

# PRZEBIEG POŁĄCZEŃ OSTATNIEJ MILI PRZEZ WĘZŁY MIEJSKIE SIECI BAZOWEJ TEN-T

## RAPORT KOŃCOWY

### Zespół ekspercki:

Dr hab. Piotr Rosik, prof. IGiPZ PAN (kierownik zespołu)

Prof. dr hab. Tomasz Komornicki

Mgr Barbara Szejgiec-Kolenda

Mgr Sławomir Goliszek

Mgr Karol Kowalczyk

Mgr Ewa Jankowska

---

Warszawa, październik 2016



**Współfinansowane przez Unię Europejską**  
Instrument „Łącząc Europę”

*Badanie to zostało przeprowadzone na zlecenie MIB i wyraża opinię Wykonawcy. Wyniki nie zostały przyjęte lub w jakikolwiek sposób zatwierdzone przez MIB i nie powinny być traktowane jako oświadczenie MIB.*

## SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie. Cel i zakres badania wraz z uzasadnieniem. Przedmiot badania. Struktura opracowania .....	5
2.	Węzeł miejski Warszawa.....	10
2.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	10
2.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	12
2.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	19
2.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	24
2.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	26
2.6	Węzeł miejski Warszawa – wnioski i rekomendacje .....	28
3.	Węzeł miejski Łódź.....	32
3.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	32
3.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	33
3.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	40
3.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	44
3.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	47
3.6	Węzeł miejski Łódź – wnioski i rekomendacje .....	49
4.	Węzeł miejski Poznań .....	52
4.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	52
4.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	53
4.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	57
4.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	62
4.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	64
4.6	Węzeł miejski Poznań – wnioski i rekomendacje .....	66
5.	Węzły miejskie Gdańsk i Gdynia .....	68
5.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	68
5.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	69
5.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	77
5.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	81
5.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	83
5.6	Węzeł miejski Gdańsk i Gdynia – wnioski i rekomendacje .....	85
6.	Węzeł miejski Szczecin wraz z Świnoujściem .....	87
6.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	87
6.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	88
6.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	94
6.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	98
6.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	100
6.6	Węzeł miejski Szczecin i Świnoujście – wnioski i rekomendacje .....	102
7.	Węzeł miejski Wrocław.....	104
7.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	104
7.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	105
7.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	108
7.4	Przebieg korytarza kolejowego TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	112
7.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	114
7.6	Węzeł miejski Wrocław – wnioski i rekomendacje .....	115
8.	Węzeł miejski Katowice .....	117
8.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	117
8.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	118
8.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	120
8.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	125
8.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	127
8.6	Węzeł miejski Katowice – wnioski i rekomendacje .....	129
9.	Węzeł miejski Kraków .....	131
9.1	Przebieg drogowej sieci TEN-T. Obiekty infrastruktury punktowej .....	131
9.2	Odcinki ostatniej mili i inwestycje planowane na sieci drogowej do 2023 r. ....	131
9.3	Natężenie ruchu drogowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci drogowej w 2016 r. i w 2023 r. ....	135
9.4	Przebieg kolejowej sieci TEN-T i inwestycje planowane do 2023 r. ....	139
9.5	Natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. ....	140
9.6	Węzeł miejski Kraków – wnioski i rekomendacje .....	142
10.	Węzły miejskie TEN-T – wnioski i rekomendacje .....	144

11.	Literatura .....	147
12.	Aneks .....	149



# 1. WPROWADZENIE. CEL I ZAKRES BADANIA WRAZ Z UZASADNIENIEM. PRZEDMIOT BADANIA. STRUKTURA OPRACOWANIA

## Uzasadnienie badania

**Przebieg sieci TEN-T (bazowej i kompleksowej)** wraz z węzłami miejskimi został określony w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Rozporządzenie TEN-T). **Przebieg korytarzy sieci bazowej TEN-T** został określony w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument "Łącząc Europę", zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Rozporządzenie CEF).

Węzły sieci bazowej, określone w załączniku II do Rozporządzenia TEN-T, obejmują **węzły miejskie**, w tym ich porty morskie, porty lotnicze oraz terminale drogowo-kolejowe. W Polsce jest to osiem miast:

- **Warszawa,**
- **Łódź,**
- **Poznań,**
- **Gdańsk,**
- **Szczecin,**
- **Wrocław,**
- **Katowice,**
- **Kraków.**

oraz dodatkowo **Gdynia** i **Świnoujście** jako miasta posiadające porty morskie sieci bazowej.

Wszystkie wyżej wymienione miasta, oprócz Krakowa, są położone w korytarzach sieci bazowej przebiegających przez Polskę, tj. korytarzach Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk. Mapy transeuropejskiej sieci transportowej, będące załącznikiem I do Rozporządzenia TEN-T, nie zawierają szczegółowych przebiegów sieci TEN-T na terenie węzłów miejskich.

Istnieje konieczność doprecyzowania **przebiegu odcinków ostatniej mili**, tj. – dla transportu drogowego – odcinków, które zapewniają bezpośrednie połączenie zrealizowanych i planowanych (do 2023 r.) węzłów autostrad i dróg ekspresowych sieci TEN-T z ciągiem drogowym stanowiącym **obwodnicę wewnętrzną miasta**, a także z **kluczowymi elementami infrastruktury punktowej**, takimi jak:

- porty lotnicze,
- główne dworce kolejowe i autobusowe (dalekobieżne),
- porty morskie,
- terminale drogowo-kolejowe.

Potrzeba doprecyzowania przebiegu odcinków ostatniej mili przez węzły miejskie wynika z:

- harmonogramu prac nad wdrażaniem korytarzy sieci bazowej – zidentyfikowanie projektów infrastrukturalnych w węzłach jest kolejnym etapem prac prowadzonych przez koordynatorów korytarzy sieci bazowej wspólnie z państwami członkowskimi, w ramach przewidzianych na 2016 r. aktualizacji planów prac dla poszczególnych korytarzy; wyniki ekspertyzy pozwolą na weryfikację zaproponowanej listy projektów;
- konieczności zapewnienia, zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia TEN-T, integracji węzłów miejskich z transeuropejską siecią transportową – realizacja tych inwestycji ma się przyczynić do wdrażania sieci TEN-T oraz korytarzy sieci bazowej TEN-T w Polsce;
- pogłębienia posiadanej wiedzy na temat sieci bazowej TEN-T oraz odpowiedniego dostosowania planów inwestycyjnych w węzłach miejskich;
- kluczowego charakteru ww. węzłów miejskich, pełniących rolę ostatniej mili korytarza oraz konieczności zapewnienia doskonałej komunikacji między danym węzłem a osią korytarza z uwagi na duże natężenie ruchu w obrębie węzłów miejskich.

## Cel badania

**Celem badania** jest: „określenie drogowego (odcinki ostatniej mili) i kolejowego przebiegu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) przez węzły miejskie sieci bazowej wskazane w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Rozporządzenie TEN-T) w postaci map wraz z opisem i uzasadnieniem oraz wskazaniem najważniejszych, zhierarchizowanych potrzeb inwestycyjnych w tych węzłach”.

Przeprowadzona analiza ma posłużyć do opracowania przez MliB propozycji w zakresie doprecyzowania **przebiegu odcinków ostatniej mili na obszarze dziesięciu miast węzłowych**.

## Zakres badania

Zakres badania obejmuje określenie drogowego przebiegu połączeń z/do sieci TEN-T, w powiązaniu z kolejowym układem tej sieci, w ww. węzłach miejskich sieci bazowej TEN-T: Gdańsk/Gdynia, Katowice/konurbacja górnośląska, Łódź, Poznań, Szczecin/Świnoujście, Warszawa, Wrocław i Kraków, w postaci map z opisem oraz uzasadnieniem wyboru oraz wskazaniem najważniejszych, zhierarchizowanych potrzeb inwestycyjnych na tej sieci.

Problem został przedstawiony w szerszym ujęciu, tj. ze szczególnym uwzględnieniem wariantowego przebiegu tych połączeń przez miasto oraz tzw. odcinków ostatniej mili, tj. tras/dróg odprowadzających/doprowadzających ruch z/do węzłów drogowych korytarza w kierunku kluczowych obiektów punktowych infrastruktury. Przy określaniu przebiegu został wzięty pod uwagę układ dróg oraz linii kolejowych w sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na obszarze Polski, stanowiących połączenia do ww. węzłów miejskich (elementy tej infrastruktury są zobrazowane na mapach załączonych do Rozporządzenia TEN-T) oraz przedstawione poniżej kryteria.

**Odcinki ostatniej mili to w transporcie drogowym następujące drogi:**

1. **Drogi wylotowe**, tj. te zapewniające bezpośrednie połączenie infrastruktury drogowej dalekobieżnej (od węzłów autostradowych lub węzłów dróg ekspresowych w sieci TEN-T) z ciągiem drogowym stanowiącym obwodnicę wewnętrzną miasta; głównie kategorii drogi krajowej (lub byłej drogi krajowej) lub wojewódzkiej i klasie GP lub G;

2. Odcinki stanowiące **obwodnicę śródmiejską miasta**;

**3. Drogi publiczne zapewniające bezpośredni dostęp między siecią TEN-T a obiektami punktowymi infrastruktury**, takimi jak:

- porty lotnicze,
- główne dworce kolejowe i autobusowe (dalekobieżne),
- porty morskie,
- terminale drogowo-kolejowe.

W ramach ekspertyzy zostały uwzględnione najbardziej aktualne dane o natężeniu ruchu na zamiejskich drogach krajowych i wojewódzkich. W przypadku sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich, a także odcinków dróg ekspresowych i autostrad (również w ich przebiegu przez miasta) zaprezentowano aktualne dane o natężeniu ruchu z podziałem na kategorie pojazdów (pojazdy osobowe i ciężarowe) na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 (GDDKiA; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu>). W przypadku dróg w miastach ukazano wąskie gardła w postaci ograniczeń w podróży drogami wojewódzkimi i krajowymi w ich przebiegu przez miasta węzłowe w godzinach szczytu rannego i popołudniowego w dniu powszednim (na podstawie informacji z serwisu Targeo (<https://mapa.targeo.pl/korki>)).

Bazą dla ekspertyzy były dostępne listy inwestycji dla korytarzy sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk oraz Morze Północne-Bałtyk, opracowane przez firmy konsultingowe na zlecenie Komisji Europejskiej. Na potrzeby niniejszej ekspertyzy wykorzystano dane z ww. list w ich wersjach z dnia 10.07.2016 r. Listy te stanowią źródło danych na temat projektów zawarte w tabelach w ekspertyzie. Dane dotyczące inwestycji na liniach kolejowych ulegną zmianie, ze względu na fakt, iż powstaje nowy Krajowy Program Kolejowy, który jest na końcowym etapie uzgodnień (w momencie oddawania ekspertyzy to jednak ciągle tylko projekt).

**Odcinki ostatniej mili w transporcie kolejowym** zostały opracowane przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK SA. W ekspertyzie podjęto się weryfikacji i naniesienia danych PLK na mapy w jednolitym formacie (skala, grafika, legenda) dla całego opracowania. Przebieg został uzupełniony o linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej prowadzącą do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Kolejnym etapem procedury badawczej było **zestawienie inwestycji i potrzeb inwestycyjnych** w węzłach miejskich TEN-T

1. **Stan realizacji dróg w węzłach miejskich** – stan realizacji dróg w węzłach został przedstawiony na bazie literatury przedmiotu oraz wiedzy eksperckiej, a także informacji uzyskanych bezpośrednio z miast.
2. **Zestawienie inwestycji w węzłach** – zestawienie inwestycji w zakresie dróg oraz linii kolejowych w węzłach zostało przedstawione na podstawie zaktualizowanej bazy inwestycji, literatury przedmiotu, dokumentów strategicznych i programowych oraz wiedzy eksperckiej, a także informacji uzyskanych bezpośrednio z miast.

W oparciu o mapy dla transportu drogowego została dokonana **analiza potrzeb inwestycyjnych**. Dokonano priorytetyzacji inwestycji z uwzględnieniem realnych terminów związanych z inwestycjami już rozpoczętymi oraz terminów planowanych w dokumentach strategicznych. Została przedstawiona dla każdego z miast wariantowa analiza scenariuszy rozwoju infrastruktury do 2023 r., w tym w szczególności **odcinków ostatniej mili**, również w kontekście jednocześnie planowanych inwestycji na szczeblu centralnym. Wariantowa analiza prowadziła do wyróżnienia każdorazowo **wąskich gardeł** na sieci (w tym krytycznych wąskich gardeł) przy uwzględnieniu prognoz wzrostu natężenia ruchu oraz efektów sieciowych związanych z oddawaniem do użytkowania nowych odcinków sieci i ewentualnych zmian potoków ruchu z tym związanych.

## **Struktura opracowania**

Po krótkim wprowadzeniu do tematu ekspertyzy (cel i zakres badania, przedmiot badania oraz struktura opracowania) w opracowaniu przedstawiono sytuację w poszczególnych węzłach miejskich sieci TEN-T. Struktura rozdziałów jest identyczna dla każdego z węzłów i składa się z sześciu podrozdziałów, z których trzy dotyczą infrastruktury drogowej, dwa kolejowej i jeden podsumowujący, w którym zawarto wnioski i rekomendacje.

W każdym rozdziale analiza rozpoczyna się od oceny przebiegu połączeń drogowej sieci TEN-T w węźle miejskim oraz lokalizacji wybranych obiektów infrastruktury punktowej (**podrozdział 1**).

W dalszej kolejności opisano dokładnie wyróżnione w ekspertyzie odcinki ostatniej mili. Zaprezentowano mapę tych odcinków w celu pokazania ich dokładnej lokalizacji w węźle miejskim sieci TEN-T. W opisie uwzględniono inwestycje infrastrukturalne, które miały miejsce na tych odcinkach w niedalekiej przeszłości (przede wszystkim w okresie po akcesji Polski do UE), a także planowane inwestycje do 2023 r. Wyróżniono inwestycje zgłoszone przez miasta do Koordynatorów Europejskich korytarzy sieci bazowej TEN-T przebiegających przez Polskę na potrzeby rewizji listy projektów dla tych korytarzy w kwietniu 2016 r. (na podstawie dwóch dokumentów otrzymanych przez Wykonawcę) oraz modyfikacje, jakie miasta uwzględniły w korespondencji z Wykonawcą niniejszej ekspertyzy we wrześniu 2016 r. Inwestycje, zarówno te zrealizowane, jak i te planowane w przyszłości, zostały przedstawione na oddzielnej mapie) (**podrozdział 2**).

Następnie przedstawiono problemy związane z natężeniem ruchu na sieci drogowej w węźle miejskim w podziale na ruch pojazdów ciężarowych i osobowych oraz wąskie gardła na sieci (na podstawie kongestii w szczycie rannym i popołudniowym) (**podrozdział 3**).

W dalszej kolejności przedstawiono na odpowiednich mapach z krótkim opisem przebieg kolejowej sieci TEN-T wraz z planowanymi inwestycjami na sieci do 2023 r. (**podrozdział 4**) i, analogicznie jak w transporcie drogowym, opisano natężenie ruchu kolejowego w 2015 r. (w podziale na pociągi osobowe i towarowe) oraz wąskie gardła na sieci kolejowej w 2023 r. (**podrozdział 5**).

W **podrozdziale 6** w każdym z rozdziałów przedstawiono najważniejsze wnioski i rekomendacje dotyczące inwestycji w węzłach miejskich do 2023 r., z uwzględnieniem planowanych inwestycji przez miasta, jak i inwestycji na poziomie centralnym (realizowanych głównie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

Całość ekspertyzy kończą wnioski i rekomendacje o charakterze ogólnym dotyczące wszystkich analizowanych węzłów miejskich sieci TEN-T, spis literatury oraz aneks, w którym zawarto ankiety z odpowiedziami na pytania przesłane przez Urzędy Miast (z miast węzłowych sieci TEN-T oraz ze Sławkowa).

## **Przedmiot badania. Węzły miejskie sieci TEN-T**

Punktem wyjścia analizy są węzły miejskie, przy czym analiza odcinków ostatniej mili, potrzeb inwestycyjnych oraz wąskich gardeł dotyczyła każdorazowo wszystkich dróg i linii kolejowych znajdujących się w tzw. oknie mapy. Wyróżniono osiem okien mapy odpowiadających kolejnym rozdziałom ekspertyzy:

- 1. Warszawa (węzeł miejski Warszawa);**
- 2. Łódź (węzeł miejski Łódź wraz z terminalem drogowo-kolejowym w Strykowie);**
- 3. Poznań (węzeł miejski Poznań);**
- 4. Trójmiasto (węzły miejskie Gdańsk i Gdynia);**

5. **Szczecin ze Świnoujściem (węzły miejskie Szczecin i Świnoujście oraz port morski w Policach i port lotniczy w Goleniowie);**
6. **Wrocław (węzeł miejski Wrocław);**
7. **Górnośląski Okręg Przemysłowy (węzeł miejski Katowice wraz z Euroterminalem Sławków, Śląskim Centrum Logistyki w Gliwicach oraz portem lotniczym w Pyrzowicach);**
8. **Kraków (węzeł miejski Kraków).**

Szczególny nacisk został położony na tzw. problem ostatniej mili w miastach portowych oraz na połączenia siecią dróg miejskich portów lotniczych, najważniejszych dworców autobusowych i kolejowych, portów morskich oraz terminali drogowo-kolejowych z węzłami drogowymi sieci TEN-T. Szczegółowa wieloetapowa analiza przebiegu, inwestycji i wąskich gardeł na sieci TEN-T oraz dla odcinków ostatniej mili – przez osiem wyróżnionych węzłów miejskich, składa się z następujących etapów:

#### **Dla transportu drogowego:**

1. **Przebieg sieci TEN-T** (korytarz TEN-T, sieć bazowa i sieć kompleksowa) przez węzeł miejski.
2. Kluczowe **elementy punktowe infrastruktury** (porty morskie, najważniejsze dworce autobusowe i kolejowe, porty lotnicze, terminale drogowo-kolejowe) w mieście (granice administracyjne miasta plus obiekty wyróżnione w ramach wykazu obiektów w sieci TEN-T – Załącznik II do rozporządzenia TEN-T).
3. **Odcinki ostatniej mili** w węźle miejskim.
4. **Stan techniczny odcinków ostatniej mili** w 2016 r. wraz z analizą inwestycji prowadzonych na tych odcinkach, przede wszystkim po akcesji Polski do Unii Europejskiej.
5. **Inwestycje planowane** do 2023 r., ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T. Lista została sporządzona przez firmy konsultingowe na zlecenie Komisji Europejskiej (Koordynatorów Europejskich).
6. **Natężenie ruchu** drogowego w 2015 r. w przebiegu sieci TEN-T przez węzeł miejski (oraz tam gdzie są dane – dla odcinków ostatniej mili).
7. **Wąskie gardła** w 2016 r. na odcinkach ostatniej mili w węźle miejskim.
8. **Wąskie gardła** w 2023 r. w przebiegu sieci TEN-T przez węzły miejskie oraz dla odcinków ostatniej mili
9. **Inwestycje konieczne** po 2023 r. na podstawie analizy wąskich gardeł w 2023 r. w ujęciu wariantowym w zależności od realizacji inwestycji na szczeblu centralnym oraz miejskim.

#### **Dla transportu kolejowego:**

1. **Przebieg korytarza kolejowego TEN-T** (sieć bazowa i kompleksowa) przez węzeł miejski.
2. **Stan techniczny odcinków sieci TEN-T** w 2016 r.
3. **Inwestycje planowane** do 2023 r., ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T.
4. **Natężenie ruchu** kolejowego w 2015 r. w przebiegu sieci TEN-T przez węzeł miejski.
5. **Wąskie gardła** w 2023 r. w przebiegu sieci TEN-T przez węzły miejskie.

## 2. WĘZŁ MIEJSKI WARSZAWA

### 2.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** Przez węzeł miejski Warszawa przebiegają dwa korytarze sieci bazowej TEN-T, korytarz Bałtyk-Adriatyk oraz Morze Północne-Bałtyk. Dla odcinków ostatniej mili w Warszawie kluczowa jest tzw. **ekspresowa obwodnica Warszawy**. Nie wszystkie jej fragmenty znajdują się w granicach administracyjnych Warszawy, jednak całość obwodnicy ma fundamentalne znaczenie dla ruchu wewnątrz miasta. Północna i zachodnia część obwodnicy jest gotowa (z wyjątkiem odcinka Marki-Drewnica, który jest w realizacji). Istnieje również zachodnia część południowego fragmentu obwodnicy. W niniejszej ekspertyzie założono, że pozostałe odcinki (tj. wschodnia część południowego fragmentu i całość wschodniej obwodnicy) będą gotowe pod koniec 2023 r.; przy czym realizacja wschodniej obwodnicy jest mocno zagrożona, ze względu na ponowne rozpatrywanie decyzji środowiskowej i kontrowersje, dotyczące realizacji poszczególnych wariantów przebiegu). Jednakże w niniejszej ekspertyzie założono, że odcinki ostatniej mili w węźle miejskim Warszawie będą w 2023 r. wychodziły z węzłów pełnej ekspresowej obwodnicy Warszawy (por. tab. 1).

Tab. 1. Odcinki tzw. ekspresowej obwodnicy Warszawy (stan na wrzesień 2016 r.)

Numer/Odcinek	Długość (km)	Otwarcie	Opis	Korytarz sieci TEN-T
S7/S8 Konotopa-Powązkowska	10,4	2011/2012	Droga ekspresowa S7/S8 na odcinku między węzłem Konotopa (A2;S2) a projektowanym węzłem z drogą ekspresową S7 (trasa NS); trasa oddana do użytkowania w latach 2011-2012	Bałtyk-Adriatyk; Morze Północne-Bałtyk
S8 Powązkowska-Marki	12,1	2012/2015	Droga ekspresowa S8 na odcinku między projektowanym węzłem z drogą ekspresową S7 (NS) a węzłem w Markach; trasa oddana do użytkowania w roku 2012 (odcinek Modlińska-Marki) i w 2015 r. (odcinek Powązki-Modlińska)	Morze Północne-Bałtyk
S8 Marki-Drewnica	2,2	2017	Odcinek w realizacji jako fragment inwestycji na S8 (Marki-Radzimin)	Morze Północne-Bałtyk
S17 Drewnica-Lubelska	20,15	2023	Wschodnia Obwodnica Warszawy; Odcinek Drewnica-Zakręt (14,63 km) w przygotowaniu; aktualnie trwają prace nad materiałami do wniosku o otrzymanie nowej decyzji środowiskowej i nowym wariantem przebiegu; odcinek Zakręt-Lubelska (2,5 km) oraz odc. węzeł Lubelska (2 km) w postępowaniu przetargowym	Sieć bazowa TEN-T
S2 Puławska-Lubelska	18,65	2020	Odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy w realizacji	Morze Północne-Bałtyk
S2 Puławska-Konotopa	21,2	2013	Odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy oddany do użytkowania w 2013 r.	Morze Północne-Bałtyk

**Pozostałe odcinki sieci TEN-T w węźle Warszawa.** W sieci bazowej (również w korytarzu Bałtyk-Adriatyk), oprócz wspomnianego odcinka ekspresowej obwodnicy Warszawy prawdopodobnie znajdzie się docelowo również planowany odcinek S7 między projektowanym węzłem z drogą ekspresową S7 (przedłużenie Trasy NS **Bemowo-Czosnów**) a Łomiankami. Według informacji GDDKiA

prowadzone są „prace projektowe stadium STEŚ uwzględniające wariantowe przebiegi trasy”. W 2016 r. częścią sieci bazowej TEN-T (w tym korytarza Bałtyk-Adriatyk) są w ciągu drogi krajowej nr 7 ul. Wybrzeże Gdynskie i Pułkowa (w Warszawie) oraz ul. Kolejowa w Łomiankach.

Na obszarze miasta w sieci TEN-T oprócz ekspresowej obwodnicy miasta oraz projektowanego wyjścia trasy S7 w kierunku północnym w 2023 r. prawdopodobnie znajdzie się również projektowany wlot trasy S7 z południa. Jest to północny fragment projektu „**Budowa południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-7 w kierunku Grójca**”. W 2016 r. odcinek ten jest w postępowaniu przetargowym i będzie prawdopodobnie gotowy do końca okresu programowania 2014-2020. Pozostałe odcinki sieci TEN-T znajdują się już poza granicami miasta Warszawy. W 2016 r. odcinek autostrady A2 Konotopa-Stryków jest w użytkowaniu. W ciągu drogi ekspresowej S8 w kierunku południowo-zachodnim zrealizowano również 2 km odcinek drogi ekspresowej S8 Salomea-Wolica, a brakujący odcinek Radziejowice-Wolica jest w realizacji i będzie gotowy w całości prawdopodobnie do końca 2019 r. W kierunku północno-wschodnim jest realizowana inwestycja w ciągu drogi ekspresowej S8 Marki-Radzymin, której ukończenie jest planowane w 2017 r. Odcinek autostrady A2 od węzła Lubelska do początku obwodnicy Mińska Mazowieckiego jest w postępowaniu przetargowym i prawdopodobne jest, że zostanie oddany przed końcem okresu programowania 2014-2020. Z kolei droga ekspresowa S17 w kierunku Lublina jest w realizacji (podpisano umowę na jej realizację).

**Obiekty infrastruktury punktowej.** Warszawa jako stolica kraju jest największym w Polsce pasażerskim węzłem przesiadkowym. Na obszarze miasta zlokalizowane jest w sieci bazowej TEN-T **Lotnisko Chopina**, główny port lotniczy w kraju, który w 2015 r. obsłużył prawie 11,2 mln pasażerów, co stanowiło prawie 37% ruchu lotniczego w Polsce. Pozostające poza siecią TEN-T lotnisko Warszawa/Modlin w tym samym roku obsłużyło prawie 2,6 mln pasażerów.

W Warszawie trzy **dworce kolejowe** należą do kategorii premium (w skali całego kraju do kategorii premium, tj. dworców obsługujących ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny, które są ważnymi węzłami komunikacyjnymi na poziomie krajowym i oferują podróżnym szereg usług komercyjnych, jest łącznie 16 dworców). W Warszawie są to dworce kolejowe: Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia. Najważniejszym **dworcem autobusowym** jest Centralny Dworzec Autobusowy Warszawa Zachodnia. Poza nim znaczenie mają również inne dworce autobusowe, takie jak: Dworzec Wschodni, Pętla Metro Wilanowska, Dworzec Metro Młociny, Dworzec Lotnisko Chopina, Centrum, Dworzec Gdański lub Dworzec Wileński (nie są one jednak ze względów metodycznych szerzej uwzględnione w niniejszej ekspertyzie).

Biorąc pod uwagę potencjał, węzeł miejski Warszawa jest relatywnie ubogi w **terminale drogowo-kolejowe**. W granicach administracyjnych miasta funkcjonują jedynie trzy, stosunkowo niewielkie w skali kraju (możliwość przeładunkowa poniżej 100 tys. TEU) terminale, tj.:

- TK Warszawa Główna Towarowa – SPEDCONT Sp. z o.o. (ul. Ordona 2a; 60 tys. TEU),
- TK Warszawa – PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (ul. Marywilska 39; 77 tys. TEU),
- Loconi Intermodal TK Warszawa (ul. Jagiellońska 88; 100 tys. TEU).

W aglomeracji warszawskiej terminalem drogowo-kolejowym jest również terminal POLZUG w Pruszkowie (ok. 96 tys. TEU).

Tab. 2. Kluczowe obiekty infrastruktury punktowej na obszarze węzła sieci TEN-T Warszawa

Porty lotnicze	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe	Terminale drogowo-kolejowe
Lotnisko Chopina	Warszawa Centralna	Centralny Dworzec Autobusowy Warszawa Zachodnia	TK Warszawa Główna Towarowa – SPEDCONT Sp. z o.o.
	Warszawa Wschodnia		TK Warszawa - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.
	Warszawa Zachodnia		Loconi Intermodal TK Warszawa

## 2.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

Odcinki ostatniej mili w węźle Warszawa można podzielić na:

- odcinki łączące węzły sieci TEN-T na ekspresowej obwodnicy Warszawy z obwodnicą śródmiejską,
- odcinki doprowadzające ruch do obiektów infrastruktury punktowej.

**Obwodnica śródmiejska** w Warszawie przebiega ulicami: Trasa Łazienkowska (al. Stanów Zjednoczonych – Most Łazienkowski – al. Armii Ludowej – ul. Wawelska) – ul. Krzyckiego (w kierunku północnym) – ul. Raszyńska – pl. Zawiszy – ul. Towarowa – ul. Okopowa – rondo Zgrupowania AK „Radosław” – ul. Słomińskiego – most Gdański – rondo Stefana Starzyńskiego – ul. Starzyńskiego – rondo Żaba – planowane połączenie ronda Żaba z ul. Zabraniecką na wschód od linii kolei nadwiślańskiej, węzeł z ul. Radzymińską – zmodernizowana ul. Zabraniecka – planowane połączenie ul. Zabranieckiej z ul. Wiatraczną – wiadukt nad torami – zmodernizowana ul. Wiatraczna – rondo Wiatraczna. Brakującym w 2016 r. odcinkiem obwodnicy śródmiejskiej jest odcinek między rondem Żaba a rondem Wiatraczna. Budowa odcinka między ul. Radzymińską a Rondem Wiatraczna jest planowana na lata 2019-2021, natomiast termin budowy odcinka między ul. Radzymińską a rondem Żaba pozostaje nieznany. Ponadto miasto planuje przeniesienie zachodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej na Al. Prymasa Tysiąclecia, jednak te plany ze względu na utrudnienia budowy łącznika od Ronda Radosława zdecydowanie będą realizowane dopiero po 2023 r.

**Odcinek ostatniej mili nr 1.** Dla kierowców podróżujących autostradą A2 znaki drogowe w kierunku Warszawy Centrum na węźle Warszawa Zachód na obwodnicy ekspresowej miasta prowadzą wlotem do miasta ul. **Połczyńską**. Trasa ta jako DK92 początkowo na odcinku kilkuset metrów prowadzi przez obszar gminy Ożarów Mazowiecki, by w granicach miasta jako ciąg ulic: Połczyńska, Wolska, Kasprzaka przeciąć Aleję Prymasa Tysiąclecia (odcinek ostatniej mili nr 2) i dalej ulicami Kasprzaka i Prosta doprowadzić do ul. Towarowej w ciągu obwodnicy śródmiejskiej (Rondo Daszyńskiego). W granicach miasta Warszawy jest oznaczona jako droga wojewódzka DW719 tylko we fragmencie ulic Kasprzaka i Prostej. Na całym przebiegu odcinek ostatniej mili nr 1 ma po dwa lub fragmentami trzy pasy ruchu w każdą stronę. Jest to odcinek częściowo kolizyjny (kilkanaście sygnalizacji świetlnych).

**Odcinek ostatniej mili nr 2.** Drugim wyróżnionym odcinkiem ostatniej mili nie łączącym bezpośrednio ekspresowej i śródmiejskiej obwodnicy, ale kluczowym dla rozkładu ruchu, również w dojeździe do dworców kolejowego i autobusowego Warszawa Zachodnia oraz do terminala TK Warszawa Główna Towarowa, jest **Aleja Prymasa Tysiąclecia**. Jest to trasa szybkiego ruchu (przed otwarciem obwodnicy ekspresowej również w ciągu drogi krajowej nr 7) łącząca S7 i S8 (Aleja



Obrońców Grodna) z Al. Jerozolimskimi. Jest to trasa całkowicie bezkolizyjna, poszerzona w okolicach Alei Jerozolimskich do 3 pasów, oddana do użytkowania w 2000 r. Przy założeniu przeniesienia zachodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej na Al. Prymasa Tysiąclecia (po 2023 r.) odcinek ten stanie się elementem obwodnicy śródmiejskiej.

**Odcinek ostatniej mili nr 3.** Układ drogowy w Warszawie jest dość specyficzny w porównaniu do innych dużych miast w Polsce, ponieważ obwodnicę śródmiejską przecina niejako na pół tzw. **Wisłostrada**, która w części swojego przebiegu ma charakter bezkolizyjny (i z tego względu została uwzględniona jako jeden z tzw. odcinków ostatniej mili), jednak jednocześnie istnieją również skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Jako odcinek ostatniej mili trasa jest oznaczona w jej północnym fragmencie jako Wybrzeże Gdyńskie (między obwodnicą ekspresową, węzłem Wisłostrada z al. Armii Krajowej, a obwodnicą śródmiejską, z którą brak jest tradycyjnego węzła drogowego, a ewentualny wjazd/zjazd możliwy jest jedynie z wykorzystaniem uliczek Krajewskiego, Wenedów i Zakroczymskiej). Na odcinku tym trasa przecina projektowaną trasę Mostu Krasieńskiego. Między Mostem Gdańskim a Mostem Śląsko-Dąbrowskim trasa jest oznaczona jako Wybrzeże Gdańskie, a na dalszym przebiegu, już jako Wybrzeże Kościuszkowskie, na odcinku ok. 900 m trasa biegnie tzw. Tunelem Wisłostrady zbudowanym w latach 2001-2002. Za mostem Księcia Józefa Poniatowskiego trasa biegnie ulicami Wioślarską i Solec.

**Odcinek ostatniej mili nr 4.** Dla podróżujących z kierunku północno-wschodniego głównym wlotem do Warszawy jest ul. **Radzymińska**. Od węzła Marki prowadzi ona jako DW629 kilkaset metrów w gminach Marki i Żąbki. Już na obszarze miasta Warszawy przecina projektowaną Trasę Olszynki Grochowskiej, a po skrzyżowaniu z ul. Łodygową, jako DW629 i DW634 ma prowadzić do planowanego węzła z nieistniejącym w 2016 r. fragmentem obwodnicy śródmiejskiej Warszawy. Jest to odcinek z wieloma sygnalizacjami świetlnymi z dwoma pasami jazdy na wprost dla każdego kierunku jazdy na całym przebiegu, częściowo również z buspasami w ramach trzeciego pasa.

**Odcinek ostatniej mili nr 5.** Droga wojewódzka nr 631, czyli ul. **Żołnierska** prowadzi od projektowanego węzła w ciągu Wschodniej Obwodnicy Warszawy w gminie Żąbki do skrzyżowania z ul. Marsa, gdzie łączy się z DW637 i dalej ul. Marsa w kierunku oddanego w 2009 r. węzła Marsa. Proponowany ostatni fragment odcinka ostatniej mili ul. Ostrobramską prowadzi do Alei Stanów Zjednoczonych (obwodnica śródmiejska). Alternatywnym przebiegiem jest Trasa Siekierkowska i Wał Miedzeszyński. W granicach gminy Żąbki odcinek ten został zmodernizowany. W 2016 r. trwa modernizacja tego ciągu drogowego. Inwestycja obejmuje 5 km odcinek ul. Marsa i Żołnierskiej do granicy miasta. Powstanie estakada nad skrzyżowaniami z ulicami Chełmżyńską i Okularową oraz z Żołnierską i Rekrucką, przebudowana będzie ul. Żołnierska wraz z wiaduktami nad torami kolejowymi. Odcinek ten ma powstać w układzie 2x3 na ul. Marsa i 2x2 na ul. Żołnierskiej.

Tab. 3. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Modernisation of Marsa & Żołnierska streets, section Marsa junction - city limits, phase II	2015	2017	36,97	6,19	30,77	POIŚ 2014-2020/CF

**Odcinek ostatniej mili nr 6.** Głównym wlotem do Warszawy z kierunku południowo-wschodniego i wschodniego jest w 2016 r. **Trakt Brzeski**. Jest to trasa od projektowanego węzła w osi wschodniej obwodnicy Warszawy (położonego na granicy miasta) w ciągu aktualnej drogi krajowej nr 2 (do 2023 r. po otwarciu S2 w jej przebiegu przez Warszawę możliwa jest zmiana numeracji na

DK92). Trasa przyjmuje nazwy Trakt Brzeski, Bronisława Czecha, Płowiecka, Ostrobramska, do wlotu do Al. Stanów Zjednoczonych (obwodnica śródmiejska). Z wyjątkiem odcinka ul. Ostrobramskiej, odcinek jest w ciągu DK2. Trasa posiada przynajmniej dwa pasy w każdym kierunku, jest kolizyjna ze względu na kilka skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Alternatywnym przebiegiem (zamiast ul. Ostrobramskiej) jest Trasa Siekierkowska i Wał Miedzeszyński.

**Odcinek ostatniej mili nr 7.** Po oddaniu do użytkowania całego odcinka Południowej Obwodnicy Warszawy oraz planowanej modernizacji węzła Wał Miedzeszyński część zadań wprowadzania ruchu z kierunku południowo-wschodniego oraz wschodniego może rozłożyć się również na ul. **Wał Miedzeszyński** (droga wojewódzka nr 801). Trasa ta mimo swojej częściowej kolizyjności (kilka skrzyżowań z sygnalizacją świetlną) jest dwujezdniową miejską trasą na odcinku od węzła z Al. Stanów Zjednoczonych (obwodnica śródmiejska) do ronda z Traktem Lubelskim. Na odcinku od ul. Strzygłowskiej do projektowanego węzła z Południową Obwodnicą Warszawy odcinek ten jest planowany do modernizacji w celu dostosowania całości odcinka ostatniej mili do standardu 2x2.

Tab. 4. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
<b>Modernisation of Wał Miedzeszyński street, section Trakt Lubelski st - junction with planned S2 expressway</b>	2016	2019	20,79	8,88	11,92	POIŚ 2014-2020/CF

**Odcinek ostatniej mili nr 8.** Od projektowanego węzła w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy trasa będzie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 724 ulicami Przyczółkową, Wiertniczą i **Powsińską**, by za tzw. węzłem Witosa (węzeł z Trasą Siekierkowską) jako ul. Czerniakowska i Solec ukończyć swój bieg w obwodnicy śródmiejskiej przy Moście Łazienkowskim (dalej w ramach odcinka ostatniej mili nr 3 jako Wisłostrada). W ciągu ul. Przyczółkowej trasa ma charakter prawie bezkolizyjny, jednak na dalszych fragmentach pojawiają się coraz liczniejsze skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

**Odcinek ostatniej mili nr 9.** Odcinek w ciągu aktualnej drogi krajowej nr 2, ul. **Puławską**, Doliną Służewiecką, Aleją Gen. Władysława Sikorskiego i na ostatnim fragmencie, razem z odcinkiem ostatniej mili Powsińska – ul. Czerniakowską i Solec (DW 724). W ciągu Doliny Służewieckiej i Al. Sikorskiego jest częścią tzw. obwodnicy etapowej Warszawy. Po oddaniu do użytkowania brakującego fragmentu Południowej Obwodnicy Warszawy odcinki oznakowane jako DK2 prawdopodobnie zmienią swoje oznaczenie. W 2016 r. trasa ta w większości przebiegu ma po 3 pasy w każdym kierunku jazdy. Nie jest jednak całkowicie bezkolizyjna (co kilkaset metrów występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną). Po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej nr 7 (odcinek Grójec-Warszawa) trasa ta dodatkowo będzie naturalnym przedłużeniem wlotowym dla podróżujących z kierunku Krakowa, Kielc i Radomia.

**Odcinek ostatniej mili nr 10.** Odcinek został nazwany **Lotnisko**, ponieważ jego główną funkcją jest doprowadzenie ruchu do portu lotniczego Chopina w Warszawie, i to zarówno od strony obwodnicy ekspresowej, jak i z centrum. Fragment trasy łączący z Południową Obwodnicą Warszawy to oddany w 2009 r. odcinek drogi ekspresowej S79 stanowiący łącznik pomiędzy ul. Marynarską (węzeł Warszawa Służewiec) a drogą ekspresową S2 (węzeł Warszawa Lotnisko). Najkrótszy dojazd od portu lotniczego od strony obwodnicy ekspresowej jest realizowany przez węzeł Warszawa Okęcie. Odprowadzenia ruchu z portu lotniczego do centrum miasta służy ul. Żwirki i Wigury (DW

634) (aż do ul. Wawelskiej, czyli obwodnicy śródmiejskiej), która ma po 2 pasy w każdym kierunku przy jednoczesnej kolizyjności z dużą liczbą skrzyżowań z sygnalizacją świetlną. Odcinek ostatniej mili nr 10 może służyć również w podróży bezpośrednio między obwodnicą ekspresową a obwodnicą miejską. Wówczas ruch prowadzi trasą S79 do węzła Warszawa Służewiec, kilkaset metrów ul. Sasanki (DK79), a dalej ul. Żwirki i Wigury. Alternatywnym wlotem do Warszawy z kierunku południowo-zachodniego jest również Al. Krakowska, jednak jej funkcja znacząco spadła po oddaniu do użytkowania S2 i węzłów Aleje Jerozolimskie (i łącznika Salomea-Wolica) oraz węzła Warszawa Lotnisko.

Tab. 5. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Modernisation of Marynarska street, section Taśmowa st - Rzymowskiego st	2015	2017	11,78	1,82	9,96	POIŚ 2014-2020/CF

**Odcinek ostatniej mili nr 11. Aleje Jerozolimskie** stanowią jeden z kluczowych wlotów do Warszawy. Po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S2 początek odcinka ostatniej mili to fragment połączenia Salomea-Wolica (w ciągu S8), kilkaset metrów za węzłem Opacz Trasy Salomea-Wolica (odcinek w gminie Michałowice) i ok. 1 km Alei Obrońców Warszawy (już w granicach administracyjnych Warszawy) i za węzłem Salomea Alejami Jerozolimskimi do węzła Łopuszańska (na tym odcinku DK79) i bezkolizyjnym połączeniem kolejnymi estakadami aż do skrzyżowania w ul. Kopińską, która stanowi dojazd do ul. Wawelskiej i obwodnicy śródmiejskiej. Aleje Jerozolimskie stanowią w 2016 r. jedyny prowadzący prawie do centrum miasta bezkolizyjny wjazd do Warszawy. Jest to też odcinek bezpośrednio prowadzący do dworca kolejowego **Warszawa Zachodnia** oraz do **Centralnego Dworca Autobusowego Warszawa Zachodnia**.

Odcinki ostatniej mili nr 12-14 stanowią dojazd od terminali drogowo-kolejowych zlokalizowanych w granicach administracyjnych miasta Warszawy.

**Odcinek ostatniej mili nr 12.** Odcinek stanowiący dojazd do terminala TK Warszawa – **PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.** zlokalizowanego na ul. Marywilskiej 39. Odcinek biegnie od węzła Marywilska w ciągu Trasy Toruńskiej (S8), ul. Marywilską i drogą lokalną przy Kanale Żerańskim. Na odcinku tym planowana jest inwestycja ujęta na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T (tab. 6).

Tab. 6. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

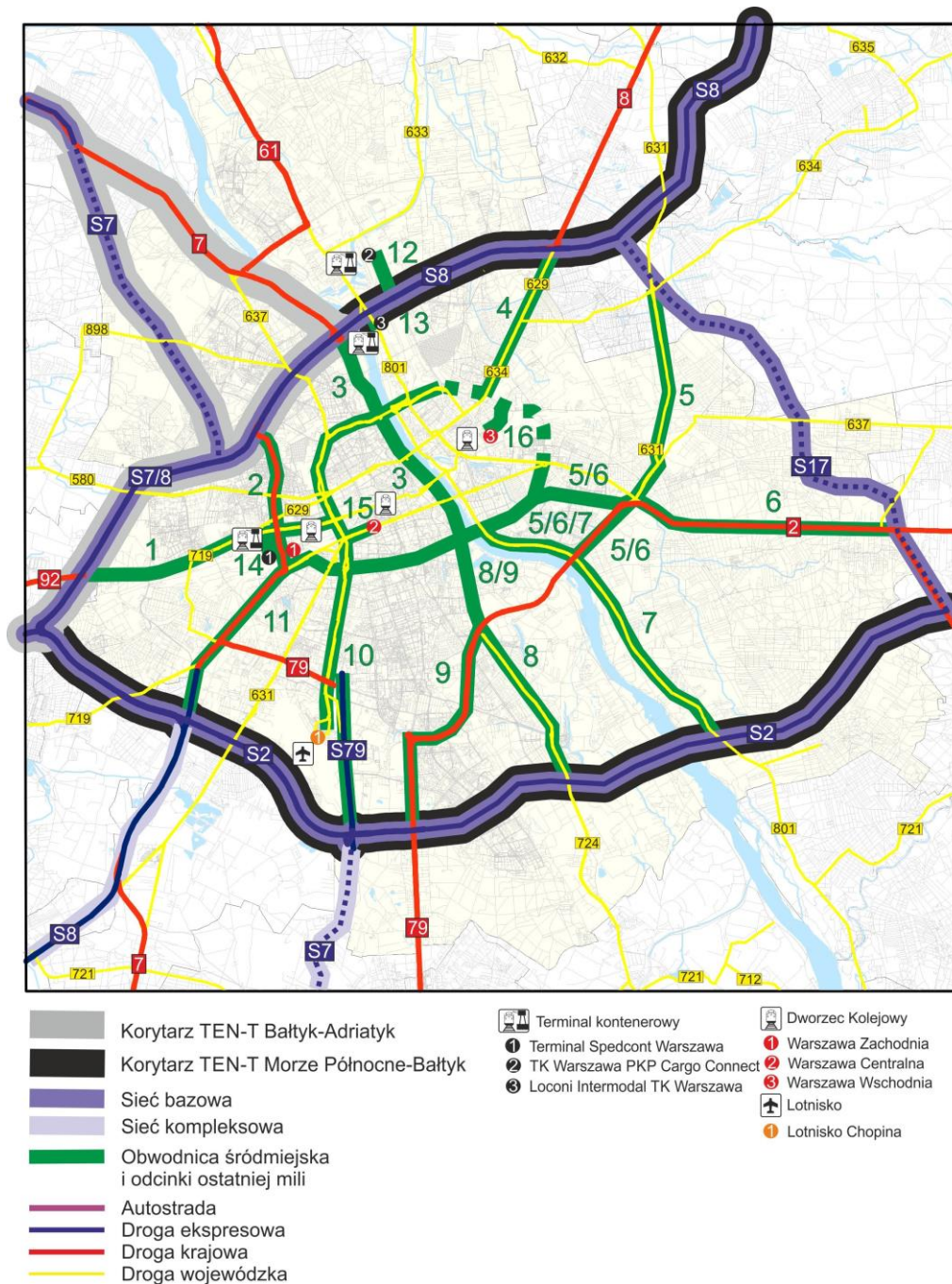
Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Modernisation of Marywilska, Czołowa, Polnych Kwiatów streets, section Trasa Toruńska - Mehoffera st, stage I	2020	2023	32,74	9,50	23,25	POIŚ 2014-2020/CF

**Odcinek ostatniej mili nr 13.** Odcinek stanowiący dojazd do terminala **Loconi Intermodal TK Warszawa** zlokalizowanego na ul. Jagiellońskiej 88. Terminal zlokalizowany jest przy ul. Jagiellońskiej w bezpośredniej bliskości węzła Modlińska w ciągu drogi ekspresowej S8.

**Odcinek ostatniej mili nr 14.** Odcinek stanowiący dojazd do terminala TK Warszawa Główna Towarowa – **SPEDCONT Sp. z o.o.** zlokalizowanego na ul. Ordona 2a. Terminal położony jest relatywnie niedaleko od Alei Prymasa Tysiąclecia (odcinek ostatniej mili nr 2). Lokalną dostępność terminala SPEDCONT znacznie obniża jednak fatalny stan nawierzchni na ul. Ordona (kostka brukowa) oraz fakt, iż ulica ta prowadzi przez nowo powstające wzdłuż ul. Jana Kazimierza osiedla mieszkaniowe. Brakuje bezpośredniego ok. 300-400 m połączenia z Aleją Prymasa Tysiąclecia (takie połączenie istnieje jedynie dla transportu osobowego przez teren stacji benzynowej).

**Odcinek ostatniej mili nr 15.** Połączenie z dworcem kolejowym **Warszawa Centralna** zdaniem Wykonawcy ekspertyzy może być realizowane wieloma trasami (Wykonawca nie otrzymał z Urzędu Miasta Warszawy wypełnionej ankiety; w ankiecie zawarto pytania na temat proponowanego przez władze miasta dojazdu do dworca Warszawa Centralna). Z punktu widzenia funkcjonowania obwodnicy śródmiejskiej najbliższym dojazdem jest dwujezdniowy odcinek Alei Jerozolimskich między Placem Zawiszy a Aleją Jana Pawła II i ul. Emilii Plater (dworzec Warszawa Centralna jest zlokalizowana pomiędzy tymi trasami).

**Odcinek ostatniej mili nr 16.** Fakt, czy brakujący wschodni odcinek obwodnicy śródmiejskiej powstanie do 2023 r. ma kolosalne znaczenie dla najkrótszych ścieżek podróży po wschodniej stronie miasta, również w zakresie ewentualnego dojazdu do dworca kolejowego **Warszawa Wschodnia**. Należy zaznaczyć, że w 2016 r. jest realizowana inwestycja w postaci budowy odcinka ul. Kijowskiej do ul. Zabranieckiej z uwzględnieniem tuneli pod liniami PKP. Docelowo ma być to połączenie obwodnicy śródmiejskiej z dworcem Warszawa Wschodnia.

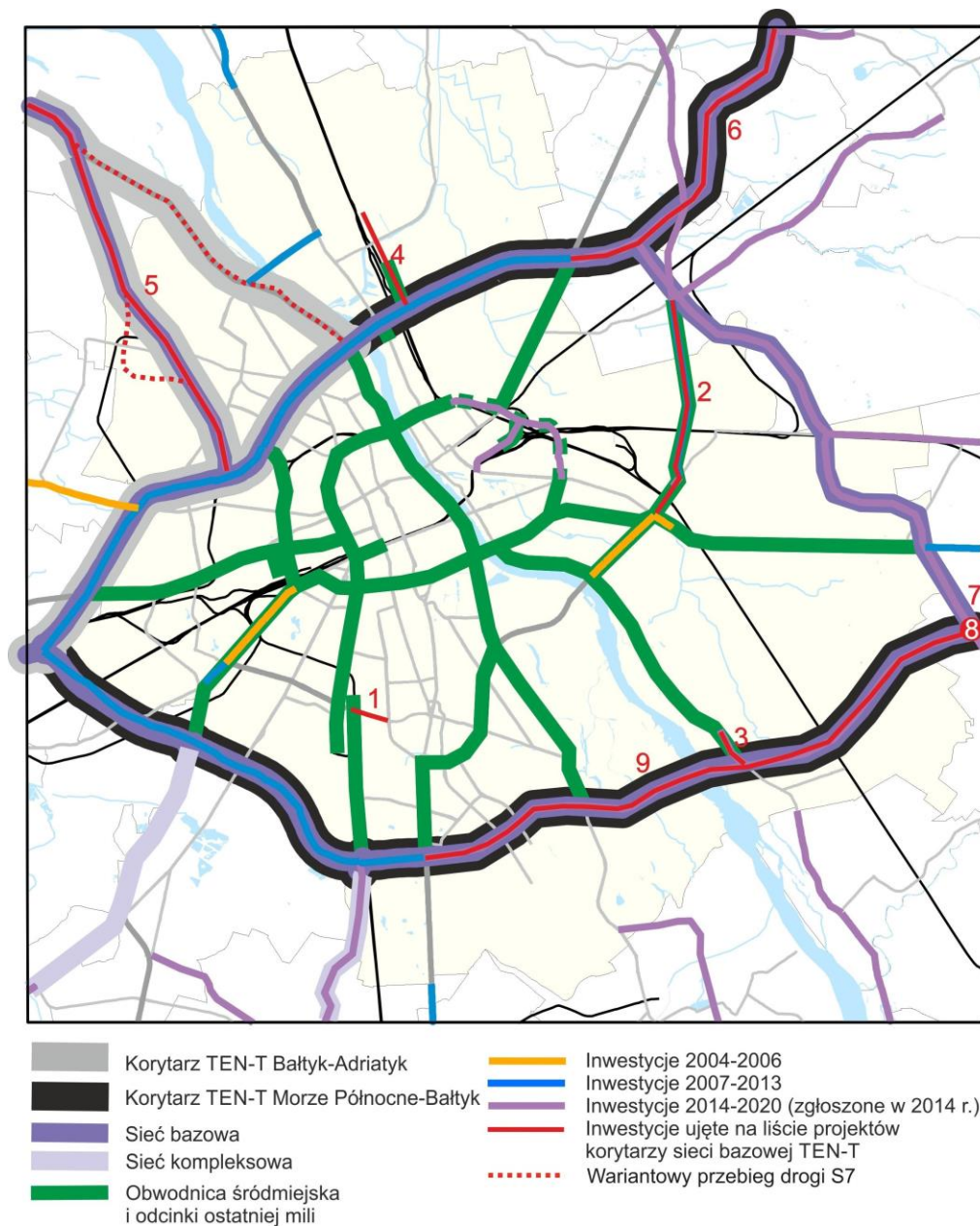


Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka	Lp	Nazwa odcinka
1	Półczyńska	9	Puławska
2	Aleja Prymasa Tysiąclecia	10	Lotnisko
3	Wisłostrada	11	Aleje Jerozolimskie
4	Radzywińska	12	PKP CARGO CONNECT
5	Żołnierska	13	LOCONI
6	Trakt Brzeski	14	SPEDCONT
7	Wał Miedzeszyński	15	Warszawa Centralna
8	Powsińska	16	Warszawa Wschodnia

Ryc. 1. Odcinki ostatniej mili w węźle miejskim TEN-T Warszawa.





Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T

Lp	Nazwa projektu
1	Modernisation of Marynarska street, section Taśmowa st - Rzymowskiego st
2	Modernisation of Marsa & Żołnierska streets, section Marsa junction - city limits, phase II
3	Modernisation of Wał Miedzeszyński street, section Trakt Lubelski st - junction with planned S2 expressway
4	Modernisation of Marywilska, Czołowa, Polnych Kwiatów streets, section Trasa Toruńska - Mehoffera st, stage I
5	S7: section Płońsk – Warszawa
6	S8 Marki bypass
7	A2 Warsaw - Mińsk Mazowiecki
8	S2 / S17 Lubelska road junction
9	S2 Warsaw southern bypass, stage 2

Ryc. 2. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT\*) w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Warszawa.

\*Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT), 2014-2015, cykl pięciu raportów poświęconych monitoringowi dostępności transportowej w Polsce wykonanych na zlecenie Ministerstwa Rozwoju przez zespół IGIPZ PAN; raporty dostępne na <https://www.ewaluacja.gov.pl>

## **2.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.**

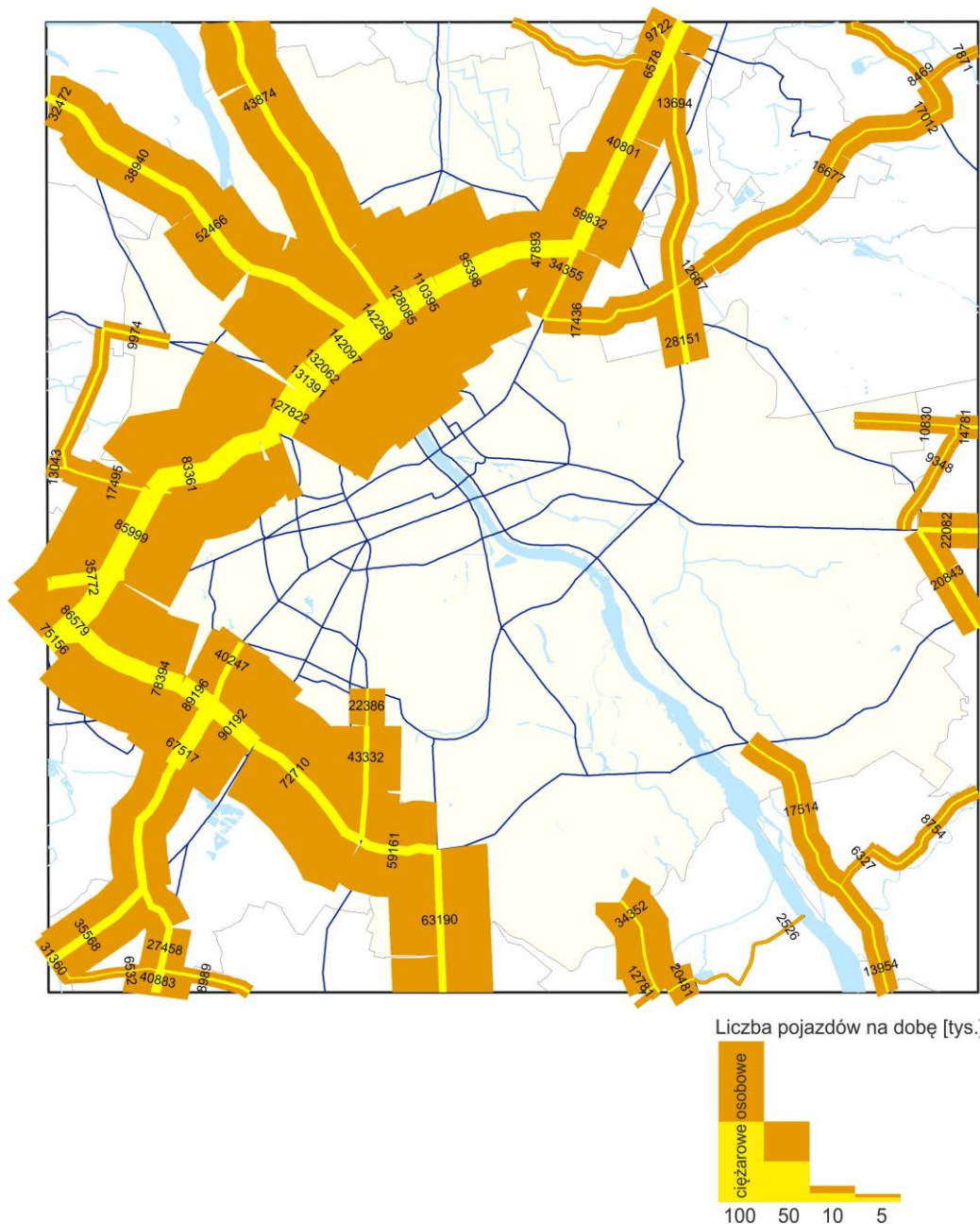
Natężenie ruchu w Warszawie jest bardzo wysokie w zasadzie na wszystkich oddanych do użytkowania odcinkach obwodnicy ekspresowej. Średniodobowe natężenie ruchu przekracza 100 tys. pojazdów na drodze ekspresowej S8 między węzłami Prymasa Tysiąclecia i Łabiszyńska, a między węzłami Marymoncka i Modlińska (wraz z mostem Grota-Roweckiego) przekracza nawet 140 tys. pojazdów. W szczycie rannym szczególnie dotkliwe są korki na ul. Toruńskiej oraz na południu Warszawy przy końcu funkcjonującego odcinka i wlocie do ul. Puławskiej. O ile wąskie gardło na drugim z tych odcinków zostanie zlikwidowane w wyniku ukończenia prac nad Południową Obwodnicą Warszawy, o tyle kongestia na moście Grota może zostać zmniejszona jedynie w wyniku równoleżnikowych inwestycji miejskich (most Krasińskiego, przedłużenie Trasy Mostu Północnego), względnie wprowadzania dalszych ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych. Kongestia w szczycie rannym funkcjonuje również na przejściu przez Łomianki, Marki, Piaseczno oraz Zielonkę. Do 2023 r. w wyniku realizowanych inwestycji duża część wąskich gardeł na wlotach do miasta zostanie zlikwidowana. Szczególnie wskazana jest realizacja obwodnicy Łomianek i przedłużenia Trasy Mostu Północnego. Wąskie gardła na wlotach od strony południowo-wschodniej (Wał Miedzeszyński, częściowo też Trakt Brzeski) zostaną zlikwidowane lub zmniejszone dzięki realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy. Wlot ul. Żołnierską również powinien zostać poprawiony dzięki inwestycji drogowej zgłoszonej przez miasto i ujętej na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T. Przy założeniu ukończenia również Wschodniej Obwodnicy Warszawy korki w tej części miasta ulegną znacznemu zmniejszeniu. Uciążliwości w ruchu na Pradze Północ będą się natomiast zmniejszać dopiero po oddaniu brakującego odcinka obwodnicy śródmiejskiej. Sytuacja pogorszy się na obszarze Woli i Ochoty przy gwałtownie wzrastającej liczbie miejsc pracy na tym obszarze oraz na wlocie Al. Jerozolimskimi (dojazd do dworców kolejowych Warszawa Zachodnia i Warszawa Centralna). W szczycie popołudniowym obok kongestii na wlocie Prymasa Tysiąclecia i w okolicach węzła Marymoncka również zła sytuacja cechuje ul. Puławską (ryc. 4 i 5). Według raportu Deloitte (file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\_Raport\_korki\_2016.pdf) Warszawa jeszcze w 2011 r. była najbardziej „zakorkowanym” miastem w Polsce. Jednak szereg inwestycji przeprowadzonych w ostatnich latach skutkuje znaczącą poprawą w tym zakresie (Wrocław, Kraków i Poznań są w 2015 r. bardziej zatłoczonymi miastami). Na poprawę mają też wpływ inne czynniki takie jak park&ride, komunikacja miejska, buspasy, inwestycje w metro/tramwaj/ścieżki rowerowe itd.

