnicy Malnii i Chorulii (lokalizacja największej cementowni w Polsce) w ciągu nadodrzańskiej drogi wojewódzkiej nr 423 oraz przebudowa ciągu drogi wojewódzkiej nr 408.

Nowe inwestycje drogowe na Opolszczyźnie do 2022 roku pochłoną ponad 110 mln zł, a w perspektywie do roku 2027 dalsze 80 mln zł. Większy zakres będą miały w omawianych okresach prace utrzymaniowe i modernizacyjne. Analogicznie planowane są one na 275 mln zł do 2022 roku i 162,8 mln zł do roku 2027. Na tym tle planowane inwestycje z wykorzystaniem środków unijnych wynosić będą do 2027 roku 685,69 mln zł, w tym połowa przeznaczona jest na przebudowę systemu drogowego miasta Opola. W sumie wydatki na drogi wojewódzkie Opolszczyzny mogą sięgnąć w 2027 roku rozszerzając się aż do 1 744,89 mln zł.

Województwo podkarpackie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Rzeszów, Przemyśl, Krosno) formułują do 2027 roku bardzo ambitny program uzupełnienia i modernizacji sieci drogowej regionu. Należy przypomnieć, że ukształtowanie powierzchni Podkarpacia wymusza czasami wyjątkową, magistralną rolę dróg wojewódzkich. W takiej sytuacji ich rozbudowa tworzy ważne dla społeczeństw lokalnych ciągi drogowe, uzupełniające połączenia klasy krajowej (DK) i magistralnej (A4). Do taki połączeń należy droga wojewódzka nr 875 Mielec-Kolbuszowa-Leżajsk-Sokołów Małopolski lub droga nr 835 Lublin-Przeworsk-Grabownica Starzeńska. Duże znaczenie mają także przewidywane do realizacji obwodnice miast np. Lubaczowa, czy też Kolbuszowej lub Strzyżowa w ciągu drogi nr 988.

Zgłaszany przez specjalistów program inwestycyjny województwa podkarpackiego w zakresie rozbudowy dróg wojewódzkich do 2027 roku preliminuje wydatki 2,6 mld zł. Zakres rzeczowy inwestycji oraz ich koszt (por. pp. 2.9) sugeruje, że w okresie trzeciej dekady obecnego wieku region podkarpacki uzyska uzupełnioną, zmodernizowaną sieć drogową, która w przeszłości będzie wymagała jedynie jakościowych wzmocnień.

Wypowiedzi ankietowe zarządzających siecią dróg wojewódzkich w regionie rozszerzają ten program o inwestycje uzupełniające w największych miastach regionu. Ich realizacja będzie wymagała wydatkowania 849,41 mln zł¹⁷¹. Opóźnienia modernizacyjne sieci drogowej tzw. problemowego Podkarpacia wymagają przeznaczenia na utrzymanie i modernizację dróg wojewódzkich regionu do 2027 roku 1 160,65 mln zł. Łączne nakłady inwestycyjne na tę klasę dróg w województwie podkarpackim powinny osiągnąć według specjalistów i zarządzających infrastrukturą 4,61 mld zł. Pasuje to województwo podkarpackie w ścisłej czołówce polskich inwestorów drogowych.

¹⁷¹ Omawiane inwestycje koncentrować się będą w Rzeszowie i Przemyślu (76,5% kosztu tych inwestycji).

Województwo podlaskie

Wyniki badań ankietowych potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (Białystok) traktują w uzasadniony sposób omawiane inwestycje jako modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich oraz jako uzupełnienie przez nie sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych (S19, S8, S61).

Z uwagi na to, że województwo podlaskie należy do słabszych gospodarczo regionów kraju, plany inwestycyjne w zakresie poprawy jakości dróg wojewódzkich pozostają proporcjonalne do potencjału społeczno-gospodarczego regionu. Przewiduje się, że w okresie do 2021 roku potrzeby inwestycyjne w przedmiotowym zakresie wyniosą 1 178,2 mln zł. Następną perspektywą finansową do roku 2027 przewiduje nowe inwestycje drogowe o długości 92,6 km o wartości kosztorysowej 636 mln zł. Względnie słaba jakość utrzymaniowa dróg wojewódzkich w regionie skutkuje planami wydatkowania na modernizację i utrzymanie infrastruktury drogowej 1 506,5 mln zł. Wydaje się, że wydatki te są szczególnie pożądane w omawianym regionie. Większość strategicznie ważnych inwestycji drogowych w województwie podlaskim realizowana będzie z wykorzystaniem środków unijnych.

Sumując, należy spodziewać się do 2027 roku wydatkowania w województwie podlaskim ok. 3 320,7 mln zł. Wielkość tych wydatków świadczy o potrzebach inwestycyjnych drogownictwa Podlasia.

Województwo pomorskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Starogard Gdański, Malbork) traktują w normalny sposób omawiane inwestycje jako modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich jako uzupełnienie rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych (A1, S7, S6).

Drogownictwo województwa pomorskiego zdominowane jest problemami udroźnienia ruchu samochodowego w obrębie zespołu miejskiego Trójmiasta oraz na magistralach stanowiących jego obwodnice (istniejącą i przyszłą). W związku z tym wydatki inwestycyjne koncentrują się na podstawowej, magistralnej sieci o parametrach autostradowych. Na drogi wojewódzkie w perspektywie roku 2020 wydatki na jedenaście ważnych, choć liczbowo skromnych projektów drogowych, wyniosą 600,1 mln zł. W perspektywie roku 2027 wydatki te uzupełnione zostaną o ok. 550 mln zł. Analogiczne wydatki modernizacyjne w województwie do 2027 roku wyniosą 703 mln zł. Realność wielu planowanych inwestycji w zakresie poprawy jakości dróg wojewódzkich w regionie zapewniać będą w tym czasie środki finansowe Unii Europejskiej (590 mln zł).

