

Szanowni Państwo,

zwracam się z petycją o podjęcie działań na rzecz zwiększenia przepustowości i poprawy bezpieczeństwa ruchu na drodze ekspresowej S7, szczególnie na odcinku Radom–Warszawa. Wnoszę o analizę możliwości rozbudowy trasy do co najmniej trzech pasów ruchu w każdym kierunku tam, gdzie uzasadnia to natężenie ruchu, oraz o przedstawienie planów, harmonogramu i warunków realizacji inwestycji. Jednocześnie postuluję ocenę przepustowości całego korytarza S7 łączącego Kraków z Warszawą, aby jego poszczególne odcinki tworzyły spójny układ komunikacyjny.

1. Znaczenie drogi S7 dla komunikacji krajowej

S7 jest jednym z najważniejszych korytarzy transportowych w Polsce. Łączy Warszawę z Radomiem, Kielcami i Krakowem, obsługując ruch lokalny, międzyregionalny, towarowy oraz dojazdy do pracy i szkół.

Jej przepustowość powinna odpowiadać obecnemu i prognozowanemu natężeniu ruchu. Tymczasem, szczególnie w kierunku Warszawy, regularnie powstają długie zatory, zwłaszcza w weekendy, święta i okresach wzmożonych wyjazdów. Jako częsty użytkownik tej trasy obserwuję, że nie jest to problem incydentalny, lecz powtarzające się utrudnienie dotyczące mieszkańców wielu miejscowości.

2. Niewystarczająca przepustowość i potrzeba rozbudowy

Największej uwagi wymaga odcinek Radom–Warszawa ze szczególnym zwróceniem uwagi na okolice Grójca, gdzie liczba pasów może być niewystarczająca w stosunku do natężenia ruchu. Należy jednak analizować S7 jako całość, uwzględniając zróżnicowany standard infrastruktury na południe od Warszawy, układ węzłów, geometrię drogi oraz połączenie z siecią tras miejskich stolicy.

Warto również przeanalizować rozwiązania stosowane na trasach prowadzących do Krakowa, w tym na rozbudowanych odcinkach Małopolski i w rejonie krakowskiego układu obwodnicowego, gdzie większa liczba pasów w wielu miejscach zapewnia sprawniejszą obsługę ruchu. Podobne rozwiązania powinny zostać rozważone na przeciążonych fragmentach S7 prowadzących do Warszawy.

Stolica jest głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym i zawodowym kraju, dlatego dojazd do niej nie powinien wiązać się z częstymi i trudnymi do przewidzenia zatorami. Rozbudowę S7 należy traktować jako istotne zadanie infrastrukturalne, a nie wyłącznie lokalną poprawę warunków podróży.

3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Niewystarczająca przepustowość wpływa nie tylko na czas przejazdu, lecz także na bezpieczeństwo. Przy dużym zagęszczeniu pojazdów trudniej zachować odstępy, a niewielkie zmiany prędkości mogą wywoływać gwałtowne hamowanie kolejnych samochodów i prowadzić do kolizji lub karamboli.

Dodatkowej analizy wymaga organizacja kontroli prędkości, w tym odcinkowych pomiarów prędkości. Nie kwestionuję potrzeby egzekwowania ograniczeń, jednak w warunkach dużego natężenia nieprzewidywalne hamowanie przed oznakowaniem lub początkiem odcinka pomiarowego może zwiększać ryzyko zdarzeń. Należy zatem ocenić, czy oznakowanie i organizacja ruchu zapewniają kierowcom czytelną i bezpieczną informację.

Każda kolizja, awaria lub nagłe spowolnienie na trasie o ograniczonej przepustowości może zablokować pas, wywołać wielokilometrowy korek i zwiększyć ryzyko kolejnych najechań. Duże natężenie sprzyja zatorom, a zdarzenia dodatkowo ograniczają przepustowość, dlatego poprawa bezpieczeństwa powinna być rozpatrywana łącznie z rozbudową trasy.

4. Skutki społeczne i gospodarcze

Korki oznaczają nie tylko stratę czasu, lecz także trudności w planowaniu pracy, podróży i obowiązków rodzinnych. Nieprzewidywalny czas przejazdu zwiększa stres i zmęczenie kierowców, szczególnie osób regularnie podróżujących między miejscowościami na południe od Warszawy a stolicą.

Utrudnienia wpływają również na transport i sprawność połączeń między ważnymi ośrodkami gospodarczymi. Wieloletnie występowanie zatorów powinno skłaniać do działań wykraczających poza doraźne reagowanie na pojedyncze zdarzenia.

W związku z przedstawionymi problemami wnoszę o:

1. Przeprowadzenie i udostępnienie aktualnej analizy natężenia ruchu oraz przepustowości S7 na odcinku Radom–Warszawa, z uwzględnieniem weekendów, świąt i godzin szczytu.
2. Opracowanie analizy możliwości rozbudowy przeciążonych odcinków do trzech pasów ruchu w każdym kierunku, z uwzględnieniem rezerw terenowych, warunków technicznych i prognoz ruchu.
3. Rozważenie zastosowania czterech pasów w każdym kierunku na wybranych odcinkach, jeżeli analizy wykażą taką potrzebę.
4. Przedstawienie informacji o stanie przygotowania inwestycji, planowanych działaniach, terminach realizacji oraz przeszkodach formalnych, technicznych i finansowych.
5. Przeanalizowanie całego korytarza S7 Warszawa–Kraków w celu wskazania odcinków, których przepustowość nie odpowiada potrzebom użytkowników.
6. Przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa ruchu na odcinkach, gdzie regularnie tworzą się zatory (w tym szczególnie okolice Grójca), z uwzględnieniem kolizji, gwałtownych zmian prędkości, najechań na tył pojazdu i skutków blokowania pasów.
7. Ocenę wpływu organizacji ruchu i oznakowania odcinkowych pomiarów prędkości na zachowania kierowców, przy zachowaniu obowiązku przestrzegania ograniczeń.
8. Przedstawienie rozwiązań doraźnych, które do czasu rozbudowy ograniczyłyby ryzyko kolizji i skalę zatorów.
9. Udzielenie merytorycznej odpowiedzi zawierającej stanowisko zarządcy drogi oraz informacje o możliwych dalszych działaniach.

Celem petycji jest zwrócenie uwagi na problem dotyczący dużej liczby użytkowników S7. Powtarzające się korki, nieprzewidywalny czas podróży oraz ryzyko kolejnych zdarzeń wskazują na potrzebę całościowej oceny przepustowości i bezpieczeństwa tej trasy.

Nie chodzi wyłącznie o skrócenie przejazdu, lecz także o ograniczenie sytuacji, w których gęste kolumny pojazdów i pojedyncza kolizja, awaria lub nagłe hamowanie prowadzą do wielokilometrowych zatorów i zagrożenia dla kolejnych uczestników ruchu.

Wnoszę o potraktowanie problemu jako istotnego zagadnienia bezpieczeństwa i sprawności krajowej infrastruktury drogowej oraz o podjęcie konkretnych działań analitycznych i planistycznych, które pozwolą określić realne możliwości poprawy sytuacji.