Tab. 7. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w węźle miejskim TEN-T Warszawa w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A2	4,018	WĘZEŁ PRUSZKÓW-WĘZEŁ KONOTOPA /S2,S8/	75156	231	62064	5698	2132	4799	232
S8f	2,916	WĘZEŁ KONOTOPA-WĘZEŁ W-WA ZACHÓD /92/	86579	343	71578	7521	1939	4997	193
S8f	3,187	WĘZEŁ W-WA ZACHÓD-WĘZEŁ BEMOWO 1 /580/	85999	371	71170	7718	1844	4703	192
S8f	4,663	WĘZEŁ BEMOWO 1-WĘZEŁ PRYMASA TYSIĄCLECIA	83361	434	69422	7603	1551	4174	175
S8f	0,711	WĘZEŁ PRYMASA TYSIĄCLECIA-WĘZEŁ POWĄZKOWSKA	127822	885	107221	10386	3240	5457	629
S8f	0,741	WĘZEŁ POWĄZKOWSKA-WĘZEŁ BRONIEWSKIEGO	131391	338	107550	12951	3648	6230	654
S8f	0,812	WĘZEŁ BRONIEWSKIEGO-WĘZEŁ MARYMONCKA	132062	333	110832	10495	3193	6607	569
S8f	1,915	WĘZEŁ MARYMONCKA-WĘZEŁ WISŁOSTRADA	142097	377	119411	11000	3679	6289	1323
S8f	1,192	MOST GROTA	142269	389	120123	10639	3156	6188	1741
S8f	1,009	WĘZEŁ MODLIŃSKA /61/-WĘZEŁ MARYWILSKA	128085	376	109867	8624	2839	4821	1531
S8f	1,244	WĘZEŁ MARYWILSKA-WĘZEŁ ŁABISZYŃSKA	110395	340	95052	7968	2408	4318	292
S8f	2,114	WĘZEŁ ŁABISZYŃSKA-WĘZEŁ GŁĘBOCKA	95398	254	81344	6970	2269	4209	345
S8f	2,137	WĘZEŁ GŁĘBOCKA-WĘZEŁ PIŁSUDSKIEGO	47893	110	36400	5504	1779	3969	129
8	2,090	WĘZEŁ PIŁSUDSKIEGO-MARKI	59832	303	48071	5119	1629	3696	1008
8	4,978	MARKI/PRZEJŚCIE/	40801	176	31783	3374	1172	3471	822
S2	4,269	WĘZEŁ KONOTOPA-WĘZEŁ AL.JEROZOLIMSKIE /719/	78394	294	66123	6735	1889	3183	169
S2	2,156	WĘZEŁ AL.JEROZOLIMSKIE /719/-WĘZEŁ OPACZ	89196	375	76370	7289	1699	3283	178
S2	1,648	WĘZEŁ OPACZ-WĘZEŁ AL.KRAKOWSKA /7,8/	90192	428	78431	6681	1649	2781	220
S2	5,184	WĘZEŁ AL.KRAKOWSKA-WĘZEŁ LOTNISKO /S79/	72710	334	65786	4061	1087	1278	160
S2	2,003	WĘZEŁ LOTNISKO-WĘZEŁ PUŁAWSKA /79/	59161	341	52534	4121	1004	1095	66
2	16,909	ZAKRĘT-CHOSZCZÓWKA	22082	86	18369	1742	634	929	320
7	3,697	ŁOMIANKI/OBWODNICA/	38940	182	32602	3232	876	1668	380
7	1,067	ŁOMIANKI-WARSZAWA	52466	247	44489	4435	908	1711	674
S7m	1,880	WĘZEŁ SALOMEA-WĘZEŁ OPACZ	40247	228	35831	2229	751	1037	171
S79a	1,602	WĘZEŁ MARYNARSKA-WĘZEŁ MPL.OKĘCIE	22386	185	20449	1109	338	222	82
S79a	3,240	WĘZEŁ MPL.OKĘCIE- WĘZEŁ LOTNISKO	43332	289	38979	2693	620	366	382

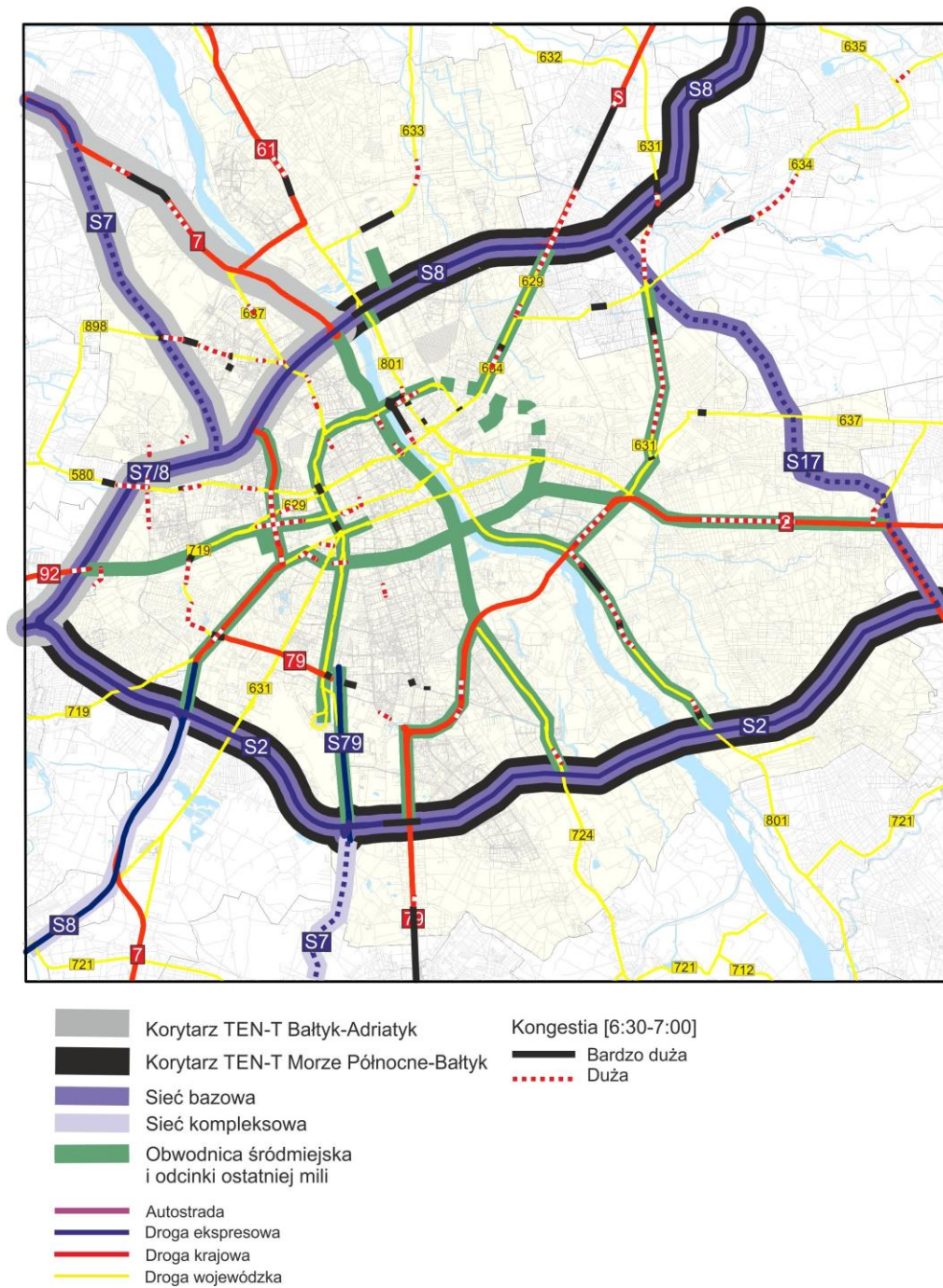
Źródło: GDDKiA.





Ryc. 3. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węzle miejskim sieci bazowej TEN-T Warszawa w 2015 r.

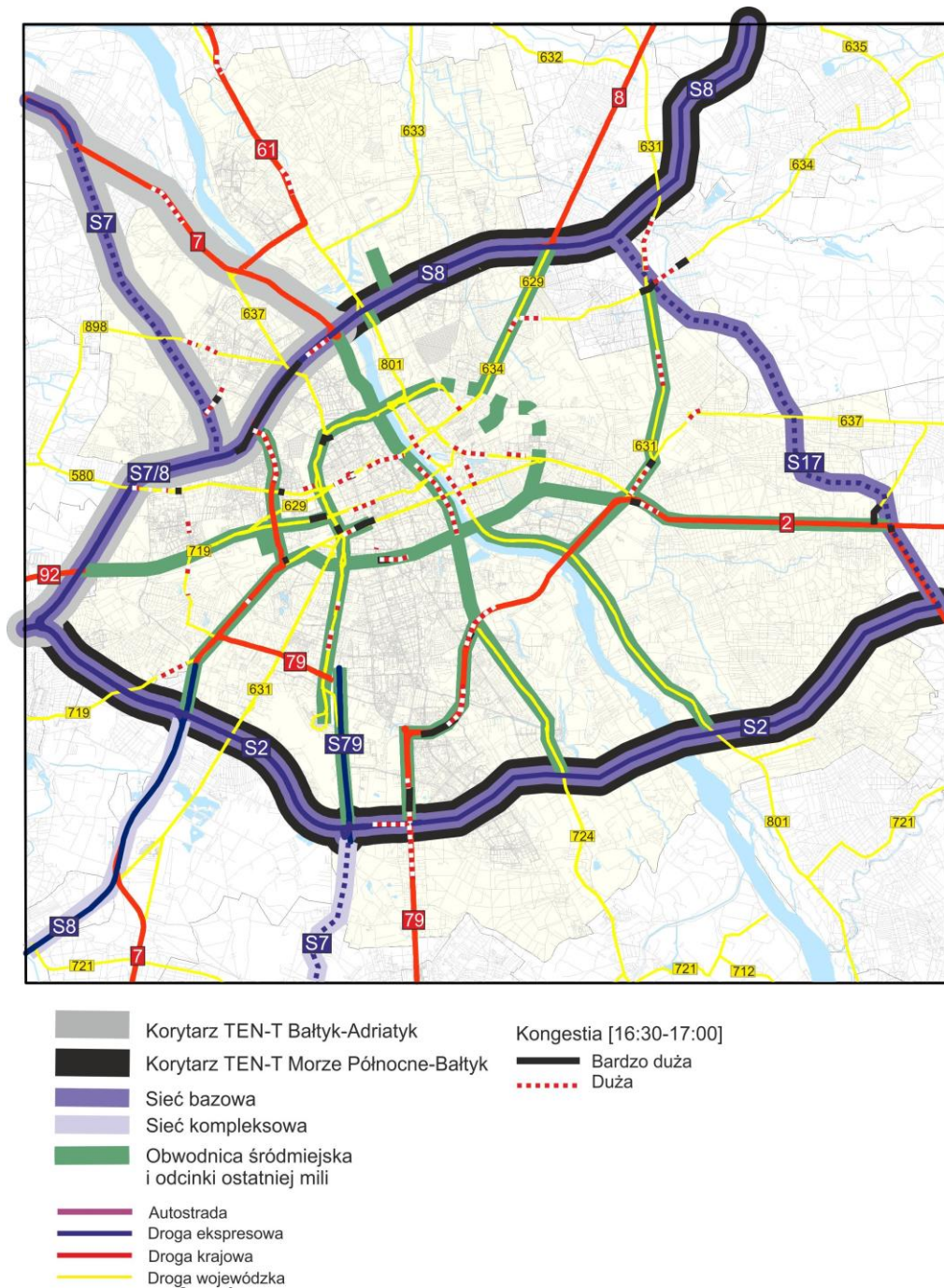
Źródło: GDDKiA.



Ryc. 4. Wąskie gardła w szczycie rannym w węźle miejskim TEN-T Warszawa (20.09.2016)

Źródło: Targeo.



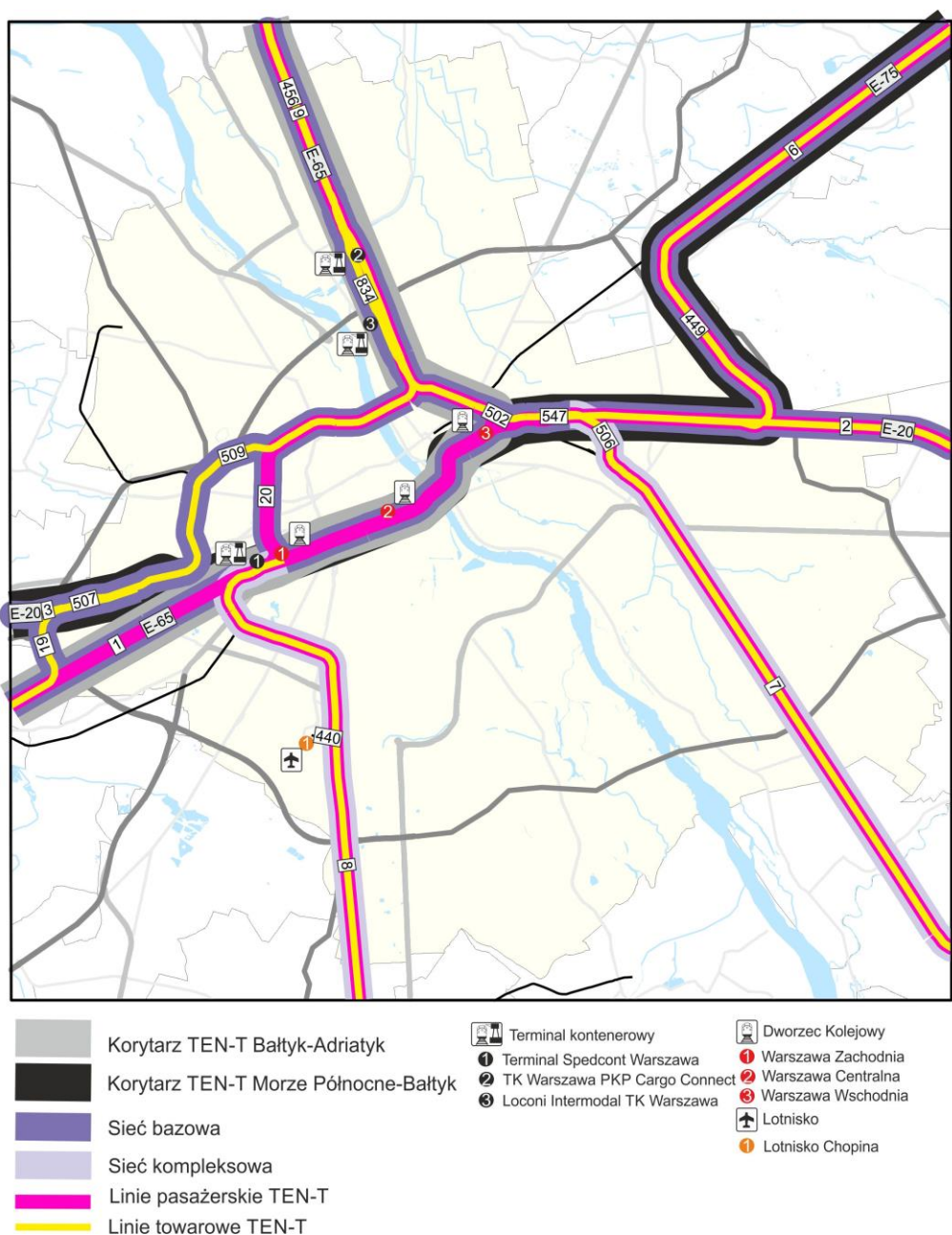


Ryc. 5. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węźle miejskim TEN-T Warszawa (20.09.2016)

Źródło: Targo.

## 2.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.

**Przebieg kolejowej sieci TEN-T.** Sieć bazowa obejmuje najważniejsze odcinki tworzące węzeł, w tym linię średnicową (linie nr 1 i 2 – E-20) oraz obwodową (linie nr 20 i 509), służącą w szczególności ruchowi towarowemu. Do sieci bazowej należy ponadto linia nr 6 (fragment powstającej magistrali „Rail Baltica”) oraz nr 9 (E-65) w kierunku Trójmiasta. Odcinek sieci bazowej dedykowany ruchowi towarowemu to także fragment linii nr 3 (E-20), na zachód od stacji Warszawa Gołębki. W skład sieci kompleksowej wchodzi dwie linie prowadzące w kierunku południowym i południowo-wschodnim: nr 8 (Warszawa Zachodnia – Kraków Główny) i nr 7 (Warszawa Wschodnia – Dorohusk). Przez węzeł miejski Warszawa przebiegają oba korytarze: Morze Północne-Bałtyk oraz Bałtyk-Adriatyk. Obejmują wybrane odcinki sieci bazowej TEN-T. Do pierwszego z nich zaliczane są linie nr: 1, 2, 3, 6 i 449. Natomiast drugi z korytarzy tworzą linie nr: 1, 2 i 9.



Ryc. 6. Przebieg sieci kolejowej TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Warszawa

**Inwestycje planowane do roku 2023.** Wśród inwestycji planowanych w nowym okresie programowania kluczowe będą projekty udrażniające odcinki wykorzystywane głównie w ruchu osobowym bądź towarowym, czyli linii średnicowej oraz linii obwodowej, dając podstawy do przyszłej pełnej separacji ruchu. Rosnący ruch aglomeracyjny sprawia, iż dotychczasowe parametry przepustowości linii w obrębie węzła stają się niewystarczające. W tym kontekście ważne będą prace na odcinkach wylotowych z węzła (linie nr 1 i 2 w obrębie magistrali E-20, linia 447) oraz dwie inwestycje nie ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T, obejmujące modernizacje linii nr 7 i 8. Jednym z elementów zwiększających przepustowość będzie budowa dodatkowych torów w obrębie odcinków wylotowych. Nowe projekty będą komplementarne wobec przedsięwzięć zrealizowanych w poprzednich okresach programowania: modernizacji linii E-65, E-75 oraz fragmentu linii nr 8 na odcinku do stacji Warszawa Okęcie.

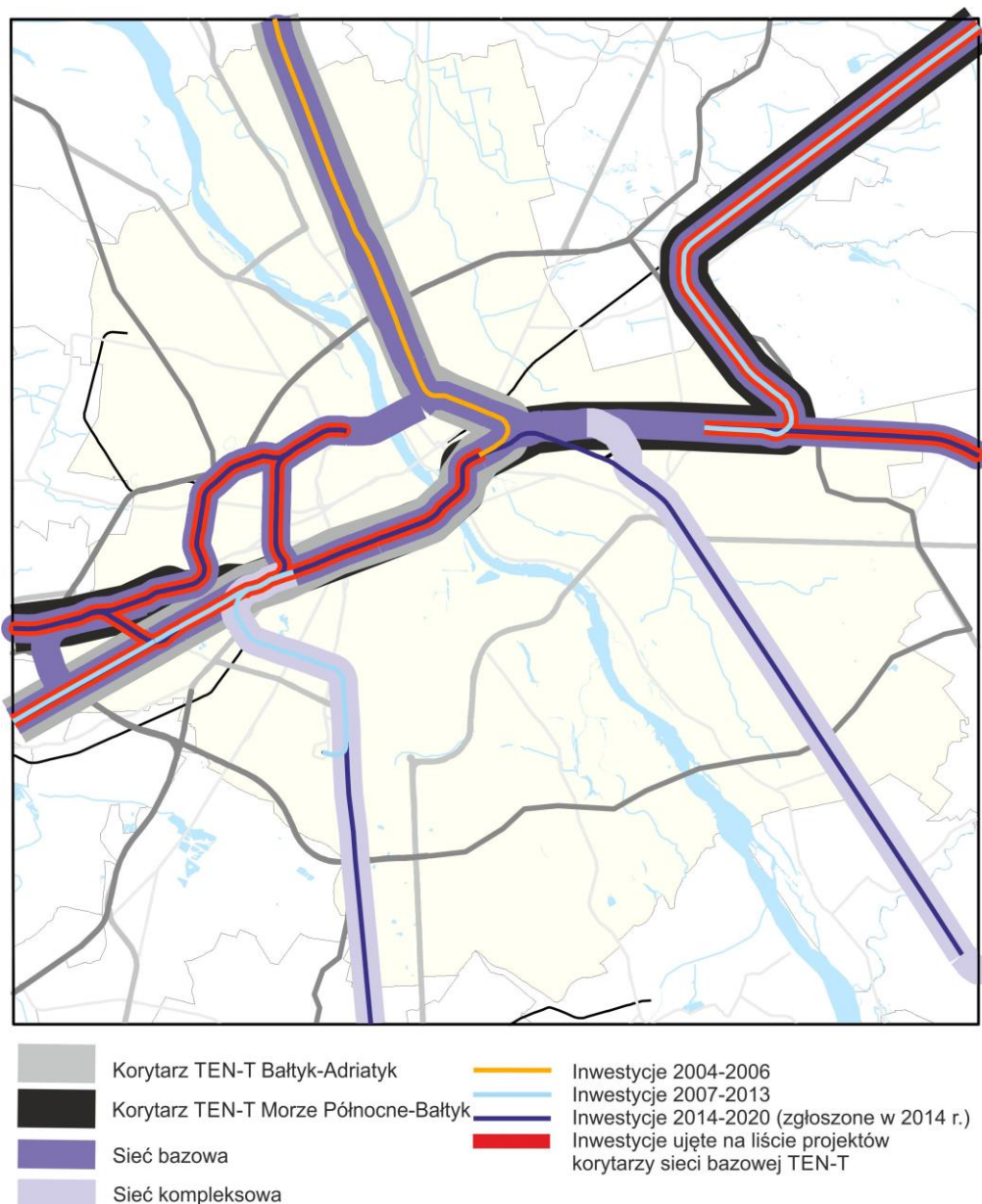
Tab. 8. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Warszawa (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Works on railway line Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (line no. 447)	2015	2020	85,93	23,21	62,72	CEF
Works on the Warsaw ring railway (section Warszawa Gołębki \ Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska)	2014	2018	80,40	11,86	68,54	CEF
Works on diametrical line in Warsaw section Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia	2016	2024	239,00	55,66	183,34	POIiŚ 2014-2020
Modernisation of railway line Warszawa - Łódź, phase II, lot A and lot C, section Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice)	2010	2018	239,22	54,42	184,79	POIiŚ 2014 - 2020

Tab. 9. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Warszawa (korytarz Morze Północne-Bałtyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Works on railway line Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (line no. 447)	2015	2020	87,50	25,90	61,60	CEF
Works on Line E75 section Sadowne - Czyżew and remaining works on section Warsaw Rembertów - Sadowne	2015	2020	240,16	54,22	185,94	CEF
Improvement of the capacity of E 20 railway line section Warsaw - Kutno , phase I: Works on the railway line No. 3 on the section Warsaw - LCS Łowicz border	2017	2020	23,25	5,42	17,84	POIiŚ 2014-2020
Improvement of the capacity of E 20 railway line section Warsaw Rembertów - Minsk Mazowiecki, stage I: Work spot on traffic posts; stage II: Construction of additional pair of tracks on section Warszawa Rembertów - Sulejówek Miłosna.	2017	2020	23,25	5,42	17,84	POIiŚ 2014-2020
Modernisation of the railway line E 75 Rail Baltica Warsaw - Białystok - Lithuanian border , stage I, section Warsaw Rembertów - Zielonka - Tłuszcz (Sadowne)	2012	2016	71,54	54,88	16,66	POIiŚ 2007-2013 and POIiŚ 2014-2020



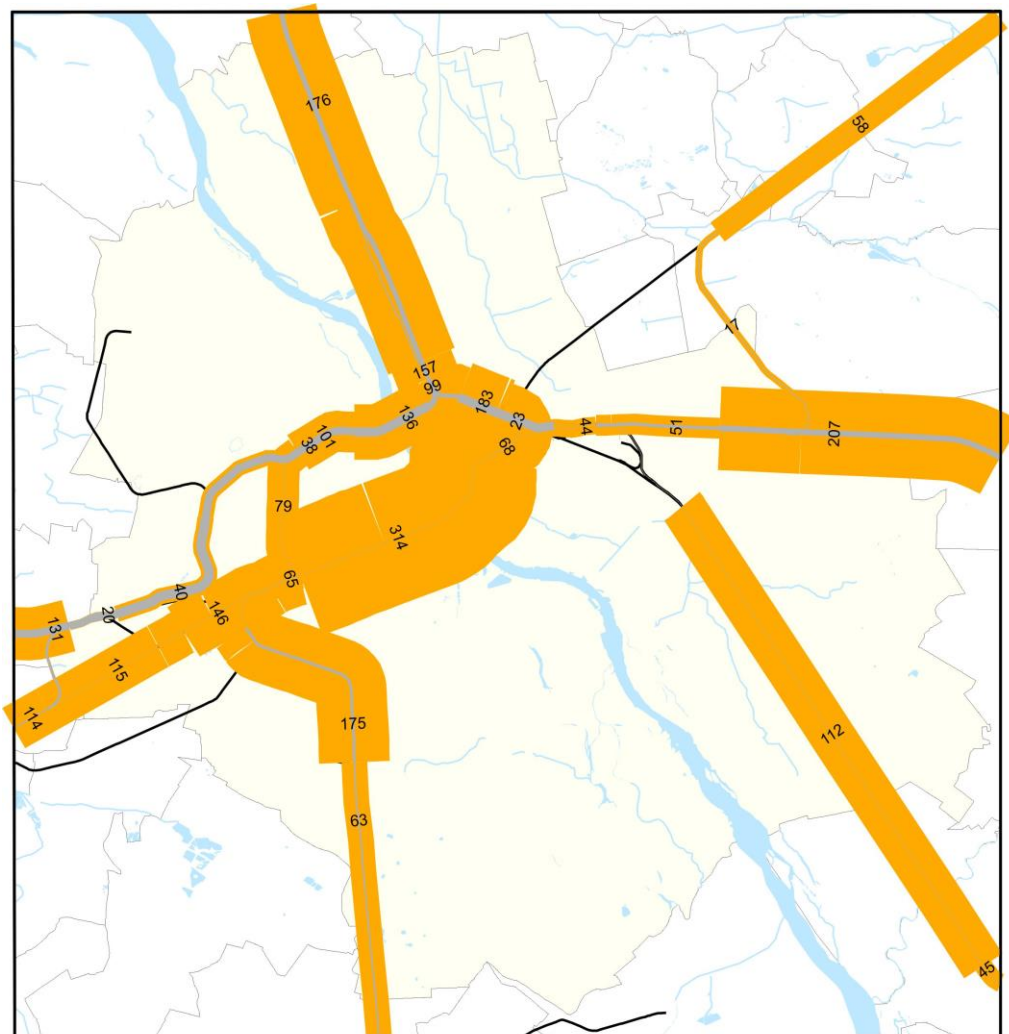


Ryc. 7. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

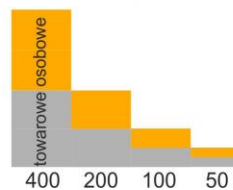
## 2.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

W węźle miejskim Warszawa w strukturze natężenia ruchu pociągów dominują przewozy pasażerskie. Wyraźnie zaznaczają się odcinki eksploatowane jednocześnie w ruchu aglomeracyjnym i dalekobieżnym, w szczególności linia nr 2 (na wschód od stacji Warszawa Rembertów), linia nr 3 (na zachód od stacji Warszawa Gołębki), linia nr 9 (od stacji Warszawa Wschodnia w kierunku północnym i północno-zachodnim) oraz linia średnicowa. Wąskie gardła, które przede wszystkim występują na liniach nr 2 i 3 oraz linii średnicowej, dzięki inwestycjom przewidzianym do 2023 r. powinny zostać zniwelowane. Przewozy towarowe największy swój udział mają w obrębie linii obwodowej (nr 509) i

stacji Warszawa Główna Towarowa. Obecność wyłącznie ruchu towarowego w 2015 r. na linii nr 449, stanowiącej początkowy fragment projektu „Rail Baltica”, była związana z trwającymi na tym odcinku pracami budowlanymi i czasowym zamknięciem dla ruchu pasażerskiego.



Liczba pociągów na dobę



Ryc. 8. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Warszawa w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

## 2.6 WĘZŁ MIEJSKI WARSZAWA – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Oceny i rekomendacje odnośnie rozwoju i układu odcinków ostatniej mili w aglomeracji warszawskiej muszą zachować komplementarność względem celów polityki transportowej miasta. Elementem tej polityki jest ograniczanie ruchu drogowego w ścisłym Centrum, m.in. poprzez eliminację przejazdów tranzytowych oraz promocję transportu publicznego. W tym kontekście istotne jest określenie docelowych funkcji poszczególnych elementów sieci drogowej. Im bardziej w wybranych strefach ruch będzie limitowany (także poprzez zmiany organizacji, spowolnienia, ograniczenia parkingowe, a nawet zwężanie ulic), tym bardziej likwidowane muszą być wąskie gardła poza tymi właśnie strefami, w układach obwodowych, na odcinkach ostatniej mili oraz na niektórych trasach doprowadzających do Śródmieścia i wybranych obiektów infrastruktury punktowej. Pomimo, że zwiększanie przepustowości ulic tylko w ograniczonym stopniu niweluje kongestię, to jednak sprzyja ono przenoszeniu się ruchu tranzytowego i międzydzielnicowego ze Śródmieścia. Ruch międzydzielnicowy nie może być również zastępowany komunikacją publiczną, w stopniu w jakim jest to do osiągnięcia w ruchu do Centrum (dojazdy do pracy).

Układ komunikacyjny Warszawy jest obciążony niekonsekwencjami planowania miejskiej sieci drogowej w latach wcześniejszych. Wyrazem tych problemów są m.in. zmiany w przewidywanym przebiegu obwodnicy śródmiejskiej oraz konieczność zastępowania inwestycji krajowych inwestycjami miejskimi w warunkach opóźnień w budowie obwodnicy ekspresowej (m.in. koncepcja tzw. obwodnicy etapowej). Także obecnie identyfikacja wąskich gardła na rozproszonych trasach z sieci TEN-T oraz wynikające z niej rekomendacje są bardzo silnie uwarunkowane realizacją inwestycji centralnych. Spośród inwestycji, dla których nie rozpisano dotąd postępowań przetargowych, szczególnie istotne są:

- Wschodnia Obwodnica Warszawy,
- trasa S7 na odcinku od drogi S8 (Bemowo) do Czosnowa.

Ponadto wielkość metropolii warszawskiej powoduje, że dwa układy obwodowe (ekspresowy i obwodnica śródmiejska) są docelowo niewystarczające dla sprawnego rozłożenia ruchu drogowego. Na sytuację wpływ ma także przebieg północnej obwodnicy ekspresowej (S8). Jest ona położona wewnątrz miasta i obsługuje bardzo duży ruch międzydzielnicowy (w tym dojazdy do pracy). Sytuacja na tym odcinku uległa poprawie w wyniku inwestycji modernizacyjnych perspektywy 2007-2013, ale rozwiązanie problemu nie jest możliwe bez nowych inwestycji na linii wschód-zachód.

Biorąc powyższe pod uwagę można uznać, że krytyczne wąskie gardła (w zakresie obsługi ruchu z tras TEN-T) w 2023 r. to:

- obwodnica ekspresowa Warszawy między węzłami Prymasa Tysiąclecia a Marywilską (w przypadku braku budowy odcinka Bemowo-Czosnów z obwodnicą Łomianek),
- Praga Północ (w przypadku braku ukończenia obwodnicy śródmiejskiej),
- tzw. bliska Wola (w przypadku braku przyspieszenia budowy II linii metra i gwałtownym wzroście liczby miejsc pracy na tym obszarze miasta oraz braku modernizacji (przeniesienia) odcinka obwodnicy śródmiejskiej między Rondem Radosława a Al. Prymasa Tysiąclecia),
- północny fragment Wału Miedzeszyńskiego, ul. Ostrobramska i Grochowska (przy założeniu braku Wschodniej Obwodnicy Warszawy),
- rejon Dworca Centralnego (w przypadku braku podłączenia stacji do sieci metra oraz słabej obsługi parkingowej).



Istotne jest również, kiedy wymienione wyżej inwestycje (centralne i miejskie) zostaną zrealizowane. Ich odłożenie w czasie może wymusić inne prace modernizacyjne w wąskich gardłach niektórych odcinków ostatniej mili. Miejskami potencjalnego zagrożenia znaczną kongestią w razie odłożenia inwestycji centralnych są m.in.:

- fragment przedłużenia ul. Żołnierskiej (na terenie miasta Zielonka), przejmujący ruch z drogi S8 w stronę południa stolicy;
- ulica Pułkowa na odcinku młocińskim (zwłaszcza po uruchomieniu galerii handlowej Młociny);
- ulica Radzymińska.

Generalna ocena inwestycji drogowych planowanych w węźle warszawskim musi być pozytywna. Ich pełna realizacja powinna zmniejszyć kongestię i zapewnić sprawne rozprowadzenie ruchu z sieci TEN-T. Warunkiem pozytywnej oceny jest jednak równoległa realizacja wszystkich inwestycji centralnych na sieci autostrad i dróg ekspresowych (w tym tras wylotowych S7 i Obwodnicy Wschodniej Warszawy). W sytuacji, gdy zapewnienie finansowania dla dużych inwestycji infrastrukturalnych po roku 2023 nie jest pewne (przyszłość polityki spójności, priorytetu unijnej polityki transportowej, trudności budżetu państwa), listy priorytetów inwestycyjnych powinny być formułowane w ujęciu wariantowym.

W przypadku realizacji wszystkich zamierzeń centralnych kluczowa wydaje się:

- realizacja praskiej części obwodnicy śródmiejskiej,
- realizacja fragmentów alternatywnych tras obwodowych odciążających obwodnicę śródmiejską oraz północną część obwodnicy ekspresowej (w tym: Trasa Mostu Północnego do drogi ekspresowej S7 w nowym przebiegu; bezkolizyjne przedłużenie Trasy Siekierkowskiej w kierunku Służewca Przemysłowego; most Krasińskiego),
- podjęcie budowy trasy N-S, która zastąpiłaby ulicę Żwirki i Wigury jako odcinek ostatniej mili,
- poprawa obsługi dworca Warszawa Centralna w transporcie publicznym i w drugiej kolejności także indywidualnym (umożliwienie sprawnego dojazdu samochodem osobowym, w tym taksówką, w celu np. odwiezienia/przywiezienia podróżnych).

W wypadku gdyby budowa inwestycji centralnych ulegała opóźnieniu szczególnie istotne stają się:

- budowa ciągu drogowego ulicy Żołnierskiej, aż do węzła z obwodnicą Marek (S8) w Zielonce;
- przedłużenie bezkolizyjnej Trasy Siekierkowskiej przynajmniej do ulicy Puławskiej;
- realizacja praskiej części obwodnicy śródmiejskiej;
- modernizacja ulicy Pułkowej na odcinku w Młocinach.

Rozległość metropolii warszawskiej, koncentracja funkcji stołecznych oraz znaczny obszar otoczony obwodnicą śródmiejską powodują, że konieczne jest zachowanie szybszych tras dostępu do dzielnic centralnych, także wewnątrz obwodnicy. Główną drogą, która musi spełniać takie funkcje na osi północ-południe jest Wisłostrada. Ponieważ jej funkcje muszą zostać zachowane, celem długookresowym powinny stać się zabiegi na rzecz zmniejszenia jej uciążliwości dla środowiska i mieszkańców (ewentualne umieszczenie kolejnych fragmentów w tunelu, eliminacja części skrzyżowań kolizyjnych). Trudniejszym problemem jest zapewnienie obsługi centrum na osi wschód-zachód. Istniejący obecnie układ transportowy oraz brak alternatyw powoduje, że dużą część tego ruchu będą przejmowały Aleje Jerozolimskie. Powinno być to brane pod uwagę, przy skądinąd potrzebnych, zmianach związanych z ograniczeniem i uspokojeniem ruchu kołowego w dzielnicach centralnych.

Tab. 10. Uzasadnienie realizacji inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T z punktu widzenia likwidacji wąskich gardeł

Lp	Nazwa projektu	Benficyjent	Uzasadnienie –likwidacja wąskich gardeł	Rola dla rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T*
1	Modernisation of Marynarska street, section Taśmowa st - Rzymowskiego st	Urząd m.st. Warszawy	Usprawnienie ruchu na dojeździe do kompleksu biurowego na Służewcu przemysłowym (duża liczba miejsc pracy na Mokotowie); domknięcie alternatywnego układu obwodowego (między obwodnicami ekspresową i śródmiejską)	+/-
2	Modernisation of Marsa & Żołnierska streets, section Marsa junction - city limits, phase II	Urząd m.st. Warszawy	Likwidacja wąskiego gardła na odcinku ostatniej mili. Utworzenie alternatywnego (przy ewentualnym braku Wschodniej Obwodnicy Warszawy) ciągu drogowego od ul. Żołnierskiej przez Trasę Siekierską i Dolinę Służewiecką do ul. Puławskiej	++
3	Modernisation of Wał Miedzeszyński street, section Trakt Lubelski st - junction with planned S2 expressway	Urząd m.st. Warszawy	Likwidacja wąskiego gardła w południowej części Wału Miedzeszyńskiego; rozprowadzenie ruchu z Południowej Obwodnicy Warszawy	++
4	Modernisation of Marywilska, Czołowa, Polnych Kwiatów streets, section Trasa Toruńska - Mehoffera st, stage I	Urząd m.st. Warszawy	Inwestycja o charakterze lokalnym. Poprawa dojazdu do terminal kontenerowego. Możliwa zmniejszenie uciążliwości w dojeździe na ul. Płochocińskiej	+
5	S7: section Płońsk – Warszawa	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Inwestycja na sieci TEN-T, jej realizacja determinuje jednak istnienie odcinka ostatniej mili wzdłuż ul. Pułkowej	++
6	S8 Marki bypass	GDDKiA (national road infrastructure manager in Poland)	Inwestycja na sieci TEN-T	Nie dotyczy
7	A2 Warsaw - Mińsk Mazowiecki	GDDKiA (national road infrastructure manager in Poland)	Inwestycja na sieci TEN-T	Nie dotyczy
8	S2 / S17 Lubelska road junction	GDDKiA (national road infrastructure manager in Poland)	Inwestycja na sieci TEN-T, jej realizacja zapewnia jednak rozprowadzenie ruchu z Południowej Obwodnicy Warszawy do dzielnic i miejscowości prawobrzeżnych	++
9	S2 Warsaw southern bypass, stage 2	GDDKiA (national road infrastructure manager in Poland)	Inwestycja na sieci TEN-T. Jej ewentualne opóźnienie całkowicie zmienia rozkład ruchu na terenie miasta	++

\*++ - bardzo duża; + - duża; +/- - umiarkowana; - - brak

Bardzo istotnym elementem będzie właściwa integracja drogowego i kolejowego systemu transportowego. Znaczna część ruchu na samej sieci TEN-T jest ruchem związanym z dojazdami pracowniczymi do Warszawy, tym samym niektóre odcinki sieci kolejowej mogą stanowić swego rodzaju „ostatnią milę” także dla układu drogowego (w ramach rozwiązań multimodalnych). Oznacza to zapewnienie sprawnego dojazdu od węzłów autostrad i dróg ekspresowych do parkingów *park and ride* położonych przy sieci kolejowej. Może to dotyczyć m.in.:

- powiązania Obwodnicy Południowej Warszawy z liniami kolejowymi z Pruszkowa, Piaseczna i Otwocka,
- powiązania trasy S8 i Obwodnicy Wschodniej Warszawy z linią kolejową z Wołomina,
- powiązania z końcowymi stacjami obu linii metra oraz koleją WKD.

Przyszła wysoka efektywność kolejowego systemu transportowego stolicy, w warunkach rosnącego zapotrzebowania na przewozy pasażerskie o charakterze aglomeracyjnym, będzie zależeć od pełnej realizacji założonych planów inwestycyjnych. Co więcej, pozytywne oddziaływanie projektów infrastrukturalnych wykonanych w poprzednich okresach programowania będzie znacznie większe w sytuacji uzupełnienia o remonty odcinków komplementarnych, w nowej perspektywie finansowej. W pełni uzasadnionym przedsięwzięciem jest modernizacja linii średnicowej, stanowiąca najbardziej obciążony element systemu – najważniejsze ogniwo pasażerskiej sieci TEN-T w rejonie węzła Warszawa. Ponadto niezbędnym działaniem powinno być zwiększenie przepustowości odcinków wylotowych z węzła, eksploatowanych wspólnie przez różne kategorie pociągów. Usprawnieniu węzła służyć będzie także remont linii obwodowej, co pozwoli na efektywniejszy przepływ ruchu towarowego, oddzielając go częściowo od ruchu pasażerskiego.

### 3. WĘZŁ MIEJSKI ŁÓDŹ

#### 3.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** Położona w środkowej części kraju aglomeracja łódzka należy do obydwu korytarzy sieci bazowej TEN-T, tj. korytarza Morze Północne-Bałtyk (autostrada A2) i korytarza Bałtyk-Adriatyk (autostrada A1), które wraz z węzłem Łódź Północ stanowią istotny układ komunikacyjny zarówno kraju, jak i regionu. O ile odcinek autostrady A2 istnieje stosunkowo długo (w kierunku Poznania od 2006 r.), to odcinek autostrady A1 od Strykowa do Tuszyna (od węzła Łódź Północ do węzła Łódź Południe) został po znacznych opóźnieniach prac oddany do użytku w połowie 2016 r. Na tym stosunkowo krótkim odcinku autostrady A1, przebiegającym przez powiaty zgierski i łódzki wschodni, wybudowano kilka węzłów: Brzeziny, Łódź Wschód, Łódź Górna, ułatwiających dojazd do miasta, zarówno od strony Warszawy, jak i w układzie północ-południe.

Od południa układ drogowy aglomeracji łódzkiej uzupełnia oddana również w 2016 r. należąca do sieci bazowej TEN-T droga ekspresowa S8 (odcinek Łódź Zachód – Łódź Rzgów w 2014 r.). Trasa przebiega przez powiaty pabianicki i łódzki wschodni; w przypadku odcinków ostatniej mili ważne jest dowiązanie sieci TEN-T, poprzez S14, do sieci miejskiej Łodzi od południowo-zachodniej strony. Z punktu widzenia sieci krajowej układ komunikacyjny A2 – A1 – S8 stanowi korzystny układ skośny jako połączenie z Wrocławiem i południowo zachodnią częścią kraju.

**Obiekty infrastruktury punktowej.** W granicach administracyjnych miasta (w odległości ok. 6 km od centrum) znajduje się Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, który obecnie posiada 3 terminale. Na obszarze miasta położone są również 3 dworce kolejowe: Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Widzew. Zlokalizowana w centrum Łódź Fabryczna jest jedną z ważniejszych stacji na terenie Łodzi, przy czym od 2011 r. dworzec został zamknięty w związku z przebudową na stację podziemną. Stąd też ruch kolejowy został przejęty głównie przez dworzec Łódź Kaliska – położony na zachód od centrum miasta oraz Łódź Widzew – stację ulokowaną na trasie z Łodzi Fabrycznej do Koluszek, przebudowaną w związku z remontem stacji Łódź Fabryczna. Obecnie do klasy premium należy Dworzec Łódź Kaliska, na potrzeby niniejszej analizy przyjmuje się, że w 2023 r. przebudowany Dworzec Łódź Fabryczna będzie pełnił funkcje głównego węzła kolejowego Łodzi.

Do 2012 r. w Łodzi funkcjonował Centralny Dworzec Autobusowy – zlokalizowany przed budynkiem dworca kolejowego Łódź Fabryczna – zamknięty w związku z przebudową dworca kolejowego. Obecnie na wschód od dworca kolejowego Łódź Kaliska znajduje się Dworzec PKS Łódź Kaliska, z którego odjeżdża większość autobusów dalekobieżnych oraz autobusy lokalne w kierunku południowo-zachodnim. Na terenie miasta (przy skrzyżowaniu ulic Źródłowej i Smugowej) zlokalizowany jest Dworzec Północny. Zgodnie z uzyskaną od przedstawicieli miasta informacją, funkcje głównego dworca autobusowego powrócą po remoncie dworca Łódź Fabryczna do centrum Łodzi.

W granicach administracyjnych miasta funkcjonują dwa terminale drogowo-kolejowe, tj:

- Terminal Kontenerowy Łódź Olechów - SPEDCONT (ul. Tomaszowska 60, 80 tys. TEU),
- Terminal Kontenerowy Łódź Chojny – Loconi International (ul. Śląska 3A, wjazd od ul. Rzgowskiej; 70 tys. TEU).

Terminal SPEDCONT w Łodzi zlokalizowany jest na południowo-wschodnich przedmieściach miasta w dzielnicy przemysłowej, bardzo blisko dwujezdniowego odcinka Alei Ofiar Terroryzmu 11 września. Istotny jest fakt, iż w połowie 2016 r. oddano odcinek A1 między Strykowem a Tuszyńcem, na którym węzeł drogowy Łódź Wschód łączący autostradę z drogą wojewódzką nr 713 znajduje się w

oddaleniu ok. 6 km od terminala, co znacząco poprawi jego dostępność drogową. Z kolei położony w południowej części Łodzi terminal Loconi International (Łódź Chojny) za pośrednictwem ul. Rzgowskiej i DK1 łączy się na węźle Łódź Rzgów z trasą S8, która w całości (wraz z łącznikiem do odcinka autostrady A1) została oddana do użytkowania w 2016 r.

W aglomeracji łódzkiej (od 2014 r.) funkcjonuje również położony ok. 20 km od Łodzi w kierunku północno wschodnim, w doskonałej lokalizacji przy węźle krzyżującym autostrady A1 i A2 terminal Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie (ul. Batorego 27, 16 tys. TEU), który również został uwzględniony w analizie odcinków ostatniej mili.

W Polsce centralnej z uwagi na dogodne warunki do lokalizowania działalności związanej z logistyką położony jest również Terminal PCC Kutno (ul. Intermodalna 5; 100 tys. TEU).

Tab. 11. Kluczowe elementy infrastruktury punktowej w aglomeracji łódzkiej

Porty lotnicze	Terminale drogowo-kolejowe	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe
<b>Port lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta</b>	Terminal Kontenerowy Łódź Olechów	Łódź Fabryczna (dworzec w przebudowie)	Dworzec Autobusowy Centralny w Łodzi (zamknięty; w przebudowie)
	Terminal Kontenerowy Łódź Chojny		
	Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie		

### 3.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

Odcinki ostatniej mili w węźle Łódź można podzielić na:

- odcinki łączące węzły na sieci TEN-T (autostrady A1 i A2, droga ekspresowa S8) z obwodnicą śródmiejską,
- odcinki doprowadzające ruch do obiektów infrastruktury punktowej.

**Centrum Łodzi** zamyka ciąg ulic: od południowego zachodu ul. Pabianicka, Rondo Lotników Lwowskich, ul. Paderewskiego, rondo Insurekcji Kościuszkowskiej, ul. Broniewskiego, Rondo Broniewskiego, ul. Rydza Śmigłego, ul. Kopcińskiego, al. Grzegorza Palki, ul. Strykowska, ul. Inflancka, ul. Łagiewnicka, al. Gen. Sikorskiego, Al. Włókniarzy i Al. Jana Pawła II. Cały ring stanowią drogi dwujezdniowe z dwoma/trzema pasami ruchu w każdą stronę (niektóre przedzielone torami tramwajowymi).

**Odcinek ostatniej mili nr 1.** Ul. **Strykowska** (droga wojewódzka nr 14) stanowi ważny szlak dojazdowy do Łodzi od północy, od węzła Łódź Stryków na A2, do obwodnicy śródmiejskiej (skrzyżowania z ul. Inflancką). Droga ta ma przebieg jednojezdniowy (po jednym pasie ruchu w każdą stronę), kolizyjny, z licznymi skrzyżowaniami bez sygnalizacji świetlnej. Miasto w niedalekiej przyszłości ma w planach przebudowę tej trasy w ramach projektu „Budowa dojazdu do węzła „Stryków” na autostradzie A-2 – Przebudowa ul. Strykowskiej od ul. Wycieczkowej do granic miasta”.

Tab. 12. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
<b>Building link to the "Stryków" junction (A2) - reconstruction of the Strykowska Street between Wycieczkowa Street and the city border</b>	2018	2020	160 000 000	Rebuilding link to the "Stryków" junction (A2) - modernisation of the Strykowska Street between Wycieczkowa St. and the city border together with improvement of safety of non-motorised traffic.

**Odcinek ostatniej mili nr 2. Ul. Brzezińska** to jeden z trzech odcinków ostatniej mili łączących autostradę A1 z miastem. W tradycyjnym przebiegu odcinek ten prowadzi od węzła Łódź Brzeziny, drogą krajową nr 72 (ul. Brzezińska, odcinek nr 2) do al. Grzegorza Palki w Łodzi. Ul. Brzezińska do okolic skrzyżowania z ul. Strążyką jest jednojezdniowa (po jednym pasie ruchu), następnie w stronę centrum przechodzi w drogę dwujezdniową (do ul. Oświatowej)/jednojezdniową (po dwa pasy ruchu, z kilkoma skrzyżowaniami). Jednym z wąskich gardel tego odcinka jest skrzyżowanie ośmiu dróg w centrum gminy Nowosolna. Stąd też alternatywę dla tej trasy może stanowić odcinek nr 2a, którego przebieg obejmowałby ul. Brzezińską; projektowaną obwodnicę Nowosolnej; ul. Aleksandra Puszkina i ul. Rokicińską (odcinek ostatniej mili nr 3) do al. Marszałka Józefa Piłsudskiego. Takie plany zwierają się w projekcie „Budowa dojazdu do węzła „Brzeziny” na autostradzie A-1”, którego termin realizacji przewidziano na lata 2018-2021.

Tab. 13. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
<b>Access road to the junction "Brzeziny" on the A1 motorway</b>	2018	2021	390 000 000	Building the new road link including Nowosolna District bypass and modernisation of the existing infrastructure leading to the junction Brzeziny on the A1 motorway

**Odcinek ostatniej mili nr 3.** Odcinek łączący autostradę A1 (węzeł Łódź Wschód) z centrum miasta (w środkowej jego części, skrzyżowanie z ul. Kopcińskiego) za pośrednictwem ul. **Rokicińskiej**. Jest to szeroka arteria miejska – droga dwujezdniowa z przynajmniej trzema pasami ruchu w obie strony, kolizyjna z kilkoma skrzyżowaniami. W obecnej perspektywie planuje się rozbudowę tej trasy na wchód od autostrady A1, czyli poza odcinkiem ostatniej mili (projekt „Rozbudowa ul. Rokicińskiej od ul. Malowniczej do granic miasta”).

Tab. 14. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
<b>Modernisation of Rokicinska Street in Lodz</b>	2017 / 2018	2020	39 739 752	Modernisation of Rokicinska Street between A1 junction "Łódź Wschód" and the city border.

**Odcinek ostatniej mili nr 4. Trasa Górna** to nowa droga w sieci dróg publicznych, łącząca istniejącą Al. Jana Pawła II z ul. Rzgowską, tworząc nowy odcinek drogi dojazdowej do autostrady A1 (węzeł Łódź Górna). Minister właściwy ds. transportu wydał promesę na zaliczenie do kategorii dróg krajowych Trasy Górnej na odcinku od ul. Pabianickiej do ul. Rzgowskiej – obecny przebieg drogi krajowej nr 91. Pozostały odcinek ma być droga wojewódzka. Przewiduje się, że inwestycja skróci przejazd z/do miasta, wyprowadzając część ruchu ciężkich pojazdów z południowej części jego centrum (por. odcinek ostatniej mili nr 12). W latach 2018-2019 planuje się 3 etap budowy tej drogi finansowany z funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego. Obecnie istnieje odcinek od ul. Pabianickiej (DK14) do węzła rzgowskiego, który ma przebieg dwujezdniowy z przynajmniej trzema pasami ruchu.

Tab. 15. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
Link to the junction "Romanów" on the A1 motorway - 3rd phase of the "Trasa Górna"	2018 / 2019	2019	80 000 000	Building the link between A1 junction "Romanów" and existing city streets Extension of the Włókniarzy Avenue being the part of the state roads no. 1 and 72 towards the junction "Aleksandrów Łódzki" on the express road S-14. According to the position of GDDKiA (national roads' manager) this road will not be categorized as the national road and can be implemented as the secondary road (lower category).

**Odcinek ostatniej mili nr 5. Ul. Katowicka** i ul. Szeroka (DK 91) stanowią odcinek łączący Łódź z siecią TEN-T w prostej linii od południa (węzeł Łódź Rzgów na S8). Jest to odcinek dwujezdniowy (po dwa pasy ruchu w każdą stronę), prawie bezkolizyjny (poza skrzyżowaniem z ul. Pabianicką – DK71). Od węzła rzgowskiego odcinek ten prowadzi oddaną do użytkowania Trasa Górna do ul. Pabianickiej (DK14).

**Odcinek ostatniej mili nr 6.** Odcinek ten jest jednym z najdłuższych odcinków ostatniej mili łączących aglomerację łódzką z siecią TEN-T (S8), jednocześnie na jego parametry przepustowości i bezkolizyjności duży wpływ ma fakt, że na znacznym odcinku trasa przebiega drogą ekspresową S14 (od węzła Łódź Zachód (Róża) S14 do węzła Łódź Lublinek). Ostatni fragment tego odcinka, do ronda Lotników Lwowskich, stanowi droga krajowa nr 14 (ul. **Pabianicka**), która jest drogą dwujezdniową z trzema pasami ruchu w każdą stronę z licznymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną.

Dla funkcjonowania odcinków ostatniej mili **nr 7, 7a, 8, 8a** oraz **9 i 9a**, zapewniających najkrótszą trasę dojazdu do miasta od strony zachodniej (z kierunku Konstakowice Łódzkiego, Aleksandrowa Łódzkiego czy Zgierza), jak i do lotniska, kluczowa jest realizacja trasy S14 w całości. Obecnie istnieje odcinek Łódź Zachód – Łódź Lublinek. Realizacja S14 od węzła Łódź Lublinek do węzła Łódź Emilia domknęłaby ring wokół Łodzi. W 2015 r. ogłoszono przetarg na budowę S14 (Zachodniej Obwodnicy Łodzi) o długości 28,5 km, z uwzględnieniem dwóch odcinków: 1) od węzła Łódź Lublinek do węzła Łódź Teofilów oraz 2) od węzła Łódź Teofilów do drogi krajowej nr 91 w Słowiku wraz z włączeniem do autostradowego węzła Łódź Emilia.

**Odcinek ostatniej mili nr 7.** Obecnie w celu odprowadzenia ruchu z portu lotniczego do centrum miasta służy trasa od Alei Jana Pawła II, poprzez ul. **Maratońską** (droga klasy GP, jednojezdniowa), Al. Waltera-Janke (droga klasy GP, dwujezdniowa) i Pienistą (droga klasy GP, jednojezdniowa). Najkrótszy dojazd do portu lotniczego od strony planowanej trasy ekspresowej S14 (**7a**) może być realizowany przez węzeł Łódź Retkinia, następnie ul. Maratońską, do skrzyżowania z ul.

Popiełuszki, na którym planowane jest rondo średnie dwupasmowe, którego południowy wlot / wylot będzie stanowił połączenie z projektowaną ul. Lotniskową. Niemniej jednak połączenie to wymaga realizacji inwestycji nie tylko na ul. Maratońskiej, która jest planowana w perspektywie 2014-2020 (projekt „Przebudowa ulicy Maratońskiej na odcinku Al. Waltera Janke do węzła Łódź Retkinia (S-14) jako łącznik z lotniskiem i dworcem Łódź Kaliska”), ale również budowy łącznika z lotniskiem (brak sprecyzowanych planów w tym zakresie).

Tab. 16. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
<b>Reconstruction of the Maratońska Street between Waltera-Janke Avenue and the junction "Łódź Retkinia" (S-14)</b>	-	-	350 000 000	Reconstruction of the link from the junction "Łódź Retkinia" on S-14 express road towards Lodz Airport and Łódź Kaliska railway station

**Odcinek ostatniej mili nr 8.** Od strony zachodniej od projektowanego węzła Szczecińska na S14 odcinek ostatniej mili **nr 8** prowadzi ul. **Szczecińską** przez ul. Aleksandrowską (dwujezdniowa trasa, po trzy pasy ruchu, z kilkoma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną) do Alei Włókniarzy. Jednakże jego istnienie warunkowałyby nie tylko realizacja inwestycji S14, ale również budowa łącznika i rozbudowa ul. Szczecińskiej (obecnie droga jednojezdniowa, po jednym pasie ruchu w każdą stronę), która wprawdzie została przez miasto zaplanowana jako projekt „Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła „Teofilów” na S-14”, jednak bez ram czasowych jej realizacji. Alternatywę dla tego odcinka mógłby stanowić **odcinek ostatniej mili nr 8a**, który rozpoczynałby się na węźle Łódź Teofilów, a do centrum Łodzi prowadziłby nową drogą **Wojska Polskiego**. Niemniej jednak realizacja tej trasy nie jest przewidywana w perspektywie do 2023 r.

Tab. 17. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
<b>Reconstruction/extension of the Szczecińska Street between Aleksandrowska Street and city border</b>	-	-	150 000 000	-

**Odcinek ostatniej mili nr 9.** Na odcinku stanowiącym od strony północno-zachodniej łącznik pomiędzy trasą ekspresową S14 (węzeł Aleksandrów Łódzki) a obwodnicą śródmiejską Łodzi planowana jest na lata 2017-2020 inwestycja „Przedłużenie Al. Włókniarzy od DK1, na północny zachód do węzła „Aleksandrów Ł.” (S-14)”. Odcinek ten będzie stanowił krótszą i bardziej efektywną (z uwagi na obwodnicowy charakter – **obwodnica Zgierza**) alternatywę dla dotychczasowego połączenia (**odcinek ostatniej mili nr 9a**) od węzła Emilia na A2, przez prawie na całym odcinku jednojezdniową ul. Ozorkowską/Zgierską/Łódzką (DK91) prowadzącą przez centrum Zgierza do centrum Łodzi.