Ostatecznie w czasie do 2027 roku można spodziewać się wydatkowania na drogi wojewódzkie Pomorza 2 353,1 mln złotych.

Województwo śląskie

Wyniki badania potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miast na prawach powiatu (np. Katowice, Bielsko Biała, Bytom, Częstochowa, Ruda Śląska, Rybnik, Gliwice, Siemianowice Śląskie) podkreślają omawiane inwestycje przede wszystkim jako modernizację i wzmocnienie dojazdowych dróg wojewódzkich do rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych, szczególnie w obszarze ciężenia do Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP), Rybnickiego Okręgu Węglowego (ROW) oraz Bielsko Białej.

Inwestycje drogowe województwa śląskiego zdominowane są przez wielkie projekty autostradowe o znaczeniu ponadregionalnym (np. A1, A4, S69). Należy zaznaczyć również, że wiele miast śląskich nie ma w swoim zarządzaniu dróg wojewódzkich, tylko historycznie, zwyczajowo traktuje ważniejsze ciągi drogowe jako sieć uliczną. W związku z tym planowane inwestycje drogowe w takich miastach mają charakter magistralny lub miejski, lokalny. To powoduje kłopoty z przyporządkowaniem planowanych kwot wydatków inwestycyjnych w drogownictwie, konkretnej klasie dróg wojewódzkich.

Badania ankietowe oraz zestawienia urzędu marszałkowskiego pozwalają ustalić sumarycznie koszty poprawy jakości dróg wojewódzkich w zurbanizowanym najbardziej w Polsce regionie. W perspektywie roku 2020/21 koszt najważniejszych inwestycji na drogach klasy wojewódzkiej wyniesie 679,8 mln zł. Projektów tych nie jest dużo i zostały one wcześniej zestawione tabelarycznie. Daleko poważniejsze są plany inwestycyjne województwa śląskiego do roku 2027. Ich ogólny koszt wyniesie 2 376,5 mln zł. Koszty modernizacyjno-odtworzeniowe dróg wojewódzkich na Górnym Śląsku wyniosą w tym samym horyzoncie 2 251,95 mln zł. Uzupełniające potrzeby inwestycyjne w zakresie środków unijnych na drogownictwo władze regionu szacują na 3 310,45 mln zł¹⁷².

Sumując planowane wydatki inwestycyjne na drogi wojewódzkie Górnego Śląska można je określić dla 2027 roku na 8 308 mln zł. Kwota ta jest rekordem krajowym i nie ma swojego odpowiednika w przypadku innych województw. Jest jednak całkowicie uzasadniona ze względu na stan zagospodarowania infrastrukturalnego drogownictwa w województwie śląskim.

¹⁷² Badania ankietowe MliR z kwietnia 2018 roku, realizowane dla potrzeb raportu przez dra J. Sieraka z zespołem.

Województwo świętokrzyskie

Wyniki badania ankietowego potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że organy wojewódzkie oraz władze miasta na prawach powiatu (Kielce) akcentują w uzasadniony sposób modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako uzupełnienie rozbudowywanej sieci połączeń magistralnych o parametrach autostradowych (S7).

Województwo świętokrzyskie należy do ograniczonych przestrzennie, słabych gospodarczo regionów. Do roku 2020, a realnie do roku 2022, zakończony zostanie w regionie program wzmocnienia, przebudowy i budowy dróg wojewódzkich, który pozwoli województwu świętokrzyskiemu rozwiązać podstawowe problemy sieciowe drogownictwa. Rozbudowana zostanie przykładowo DW751 Suchedniów – Ostrowiec Świętokrzyski, powstanie obwodnica Końskich w ciągu drogi nr 749 oraz drogi nr 746. Innym projektem jest rozbudowa 744 na odcinku Tychów Stary – Starachowice, wraz z budową obwodnicy miasta Starachowice. Łączny koszt tego programu wyniesie prawie 2,1 mld złotych.

W tej sytuacji specjaliści w regionalnych badaniach ankietowych wskazują na najpilniejsze inwestycje drogowe w zakresie poprawy jakości dróg wojewódzkich, które z chwilą realizacji w 2027 roku pozwolą zakończyć likwidację najpoważniejszych problemów drogownictwa Kielecczyzny.

Na nowe inwestycje drogowe do 2027 w samych Kielcach preliminuje się 336,74 mln złotych. Stolica regionu posiada w swoim zarządzie węzeł drogowy, w którym istotne miejsce zajmują drogi wojewódzkie. Na pozostałym obszarze mają one charakter ciągów komunikacyjnych i w miejscach newralgicznych należy spodziewać się zakończenia inwestycji w okresie wcześniejszym. W Kielcach przewidywane są także poważne modernizacje układu drogowego, których koszt do 2027 roku wyniesie 161,42 mln złotych. Zapotrzebowanie na środki finansowe z Unii Europejskiej do 2027 roku szacowane jest na 399,37 mln złotych, ale i one związane są przede wszystkim z projektami miejskimi i podmiejskimi.

Łącznie należy spodziewać się, że w okresie 2018 – 2027 wydatki na drogi wojewódzkie Kielecczyzny wyniosą ok. 1,5 mld złotych.

Województwo warmińsko-mazurskie

Wyniki badania ankietowego potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że urząd marszałkowski województwa warmińsko-mazurskiego oraz władze miast na prawach powiatu (Olsztyn, Elbląg) akcentują w logiczny sposób modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako przede wszystkim zmiany jakościowe połączeń drogowych o charakterze wewnątrzregionalnym. Tylko nieliczne projekty (w okolicach Elbląga, Olsztyna i Suwalszczyzny) zapewnią będą połączenia dojazdowe do dróg magistralnych o parametrach autostradowych (S7 i Via Baltica).