Tab. 18. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

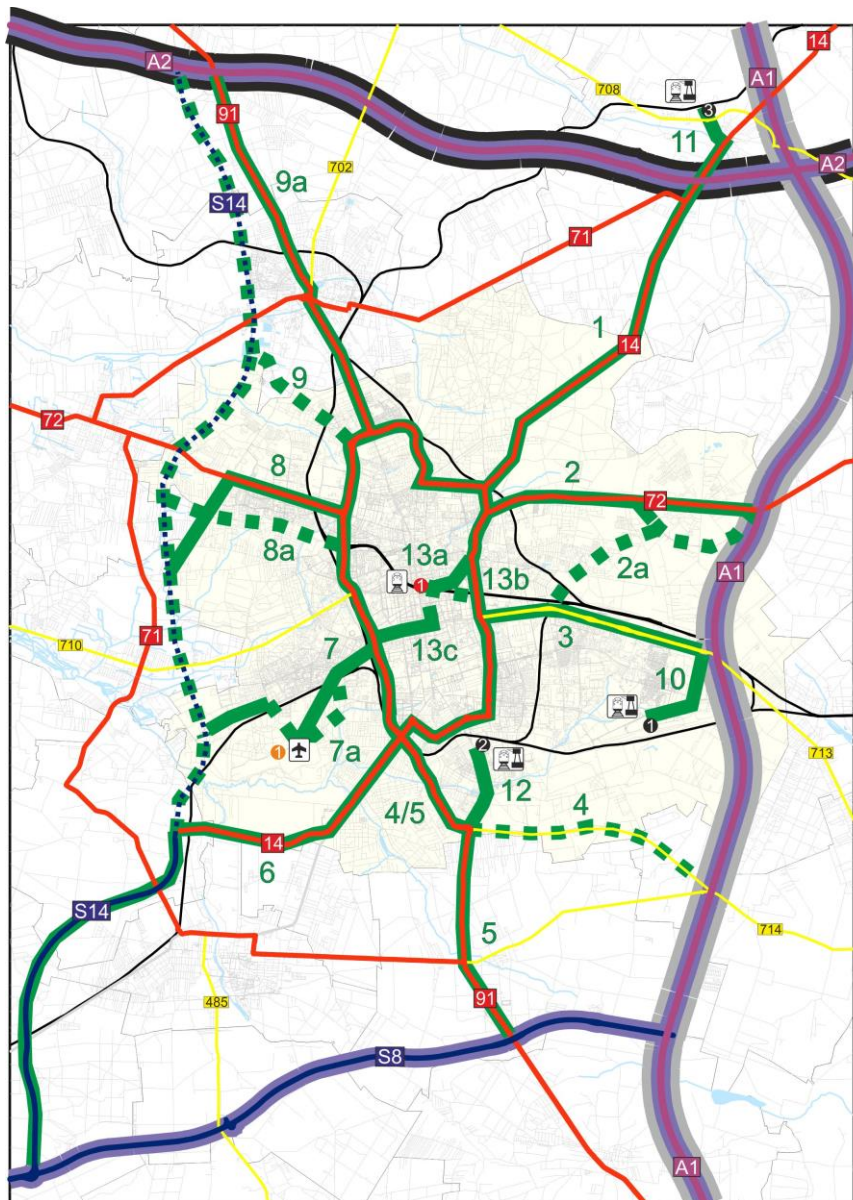
Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln EUR)	Opis projektu
<b>Extension of the Włókniarzy Avenue to the north - west from the state road 1 towards the junction "Aleksandrów Ł." (S-14)</b>	2017	2020	255 000 000	Extension of the Włókniarzy Avenue being the part of the state roads no. 1 and 72 towards the junction "Aleksandrów Łódzki" on the express road S-14. According to the position of GDDKiA (national roads' manager) this road will not be categorized as the national road and can be implemented as the secondary road (lower category).

**Odcinek ostatniej mili nr 10. Terminal Łódź Olechów** (Spedcont) posiada zdecydowanie najlepszy dostęp do sieci TEN-T spośród terminali zlokalizowanych na obszarze aglomeracji łódzkiej; bezpośrednio od autostrady A1 na węźle Łódź Wschód dojazd prowadzi przez ul. Józefiaka i al. Ofiar Terroryzmu 11 Września (obie drogi klasy GP). Jest to krótki, dwujezdniowy odcinek kolizyjny z rondem i kilkoma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną.

**Odcinek ostatniej mili nr 11.** Dojazd do **terminalu kontenerowego w Strykowie** zapewniony jest od węzła na autostradzie A1 Łódź Stryków przez drogę krajową nr 14, a następnie jednojezdniową ul. Kościuszki i ul. Kolejową.

**Odcinek ostatniej mili nr 12.** Dojazd do **Terminalu Łódź Chojny** przebiega ul. Rzgowską, która jest trasą dwujezdniową z przynajmniej dwoma pasami ruchu, ze skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną, na części odcinka środkiem biegnie linia tramwajowa. Następnie dojazd do sieci TEN-T prowadzi odcinkiem ostatniej mili nr 5 – ul. Szeroką i Katowicką (DK91) w kierunku południowym do węzła Rzgów na S8 lub w kierunku wschodnim – Trasą Górną (odcinek ostatniej mili nr 4).

**Odcinek ostatniej mili nr 13a/b/c. Dworzec Łódź Fabryczna** – najkrótsza trasa dojazdowa do dworca kolejowego od wschodu (ul. Kopcińskiego – DK14) obejmuje od północny dwujezdniową ul. Uniwersytecką (**13a**) lub ul. Nowowęglową (**13b**). Obecnie ul. Nowowęglowa jest w trakcie prac budowlanych, w założeniach będzie to droga dwujezdniowa (po dwa pasy ruchu) przebiegająca nad tunelem kolejowym, którym pociągi będą dojeżdżać do dworca Łódź Fabryczna. Natomiast od al. Włókniarzy (od strony zachodniej) ruch odbywać się będzie Trasą W-Z (wyremontowaną w ostatnich latach), a następnie w kierunku północnym ul. Nowotargową, planowaną do realizacji w ramach inwestycji związanej z remontem dworca (w pierwotnych planach jako droga dwujezdniowa) (**13c**).

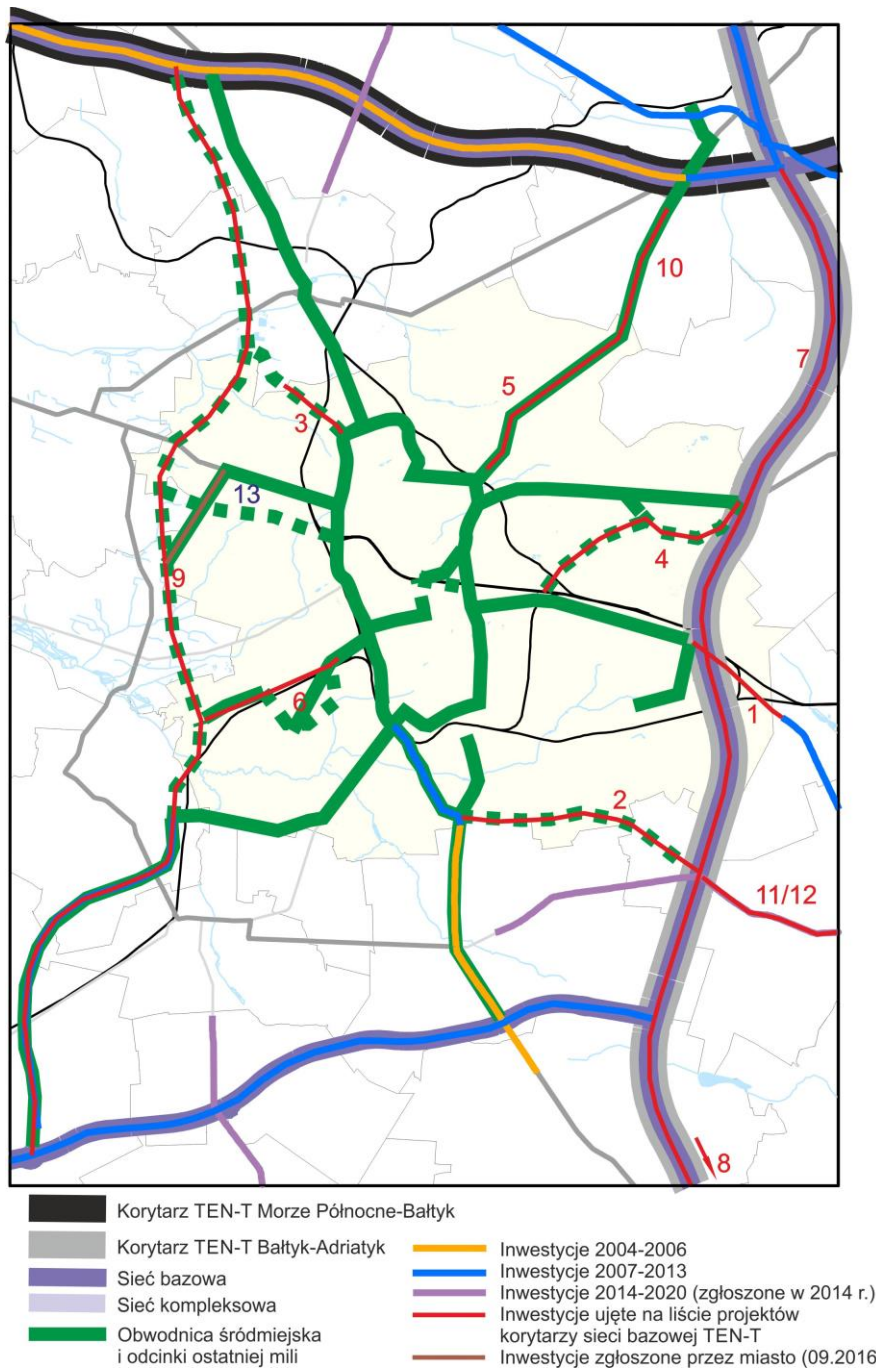


- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | Korytarz TEN-T Morze Północne-Bałtyk           |  | Terminal kontenerowy                       |
|  | Korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk                 |  | Terminal Spedcont Łódź Olechów             |
|  | Sieć bazowa                                    |  | Terminal Kontenerowy Łódź Chojny           |
|  | Sieć kompleksowa                               |  | Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie |
|  | Obwodnica śródmiejska i odcinki ostatniej mili |  | Dworzec Kolejowy                           |
|  | Autostrada                                     |  | Dworzec Główny                             |
|  | Droga ekspresowa                               |  | Lotnisko                                   |
|  | Droga krajowa                                  |  | Łódź-Lubinek                               |
|  | Droga wojewódzka                               |  |  |

Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka		
1	Strykowska	8	Szczecińska
2	Brzezińska	8a	Wojska Polskiego
2a	Brzezińska	9	Obwodnica Zgierza
3	Rokicińska	9a	Zgierska
4	Trasa Górna	10	Terminal Łódź Olechów
5	Katowicka	11	Terminal Kontenerowy w Strykowie
6	Pabianicka	12	Terminalu Łódź Chojny
7	Maratońska	13a	Dworzec Łódź Fabryczna
7a	Maratońska	13b	Dworzec Łódź Fabryczna
		13c	Dworzec Łódź Fabryczna

Ryc. 9. Odcinki ostatniej mili w węźle miejskim TEN-T Łódź



**Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T**

- | Lp | Nazwa projektu  |
|----|---|
| 1  | Modernisation of Rokicińska Street in Łódź  |
| 2  | Link to the junction "Romanów" on the A1 motorway - 3rd phase of the "Trasa Górna"  |
| 3  | Extension of the Włókniarzy Avenue to the north - west from the state road 1 towards the junction "Aleksandrów I." (S-14)                 |
| 4  | Access road to the junction "Brzeziny" on the A1 motorway   |
| 5  | Building link to the "Stryków" junction (A2) - reconstruction of the Strykowska Street between Wycieczkowa Street and the city border     |
| 6  | Reconstruction of the Maratońska Street between Waltera-Janke Avenue and the junction "Łódź Retkinia" (S-14)                              |
| 7  | Construction of A1 motorway section Stryków - Tuszyń node   |
| 8  | A1 motorway: Tuszyń - Piotrków Trybunalski  |
| 9  | Construction of western by-pass of Łódź   |
| 10 | Construction of the access to Stryków node on A2 motorway – Reconstruction of national road no. 14 on section from Łódź border to Stryków |
| 11 | Construction of Voivodship road no. 714 on the alignment of powiat road No. 1164E in the area of Brójce municipality                      |
| 12 | Extension of Voivodship road No. 714 on section motorway node Romanów – Brójce  |
| 13 | Reconstruction/extension of the Szczecińska Street between Aleksandrowska Street and city border (inwestycja zgłoszona 09.2016)           |

Ryc. 10. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Łódź

### 3.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

Natężenie ruchu na sieci TEN-T oraz na wybranych odcinkach ostatniej mili w węźle miejskim Łódź ma tę wadę (w porównaniu do innych analizowanych węzłów miejskich), że Wschodnia Obwodnica Łodzi została oddana do użytkowania w lipcu 2016 r. (już po ukończeniu Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 r.) i miała kolosalne znaczenie dla rozkładu ruchu na obszarze aglomeracji łódzkiej i na terenie samego węzła Łódź. Można założyć, że obserwowany w 2015 r. ruch na odcinkach wlotowych w ciągu drogi DK91 (ponad 40 tys. pojazdów na dobę na ówczesnym odcinku DK1 Łódź-Rzgów) i DK14 (prawie 23 tys. pojazdów /24h) na odcinku między Strykowem a Łodzią, jest w drugiej połowie 2016 r. znacznie niższy. Prawdopodobnie nie zmieniło się znacząco jedynie obciążenie ruchem na DK91 między autostradą A2 a Łodzią (17-28 tys. pojazdów na dobę). Pozostałe odcinki wlotowe do Warszawy charakteryzuje ruch niższy niż 17 tys. pojazdów (tab. 19 i ryc. 11).

Tab. 19. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w węźle miejskim TEN-T Łódź w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

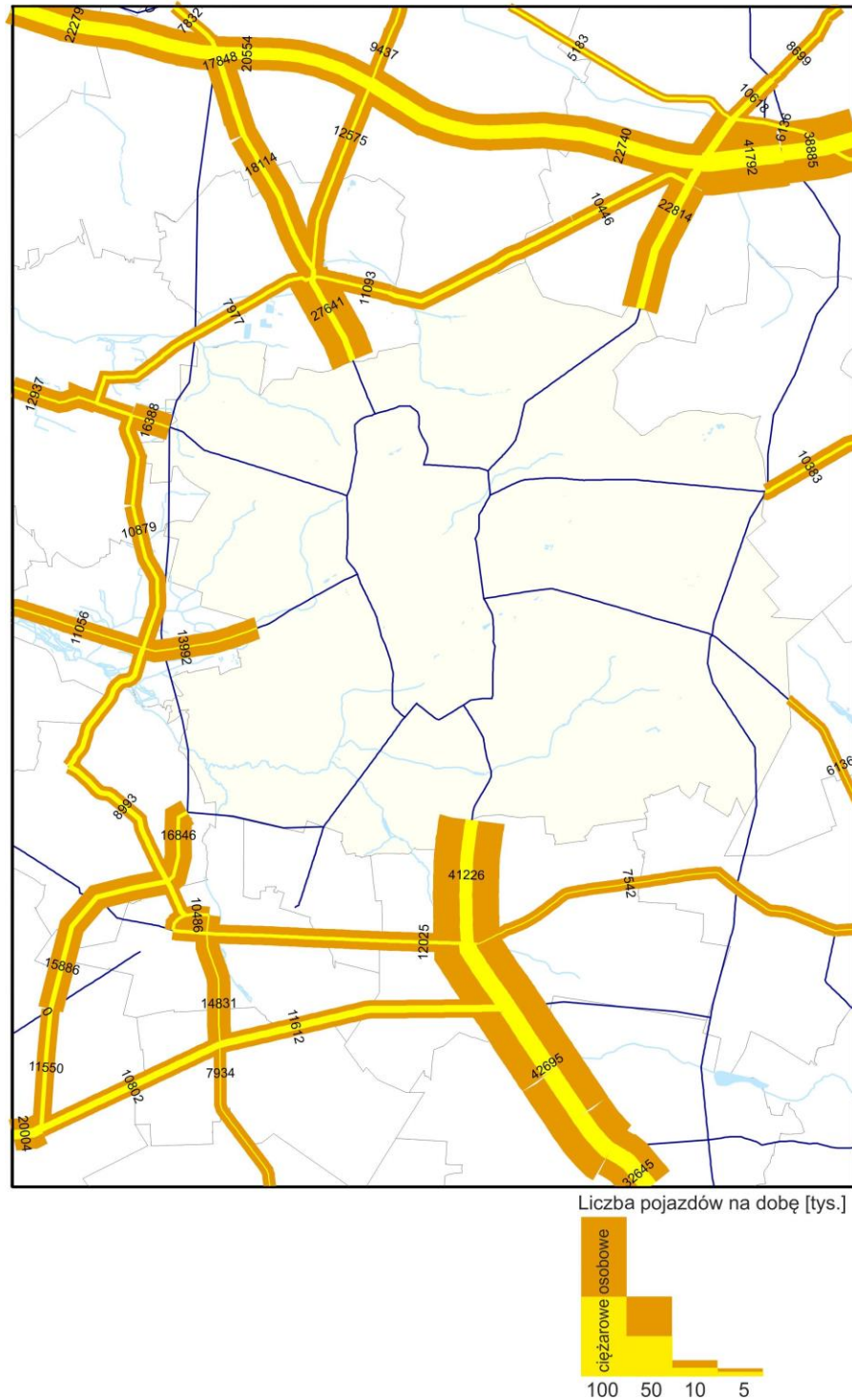
Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A1	21,489	WĘZEL PIĄTEK-WĘZEL ŁÓDŹ PÓŁNOC	20136	41	15722	1361	454	2491	67
14 14a	3,587	STRYKÓW/PRZEJŚCIE/	10618	49	6958	717	677	2173	37
14a 14	4,409	STRYKÓW-ŁÓDŹ	22814	58	17078	1686	790	3019	177
1	4,021	ŁÓDŹ-RZGÓW	41226	158	32223	3283	921	4324	310
1	2,971	RZGÓW-WĘZEL RZGÓW	39959	158	29808	3772	1084	4904	230
1	5,201	WĘZEL RZGÓW-TUSZYN	42695	165	30692	3132	1365	7095	244
1	7,213	TUSZYN-SKRZ. Z DROGA A1	32645	82	21349	2829	1171	7025	186
A1	13,003	GŁUCHÓW-DROGA S8	20640	50	14406	1793	603	3711	76
A2	5,149	WĘZEL EMILIA-WĘZEL ZGIERZ	20554	25	12478	1680	580	5710	81
A2	11,287	WĘZEL ZGIERZ-WĘZEL STRYKÓW	22740	32	13509	2313	688	6103	95
A2	3,126	WĘZEL STRYKÓW- WĘZEL ŁÓDŹ PÓŁNOC	41792	74	29091	3302	1138	7976	211
A2	22,384	WĘZEL ŁÓDŹ PÓŁNOC-WĘZEL ŁOWICZ	38885	53	28316	2778	923	6631	184
91	1,958	WĘZEL EMILIA-ZGIERZ	17848	76	13768	1411	488	1990	110
91	5,261	ZGIERZ/PRZEJŚCIE/	18114	64	14540	1268	291	1859	86
91	3,008	ZGIERZ-ŁÓDŹ	27641	128	23203	1712	911	1561	124
14 14a	3,587	STRYKÓW/PRZEJŚCIE/	10618	49	6958	717	677	2173	37
14a 14	4,409	STRYKÓW-ŁÓDŹ	22814	58	17078	1686	790	3019	177
14 S14	3,333	ŁÓDŹ-WĘZEL PABIANICE PÓŁNOC	16846	50	14353	1336	125	930	52
S14	7,333	WĘZEL PABIANICE PÓŁNOC- WĘZEL DOBRONŃ	15886	39	12533	1260	321	1673	60
S14	4,359	WĘZEL DOBRONŃ-WĘZEL RÓŻA	11550	34	8722	1145	105	1490	54
72	2,470	ALEKSANDRÓW Ł.-ŁÓDŹ	16388	95	14733	880	232	262	182

Źródło: GDDKiA

Analiza wąskich gardeł w węźle miejskim Łódź wskazuje, że wloty od strony Zgierza (DK91) i Aleksandrowa Łódzkiego cechuje bardzo wysoka kongestia (zarówno w szczycie rannym jak i popołudniowym). Jest wysoce prawdopodobne, że oddanie do użytku Wschodniej Obwodnicy Łodzi w ciągu autostrady A1 nie zmieniło znacząco tej sytuacji. O ile krytyczne wąskie gardła na DK14 z pewnością w dużej części zostały zlikwidowane, o tyle na wlotach do Łodzi po stronie zachodniej i północno-zachodniej, do czasu otwarcia drogi ekspresowej S14 sytuacja ulegnie z pewnością

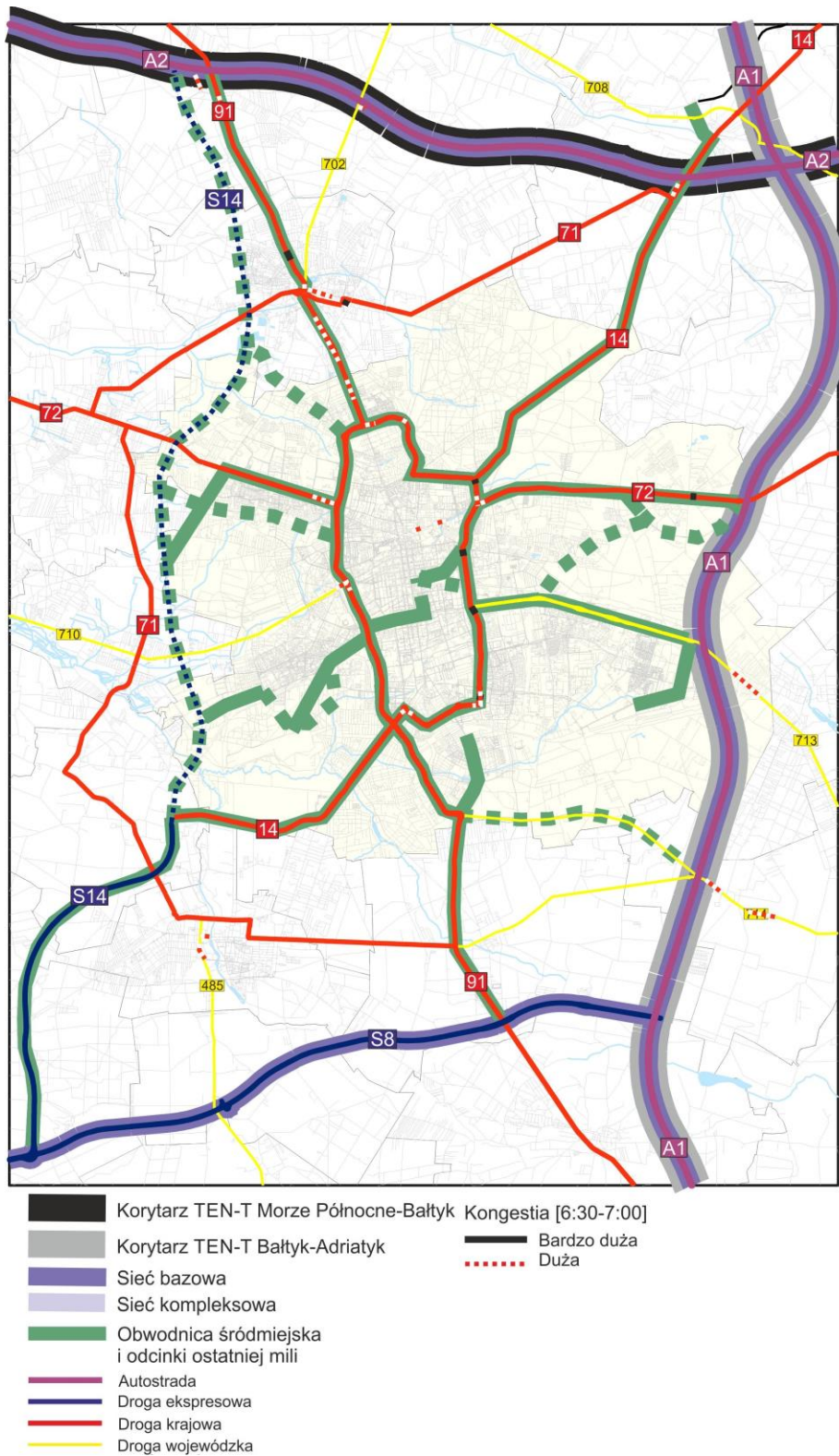


pogorszeniu. Tym bardziej kluczowa jest realizacja odcinków ostatniej mili prowadzących w kierunku zachodnim i północno-zachodnim do drogi ekspresowej S14, a także realizacja tej trasy domykającej ring wokół Łodzi. Z punktu widzenia dojazdu do portu lotniczego najbardziej istotny jest południowy fragment między węzłami Łódź Retkinia oraz Łódź Lublinek. Z kolei według raportu Deloitte (file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\_Raport\_korki\_2016.pdf) w 2015 r. najbardziej zatłoczone było centrum Łodzi oraz odcinek al. Włókniarzy i okolice wlotu ul. Konstanyńskiej.



Ryc. 11. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węzle miejskim sieci bazowej TEN-T Łódź w 2015 r.

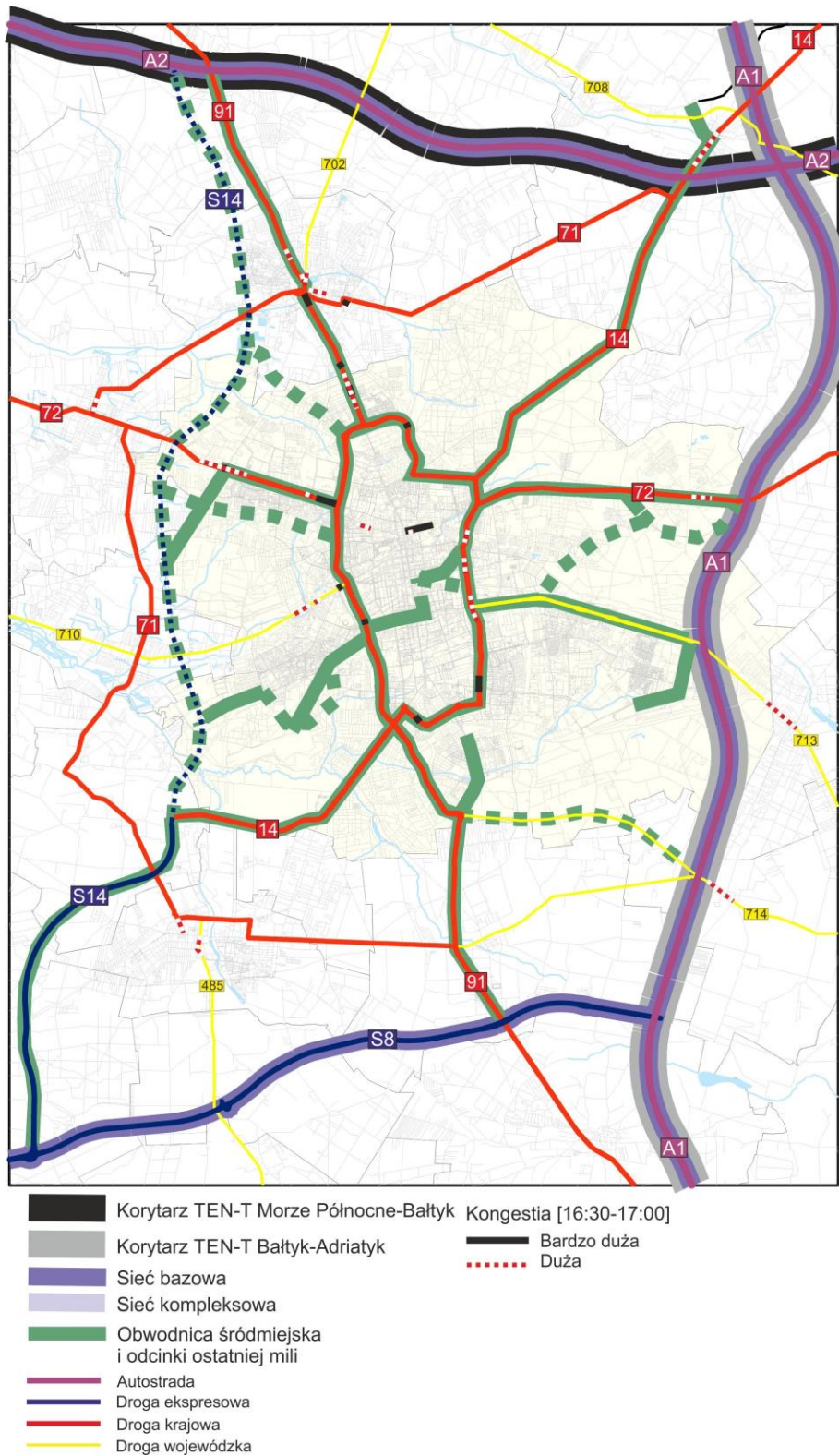
Źródło: GDDKiA



Ryc. 12. Wąskie gardła w szczycie rannym w węzle miejskim TEN-T Łódź (20.09.2016)

Źródło: Targeo.





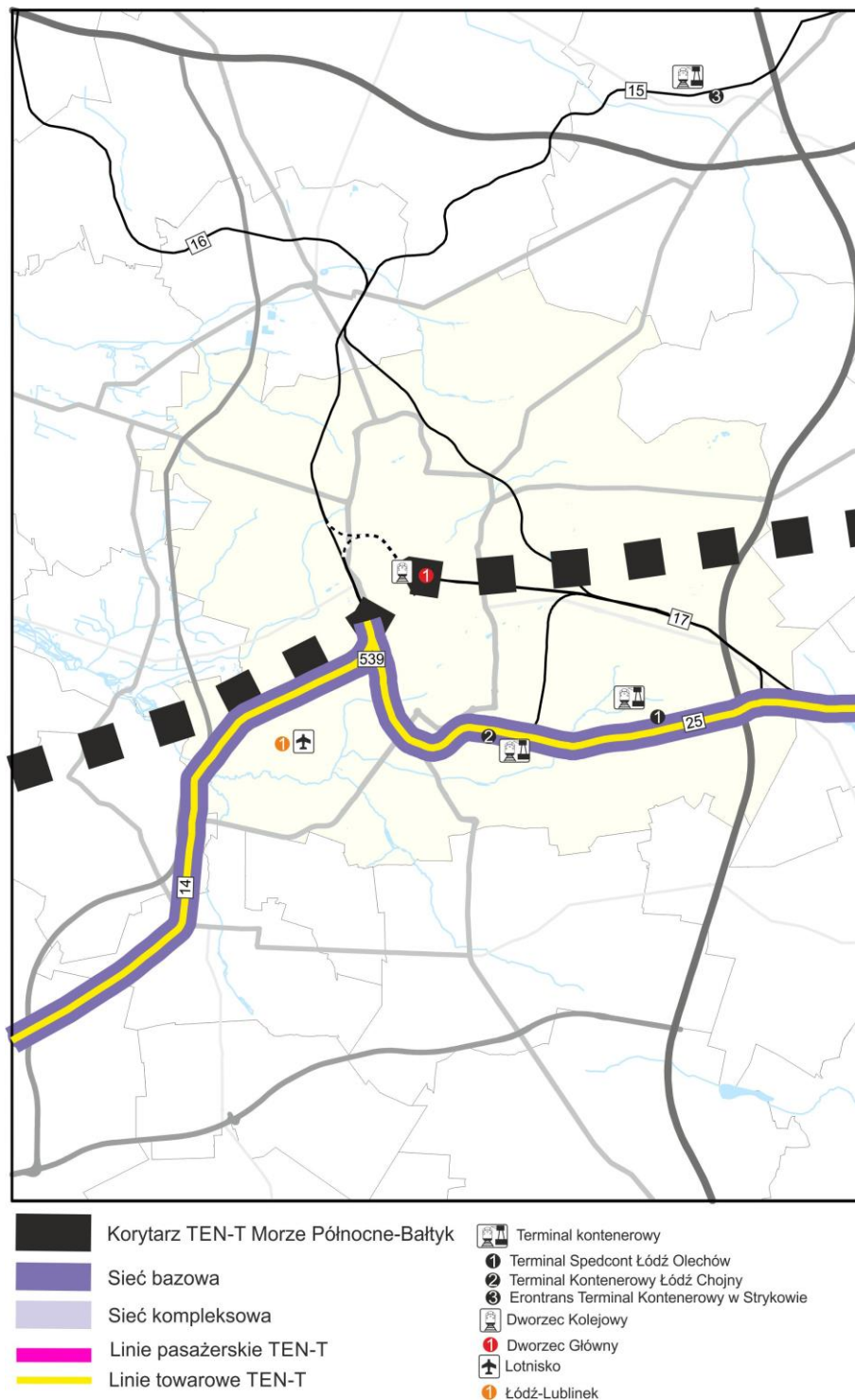
Ryc. 13. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węzle miejskim TEN-T Łódź (20.09.2016)

Źródło: Targeo.

### **3.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.**

**Przebieg kolejowej sieci TEN-T.** Na chwilę obecną przez węzeł łódzki przebiegają wyłącznie odcinki bazowej sieci towarowej w układzie wschód-zachód, obejmujące linie nr 14, 25 i 539. Wskazane w Tabeli 20 projekty należące do korytarza Bałtyk-Adriatyk są projektami poprawiającymi dostęp do węzła miejskiego Łódź do kolejowej sieci bazowej TEN-T (w tym przypadku linią E20). Obejmują one stacje Łódź Olechów, Łódź Chojny (stanowiące połączenie z terminalami kontenerowymi) oraz stację Łódź Kaliska. W dalszej perspektywie węzeł miejski sieci bazowej TEN-T może zostać rozbudowany o elementy infrastrukturalne linii dużych prędkości „Y”, zgodnie ze Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030) decyzja w sprawie budowy linii dużych prędkości ma zostać podjęta do 2020 r.





Ryc. 14. Przebieg sieci kolejowej TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Łódź

**Inwestycje planowane do roku 2023.** Rozbudowa węzła przyczyni się do wzrostu jego znaczenia w układzie sieci TEN-T, poprzez inwestycje udrażniające węzeł. W pierwszej kolejności będzie to ponowne uruchomienie dworca Łódź Fabryczna wraz z odcinkiem dojazdowym z Łodzi Widzew, a w dalszym etapie budowa linii średnicowej w tunelu łączącym Łódź Fabryczną ze stacjami Łódź Kaliska oraz Łódź Żabieniec. Inwestycje te będą stanowiły punkt wyjścia dla przebiegu przyszłej linii „Y”, która wejdzie w skład korytarza Morze Północne-Bałtyk, w przypadku decyzji o jej budowie.

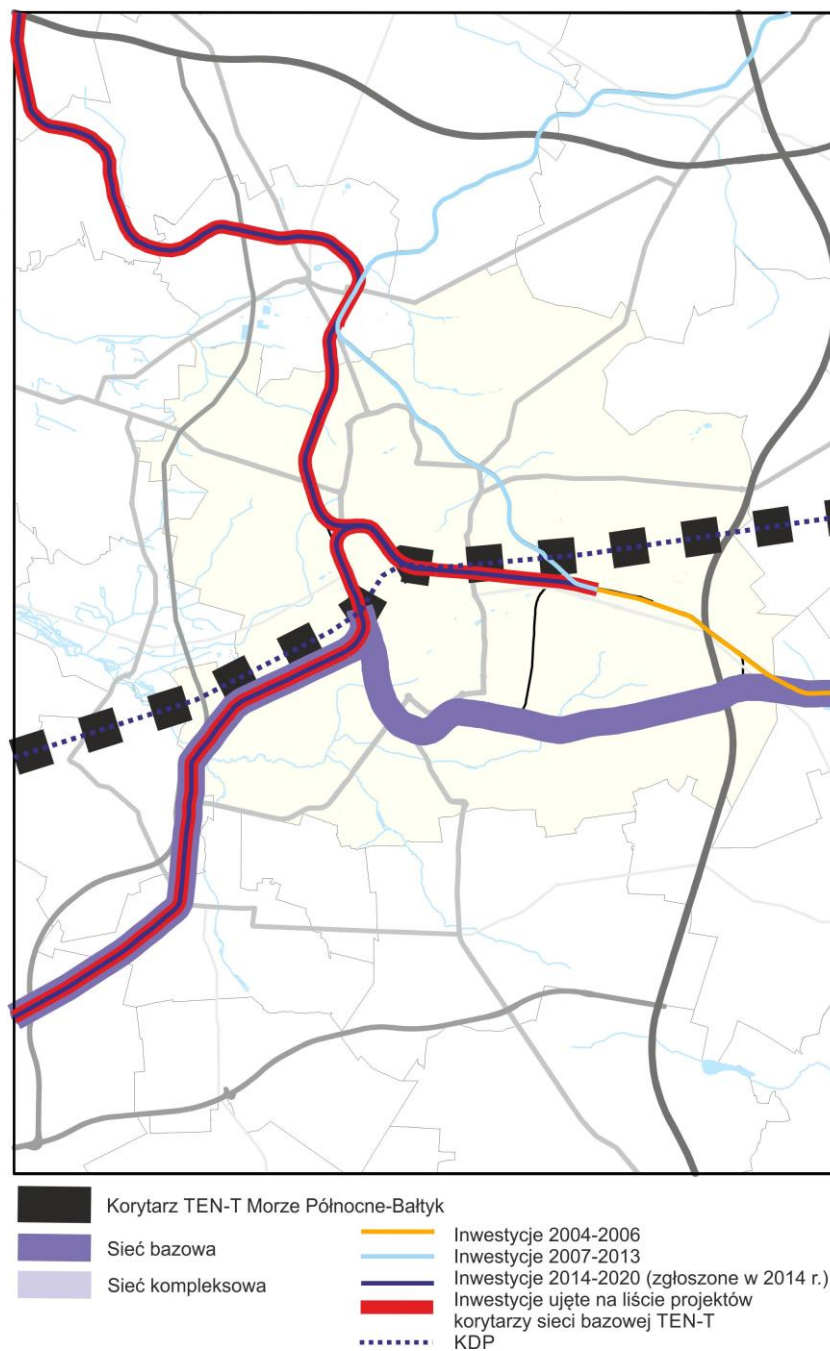
Do roku 2023 planowane są ponadto modernizacje linii nr 14 (od Łodzi Kaliskiej w kierunku zachodnim), 15 (od Łodzi Kaliskiej do Zgierza oraz 16 (od Zgierza w kierunku Kutna), które w znacznej mierze poprawią dostępność węzła łódzkiego z/w kierunku obszarów Polski zachodniej i północno zachodniej.

Tab. 20. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Łódź (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Works on railway lines no. 14 and 811 on the section Łódź Kaliska-Zduńska Wola-Ostrów Wielkopolski, stage I: Łódź Kaliska-Zduńska Wola	2016	2020	113,09	40,02	73,07	CEF
Streamlining of Łódź Railway Node (TEN-T), phase I, section Łódź Widzew - Łódź Fabryczna	2011	2016	410,65	164,26	246,39	POIiŚ 2007-2013
Streamlining the Łódź Railway Node (TEN-T), phase II, section Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec	2016	2023	534,83	124,55	410,29	POIiŚ 2014-2020 / Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku
Works on railway lines no. 15, 16 on section Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno	brak danych	brak danych	95,60	-	-	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

Tab. 21. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Łódź (korytarz Morze Północne-Bałtyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Revitalisation of railway line no. 16 Łódź Widzew – Kutno on section Zgierz – Ozorków	2017	2020	32,27	brak danych	brak danych	RPO WŁ na lata 2014 - 2020
Construction of High Speed Line "Y" Warsaw - Łódź - Poznań / Wrocław	Brak danych	Brak danych	4 650,73 (przewidywany)	brak danych	brak danych	Brak danych

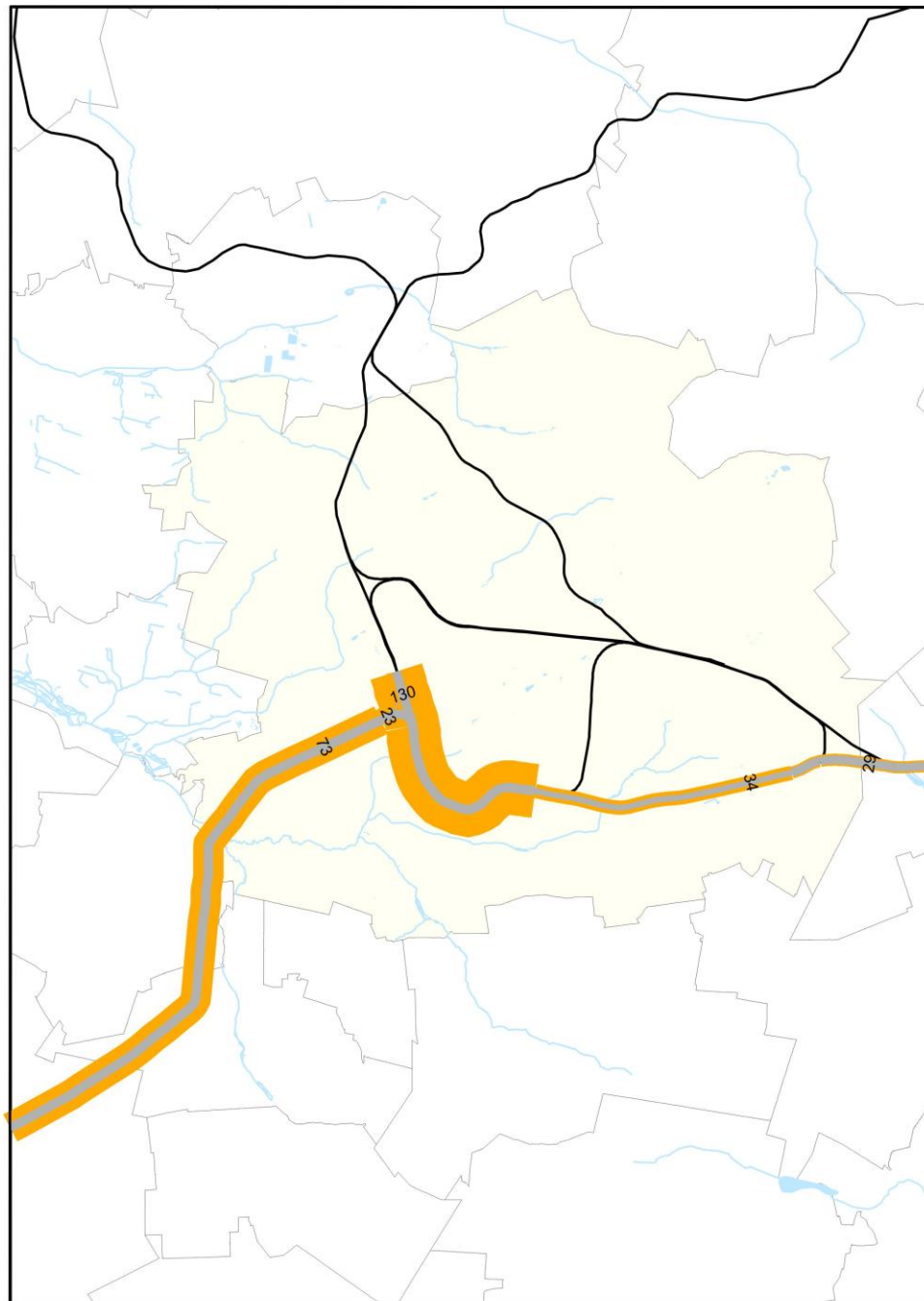


Ryc. 15. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

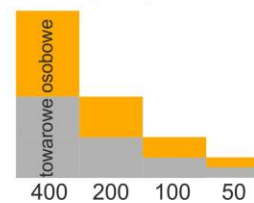
### 3.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

Węzeł miejski Łódź, pomimo towarowego charakteru występujących tam elementów sieci bazowej TEN-T, charakteryzuje się przewagą ruchu pasażerskiego. Największe natężenie przewozów występuje na odcinku linii 25 między stacjami Łódź Chojny i Łódź Kaliska, gdzie zbiegają się potoki od strony Widzewa oraz Olechowa. Większy udział ruchu towarowego ma miejsce natomiast na odcinku Łódź Chojny - Łódź Olechów. Otwarcie tunelu łączącego nowy dworzec Łódź Fabryczna z dworcem

Łódź Kaliska przyczyni się zatem do całkowitego oddzielenia ruchu pasażerskiego od towarowego w centralnym obszarze węzła.



Liczba pociągów na dobę



Ryc. 16. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Łódź w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

### 3.6 WĘZEL MIEJSKI ŁÓDŹ – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Łódź stanowi węzeł miejski sieci bazowej TEN-T z najbardziej zaawansowaną obwodnicą w standardzie autostrady lub drogi ekspresowej w kraju. Po ukończeniu fragmentu autostrady A1 i drogi S8, brakuje wyłącznie odcinka zachodniego (droga ekspresowa S14), dla którego rozpisano już postępowanie przetargowe. Od jego powstania uzależniona jest skala inwestycji potrzebnych w ramach odcinków ostatniej mili. Trzy z nich prowadzą do węzłów na S14 i za jej pośrednictwem do sieci TEN-T. Ewentualne opóźnienia w budowie obwodnicy zachodniej będą skutkować obciążeniem tras rozprowadzających ruch w zachodniej części miasta, a więc drogi krajowej DK91 (odcinek ostatniej mili nr 9a) oraz drogi DK14 (w stronę S14 i S8).

Kilka z pozostałych odcinków ostatniej mili to drogi, które przed powstaniem obwodnicy wschodniej (A1) stanowiły trasy obłożone ruchem tranzytowym. Dotyczy to drogi DK14 do Strykowa, DK72 do Brzezina i DK91 w stronę Piotrkowa Trybunalskiego. Infrastruktura tych tras została w dużej części zdekapitalizowana na skutek obciążenia ruchem ciężkim. Dotyczy to także fragmentów obwodnicy śródmiejskiej Łodzi.

Inną istotną inwestycją, która może zmienić popyt na nowe inwestycje transportowe w Łodzi jest linia kolei dużych prędkości „Y” z Warszawy do Poznania i Wrocławia (zgodnie ze „Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030) decyzja o jej budowie ma zostać podjęta do 2020 r.). Jej fragmentem jest tunel kolejowy łączący dworce Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska. Ponadto już ukończenie trwającej obecnie inwestycji na pierwszym z tych dworców spowoduje, że znaczenie utraci dojazd z sieci TEN-T do dworca Łódź-Widzew. Innym niepewnym elementem rozwojowym jest przyszła pozycja portu lotniczego Łódź Lublinek. Ewentualna materializacja koncepcji Centralnego Portu Lotniczego między Łodzią i Warszawą musiałyby prawdopodobnie oznaczać zamknięcie portu Lublinek. Tym samym znaczenie utraciłyby częściowo ewentualne inwestycje w ciągu ulicy Maratońskiej. Jako bardziej prawdopodobną uznać można natomiast rozbudowę w rejonie Łodzi kolejnych centrów logistycznych i terminali intermodalnych (bardzo dogodna pozycja w systemie transportowym kraju). Oznacza to potrzebę powiązania sieci TEN-T, nie tylko z istniejącymi obiektami tego typu, ale także z terenami, gdzie mogą pojawić się nowe lokalizacje.

O przyszłym obciążeniu odcinków ostatniej mili może także decydować skala przyszłych opłat autostradowych oraz odcinki, na jakich ostatecznie będą one obowiązywać (w tym na autostradzie A2, gdzie obecnie opłaty zaczynają obowiązywać w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Stryków, a nie ma ich na odcinku między Strykowem a Warszawą), a także sposób ich poboru. Chęć uniknięcia opłaty, względnie kongestii na bramkach poboru opłat, może skutkować ponownym przejęciem ruchu zewnętrznego przez niektóre drogi prowadzące od węzłów autostradowych do miasta.

Reasumując, powstanie kolejnych dużych inwestycji centralnych (a także ich kolejność oraz zakres opłat drogowych) determinuje skalę potrzeb na odcinkach ostatniej mili. Generalnie realizacja drogi ekspresowej S14 przesuwa ciężar działań w stronę nowych ulic (ul. Maratońska, przedłużenie Alei Włókniarzy). Ewentualne opóźnienia w tej inwestycji spowodują większy popyt na prace modernizacyjne w ciągach już istniejących ulic wewnętrznych.

Zakres inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T jest w przypadku Łodzi bardzo duży (tab. 22). Należy podkreślić, że są one w większości komplementarne, pomimo, że zgłaszane były przez trzy odrębne podmioty: GDDKiA, Zarząd Dróg Wojewódzkich oraz Urząd Miasta.

Duży zakres proponowanych inwestycji powoduje, że celowe jest podjęcie próby ich priorytetyzacji. W warunkach, gdy trasa S14 pozostaje nadal na etapie przetargu, proces inwestycyjny powinien skoncentrować się na działaniach poprawiających dostęp do już istniejących odcinków sieci TEN-T. Dotyczy to tzw. Trasy Górnej oraz dostępu do węzła Brzeziny z obwodnicą Nowosolnej. Istotne są także działania związane z obsługą dworca Łódź Fabryczna oraz modernizacja fragmentów

obwodnicy śródmiejskiej i tych odcinków ostatniej mili, które do niedawna pełniły funkcje tranzytowe.

W drugiej kolejności wskazane jest sekwencyjne podjęcie inwestycji doprowadzających ruch do sieci TEN-T za pośrednictwem przyszłej trasy S14. Najważniejszym łącznikiem wydaje się tu Aleja Włókniarzy (odcinek ostatniej mili nr 9), która wraz z trasą S14 odciążą obecną drogę krajową DK91. Kolejną pozycję w rankingu powinna zająć ulica Maratońska, ale pod warunkiem jednoczesnej budowy łącznika z portem lotniczym. Najmniej pilna wydaje się budowa ulicy Szczecińskiej.

W części południowej łódzkiego węzła miejskiego należy się liczyć z możliwością powstania zapotrzebowania na połączenie obwodowe pomiędzy obwodnicami śródmiejską i ekspresową. Wynika to z oddalenia węzła dróg S8 i S14 poza miasto Pabianice. Funkcje takie może pełnić obecna DK14 po połączeniu z przyszłą „Trasą Górną”.

Tab. 22. Uzasadnienie realizacji inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T z punktu widzenia likwidacji wąskich gardeł

Lp	Nazwa projektu	Benficyjent	Uzasadnienie –likwidacja wąskich gardeł	Rola dla rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T*
1	Modernisation of Rokicinska Street in Lodz	Urząd Miasta Łodzi	Poprawa dostępu do sieci TEN-T ze wschodnich peryferii Łodzi oraz z obszarów położonych poza jej granicami	+/-
2	Link to the junction "Romanów" on the A1 motorway - 3rd phase of the "Trasa Górna"	Urząd Miasta Łodzi	Powiązanie południowo-wschodnich krańców obwodnicy śródmiejskiej oraz terminala Łódź Chojny z siecią TEN-T	++
3	Extension of the Włókniarzy Avenue to the north - west from the state road 1 towards the junction "Aleksandrów ł." (S-14)	Urząd Miasta Łodzi	Dostęp do sieci TEN-T z północno-zachodniej części obwodnicy śródmiejskiej poprzez doprowadzenie do przyszłej drogi ekspresowej S14	++
4	Access road to the junction "Brzeziny" on the A1 motorway	Urząd Miasta Łodzi	Dostęp do sieci TEN-T z wschodniej obwodnicy śródmiejskiej, nowa trasa z obwodnicą dzielnicy Nowosolna; odciążenie dotychczasowego przebiegi drogi krajowej DK72	++
5	Building link to the "Stryków" junction (A2) - reconstruction of the Strykowska Street between Wycieczkowa Street and the city border	Urząd Miasta Łodzi	Modernizacja drogi zniszczonej dotychczasowym ruchem tranzytowym; bezpośrednie połączenie północnej części obwodnicy śródmiejskiej z autostradą A2	+
6	Reconstruction of the Maratońska Street between Waltera-Janke Avenue and the junction "Łódź Retkinia" (S-14)	Urząd Miasta Łodzi	Dostęp do sieci TEN-T z zachodniej części obwodnicy śródmiejskiej poprzez doprowadzenie do przyszłej drogi ekspresowej S14; dostęp do portu lotniczego	+



<b>7</b>	Construction of A1 motorway section Stryków - Tuszyn node	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Inwestycja w sieci TEN-T	Nie dotyczy
<b>8</b>	A1 motorway: Tuszyn - Piotrków Trybunalski	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Inwestycja w sieci TEN-T	Nie dotyczy
<b>9</b>	Construction of western by-pass of Łódź	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Domknięcie obwodnicy ekspresowej Łodzi	++
<b>10</b>	Construction of the access to Stryków node on A2 motorway – Reconstruction of national road no. 14 on section from Łódź border to Stryków	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Modernizacja drogi zniszczonej dotychczasowym ruchem tranzytowym; bezpośrednie połączenie północnej części obwodnicy śródmiejskiej z autostradą A2	+
<b>11</b>	Construction of Voivodship road no. 714 on the alignment of powiat road No. 1164E in the area of Brójce municipality	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Zapewnienie dostępu do sieci TEN-T z terenów położonych na wschód od Łodzi, brak znaczenia z punktu widzenia samego węzła miejskiego	-
<b>12</b>	Extension of Voivodship road No. 714 on section motorway node Romanów – Brójce	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Zapewnienie dostępu do sieci TEN-T z terenów położonych na wschód od Łodzi, brak znaczenia z punktu widzenia samego węzła miejskiego	-
<b>13</b>	Reconstruction/extension of the Szczecińska Street between Aleksandrowska Street and city border (inwestycja zgłoszona 09.2016)	Urząd Miasta Łodzi	Dostęp do sieci TEN-T z zachodniej części obwodnicy śródmiejskiej poprzez doprowadzenie do przyszłej drogi ekspresowej S14	+

\*++ - bardzo duża; + - duża; +/- - umiarkowana; - - brak

W perspektywie długookresowej zakres powiązań z siecią TEN-T należy także oceniać z punktu widzenia ogólnej sytuacji gospodarczej, a zwłaszcza demograficznej Łodzi. Postępujący ubytek liczby mieszkańców, który obejmuje nie tylko rdzeń, ale także (w przeciwieństwie do innych dużych miast) całą metropolię (wraz ze strefą podmiejską) może oznaczać zmniejszenie popytu na transport, w tym na dostęp do sieci TEN-T w układzie dośrodkowym (do rdzenia metropolii). Z drugiej strony rozwój układu bipolarnego Warszawa-Łódź może generować jeszcze większą niż obecnie skalę dojazdów do pracy do stolicy. Oznacza to priorytet dla dobrej obsługi dworca Łódź Fabryczna oraz dla odcinków drogowych ostatniej mili, które skupiać będą ruch w stronę Warszawy (wyjście DK72 na Brzeziny z obwodnicą Nowosolnej, a w drugiej kolejności także wyjście na Stryków w ciągu drogi DK14).

Obecne znaczenie węzła miejskiego Łódź w kolejowej sieci TEN-T, w przeciwieństwie do sieci drogowej, jest mocno ograniczone. Wraz z realizacją wszystkich inwestycji zaplanowanych do roku 2023, ranga węzła radykalnie wzrośnie. Z punktu widzenia obsługi dalekobieżnego ruchu pasażerskiego uzasadniona jest budowa tunelu łączącego stacje Łódź Fabryczna i Łódź Widzew, która umożliwi także przyszłe poprowadzenie linii dużych prędkości „Y”. Remont linii nr 14 w kierunku Zduńskiej Woli będzie natomiast kluczowy z uwagi na wspólną eksploatację tego odcinka w pasażerskim ruchu aglomeracyjnym oraz ruchu towarowym.

## 4. WĘZEŁ MIEJSKI POZNAŃ

### 4.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** W granicach administracyjnych miasta Poznania znajdują się odcinki autostrady A2, czyli **Południowa Obwodnica Poznania** (sieć bazowa TEN-T; korytarz Morze Północne-Bałtyk; oddanie w 2003 r.) oraz krótkie odcinki drogi ekspresowej S11 (sieć kompleksowa). Wschodnia Obwodnica Poznania (droga ekspresowa S5 należąca również do sieci kompleksowej TEN-T) otwarta w 2012 r. łączy się z autostradą A2 w taki sposób, że najkrótsze ścieżki podróży z kierunku północno-wschodniego przebiegają z wykorzystaniem autostrady A2 i wlotów do Poznania od strony południowej i zachodniej. Podobnie odcinek S11 z Kórnika również stanowi wlot do miasta dopiero na węźle Poznań Krzesiny (węzeł z autostradą A2).

Z kolei, w przypadku **Zachodniej Obwodnicy Poznania** (droga ekspresowa S11 na odcinku Poznań Północ (Złotkowo) – Poznań Zachód (autostrada A2)), mimo iż tylko bardzo krótki jej fragment jest zlokalizowany w granicach administracyjnych Poznania, trasa ta jest kluczowa dla odcinków ostatniej mili. Poszczególne odcinki Zachodniej Obwodnicy Poznania były realizowane w latach 2011-2014 i w 2016 r. służy ona kierowcom na całej długości. W najbliższej przyszłości (tj. do 2023 r.) nie będzie żadnych zmian w zakresie inwestycji na sieci TEN-T mających wpływ na zmiany najkrótszych ścieżek dojazdu do obiektów infrastruktury punktowej na obszarze miasta Poznania. Jedyny nowy, planowany do oddania w 2017 r. odcinek drogi ekspresowej S5 (Poznań Zachód-Wronczyn) nie powinien wpływać na zmianę założeń w zakresie odcinków ostatniej mili w węźle miejskim Poznań.

**Obiekty infrastruktury punktowej.** W Poznaniu zlokalizowany jest port lotniczy **Poznań-Ławica**. W 2015 r. na lotnisku tym obsłużono ok. 1,5 mln pasażerów, co daje mu siódme miejsce w kraju. Należący do kategorii premium **dworzec kolejowy** Poznań Główny oraz **dworzec autobusowy** w Poznaniu są zlokalizowane obok siebie i tworzą, wraz z galerią handlową, Zintegrowane Centrum Komunikacyjne. Węzeł miejski Poznań (a szerzej aglomeracja poznańska) jest rozwinięty w zakresie terminali drogowo-kolejowych. W granicach administracyjnych miasta funkcjonują dwa terminale drogowo-kolejowe, tj:

- TK Poznań Franowo - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. (ul. Ostrowska 300; 117 tys. TEU) ,
- Loconi Intermodal TK Poznań (ul. Nowosolska 40 (wjazd od ul. Oławskiej); 40 tys. TEU).

W aglomeracji poznańskiej terminalem drogowo-kolejowym jest również terminal POLZUG w Gądkach (ok. 385 tys. TEU), terminal CLIP Logistics w Swarzędzu-Jasinie (ok. 75 tys. TEU) oraz terminal Ostped Intermodal w Szamotułach (ok. 1000 TEU). Terminale te, ze względu na swoją lokalizację poza granicami administracyjnymi miasta Poznania, nie są uwzględniane w niniejszej ekspertyzie.

Tab. 23. Kluczowe obiekty infrastruktury punktowej na obszarze węzła sieci TEN-T Poznań

Porty lotnicze	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe	Terminale drogowo-kolejowe
Port lotniczy Poznań-Ławica	Poznań Główny	Dworzec Autobusowy w Poznaniu	TK Poznań Franowo - PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. Loconi Intermodal TK Poznań



## 4.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

Odcinki ostatniej mili w węźle Poznań można podzielić na:

- odcinki łączące węzły sieci TEN-T (obwodnice – Południową i Zachodnią Poznania) z tzw. II ramą komunikacyjną miasta,
- odcinki doprowadzające ruch do obiektów infrastruktury punktowej.

**II rama komunikacyjna** w Poznaniu to dwujezdniowy ciąg ulic posiadający po dwa lub trzy pasy ruchu w każdym kierunku. W ciągu II ramy znajdują się ulice: aleje Solidarności, Serbska, Lechicka (Most Lecha), A. Hlonda, Podwale, Jana Pawła II, Zamenhofska, Hetmańska, Reymonta, Przybyszewskiego, Żeromskiego, Niestachowska i Witosza. W 2010 r. oddano do użytku brakujący odcinek ul. Prymasa Augusta Hlonda łączący ulice Podwale i Główną. Na potrzeby niniejszej ekspertyzy zmodyfikowano przebieg II ramy komunikacyjnej od strony północnej, tak by obwodnica śródmiejska uwzględniała przebieg przez miasto drogi krajowej nr 92 (ul. Lechicka, która jest dwujezdniowa jedynie w połowie odcinka północnego obwodnicy w jej zachodniej części, tj. od ul. Hlonda do ul. Naramowickiej).

**Odcinek ostatniej mili nr 1. Ul. Bolesława Krzywoustego** (droga wojewódzka nr 433) to jedna z głównych arterii miasta i pierwszy wlot do Poznania (węzeł Krzesiny) od strony Warszawy docelowo całkowicie bezkolizyjny aż do obwodnicy śródmiejskiej (II ramy komunikacyjnej) na Rondzie Rataje. W latach 2007-2008 r. poprawiono istotnie przejazd nad torami kolejowymi (wiadukt Franowo) i od wiaduktu Franowo, aż do Ronda Rataje trasa ma po 3 pasy w każdym kierunku. Odcinek umożliwia również dojazd do Terminal Kontenerowego Poznań Franowo – PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., zjazd jest możliwy bezpośrednio z ul. Bolesława Krzywoustego na węźle przed wiaduktem Franowo. Na dalszym odcinku trasa przecina projektowaną tzw. III ramę komunikacyjną (ul. Szwedzka). W 2016 r. odcinek trwa przebudowa północnego odcinka ulicy w postaci projektu: „Przebudowa ul. Krzywoustego, przebudowa obiektów inżynierskich nad ul. Inflancką i ul. Chartowo”. Miasto w niedalekiej przyszłości ma w planach budowę odcinka III ramy komunikacyjnej jako przedłużenie ul. Szwedzkiej od węzła z ul. Krzywoustego do ul. Hetmańskiej. Można sugerować, że łącznik stanowiłby alternatywną trasę dojazdu (do II ramy komunikacyjnej i z tego względu został zasugerowany jako **odcinek ostatniej mili nr 1b**). Dojazd do dworca Poznań Główny zostanie poprawiony w wyniku planowanej inwestycji na **odcinku ostatniej mili nr 1a** (ulica Królowej Jadwigi między Rondem Rataje i prowadzącą do dworca głównego ul. Stanisława Matyi).

Tab. 24. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Opis projektu
<b>Modernisation of the road infrastructure between Poznań Główny railway station (central station) and the network of logistic centres located in south-east part of Poznań and Poznań Agglomeration</b>	2017	2020	220,00	Modernisation of road infrastructure on Królowej Jadwigi Street, Rataje Roundabout, Bolesława Krzywoustego Street, the area of Spławie to Poznań Krzesiny highway node (A2). Poznań Agglomeration - apart from having intense passenger transport - is the third biggest area when it comes to trans-shipment capacity in a year (the first and second being Trójmiasto and Górnośląski Okręg Przemysłowy). Poznań Agglomeration is a dense network of railway and road terminals. It also has the greatest number of those terminals in Poland.

**Odcinek ostatniej mili nr 2.** Ul. **Dolna Wilda** (droga wojewódzka nr 430) prowadząca od węzła Luboń (autostrada A2) do ul. węzła drogowego z ul. Hetmańskiej jest w dużej mierze (oprócz krótkich odcinków przy węzłach) odcinkiem jednojezdniowym, przez co nie stanowi kluczowego odcinka ostatniej mili i jest najmniej ważnym z trzech połączeń autostrady A2 z II ramą komunikacyjną miasta.

**Odcinek ostatniej mili nr 3.** Ul. **Głogowska** (droga wojewódzka nr 196) stanowi, obok ul. Bolesława Krzywoustego, główny wlot do miasta od strony autostrady A2 (węzeł Komorniki), gruntownie zmodernizowany na odcinku od węzła Komorniki do (prawie) Wiaduktu Kosynierów Górczyńskich (na tym odcinku trasa ma charakter bezkolizyjny). Wiadukt Kosynierów Górczyńskich został również zmodernizowany i oddany do użytkowania w 2013 r. Za wiaduktem odcinek ostatniej mili dla transportu ciężarowego biegnie ul. Ściegiennego i Arciszewskiego (również DW 196; ulice dwujezdniowe z kolizyjnymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną). **Odcinek 3a** (również ul. Głogowska) stanowi najkrótsze w sensie odległości połączenie dworca kolejowego Poznań Główny z II ramą komunikacyjną. W planach miasta na lata 2019-2022 jest połączenie Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego poprzez przedłużenie ul. Wolne Tory, tunel pod torami kolejowymi i budowa ul. Nowogłogowskiej, równoległej do ul. Kolejowej (po zachodniej stronie torów kolejowych) (tab. 25).

Tab. 25. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Opis projektu
Development of transport system between Poznań Główny railway station (central station) and the bypass road west of Poznań S11 (from A2 node Poznań Zachód to the north - the coast of the Baltic Sea)	2019	2022	280,00	Development of road infrastructure in the area of Wolne Tory free tracks (railway central station Poznań Główny) and establishing transport system with Hetmańska Street and planned Nowogłogowska Street to the bypass road west of Poznań - S11 (from A2 Poznań Zachód to the north - the Baltic Sea)

**Odcinek ostatniej mili nr 4.** Ul. **Bukowska** (droga wojewódzka nr 307) na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z ulicą Przybyszewskiego a węzłem Ławica na Zachodniej Obwodnicy Poznania (droga ekspresowa S11) stanowi fragment DW307, z czego fragment od skrzyżowania z ulicami Bułgarską i Polską do granic administracyjnych miasta został przebudowany w 2011 r. i jest dwujezdniowy. Na całym odcinku od Zachodniej Obwodnicy Poznania do ul. Polskiej odcinek jest dwujezdniowy, przy czym relatywnie często funkcjonują kolizyjne skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Odcinek ten stanowi również połączenie portu lotniczego Ławica z siecią TEN-T oraz dworcem kolejowym Poznań Główny. Na odcinku od ul. Polskiej do centrum miasta trasa ma po jednym pasie w każdym kierunku (dodatkowo został na większości trasy wytyczony buspas). Odcinek ostatniej mili jako Bukowska przecina II ramę komunikacyjną (ul. Przybyszewskiego) i dalej stając się **odcinkiem ostatniej mili nr 4a** (również początkowo jako ul. Bukowska i w ostatnim fragmencie jako ul. Zeylanda i Zwierzyniecka) biegnie do Ronda Kaponiera, by za rondem (most Uniwersytecki) ul. Dworcową stanowić połączenie z dworcem kolejowym Poznań Główny (alternatywnie ciągiem ulic Roosevelta i Most Dworcowy).

**Odcinek ostatniej mili nr 5.** Ul. Jana Henryka **Dąbrowskiego** rozpoczyna jako odcinek ostatniej mili swój bieg poza granicami administracyjnymi miasta na węźle Zachodniej Obwodnicy Poznania w ciągu drogi krajowej nr 92 (w ostatnich latach doszło na tym odcinku do wymiany nawierzchni). Trasa, aż do rozjazdu ul. Lutyckiej i Dąbrowskiego ma charakter bezkolizyjny, po 2 pasy w każdym kierunku. Ul. Lutycka (DK92) prowadzi jako trasa jednojezdniowa, o złym stanie nawierzchni, przecinająca kolizyjnie linię kolejową, aż do Ronda Obornickiego (obwodnica

śródmiejska) (**odcinek ostatniej mili nr 5a**). Z kolei szybszy i bardziej komfortowy dojazd do II ramy komunikacyjnej umożliwi ul. Dąbrowskiego i Świętego Wawrzyńca. Jest to odcinek bezkolizyjny posiadający dwa pasy w każdym kierunku z ograniczeniami prędkości i wlotem do ul. Niestachowskiej (**odcinek ostatniej mili nr 5b**). Modernizacji drogi krajowej nr 92 (w tym w szczególności wąskich gardeł takich jak kolizyjne przecięcia linii kolejowych nr 356, 354 i E59) dotyczy wskazany przez Urząd Miasta w Poznaniu projekt: „Elimination of road traffic on the Poznań part of the national road no. 92 (urban node of TEN-T)” (por. tab. 26).

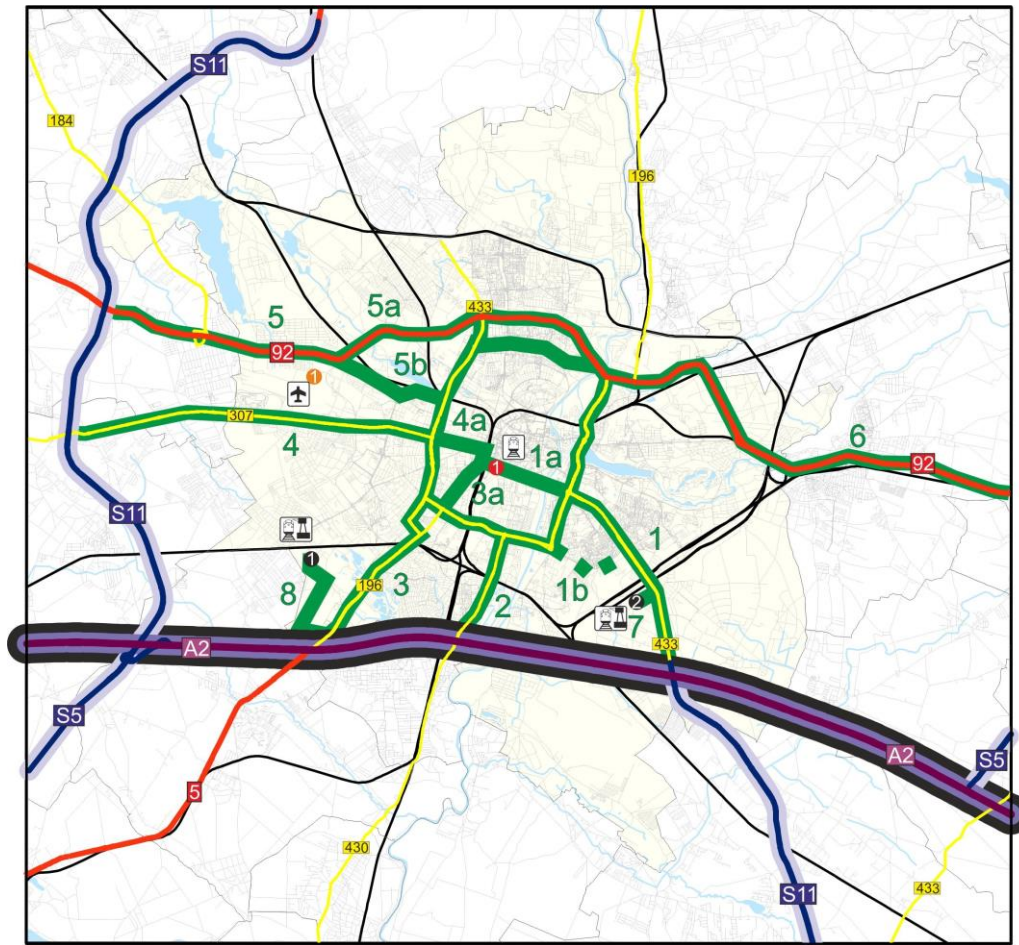
Tab. 26. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Opis projektu
<b>Elimination of road traffic on the Poznań part of the national road no. 92 (urban node of TEN-T)</b>	2015	2018	100,00	Elimination of collision at the intersection with the railway line 356 Poznań - Bydgoszcz. Modernisation of road infrastructure over Warta river (Most Lecha bridge). Elimination of collisions at intersections with Naramowicka Street, railway line 354 (Poznań - Piła) and railway line E59 (Poznań Wola).

**Odcinek ostatniej mili nr 6.** Ul. **Warszawska** (droga krajowa nr 92) jest drogą wylotową z Poznania w kierunku węzła Kostrzyn na drodze ekspresowej S5. Stanowi alternatywny wobec ciągu dróg S5 i A2 wlot do miasta. Na odcinku poza granicami miasta jest to droga o charakterze dwujezdniowym, jednak z częstymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. W Poznaniu na węźle Antoninek (węzeł przeszedł gruntowną modernizację w 2012 r.) trasa dalej prowadzi ul. Bałtycką (jedna jezdnia o dwóch pasach w każdym kierunku). W latach 2015-2016 trwa przebudowa ul. Bałtyckiej do mostu Lecha do ul. Syreniej w związku z modernizacją układu drogowego Gdyńska-Bałtycka na potrzeby Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych. Odcinek ul. Warszawskiej został wpisany na listę odcinków ostatniej mili w niniejszej ekspertyzie zgodnie z preferencjami Urzędu Miasta w Poznaniu (wcześniej na liście warunkowo znajdowała się ul. Obornicka, który to odcinek na całym przebiegu od węzła Poznań Północ do Ronda Obornickiego jest jednojezdniowy, po jednym pasie w każdym kierunku; dodatkowo w przebiegu przez gminę Suchy Las jest to droga gminna; istnieją plany drogi powiatowej północno-wschodniej obwodnicy Poznania wraz z nowym mostem przez Wartę, która mogłaby skutkować w przyszłości nowym odcinkiem ostatniej mili ze strony północnej, z pewnością jednak dopiero po 2023 r.).

**Odcinek ostatniej mili nr 7.** Dojazd od terminala drogowo-kolejowego na Franowie PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. na ul. Ostrowska 300. Terminal jest zlokalizowany bezpośrednio przy węźle na ul. Bolesława Krzywoustego (odcinek ostatniej mili nr 1).

**Odcinek ostatniej mili nr 8.** Dojazd do terminalu kontenerowego Loconi na ul. Nowosolskiej 40 z węzła autostradowego Poznań Komorniki może odbywać się ul. Opłotki, Sycowską, Wołczyńską lub ul. Kowalewską, Lerczakówny, Fabianowo i Wołczyńską.



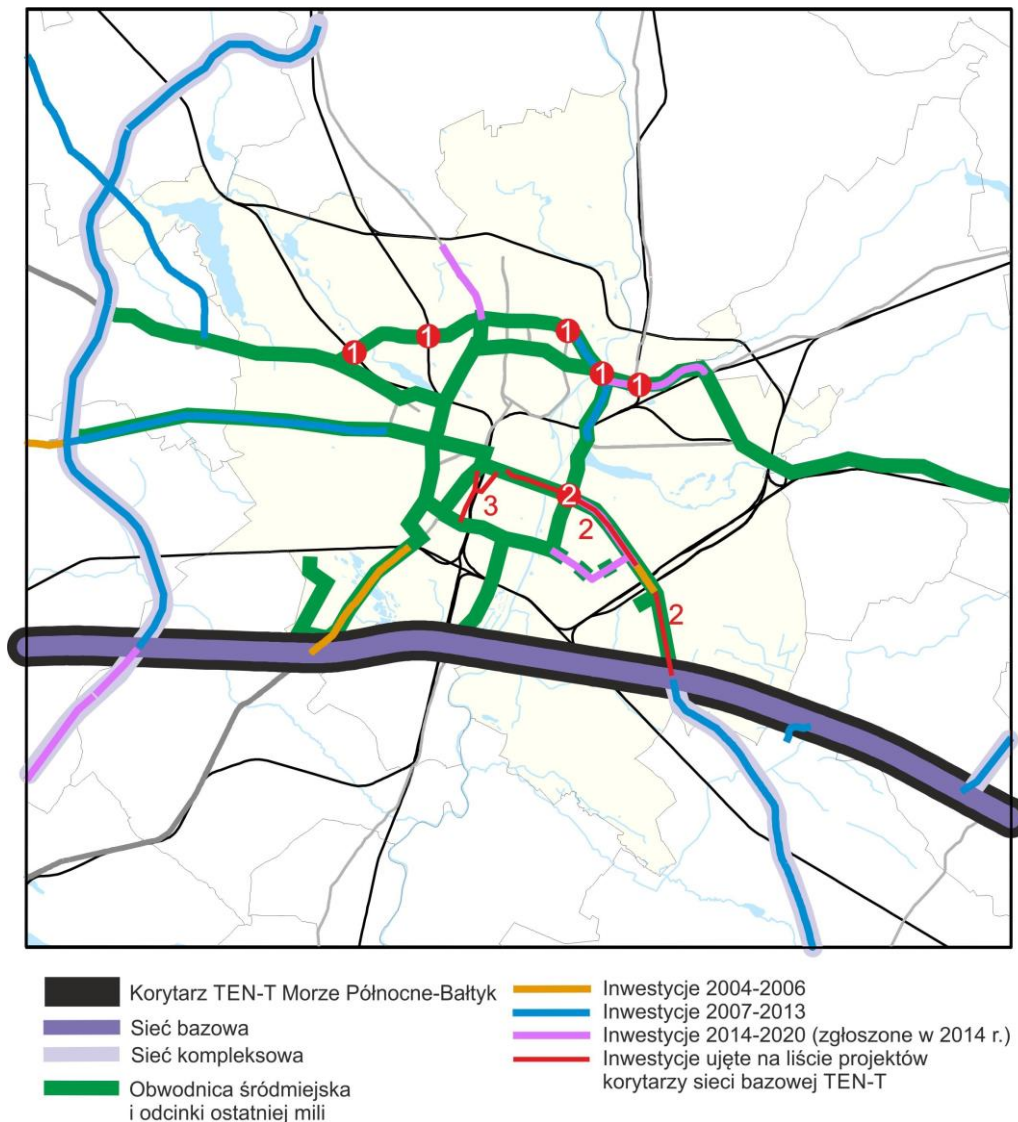
- |  |  |  |                             |
|--|--|--|-----------------------------|
|  | Korytarz TEN-T Morze Północne-Bałtyk           |  | Terminal kontenerowy        |
|  | Sieć bazowa                                    |  | Loconi Intermodal TK Poznań |
|  | Sieć kompleksowa                               |  | TK Poznań Franowo           |
|  | Obwodnica śródmiejska i odcinki ostatniej mili |  | Dworzec Kolejowy            |
|  | Autostrada                                     |  | Dworzec Główny              |
|  | Droga ekspresowa                               |  | Lotnisko                    |
|  | Droga krajowa                                  |  | Poznań Ławica               |
|  | Droga wojewódzka                               |  |                             |

Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka
1; 1a	Krzywoustego
2	Dolna Wilda
3; 3a	Głogowska
4; 4a	Bukowska
5; 5a; 5b	Dąbrowskiego
6	Bałtycka
7	Franowo
8	Loconi

Ryc. 17. Odcinki ostatniej mili w Poznaniu





Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T

Lp	Nazwa projektu
1	Elimination of road traffic on the Poznań part of the national road no. 92 (urban node of TEN-T)
2	Modernisation of the road infrastructure between Poznań Główny railway station (central station) and the network of logistic centres located in south-east part of Poznań and Poznań Agglomeration
3	Development of transport system between Poznań Główny railway station (central station) and the bypass road west of Poznań S11 (from A2 node Poznań Zachód to the north - the coast of the Baltic Sea)

Ryc. 18. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Poznań

### 4.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

Natężenie ruchu na sieci TEN-T w węźle miejskim Poznań jest najwyższe na autostradzie A2 (ponad 60 tys. pojazdów na dobę). Zdecydowanie niższym natężeniem ruchu cechuje się Zachodnia Obwodnica Poznania, przy czym jest wyraźna różnica między północnym odcinkiem (na północ od

węzła Tarnowo Podgórne – natężenie ruchu poniżej 20 tys. pojazdów/24h), a południowym (na południe od węzła Tarnowo Podgórne – prawie 30 tys. poj./24h). Wlot do Poznania ul. Dąbrowskiego charakteryzuje natężenie ruchu ok. 33 tys. pojazdów, z kolei wlot ul. Bukowską to już znacznie mniej, tj. około 16-17 tys. pojazdów na dobę (tab. 27).

Z punktu widzenia wąskich gardeł nie występują one w węzle Poznań na sieci TEN-T (aczkolwiek skala wzrostu ruchu na autostradzie A2 i natężenie ruchu przekraczające 60 tys. przy dwóch pasach w każdym kierunku wskazuje, że wąskie gardło na tym odcinku autostrady, przy braku poszerzenia o trzeci pas może w niedalekiej przyszłości nastąpić).

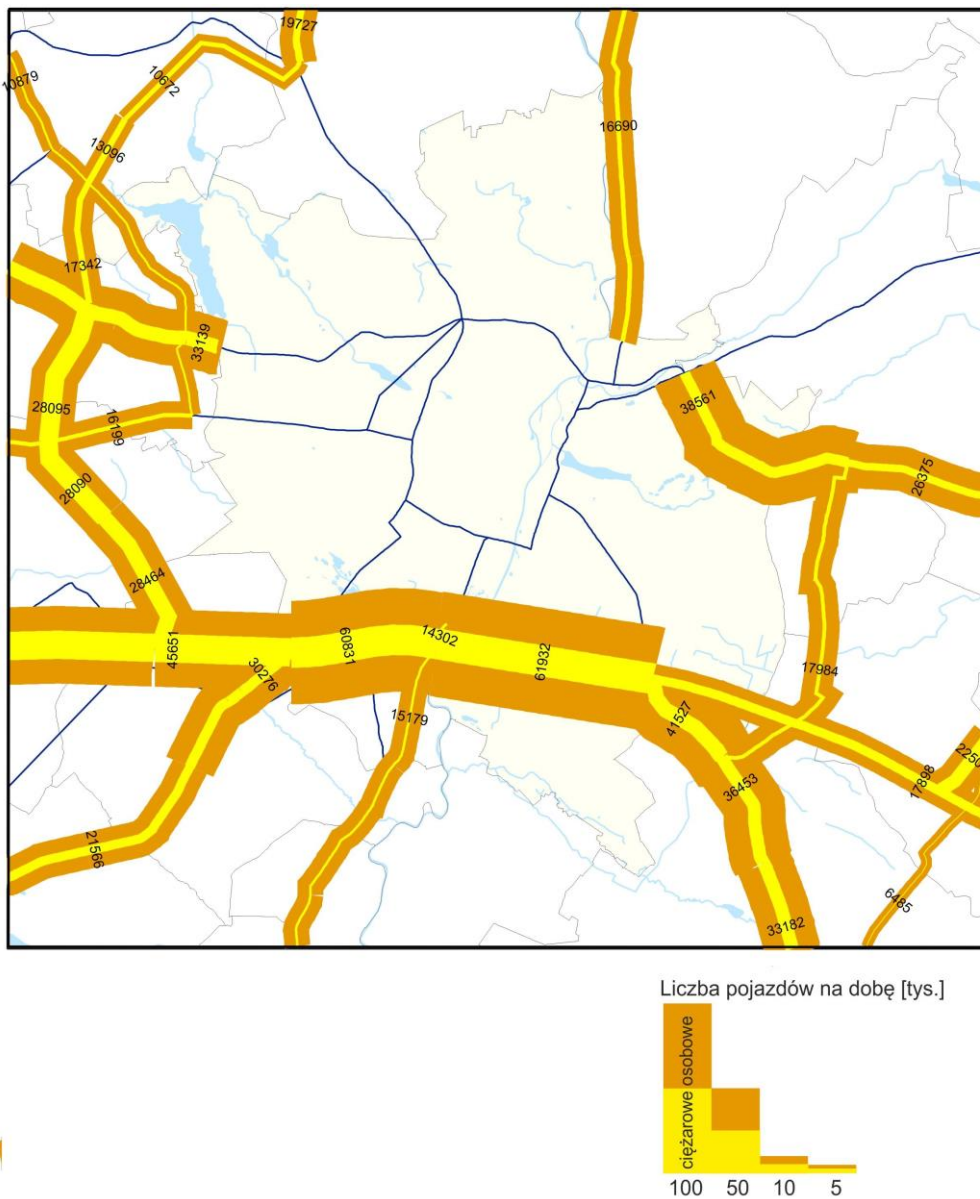
Tab. 27. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na sieci TEN-T w jej przebiegu przez węzeł TEN-T Poznań w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A2	13,935	BUK/WĘZEL/-POZNAŃ ZACHÓD /WĘZEL/	21482	37	13453	2309	586	4996	101
A2	5,234	POZNAŃ ZACHÓD/WĘZEL/-POZNAŃ KOMORNIKI/WĘZEL/	45651	46	27836	3834	2242	11570	123
A2	4,472	POZNAŃ KOMORNIKI/WĘZEL/-POZNAŃ LUBOŃ /WĘZEL/	60831	76	41861	5104	2351	11294	143
A2	6,681	POZNAŃ LUBOŃ /WĘZEL/-POZNAŃ KRZESINY/WĘZEL/	61932	54	42580	5759	2388	11006	145
A2	9,454	POZNAŃ KRZESINY/WĘZEL/-POZNAŃ WSCHÓD /WĘZEL/	38593	52	23813	3887	1248	9442	151
A2	29,343	POZNAŃ WSCHÓD /WĘZEL/-WRZEŚNIA/WĘZEL/	17898	24	12106	1456	457	3767	88
11 S11c	14,108	OBORNIKI- GOLECZEWO	19727	66	14988	1813	831	1849	169
S11c	6,571	POZNAŃ PÓLNOĆ /WĘZEL/-POZNAŃ ROKIETNICA/WĘZEL/	10672	22	7761	1051	389	1426	23
S11c	2,391	POZNAŃ ROKIETNICA/WĘZEL/-POZNAŃ NAPACHANIE /WĘZEL/	13096	49	9264	1437	603	1716	27
S11c	4,104	POZNAŃ NAPACHANIE /WĘZEL/-POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE/WĘZEL/	17342	54	13377	1497	566	1818	30
S11c	4,088	POZNAŃ TARNOWO PODGÓRNE/WĘZEL/-POZNAŃ ŁAWICA/WĘZEL/	28095	57	16209	2798	2418	6565	48
S11c	3,148	POZNAŃ ŁAWICA/WĘZEL/-POZNAŃ DĄBRÓWKA/WĘZEL/	28090	59	16273	3104	2380	6230	44
S11c S5e	4,554	POZNAŃ DĄBRÓWKA/WĘZEL/-POZNAŃ ZACHÓD/WĘZEL/	28464	46	18490	2575	1821	5493	39
92	8,884	TARNOWO PODGÓRNE-POZNAŃ	33139	127	23895	3386	976	4482	273
307	0,500	POZNAŃ-WYSOGOTOWO	17564	105	15984	931	281	228	35
307	10,800	WYSOGOTOWO-ZAKRZEWO	16199	81	13510	1231	583	729	65

Źródło: GDDKiA.

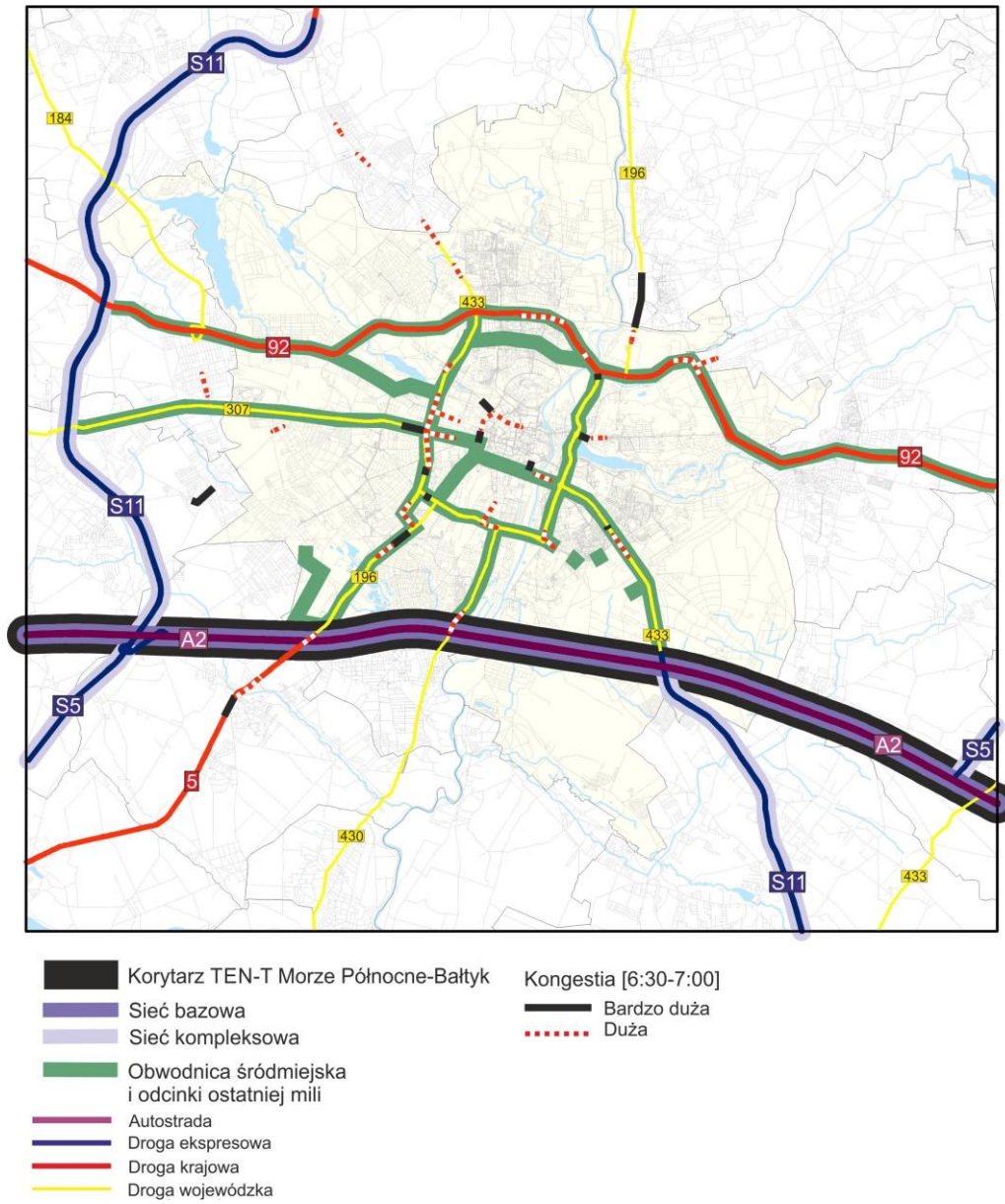
Wąskie gardła występują natomiast na dojazdach do miasta, przede wszystkim na odcinku ul. Obornickiej oraz na ostatnim miejskim odcinku ostatniej mili ul. Głogowskiej (od Wiaduktu Kosynierów Górczyńskich do ul. Hetmańskiej). Korki na ul. Krzywoustego wynikają z prowadzonych na tej trasie remontów i zapewne znikną po ustaniu modernizacji. Korkuje się północny fragment obwodnicy śródmiejskiej (przy założeniu jej przebiegu drogą krajową nr 92), co potwierdza słuszność inwestycji na tym odcinku. Wąskie gardło to również II rama komunikacyjna w jej zachodnim przebiegu (ul. Przybyszewskiego i Reymonta), a także wloty do centrum od strony zachodniej (ul. Dąbrowskiego i ul. Bukowska). W szczycie popołudniowym zakorkowany jest również południowy

fragment II ramy, tj. ul. Hetmańska. Według raportu Deloitte (file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\_Raport\_korki\_2016.pdf) Poznań od kilku lat jest trzecim najbardziej zatłoczonym miastem w Polsce (po Wrocławiu i Krakowie).



Ryc. 19. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Poznań w 2015 r.

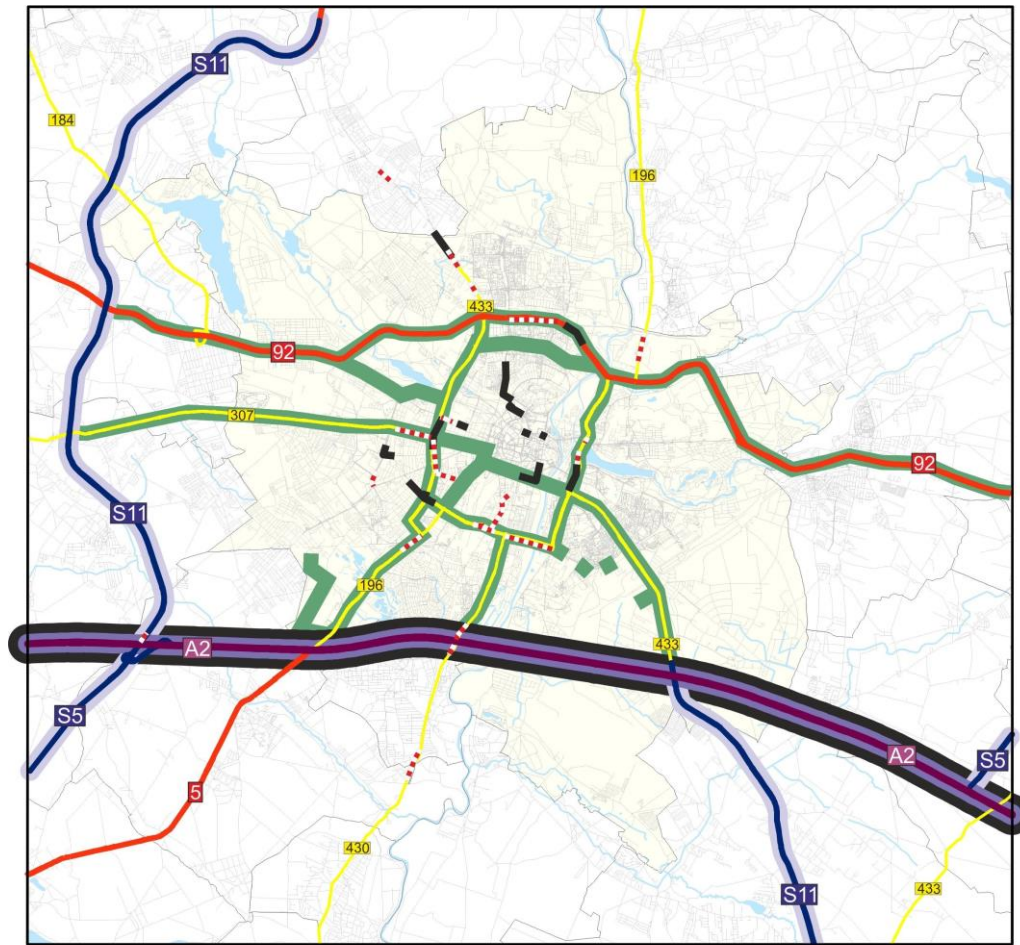
Źródło: GDDKiA.














Ryc. 20. Wąskie gardła w szczycie rannym w węźle miejskim TEN-T Poznań (20.09.2016)

Źródło: Targeo.





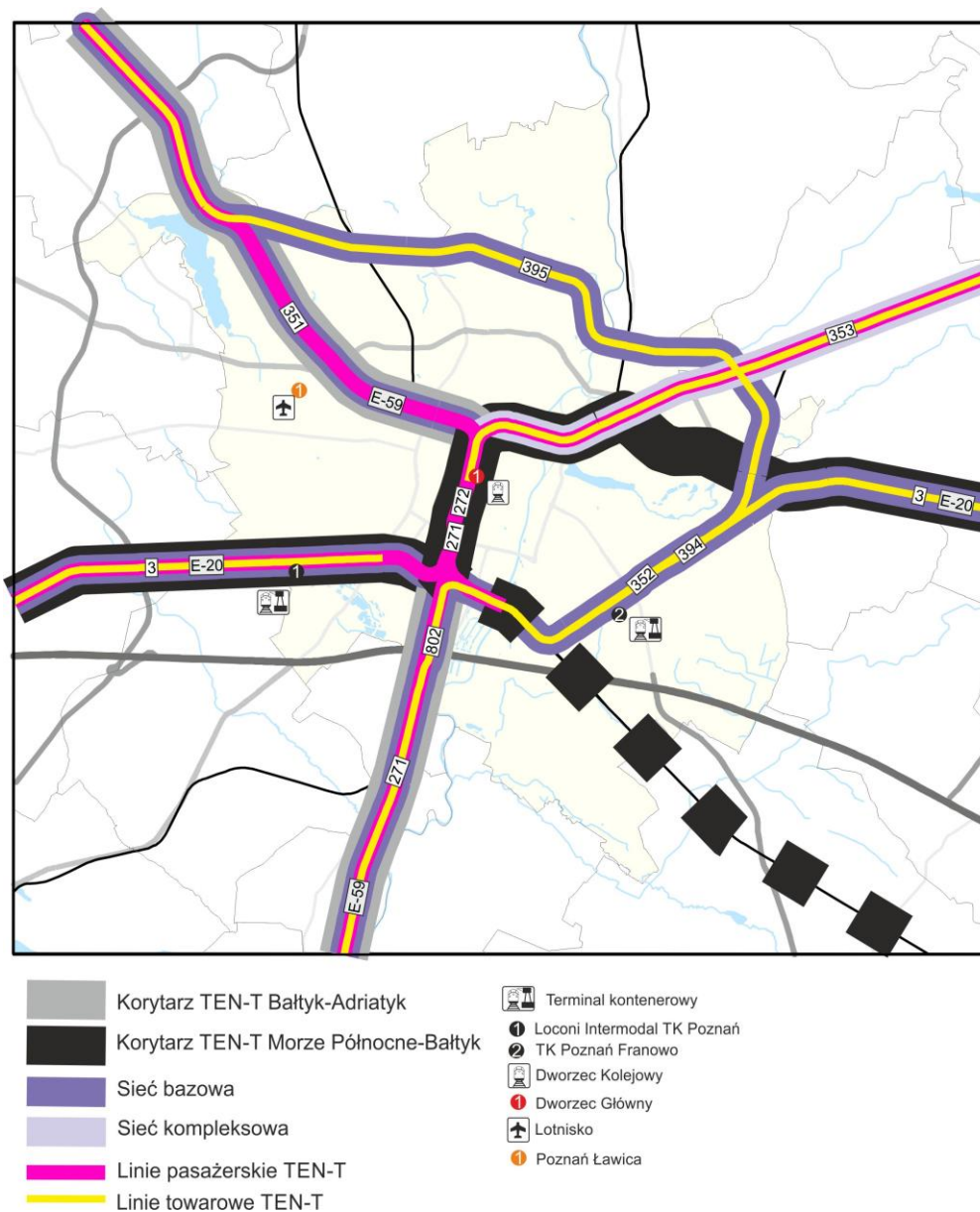
- |   |  |   |                         |
|---|--|---|-------------------------|
|  | Korytarz TEN-T Morze Północne-Bałtyk           |  | Kongestia [16:30-17:00] |
|  | Sieć bazowa                                    |  | Bardzo duża             |
|  | Sieć kompleksowa                               |  | Duża                    |
|  | Obwodnica śródmiejska i odcinki ostatniej mili |   |                         |
|  | Autostrada                                     |   |                         |
|  | Droga ekspresowa                               |   |                         |
|  | Droga krajowa                                  |   |                         |
|  | Droga wojewódzka                               |   |                         |

Ryc. 21. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węźle miejskim TEN-T Poznań (20.09.2016)

Źródło: Targo.

#### 4.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.

Kolejową sieć bazową TEN-T, w obrębie korytarza Morze Północne-Bałtyk, tworzą odcinki linii nr 3 (E-20), której zachodni fragment (od stacji Poznań Górczyn w kierunku Rzepina) stanowi element sieci pasażersko-towarowej TEN-T, natomiast fragment na wschód od Swarzędza wchodzi w skład wyłącznie sieci towarowej. Oba fragmenty są połączone liniami nr 272, 352, 394, poprzez stację towarową Poznań Franowo. Linie te są równocześnie elementem korytarza Bałtyk-Adriatyk, którego główną oś w układzie północny zachód – południe stanowi magistrala E-59 z liniami nr 351 (w kierunku Szczecina) oraz nr 271 (w kierunku Wrocławia). Ważnym elementem uzupełniającym sieć bazową, z punktu widzenia obsługi towarowego ruchu tranzytowego przez węzeł, jest północna linia obwodowa nr 395, łącząca stacje Poznań Franowo i Kiekrz. **Do sieci kompleksowej TEN-T** należy fragment linii nr 3 (między stacjami Poznań Główny i Poznań Wschód) oraz linia nr 353 (Poznań Wschód – Skandawa). Oba odcinki należą do sieci pasażersko-towarowej.

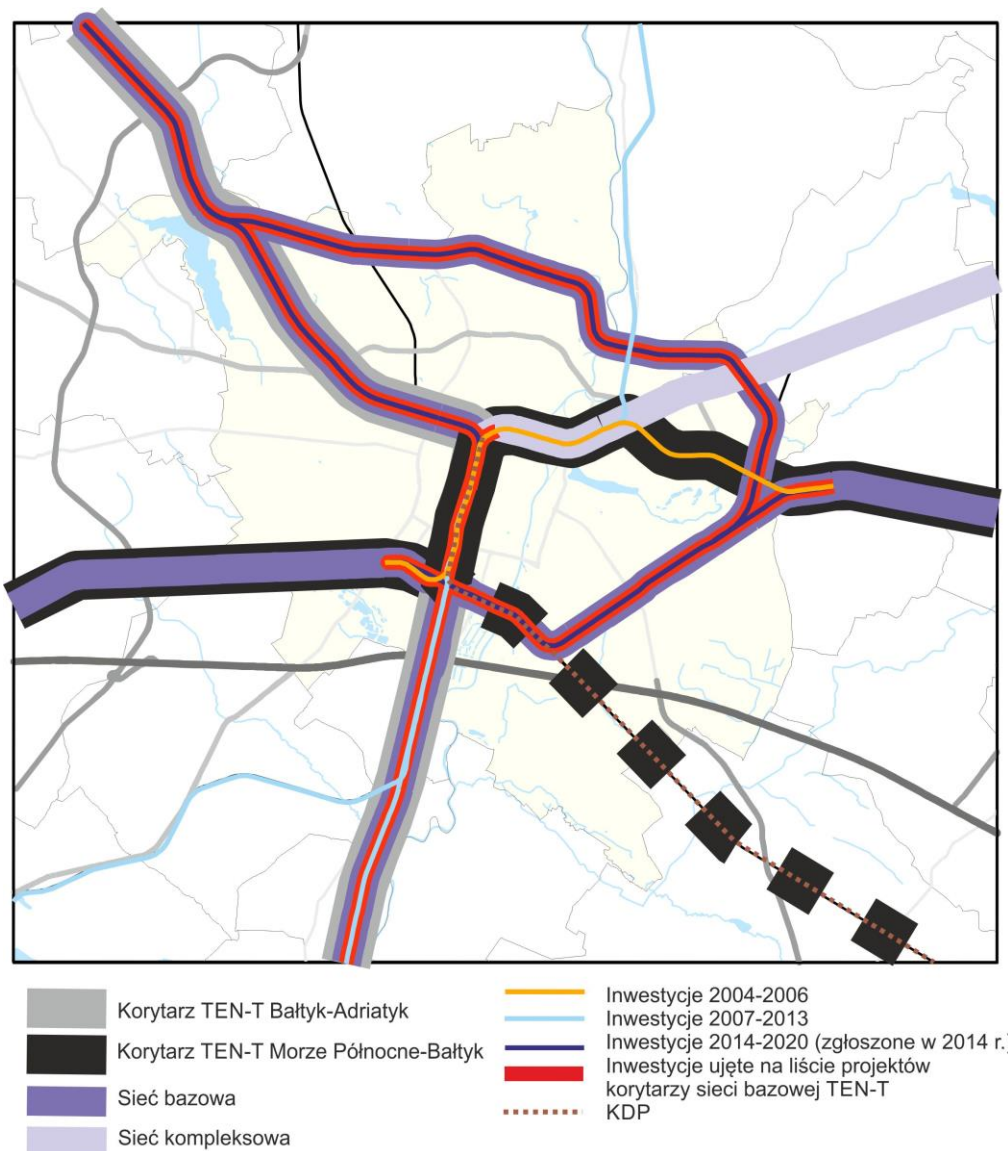


Ryc. 22. Przebieg kolejowej sieci TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Poznań

**Inwestycje planowane do roku 2023.** Wszystkie inwestycje, przewidziane do realizacji, bądź kontynuacji w nowej perspektywie finansowej, zostały ujęte na liście projektów korytarza sieci bazowej TEN-T i dotyczą korytarza Bałtyk-Adriatyk. Dwie z nich obejmują odcinki magistrali E-59, co w znaczący sposób przyczyni się do usprawnienia przewozów wzdłuż głównej osi komunikacyjnej. Natomiast na przeciw potrzebie oddzielenia tranzytowego ruchu towarowego od ruchu pasażerskiego wychodzi trzecia z inwestycji, obejmująca swym zasięgiem linie obwodowe: południową – przez stację Poznań Franowo (nr 801, 272, 352, 394) i północną (nr 395). Planowane inwestycje, wraz z przedsięwzięciami zrealizowanymi w dwóch poprzednich perspektywach sprawią, iż niemal wszystkie elementy węzła poznańskiego będą charakteryzowały się wysokimi parametrami eksploatacyjnymi. Ostatnim brakującym ogniwem układu komunikacyjnego będzie w dalszej przyszłości doprowadzenie północnego ramienia linii „Y”, w ramach korytarza Morze Północne-Bałtyk (w przypadku decyzji o jej budowie).

Tab. 28. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarza sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Poznań (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
<b>Works on the E 59 railway line, Poznan Główny - Szczecin Dąbie section</b>	2018	2020	537,75	96,80	440,95	CEF
<b>Modernisation of railway line E59 Wrocław – Poznań, phase III, section Czempin – Poznań</b>	2011	2016	182,40	47,51	134,89	POIiŚ 2007 - 2013, POIiŚ 2014 - 2020
<b>Works on by-passing line in Poznań (section Poznań Górczyn - Poznań Starołęka - Poznań Franowo - Swarzędz/Zieliniec - Kiekrz)</b>	2019	2020	47,80	11,14	36,66	CEF

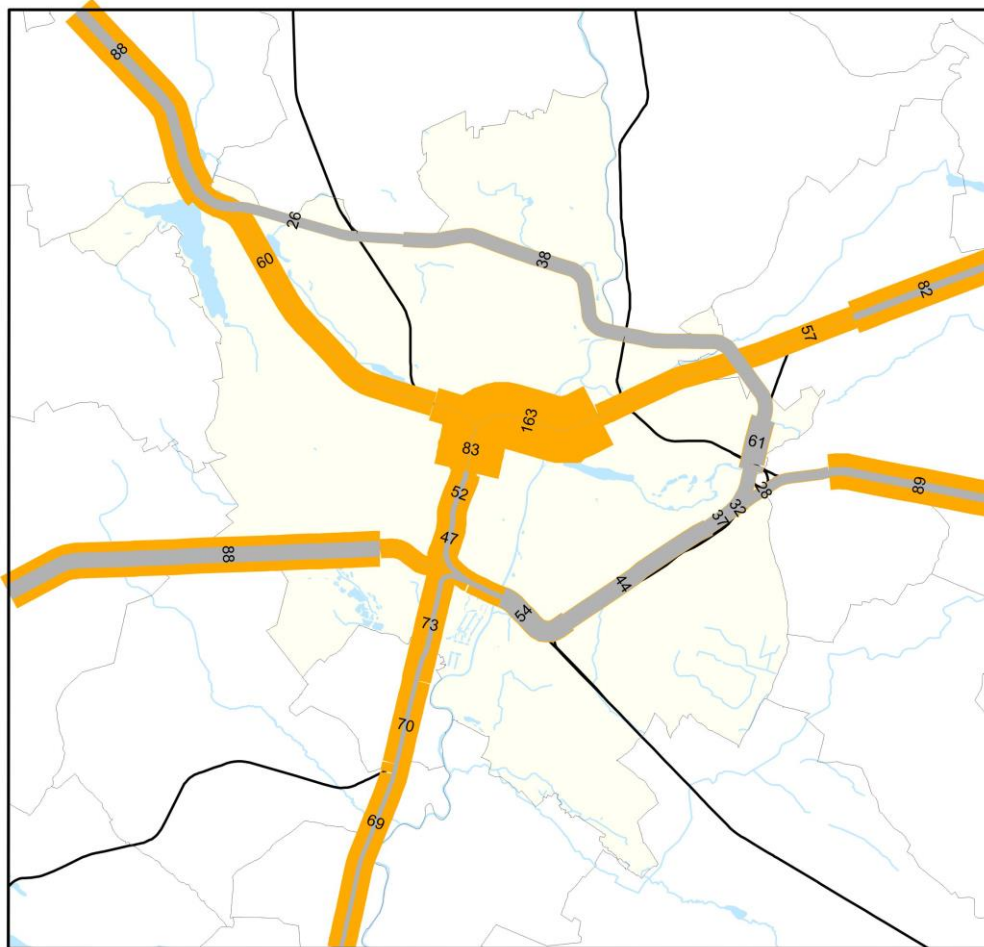


Ryc. 23. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

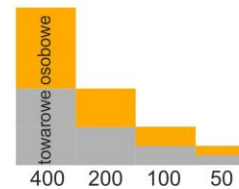
#### 4.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

Rozkład przestrzenny natężenia ruchu pociągów w węźle miejskim Poznań wykazuje częściowe rozdzielenie potoków pasażerskich od towarowych, dzięki wykorzystaniu linii obwodowych. Największe przewozy pasażerskie występują na odcinku linii nr 3 (E-20) między stacjami Poznań Wschód i Poznań Główny, gdzie łączą się trzy kierunki przewozów (Wągrowiec, Gniezno, Konin), mające zarówno charakter aglomeracyjny, jak i dalekobieżny (w dwóch przypadkach). Zrealizowana jeszcze w ramach perspektywy 2004-2006 modernizacja poznańskiego węzła kolejowego sprawiła, iż wspomniany odcinek uzyskał zwiększoną przepustowość i nie stanowi już wąskiego gardła sieci. Ważną rolę w odciążeniu głównego ciągu komunikacyjnego poprowadzonego przez stację Poznań Główny odgrywają linie obwodowe, na których skupiają się przewozy towarowe. Dlatego wskazane jest zwiększenie możliwości przepustowych tych odcinków poprzez planowane inwestycje.





Liczba pociągów na dobę



Ryc. 24. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Poznań w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

## 4.6 WĘZŁ MIEJSKI POZNAŃ – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Węzeł poznański należy do węzłów z dobrze domkniętą drogową siecią TEN-T. Gotowa jest autostrada A2 oraz fragmenty wylotowe trzech spośród czterech docelowych odcinków wylotowych dróg ekspresowych. Ostatni z nich (S5 w kierunku Wrocławia z węzła Komorniki) znajduje się w realizacji. W tych warunkach zakres inwestycji w ramach „ostatniej mili” nie jest (jak w wielu innych miastach) uzależniony od tempa realizacji inwestycji centralnych. Istotnym uwarunkowaniem pozostaje natomiast fakt, że obecny układ docelowy sieci autostrad i dróg ekspresowych nie zakłada budowy pełnej ekspresowej obwodnicy miasta. Co więcej, odcinek wylotowy drogi S5 w stronę Gniezna położony jest relatywnie daleko od rdzenia aglomeracji w kierunku wschodnim i tym samym nie pełni *de facto* funkcji obwodowych. W efekcie w Poznaniu występuje deficyt rozwiązań obwodowych od strony północnej i wschodniej. Musi on w perspektywie roku 2023 być zaspokojony przedsięwzięciami w ramach odcinków ostatniej mili oraz (w pierwszej kolejności) w ciągu obwodnicy śródmiejskiej (planowana droga powiatowa o charakterze obwodowym może nie być wystarczająca). Nie bez znaczenia jest także fakt, że dojazdy do Poznania z kierunku zachodniego, a przede wszystkim wschodniego tylko częściowo odbywają się autostradą A2 (z uwagi na istnienie relatywnie wysokich opłat drogowych poza bezpłatnym odcinkiem obwodnicy autostradowej). Ponadto w sąsiedztwie drogi krajowej DK92 zarówno we wschodniej, jak i w zachodniej części metropolii zlokalizowanych jest dużo przedsiębiorstw oraz miejsc pracy. Powoduje to, że droga DK92 staje się nie tylko fragmentem obwodnicy śródmiejskiej, ale także stanowi odcinek ostatniej mili w dojeździe do stref koncentracji miejsc pracy poza ścisłym centrum miasta, a także poza granicami administracyjnymi miasta. Jej modernizacja jest tym samym kluczową inwestycją z punktu widzenia rozprowadzania ruchu z sieci TEN-T, na co zresztą wskazało również samo miasto Poznań, dodając do odcinków ostatniej mili odcinek DK92 z miasta w kierunku wschodnim do drogi ekspresowej S5.

Realizacja drogi ekspresowej S5 może zmienić kierunek wejścia w układ miejski ruchu z Wrocławia. Odcinek ostatniej mili ulicy Głogowskiej zostanie częściowo odciążony. Wzrośnie natomiast prawdopodobnie obciążenie odcinków wprowadzających do miasta ruch z obwodnicy zachodniej (S11): ulic Bukowskiej (DW307) i Dąbrowskiego (omawiana wyżej DK92). Biorąc pod uwagę obecne i przewidywane rozkłady ruchu, a także planowane inwestycje (tab. 29), można przyjąć, że w roku 2023 krytyczne wąskie gardła związane z siecią TEN-T stanowiąc będą:

- ciąg ulic stanowiących DK92 na odcinkach położonych na zachód od modernizowanych fragmentów (odcinki jednojezdniowe ul. Lutyckiej i Lechickiej);
- południowy fragment obwodnicy śródmiejskiej (ul. Hetmańska) jako alternatywa dla autostrady A2 w ruchu obwodowym (m.in. w związku z możliwością kongestii na autostradzie na odcinku obwodnicy Poznania i wzrostu opłat drogowych poza obwodnicą);
- ulica Obornicka, w przypadku nieukończenia pełnego dwujezdniowego szlaku w ciągu DK92 (taka inwestycja, chociaż przez długi okres planowana, aktualnie nie będzie realizowana ze względu na charakter gminny drogi prowadzącej przez Suchy Las i Złotniki i z tego względu odcinek został wykreślony, również na życzenie władarzy miasta, z listy odcinków ostatniej mili).



Tab. 29. Uzasadnienie realizacji inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T z punktu widzenia likwidacji wąskich gardeł

Lp	Nazwa projektu	Benficyjent	Uzasadnienie – likwidacja wąskich gardeł	Rola dla rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T*
1	Elimination of road traffic on the Poznań part of the national road no. 92 (urban node of TEN-T)	Miasto Poznań	Modernizacja istotnego fragmentu obwodnicy śródmiejskiej (w wersji uwzględniającej przebieg DK92); substytucja zewnętrznego ruchu obwodowego od strony północnej i częściowo wschodniej	++
2	Modernisation of the road infrastructure between Poznań Główny railway station (central station) and the network of logistic centres located in south-east part of Poznań and Poznań Agglomeration	Miasto Poznań	Poprawa obsługi Dworca Głównego oraz terminali kontenerowych w południowo-wschodniej części miasta (również zlokalizowanych poza granicami administracyjnymi miasta)	+
3	Development of transport system between Poznań Główny railway station (central station) and the bypass road west of Poznań S11 (from A2 node Poznań Zachód to the north - the coast of the Baltic Sea)	Miasto Poznań	Poprawa obsługi Dworca Głównego i dojazdu do obwodnicy śródmiejskiej	+/-

\*++ - bardzo duża; + - duża; +/- - umiarkowana; - - brak

Wszystkie trzy inwestycje kolejowe zaplanowane do 2023 r. w węźle miejskim Poznań znajdują pełne uzasadnienie. Odcinki objęte planami inwestycyjnymi wchodzą w skład korytarza Bałtyk-Adriatyk. Modernizacja linii E-59 w kierunku Szczecina i Wrocławia jest inwestycją komplementarną wobec przedsięwzięć realizowanych w poprzednich okresach programowania, w tym wykonanej modernizacji linii E-20. Bardzo ważne z punktu widzenia obsługi tranzytowego ruchu towarowego są także prace na linii obwodowej.

**Rekomendacje.** W opisanych warunkach wydaje się, że dla sprawnej obsługi ruchu z tras TEN-T w węźle poznańskim istotnymi działaniami są:

- modernizacja całego ciągu DK92 jako alternatywnego układu obwodowego (do standardu dwóch jezdni na całej długości),
- poszerzenie autostrady A2 do trzech pasów w każdym kierunku na odcinku między węzłami Krzesiny i Komorniki.

W dalszej perspektywie celowe wydaje się rozważanie budowy północno-wschodniego odcinka obwodnicy miasta, prawdopodobnie jako drogi powiatowej (docelowo należy rozważyć czy lobbować na rzecz uznania tejże trasy jako drogi przynajmniej w kategorii drogi wojewódzkiej).

## 5. WĘZŁY MIEJSKIE GDAŃSK I GDYNIA

### 5.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** W węzłach miejskich Gdańsk i Gdynia nie można wyodrębnić obwodnicy śródmiejskiej. Wszystkie odcinki ostatniej mili w węźle Gdańsk i Gdynia to odcinki łączące węzły sieci TEN-T na obwodnicy trójmiejskiej (droga ekspresowa S6) i Południowej Obwodnicy Gdańska (droga ekspresowa S7) z obiektami infrastruktury punktowej. Zarówno obwodnica trójmiejska, jak i Południowa Obwodnica Gdańska należą do sieci bazowej TEN-T i korytarza Bałtyk-Adriatyk. W planach do 2023 r. jest budowa tzw. Obwodnicy Metropolitalnej, jednak nie będzie miała ona wpływu na przebieg odcinków ostatniej mili w węzłach miejskich Gdańsk i Gdynia. Południową Obwodnicę Gdańska otwarto w 2012 r. (projekt: Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Gdańsk (A1) Koszwały (Południowa Obwodnica Miasta Gdańska)). Obwodnica trójmiejska została zbudowana w latach 1973-2008, a ponadto w roku 2002 zakończono jej gruntowny remont. Mimo braku pasów awaryjnych ma status drogi ekspresowej. W latach 2011-2013 dokonano rozbudowy tzw. węzła Karczemki (Rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku), który stał się największym węzłem drogowym w Polsce północnej. Trzeci pas ruchu został zbudowany na odcinku 3,5 km dla obu jezdni.

**Obiekty infrastruktury punktowej.** **Port lotniczy im. Lecha Wałęsy** w Gdańsku z prawie 3,7 mln odprawionych pasażerów to trzecie co do wielkości lotnisko w Polsce. Port lotniczy Gdynia-Kosakowo nie należy do sieci TEN-T (w 2014 r. sąd ogłosił upadłość likwidacyjną obiektu). Lokalizacja głównych dworców kolejowych oraz dworców autobusowych w Gdańsku i Gdyni jest bardzo podobna w tym sensie, że zarówno Gdańsk Główny, jak i Gdynia Główna należą do kategorii premium dworców stanowiących ważny węzeł komunikacyjny, a w ich bezpośredniej bliskości są zlokalizowane dworce autobusowe.

Oba miasta są miastami portowymi. W **Porcie Gdańsk** wyodrębniono dwa obszary o zróżnicowanych w sposób naturalny parametrach eksploatacyjnych: port wewnętrzny usytuowany wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego oraz port zewnętrzny z bezpośrednim dostępem do Zatoki Gdańskiej. W porcie wewnętrznym znajduje się **GTK Terminal Kontenerowy SA** (ul. Na Zaspę 3; terminal na ul. Wiślny), a w porcie zewnętrznym zlokalizowany jest głębokowodny **terminal kontenerowy Deepwater Container Terminal Gdańsk DCT Gdańsk S.A.** (ul. Kontenerowa 7; 1500 tys. TEU). W 2016 r. terminal DCT Gdańsk jest największym i najszybciej rozwijającym się terminalem w Polsce, a po zakończeniu rozbudowy, jego roczna przepustowość wzrośnie do 3 mln TEU (roczna przepustowość bocznic kolejowej – 780 tys. TEU) (<http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/czy-dct-pozre-inne-terminale-kontenerowe-52418.html>).

Tab. 30. Kluczowe obiekty infrastruktury punktowej na obszarze węzła sieci TEN-T Gdańsk

Porty lotnicze	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe	Terminale drogowo-kolejowe	Port morski
Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Gdańsk Główny	Dworzec Autobusowy w Gdańsku	DCT - Deepwater Container Terminal Gdańsk	Port morski w Gdańsku i terminal promowy
			GTK - Gdański Terminal Kontenerowy	

W Gdyni obsługa ładunków skonteneryzowanych w **Porcie Gdynia** to dwa terminale kontenerowe zlokalizowane w Porcie Zachodnim: **BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.** (ul. Kwiatkowskiego 60; 1200 tys. TEU) oraz **Gdynia Container Terminal S.A. (GCT S.A.)** (ul. Energetyków 5; 429 tys. TEU). Wszystkie terminale w Trójmieście w 2015 r. odnotowały spadki obrotów (głównie ze względu na kryzys gospodarki rosyjskiej).

Tab. 31. Kluczowe obiekty infrastruktury punktowej na obszarze węzła sieci TEN-T Gdynia

Porty lotnicze	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe	Terminale drogowo-kolejowe	Porty morskie
-	Gdynia Główna	Dworzec Autobusowy w Gdyni	GCT - Gdynia Container Terminal BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy	Port morski w Gdyni i terminal promowy

## 5.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

Odcinki ostatniej mili w węzłach miejskich Gdańsk i Gdynia to odcinki łączące węzły sieci TEN-T (obwodnice – Trójmiejska i Południowa Gdańska) z obiektami infrastruktury punktowej.