Wypowiedzi ankietowe specjalistów regionalnych drogownictwa na Warmii i Mazurach wskazują na poważne problemy infrastrukturalne tego regionu. Drogi wojewódzkie trasowane są tu w trudnym, wyżynnym (morenowym) terenie. Z uwagi na nadgraniczność regionu i rolniczo-turystyczny charakter gospodarki narosły w województwie warmińsko-mazurskim poważne zaległości inwestycyjne w infrastrukturze drogowej. Ich zlikwidowanie oznaczać będzie poważne polepszenie warunków rozwojowych regionu. Koszt takiego „doganiania” czasu jest duży i wydatki infrastrukturalne drogownictwa należąć będą do najwyższych w Polsce. Trzeba będzie je ponieść, jeżeli strategicznie zależy nam na integracji przestrzennej kraju.

W okresie 2014 - 2020 (21) wydatki na drogi wojewódzkie Warmii i Mazur wynieść powinny 1,349 mld złotych¹⁷³. W perspektywie roku 2027 poniesione będą koszty podnoszenia jakości dróg wojewódzkich w wysokości 1,706 mld złotych. Łącznie inwestycje prowadzone będą na 522,85 kilometrach dróg wojewódzkich i całkowity ich koszt wyniesie 3,055 mld złotych. Według specjalistów ostatnią kwotę należy podnieść o 1, 348 mld złotych na modernizację dróg wojewódzkich, która w trudnym ukształtowaniu terenu oznacza całkowitą przebudowę zastanych historycznie ciągów drogowych. Należy zaznaczyć, że realność przedstawianego zakresu inwestycji drogowych w regionie zależeć będzie od dofinansowania ze środków unijnych. Słabszy gospodarczo region nie dysponuje wystarczającymi kwotami na rozwój drogownictwa.

Łączne wydatki w województwie warmińsko – mazurskim na drogi klasy wojewódzkiej wyniosą do roku 2027 ok. 4,4 mld złotych.

¹⁷³ Por.: Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030, Olsztyn 2012.

Województwo wielkopolskie

Wyniki badania ankietowego potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że władze miast na prawach powiatu (Poznań, Kalisz, Konin, Leszno) akcentują w sposób analogiczny do innych województw modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako przede wszystkim zmiany jakościowe połączeń drogowych o charakterze wewnątrzregionalnym. Tylko nieliczne projekty zapewnią będą połączenia dojazdowe do dróg magistralnych o parametrach autostradowych.

Trwające prace w województwie wielkopolskim nad założeniami strategii rozwojowej drogownictwa do 2030 roku pozwalają obecnie jedynie w zarysie zakreślić potrzeby rzeczowe i finansowe w zakresie wzmocnienia jakościowego dróg wojewódzkich w regionie. Należy spodziewać się przy tym, że założenia te nie będą pozostawały w sprzeczności z dotychczas realizowaną przez władze województwa polityką infrastrukturalną drogownictwa Wielkopolski.

W okresie do 2021/22 roku w województwie wielkopolskim zrealizowanych zostanie szereg ważnych projektów drogowych w klasie dróg wojewódzkich. Należy do nich na przykład rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 na odcinku Sowa Góra – Międzychód, obejmująca budowę mostu w miejscowości Międzychód na rzece Warcie. Taką inwestycją jest również budowa obwodnicy Rogoźna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241 oraz rozbudowa drogi nr 190 od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 do przyszłego węzła z drogą magistralną S10 (obecna DK10). Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 306 jest przykładem tworzenia układu dojazdowego do powstającej magistrali o parametrach autostradowych S5.

Łączne koszty przedsięwzięć inwestycyjnych planowanych na drogach wojewódzkich Wielkopolski wyniosą do 2021 roku 527,4 mln złotych¹⁷⁴. Potrzeby finansowe na rozwój dróg wojewódzkich w dekadzie lat dwudziestych obecnego wieku będą z uwagi na potencjał gospodarczy i społeczny województwa wielkopolskiego będą większe. Przesądzą o nich szybko narastające wraz z rozbudową autostrad (głównie S5) potrzeby włączenia ich w sieć dróg regionalnych i lokalnych regionu. Poważne są również zaległości infrastrukturalne drogownictwa w większych miastach Wielkopolski. Szacuje się, że każde z nich – Poznań,

¹⁷⁴ Uchwała Sejmiku Województwa Wielkopolskiego ze stycznia 2018 r.

Kalisz, Konin, Leszno potrzebuje na wzmocnienie i uporządkowanie miejskiej sieci drogowej ok. 200 mln złotych. W tym większość środków pochodzić będzie ze środków strukturalnych Unii Europejskiej.

Dla potrzeb ogólnej strategii finansowania dróg wojewódzkich w Polsce, należy przyjąć, zdaniem piszących te słowa, szacunkową wielkość wydatków województwa wielkopolskiego na poziomie 2 mld złotych. Nie jest to dużo w porównaniu z innymi, silnymi gospodarczo regionami kraju, ale poprawa jakości drogownictwa w regionie wiązać się będzie przede wszystkim z poszerzaniem (A2) lub budową dróg magistralnych (S5, S11, S10) o parametrach autostradowych.

Województwo zachodniopomorskie

Wyniki badania ankietowego potrzeb wojewódzkich w zakresie rozbudowy dróg klasy wojewódzkiej wyszczególnione w tabl. rozdziału 2 oraz syntetycznym zestawieniu pp. 3.1. wskazują, że urząd marszałkowski województwa zachodniopomorskiego oraz władze miast na prawach powiatu (Szczecin, Koszalin, Świnoujście) akcentują w logiczny sposób modernizację i wzmocnienie dróg wojewódzkich w swoim regionie jako przede wszystkim zmiany jakościowe połączeń drogowych o charakterze wewnątrzregionalnym i najczęściej dojazdowym do powstających dróg magistralnych o parametrach autostradowych (S3, S6 i w przyszłości S10 oraz S11).