**Odcinek ostatniej mili nr 1.** Dostępność lokalna drogową terminali kontenerowych i portu Gdańsk poprawiła się znacząco w okresie programowania 2007-2013, dzięki inwestycjom infrastrukturalnym w Gdańsku, przede wszystkim dzięki tzw. Trasie im. Majora Henryka Sucharskiego (**Trasa Sucharskiego**). Jest to bezkolizyjna droga krajowa nr 89 łącząca terminal kontenerowy DCT oraz Port Północny z Południową Obwodnicą Gdańską (węzeł Gdańsk Port). W 2012 r. oddane zostały odcinki trasy między ul. Elbląską a Południową Obwodnicą, oraz między mostem Jana Pawła II przez Martwą Wisłę a węzłem Ku Ujściu, m.in. z ul. Kontenerową prowadzącą do terminalu DCT; **odcinek ostatniej mili 1c.** DCT jest połączony z Trasą Sucharskiego ul. Kontenerową znajdującą się w dosyć dobrym stanie, jednak przekraczającą w pobliżu Pomorskiego Centrum Logistycznego Goodmana linię kolejową, co może w przyszłości, przy wzroście przewozów, prowadzić do konfliktu w tym miejscu między obsługą portu transportem drogowym i kolejowym. Na dalszym etapie odcinek ostatniej mili prowadzi fragmentem tzw. Drogi Zielonej przez oddany w kwietniu 2016 r. Tunel im. Ks. Abp. Tadeusza Gocłowskiego (tzw. Tunel pod Martwą Wisłą). Odcinek był realizowany w ramach projektu „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk –Trasa Słowackiego” zadanie IV „Odcinek Węzeł Marynarki Polskiej – Węzeł Ku Ujściu” POIS 2007-2013. Wydrążenie tunelu pod Martwą Wisłą umożliwi wyjazd z rejonów portowych transportu ciężarowego z ominięciem centrum Gdańska. Od strony zachodniej wlot do tunelu znajduje się w okolicy ul. Wielopole (Rondo im. Tadeusza Mazowieckiego) (skąd prowadzi najkrótsza ścieżka dojazdu do terminalu GTK; **odcinek ostatniej mili 1a**). Na Rondzie Mazowieckiego (droga krajowa nr 91) **odcinek ostatniej mili nr 1b** prowadzi w kierunku Nowego Portu (Nadbrzeże Ziółkowskiego) ulicami Marynarki Polskiej/Wolności/Oliwska/Przemysłowa. Lepiej zlokalizowany (przede wszystkim dla pojazdów ciężarowych) jest terminal promowy Westerplatte usytuowany na przedłużeniu drogi krajowej nr 89 (od węzła Ku Ujściu, dalej Trasą Sucharskiego w kierunku północnym) (**odcinek ostatniej mili nr 1d**). W 2015 r. promy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (PŻB) zmieniły miejsce cumowania z Nowego Portu właśnie na terminal promowy Westerplatte. Generalnie, Gmina Miasta Gdańska wraz z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk planuje modernizację dróg prowadzących do Portu Zewnętrznego i Wewnętrznego w Gdańsku. W zakres Gminy Miasta Gdańska wchodzić będzie modernizacja ulic Ku Ujściu, Chemików i Kujawska, w planach inwestycyjnych, w przypadku uzyskania dofinansowania,

znajduje się budowa ul. Nowe Kaczeńce i Nowa Portowa. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk planuje zaś przebudowę układu drogowego od ul. Północnej do ul. Kontenerowej. Szacuje się, że zadania te zostaną zrealizowane w ciągu bieżącej perspektywy budżetowej UE.

Tab. 32. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu	Opis projektu
<b>Construction of road tunnel under Martwa Wisła River in Gdańsk</b>	2012	2016	346,55	71,7	274,85	POIS 2007-2013	The Action relates to construction of two tunnels under Martwa Wisła River for a total length of 1.4 km, each tunnel will consist of dual carriageway. It is part of wider plan assuming interconnection between Gdańsk Airport and Maritime Port via Sucharskiego Route, the tunnel interconnects Nowy Port District in Gdańsk with Sucharskiego Route and allows for exit towards Warsaw. It aims at releasing the city traffic, especially eliminating heavy transit traffic in city centre.

**Odcinek ostatniej mili nr 2. Trakt Świętego Wojciecha** (droga krajowa nr 91) biegnie od węzła Gdańsk Lipce na Południowej Obwodnicy Gdańska do dworca kolejowego Gdańsk Główny (**odcinek ostatniej mili 2a**) i do dworca autobusowego (**odcinek ostatniej mili 2b**). W ramach Traktu Świętego Wojciecha w 2013 r. wyremontowano odcinek między ul. Gościnną oraz Starogardzką, w 2014 r. fragment między ul. Starogardzką a Niegowską, a w 2015 r. odcinek Gościnną – Sandomierska. Pomimo tych inwestycji w całym przebiegu na jego większości droga ma charakter jednojezdniowy, z licznymi kolizyjnymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną i przebiega w gęstej zabudowie. Ul. Okopowa (również w ciągu DK91) ma już po dwa pasy w każdym kierunku (częściowo również dwie jezdnie). Za węzłem z ul. Hucisko odcinek jako Wały Jagiellońskie ma po trzy pasy w każdym kierunku, natomiast odcinek dojazdowy do PKS biegnie ul. Hucisko i jednojezdniową ul. 3 Maja. W ankiecie przesłanej przez Urząd Miasta w Gdańsku wskazano, że „odcinki ostatniej mili winny uwzględniać całe trasy dojazdów do Portu Morskiego. Dotyczy to przede wszystkim drogi krajowej 89 oraz 91, które winny stanowić w całości odcinek ostatniej mili”. Z tego względu przedłużono odcinek ostatniej mili nr 2 wzdłuż ciągu drogi krajowej nr 91 od dworca kolejowego Gdańsk Główny przez Wały Piastowskie, ul. Jana z Kolna, Marynarki Polskiej do Ronda Tadeusza Mazowieckiego.

**Odcinek ostatniej mili nr 3. Aleja Armii Krajowej** (droga wojewódzka nr 501) to dwujezdniowa bezkolizyjna na większości przebiegu (z wyjątkiem dwóch skrzyżowań z sygnalizacją świetlną) droga szybkiego ruchu łącząca węzeł na obwodnicy trójmiejskiej Gdańsk Karczemki z ul. Okopową (i odcinkiem ostatniej mili Trakt Świętego Wojciecha). W okresie po akcesji do Unii Europejskiej zbudowano trzy fragmenty trasy, tj.: Odcinek IV (2006-2007) od skrzyżowania z ul. Jabłoniową do skrzyżowania z ul. Kartuską, Odcinek V (2010-2011) od skrzyżowania z ul. Kartuską do skrzyżowania z ul. Otomińską i Węzeł Karczemki (2010-2011) rozbudowa węzła Gdańsk-Karczemki. **Odcinek ostatniej mili 3a** stanowi przedłużenie odcinka nr 3 drogą krajową nr 7 między obwodnicą trójmiejską (węzeł Gdańsk Karczemki) a metropolitalną (węzeł Żukowo).

**Odcinek ostatniej mili nr 4. Ul. Staropolska** (droga wojewódzka nr 221) to w 2016 r. jednojezdniowy łącznik Al. Armii Krajowej z węzłem Gdańsk Kowale na obwodnicy trójmiejskiej. Część

trasy stanowi Aleja Vaclava Havla, która ma postać dwujezdniowej trasy z paroma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. W planach miasta jest budowa ul. Nowej Świętokrzyskiej, która stanowiłaby element odcinka ostatniej mili jako obwodnicę północnej części Łostowic. **Odcinek ostatniej mili nr 4a** stanowi łącznik między obwodnicą trójmiejską a metropolitalną w ciągu drogi wojewódzkiej nr 221 między węzłem Kowale (obwodnica trójmiejska) a węzłem Lublewo (obwodnica metropolitalna).

**Odcinek ostatniej mili nr 5. Ul. Słowackiego** (droga wojewódzka nr 472) to jedna z najważniejszych arterii miasta łącząca dzielnicę Wrzeszcz z obwodnicą trójmiejską. Trasa Słowackiego ma docelowo połączyć port lotniczy z portem morskim i na całej długości być dwujezdniowa. Stanowi na **odcinku ostatniej mili nr 5a** dwujezdniowe połączenie portu lotniczego im. Lecha Wałęsy z węzłem Gdańsk Lotnisko na obwodnicy trójmiejskiej oddanym w 2012 r. Odcinek był realizowany w ramach projektu „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk –Trasa Słowackiego” zadanie I „Odcinek ul. Spadochroniarzy – ul. Budowlanych” POiŚ 2007-2013. Jest to odcinek dwujezdniowy z kilkoma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną. Część **odcinka ostatniej mili nr 5** położona na zachód od obwodnicy trójmiejskiej to na odcinku od węzła Gdańsk Lotnisko do ul. Potokowej prawie bezkolizyjna trasa dwujezdniowa. Na dalszym odcinku od ul. Potokowej do Al. Rzeczypospolitej (ul. Juliusza Słowackiego, Al. Żołnierzy Wyklętych, Franciszka Hynka) trasa biegnie ulicą Słowackiego od skrzyżowania z ul. Potokową w dzielnicy Brętowo do ul. Trawki, a następnie jako Aleja Żołnierzy Wyklętych przez Wrzeszcz do Galerii Bałtyckiej, gdzie przecina główną arterię komunikacyjną Trójmiasta, al. Grunwaldzką. Dalsza część trasy, jako tzw. „Nowa Kościuszki” biegnie wiaduktem nad al. Grunwaldzką oraz wiaduktem wzdłuż ul. Kościuszki nad linią kolejową E-65 Warszawa-Gdynia. Następnie, za wiaduktem kolejowym, po śladzie ul. Hynka trasa biegnie w rejonie Centrum Handlowego ETC, gdzie kończy się na skrzyżowaniu z al. Legionów i al. Rzeczypospolitej. Brakujący fragment trasy to odcinek miejski II, tzw. ul. „Nowa Kościuszki” – biec ma wzdłuż granicy oddzielającej dzielnicę Wrzeszcz Dolny i osiedle Zaspas-Rozstaje, a następnie przez Wrzeszcz Dolny równoległe do ulicy Kopalnianej do al. Hallera i dalej, przez osiedle Kolonia, do tzw. Bulwaru Zielonego i wiaduktu nad torami kolejowymi w kierunku Letnicy oraz do Nowego Portu. **Odcinek ostatniej mili nr 5c** to istniejąca część tzw. Bulwaru Zielonego (zadanie III: odcinek Al. Gen. Józefa Hallera – węzeł Marynarki Polskiej) przebiega od al. Hallera, następnie wiaduktem nad stacją Gdańsk Zaspas Towarowa, następnie przez Letnicę obok stadionu PGE Arena. Kończy się na węźle z ul. Marynarki Polskiej (droga krajowa nr 91). **Odcinek ostatniej mili nr 5d** to planowane przez miasto Gdańsk połączenie węzła Miszewo na obwodnicy metropolitalnej z portem lotniczym przez ulicę Nowatorów i Budowlanych.

**Odcinek ostatniej mili nr 6. Ul. Spacerowa** to jednojezdniowa trasa stanowiąca część drogi wojewódzkiej nr 218, łącząca centrum dzielnicy Oliwa z dzielnicą Osowa i obwodnicą trójmiejską (węzeł Gdańsk Osowa). Planuje się do 2023 roku realizację ciągu transportowego Zielony Bulwar (dawniej Droga Zielona), Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem, Nowa Kielnieńska. Poszczególne elementy tego korytarza transportowego będą pełniły różne funkcje, dlatego też przewiduje się realizację ich w różnym charakterze:

- Zielony Bulwar – na odcinku od al. Hallera do ul. Jana Pawła II w klasie technicznej Z o przekroju 2x2, na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Gospody w klasie technicznej Z o przekroju 1x2; zakłada się ograniczenie ruchu ciężkiego dla tego odcinka,
- Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem – w klasie technicznej G o przekroju 2x2,
- Nowa Kielnieńska – w klasie technicznej G o przekroju 2x2.

Wskazany ciąg transportowy, a w szczególności Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem oraz Nowa Kielnieńska będą jednym z kilku głównych tras wylotowych w kierunku drogi ekspresowej S6. **Odcinek ostatniej mili nr 6a** stanowi przedłużenie wyżej opisanej trasy w kierunku obwodnicy metropolitalnej (ul. Nowa Kielnieńska do projektowanego węzła Chwaszczyno).



**Odcinek ostatniej mili nr 7.** Ze względu na specyfikę układu drogowego Gdyni wszystkie odcinki ostatniej mili łączą obwodnicę trójmiejską z portem morskim, terminalami drogowo-kolejowymi lub dworcem kolejowym (i autobusowym) Gdynia Główna. Również na tych odcinkach zlokalizowane są planowane przez miasto inwestycje drogowe. Oba terminale kontenerowe, jak i terminal promowy zlokalizowane są w porcie Gdynia w niedalekiej odległości od ukończonej w 2008 r. i remontowanej w 2016 r. tzw. **Trasy im. Eugeniusza Kwiatkowskiego**. Trasa łączy porty kontenerowe z obwodnicą Trójmiasta (i dalej autostradą A1 oraz drogą ekspresową S7). Jest to bezkolizyjna, budowana od 1974 r., trasa szybkiego ruchu posiadające dwa pasy w każdym kierunku. Oba terminale kontenerowe łączą z trasą Kwiatkowskiego bezkolizyjne węzły drogowe, tj. **odcinek ostatniej mili nr 7a** (zjazd ul. Kontenerową do terminala BCT) i **odcinek ostatniej mili 7b** (zjazd ul. Janka Wiśniewskiego do terminala GCT i do dworca Gdynia Główna). Dojazd do dworca kolejowego umożliwia również ul. Morska (droga wojewódzka nr 468) (**odcinek ostatniej mili 7c**), wymaga on jednak przejazdu pod torami kolejowymi ul. Podjazd. Problemem natomiast jest fakt, iż jako droga powiatowa Trasa Kwiatkowskiego nie spełniała jak dotąd parametrów drogi krajowej, tj. tak ważnego dla obsługi portów kontenerowych nacisku na oś do 11,5 t. Odcinek Trasy Kwiatkowskiego od terminalu do ul. Morskiej jest dostosowany do nośności 10 t/oś natomiast od ul. Morskiej do drogi S6 do nośności 11,5 tony. Z technicznego punktu widzenia trudna będzie natomiast modernizacja odcinka do ul. Morskiej do nośności 11,5 tony. Na tym odcinku można dopuścić ruch pojazdów o nośności do 10 ton/oś poprzez zmianę organizacji ruchu (ustawienie odpowiednich znaków drogowych). W drugiej połowie 2016 r. trwa remont Trasy Kwiatkowskiego.

Tab. 33. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

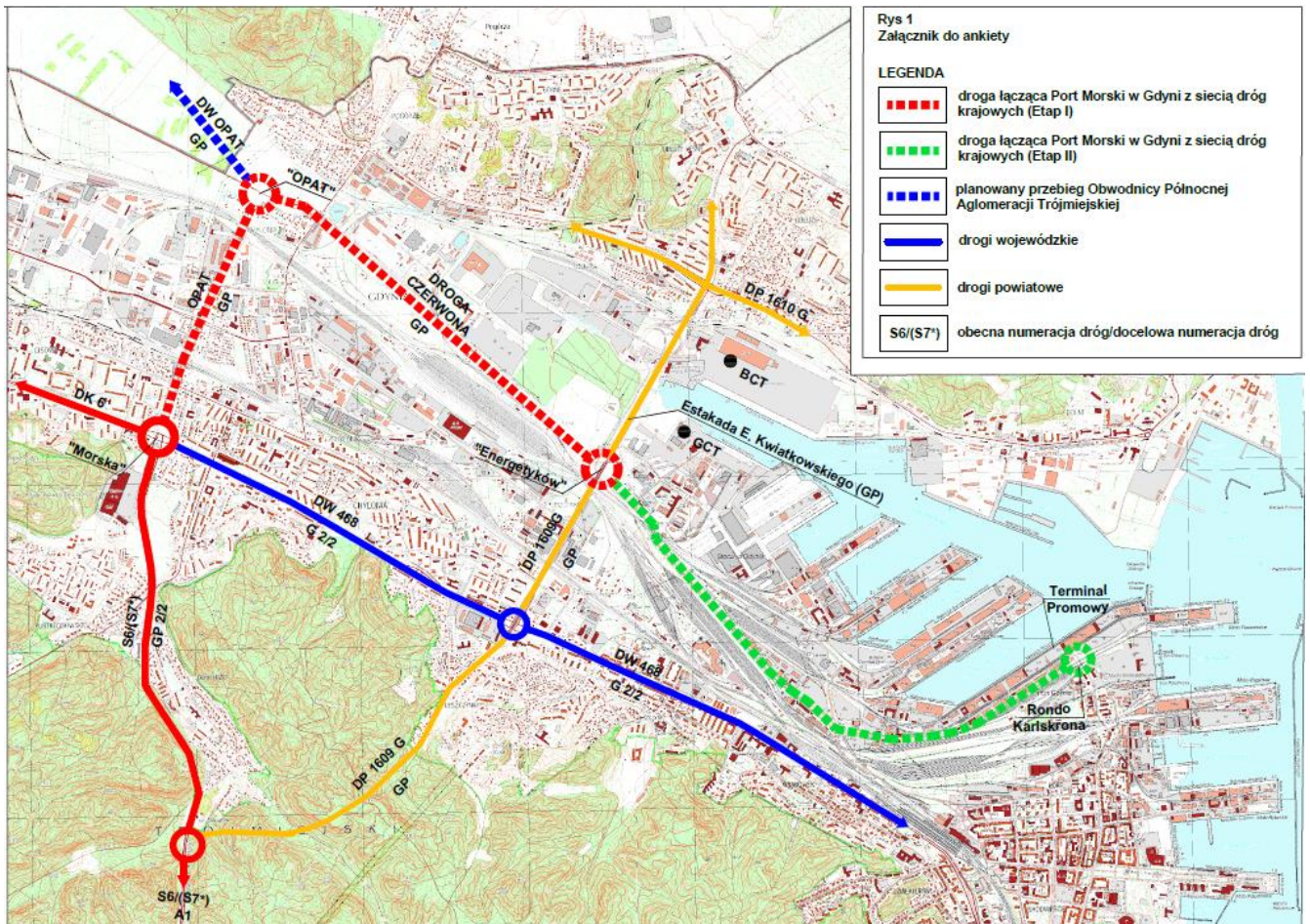
Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Uwagi do projektu
<b>Reconstruction of Kwiatkowski viaduct in Gdynia the full TEN-T requirements</b>	After completion TEN-T project no 1167	2025	95,60	Reconstruction of Kwiatkowski viaduct in Gdynia the full TEN-T requirements. Realization - after completion of TEN-T project no 1167 Droga Czerwona Road in Gdynia. The road has to meet the TEN-T standards of the high-quality roads as stipulated in article 17 of the Regulation (Eu) no 1315/2013 of The European Parliament and of The Council of 11 December 2013.
<b>Further integration and modernization of national roads and motorways links with the port's road infrastructure</b>	2020	2030	43,02	Further integration and modernization of national roads and motorways links with the port's road infrastructure and ensuring an alternative, non-collision road connection of the Port of Gdynia to the national road network according to TEN-t requirements, including upgrading of Polska Street and Janka Wiśniewskiego Street (from the planned Motorway of the Sea Gdynia-Karlskrona new ferry terminal to the planned Droga Czerwona road) and strengthening the load bearing capacity of the surfaces, increasing throughput and ensuring efficient handling of oversize cargo. The road has to meet the TEN-T standards of the high-quality roads as stipulated in article 17 of the Regulation (Eu) no 1315/2013 of The European Parliament and of The Council of 11 December 2013. The main administrative barrier in the development of the BA Corridor infrastructure in Gdynia is that the "last mile" access roads to the port of Gdynia are the municipal roads, not administered by GDDKiA (General Directorate for National Roads and Highways) and thus at this moment do not meet TEN-T standards. Therefore their realization require that GDDKiA will take over the responsibility for their realization and administration.



**Odcinek ostatniej mili nr 8.** Władze samorządowe zastanawiają się również nad koncepcją przedłużenia trasy planowanej w przypadku realizacji tzw. OPAT (Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej) do portu morskiego w Gdyni. Przedłużenie przyjęłoby postać tzw. „**Drogi Czerwonej**” (por. ryc. 25). Świadomość problemu mają również władze portu w Gdyni. Z tego względu w Strategii Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku zapisano oczekiwania wobec instytucji publicznych w związku z realizacją priorytetu 3, tj. Pełna dostępność transportowa do portu jako warunek rozwoju multimodalnej platformy logistycznej. Oczekiwania te to m.in. integracja i modernizacja powiązań dróg krajowych i autostrad z portową infrastrukturą drogową, w tym zapewnienie alternatywnego, bezkolizyjnego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez budowę połączenia ul. Janka Wiśniewskiego z Obwodnicą Trójmiasta – jako np. I Etap budowy OPAT. Odpowiedzią na te oczekiwania są dwie inwestycje planowane przez miasto w okresie programowania 2014-2020 (tab. 34 i ryc. 25 i 27).

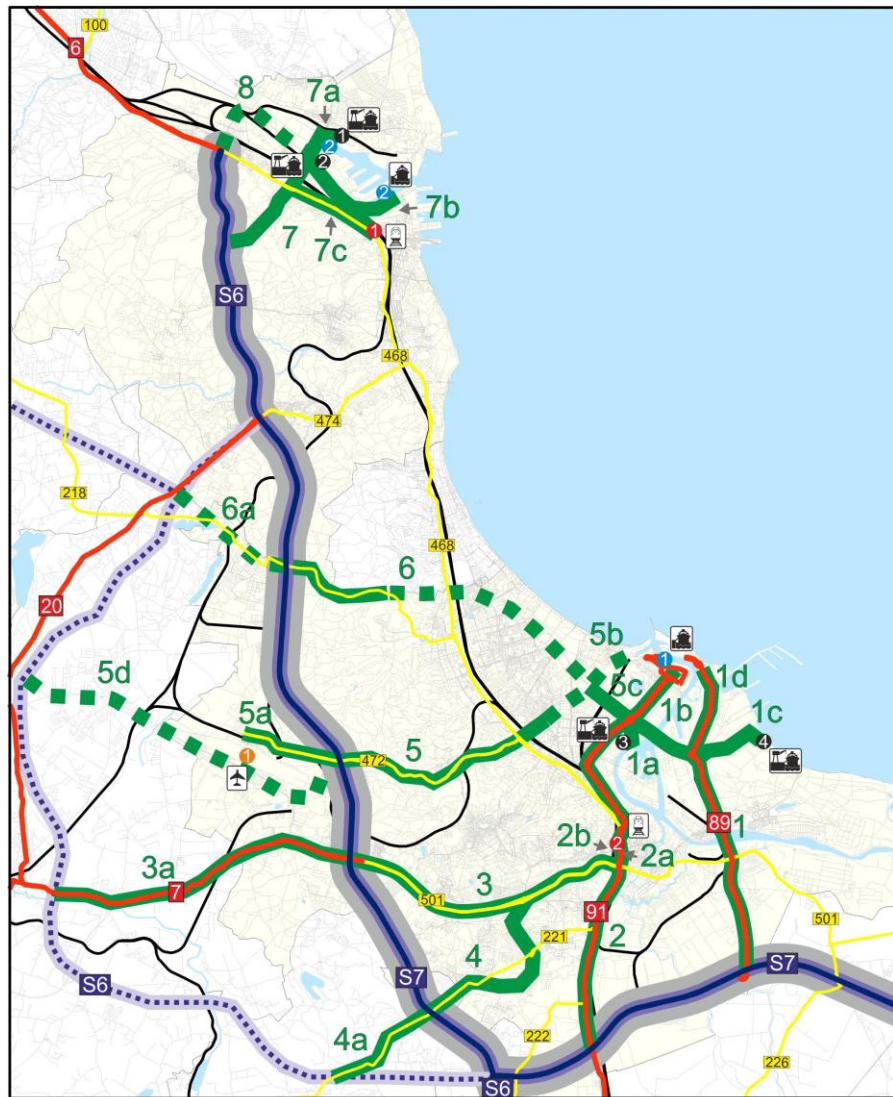
Tab. 34. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Opis projektu
<b>Construction of north by-pass of Tricity agglomeration (works partly affecting last mile connection to Gdynia port)</b>	After completion TEN-T project no 1167	2021	234,22	Construction of north by-pass of Tricity agglomeration (works affecting last mile connection to Gdynia port). Realization - after completion of TEN-T project no 1167 Droga Czerwona Road in Gdynia. The road has to meet the TEN-T standards of the high-quality roads as stipulated in article 17 of the Regulation (Eu) no 1315/2013 of The European Parliament and of The Council of 11 December 2013.
<b>Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to TriCity Bypass/ Morska street junction)</b>	2017	2022	233,26	Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to TriCity Bypass/ Morska street junction). Droga Czerwona road in Gdynia is a key missing link of the “last mile” road access to the Port of Gdynia. The road has to meet the TEN-T standards of the high-quality roads as stipulated in article 17 of the Regulation (Eu) no 1315/2013 of The European Parliament and of The Council of 11 December 2013.



Ryc. 25. Planowana droga łącząca Port Morski w Gdyni z siecią dróg krajowych (Etap I i II)

Źródło: Urząd Miasta w Gdyni.

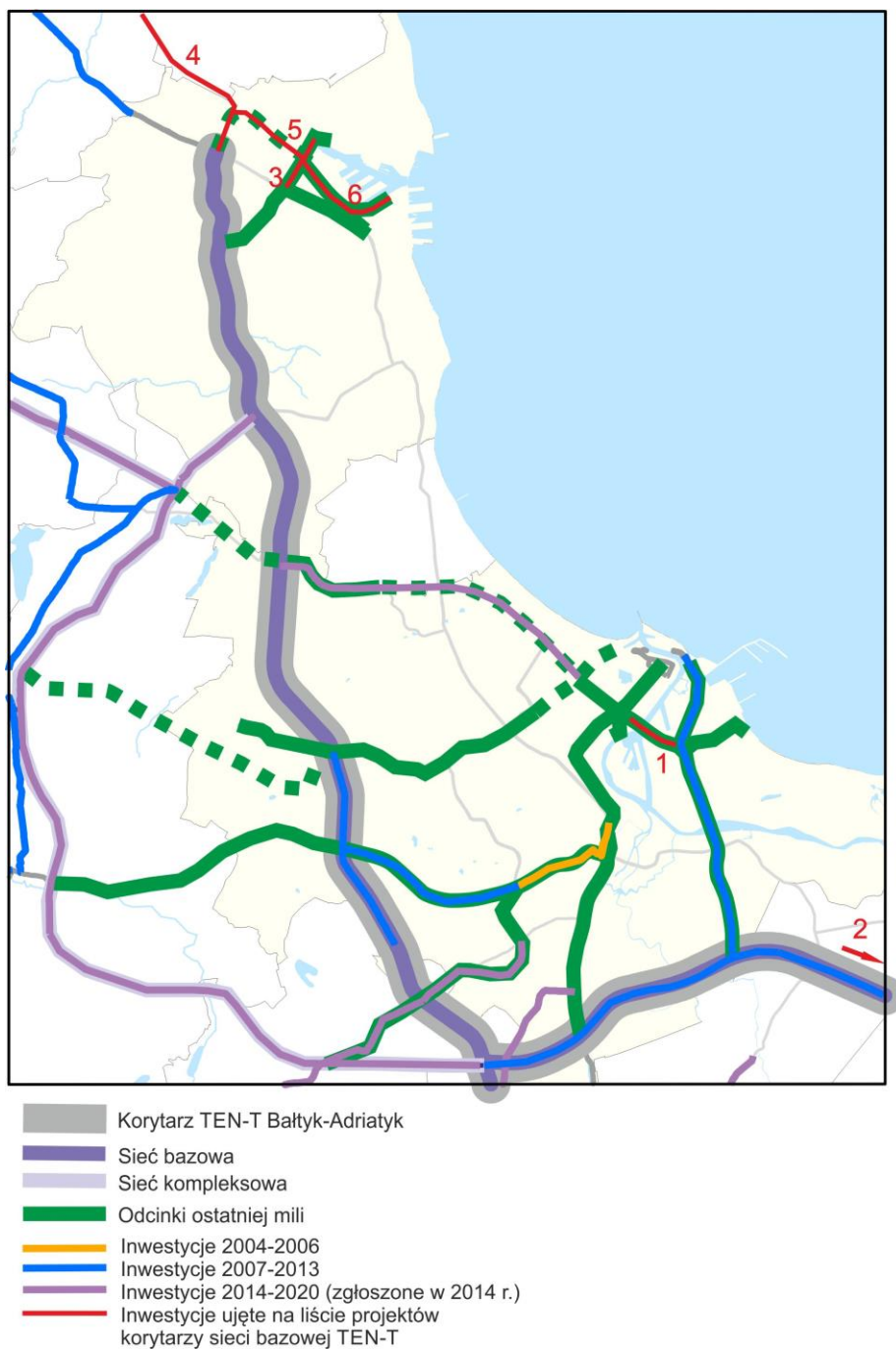


Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka
1	Trasa Sucharskiego
2	Trakt Świętego Wojciecha
3	Aleja Armii Krajowej
4	Staropolska
5	Słowackiego
6	Spacerowa
7	Trasa Kwiatkowskiego
8	Droga Czerwona

Ryc. 26. Odcinki ostatniej mili w Gdańsku i Gdyni





Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T

Lp	Nazwa projektu
1	Construction of road tunnel under Martwa Wisła River in Gdańsk
2	S7: section Koszwały – Kazimierzowo
3	Reconstruction of Kwiatkowski viaduct in Gdynia the full TEN-T requirements
4	Construction of north by-pass of Tricity agglomeration (works partly affecting last mile connection to Gdynia port)
5	Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to TriCity Bypass/ Morska street junction)
6	Further integration and modernization of national roads and motorways links with the port's road infrastructure

Ryc. 27. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Gdańsk i Gdynia

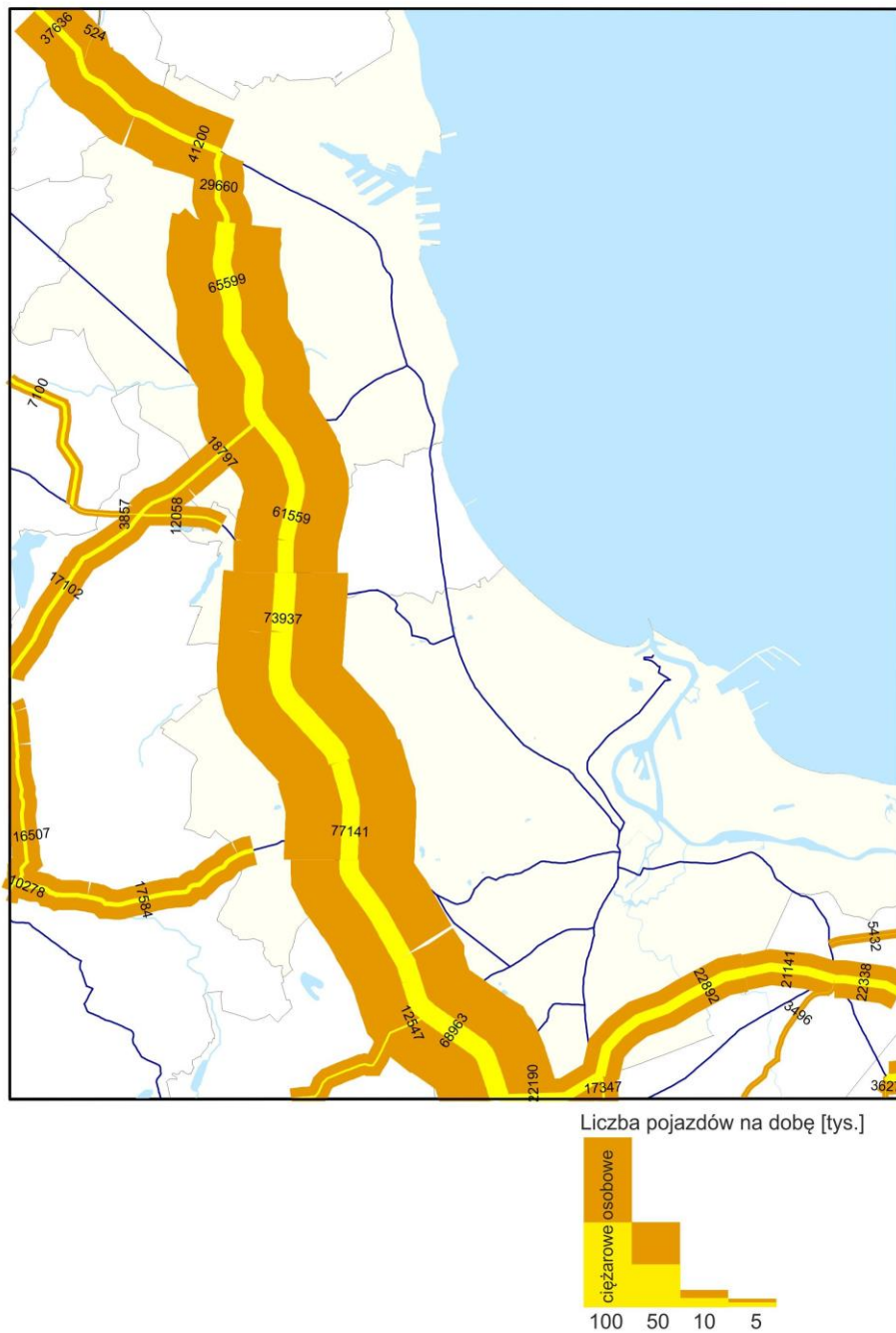
### 5.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

Natężenie ruchu na obwodnicy trójmiejskiej na całym odcinku od węzła Gdynia do węzła Gdańsk Południe przekracza 60 tys. pojazdów (a w sezonie letnim znacznie tę liczbę przewyższa), co w warunkach, gdy na dużej części trasy ma ona jedynie po dwa pasy w każdym kierunku, wskazuje na pilną potrzebę budowy Obwodnicy Metropolitalnej (która jednak tylko częściowo przejmie ruch w dominującym układzie południkowym). Najwyższe natężenie ruchu ogółem wynoszące ponad 77 tys. pojazdów zaobserwowano na odcinku Gdańsk Lotnisko – Gdańsk Karczemki (tylko częściowo na tym fragmencie trasy są trzy pasy w każdym kierunku). Z kolei na północnym odcinku obwodnicy trójmiejskiej szczególnie wysoki jest udział pojazdów ciężarowych. Znacznie lepsza sytuacja w tym zakresie jest na Południowej Obwodnicy Gdańska (droga ekspresowa S7), gdzie natężenie ruchu nie przekracza 23 tys. pojazdów na dobę (tab. 35). W Trójmieście największymi wąskimi gardłami są drogi dojazdowe do obwodnicy trójmiejskiej łączące obwodnicę z centrum Gdańska, Sopotu i Gdyni. Ranne korki są widoczne na ul. Świętokrzyskiej, Alei Armii Krajowej, Spacerowej, Chwaszczyńskiej oraz Morskiej (na odcinku między obwodnicą trójmiejską a Trasą Kwiatkowskiego). W szczybie popołudniowym korkuje się również ul. Okopowa i Trakt św. Wojciecha, a także punktowo Al. Grunwaldzka (Gdańsk) oraz ul. Morska (w okolicach dworca kolejowego Gdynia Główna) (ryc. 29 i 30). W świetle raportu Deloitte (file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\_Raport\_korki\_2016.pdf) Gdańsk jest tym miastem w Polsce, które z relatywnie mocno zakorkowanego w 2010 r. stało się w 2015 r. jednym z mniej obciążonych (obok Katowic). Z pewnością przyczynił się do tego szereg inwestycji infrastrukturalnych, zarówno tych o charakterze obwodowym, jak i na odcinkach ostatniej mili, a także inwestycje na kolei np. Pomorska Kolej Metropolitalna.

Tab. 35. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w węźle miejskim TEN-T Gdańsk i Gdynia w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
6	2,495	RUMIA-GDYNIA	41200	276	36595	2311	536	1256	223
S6	2,259	GDYNIA-WĘZŁ GDYNIA PORT	29660	99	25890	1966	501	1110	94
S6	5,561	WĘZŁ GDYNIA PORT-WĘZŁ GDYNIA WIELKI KACK	65599	265	53867	4909	1617	4729	212
S6	5,547	WĘZŁ GDYNIA WIELKI KACK-WĘZŁ GDAŃSK OSOWA	61559	202	51530	3872	1556	4248	150
S6	6,590	WĘZŁ GDAŃSK OSOWA-WĘZŁ GDAŃSK LOTNISKO	73937	297	60167	7166	1407	4793	107
S6	3,080	WĘZŁ GDAŃSK LOTNISKO-WĘZŁ GDAŃSK KARCZEMKI	77141	254	65923	4037	2123	4668	132
S6	8,143	WĘZŁ KARCZEMKI-WĘZŁ GDAŃSK POŁUDNIE	68963	247	56429	4911	1937	5282	157
S6	1,162	WĘZŁ GDAŃSK POŁUDNIE-WĘZŁ STRASZYN	37868	89	30361	2858	1047	3408	105
S6 A1	5,325	WĘZŁ STRASZYN-WĘZŁ RUSOCIN	35683	85	27490	2536	1307	4159	106
S6	1,621	WĘZŁ RUSOCIN-ŁĘGOWO	10342	51	7608	1079	581	1008	12
7	7,182	ŻUKOWO-GDAŃSK	17584	100	14658	1277	592	860	78
S7i	3,210	WĘZŁ GDAŃSK POŁUDNIE-WĘZŁ GDAŃSK LIPCE	22190	73	16069	1434	1347	3224	43
S7i	5,427	WĘZŁ GDAŃSK LIPCE-WĘZŁ GDAŃSK PORT	22892	53	16261	1702	998	3832	46
S7i	2,886	WĘZŁ GDAŃSK PORT-WĘZŁ GDAŃSK WSCHÓD	21141	58	15383	1439	1237	2892	132
S7i	5,144	WĘZŁ GDAŃSK WSCHÓD-WĘZŁ ŻUŁAWY ZACHÓD	22338	77	16822	1584	852	2831	172
S7 i 7	8,831	WĘZŁ ŻUŁAWY ZACHÓD - KIEZMARK	19650	60	14561	1342	872	2599	211

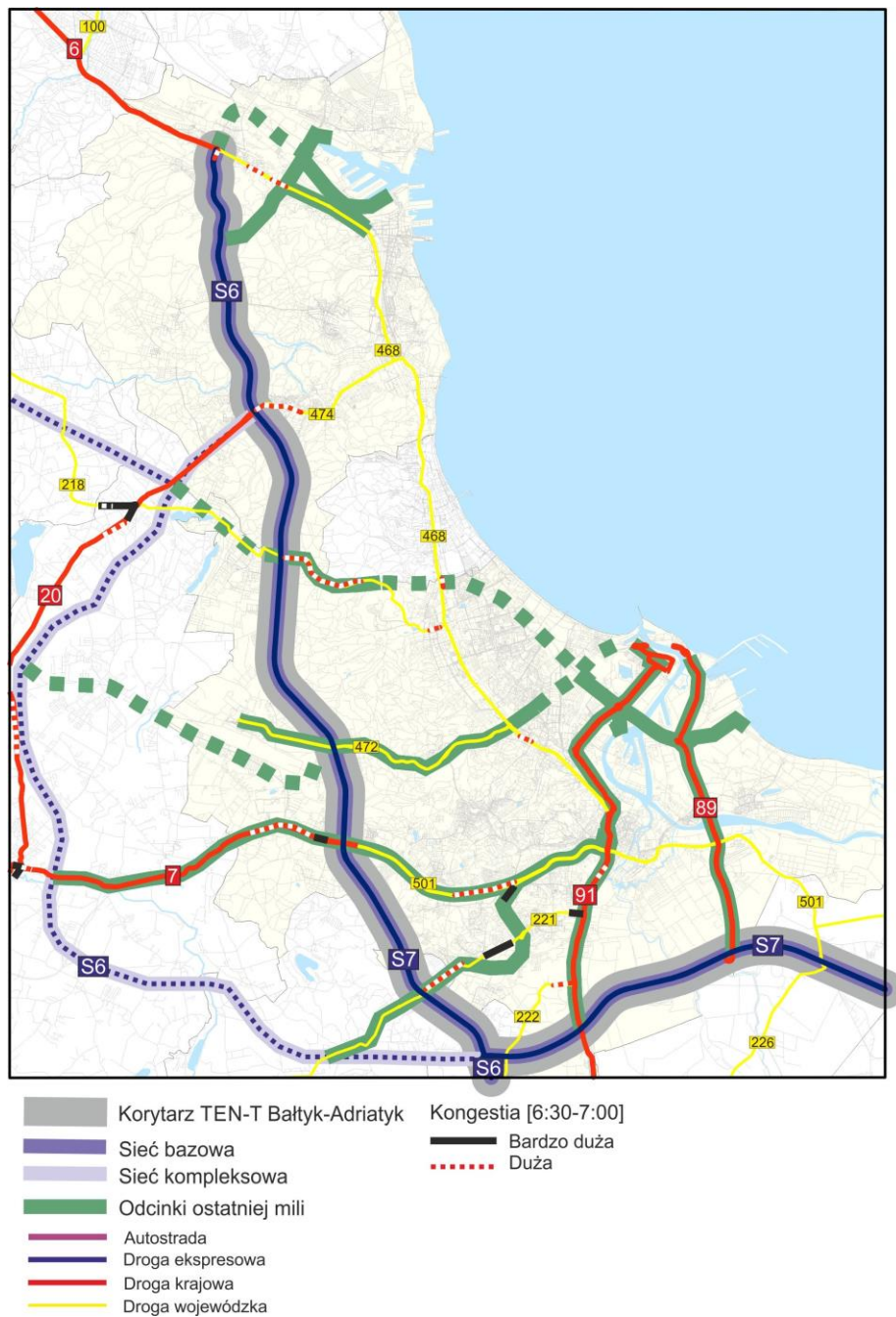
Źródło: GDDKiA.



Ryc. 28. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Gdańsk i Gdynia w 2015 r.

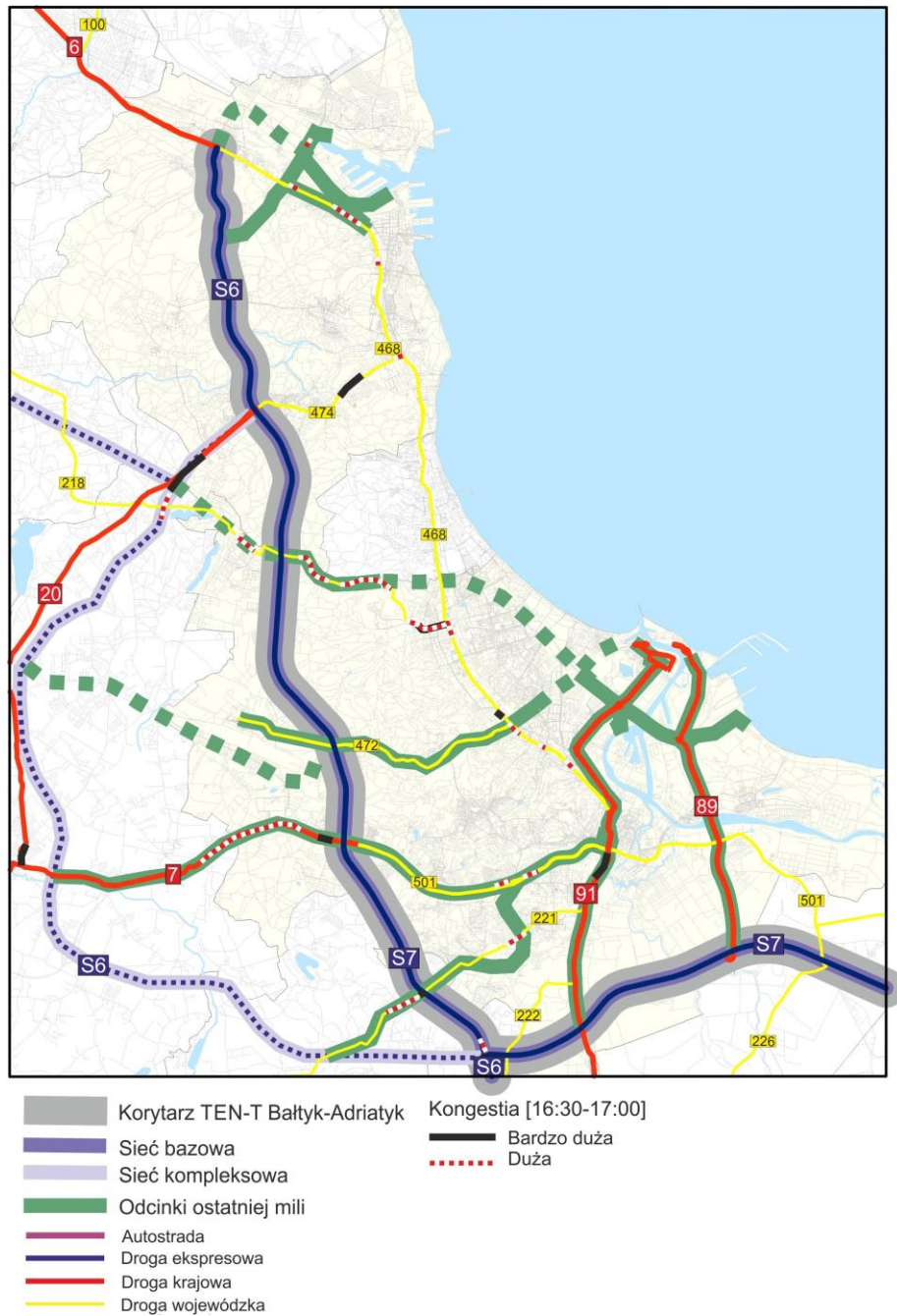
Źródło: GDDKiA.





Ryc. 29. Wąskie gardła w szczycie rannym i popołudniowym w węzle miejskim TEN-T Gdańsk i Gdynia (20.09.2016)

Źródło: Targeo.

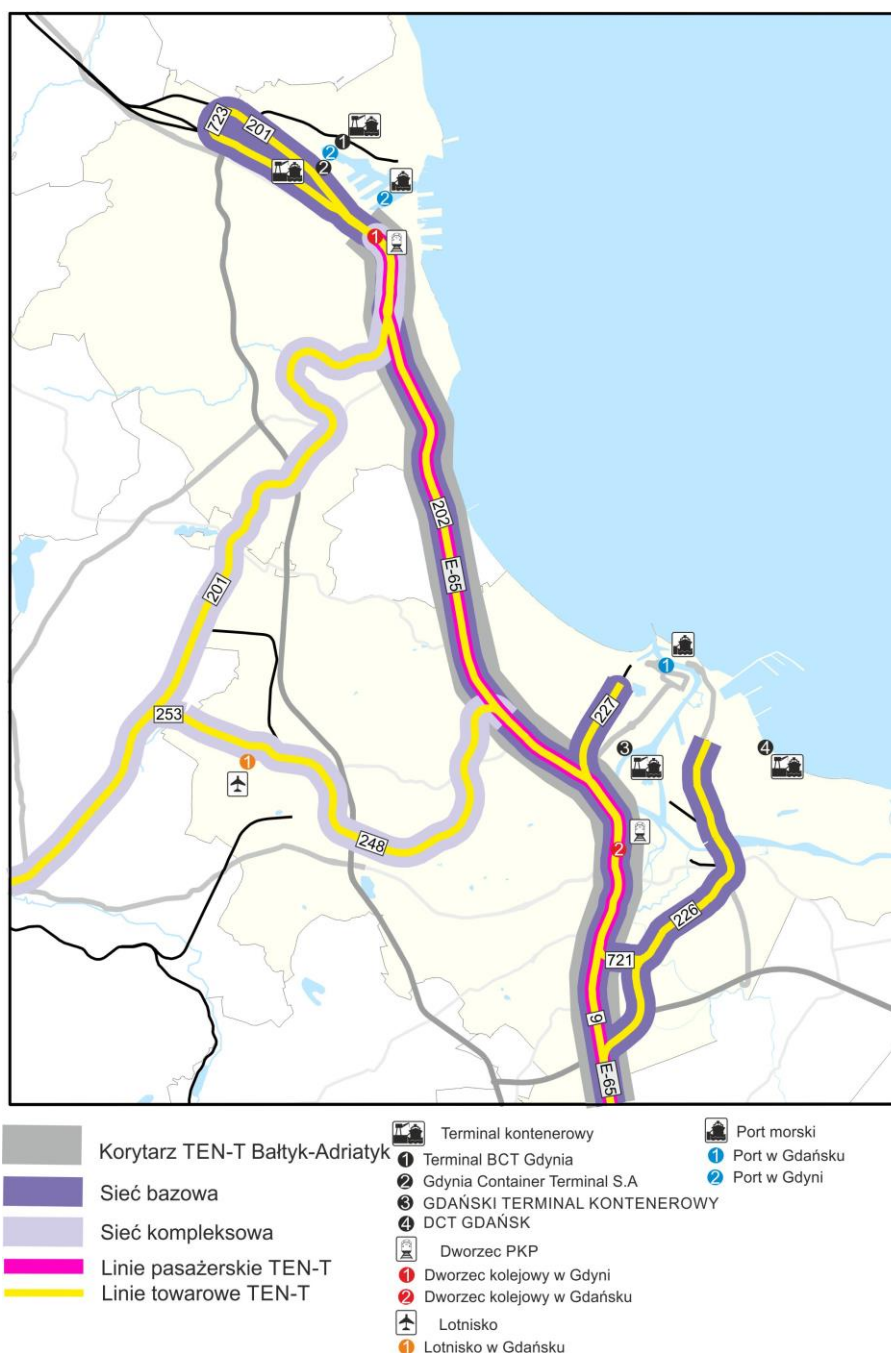


Ryc. 30. Wąskie gardła w szczycie rannym i popołudniowym w węźle miejskim TEN-T Gdańsk i Gdynia (20.09.2016)

Źródło: Targeo.

## 5.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.

Kolejowa sieć bazowa TEN-T na obszarze węzła miejskiego Gdańsk i Gdynia wchodzi w skład korytarza Bałtyk-Adriatyk. Głównym ciągiem komunikacyjnym w układzie północ-południe są linie nr 202 oraz 3, tworzące magistralę E-65, wykorzystywane zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym. Ciąg ten z portami morskimi w Gdańsku i Gdyni łączą linie nr 226, 227 i 721 oraz 201 i 723. Umożliwiają one realizację przewozów intermodalnych w połączeniu z czterema działającymi terminalami kontenerowymi. Elementy sieci kompleksowej TEN-T są zlokalizowane w zachodniej części węzła. Tworzą je linia nr 201 (tzw. „Korytarz kościerski”), wraz z liniami nr 248 i 253 wykorzystywanymi przez Pomorską Kolej Metropolitalną.



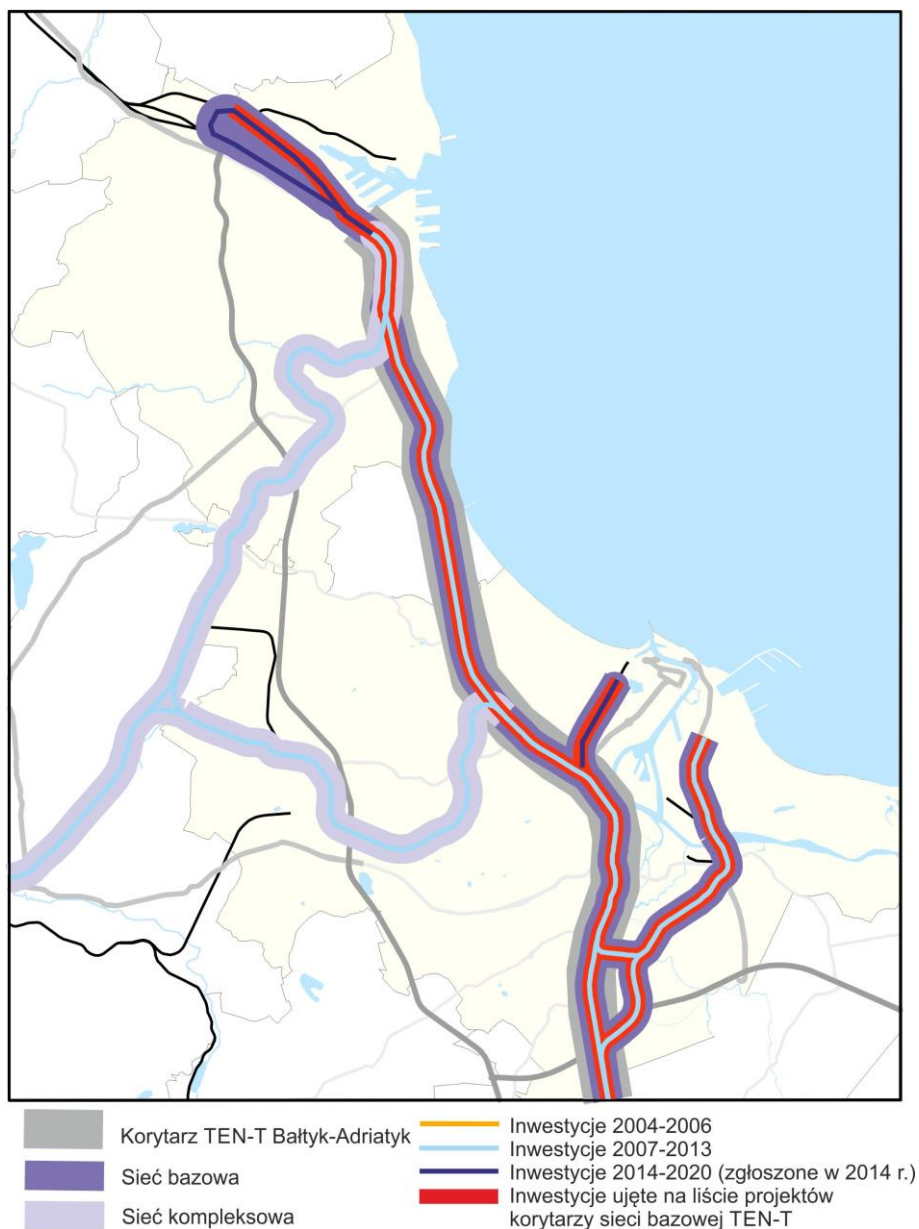
Ryc. 31. Przebieg kolejowej sieci TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Gdańsk i Gdynia

**Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Gdańsk i Gdynia** mają na celu w szczególności poprawę dostępności kolejowej portów morskich. Pierwszy etap działań inwestycyjnych, w ramach perspektywy 2007-2013, jest w fazie finalnej. Obejmuje on modernizację linii E-65 oraz zwiększenie przepustowości linii nr 226 prowadzącej do Portu Północnego oraz terminala DCT, poprzez budowę dodatkowego toru. W nowej perspektywie finansowej zakłada się poprawę dostępności zachodniej części portu w Gdańsku oraz portu gdyńskiego, w ramach mechanizmu CEF.

Tab. 36. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Gdańsk i Gdynia (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
<b>Improvement of railway connection to Maritime Port in Gdynia</b>	2018	2020	190,00	28,00	162,00	CEF
<b>Improvement of railway connection to Maritime Port in Gdańsk</b>	2018	2020	141,50	25,80	115,70	CEF
<b>Project of improvement of railway connection to Gdańsk Port (bridge + double track railway line)</b>	2015	2017	90,77	28,20	62,57	POIiŚ 2007 - 2013, POIiŚ 2014 - 2020
<b>Modernisation of railway line E65/C-E 65 section Warszawa – Gdynia, area of LCC Gdańsk, LCC Gdynia</b>	2013	2016	216,30	73,85	142,44	POIiŚ 2007-2013





Ryc. 32. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

## 5.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

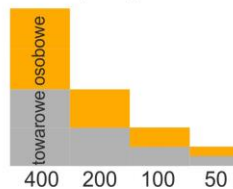
Węzeł miejski Gdańsk i Gdynia cechuje skupienie przewozów pasażerskich i towarowych wzdłuż jednej osi komunikacyjnej. O ile tereny portowe w Gdańsku posiadają własne odgałęzienia w obrębie sieci, które częściowo odbierają ruch towarowy z głównego ciągu transportowego, pozostała część przewozów towarowych do i z portu w Gdyni nie jest kierowana na odcinki wydzielone. Przedsięwzięcia zaplanowane do 2023 r. usprawnią przewozy intermodalne, jednak w dalszym ciągu pozostanie problem ograniczonej przepustowości dwutorowej magistrali E-65, na odcinku między Gdańskiem Orunią a Gdynią Główną, który obsługuje trzy rodzaje ruchu: pasażerski dalekobieżny (w tym Expressy InterCity Premium), pasażerski regionalny oraz towarowy. Tylko niewielki odsetek przewozów towarowych odbywa się wzdłuż tzw. „kościerniejskiego korytarza kolejowego” (linia nr 201),



która na odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia Główna, wraz z nowo wybudowaną dwutorową linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej mogłaby stanowić alternatywny przebieg dla wybranych pociągów towarowych.



Liczba pociągów na dobę



Ryc. 33. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Gdańsk i Gdynia w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

## 5.6 WĘZŁ MIEJSKI GDAŃSK I GDYNIA – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Trójmiasto tworzy specyficzny układ drogowy oparty głównie o ciągi południkowe. Kształt ten determinowany jest nadmorskim położeniem oraz uwarunkowaniami środowiskowymi (pas podlegający ochronie, który oddziela miasta Gdańsk, Sopot i Gdynia od obwodnicy i położonych poza nią terenów suburbanizacyjnych). Istotną determinantą rozwoju sieci transportowej jest także fakt, że metropolie tworzą odrębne jednostki miejskie, często konkurujące między sobą.

Główna trasa znajdująca się w korytarzu sieci bazowej TEN-T (obwodnica trójmiejska) jest szlakiem przeciążonym, na którego odcinkach ma miejsce silna kongestia. Jednocześnie budowa położonej dalej na zachód planowanej (rozpisany przetarg) Obwodnicy Metropolitalnej nie wpłynie bezpośrednio na dostęp do analizowanych obiektów punktowych, w tym zwłaszcza do portów morskich oraz terminali kontenerowych i promowych. Może ewentualnie wystąpić efekt pośredni związany z przejściem części ruchu i odciążeniem samej obwodnicy trójmiejskiej.

Istotnym uwarunkowaniem jest dodatkowo brak obwodnicy śródmiejskiej w Gdańsku. Ma to związek z wewnątrzpolimetrycznym układem aglomeracji trójmiejskiej, której centrami, obok śródmieścia Gdańska i Gdyni są również miasto Sopot oraz dzielnice Wrzeszcza i do pewnego stopnia Oliwa. Wszystkie one posiadają własne centra handlowo-biurowe oraz dworce kolejowe, na których zatrzymują się pociągi dalekobieżne (w tym m.in. ekspresowe z Warszawy). Z tego względu docelowo ważna jest budowa rozwiązań drogowych, które mogłyby wiązać także te dzielnice z siecią TEN-T. W dalszej perspektywie trasa obwodnicowa o charakterze śródmiejskim jest planowana w Gdańsku (tzw. Droga Zielona).

Biorąc pod uwagę zrealizowane oraz planowane inwestycje transportowe (tab. 37), należy stwierdzić, że w roku 2023 wyodrębnione obecnie odcinki ostatniej mili w Gdańsku nie powinny być nadmiernie obciążone ruchem. Największa kongestia występować będzie prawdopodobnie w ciągu samej sieci TEN-T (obwodnica Trójmiasta). Ponadto utrzyma się kongestia związana z dostępem do sieci TEN-T z pozostałych wewnętrznych centrów aglomeracji, w tym zwłaszcza z Sopotu i Oliwy, a w mniejszym stopniu także z Wrzeszcza. Większe zagrożenia dla powiązania sieci TEN-T z obiektami punktowymi występują w Gdyni. W przeciwieństwie do Gdańska większość inwestycji jest tam nadal w fazie przygotowawczej. Niektóre z nich powiązane są z większymi przedsięwzięciami, których realizacja nie jest pewna (trasa OPAT). W przypadku niepowstania nowych tras dojazdowych (Droga Czerwona, fragment OPAT), nastąpi dalsze przeciążenie ul. Morskiej oraz estakady w ciągu Trasy Kwiatkowskiego.