W programie rozwoju dróg wojewódzkich do roku 2021 preliminowane są wydatki na łączną kwotę 883,4 mln złotych. Powstaną lokalne ciągi drogowe (droga nr 102, 151) ułatwiające skomunikowanie pasa nadbrzeżnego Bałtyku z wnętrzem regionu i przykładowo S6. Zlikwidowane zostaną tzw. „wąskie gardła” przejść przez miejscowości Moryń i Bielin (droga nr 125), przez miejscowość Brzózki droga nr 114 oraz miejscowość Krzywin (droga nr 122). Zakres realizowanych prac przy obecnym stanie dróg wojewódzkich w regionie pozwoli uzyskać istotny postęp w udrażnianiu sieci drogowych. Jednak dopiero powstanie autostrad umożliwi województwu zachodniopomorskiemu integrację z resztą kraju i zakończenie tworzenia kratownicowej siatki połączeń magistralnych. Wtedy również ujawnią się planistycznie i zarazem strategicznie potrzeby utworzenia nowoczesnej sieci dróg dojazdowych różnych klas, w tym wojewódzkich.

Realizowany program budowy dróg wojewódzkich w regionie do 2021 roku pochłonie zgodnie z powyższym kwotę 883,4 mln złotych. Badania ankietowe wykazują, że w perspektywie 2027 roku nowe inwestycje w zakresie rozbudowy dróg wojewódzkich wyniosą 209,95 mln złotych, potrzeby utrzymaniowe są znacznie większe i przy poważnych zaległościach remontowych mają wynieść 2 104,91 mln złotych¹⁷⁵. W Świnoujściu powstanie tunel pod Świną, ale w ciągu drogi S3. Już ta sama inwestycja istotnie wypłynie na poprawę jakości układu dróg miejskich miasta. Szczecin, jako główna aglomeracja regionu, zdominowany jest przez budowę autostrad (S3, A6 i w przyszłości S10). W związku z tym przyszłe wydatki na drogi wojewódzkie w obszarze ciężenia do dużych miast należy zwiększyć o 200 mln złotych.

¹⁷⁵ Z dużych miast regionu koszty w tym zakresie określił jedynie Koszalin – 148,3 mln złotych.

Łączne zapotrzebowanie na środki finansowe związane z inwestycjami na drogach wojewódzkich osiągnie do 2027 roku w regionie kwotę 3 398,26 mln złotych.

Wnioski

Analiza materiałów i wypowiedzi ankietowych specjalistów pozwala sformułować ostateczne, ogólnopolskie potrzeby inwestycyjne związane z rozbudową i podnoszeniem jakości dróg wojewódzkich w poszczególnych regionach. Potrzeby te wyrażone są pieniędznie, a nie rzeczowo z uwagi na łatwość operowania finansowym wspólnym mianownikiem dla różnych projektów¹⁷⁶. Koszty planowanych inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich, jak również ich modernizacji zestawione zostały zbiorczo w poniższej tabl. 3.1.6 oraz przedstawione graficznie na związanych z tablicą diagramach, obrazujących udziały wojewódzkie w planowanych kosztach.

Tabl. 3.2.1. Zestawienie potrzeb finansowych na inwestycje w zakresie dróg wojewódzkich do 2027 roku

Lp.	Województwa	Planowane inwestycje [w mld zł]	Planowane modernizacje [w mld zł]	Ogółem [w mld zł]
1.	Dolnośląskie	1,60	3,10	4,70
2.	Kujawsko-pomorskie	1,16	0,70	1,86
3.	Lubelskie	0,80	1,60	2,40
4.	Lubuskie	0,40	0,40	0,80
5.	Łódzkie	0,85	1,35	2,20
6.	Małopolskie	1,30	2,90	4,20
7.	Mazowieckie*	1,70	2,20	3,90
8.	Opolskie	1,30	0,44	1,74
9.	Podkarpackie	3,45	1,16	4,61
10.	Podlaskie	1,81	1,51	3,32
11.	Pomorskie*	1,15	0,70	1,85
12.	Śląskie*	6,03	2,25	8,28
13.	Świętokrzyskie	0,50	1,00	1,50
14.	Warmińsko-mazurskie	3,00	1,40	4,40
15.	Wielkopolskie	1,00	1,00	2,00
16.	Zachodniopomorskie	1,30	2,10	3,40
Suma:		27,35	23,81	51,16

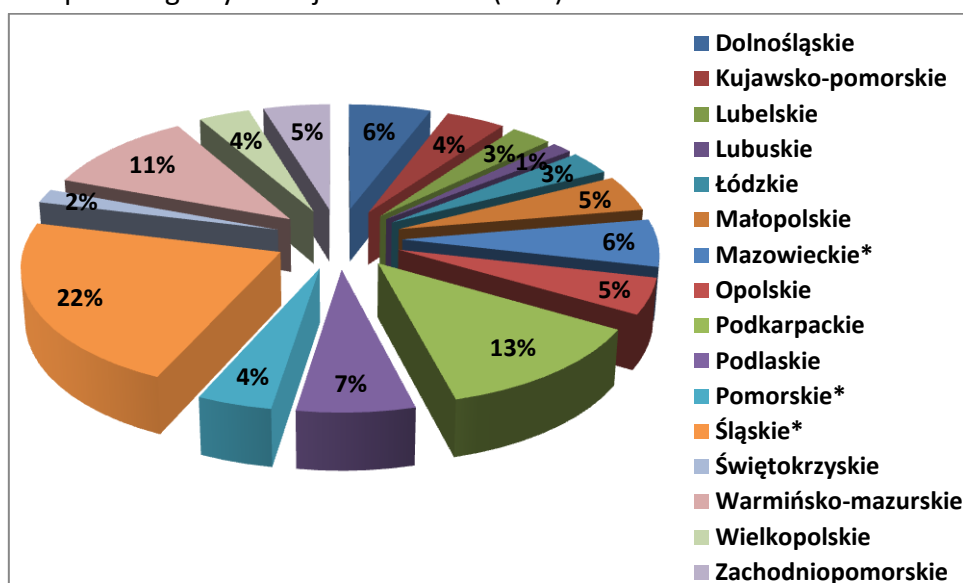
*dodane środki UE przeznaczone na inwestycje drogowe

Źródło: opracowanie własne

¹⁷⁶ Budowa nowych odcinków dróg, modernizacja, wzmacnianie nawierzchni, likwidacja „wąskich gardeł”, inwestycje mostowe, wiaduktowe, obwodnice.

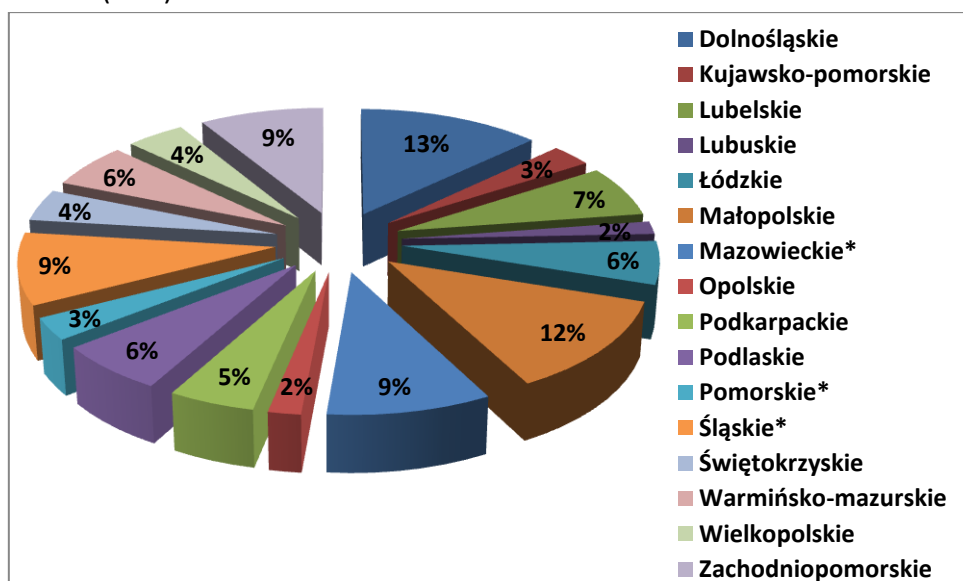
Łączne zapotrzebowanie na środki finansowe w zakresie nowych inwestycji drogowych do roku 2027 osiągnęło 27,35 mld złotych. Analogiczne potrzeby modernizacyjno-odtworzeniowe wynoszą 23,81 mld złotych. W sumie oczekiwane wydatki na ważny element sieci drogowej Polski wyniosły 51,16 mld złotych. Jest to bardzo poważna kwota, ale bez wydatkowania jej w nadchodzącej dekadzie niemożliwe będzie wykorzystanie współfinansowanych przez Unię Europejską inwestycji magistralnych o parametrach autostradowych.

Diagram 1. Udział potrzeb finansowych na inwestycje w zakresie dróg wojewódzkich w poszczególnych województwach (w %)



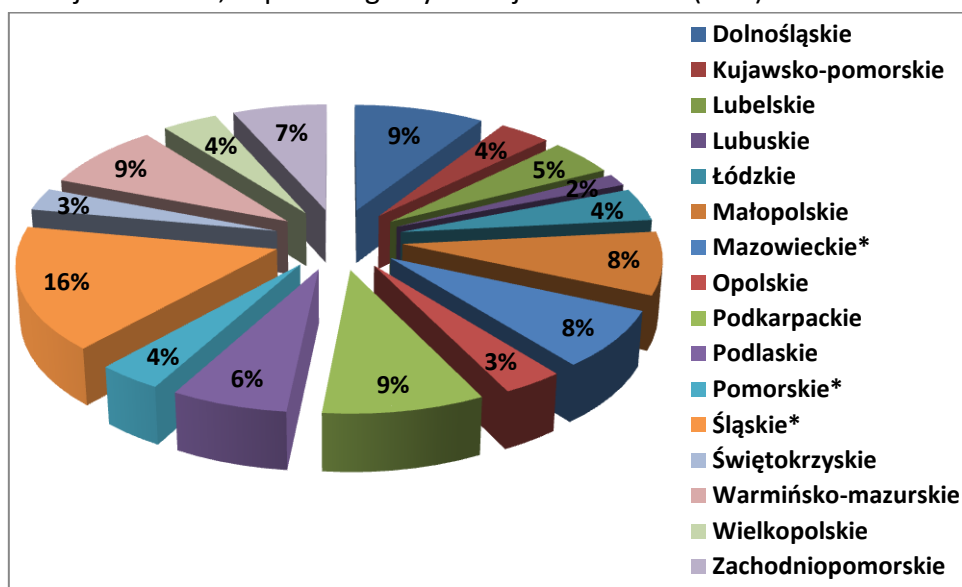
Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 3.2.1

Diagram 2. Udział potrzeb finansowych na modernizację dróg w poszczególnych województwach (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 3.2.1

Diagram 3. Udział potrzeb finansowych na inwestycje i modernizacje w zakresie dróg wojewódzkich, w poszczególnych województwach (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabl. 3.2.1

Nierealne stanie się także lepsze skomunikowanie województw nadgranicznych z centrum kraju oraz uatrakcyjnienie lokalizacyjne dla inwestorów krajowych i zagranicznych wielu regionów o charakterze peryferyjnym. Brak uzupełnienia sieci autostrad o drogi krajowe i wojewódzkie ograniczy mobilność transportową mieszkańców Polski i nie pozwoli wykorzystywać potencjału turystycznego i kulturowego wielu ciekawych obszarów. Można w tym miejscu jeszcze raz przytoczyć znaną tezę, że bez rozwoju infrastruktury, w tym przypadku drogowej, nie możliwe jest utrzymanie większego szybszego tempa rozwoju. Infrastruktura jest w tym przypadku elementem niezbędnym, choć nie jedynym, rozwoju społeczno-gospodarczego.