**Rekomendacje.** Przedstawione uwarunkowania oraz plany inwestycyjne wskazują na daleko idącą dychozomię sytuacji odcinków ostatniej mili w Gdańsku oraz w Gdyni. Przemawia to za koncentracją działań w gdyńskiej części metropolii Gdańsk-Sopot-Gdynia. Wśród priorytetowych zadań do roku 2023 wymienić należy:

- uporządkowanie sytuacji prawnej dróg w rejonie portu w Gdyni (formalne doprowadzenie dróg krajowych w zarządzie prezydenta miasta do portu morskiego, terminala kontenerowego oraz terminala promowego),
- budowę fragmentu trasy OPAT oraz Drogi Czerwonej jako odcinka ostatniej mili do portu morskiego, terminala kontenerowego oraz terminala promowego,
- modernizację obecnej obwodnicy trójmiejskiej poprzez dodanie trzeciego pasa na całej długości (skala przejęcia ruchu przez planowaną obwodnicę metropolitalną może okazać się mniejsza od zakładanej, a ponadto nie wpłynie ona na obsługę portów),
- w dalszej kolejności, wyznaczenie i sukcesywną modernizację obwodnicy śródmiejskiej w Gdańsku (na bazie tzw. Drogi Zielonej),

- uporządkowanie sytuacji transportowej w bezpośrednim sąsiedztwie dworca Gdańsk Główny (w tym rozwiązania w zakresie polityki parkingowej).

Tab. 37. Uzasadnienie realizacji inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T z punktu widzenia likwidacji wąskich gardeł

Lp	Nazwa projektu	Benficyjent	Uzasadnienie –likwidacja wąskich gardeł	Rola dla rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T*
1	Construction of road tunnel under Martwa Wisła River in Gdańsk	City of Gdańsk	Dostęp do terminala kontenerowego oraz do terminala promowego; docelowo obsługa obwodnicowa Gdańska	++
2	S7: section Koszwały – Kazimierzowo	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odcinek w sieci TEN-T	Nie dotyczy
3	Reconstruction of Kwiatkowski viaduct in Gdynia the full TEN-T requirements	Urząd Miasta w Gdyni	Dostęp do terminala kontenerowego oraz do terminala promowego	+/-
4	Construction of north by-pass of Tricity agglomeration (works partly affecting last mile connection to Gdynia port)	Urząd Miasta w Gdyni	Dostęp do terminala kontenerowego oraz do terminala promowego	++
5	Droga Czerwona road in Gdynia (from Janka Wiśniewskiego Street to TriCity Bypass/ Morska street junction)	Urząd Miasta w Gdyni	Dostęp do terminala kontenerowego oraz do terminala promowego	++
6	Further integration and modernization of national roads and motorways links with the port's road infrastructure	Urząd Miasta w Gdyni / Zarząd Morskiego Portu Gdynia / Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Dostęp do terminala kontenerowego oraz do terminala promowego	+

\*++ - bardzo duża; + - duża; +/- - umiarkowana; - - brak

W przypadku opóźnień w realizacji układu drogowego w sąsiedztwie portu w Gdyni priorytetem może stać się, prowadzona już obecnie, modernizacja Trasy Kwiatkowskiego. Z uwagi na ograniczenia tonażowe może być to jednak tylko rozwiązanie tymczasowe.

W transporcie kolejowym kluczowe jest rozwiązanie problemu nakładania się na odcinku Gdańsk-Tczew trzech rodzajów ruchu:

- ruchu podmiejskiego (dojazdy do pracy),
- ruchu pasażerskiego dalekobieżnego (w tym ekspresy InterCity Premium),
- ruchu towarowego, w tym obsługi terminali kontenerowych.

Obecny układ sieci już nie zaspokaja potrzeb w tych zakresach (w rozumieniu organizacyjnym, energetycznym oraz ze względów bezpieczeństwa – transport ładunków niebezpiecznych). Ważnym elementem jest także integracja sieci drogowej i kolejowej w obsłudze potoków pasażerskich dojeżdżających po sieci TEN-T w podróży pracowniczych oraz fakultatywnych (ośrodek usługowy Trójmiasta). Może to dotyczyć budowy trasy dojazdowej do potencjalnych parkingów *park and ride* na przecięciu drogowej sieci TEN-T z liniami SKM oraz PKM.

## 6. WĘZŁ MIEJSKI SZCZECIN WRAZ Z ŚWINOUJŚCIEM

### 6.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** Do sieci TEN-T w węźle miejskim Szczecin w granicach administracyjnych Szczecina należą fragmenty autostrady A6 (sieć bazowa; relatywnie krótki odcinek między węzłami Radziszewo i Klucz), wspólny odcinek autostrady A6 i drogi ekspresowej S3 (między węzłami Klucz i Dąbie), a także krótkie odcinki wylotowe: drogi ekspresowej S3 Szczecin-Gorzów Wlkp. (sieć bazowa) oraz drogi krajowej DK10 na odcinku Szczecin-Piła (sieć kompleksowa). Droga ekspresowa S3 stanowi element korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Jej realizację rozpoczęto od inwestycji w jego północnej części, biorąc pod uwagę kluczowość podłączenia kompleksu portów morskich Szczecin-Świnoujście oraz samego miasta Szczecina poprzez system autostrad (A2) do centralnej części kraju. W wyniku inwestycji zrealizowanych od momentu akcesji Polski do Unii Europejskiej, w tym budowy drogi ekspresowej na odcinku Szczecin-Gorzów Wlkp.-Sulechów, droga ekspresowa S3 w jej północnym odcinku jest ukończona z wyjątkiem obwodnicy Gorzowa Wlkp. i Międzyrzecza. W 2003 r. zrealizowano obwodnicę Wolina. Po 2004 r. oddano do użytkowania również kilka obwodnic (obwodnica Międzyzdrojów w 2009 r., obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic w 2011 r.) w północnym fragmencie trasy między Szczecinem a Świnoujściem, w tym w standardzie dwujezdniowym obwodnicę Miękowa (2012 r.), a także przebudowano fragment autostrady A6 pod Szczecinem (odcinek Kijewo-Klucz). Węzeł Klucz oddano do użytkowania w 2010 r. W latach 2010-2011 prowadzono prace remontowe na odcinku między węzłem Szczecin Kijewo a Szczecin Dąbie (wówczas nazwa Szczecin Tczewska). Węzeł Szczecin Dąbie został oddany do użytkowania w 2013 r. W październiku 2015 ogłoszono przetarg na ostatni brakujący fragment autostrady od węzła Szczecin Dąbie do węzła Rzęśnia o dł. 3,5 km, a także na obwodnicę Przeclawia i Warzymic w ciągu DK13. W ramach tej inwestycji miały zostać wybudowany nowy węzeł zespolony „Kołbaskowo”, który miałby być również początkiem zachodniej obwodnicy Szczecina.

**Obiekty infrastruktury punktowej.** Na północny-wschód od Szczecina, w odległości ok. 46 km znajduje się Port lotniczy Szczecin-Goleniów. Obsłużył on w 2015 r. nieco ponad 400 tys. pasażerów. Jest to jednocześnie jeden z portów lotniczych najbardziej oddalonych geograficznie od macierzystego ośrodka. Dworzec kolejowy Szczecin Główny należy do kategorii dworców kolejowych premium. W Szczecinie zlokalizowany jest terminal kontenerowy DB Port Szczecin Sp. z o.o. (ul. Bytomska 14; 120 tys. TEU). W Świnoujściu Port Handlowy Świnoujście – Terminal Kontenerowy jest zlokalizowany na ul. Bunkrowej 1 (przepustowość 70 tys. TEU). W planach jest budowa terminala odpowiadającego wielkością terminalowi DCT w Gdańsku. Istotnym elementem infrastruktury punktowej jest też położony w Świnoujściu terminal promowy obsługujący regularne rejsy do szwedzkiego Ystad.

Tab. 38. Kluczowe elementy infrastruktury punktowej w aglomeracji szczecińskiej wraz z Świnoujściem

Porty lotnicze	Terminale drogowo-kolejowe	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe	Porty morskie
Port lotniczy Szczecin-Goleniów	Terminal Kontenerowy DB Port Szczecin	Szczecin Główny	Dworzec Autobusowy w Szczecinie	Port morski w Szczecinie
	Terminal Kontenerowy Port Handlowy Świnoujście	Dworzec kolejowy w Świnoujściu	Dworzec Autobusowy w Świnoujściu	Port morski i terminal promowy w Świnoujściu

## 6.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

W węzłach miejskich Szczecin i Świnoujście nie można wyodrębnić funkcjonującej w 2023 r. obwodnicy śródmiejskiej. Co prawda, w Szczecinie jest w planach władarzy miasta tzw. Obwodnica Śródmiejska, która ma połączyć północne i południowe dzielnice Szczecina omijając centrum miasta. Jednak istniejący przebieg trasy obejmuje jedynie jej północną część – łączy ul. Druckiego-Lubeckiego z ul. Niemierzyńską-Arkońską i trwają prace projektowe nad VI etapem OŚ mającym połączyć ul. Arkońską-Niemierzyńską z al. Wojska Polskiego. Obwodnica ta nie będzie natomiast służyć poprawie dojazdu z sieci TEN-T do obiektów infrastruktury punktowej. Zatem wszystkie odcinki ostatniej mili w węzle Szczecin i Świnoujście to odcinki łączące węzły sieci TEN-T na autostradzie A6 oraz drogach ekspresowych S3 i S6 z obiektami infrastruktury punktowej.

**Odcinek ostatniej mili nr 1.** Głównym wlotem do Szczecina, zarówno od strony południowej (droga ekspresowa S3), wschodniej (droga krajowa DK10), jak i z północy (S3, S6) jest wlot ul. **Gdańską** (droga krajowa nr 10). Jest to trasa dwujezdniowa na całym odcinku między węzłem Szczecin Kijewo (korytarz Bałtyk-Adriatyk; A6, S3) a Odrą Zachodnią (ulice Zwierzyniecka, Andrzeja Struga, Hangarowa, Eskadrowa, Most im. Pionierów Miasta Szczecin, Gdańska i Energetyków). Trasa stanowi główny dojazd zarówno do terminala kontenerowego DB Port Szczecin Sp. z o.o. (dojazd ul. Gdańską, Logistyczną i Hryniewieckiego na Nadbrzeże Fińskie na Ostrowie Grabowskim) (**odcinek ostatniej mili 1a**) oraz portu Szczecin (ul. Władysława IV) (**odcinek ostatniej mili 1b**). W planach Urzędu Miasta jest ujęty na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T projekt modernizacji Międzyodrza oraz likwidacji wąskich gardeł na sieci drogowej w porcie szczecińskim (por. tab. 39). Trasa stanowi również najkrótsze połączenie do dworca kolejowego Szczecin Główny (ul. Nabrzeże Wieleckie i Kolumba) (**odcinek ostatniej mili 1c**) i dworca autobusowego (ul. Nabrzeże Wieleckie i Owocowa) (**odcinek ostatniej mili 1d**).

W planach miasta Szczecin jest przebudowa układu drogowego w celu uzyskania nowej obsługi portu od węzła Morwowa (Podjuchy). Trudno jednak oczekiwać by ta, skądinąd bardzo potrzebna miastu inwestycja, mogła być zrealizowana w całości do 2023 r. Z tego względu odcinek ten nie został włączony do listy odcinków ostatniej mili, natomiast szczegółowa informacja o nim znajduje się w aneksie w ankiecie wypełnionej przez Urząd Miasta w Szczecinie. Na ryc. 34 przedstawiono planowany układ drogowy związany z obsługą portu w przyszłości.

Tab. 39. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu	Opis projektu
<b>Modernisation of road access to Szczecin Port: reconstruction of communication network in the area of Międzyodrze</b>	2017	2020	79,76	29,76	50,00	CEF	Modernisation of road access to Szczecin Port: reconstruction of communication network in the area of Międzyodrze. The network within the Port of Szczecin and constructed new connections will transfer traffic out of the port areas (Łasztownia Isle) and connect the port with areas located further inland; elimination of bottlenecks; complementary to strategic projects within the Szczecin Metropolitan Area (ITIs Strategy for SMA), projects within the Szczecin Multi-Year Investment Programme, PKP PLK projects & ZMPS-Ś & Urząd Morski w Szczecinie projects.



**Odcinek ostatniej mili nr 2.** Ul. **Cukrowa** jest odcinkiem stanowiącym najkrótsze połączenie należącej do sieci bazowej TEN-T autostrady A6 (z Kołbaskowa) z centrum Szczecina (w tym z obiektami infrastruktury punktowej). Jest to trasa na odcinku paru kilometrów od węzła Kołbaskowo znajdująca się poza granicami administracyjnymi Szczecina (droga jednojezdniowa przecinająca obszary wiejskie, z sygnalizacjami świetlnymi). W granicach miasta trasa ma po dwa pasy w każdym kierunku i biegnie ulicami: Cukrową, Rondo im. Hermana Hakena, Południową, Rondo Uniwersyteckie, Mieszka I, Aleją Piastów, Gabriela Narutowicza, Mikołaja Kopernika, przez Pl. Zwycięstwa do ul. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego (gdzie odcinek łączy się z odcinkiem ostatniej mili nr 1).

**Odcinek ostatniej mili nr 3.** W 2023 r. zakłada się, że droga ekspresowa nr 6 zostanie oddana do użytku między węzłem Goleniów Północ a portem lotniczym Szczecin Goleniów. W planach dla tego odcinka jest węzeł Goleniów Lotnisko (Żółwia Błoc), w którym planowany jest zjazd w kierunku **Goleniowa Portu Lotniczego**.

**Odcinek ostatniej mili nr 4.** Należący do kompleksowej sieci TEN-T **Port Police** ma zostać w przyszłości połączony z siecią drogową TEN-T przez tzw. Zachodnią Obwodnicą Szczecina. Zadaniem tej 51 km trasy ma być odciążenie ruchu kołowego w lewobrzeżnej części Szczecina i ułatwienie dojazdu do Polic (w tym do portu w Policach) oraz do portu lotniczego Szczecin-Goleniów i miejscowości przygranicznych. W planach jest budowa nowego przejścia przez Odrę (por. tab. 40). Z portu Police kierowcy włączaliby się do ruchu na tej trasie na projektowanym węźle Police. W październiku 2015 r. zmieniono rozporządzenie o autostradach i drogach ekspresowych w Polsce, wydłużając drogę ekspresową S6 o odcinek Kołbaskowo – Police – Goleniów.

Tab. 40. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

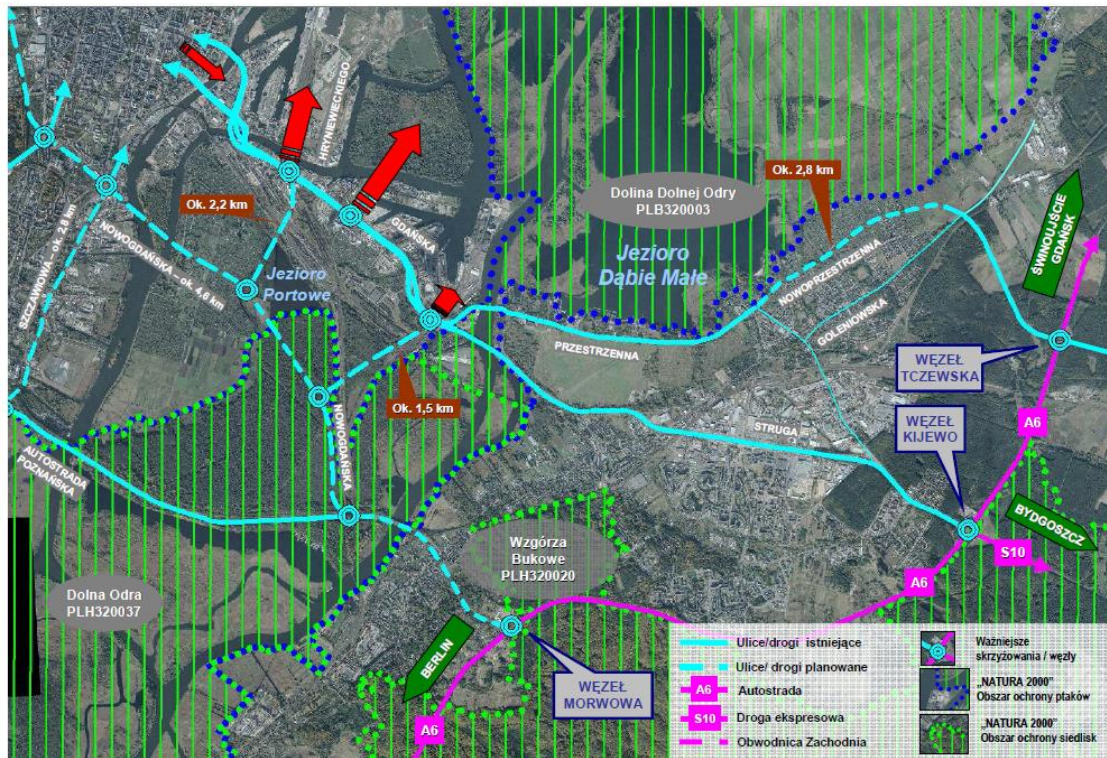
Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Opis projektu
<b>Development of Western Ring Road of Szczecin, including construction of permanent crossing via the Oder River between the road nodes at towns of Police and Świąta.</b>	2017	2023	139,49	Development of Western Ring Road of Szczecin including a new permanent crossing via the Oder River as a road with an express road status to connect with the road system: S3 and S6 in the region, and motorways A11, A6 and A20. Length of road: ca. 51 km, 2x2 diameter, road class S).

**Odcinek ostatniej mili nr 5. Port w Świnoujściu** położony jest przy drodze krajowej nr 3 (trasa kończy swój bieg w terminalu promowym). Plany przebiegu drogi ekspresowej S3 na odcinku Świnoujście – Troszyn są na etapie opracowywania STEŚ. Tym samym nie ma możliwości podania dokładnego przebiegu odcinka ostatniej mili w Świnoujściu. Położony kilkaset metrów na północ dworzec kolejowy Świnoujście (dojazd od drogi krajowej DK3 ul. Fińską, Norberta Barlickiego i Dworcową) położony jest w niewielkiej odległości od promu rzeczno łączącego dwa brzegi miasta. W planach jest budowa tunelu pod Świną w ciągu drogi krajowej DK3 w celu stałego połączenia obu wysp (Wolin i Uznam). GDDKiA ogłosiła przetarg na jego budowę w kwietniu 2016 r. (zgodnie z harmonogramem tunel ma być gotowy do 2022 r.). Planowane przez miasto projekty mają na celu poprawę dostępu drogowego do portu po stronie wyspy Wolin (por. tab. 41).

Tab. 41. Nazwa projektu, data rozpoczęcia, ukończenia, koszt oraz finansowanie planowanej inwestycji

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Opis projektu
<b>Functional and environmentally friendly access to Świnoujście Port infrastructure, phase I</b>	2016	2018	22,88	<p>The aim of the project is improvement of Świnoujście port accessibility through assuring functional, safe and environmentally friendly road access to port areas. Together with complementary projects implemented on the maritime side and railway it will allow increase of port of Świnoujście competitiveness and sustainable development. Substantial port development was noted in the last years (ferry terminal, gas terminal, external port, fairway), but without any substantial road development, which affects lower port competitiveness. The project was divided into two phases (complementary with actions undertaken by other entities - Port Manager, PKP PLK, Maritime Office: Phase I - reconstruction of 600 m of national road no. 3 by administrative border of the city (Wolińska street) with construction of safe pedestrian and bicycle passing in the area of national road and road no.93 junction; reconstruction of 4.2 km of powiat street (Barlickiego str.); construction of new section of road connecting Barlickiego str. with national road no. 3 (including railway overpass).</p> <p>Project includes adjustment of all road sections covered by the project to the parameters of 11.5 t/axis.</p>
<b>Functional and environmentally friendly access to Świnoujście Port infrastructure, phase II</b>	2018	2020	12,93	<p>The aim of the project is improvement of Świnoujście port accessibility through assuring functional, safe and environmentally friendly road access to port areas. Substantial port development was noted in the last years but without any substantial road development, which affects lower port competitiveness. The project was divided into two phases: Phase II - reconstruction of powiat road, Ludzi Morza Str. of a length of 1.85 km between junction of Barlickiego and newly designed road (Bazy Las by-pass); reconstruction of municipal road Ku Morzu Str. of a length of 1.4 km between access to east breakwater and lighthouse together with construction of parking zone for vehicles approaching port; construction of road section between national road no. 3 and Ludzi Morza Str. for a length of 900m - Bazy Las by-pass; construction of 2.7 km road section (extension of Ludzi Morza Str. being continuation of Mostowa str.) between Bazy Las by-pass and national road no. 93 (Pomorska Str.) junction; modernisation of 4.1 km road section no. 3 between Barlickiego Str. and ferry terminal access junction together with possible extension of junctions with Skandynawska, Ludzi Morza, Fińska and Duńska Streets. Project includes adjustment of all road sections covered by the project to the parameters of 11.5 t/axis.</p>

**SCHEMAT UKŁADU DROGOWEGO ZWIĄZANEGO Z OBSŁUGĄ PORTU WEDŁUG STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA SZCZECIN**

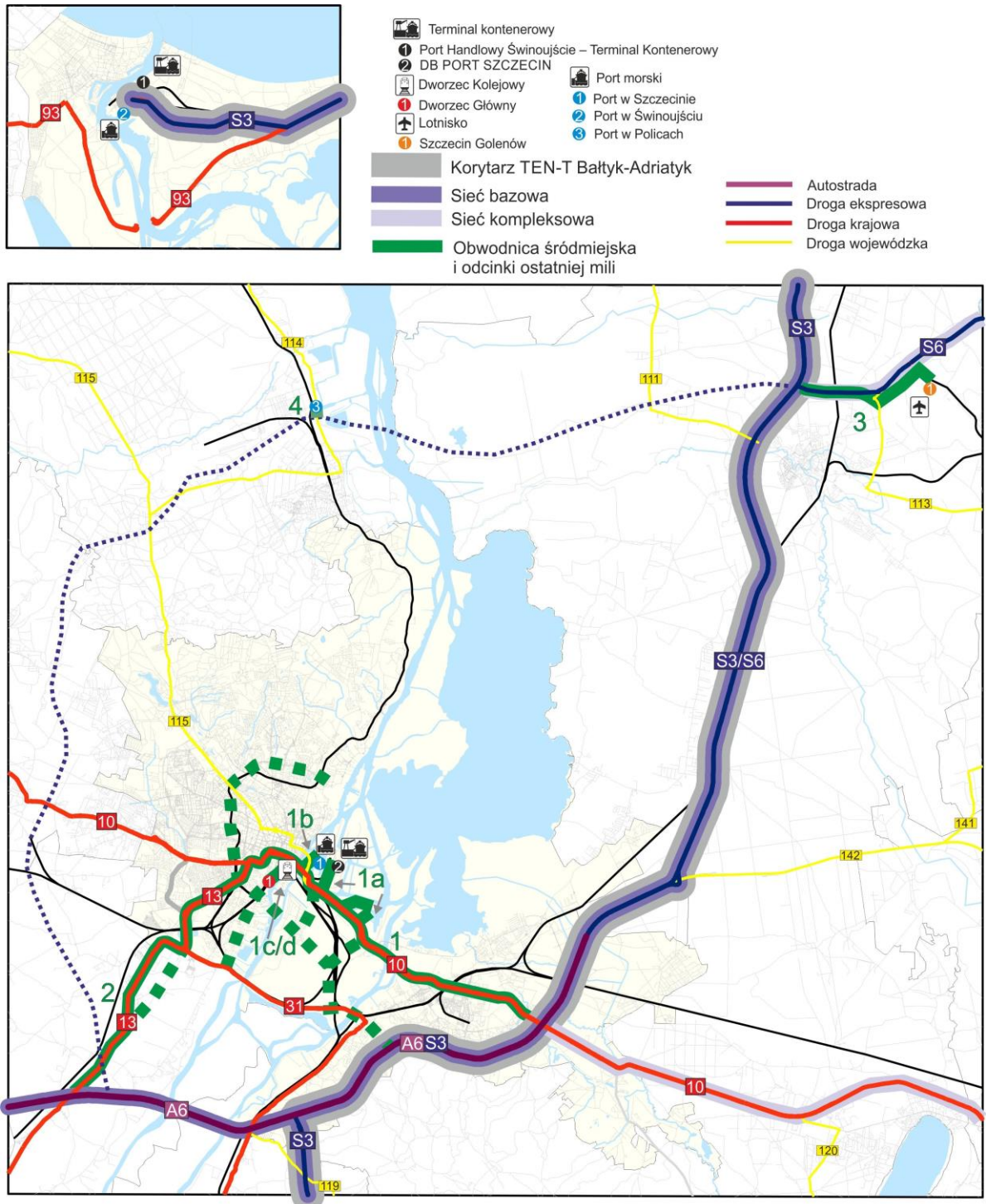


BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

Ryc. 34. Schemat układu drogowego związanego z obsługą portu

Źródło: Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Szczecin; rycina na podstawie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin

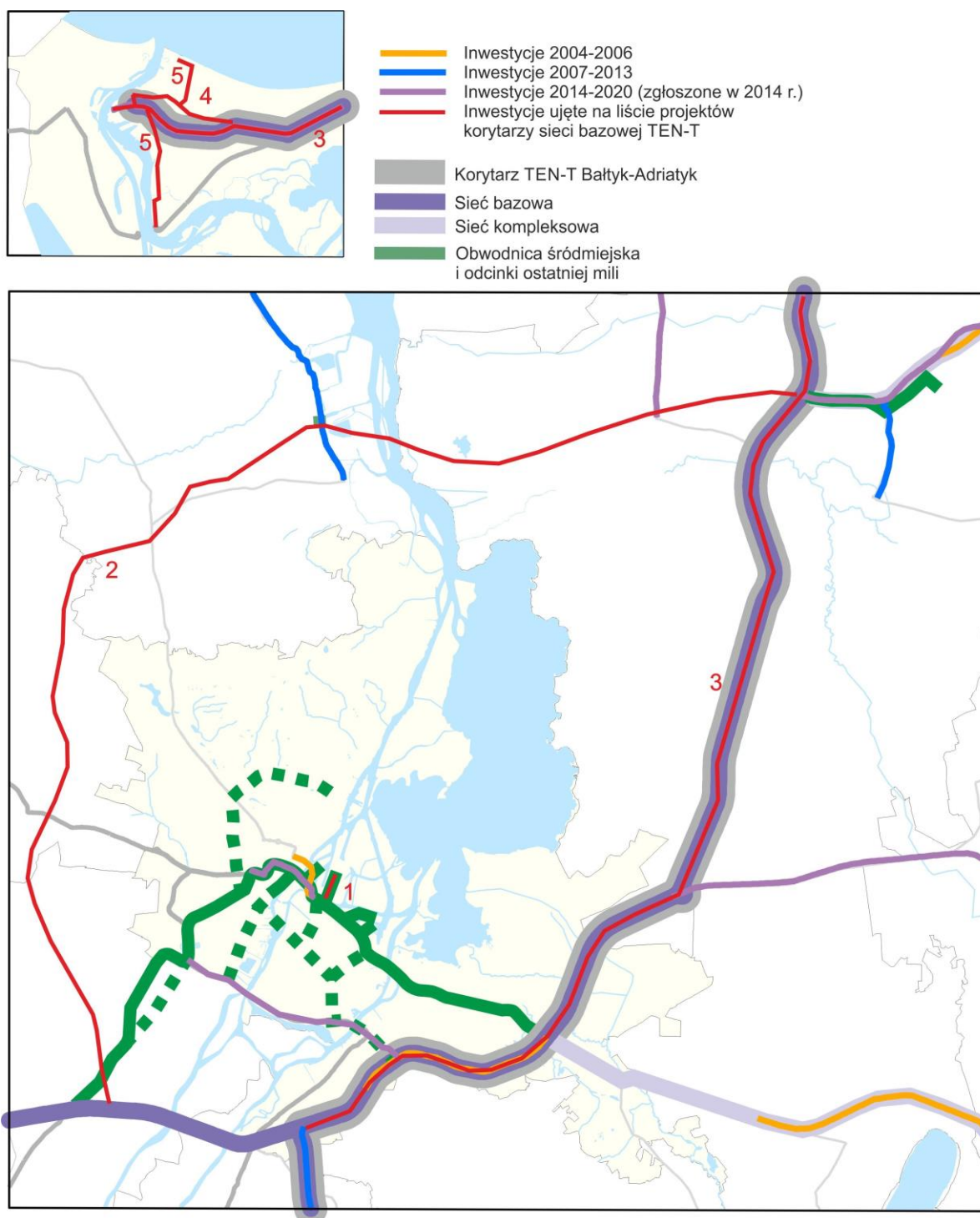




Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka
1	Gdańska
2	Cukrowa
3	Port lotniczy Szczecin-Goleniów
4	Port Police
5	Port w Świnoujściu

Ryc. 35. Odcinki ostatniej mili w węzle miejskim TEN-T Szczecin i Świnoujście



**Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T**

Lp	Nazwa projektu
1	Modernisation of road access to Szczecin Port: reconstruction of communication network in the area of Międzyodrze
2	Development of Western Ring Road of Szczecin, including construction of permanent crossing via the Oder River between the road nodes at towns of Police and Święta.
3	S3: express road Świnoujście - Szczecin
4	Functional and environmentally friendly access to Świnoujście Port infrastructure, phase I
5	Functional and environmentally friendly access to Świnoujście Port infrastructure, phase II

Ryc. 36. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Szczecin i Świnoujście



### 6.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

W porównaniu do innych analizowanych miast natężenie ruchu na A6/S6 i S3 w okolicy Szczecina jest relatywnie niewysokie i w 2005 r. wyniosło maksymalnie nieco ponad 32 tys. pojazdów na odcinku Szczecin Dąbie – Szczecin Kijewo (tab. 42). Dojazd do centrum Szczecina jest również relatywnie dobry, mimo paru miejsc, w których w szczytach rannym i popołudniowym występuje kongestia. Jest to przejście drogi krajowej nr 10 przez osiedla Zdroje i Słoneczne (DK10) oraz ul. Cukrowa na dojeździe do Ronda im. H. Hakena (DK13). Ponadto, jak w każdym innym mieście, pewne utrudnienia występują w centrum miasta, w tym na dojeździe do dworca Szczecin Główny. W Świnoujściu brak przepraw mostowych na wyspę Uznam skutkuje oczekiwaniem na przeprawę promową, co można symbolicznie traktować jako pewnego rodzaju kongestię.

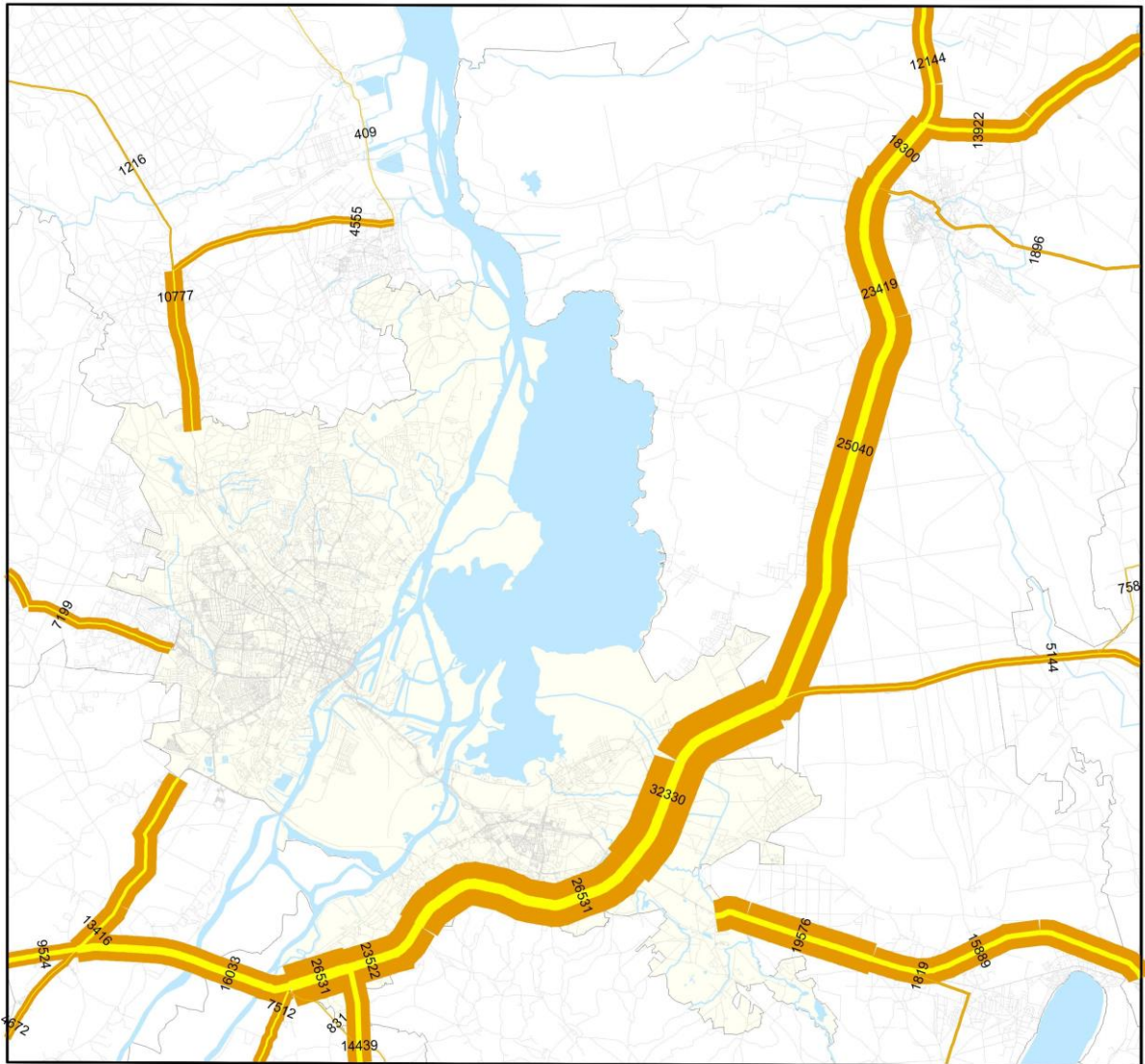
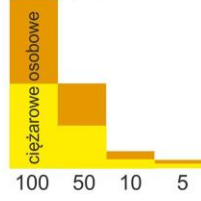
Tab. 42. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na sieci TEN-T w jej przebiegu przez węzeł miejski Szczecin w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusey	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
3	2,347	ŚWINOUJŚCIE-DR.WOJ.102	10423	79	7515	729	368	1613	116
3	14,202	DR.WOJ.102-WOLIN	10029	64	7195	695	341	1684	46
3a									
3	1,796	WOLIN/OBWODNICA/	9136	54	6286	846	231	1678	38
3	7,870	WOLIN-PARŁÓWKO	10297	64	7060	1084	302	1743	41
S3h									
S3h	28,931	PARŁÓWKO-GOLENIÓW	12144	54	9259	837	350	1582	57
3/S3									
S3	2,495	GOLENIÓW-ŚWIĘTA	18300	54	12995	1415	907	2831	98
S3	4,371	ŚWIĘTA-RURKA	23419	28	17463	2018	731	3076	103
S3	12,858	RURKA-WĘZEL RZĘŚNICA	25040	82	19105	2108	822	2805	118
S3	3,580	WĘZEL RZĘŚNICA-SZCZECIN DĄBIE	31384	100	24163	2531	1079	3360	151
S3a	9,235	SZCZECIN KLUCZ-GARDNO	14439	48	10773	1170	299	2080	69
S3a	18,011	GARDNO-PYRZYCE	13422	32	9884	1143	284	2011	68
A6	2,418	GR.PAŃSTWA-KOŁBASKOWO	9524	17	6367	673	282	2129	56
A6	6,905	KOŁBASKOWO-RADZISZEWO	14732	26	9085	1799	619	3173	30
A6	1,697	RADZISZEWO-SZCZECIN KLUCZ	16033	38	11058	2122	336	2456	23
A6	4,280	SZCZECIN KLUCZ-SZCZECIN PODJUCHY	23522	65	17593	1774	552	3450	88
A6	6,308	SZCZECIN PODJUCHY-SZCZECIN KIJEWO	26531	72	19643	2460	629	3652	75
A6	3,663	SZCZECIN DĄBIE-SZCZECIN KIJEWO	32330	100	25554	2829	487	3252	108

Źródło: GDDKiA.

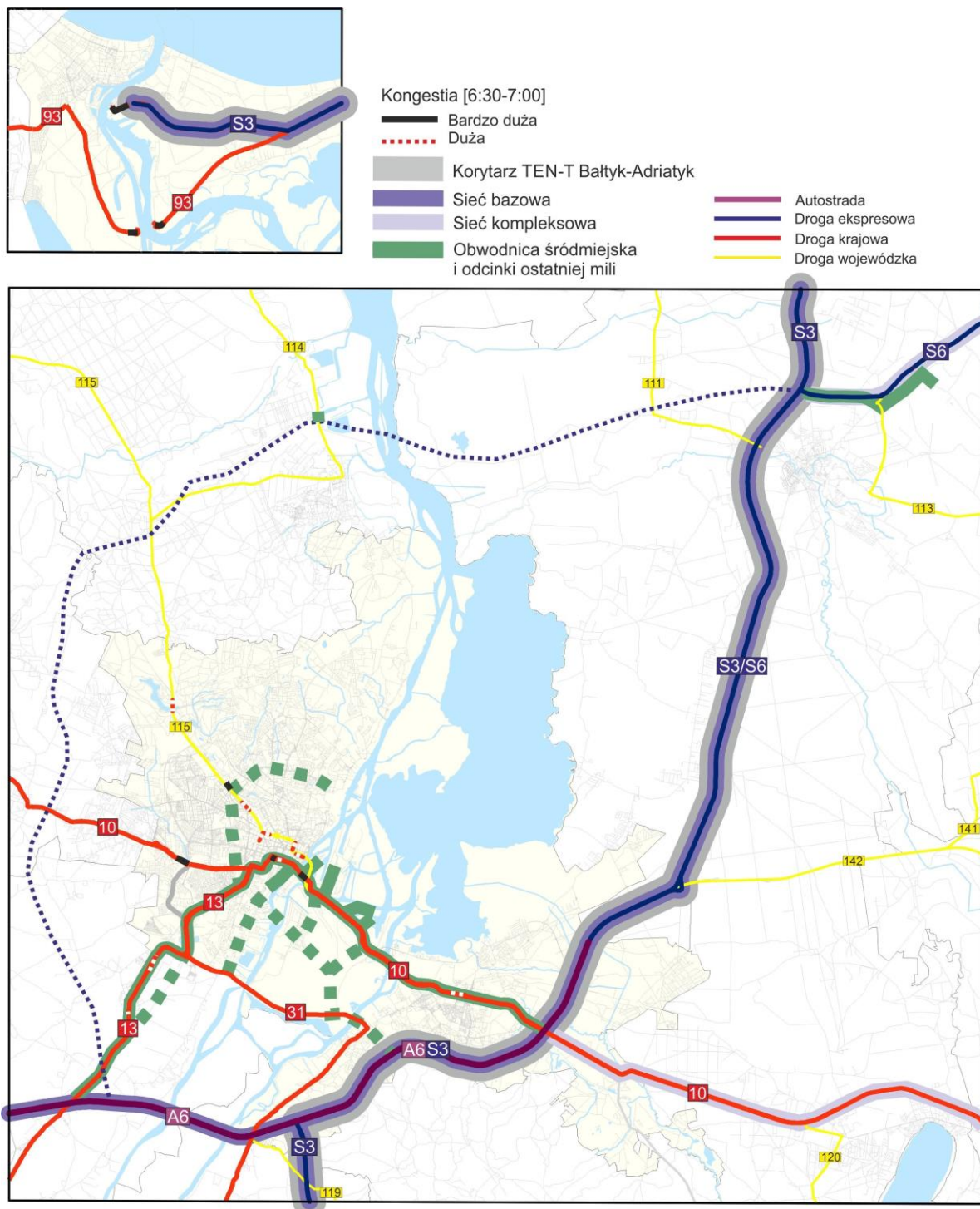


Liczba pojazdów na dobę [tys.]



Ryc. 37. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węzle miejskim sieci bazowej TEN-T Szczecin i Świnoujście w 2015 r.

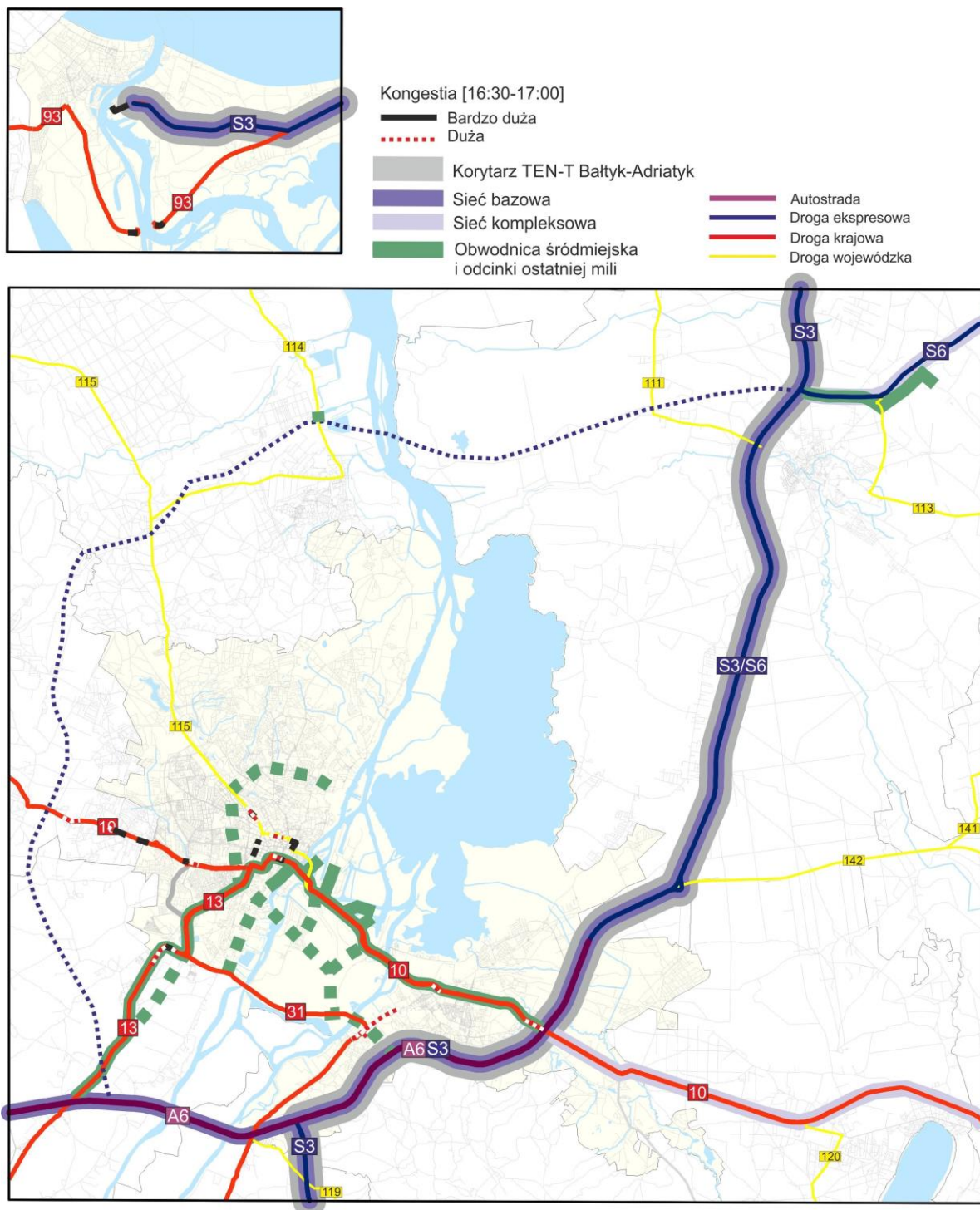
Źródło: GDDKiA.



Ryc. 38. Wąskie gardła w szczycie rannym w węzle miejskim TEN-T Szczecin i Świnoujście (20.09.2016)

Źródło: Targeo.



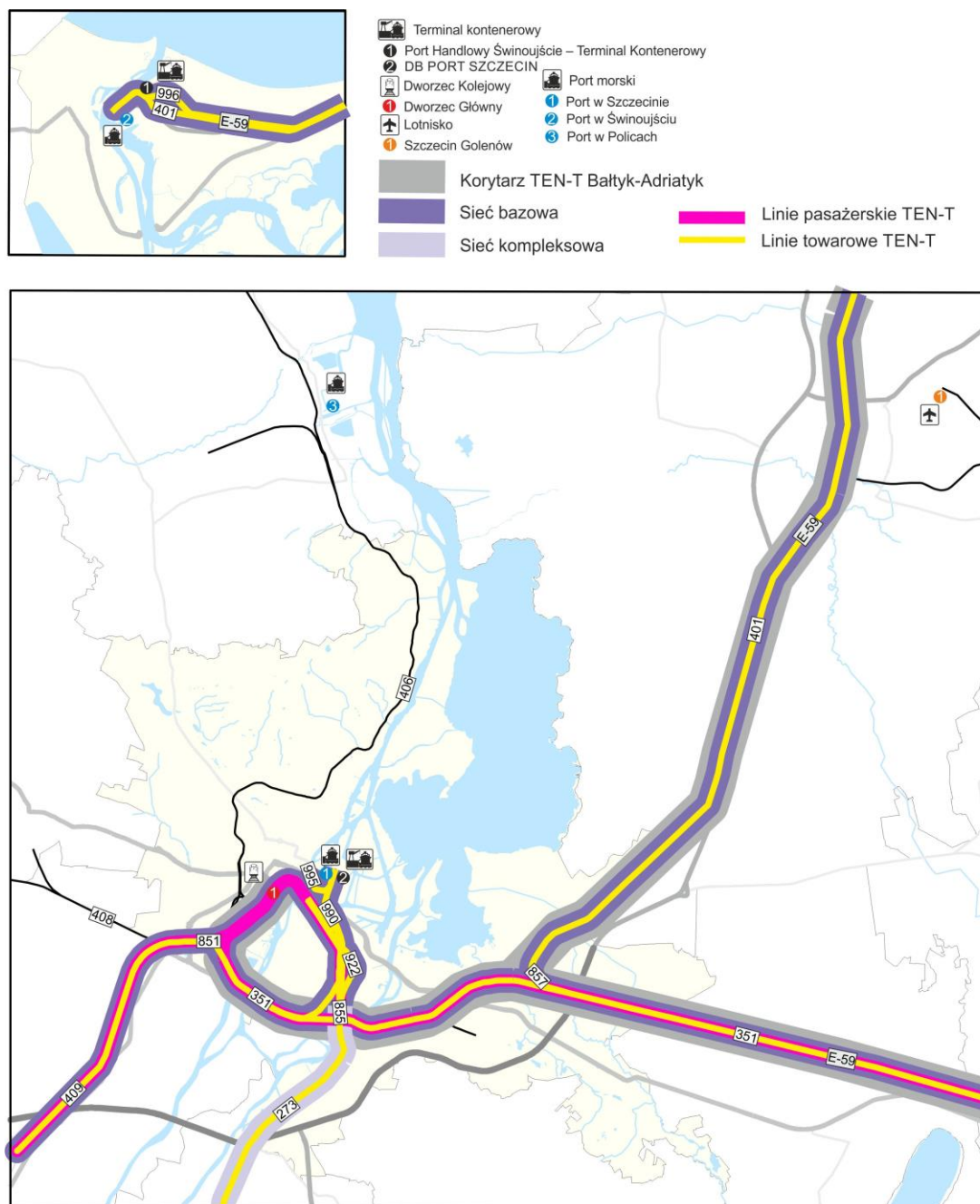


Ryc. 39. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węzle miejskim TEN-T Szczecin i Świnoujście (20.09.2016)

Źródło: Targeo.

## 6.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.

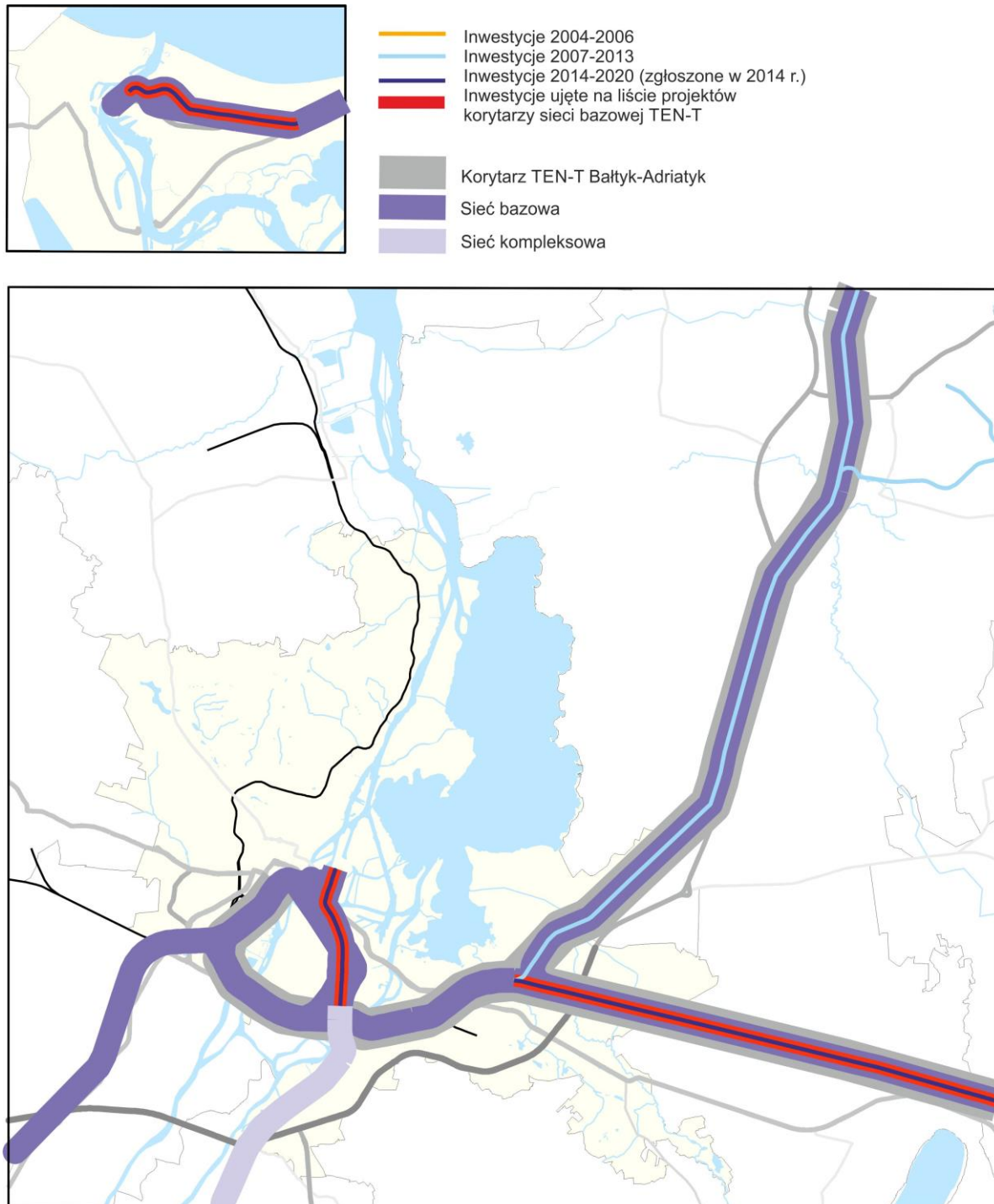
**Kolejowa bazowa sieć TEN-T** w rejonie węzła miejskiego Szczecin i Świnoujście tworzona jest przez odcinki magistrali E-59, łączące stację Szczecin Dąbie od wschodu z Poznaniem oraz od północy z portem w Świnoujściu (linia nr 351, z przeznaczeniem pasażersko-towarowym, oraz linia nr 401, z przeznaczeniem towarowym). W skład sieci bazowej wchodzi ponadto odcinek linii nr 351 między stacjami Szczecin Dąbie i Szczecin Główny, linia nr 409 prowadząca na teren Niemiec (kierunek Tantau), jak również zespół linii i łącznic obsługujących port w Szczecinie (273, 854, 855, 990, 991, 992, 995). Jedynym **odcinkiem sieci kompleksowej** jest fragment linii nr 273, od posterunku odgałęźnego SPA w kierunku południowym, przez stację Szczecin Podjuchy (magistrala nadodrzańska C-E 59).



Ryc. 40. Przebieg kolejowej sieci TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Szczecin



**Przedsięwzięcia przewidziane do roku 2023** związane są z korytarzem TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Kluczowa z punktu widzenia planowanych inwestycji jest zwiększenie lokalnej dostępności kolejowej portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, poprzez remont linii nr 990 oraz 996. Natomiast w układzie międzyaglomeracyjnym istotne będzie poprawa parametrów technicznych magistrali E-59 od stacji Szczecin Dąbie w kierunku Poznania.



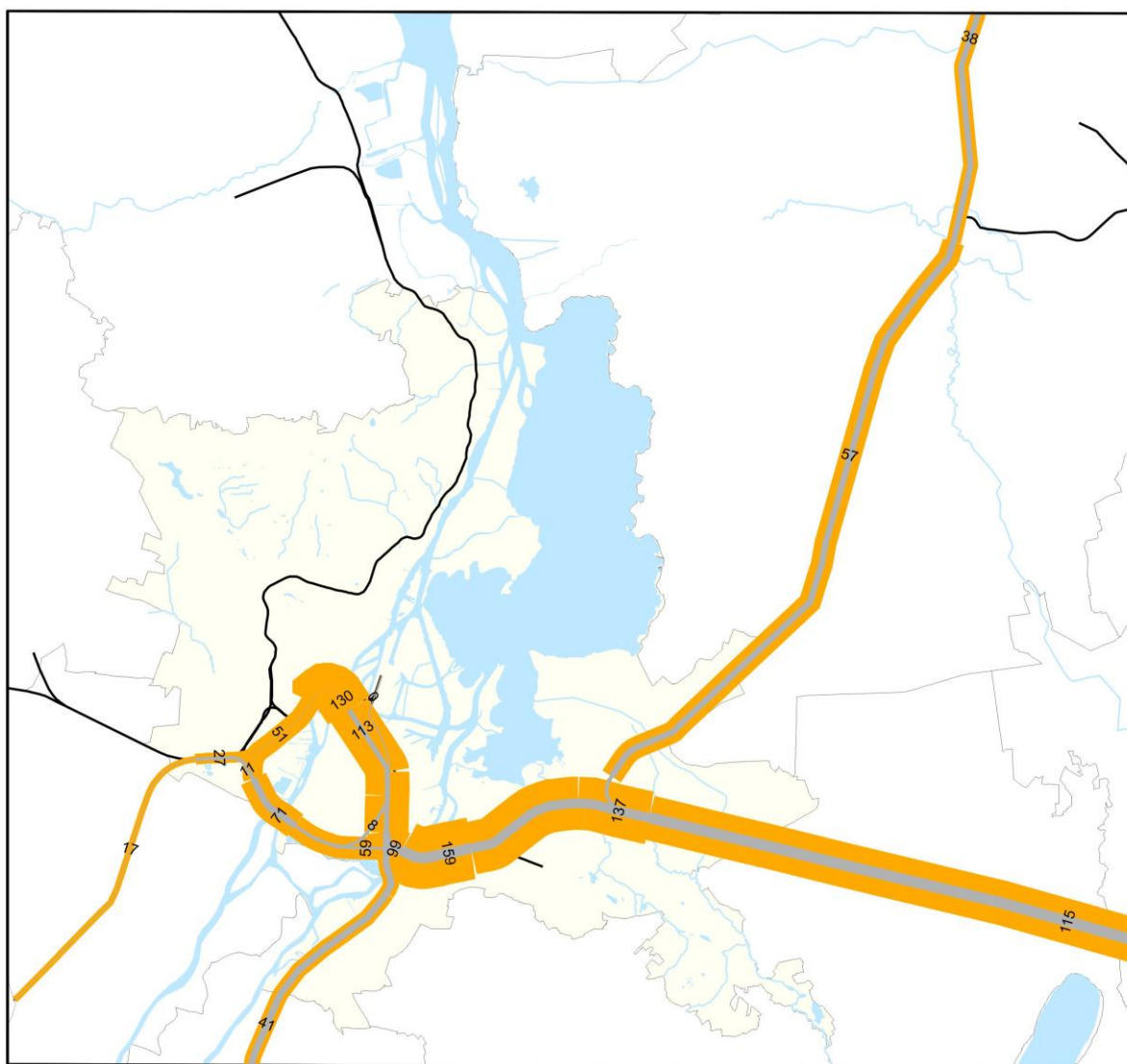
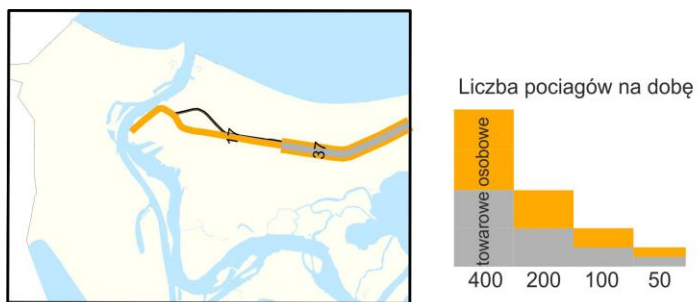
Ryc. 41. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

Tab. 43. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węzłach miejskich Szczecin i Świnoujście (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Works on the E 59 railway line, Poznań Główny - Szczecin Dąbie section	2018	2020	537,75	96,80	440,95	CEF
Improvement of railway connection to Maritime Ports in Szczecin and Świnoujście	2018	2021	143,67	21,67	122,00	CEF

## 6.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

Odcinkiem sieci szczególnie obciążonym przewozami w węźle miejskim Szczecin i Świnoujście jest krótki fragment linii nr 351, między stacją Szczecin Dąbie a posterunkiem odgałęźnym Regalica, gdzie łączą się potoki ruchu z kierunku Poznania i Świnoujścia. Występują tam największe potoki pasażerskie, jak i relatywnie wysokie potoki towarowe, które wraz z wejściem w strefę Portu Centralnego dzielone są między kilka niezależnych odcinków. Dzięki istnieniu sieci okrężnej w postaci fragmentów linii 273, 351, 854 i 855, oraz inwestycji poprawiających dostępność portu do 2023 r., węzeł miejski Szczecin nie będzie miał problemu wąskich gardeł na sieci kolejowej. Rejon Świnoujścia charakteryzuje się natomiast relatywnie niskimi potokami ruchu zarówno w sektorze pasażerskim, jak i towarowym. Między stacjami Lubiewo i Świnoujście ruch towarowy prowadzony jest oddzielną linią nr 996, której parametry techniczne zostaną poprawione do 2023 r., zwiększając dostępność kolejową portu morskiego.



Ryc. 42. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węzle miejskim sieci bazowej TEN-T Szczecin i Świnoujście w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

## 6.6 WĘZŁ MIEJSKI SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Sytuację w zakresie obciążenia ruchem oraz priorytetów inwestycyjnych na odcinkach ostatniej mili w węźle Szczecin – Świnoujście determinuje policentryczny układ zespołu portów morskich i terminali oraz uwarunkowania geograficzne (rozdzielenie aglomeracji drogą wodną Odry, położenie Świnoujścia na dwóch wyspach Uznam i Wolin i położenie przy granicy państwowej). Powoduje to, że docelowy układ transportowy zależy jest od dwóch bardzo dużych inwestycji w postaci tunelu pod Świną oraz wysokiej przeprawy mostowej w ciągu planowanej północnej obwodnicy Szczecina. Zgodnie z aktualnymi planami pierwsza z wymienionych inwestycji ma szansę zostać zrealizowana do końca obecnej perspektywy finansowej (2023). Obwodnica północna będzie najprawdopodobniej realizowana w terminie późniejszym. Jej brak będzie w roku 2023 skutkowało większym niż obecnie obciążeniem ulicy Gdańskiej (odcinek ostatniej mili nr 1). W warunkach braku klasycznej obwodnicy śródmiejskiej Szczecina (jej budowa na całej długości nastąpi zapewne także po roku 2023) ulica ta będzie przejmowała znaczną część ruchu z sieci TEN-T w kierunku północnych dzielnic miasta. W przypadku ulicy Cukrowej i drogi krajowej nr 13, zagrożenia zwiększonym ruchem z sieci TEN-T są obecnie mniejsze, gdyż obsługuje ona w pierwszej kolejności ruch międzynarodowy z kierunku Berlina. Ponadto planowana jest budowa jej nowego przebiegu na odcinku południowym.