Rekomendacje

Dotychczasowe rozważania dotyczące programu rozbudowy i modernizacji dróg wojewódzkich w poszczególnych województwach kraju oraz w związanych z tym potrzeb finansowych, pozwalają sformułować syntetyczne rekomendacje dla strategii rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce:

1. Drogi wojewódzkie we wszystkich analizowanych regionach stanowią uzupełnienie połączeń magistralnych o statusie dróg autostradowych lub krajowych. Jedynie w najsłabszych nadgranicznych województwach drogi tej klasy stanowią czasami przestrzenne ciągi komunikacyjne o dużym znaczeniu rozwojowym. W wielkich miastach znaczenie dróg wojewódzkich ogranicza się najczęściej do funkcji łączenia sieci ulicznej ze strefami podmiejskimi. W każdym analizowanym przypadku drogi wojewódzkie udowadniają swoje znaczenie przestrzenne i w związku z tym inwestycje z nimi związane powinny należeć do priorytetowych.
2. Ograniczanie inwestycji w zakresie dróg wojewódzkich oznacza izolację przestrzenną dla wielu jednostek osadniczych, terenów produkcji rolnej, obszarów eksploatacji leśnej i mimo pozornej lokalności drogi te powinny być intensywnie rozwijane.
3. Hierarchia sieci infrastrukturalnej drogownictwa przesądza o tym, że drogi wojewódzkie stanowią w całym kraju bazę kształtowania dróg powiatowych, gminnych i lokalnych. Bez ich rozwoju społeczności lokalne stawać się będą stopniowo społecznościami peryferyjnymi a duże obszary kraju skazane będą na niekorzystne zmiany demograficzne (wyludnienie).
4. W sytuacji polskiego transportu inwestycje w drogownictwie, w tym także w zakresie dróg wojewódzkich, powinny uzyskać w perspektywie nowej dekady bezwzględne pierwszeństwo wśród projektów różnych gałęzi transportowych¹⁷⁷.
5. W świetle analizowanej sytuacji polskiego drogownictwa i potrzeb zgłaszanych ankietowo przez władze wojewódzkie oraz część większych miast wydatki na drogi wojewódzkie do 2027 roku rzędu 51,16 mld złotych należy uznać za niezbędne, racjonalne i zmieniające jakościowo ład przestrzenny. Uwzględnienie w tych wydatkach

¹⁷⁷ Przykładowo 700 km super szybkich kolei, przekop Mierzei Wiślanej, pozostawienie CPL bez wystarczającej infrastruktury drogowej, przekształcanie Wisły i Odry w arterie transportowe.

inwestycji utrzymaniowo-modernizacyjnych pozwoliłoby również na odrobienie zaległości remontowych i zapobieżenie pogarszania się jakości dróg wojewódzkich w słabszych gospodarczo regionach. Tym samym zahamowane byłoby narastanie dysproporcji rozwojowych kraju, a rzecznicy tzw. teorii metropolizacji nie uzyskaliby na jej rzecz dodatkowych argumentów.

Przeprowadzona analiza miała charakter ekspercki. W przyszłości zachodzące trendy w zakresie rozwoju dróg wojewódzkich powinny być sprawdzone i zaktualizowane.

Załącznik nr 1

Droga klasy GP - droga główna ruchu przyspieszonego - jedna z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 z późn. zm.). Potocznie często zwana drogą szybkiego ruchu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy GP dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowy: 60 i 70 km/h oraz cztery prędkości projektowe poza terenem zabudowy: 60, 70, 80 i 100 km/h. Drogi klasy GP mogą należeć do kategorii dróg krajowych lub dróg wojewódzkich (wyjątkowo).

Wymagania techniczno-użytkowe dla drogi klasy GP w zależności od prędkości projektowej

Prędkość projektowa [km/h]			60	70	80	100
Najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających [m]	jednojezdniowej	2 pasy ruchu	30	30	-	-
		4 pasy ruchu	40	40	-	-
	dwujezdniowej	6 pasów ruchu	50	50	-	-
Najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających poza terenem zabudowy [m]	jednojezdniowej	2 pasy ruchu	25	25	25	25
		4 pasy ruchu	35	35	35	35
	dwujezdniowej	6 pasów ruchu	45	45	45	45
Szerokość pasa ruchu [m]	na terenie zabudowy		3,5	3,5	-	-
	poza terenem zabudowy		3,5	3,5	3,5	3,5
Minimalne odległości między skrzyżowaniami [m]	na terenie zabudowy		1000	1000	-	-
	poza terenem zabudowy		2000	2000	2000	2000
Największa długość odcinka prostego [m]			1000	1200	1500	2000
Najmniejsza długość odcinka prostego między odcinkami krzywoliniowymi o zgodnym kierunku zwrotu [m]			250	300	350	400
Szerokość pobocza gruntowego [m]			1,5	1,5	1,5	1,5
Szerokość pobocza utwardzonego [m]			2,0	2,0	2,0	2,0
Minimalna odległość chodnika od krawędzi jezdni [m]			5,0	5,0	5,0	5,0
Minimalna wysokość skrajni drogi [m]			4,7	4,7	4,7	4,7

Załącznik nr 2

Droga klasy G – droga główna – jedna z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430). Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy G dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym: 50 i 60 km/h oraz trzy prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 50, 60 i 70 km/h. Drogi klasy G mogą należeć do kategorii dróg krajowych, dróg wojewódzkich lub dróg powiatowych.