Brak północnej obwodnicy Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 także będzie wpływał na koncentrację ruchu na ul. Gdańskiej. Przez tereny miejskie północnego Szczecina będzie natomiast przebiegał dojazd do portu w Policach. Zagrożenie ze strony tego tranzytu jest jednak determinowane strukturą przeładunków w porcie Police. Trasą, której realizacja może mieć wpływ na układ transportowy jest także budowa brakującego odcinka drogi ekspresowej S10 (od węzła Kijewo do obwodnicy Stargardu).

Ewentualne opóźnienia w budowie północnego odcinka drogi ekspresowej S3 mogą skutkować natomiast kongestią na jej ostatnim odcinku na wyspie Wolin. Przesuwanie się w czasie budowy tunelu na wyspę Uznam nie będzie miało wpływu na obsługę odcinków ostatniej mili (w rozumieniu przyjętej metodologii). Ograniczy jednak sprawne rozprowadzanie ruchu o charakterze turystycznym oraz związanym z obsługą miasta Świnoujście.

Całość układu transportowego w węźle TEN-T trzeba także oceniać z perspektywy ewentualnych przyrostów ruchu w terminalach kontenerowych Szczecina i Świnoujścia, terminalu promowym Świnoujście oraz w porcie lotniczym Goleniów. Plany inwestycyjne wskazują na możliwość wzrostu ciężkiego ruchu drogowego. Jednocześnie przewidywana modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej może redukować skalę wzrostów. Ewentualne nowe potoki z dużym prawdopodobieństwem byłyby związane z obsługą rynku niemieckiego, co może być dodatkowym argumentem za budową północnej obwodnicy w ciągu S6.

Biorąc powyższe argumenty pod uwagę większość planowanych obecnie inwestycji uznać należy za uzasadnione (tab. 44).

Tab. 44. Uzasadnienie realizacji inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T z punktu widzenia likwidacji wąskich gardeł

Lp	Nazwa projektu	Beneficjent	Uzasadnienie – likwidacja wąskich gardeł	Rola dla rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T*
1	Modernisation of road access to Szczecin Port: reconstruction of communication network in the area of Międzyodrze	Gmina Miasto Szczecin	Usprawnienie dojazdu do portu Szczecin i terminala kontenerowego DB Port Szczecin	+
2	Development of Western Ring Road of Szczecin, including construction of permanent crossing via the Oder River between the road nodes at towns of Police and Święta.	Gmina Miasto Szczecin	Duże znaczenie w obsłudze miasta w warunkach braku pełnej obwodnicy śródmiejskiej; obsługa portu w Policach oraz tranzytu na kierunku niemieckim	++
3	S3: express road Świnoujście - Szczecin	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Inwestycja w sieci TEN-T	Nie dotyczy
4	Functional and environmentally friendly access to Świnoujście Port infrastructure, phase I	Gmina Miasto Świnoujście	Lokalna poprawa obsługi portu Świnoujście oraz terminali kontenerowego i promowego	+
5	Functional and environmentally friendly access to Świnoujście Port infrastructure, phase II	Gmina Miasto Świnoujście	Lokalna poprawa obsługi portu Świnoujście oraz terminali kontenerowego i promowego	+

\*++ - bardzo duża; + - duża; +/- - umiarkowana; - - brak

W dziedzinie kolei główną funkcją węzła Szczecin wraz ze Świnoujściem jest zapewnienie dostępu do terenów portowych. Poprawie ich dostępności służyć będą wszystkie przedsięwzięcia przewidziane do realizacji na sieci kolejowej do 2023 r. Modernizacja linii E-59, wchodzącej w skład korytarza Bałtyk-Adriatyk, przyniesie również pozytywne efekty w sektorze przewozów pasażerskich (dalekobieżnych oraz aglomeracyjnych).

**Rekomendacje.** Biorąc pod uwagę obawy o realizację do roku 2023 północnej obwodnicy wraz z przeprawą promową, celowe wydaje się podjęcie także innych działań mających na celu lepsze rozprowadzenie ruchu z sieci TEN-T oraz obsługę odcinków ostatniej mili. W tym kontekście można wymienić:

- działania na rzecz odciążenia ulicy Gdańskiej (która znajdzie się pod presją dalszych przyrostów ruchu), m.in. poprzez przedłużenie równoległej trasy ulicy Krygiera do autostrady A6 (węzeł Podjuchy) oraz przez połączenie obu tras (w tym pierwszy fragment przyszłej ulicy Nowogdańskiej, stanowiącej część obwodnicy śródmiejskiej),
- rozszerzenie zakresu inwestycji na terenach sąsiadujących z portem Szczecin (m.in. ulice Basenowa, Górnośląska, Hryniewieckiego),
- modernizację układu drogowego w sąsiedztwie Dworca Głównego,
- modernizację ulicy Cukrowej i wjazdu od strony Kołbaskowa (nowy ślad drogi DK13),
- przyśpieszenie prac związanych z realizacją obwodnicy śródmiejskiej, zwłaszcza w jej części północnej (tzw. etap VI z węzłem Łękno).



## 7. WĘZŁ MIEJSKI WROCŁAW

### 7.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** Przez aglomerację wrocławską, na południe od Wrocławia, prowadzi korytarz sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk (autostrada A4). Autostrada A4 to trasa prowadząca z zachodu na wschód przez południową Polskę (Jędrzychowice na granicy niemieckiej – Korczowa-Krakowiec na granicy z Ukrainą), która w okolicach Wrocławia została zmodernizowana w latach 2002-2006, a na całej długości funkcjonuje dopiero od 2016 r.

Do sieci TEN-T w węźle miejskim Wrocław należy również tzw. autostradowa obwodnica Wrocławia – A8 i dalej w kierunku Łodzi – droga ekspresowa S8, tj. od węzła Wrocław Południe (skrzyżowanie z A4) do węzła Wrocław Psie Pole, gdzie przechodzi w drogę ekspresową S8 prowadzącą przez Łódź i Warszawę do Białegostoku. Autostrada A8 zlokalizowana jest na obrzeżach miasta w jego północno-zachodniej i zachodniej części. Głównym celem inwestycji było odciążenie centralnych arterii Wrocławia i skierowanie ruchu tranzytowego poza ich rejon. Autostradowa obwodnica Wrocławia została oddana do eksploatacji w 2011 r., łącznik z drogą ekspresową S8 w 2012 r., natomiast droga S8 aż do węzła Łódź Południe – w 2016 r.

Sieć kompleksową TEN-T w aglomeracji wrocławskiej tworzy również biegnąca na północ od autostradowej obwodnicy Wrocławia (A8) trasa S5, która obecnie jest w trakcie realizacji – umowę podpisano w 2014 r.

**Obiekty infrastruktury punktowej.** W granicach administracyjnych miasta na zachód od centrum miasta, w odległości około 10 km (również na zachód od A8) znajduje się **Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika**. Wejście główne (od północy) do należącego do klasy premium **Dworca Głównego PKP** we Wrocławiu mieści się przy ul. Piłsudskiego w centrum miasta. Jest to największa z osobowych stacji kolejowych w mieście. Po modernizacji dworzec został oddany do użytkowania w 2012 r. **Dworzec PKS we Wrocławiu** znajduje się przy ul. Suchej w pobliżu Dworca Głównego PKP. Od 2015 r. dworzec jest remontowany, w związku z tym ruch autobusowy został przejęty przez dworzec tymczasowy, autobusy zatrzymują się pomiędzy ul. Suchą/ul. Joannitów a ul. Dyrekcyjną. Odnowiony dworzec PKS z galerią handlową zostanie oddany do użytku w 2017 r.

Tab. 45. Kluczowe elementy infrastruktury punktowej w aglomeracji wrocławskiej

Porty lotnicze	Terminale drogowo-kolejowe	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe
Port lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika		Wrocław Główny	Dworzec autobusowy we Wrocławiu (w przebudowie)

W aglomeracji wrocławskiej funkcjonuje położone na zachód od Wrocławia w Kątach Wrocławskich **terminal Schavemaker** (75 tys. TEU) oraz **terminal PCC Brzeg Dolny** (110 tys. TEU). Do niedawna na terenie miasta Wrocław funkcjonował również otwarty w 2008 r. terminal kontenerowy POLZUG zlokalizowany przy ul. Krakowskiej w południowej części miasta w pobliżu obwodnicy śródmiejskiej. Został on jednak zamknięty.

## 7.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

Odcinki ostatniej mili w węźle Wrocław można podzielić na:

- odcinki łączące węzły sieci TEN-T (autostrady A4 i A8 oraz drogi ekspresowe S8 i S5) z obwodnicą śródmiejską,
- odcinki doprowadzające ruch do obiektów infrastruktury punktowej.

**Centrum Wrocławia** tworzy niezamknięty ciąg ulic: od południa (DK94) al. Armii Krajowej; al. Wiśniowa; al. Hallera; ul. Klecińska; estakada Gądowianka; ul. Na Ostatnim Groszu; most Milenijny, ul. Nowaka-Jeziorańskiego w północnej części miasta (do ul. Żmigrodzkiej – DK5). Układ tych ulic stanowią drogi dwujezdniowe z przynajmniej dwoma pasami ruchu w każdą stronę.

Od północy, zgodnie z deklaracją miasta, realizacja II etapu budowy Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej (od ul. Poświęckiej do ul. Kamieńskiego) została ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Wrocławia na lata 2015-2019 i zostanie zakończona do roku 2023. Z kolei od południowej strony realizacja Alei Wielkiej Wyspy (decyzja środowiskowa) wprawdzie również została ujęta w WPI, jednak rozpoczęcie prac uzależnione jest od pozyskania przez miasto na ten cel środków UE. Nie jest obecnie rozważana realizacja pozostałych odcinków Obwodnicy Śródmiejskiej. Dalszy rozwój obwodnicy śródmiejskiej może wpływać na rozkład odcinków ostatniej mili, który obecnie ma charakter asymetryczny – wynikający z układu sieci TEN-T i obwodnicy śródmiejskiej oraz innych uwarunkowań – skoncentrowany poza wschodnią częścią miasta. Na taki stan wpływa dodatkowo fakt, że na wniosek miasta zrezygnowano z wyznaczenia odcinka ostatniej mili prowadzącego al. Jana III Sobieskiego (DK98) od centrum miasta długim odcinkiem na północny wschód do S8.

**Odcinek ostatniej mili nr 1. Al. Karkonoska/Ślężna** stanowi najkrótszy szlak dojazdowy do Wrocławia od południa od węzła Bielany Wrocławskie na A4 do obwodnicy śródmiejskiej (skrzyżowania z al. Armii Krajowej). Trasa prowadzi od al. Karkonoskiej, przez ul. Wyścigową i Ślężną do obwodnicy śródmiejskiej. Droga ta ma przebieg dwujezdniowy (po dwa pasy ruchu w każdą stronę), z licznymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną w miarę zbliżania się do centrum miasta. Na trasie obowiązuje ograniczenie ruchu pojazdów powyżej 18 t DMC – ich wjazd jest dopuszczalny wyłącznie w godzinach: 4.00 - 6.00; 9.00 - 11.00; 20.00 - 22.00.

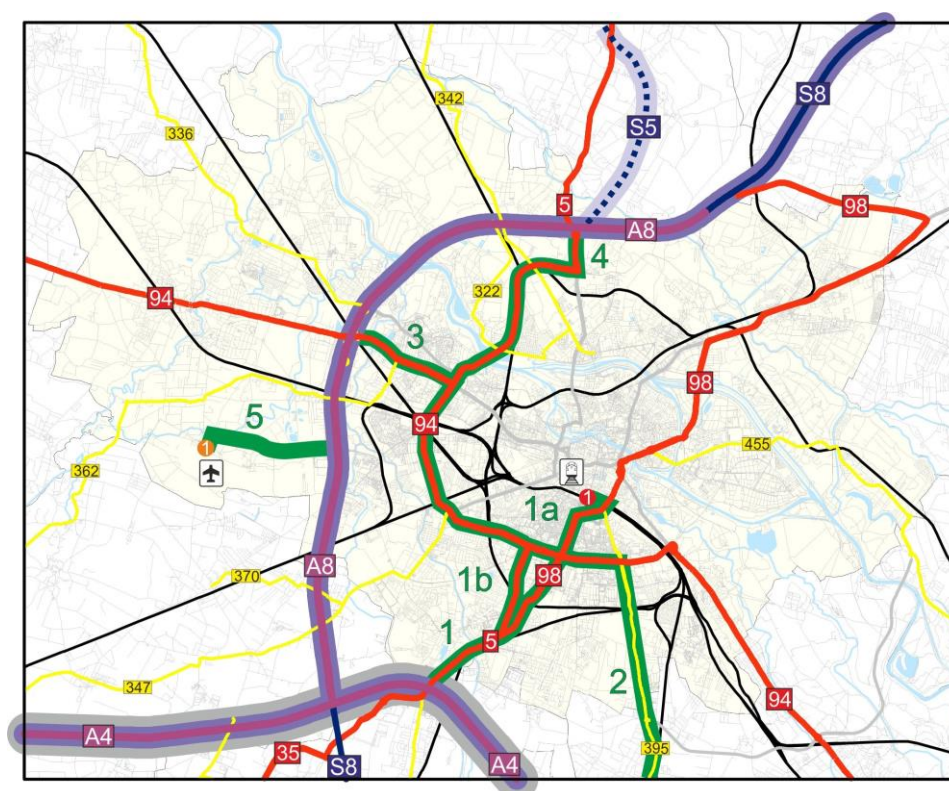
Dalej od skrzyżowania z al. Armii Krajowej ulicami: Ślężną, Dyrekcyjną, Pułaskiego i Małachowskiego trasa prowadzi do **Dworca Głównego PKP (1a)**. Jest to również droga dwujezdniowa (do skrzyżowania z ul. Borowską i od ul. Małachowskiego) dwupasmowa z licznymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną oraz ruchem tramwajowym. W przebudowie jest obecnie ul. Dyrekcyjna (inwestycja planowana do ukończenia w latach 2017-2018). Na tym odcinku wjazd samochodów ciężarowych powyżej 9 t DMC jest dopuszczalny wyłącznie w godzinach: 4.00 - 6.00; 9.00 - 13.00; 19.00 - 22.00.

Alternatywę dla dojazdu od węzła Bielany Wrocławskie do obwodnicy śródmiejskiej stanowi od rozjazdu al. Karkonoska/Ślężna w kierunku północno-zachodnim ciąg dwujezdniowych dróg al. **Karkonoska/ul. Powstańców Śląskich (1b)** prowadzący do skrzyżowania z al. Hallera.

**Odcinek ostatniej mili nr 2.** Od strony południowej od węzła Wrocław Wschód na A4 odcinek ostatniej mili nr 2 prowadzi ul. Wrocławską, ul. Strzebińską, ul. **Buforową** i ul. Bardzką do al. Armii Krajowej. Jest to dłuższa od odcinka ostatniej mili nr 1 alternatywa dojazdu od strony południowej do miasta (łącznie ok. 14 km). Droga ta ma przebieg jednojezdniowy (po jednym pasie ruchu w każdą stronę), kolizyjny, ze skrzyżowaniami z i bez sygnalizacji świetlnej, z wyjątkiem krótkiego odcinka od ul. Morwowej do obwodnicy śródmiejskiej.

**Odcinek ostatniej mili nr 3.** Odcinek stanowiący od strony północno-zachodniej łącznik pomiędzy autostradą A8 (węzeł Wrocław Stadion) a obwodnicą śródmiejską Wrocławia prowadzi ul. **Lotniczą** (DK94) do skrzyżowania z ul. Na Ostatnim Groszu. Na trasie obowiązuje ograniczenie ruchu pojazdów powyżej 18 t DMC – analogicznie do odcinka nr 1 – ich wjazd jest dopuszczalny wyłącznie w godzinach: 4.00 - 6.00; 9.00 - 11.00; 20.00 - 22.00. Droga ta ma przebieg dwujezdniowy, po dwa pasy ruchu w każdą stronę, z kilkoma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną, środkiem zlokalizowana jest linia tramwajowa.

**Odcinek ostatniej mili nr 4.** Ul. **Żmigrodzka** łączy sieć TEN-T (autostrada A8) z Wrocławiem najkrótszym odcinkiem od strony północnej. Trasa ta prowadzi od węzła Wrocław Północ ulicą Żmigrodzką do węzła z ul. Nowaka-Jeziorańskiego. Jest to około 2 km, dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu odcinek z jednym skrzyżowaniem kolizyjnym, stanowiącym drogę wyjazdową dla firm z parku przemysłowego.

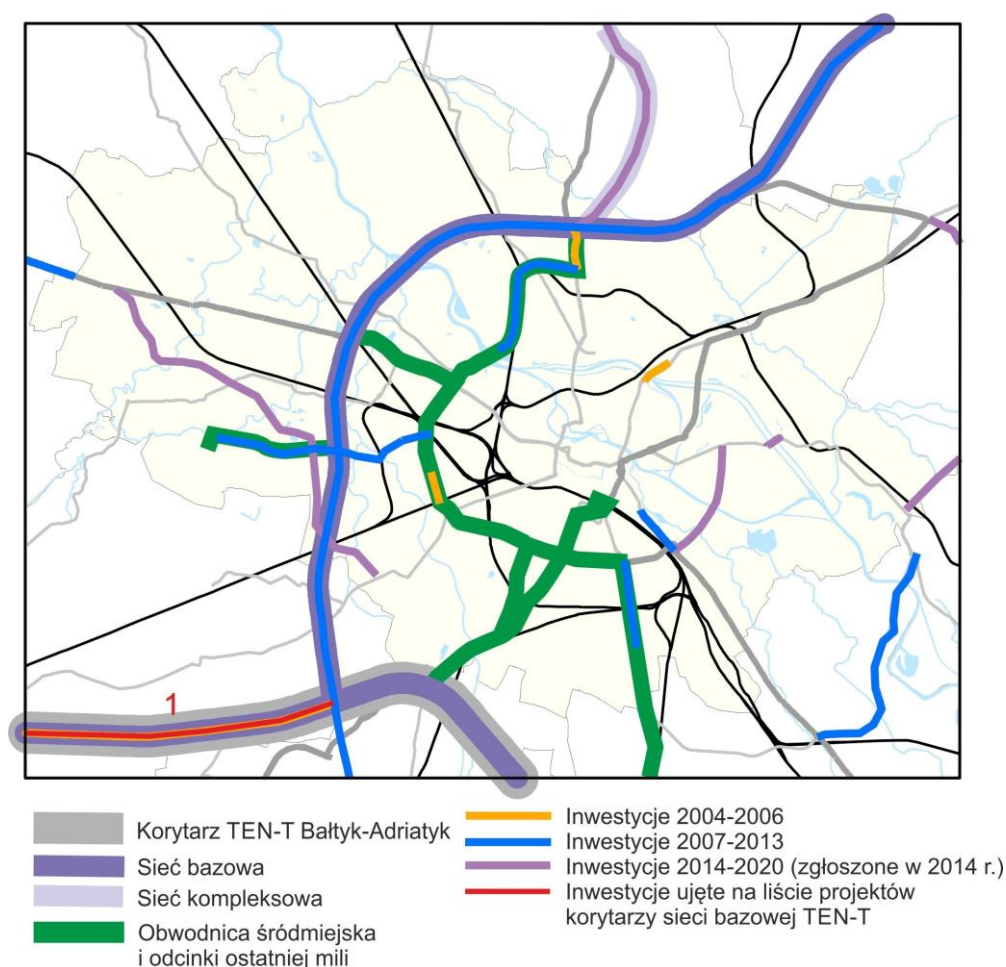


Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka		
1	Karkonoska/Ślężna	3	Lotnicza
1a	Dworzec Główny PKP	4	Żmigrodzka
1b	Karkonoska/Powstańców Śląskich	5	Port Lotniczy
2	Buforowa		

Ryc. 43. Odcinki ostatniej mili w węzle miejskim TEN-T Wrocław

**Odcinek ostatniej mili nr 5.** Dojazd do **Portu Lotniczego Wrocław-Strachowice** przebiega ul. Graniczną, która jest trasą dwujezdniową z przynajmniej dwoma pasami ruchu, z jednym rondem (Skalskiego), bez wprowadzonych ograniczeń tonażowych bezpośrednio do węzła Wrocław Lotnisko na A8. W 2017 roku miasto planuje wykonanie prawoskrętu z południowej jezdni ul. Granicznej umożliwiającego bezpośredni z niej zjazd na autostradę z pominięciem ronda w ul. Granicznej.



Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T

Lp	Nazwa projektu
1	A4 motorway: extension of A4 motorway on section Wrocław - Legnica (within section Wrocław-Krzyżowa); construction of third lane

Ryc. 44. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Wrocław

### 7.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

Ruch na odcinkach autostradowych w okolicach Wrocławia (A4 i A8) jest mniej więcej podobny na większości odcinków i wynosił w 2015 r. ok. 50-60 tys. pojazdów. Ze względu na fakt, iż przynajmniej na autostradzie A4 obserwuje się stały wzrost ruchu pojazdów (na A8 nie ma porównywalnych danych, ponieważ została otwarta już po badaniu ruchu w 2010 r., a na tym odcinku GDDKiA nie ma stałego punktu pomiaru ruchu) przy jednocześnie bardzo wysokim udziale ruchu ciężarowego (nawet łącznie ponad 17 tys. pojazdów) pozytywnie należy ocenić plany budowy trzeciego pasa na odcinku autostrady A4 Wrocław-Legnica. Z kolei autostradowa obwodnica Wrocławia A8 już od oddania posiada po trzy pasy w każdym kierunku, przez co na tym odcinku praktycznie problem wąskich gardeł na przynajmniej jedną dekadę został oddalony.

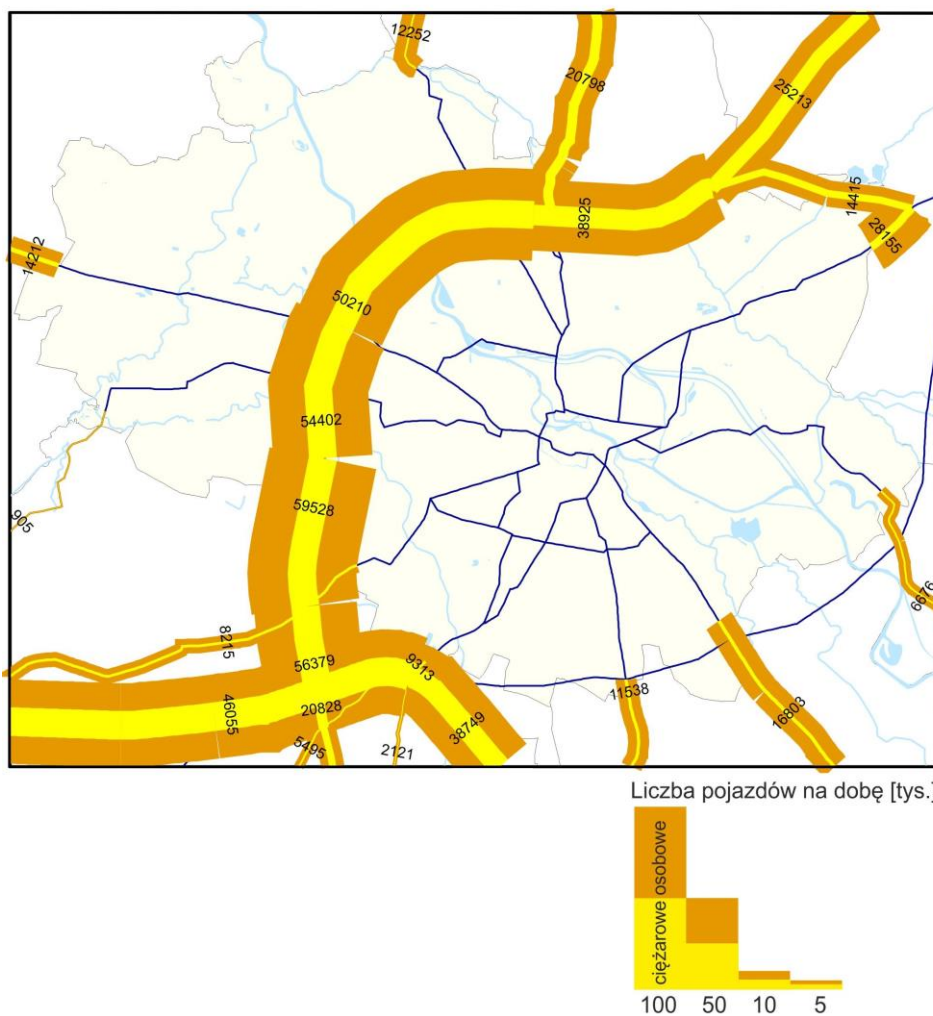
Jednak w porównaniu do innych analizowanych miast Wrocław jest miastem o wyjątkowo wysokiej kongestii. Jest ona widoczna w zasadzie na wszystkich trasach dojazdowych do centrum miasta, również na trasach przekraczających autostradową obwodnicę. Najbardziej obciążonymi odcinkami ostatniej mili są właśnie te odprowadzające ruch z obwodnicy autostradowej do obwodnicy śródmiejskiej, np. ul. Mokronoska lub Królewiecka, a także ul. Średzka, a także pozostałe wloty od strony południowej. Problem dotyczy również przejścia DK98 przez miasto, w tym mostu Grunwaldzkiego. W raporcie Deloitte poświęconym największym utrudnieniom w ruchu w siedmiu miastach w Polsce jako wąskie gardła o dużych utrudnieniach we Wrocławiu w 2015 r. zdefiniowano w szczyte rannym ul. Zwycięską, a w szczyte popołudniowym – ul. Jagiełły, Podwale, al. Karkonoską i Zwycięską oraz ul. Kołłątaja i Stawową. Raport Deloitte potwierdza, iż Wrocław jest najbardziej obciążonym problemem kongestii miastem w Polsce. Ponadto we Wrocławiu następuje stały wzrost czasu utraconego w wyniku kongestii (file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\_Raport\_korki\_2016.pdf).

Tab. 46. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w węźle miejskim TEN-T Wrocław w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A4	10,106	WĘZEŁ KĄTY WR. /DW347/-WĘZEŁ PIETRZYKOWICE /DW348/	46055	67	29247	3896	1992	10529	324
A4	2,976	WĘZEŁ PIETRZYKOWICE /DW348/-WĘZEŁ WROCŁAW POŁUDNIE /DK S8 i A8/	49366	53	31626	4300	2507	10594	286
A4	2,785	WĘZEŁ WROCŁAW POŁUDNIE /DK S8 i A8/-WĘZEŁ BIELANY WR /DK 5 i 35/.	50037	63	34508	3697	2032	9468	269
A4	11,222	WĘZEŁ BIELANY WR. /DK 5 i 35/-WĘZEŁ WROCŁAW WSCHÓD /DW395/	38749	37	25872	2816	1171	8634	219
A8e	2,484	WĘZEŁ WROCŁAW POŁUDNIE /DK A4/-WĘZEŁ WROCŁAW ZACHÓD /DW347/	56379	143	39913	5020	2048	9128	127
A8e	4,225	WĘZEŁ WROCŁAW ZACHÓD /DW347/-WĘZEŁ WROCŁAW LOTNISKO /GRANICZNA/	59528	140	42902	5510	1774	9081	121
A8e	3,180	WĘZEŁ WROCŁAW LOTNISKO /GRANICZNA/-WĘZEŁ WROCŁAW STADION /DK 94/	54402	109	38297	4968	1849	9068	110
A8e	7,632	WĘZEŁ WROCŁAW STADION /DK 94/-WĘZEŁ WROCŁAW PÓŁNOC /DK 5/	50210	123	34065	5384	2068	8477	93
A8e	5,201	WĘZEŁ WROCŁAW PÓŁNOC /DK 5/-WĘZEŁ WROCŁAW PSIE POLE /DK S8 i 98/	38925	92	26988	3957	1432	6373	83
395	8,500	WROCŁAW-WOJKOWICE	11538	69	9472	785	277	796	104

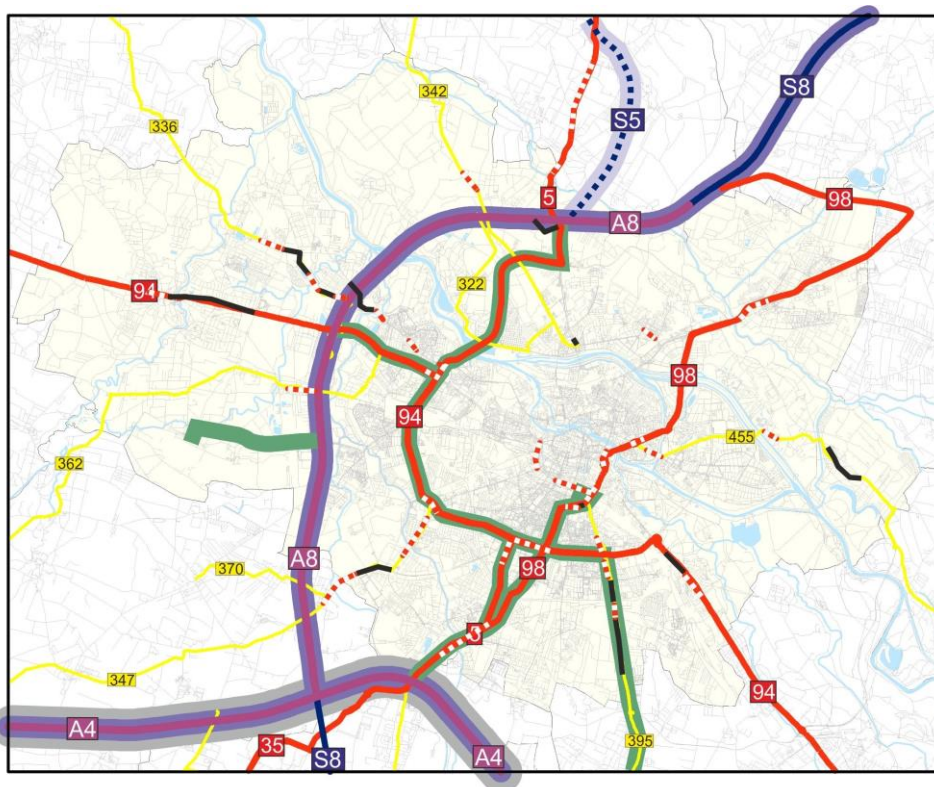
Źródło: GDDKiA.





Ryc. 45. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węzle miejskim sieci bazowej TEN-T Wrocław w 2015 r.

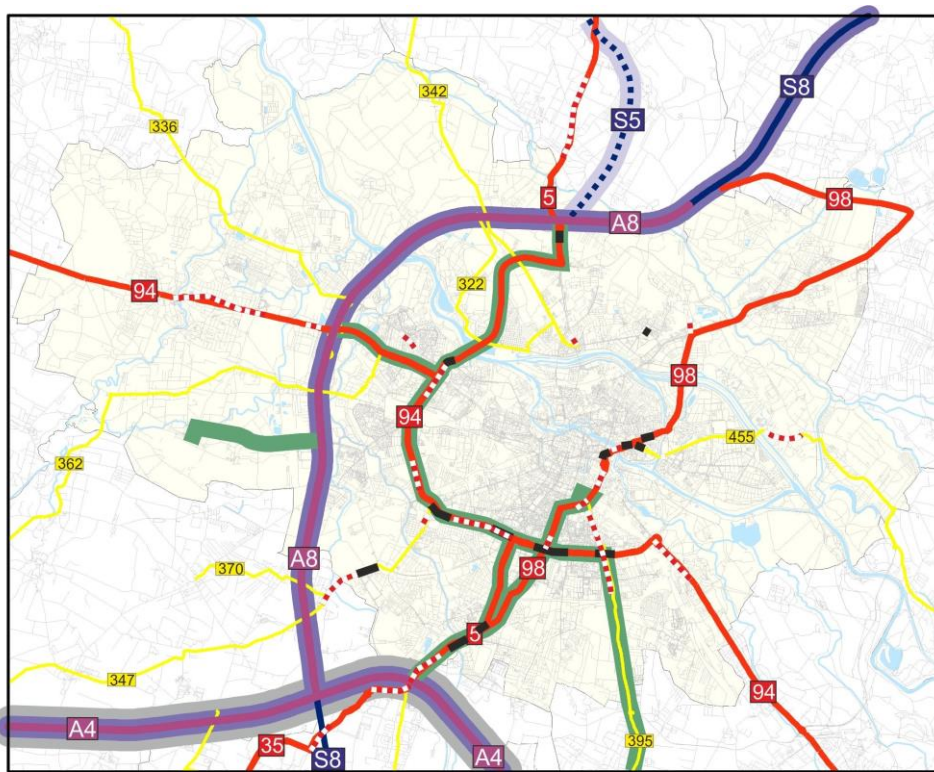
Źródło: GDDKiA



- |   |   |   |                               |
|---|---|---|-------------------------------|
|   | Korytarz TEN-T Bałtyk-Adriatyk                    |   | Kongestia [6:30-7:00]<br>Duża |
|  | Sieć bazowa                                       |  | Bardzo duża                   |
|  | Sieć kompleksowa                                  |   |                               |
|  | Obwodnica śródmiejska<br>i odcinki ostatniej mili |   |                               |
|  | Autostrada  |   |                               |
|  | Droga ekspresowa                                  |   |                               |
|  | Droga krajowa                                     |   |                               |
|  | Droga wojewódzka                                  |   |                               |

Ryc. 46. Wąskie gardła w szczycie rannym w węźle miejskim TEN-T Wrocław (20.09.2016)

Źródło: Targeo.



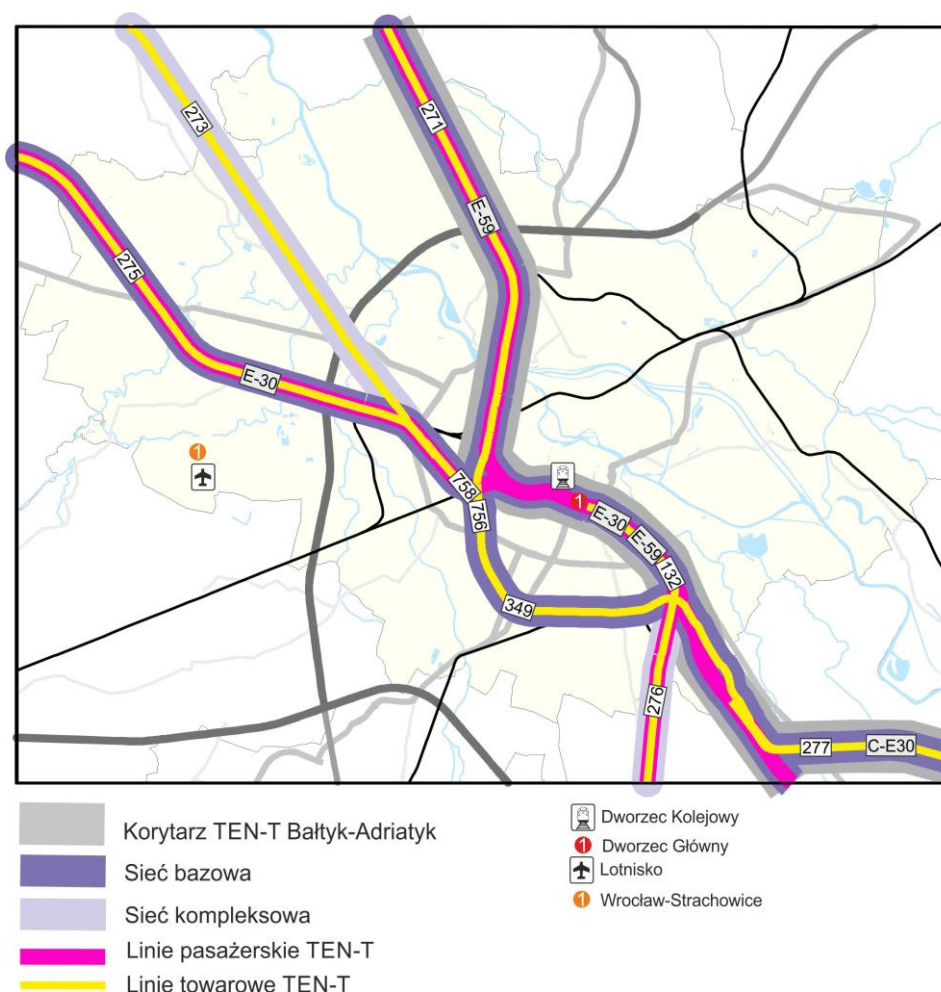
Ryc. 47. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węzle miejskim TEN-T Wrocław (20.09.2016)

Źródło: Targeo.

## 7.4 PRZEBIEG KORYTARZA KOLEJOWEGO TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023

R.

**Kolejową sieć bazową TEN-T** w węźle miejskim Wrocław tworzą odcinki wchodzące w skład magistrali E-30 / C-E 30: w kierunku Zgorzelca (granica z Niemcami; linia nr 275) i w kierunku Opola (linia nr 132, z przeznaczeniem dla ruchu pasażerskiego, oraz linia nr 277, z przeznaczeniem dla ruchu towarowego – należące do korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk). Ponadto sieć bazowa oparta jest na odcinku magistrali E-59 (linia nr 271 w kierunku Poznania), wraz z linią obwodową nr 349 (Święta Katarzyna - Wrocław Kuźniki) i zespołem łącznic w ramach węzła. **Sieć kompleksowa** tworzona jest natomiast przez pozostałe odcinki należące do magistrali E-59 / C-E 59 (linia nr 273 w kierunku Szczecina i 276 w kierunku Międzyzlesia).



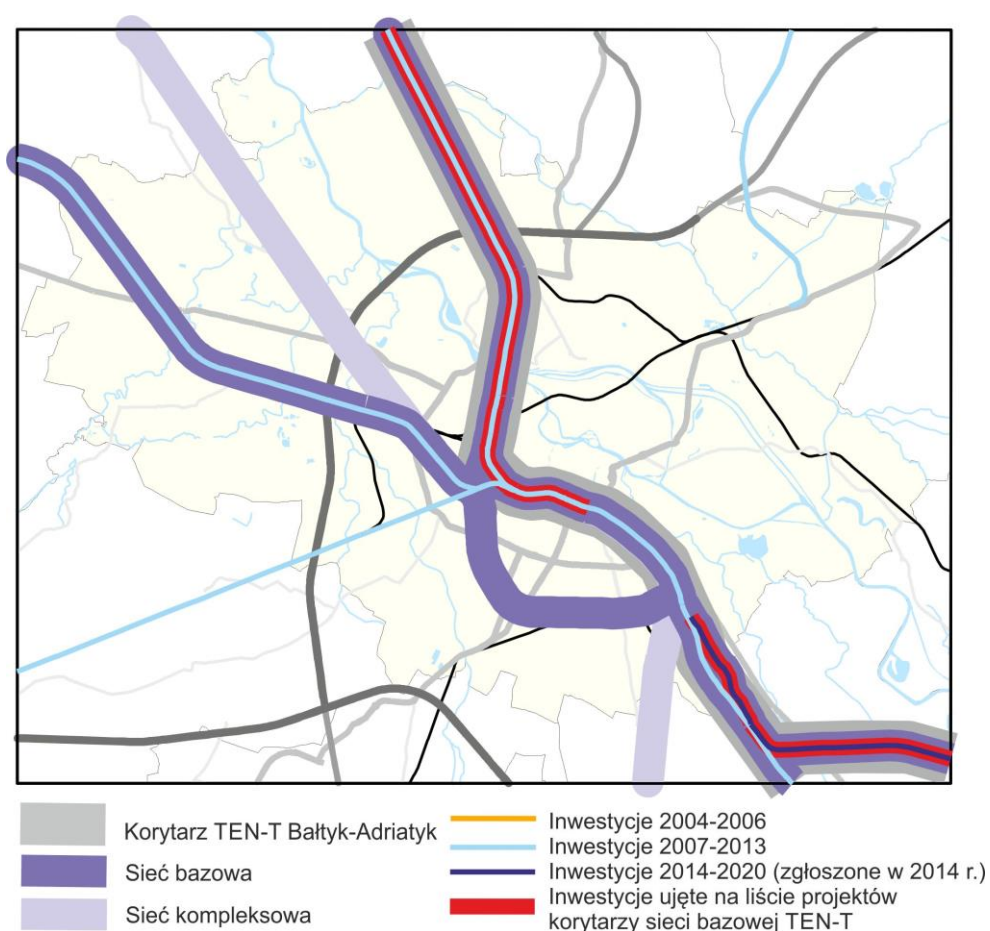
Ryc. 48. Przebieg kolejowej sieci TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Wrocław

**Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T** to dwa przedsięwzięcia realizowane w ciągu korytarza Bałtyk-Adriatyk. Pierwsze z nich zostało zapoczątkowane jeszcze w perspektywie finansowej 2007-2013, obejmując odcinek linii nr 271 (E-59) w kierunku Poznania. Drugie natomiast dotyczy linii Wrocław Brochów – Opole Groszowice (C-E 30), dedykowanej transportowi towarowemu. Jest to inwestycja komplementarna wobec modernizacji pasażerskiego odcinka Wrocław-Opole (linia nr 132 / E-30), zakończonej w 2011 r.



Tab. 47. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węzle miejskim Wrocław (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
<b>Modernisation of railway line E59 Wrocław – Poznań, phase II, section Wrocław – Dolnośląskie Voivodship border</b>	2008	2016	232,69	61,61	171	POIiŚ 2007-2013
<b>Works on railway line C-E 30 section Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów</b>	2018	2021	135,97	31,68	104,29	CEF

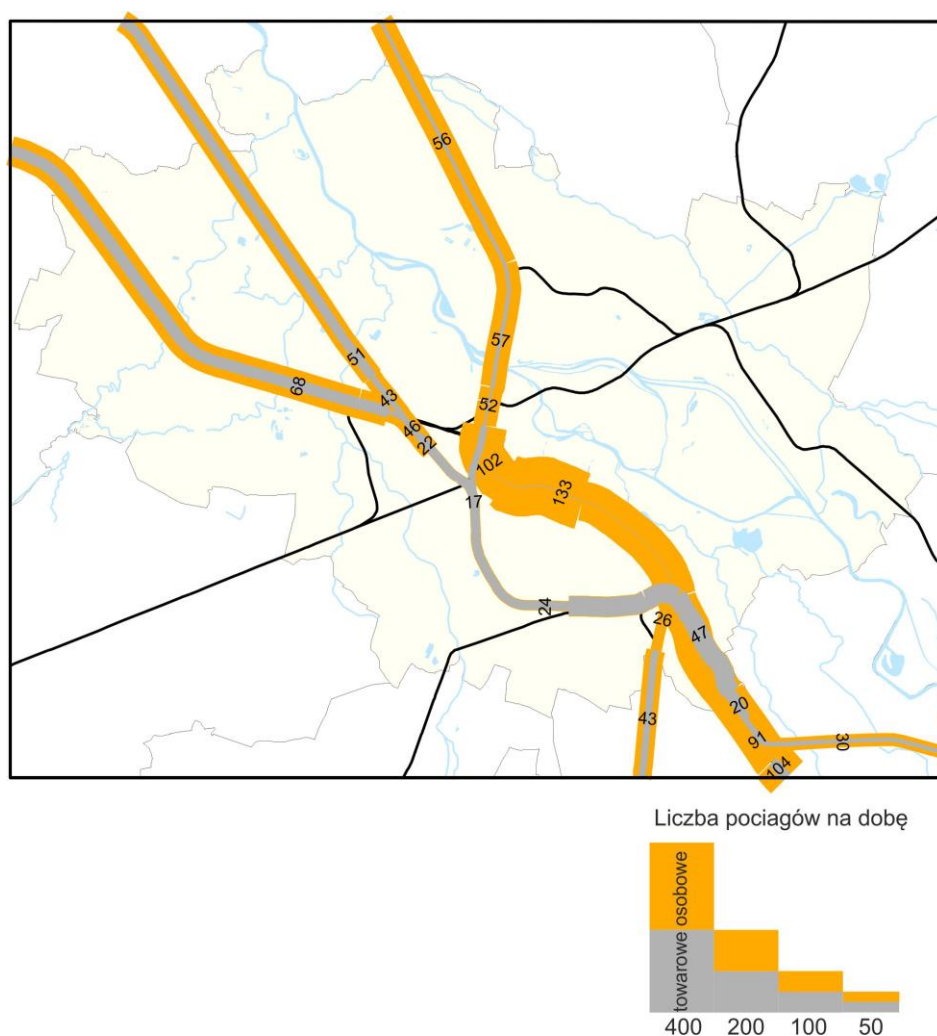


Ryc. 49. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T Wrocław



## 7.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

W przestrzennym rozkładzie natężenia ruchu w węźle miejskim Wrocław zaznacza się trzytorowa estakada kolejowa zlokalizowana w centrum miasta, na zachód od stacji Wrocław Główny. Występują na niej przede wszystkim przewozy pasażerskie, zarówno dalekobieżne, jak i aglomeracyjne, prowadzone w aż pięciu kierunkach – do Oleśnicy, Poznania, Głogowa, Legnicy i Wałbrzycha. Odcinek ten stanowi wąskie gardło sieci, które pomimo planowanych inwestycji w obrębie węzła miejskiego, zrealizowanych do 2023 r., nie zostanie całkowicie zlikwidowane. W przewozach towarowych największe potoki występują wzdłuż magistrali E-30 / C-E 30, tj. linii wylotowych w kierunku Opola i Legnicy oraz łączącej je linii obwodowej (nr 349). W pozostałych kierunkach wyraźnie dominuje ruch pasażerski. Wąskim gardłem w 2023 r. pozostanie ww. trzytorowa estakada kolejowa zlokalizowana w centrum Wrocławia, na zachód od stacji Wrocław Główny, ograniczająca przepustowość w ruchu pasażerskim na wskazanych wyżej kierunkach.



Ryc. 50. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Wrocław w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

## 7.6 WĘZŁ MIEJSKI WROCŁAW – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Wrocławski węzeł miejski jest węzłem, w którym ukończono większość planowanych obecnie autostrad i dróg ekspresowych. W budowie znajduje się ostatni z elementów – wyjście drogi ekspresowej S5 w kierunku Poznania. Jednocześnie dokumenty wojewódzkie (a także niektóre centralne, w tym KPZK 2030) wskazują na potrzebę budowy dróg ekspresowych w kierunku południowym (Kotlina Kłodzka) i południowo-zachodnim (Wałbrzych, łącznik do drogi S3). Planowanym zadaniem jest również poszerzenie odcinka autostrady A4 między Wrocławiem i Krzyżową (obecnie brak tam pasa awaryjnego). Dokumenty strategiczne nie zakładają natomiast budowy wschodniej obwodnicy ekspresowej miasta. Jednocześnie także od strony wschodniej oraz północnej brakuje obwodnicy śródmiejskiej. Uwarunkowania te zwiększają znaczenie odcinków ostatniej mili łączących istniejący fragment obwodnicy śródmiejskiej z autostradami A4 i A8. Są istotną przesłanką, aby ich liczba oraz przepustowość była większa. W dodatku odcinek biegnący do węzła Bielany (nr 1) należy do tras notujących silną kongestię. Przemawia to za modernizacją ciągu ulic prowadzących do węzła Wrocław Zachód do obwodnicy śródmiejskiej oraz za rozważaniem inwestycji w przedłużeniu ulicy Granicznej (powiązania węzła Lotnisko z obwodnicą śródmiejską).

Oddanie do użytku odcinka drogi ekspresowej S5 (przewidziane na rok 2017) oraz w dłuższej perspektywie całej trasy do Poznania (początek 2019 r.) może spowodować zwiększenie ruchu w sąsiedztwie węzła Wrocław Północ. W połączeniu z brakiem północno-wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej będzie to skutkowało kongestią w ciągu ulicy Żmigrodzkiej. Odrębnym wyzwaniem jest doprowadzenie ruchu z sieci TEN-T do wschodnich dzielnic miasta. O tej potrzebie świadczy m.in. kongestia występująca w południowej części obwodnicy śródmiejskiej. Obecnie dostęp do układu autostrad ze wschodnich dzielnic może być realizowany przez odcinek ostatniej mili nr 1 (silna kongestia), ewentualnie nr 2 do węzła Wrocław Wschód lub DK98 (daleki objazd do łącznika Długotłęka).

Inwestycje w ciągu ulic Karkonoska, Ślężna, Dyrekcyjna i Pułaskiego zapewniają dostęp do dworców kolejowego i autobusowego. Ich sprawne dowiązanie do sieci TEN-T przez węzły inne niż Węzeł Bielany jest kolejną przesłanką dla kontynuowania budowy obwodnicy śródmiejskiej.

Należy podkreślić, że w świetle raportów Deloitte Wrocław jest od paru lat miastem, w którym kongestia jest najwyższa w kraju. Mimo wymienionych wyzwań we Wrocławiu brak jest inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w obecnej perspektywie finansowej (2014-2020).

**Rekomendacje.** Biorąc powyższe argumenty pod uwagę, można przyjąć, że najważniejszymi przedsięwzięciami dla węzła miejskiego Wrocławia (z punktu widzenia dostępu do sieci TEN-T) są obecnie:

- kontynuacja budowy obwodnicy śródmiejskiej – odcinek północny, aż do drogi nr 98;
- kontynuacja budowy obwodnicy śródmiejskiej – odcinek południowy (Aleja Wielkiej Wyspy);
- modernizacja ciągu ulic Solskiego, Wiejska, Mokronoska, doprowadzających ruch z obwodnicy śródmiejskiej do węzła Wrocław Zachód.

W szerszym układzie aglomeracyjnym pożądana jest modernizacja dróg w kierunku terminala w Brzegu Dolnym. Obsługujący go obecnie ciąg dróg wojewódzkich 341 i 342 nie posiada węzła na skrzyżowaniu z autostradą A8. Dlatego rozwiązaniem byłoby powiązanie Brzegu Dolnego z drogą krajową DK98 (fragment rozważanej w dalszej przyszłości tzw. obwodnicy Aglomeracji Wrocławia) lub modernizacja obecnej drogi lokalnej w stronę węzła Kryniczno na budowanej drodze ekspresowej S5.

Długookresowo wskazane wydają się działania na rzecz uzupełnienia Rozporządzenia o układzie autostrad i dróg ekspresowych o wschodnią obwodnicę Wrocławia. Wrocław cierpi jednak

przede wszystkim na brak sprawnych połączeń wewnątrz miasta, np. z uwagi na brak północno-wschodniego odcinka obwodnicy śródmiejskiej. Budowa obwodnicy miasta w klasie A lub S nie rozwiąże w znaczącym stopniu problemu komunikacji w samym mieście. Ponadto realizacja obwodnicy śródmiejskiej jest zadaniem generującym niższe koszty realizacji.

Dwie inwestycje kolejowe planowane do 2023 r. w węźle miejskim Wrocław są w pełni uzasadnione. Są one komplementarne wobec dotychczas zrealizowanych przedsięwzięć, co pozwoli stworzyć spójny system o wysokich parametrach technicznych. Będąca na etapie końcowym modernizacja linii E-59 w kierunku Poznania uzupełnia brakujące ogniwo w ciągu korytarza Bałtyk-Adriatyk. Remont linii CE-30 na odcinku Wrocław – Jelcz – Opole jest natomiast kluczowy dla przyszłego efektywnego przeniesienia większości ruchu towarowego z linii E-30 (Wrocław – Brzeg – Opole), uwalniając dodatkowe zdolności przepustowe do wykorzystania przez sektor pasażerski, w tym rosnące przewozy o charakterze aglomeracyjnym.

Z punktu widzenia obsługi kolejowego ruchu towarowego, elementem węzła wymagającym uwzględnienia w planach inwestycyjnych powinna być także linia obwodowa (nr 349, Święta Katarzyna – Wrocław Kuźniki), będąca częścią sieci bazowej TEN-T. Pomimo dostatecznych parametrów technicznych (dwutorowy szlak, prędkość szlakowa 60 km/h), wskazane byłoby zwiększenie dotychczasowych limitów przepustowości.

## 8. WĘZŁ MIEJSKI KATOWICE

### 8.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** Miasto Katowice w 2023 r. będzie przecinać jedynie jeden odcinek sieci bazowej TEN-T, tj. autostrada A4. Nie jest pewne czy do 2023 r. zostanie ukończony odcinek drogi ekspresowej S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej. Oprócz dworca kolejowego w Katowicach trzy obiekty infrastruktury punktowej omawiane w ramach węzła Katowice zlokalizowane są poza obszarem administracyjnym miasta: Euroterminal Sławków, Śląskie Centrum Logistyki S.A. oraz port lotniczy Katowice-Pyrzowice. Z punktu widzenia dojazdów z węzła Katowice do tychże obiektów kluczowy jest układ sieci TEN-T poza granicami administracyjnymi miasta, tj. autostrada A4 w kierunku zachodnim prowadząca do Śląskiego Centrum Logistyki w Gliwicach, autostrada A4 i droga ekspresowa S3 prowadząca do Euroterminala Sławków oraz trasy prowadzące do lotniska w Pyrzowicach (autostrada A1 lub droga ekspresowa S1). Odcinek S1 Pyrzowice-Podwarpie projekt „Budowa drogi S-1 Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. „Pyrzowice” – w. „Lotnisko”)” polega na budowie drugiej jezdni drogi ekspresowej S1 na odcinku od węzła Lotnisko do Podwarpia (w latach 2010 – 2012 wybudowany został dwujezdniowy odcinek drogi S1 od węzła Pyrzowice na autostradzie A1 do węzła Lotnisko (z węzłem Lotnisko) na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 913). Na dalszym przebiegu drogi krajowej nr 1 w najbliższych latach planuje się również projekt w postaci „Przebudowy drogi krajowej nr 1 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Podwarpie – Dąbrowa Górnicza (S1 Podwarpie – Dąbrowa Górnicza)”. Pozostałe odcinki sieci TEN-T na obszarze konurbacji górnośląskiej są gotowe. Kluczowy w kontekście sieci TEN-T w Polsce i dojazdu do lotniska w Pyrzowicach z kierunku północnego jest brakujący odcinek autostrady A1 między węzłem Pyrzowice a Częstochową. Odcinek ten na całym przebiegu jest w trakcie budowy (planowany termin oddania w latach 2018-2019).

**Obiekty infrastruktury punktowej.** Port lotniczy Katowice-Pyrzowice położony na północ w odległości ponad 30 km od Katowic obsłużył w 2015 r. ponad 3 mln pasażerów, co dało mu czwarte miejsce w kraju. Dworzec kolejowy Katowice należy do kategorii dworców premium (w ramach konurbacji górnośląskiej do tej kategorii należy również nie uwzględniony w analizie tzw. odcinków ostatniej mili dworzec kolejowy w Gliwicach). Dworzec autobusowy w Katowicach jest zlokalizowany ok. 400 m na północ od dworca kolejowego. Pozostałe analizowane obiekty infrastruktury punktowej (dwa terminale drogowo-kolejowe) położone są z dala od granic administracyjnych Katowic. Euroterminal Sławków Sp. z o.o. (przepustowość roczna 284 810 TEU; ul. Groniec 1, Sławków) oraz PCC Intermodal –Terminal PCC Gliwice (przepustowość roczna 150 tys. TEU; ul. Portowa 28, Gliwice). Na obszarze konurbacji górnośląskiej funkcjonują również Terminal Kontenerowy Gliwice – PKP Cargo Connect Sp. z o.o. (128 tys. TEU; ul. Reymonta 32 w Gliwicach) oraz terminal POLZUG w Dąbrowie Górniczej (ul. Koksownicza 6; 233 600 TEU).

Tab. 48. Kluczowe elementy infrastruktury punktowej w konurbacji górnośląskiej

Porty lotnicze	Terminale drogowo-kolejowe	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe
Katowice – Pyrzowice	Euroterminal Sławków	Katowice	Dworzec Autobusowy Katowice
	Terminal PCC Gliwice		

## 8.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

W węźle miejskim Katowice odcinki ostatniej mili prowadzą bezpośrednio od obiektów infrastruktury punktowej do sieci TEN-T (przy czym punktem wyjścia jest sieć TEN-T na obszarze miasta Katowice).

**Odcinek ostatniej mili nr 1.** Odcinek łączący dworzec kolejowy Katowice z autostradą A4. Władze miasta uważają, że: „Właściwa trasa do Dworca Katowice przebiega od autostrady A4 przez planowane przedłużenie ul. **Grundmanna** i ulicę Sądową”, a „po zrealizowaniu przedłużenia ul. Grundmanna zakłada się ograniczenie w ruchu pojazdów ciężarowych dla odcinka nr 1a przebiegającego ulicą Mikołowską”. Istnieje wstępne studium wykonalności pn.: „Przedłużenie ul. Grundmanna na południe – w kierunku ul. Bocheńskiego oraz Autostrady A4 w Katowicach” oraz projekt koncepcyjny pn.: „Analiza funkcjonalno-przestrzenna z rozwiązaniami wariantowymi dla przedłużenia ciągu ulic Stęślickiego – Grundmanna w kierunku południowym do autostrady A4 i ulicy Bocheńskiego oraz połączeniami z dworcem kolejowym i obszarem po zachodniej stronie ulicy Mikołowskiej”. Dworzec autobusowy jest zlokalizowany kilkaset metrów na północ od dworca kolejowego i kilkaset metrów na wschód od ul. Grundmanna (dojazd ulicami Opolską i Sokolską).

**Odcinek ostatniej mili nr 2.** Odcinek łączący Katowice z drogą ekspresową S1 i **Dąbrową Górniczą**, który może być wykorzystywany w dojazdach do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice (po odpowiednim remoncie brakującego odcinka drogi ekspresowej S1) oraz do Euroterminala Sławków (w przypadku prawdopodobnego braku w 2023 r. nowego łącznika do Euroterminala). Odcinek poprowadzony wspólnie z odcinkiem ostatniej mili nr 3 Podwarpie, od autostrady A1 od węzła Katowice Murckowska ul. Murckowską (trzy pasy w każdym kierunku) przez węzeł Roździeńskiego trasą S86 (Aleja Walentego Roździeńskiego; również trzy pasy w każdym kierunku) aż do rozjazdu tras DK94 i DK86. Na dalszym etapie jako Aleja Zagłębia Dąbrowskiego droga krajowa nr 94 ma po dwa pasy w każdym kierunku prowadząc do węzła na drodze ekspresowej S1.