Wymagania techniczno-użytkowe dla drogi klasy G w zależności od prędkości projektowej

Prędkość projektowa [km/h]			50	60	70
Najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających [m]	jednojezdniowej	2 pasy ruchu	25	25	–
		4 pasy ruchu	35	35	–
	dwujezdniowej	6 pasów ruchu	45	45	–
Najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających poza terenem zabudowy [m]	jednojezdniowej	2 pasy ruchu	25	25	25
	dwujezdniowej	4 pasy ruchu	35	35	35
Szerokość pasa ruchu [m]	na terenie zabudowy		3,5	3,5	–
	poza terenem zabudowy		3,0 – 3,5	3,0 – 3,5	3,0 – 3,5
Minimalne odległości między skrzyżowaniami [m]	na terenie zabudowy		500	500	–
	poza terenem zabudowy		800	800	800
Największa długość odcinka prostego [m]			–	1000	1200
Najmniejsza długość odcinka prostego między odcinkami krzywoliniowymi o zgodnym kierunku zwrotu [m]			–	250	300
Szerokość pobocza gruntowego [m]			1,25	1,25	1,25
Szerokość pobocza utwardzonego [m]			2,0	2,0	2,0
Minimalna odległość chodnika od krawędzi jezdni [m]			3,5	3,5	3,5
Minimalna wysokość skrajni drogi [m]			4,6	4,6	4,6

Bibliografia

1. Andrzejewski R., Fechner I., *Wolny Obszar Celny jako punkt węzłowy międzynarodowych sieci logistycznych*, Logistyka, 2006, nr 2.
2. Art. 10, ust. 4 i 6 ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. Nr 0, poz. 1137, z późn. zm.).
3. Art. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 r. Nr 0, poz. 460, z późn. zm.).
4. Badania statutowe Katedry Geografii Ekonomicznej KNoP, SGH Warszawa 2012 r. (materiały nie publikowane).
5. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P.; *Kierunki rozwoju infrastruktury transportu drogowego w Polsce*, ITS, Warszawa 2014.
6. Banak M., J. Brdulak, Krysiuk C.; *Mobilność i komunikacja w miastach polskich*, „Technika Transportu Szynowego – TTSz”, 2015, nr 12.
7. Bentkowska-Senator K., Kordel Z. Waśkiewicz J., *Polski transport samochodowy. Rynek – koszty – ceny*, ITS, Warszawa 2012.
8. Berezowski St.; *Zarys geografii komunikacji*, PWN, Warszawa 1979.
9. Brdulak J, Krysiuk C.; *Humanizacja sieci komunikacyjnej Obszaru Metropolitalnego Warszawy*, „Transport Samochodowy”, 2016, nr 4.
10. Brdulak J, Pawlak P.; *Przedsiębiorstwo w rachunku ekonomicznym skutków inwestycji drogowych*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie”, 2017, nr 1.
11. Brdulak J. (red. nauk.); *Problemy rozwoju regionalnego. VII Kongres Ekonomistów Polskich*, PTE/Dom Wyd. Bellona, Warszawa 2001.
12. Brdulak J., Krysiuk C., Nowacki G.; *Analiza projektów unijnych w zakresie komunikacji miejskiej – implementacja i efektywność*, „Logistyka”, 2015, nr 3 (CD 1).
13. Brdulak J., Krysiuk C., Piwko M.; *Obszar Metropolitalny Warszawy, a zrównoważony rozwój transportu*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, 2018, nr 6.
14. Brdulak J., Krysiuk C., Zakrzewski B.; *Bezpieczna infrastruktura w transporcie drogowym*, „Logistyka”, 2014, nr 4.
15. Brdulak J., Pawlak P.; *Infrastruktura transportowa w rozwoju obszarów rdzeniowych i peryferyjnych na przykładzie Polski Wschodniej*, „Autobusy. Technika. Eksploatacja. Systemy Transportowe”, 2016, nr 6.
16. Brdulak J., Florczak E., Krysiuk C., Pawlak P., Zakrzewski B.; *Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, Min. Inwestycji i Rozwoju, Warszawa, 30 listopada 2017.
17. Brdulak J., Florczak E.; *Uwarunkowania działalności przedsiębiorstw społecznych w Polsce*, Wyd. Uczelni Łazarskiego, Warszawa 2016.
18. Brdulak J., Krysiuk C., Zakrzewski B.; *Bezpieczna infrastruktura w transporcie drogowym*, „Logistyka”, 2014, nr 4.
19. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B.; *Podstawowe teorie lokalizacji działalności gospodarczej oraz znaczenie czynnika transportu*, „Logistyka”, 2014, nr 6.

20. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C.; *Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-T, ITS*, Warszawa 2012.
21. Brdulak J., Pawlak P.; *Ocena skutków inwestycji drogowych z wykorzystaniem metod ekonomicznych*, „Transport Samochodowy”, 2016, nr 1.
22. Brdulak J., Zakrzewski B.; *Zasady teoretyczne zarządzania infrastrukturą korytarzy transportowych na przykładzie Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr II*, Transport Samochodowy T. 52, Nr 2/2016.
23. Brdulak J.; *Transport wodny śródlądowy jako element systemu transportowego Polski*, SGPiS, Warszawa 1989.
24. Brdulak J.; *Infrastructural Opportunities for Development of Borderlands (on the Example of Airport Infrastructure)* (in:) *Countries of Central and Eastern Europe versus Global Economic Crisis*, “Geopolitical Studies” vol. 15, Warsaw 2009.
25. Cervero R., *Road Expansion, Urban Growth and Induced Travel, A path Analysis*, “Journal of the American Planning Association”, Spring 2013, Vol. 69, No. 2.
26. Fierla I. (red. nauk.), *Geografia gospodarcza Polski*, PWE, Warszawa 2004.
27. Fierla I. (red. nauk.); *Geografia ekonomiczna Unii Europejskiej*, PWE, Warszawa 2011, wyd. 2.
28. Fierla I. (red. nauk.); *Polska w Europie, zarys geograficzno-ekonomiczny*, PWE, Warszawa 2011.
29. <http://siskom.waw.pl/a2-obwodnica-minska-mazowieckiego.htm>
30. <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/12052/Polskie-autostrady-budowane-sa-za-srednia-europejska>
31. http://www.nbp.pl/home.aspx?f=/kursy/arch_a.html
32. [http://www.siskom.waw.pl/drogi/61/Legionowo-Zegrze/dk61 leg zegrze ros rys uwar srod.pdf](http://www.siskom.waw.pl/drogi/61/Legionowo-Zegrze/dk61_leg_zegrze_ros_rys_uwar_srod.pdf)
33. <http://www.umsieradz.pl/pl/page/gospodarka-sieradza>
34. *Informacja Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku*, Białystok grudzień 2017.
35. Kordel Z., *Transport samochodowy w systemach logistycznych*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
36. Krysiuk C., Brdulak J., Banak M., *Wybrane rozwiązania usprawniające komunikację w mieście*, „Technika Transportu Szynowego – TTSz”, 2015, nr 12.
37. Krysiuk C., Brdulak J., Banak M.; *Mobilność i komunikacja w miastach polskich*, „Technika Transportu Szynowego – TTSz”, 2015, nr 12.
38. Krysiuk C.; *Rozwój nowoczesnej infrastruktury w miastach*, „Autobusy”, 2016, nr 9
39. Kucharuk T., *Wolny Obszar Celny Małaszewicze-Terespol. Zarys historii realizacji projektu*, Biała Podlaska, maj 2005, w: <http://rectus.edu.pl/WOC.doc>.
40. *Kujawsko-Pomorski plan spójności komunikacji drogowej i kolejowej 2014 – 2020*, Woj. Kujawsko-Pomorskie, Bydgoszcz lipiec 2016.
41. Lijewski T.; *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa 1977.
42. Markowski K.; *Infrastruktura drogowa w Polsce w latach 2014 2023*, GDDKiA Oddział w Gdańsku, Gdynia 13 października 2016.

43. Niedziółka D. (red. nauk.), *Zielona energia w Polsce*, CeDeWu.pl, Warszawa 2012.
44. Obszar Metropolitalny Warszawy w 2016 r., GUS, Warszawa 2016.
45. Pallus P., „Business Insider Polska” z 11.04.2018 r.
46. Pawlak P., *Związki pomiędzy rozwojem gospodarczym regionu a stanem infrastruktury drogowej*, „Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe”, 2018, nr 6.
47. Pietruszewski J., Świlski R.,; *Kierunki rozwoju sieci transportowej w województwie pomorskim*, PBPR, Gdynia 13 października 2016.
48. *Plan Inwestycji Transportowych dla województwa zachodniopomorskiego. Projekt (2016.09.22)*, Wydz. Zarządzania Strategicznego, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2016.
49. *Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim. Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice, wrzesień 2016.
50. *Plan rozbudowy dróg wojewódzkich w województwie śląskim. Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*, Zarząd Województwa Śląskiego, Katowice, wrzesień 2016.
51. *Plan rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa mazowieckiego na lata 2016 – 2026*, Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, Warszawa 2016.
52. *Plan rozwoju sieci drogowej województwa dolnośląskiego do roku 2020 w zakresie dróg wojewódzkich*, DSDiK, Wrocław wrzesień 2015.
53. *Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich w Małopolsce do roku 2020*, ZDW w Krakowie, Kraków maj 2012.
54. *Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich Województwa Lubelskiego na lata 2012 – 2020*, ZDW, Lublin 2012.
55. *Plan transportowy dla Województwa Wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku*, Zarząd Województwa Wielkopolskiego, Poznań 2015.
56. *Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2012 -2020 z perspektywą do roku 2030*, ZDW Olsztyn, Warszawa wrzesień 2015.
57. Polak E., *Lubuskie drogi 2014 – 2020*, konferencja prasowa z dn. 13.03.2014 r.
58. Poniatowska-Jaksch M.; *Przemysłowe bezpośrednie inwestycje zagraniczne źródłem konkurencyjności regionu*, SGH, Warszawa 2006.
59. *Program Rozwoju Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015*, Warszawa 2011 z późniejszymi zmianami.
60. *Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego*, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego, Zielona Góra czerwiec 2016.
61. *Program strategiczny rozwoju transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2023 (projekt)*, Zarząd Województwa Podkarpackiego, Rzeszów październik 2015.
62. *Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg krajowych, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad*. Dane za rok 2016. GDDKiA.
63. Raport przygotowany na zlecenie Komisji Europejskiej, DG Mobility and Transport pt. *Update of the Handbook on External Costs of Transport*, 2014.

64. Rocznik Demograficzny 2017, GUS, Warszawa 2017.
65. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124).
66. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.
67. *Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2006 – 2020*. Uchwała Nr XXXI/545/09 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dn. 27 kwietnia 2009 r.
68. *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*, Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego, Białystok marzec 2013.
69. *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, Sejmik Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2012.
70. *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 – projekt* -, Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego, Szczecin kwiecień 2017.
71. Transport Wyniki działalności w 2000, 2005, 2010, 2015, 2016, GUS, Warszawa 2001, 2006, 2011, 2016, 2017.
72. Transport Wyniki działalności w 2016 – suplement, GUS, Warszawa 2017.
73. *Uchwała Nr 1163/15 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 13 października 2015 r. w sprawie przyjęcia „Projekt Planu Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2015 – 2023”*, Łódź październik 2015.
74. *Uchwała Sejmiku Województwa Małopolskiego XLVII/735/18 z dnia 26 marca 2018 r.*
75. Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2222, ze zm.).
76. *Wieloletni plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich*, Zarząd Województwa Opolskiego, Opole styczeń 2013, s. 3 oraz *Założenia RPO Województwa Opolskiego na lata 2014 - 2020*, Opole 2016.