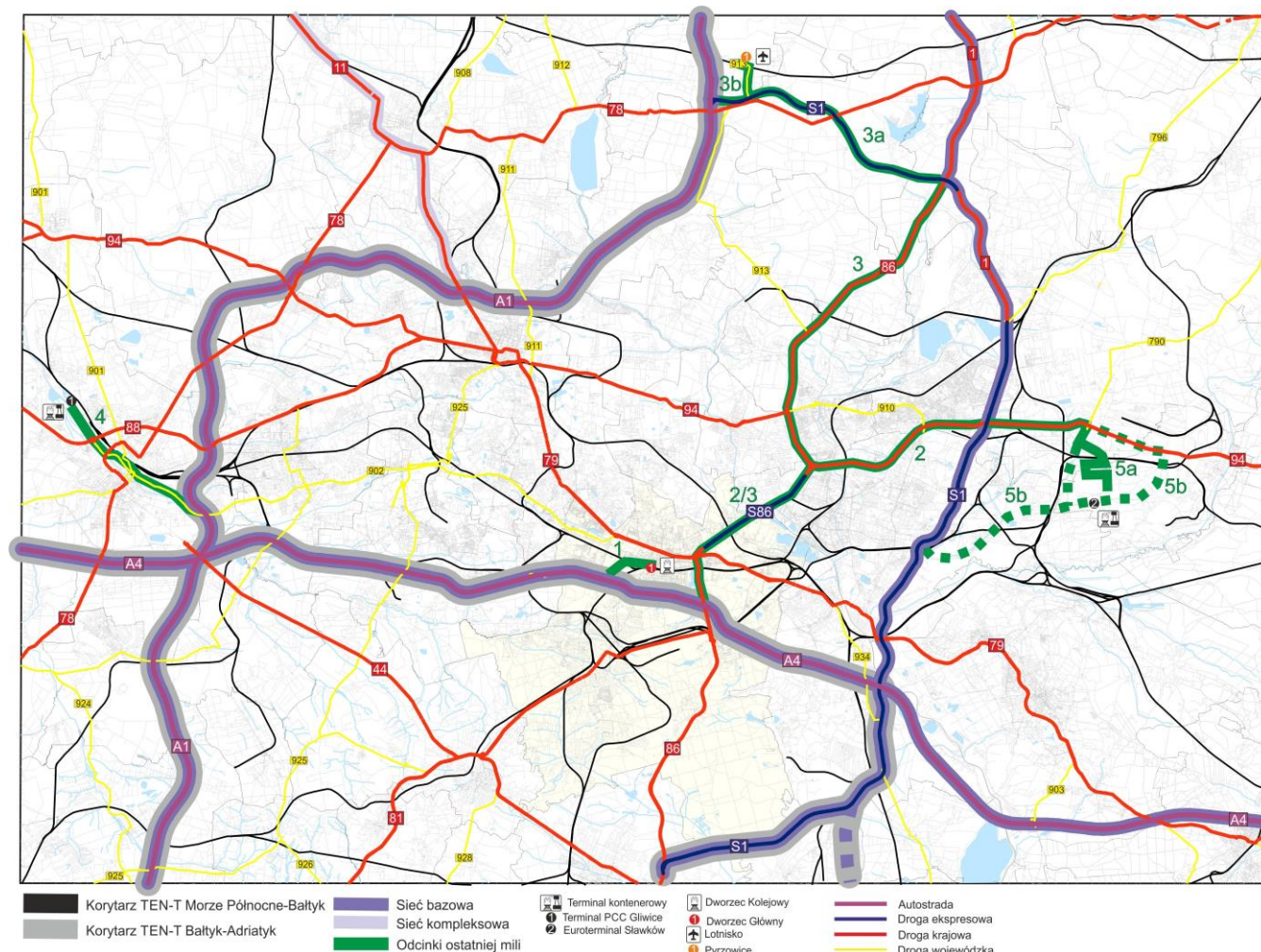
**Odcinek ostatniej mili nr 3.** Od północnego fragmentu drogi ekspresowej S86 odcinek nazwany **Podwarpie** prowadzi dwujezdniową drogą krajową nr 86 do węzła Podwarpie na drodze ekspresowej S1 (może być on alternatywnie wykorzystywany jako trasa dojazdowa z Katowic do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice). Od węzła Podwarpie trasa ma charakter drogi ekspresowej jednojezdniowej prowadzącej do portu lotniczego. Do 2023 r. powinna być gotowa druga jezdnia tej trasy (projekt: Budowa drogi S-1 Pyrzowice – Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. "Pyrzowice" – w. „Lotnisko”)) (**odcinek ostatniej mili nr 3a**). Istnieje już dwujezdniowy odcinek drogi S1 od węzła Pyrzowice na autostradzie A1 do węzła Lotnisko (z węzłem Lotnisko) na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką 913) (**odcinek ostatniej mili nr 3b**).

**Odcinek ostatniej mili nr 4.** Położony na obszarze **Śląskiego Centrum Logistyki** terminal PCC Intermodal funkcjonuje od sierpnia 2011 r. Położony nad Kanalem Gliwickim na terenie Śląskiego Centrum Logistyki obsługuje ładunki kontenerowe rejonu Górnego Śląska. Dojazd pojazdami ciężarowymi odbywa się ul. Portową, a w dalszej kolejności Drogową Trasą Średnicową (droga wojewódzka nr 92) do węzła na autostradzie A1 Gliwice Sośnica. Dojazd do terminala znacznie się poprawił w ostatnim okresie. Budowę Trasy Średnicowej w Gliwicach ukończono w marcu 2016 r. Śródmiejski odcinek DTŚ (G2) od węzła z ul. Kujawską do ul. Królewskiej to dwujezdniowa droga dwupasmowa, a od Królewskiej Tamy do DK-88 to jednojezdniowa droga z dwoma pasami ruchu w każdą stronę.

**Odcinek ostatniej mili nr 5.** **Euroterminal Sławków Sp. z o.o.** jest terminalem logistycznym usytuowanym na styku najdalej na zachód wysuniętego odcinka linii kolejowych o szerokim rozstawie toru (1520 mm) i linii normalnotorowej (1435mm). Dzięki bezpośredniemu połączeniu linią



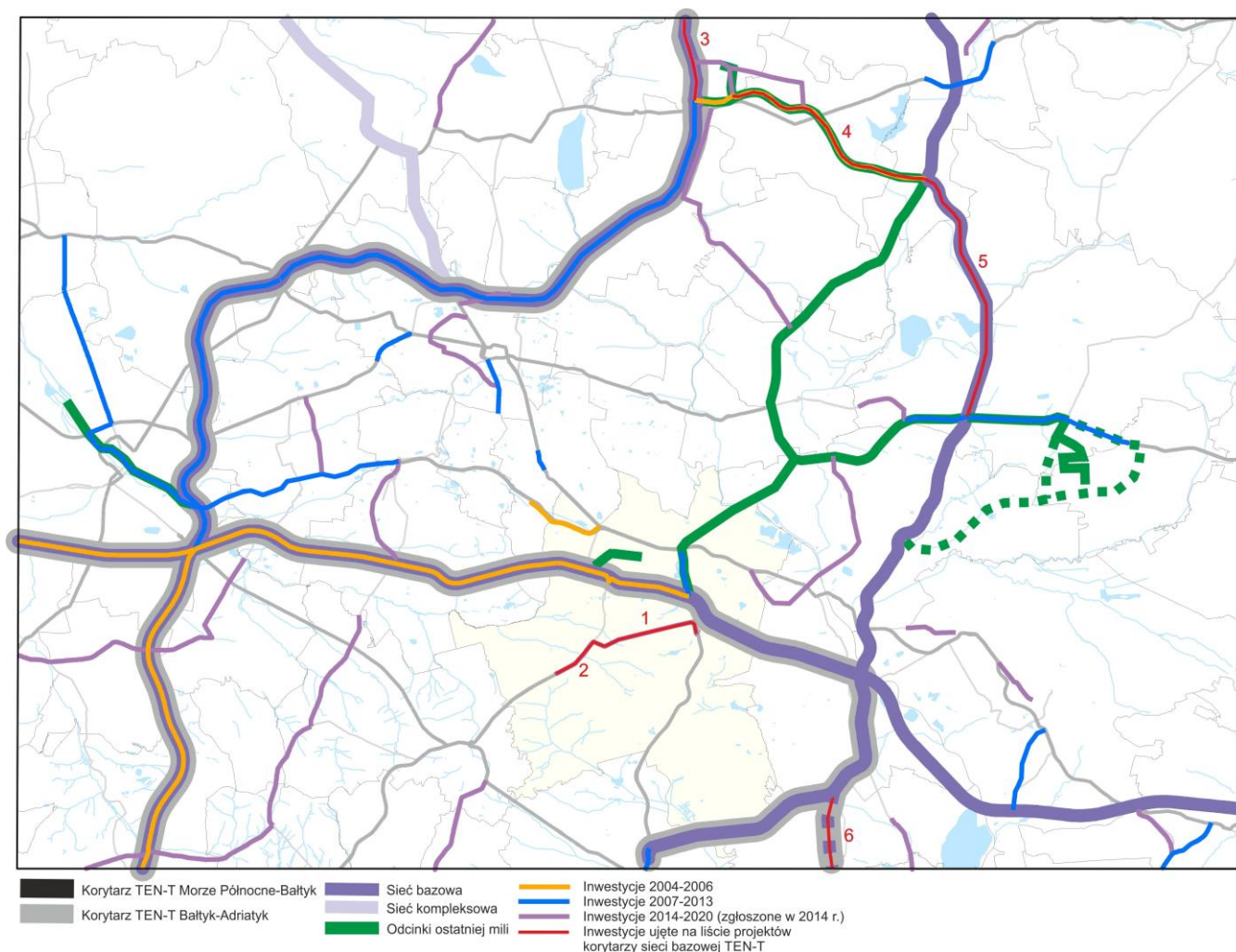
szerokotorową LHS o długości ok. 400 km przez przejście graniczne Izow/Hrubieszów poprzez Ukrainę z Dalekim Wschodem istnieje możliwość aktywnej roli terminala w rozwoju transportu kontenerowego na trasie Daleki Wschód i Azja – Europa Zachodnia. Euroterminal cechuje słaba dostępność drogowa. Pojazdy ciężarowe mają do dyspozycji jedynie drogi gminne przebiegające często przez osiedla gęstej zabudowy, np. wzdłuż ulic Groniec/Hrubieszowska/Kołodaczka/Wrocławska w kierunku drogi krajowej DK94 lub ul. Rudną. Włodarze gminy Sławków preferują przejazd ul. Rudną i Strzemieszycką (**odcinek ostatniej mili 5a**). Aktualnie brak jest środków na realizację koniecznej inwestycji w postaci połączenia terminala z DK94 przynajmniej poprzez układ dróg wojewódzkich. Sytuację komplikuje fakt, iż przedsięwzięcie polegające na budowie dróg obsługujących terminal w Sławkowie z terenami inwestycyjnymi Zagłębia Dąbrowskiego jest inwestycją regionalną (w znacznej mierze na obszarze gminy Sławków) (**odcinek ostatniej mili 5b**). Kwestia charakteru (kategorii drogi) i zakresu inwestycji, jej ewentualnego dofinansowania ze środków krajowych lub UE wymaga porozumienia na szczeblu regionalnym oraz krajowym.



#### Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka
1	Grundmanna
2	Dąbrowa Górnicza
3	Podwarpie
4	Śląskie Centrum Logistyki
5	Euroterminal Sławków

Ryc. 51. Odcinki ostatniej mili w węźle miejskim TEN-T Katowice



Inwestycje ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T

Lp	Nazwa projektu
1	Extension of national road no. 81 from A4 motorway junction with national road no. 86 to newly constructed junction with Armia Krajowa Str. - phase I
2	Extension of national road no. 81 from A4 motorway junction with national road no. 86 to newly constructed junction with Armia Krajowa Str. - phase IV
3	A1: Pyrzowice-Częstochowa by-pass
4	S1 express road section Pyrzowice-Podwarpie
5	S1 express road section Podwarpie - Dąbrowa Górnicza
6	S1: express road section Kosztowy - Bielsko-Biała

Ryc. 52. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Katowice

### 8.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

Natężenie ruchu na dwóch trasach należących do węzła TEN-T Katowice należy do najwyższych (obok Warszawy) w kraju. Są to przejście autostrady A4 przez Katowice (ponad 100 tys. pojazdów na dobę) oraz odcinek S86 Sosnowiec-Katowice – ponad 112 tys. pojazdów /24h (tab. 49). Na tych odcinkach liczba pasów w każdym kierunku przewyższa dwa. Mimo to, jest to tak duże natężenie ruchu, że w szczycie rannym kongestia występuje na S86 na dojeździe do Katowic (przed

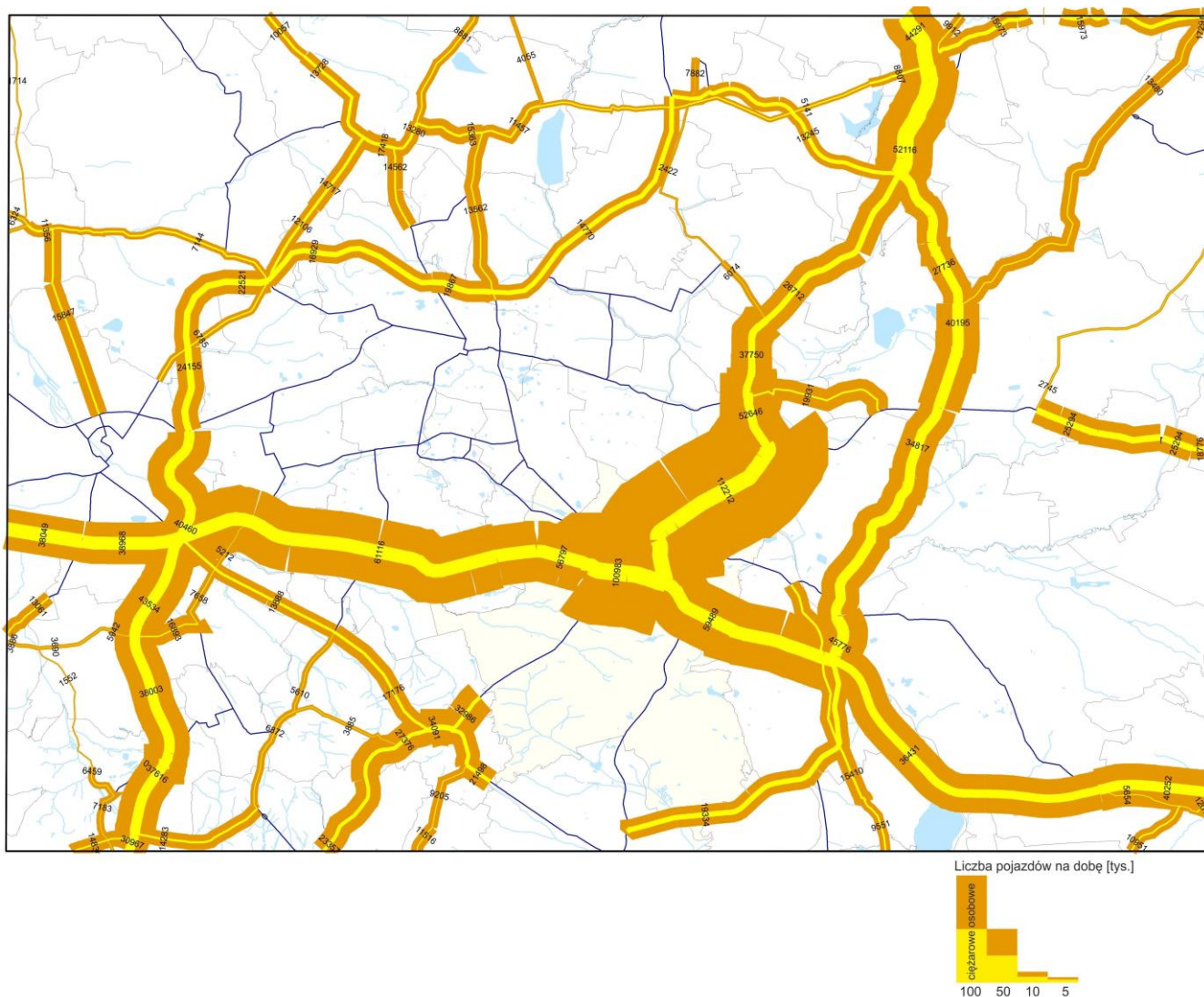
rondem Roździeńskiego). Kongestia w szczycie rannym w mniejszej skali również zdarza się lokalnie na odcinkach ostatniej mili prowadzących do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice. Generalnie oprócz centrum Katowic, obszar konurbacji górnośląskiej jest obszarem bardzo dobrze rozwiniętym w infrastrukturę drogową, z wieloma dwujezdniowymi trasami i prawie zamkniętym ringiem autostradowo-ekspresowym (brakuje drugiej jezdni na północnym fragmencie S1 i modernizacji północnego odcinka wschodniej obwodnicy konurbacji górnośląskiej (również droga ekspresowa S1). W centrum Katowic kongestia widoczna jest również na dojeździe do dworca kolejowego (ul. Sadowa). Spośród analizowanych największych miast w Polsce przez firmę Deloitte Katowice mają najmniejsze problemy z kongestią (file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\_Raport\_korki\_2016.pdf).

Tab. 49. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na odcinkach sieci TEN-T i odcinkach ostatniej mili w węzle Katowice w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A4	8,279	WĘZŁ KLESZCZÓW-WĘZŁ GLIWICE OSTROPA	34656	61	21856	3538	819	8135	246
A4	6,194	WĘZŁ GLIWICE OSTROPA-WĘZŁ GLIWICE BOJKÓW	38049	69	24139	3862	1010	8712	257
A4	4,648	WĘZŁ GLIWICE BOJKÓW-WĘZŁ GLIWICE SOŚNICA	38968	71	26099	3078	987	8492	237
A4	10,030	WĘZŁ GLIWICE SOŚNICA-WĘZŁ RUDA ŚLĄSKA	58483	148	44342	5308	1287	7103	294
A4	6,113	WĘZŁ RUDA ŚLĄSKA-WĘZŁ CHORZÓW	61116	155	47396	4867	1275	7130	293
A4	4,594	CHORZÓW-KATOWICE	56797	141	43675	4802	1174	6718	287
A4	3,879	KATOWICE/PRZEJŚCIE/	100983	245	84030	6722	1759	7749	470
A4	6,341	KATOWICE-WĘZŁ MYSŁOWICE MORGI	57113	119	45162	3355	1363	6626	480
A4	2,868	WĘZŁ MYSŁOWICE MORGI-WĘZŁ MYSŁOWICE BRZĘCZKOWICE /S-1/	59489	114	46204	4365	1528	6827	451
A4	15,818	WĘZŁ MYSŁOWICE BRZĘCZKOWICE-WĘZŁ JAWORZNO WSCHÓD /DK 79/	36431	62	27559	3052	767	4481	509
S1b A1d	15,869	WĘZŁ PYRZOWICE-WĘZŁ PIEKARY ŚLĄSKIE	14770	39	10121	1115	369	3089	36
A1c	3,140	WĘZŁ PIEKARY ŚLĄSKIE-WĘZŁ BYTOM	19867	69	14132	1776	480	3369	41
A1c	9,562	WĘZŁ BYTOM-WĘZŁ ZABRZE PÓŁNOC	16929	39	11583	1501	453	3309	43
A1c	5,736	WĘZŁ ZABRZE PÓŁNOC-WĘZŁ ZABRZE ZACHÓD	22521	56	15845	1761	591	4220	48
A1c	4,126	WĘZŁ ZABRZE ZACHÓD-WĘZŁ GLIWICE WSCHÓD	24155	60	16990	2028	744	4284	48
A1b	5,936	WĘZŁ GLIWICE WSCHÓD-WĘZŁ SOŚNICA	40460	100	30210	3097	1243	5712	97
A1a	4,640	WĘZŁ SOŚNICA-WĘZŁ KNURÓW	43534	99	32570	3598	1122	6010	135
1	6,553	SIEWIERZ/PRZEJŚCIE/	44291	109	29277	4225	1391	9037	248
1	4,779	SIEWIERZ-WOJKOWICE	52116	136	35564	4805	1686	9669	254
S1b	10,848	WĘZŁ LOTNISKO /DW913/-WĘZŁ PODWARPIE	13245	38	9363	932	322	2527	63
1a	2,592	WOJKOWICE-DĄBROWA GÓR.	27736	76	18357	2703	898	5572	130
S1	5,104	DĄBROWA GÓR.-SULNO	40195	108	28792	3848	1215	6072	160
S1	11,802	SULNO-JAWORZNO /DK 79/	34817	93	24589	3168	839	6033	95
S1	2,323	JAWORZNO /DK 79/-KOSZTOWY	45776	115	33797	3832	1503	6394	135
S1	16,107	KOSZTOWY-TYCHY	19334	57	14164	1415	558	3082	55
86	9,908	WOJKOWICE KOŚCIELNE-GRODKÓW	26712	83	20489	2252	797	2937	153
86	4,197	GRODKÓW-BĘDZIN	37750	109	30658	2850	947	3050	133
S86	5,924	SOSNOWIEC-KATOWICE	112212	374	95578	7685	2500	5095	978
94b	4,190	CZELADŹ-BĘDZIN	15088	66	12666	1103	409	697	137
94b	4,748	ŚLĄWKÓW/PRZEJŚCIE/	25294	126	18594	3302	793	2370	109

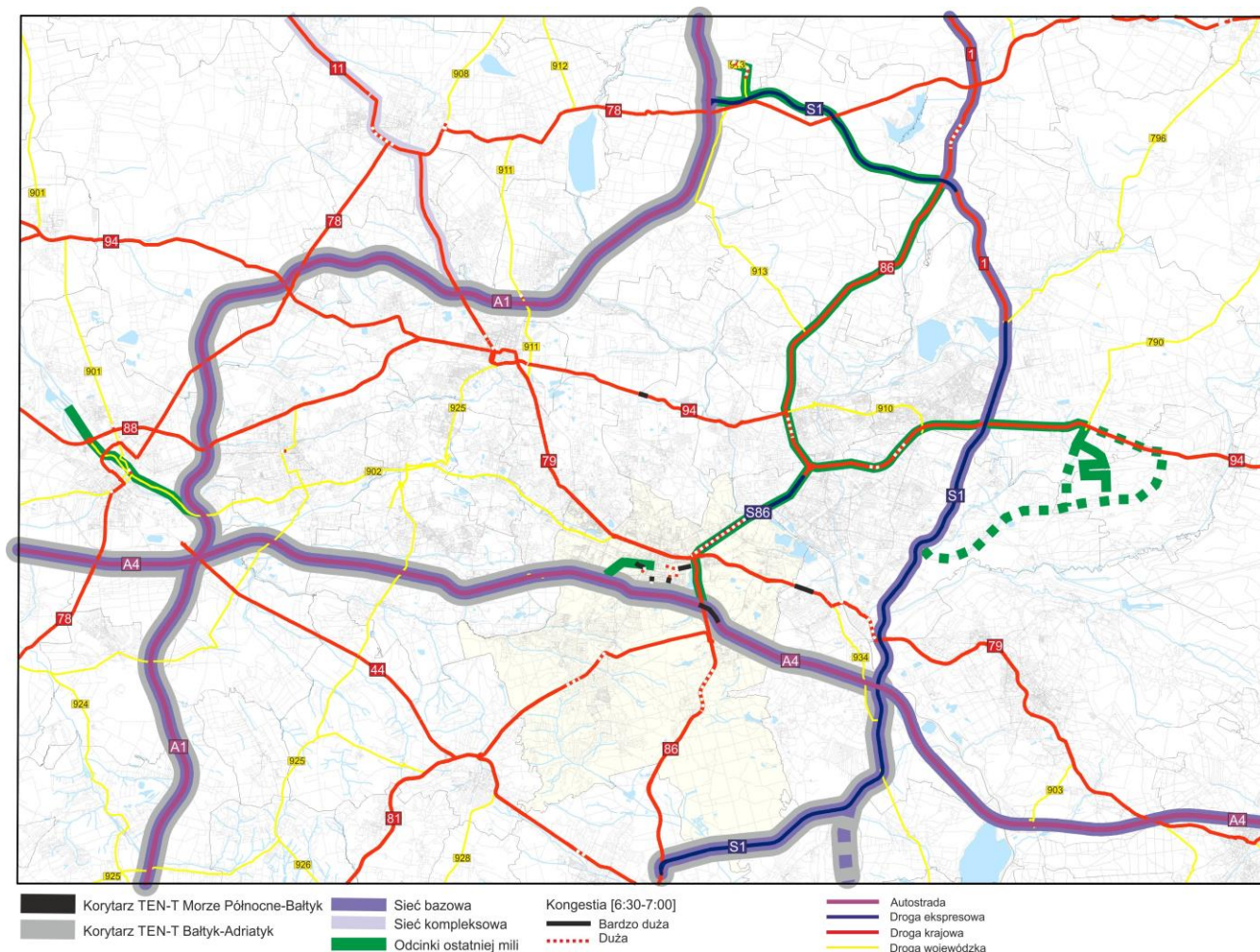
Źródło: GDDKiA.





Ryc. 53. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Katowice w 2015 r.

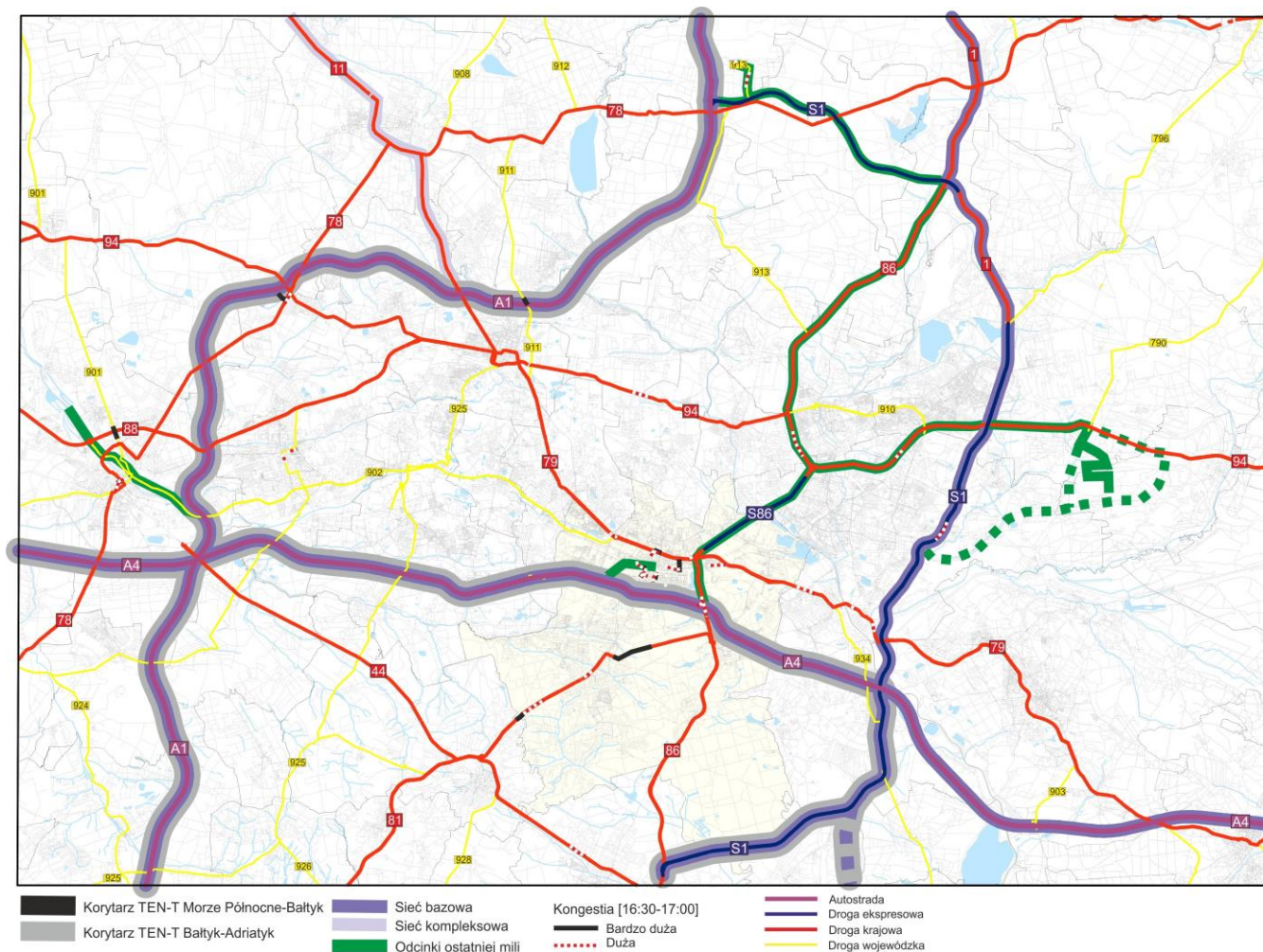
Źródło: GDDKiA



Ryc. 54. Wąskie gardła w szczycie rannym w węźle miejskim TEN-T Katowice (20.09.2016)

Źródło: Targeo.

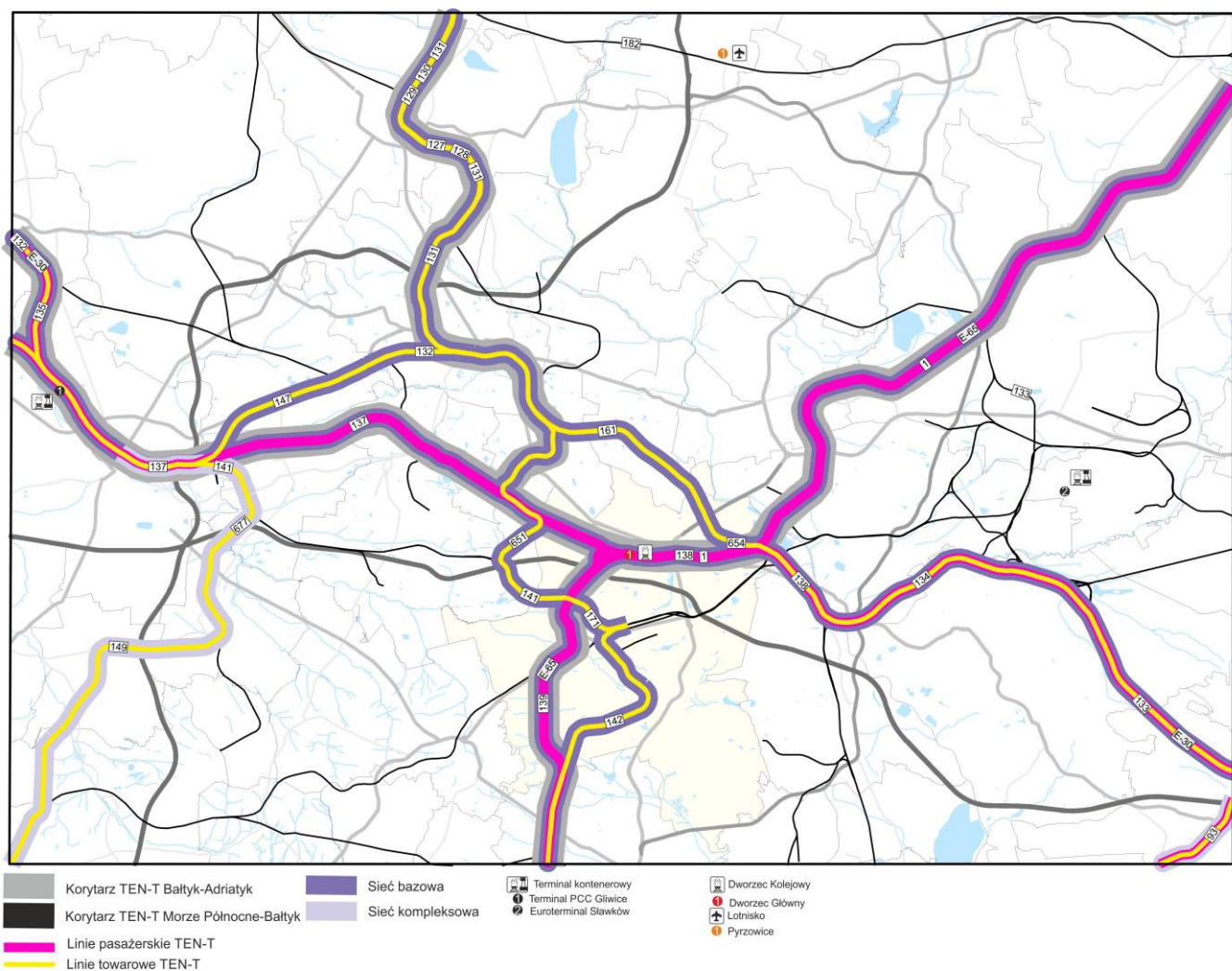




Ryc. 55. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węźle miejskim TEN-T Katowice (20.09.2016)  
 Źródło: Targeo.

## 8.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.

**Kolejowa sieć bazowa TEN-T** w węźle miejskim Katowice stanowi fragment korytarza Bałtyk-Adriatyk. Tworzą go linie nr 1 (z Katowic w kierunku Zawiercia), 132 (Pyskowice - Opole), 135 (Gliwice – Pyskowice), 137 (z Katowic w kierunku Gliwic i Kędzierzyna Koźła) i 139 (z Katowic w kierunku Pszczyny). Ponadto do sieci bazowej należy większość pozostałych linii eksploatowanych w ruchu pasażerskim i towarowym. **Sieć kompleksowa** tworzona jest przez linie 677, 149 i 140, dedykowane ruchowi towarowemu, łączące Gliwice z Rybnikiem. W centralnej części węzła, pod względem rodzaju przewozów w ramach TEN-T, występuje wyraźne oddzielenie odcinków przeznaczonych do ruchu pasażerskiego od tych służących w szczególności przewozom towarowym. W relacji zachód-wschód kluczową rolę w sektorze towarowym odgrywają linie nr 147 i 161, łączące Gliwice z Bytomiem, Chorzowem i Mysłowicami, bez ingerencji w ruch pasażerski. Komunikację towarową północ-południe zapewniają natomiast dwa ciągi: Tarnowskie Góry - Bytom - Chorzów Batory - Katowice Muchowiec - Tychy (linie nr 127, 131, 164, 141, 171, 652, 142) oraz Gliwice – Leszczyny - Rybnik (linie nr 677, 149 i 140).



Ryc. 56. Przebieg kolejowej sieci TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Katowice

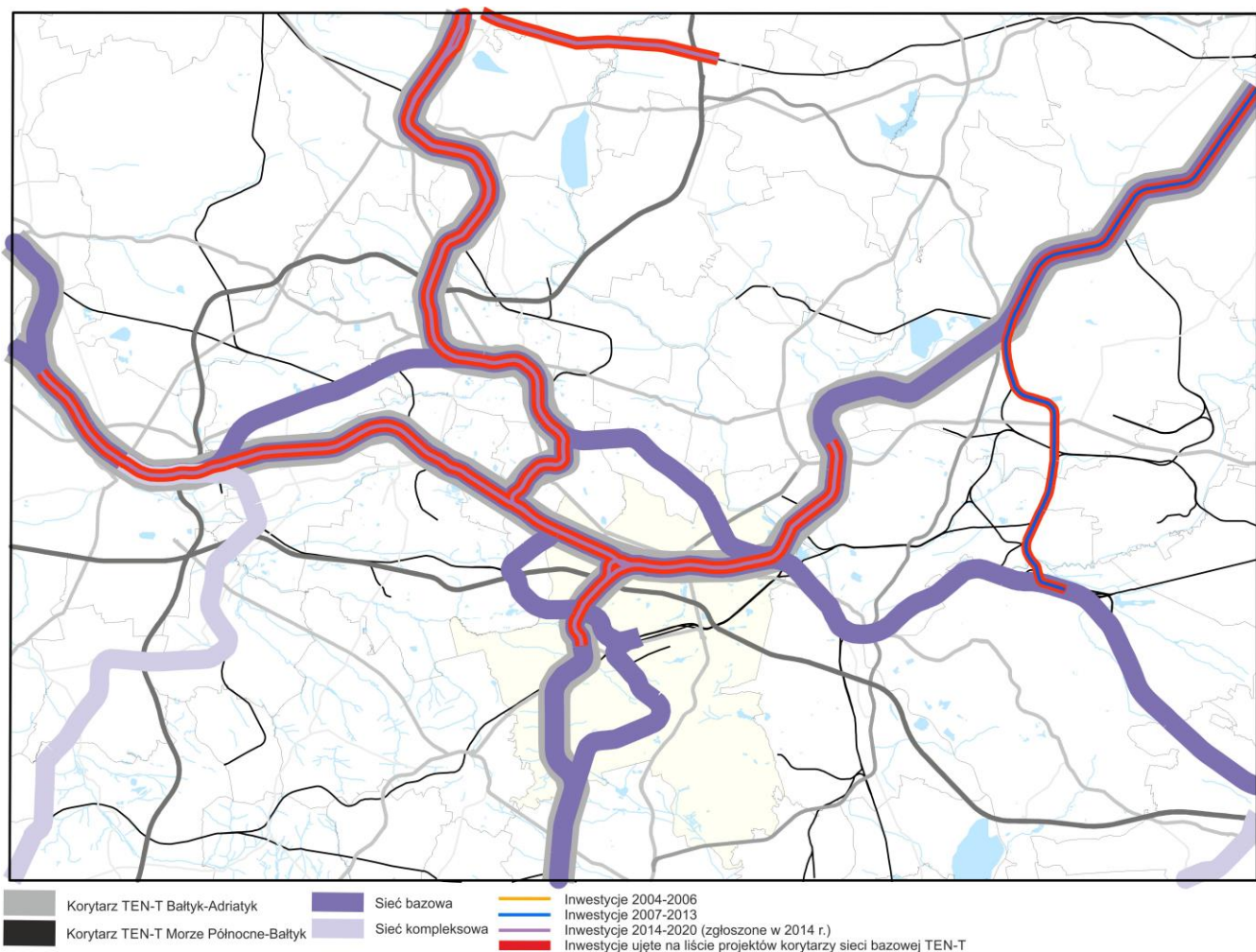
**Do roku 2023 r.** w ramach ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T jest aż **sześć inwestycji**, w znaczący sposób udrażniających węzeł. Większość dotyczy nowej perspektywy

finansowej. Jedna natomiast została zapoczątkowana jeszcze w okresie 2007-2013, obejmując swym zasięgiem rejon Zagłębia Dąbrowskiego, poprzez poprawę parametrów linii łączących Zawiercie z Jaworzniem Szczakową (linie nr 1, 133, 160, 186). Inwestycja ta umożliwi prowadzenie tranzytu w kierunku północ – południowy wschód. Pozostałe inwestycje finansowane ze środków POIiŚ lub CEF obejmą główny ciąg komunikacji pasażerskiej od Będzina przez Katowice po Gliwice Łabędy (fragmenty magistrali E-30 i E-65), odbudowę linii nr 182 (nowe połączenie kolejowe do portu lotniczego Katowice – Pyrzowice) oraz usprawnienie połączenia towarowego między Tarnowskimi Górami a Chorzowem Batory.

Tab. 50. Wykaz planowanych inwestycji kolejowych ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim Katowice (korytarz Bałtyk-Adriatyk)

Nazwa projektu	Data rozpoczęcia	Data ukończenia	Łączny koszt (mln Euro)	Wkład własny (mln Euro)	Inne źródła (mln Euro)	Nazwa programu
Works on main passenger lines (E 30 and E 65) in Śląsk area, phase I: line E 65 section Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice	2018	2023	1 016,00	brak danych	brak danych	CEF
Works on railway line C-E 65 section Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo	2018	2020	239,00	55,66	183,34	POIiŚ 2014 - 2020
Works on main passenger lines (E 30 and E 65) in Śląsk area, phase II: line E 30 section Katowice - Chorzów Batory and Gliwice Łabędy	2018	2022	77,96	18,17	59,80	CEF
Improvement of transport services quality through improvement of technical condition of railway lines no. 1, 133, 160, 186 on section Zawiercie - Dąbrowa Górnicza - Jaworzno Szczakowa	2013	2017	88,93	17,21	71,72	POIiŚ 2007-2013
Reconstruction of partially closed railway line no. 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie	2013	2021	55,40	12,74	42,66	POIiŚ 2014 - 2020
Works on main passenger lines (E 30 and E 65) in Śląsk area, phase III: line E 30 section Chorzów Batory - Gliwice Łabędy	2018	2023	262,90	61,18	201,72	CEF



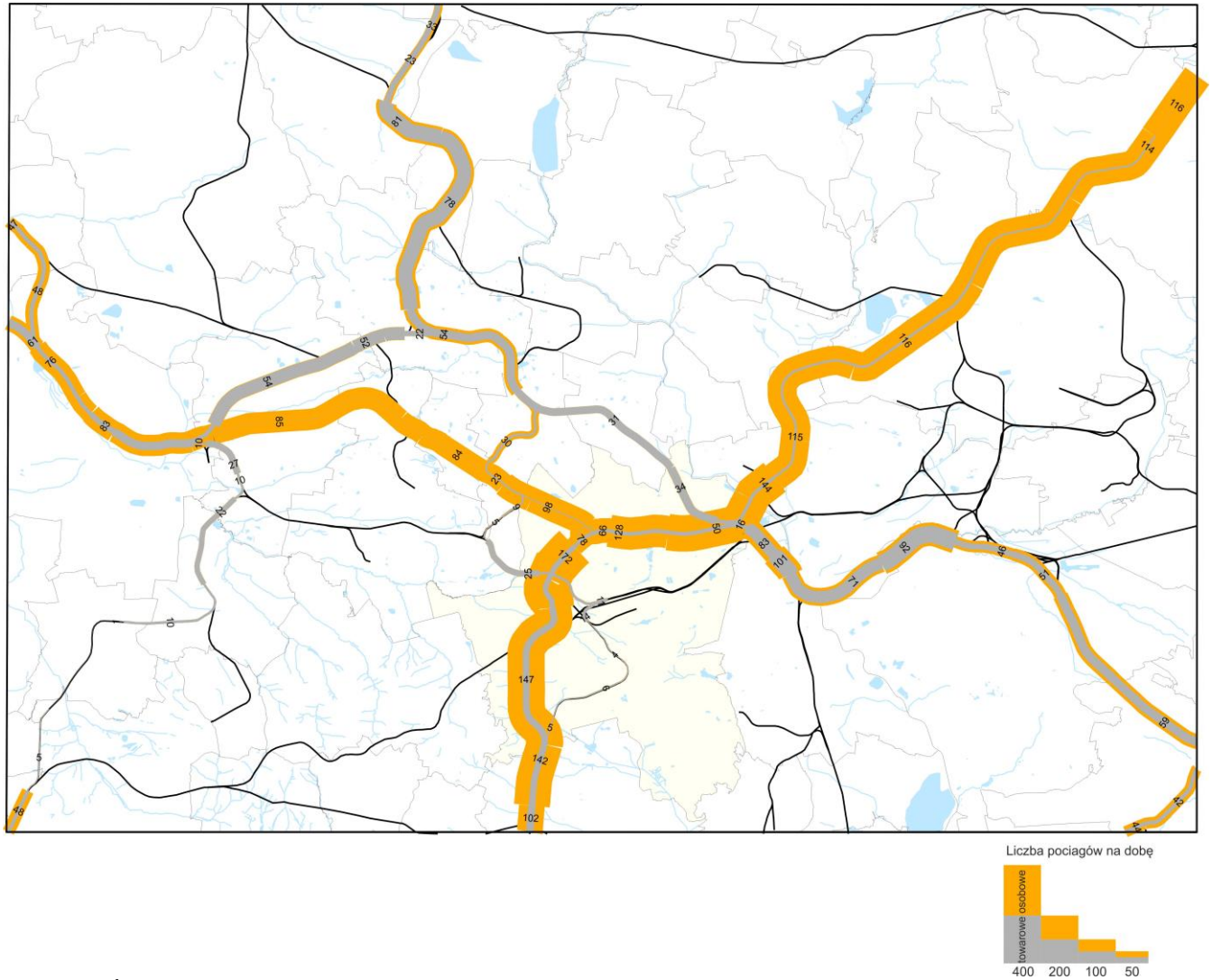


Ryc. 57. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

## 8.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

Natężenie ruchu w węźle miejskim Katowice charakteryzuje się dużym udziałem przewozów towarowych na wielu odcinkach sieci. Wśród tych łączących oba rodzaje przewozów, występują fragmenty nawet z przewagą ruchu towarowego nad pasażerskim. Przykładem tego są: linia nr 134 (między Jaworzniem Szczakową a Mysłowicami), linia nr 131 (między Bytomiem Karb a Tarnowskimi Górami). Zaznaczają się także inne odcinki kluczowe dla przeprowadzania ruchu towarowego przez węzeł, na których nie występuje regularny ruch pasażerski – linia nr 133 (Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa) oraz północna obwodnica towarowa (linia nr 132, Bytom – Gliwice, linia nr 161 Katowice Szopienice Północne - Chorzów Stary). Najbardziej przeciążonymi elementami sieci są: rejon stacji Mysłowice skupiający potoki z kierunku Trzebini i Oświęcimia (głównie przewozy towarowe) oraz odcinek linii nr 139, między posterunkiem odgałęźnym Brynów a stacją Katowice Ligota (głównie przewozy pasażerskie). Duże potoki pasażerskie notowane są ponadto wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego od Zawiercia przez Sosnowiec, Katowice po Gliwice, ze szczególnym udziałem odcinków na wschód od Katowic, gdzie występuje wzmożony ruch dalekobieżny (w tym połączenia Express InterCity Premium), jak i przewozy o charakterze aglomeracyjnym. Plany inwestycyjne do 2023 r. zakładają w szczególności poprawę przepustowości szlaków służących przewozom pasażerskim. W przypadku odcinków służących przewozom

towarowym, położony zostanie nacisk na korytarze wywozowe w kierunku Polski północnej. Plany nie zakładają jednak remontu północnej obwodnicy towarowej, co ograniczy efekt udroźnienia węzła na kierunku wschód-zachód.



Ryc. 58. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Katowice w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.



## 8.6 WĘZŁ MIEJSKI KATOWICE – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Węzeł miejski sieci TEN-T Katowice jest jednocześnie częścią policentrycznej konurbacji górnośląskiej. W jej obrębie pełni on funkcję podstawowego, ale nie jedyne regionalnego węzła drogowego i kolejowego. Nakładanie się funkcji transportowych powoduje, że ocena obecnych i przyszłych działań inwestycyjnych musi mieć charakter bardziej kompleksowy, a wydzielenie przedsięwzięć służących rozprowadzeniu ruchu nie jest jednoznaczne. Dlatego właśnie w niniejszym opracowaniu zdecydowano się na identyfikację ograniczonej liczby odcinków ostatniej mili, prowadzących do najważniejszych obiektów punktowych o znaczeniu ogólnoaglomeracyjnym. Nie zmienia to faktu, że sieć TEN-T obsługuje także inne duże miasta metropolii, zaś główne węzły drogowe położone są w Gliwicach (A1/A4) i Mysłowicach (A4/S1).

Konurbacja górnośląska, w tym węzeł katowicki posiada dobrze rozwiniętą sieć transportową. Układ drogowy jest domknięty w relacjach wschód-zachód. Inwestycje obecnej perspektywy realizowane są w układzie północ-południe. Może mieć to widoczny wpływ na obciążenie ruchem odcinków ostatniej mili (nr 2 i 3), które obecnie pełnią równocześnie funkcje tranzytowe. Tym samym nastąpi poprawa w dojeździe do portu lotniczego Pyrzowice oraz do Dąbrowy Górniczej. Generalnie cztery ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T i zgłoszone przez GDDKiA inwestycje drogowe znacznie poprawią warunki dojazdu do autostradowo-ekspresowej obwodnicy, a także jakość teży w jej północnym i wschodnim fragmencie (tab. 51). W przypadku opóźnień w modernizacji ciągu drogi ekspresowej S1 istnieje obawa, że po uruchomieniu brakujących odcinków A1 do Częstochowy układ rozprowadzenia ruchu z tej autostrady (a tym samym z Polski centralnej i północnej, w tym z Warszawy) ulegnie zmianom. Okresowo odcinkiem ostatniej mili może stać się ciąg dróg DK79 i DW911 (bezkolizyjna Aleja Jana Pawła II) z Katowic przez wschodni Bytom do autostrady A1 (węzeł Piekary Śląskie). Krytycznym wąskim gardłem w 2023 r. będzie natomiast nadal ostatni fragment dojazdu od Euroterminala Sławków.

Kolejnym wąskim gardłem może stać się centrum Katowic. Kluczowa w tym kontekście jest realizacja nowego dojazdu do autostrady A4 od strony północnej, czyli przedłużenie ul. Grundmanna. Postulowana przez miasto inwestycja poprawia głównie płynność ruchu w południowych dzielnicach miasta. Odcinek ten może stać się odcinkiem ostatniej mili w przypadku zmiany metodyki badania np. przy uwzględnieniu połączenia sieci TEN-T z ważnymi obszarami generującymi (osiedla mieszkaniowe) i absorbującymi ruch (miejsca pracy).

Sieć kolejowa w rejonie konurbacji górnośląskiej, obejmująca węzeł miejski Katowice, należy do najgęstszych w kraju. Jednocześnie występuje tam wysoki stopień dekapitalizacji infrastruktury, spotęgowany oddziaływaniem terenów górniczych. Przedsięwzięcia z poprzednich perspektyw finansowych w bardzo ograniczonym stopniu wpłynęły na poprawę stanu infrastruktury w węźle. Radykalna poprawa sytuacji może nastąpić jedynie w przypadku pełnej realizacji zamierzeń inwestycyjnych do 2023 r. Kluczowe dla podniesienia efektywności zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych są modernizacje odcinków linii E-30 (główny ciąg komunikacyjny Będzin – Sosnowiec – Katowice – Zabrze – Gliwice) oraz fragmentu linii E-65 (Katowice Ligota – Chorzów Batory – Bytom – Tarnowskie Góry). Uzasadniona jest także odbudowa fragmentu linii nr 182, dzięki której port lotniczy Katowice-Pyrzowice uzyska dogodne połączenie kolejowe. Dla przewozów towarowych bardzo ważne jest ponadto dokończenie prac poprawiających stan infrastruktury na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Jaworzno Szczakowa (inwestycja rozpoczęta w 2013 r.).

**Rekomendacje.** Charakter konurbacji górnośląskiej powoduje, że konieczna jest wewnętrzna integracja planowania infrastruktury transportowej. Docelowo rozprowadzenie ruchu z sieci TEN-T powinno być oceniane w odniesieniu do najważniejszych ośrodków układu policentrycznego. W chwili obecnej jako najważniejsze wymienić należy następujące działania:

- inwestycje GDDKIA na samej sieci TEN-T poprawiające drożność w układzie północ-południe, a dzięki temu dostęp do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice,
- inwestycje drogowe w rejonie Euroterminala Sławków,
- rozwój układu drogowego w rejonie dworca kolejowego Katowice,
- integracja sieci drogowej TEN-T z transportem szynowym obsługującym przewozy pasażerskie (linie kolejowe, a także międzymiastowa sieć tramwajowa), poprzez doprowadzenie odcinków sieci do parkingów *park and ride*.

Z punktu widzenia kolejowych przewozów towarowych działania inwestycyjne w obrębie węzła miejskiego Katowice powinny także objąć odcinki tworzące północną obwodnicę towarową – linie nr 147, 132 i 161, łączące Gliwice z Mysłowicami, które to odcinki odgrywają kluczową rolę w odciążaniu głównej magistrali przebiegającej przez Katowice, Chorzów Batory, Rudę Śląską i Zabrze. Ponadto niezbędną jest finalizacja modernizacji linii E-30 na odcinku od Katowic przez Mysłowice, Jaworzno w kierunku Trzebini i Krakowa, dzięki czemu cały ciąg E-30 na terenie Polski będzie już przedstawiał wysokie parametry techniczne.

Tab. 51. Uzasadnienie realizacji inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T z punktu widzenia likwidacji wąskich gardeł

Lp	Nazwa projektu	Benficyjent	Uzasadnienie –likwidacja wąskich gardeł	Rola dla rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T*
1	Extension of national road no. 81 from A4 motorway junction with national road no. 86 to newly constructed junction with Armia Krajowa Str. - phase I	Miasto Katowice	Odcinek istotny dla miasta (włodarze Katowic postulowali by włączyć go do odcinków ostatniej mili); jednak nie jest to odcinek łączący sieć TEN-T z centrum miasta a jedynie łączący południowe dzielnice miasta z autostradą A4	+/-
2	Extension of national road no. 81 from A4 motorway junction with national road no. 86 to newly constructed junction with Armia Krajowa Str. - phase IV	Miasto Katowice	Odcinek istotny dla miasta (włodarze Katowic postulowali by włączyć go do odcinków ostatniej mili); jednak nie jest to odcinek łączący sieć TEN-T z centrum miasta a jedynie łączący południowe dzielnice miasta z autostradą A4	+/-
3	A1: Pyrzowice-Częstochowa by-pass	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odcinek poprawiający dojazd do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice z kierunku północnego	++
4	S1 express road section Pyrzowice-Podwarpie	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odcinek poprawiający dojazd do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice z kierunku wschodniego i południowego; kluczowy dla dojazdów również z Katowic	++
5	S1 express road section Podwarpie - Dąbrowa Górnicza	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odcinek poprawiający dojazd do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice z kierunku południowego; kluczowy dla dojazdów również z Katowic	++
6	S1: express road section Kosztowy - Bielsko-Biała	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	Odcinek poprawiający dojazd do autostrady A4 z kierunku południowego	-

\*++ - bardzo duża; + - duża; +/- - umiarkowana; - - brak

## 9. WĘZŁ MIEJSKI KRAKÓW

### 9.1 PRZEBIEG DROGOWEJ SIECI TEN-T. OBIEKTY INFRASTRUKTURY PUNKTOWEJ

**Przebieg drogowej sieci TEN-T.** Przez aglomerację krakowską, na południe i zachód od Krakowa, prowadzi autostrada A4 należąca do sieci bazowej TEN-T. Trasa ta znajduje się już poza korytarzem sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Do sieci kompleksowej TEN-T należy również biegnąca od strony wschodniej Krakowa droga ekspresowa S7. Odcinek drogi Kraków Christo Botewa (Węzeł Rybitwy) – Kraków Węzeł Bieżanów istnieje od 2010 r. Na dalszy w kierunku północnym odcinek – Kraków Christo Botewa (węzeł Rybitwy) – Kraków (węzeł Igołomska) – została w 2014 r. podpisana umowa. Z kolei część trasy od węzła Igołomska do granic województwa świętokrzyskiego jest obecnie na etapie decyzji środowiskowej. Budowa drogi ekspresowej S7 we wschodniej części Krakowa (dzielnice Podgórze i Nowa Huta) ma przejąć ruch tranzytowy z drogi krajowej nr 79 do autostrady A4.

**Obiekty infrastruktury punktowej.** Poza granicami administracyjnymi miasta (na terenie gminy Balice) na zachód od centrum miasta (ok. 11 km) znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice. Obecnie jest to drugi polski port lotniczy (pod względem liczby odprawianych pasażerów i liczby operacji lotniczych) (ponad 4,2 mln w 2015 r.). **Kraków Główny** to stacja kolejowa w ruchu osobowym w Krakowie, obsługująca połączenia lokalne i dalekobieżne w ruchu krajowym i międzynarodowym, należąca do klasy premium. Wszystkie pociągi towarowe omijają centrum miasta przez stację towarową Kraków Olsza. Dworzec kolejowy znajduje się pomiędzy ulicami Lubicz, Pawią i Bosacką przy północno-wschodniej części obwodnicy śródmiejskiej. **Dworzec Autobusowy MDA w Krakowie** położony jest przy ul. Bosackiej, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego Kraków Główny. Dworzec został otwarty w 2005 r., zastępując dotychczasowy dworzec autobusowy przy ul. Pawiej, w miejscu którego postawiono wówczas Galerię Krakowską. Dworzec jest dobrze skomunikowany z Dworcem PKP za pomocą przejścia podziemnego. Przy ul. Łowińskiego w pobliżu planowanej trasy S7 znajdują się tereny odpowiednie dla lokalizacji terminalu kontenerowego, do niedawna na tym obszarze funkcjonował **Terminal Kontenerowy Spedcont w Krzesławicach** (we wrześniu 2016 r. terminal ten nie figuruje w zestawieniu terminali Urzędu Transportu Kolejowego; <http://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktury/mapa-obiektow-infrastruktury/terminale-intermodalne?page=0>).

Tab. 52. Kluczowe elementy infrastruktury punktowej w aglomeracji krakowskiej

Porty lotnicze	Terminale drogowo-kolejowe	Dworce kolejowe	Dworce autobusowe
Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice	Terminal Kontenerowy Kraków Krzesławice	Kraków Główny	Dworzec Autobusowy MDA w Krakowie

### 9.2 ODCINKI OSTATNIEJ MILI I INWESTYCJE PLANOWANE NA SIECI DROGOWEJ DO 2023 R.

Odcinki ostatniej mili w węźle Kraków stanowią odcinki łączące węzły sieci TEN-T (autostrada A4 oraz droga ekspresowa S7) z obwodnicą śródmiejską. **Obwodnicę śródmiejską Krakowa** tworzy

zamknięty ciąg ulic: od północnego wschodu ul. Wita Stwosza, ul. Lubomirskiego, al. Powstania Warszawskiego, ul. Kotlarska, most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, ul. Klimeckiego, ul. Powstańców Wielkopolskich, estakadą im. Obrońców Lwowa, al. Powstańców Śląskich, ul. Kamieńskiego, ul. Marii Konopnickiej, rondo Grunwaldzkie, most Dębnicki, al. Krasińskiego, al. Mickiewicza, al. Słowackiego i al. 29 Listopada. Układ tych ulic stanowią drogi dwujezdniowe z przynajmniej dwoma pasami ruchu w każdą stronę, z licznymi skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną.

Część odcinków ostatniej mili (**nr 1 i 2**), zgodnie z sugestią miasta, poprowadzono od północnej obwodnicy Krakowa w ciągu S52. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, Północna Obwodnica Krakowa znalazła się w sieci dróg krajowych, w ciągu drogi ekspresowej S52. Zgodnie z deklaracją ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, na podstawie informacji pozyskanej z miasta, budowę odcinka od węzła „Modlniczka” (Radzikowskiego) do węzła „Modlnica” i dalej do węzła Kraków Mistrzejowice („Nowohuckiego”) szacunkowo przewiduje się w latach 2019-2022. Zakłada się, że po wybudowaniu planowanej inwestycji ruch na kierunku wschód-zachód będzie rozdzielany na północną i południową część obwodnicy Krakowa, odciążając przeciążoną ruchem pojazdów południową obwodnicę Krakowa. Północna obwodnica ma też przejąć część ruchu miejskiego, obecnie przechodzącego przez północną część miasta drogą DK79.

**Odcinek ostatniej mili nr 1. Al. 29 Listopada (DK7)** stanowi najkrótszy szlak dojazdowy do Krakowa od północy od planowanej północnej obwodnicy do obwodnicy śródmiejskiej (skrzyżowania z ul. Wita Stwosza). Droga ta ma przebieg dwujezdniowy (po dwa pasy ruchu w każdą stronę), z kilkoma skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną, natomiast od skrzyżowania z ul. Powstańców – jednojezdniowy z jednym pasem ruchu w każdą stronę. Zgodnie z informacją pozyskaną z miasta al. 29 Listopada (odcinek ul. Opolska – granica miasta) planowana jest do rozbudowy (zwiększenie liczby pasów). Na chwilę obecną projekt jest na etapie złożenia wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (2013r.). Zgodnie z Wieloletnim Planem Finansowym Miasta Krakowa opracowanie dokumentacji projektowej planowane jest na lata 2017-2018, a realizacja robót budowlanych na lata 2019-2021.

**Odcinek ostatniej mili nr 2. Ul. Armii Krajowej** stanowi alternatywę dla dojazdu od północnej obwodnicy Krakowa (od istniejącego odcinka DK94) do obwodnicy śródmiejskiej dla dojazdu z północnego zachodu. Odcinek ten prowadzi ulicami Jasnogórską, Armii Krajowej, Nawojki i Czarnowiejską do skrzyżowania z al. Mickiewicza. Jest to dłuższa od odcinka ostatniej mili nr 1 opcja dojazdu. Droga ta ma przebieg na odcinku Jasnogórska i Armii Krajowej – dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu w każdą stronę i skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną, a na odcinku Nawojki i Czarnowiejska – jednojezdniowy (po jednym pasie ruchu w każdą stronę), kolizyjny, ze skrzyżowaniami z i bez sygnalizacji świetlnej.

**Odcinek ostatniej mili nr 3. Ul. Księcia Józefa** to odcinek stanowiący od strony zachodniej łącznik pomiędzy autostradą A4 a obwodnicą śródmiejską Krakowa. Jest to jeden z najdłuższych odcinków ostatniej mili na obszarze aglomeracji krakowskiej, trasa prowadzi od węzła Kraków Bielany ulicą Mirowską (DW78), ul. Księcia Józefa, mostem Zwierzynieckim, ul. gen. Bohdana Zielińskiego, ul. Monte Cassino do ronda Grunwaldzkiego. Droga ta ma przebieg jednojezdniowy z licznymi skrzyżowaniami z i bez sygnalizacji świetlnej, a od mostu Zwierzynieckiego – dwujezdniowy, po dwa pasy ruchu w każdą stronę.

**Odcinek ostatniej mili nr 4. Ul. Turowicza** łączy sieć TEN-T (autostrada A4) z Krakowem najkrótszym odcinkiem od strony południowej. Trasa ta prowadzi od węzła Kraków Łągowie ulicą Herberta, Turowicza i ks. Tischnera do węzła z Gen. Henryka Kamieńskiego. Jest to około 3 km, dwujezdniowy z dwoma pasami ruchu odcinek z kilkoma skrzyżowaniami kolizyjnymi, w tym z ul. Witosa.

**Odcinek ostatniej mili nr 5. Ul. Wielicka** stanowi dogodny wjazd do miasta od strony południowo-wschodniej. Dojazd do obwodnicy śródmiejskiej przebiega od węzła Kraków Wielicka ul.

Wielicką, która stanowi szeroką arterię, jest trasą dwujezdniową z trzema pasami ruchu, a następnie ul. Gen. Kamińskiego – również dwujezdniową z dwoma pasami ruchu w każdą stronę do węzła z al. Powstańców Śląskich.

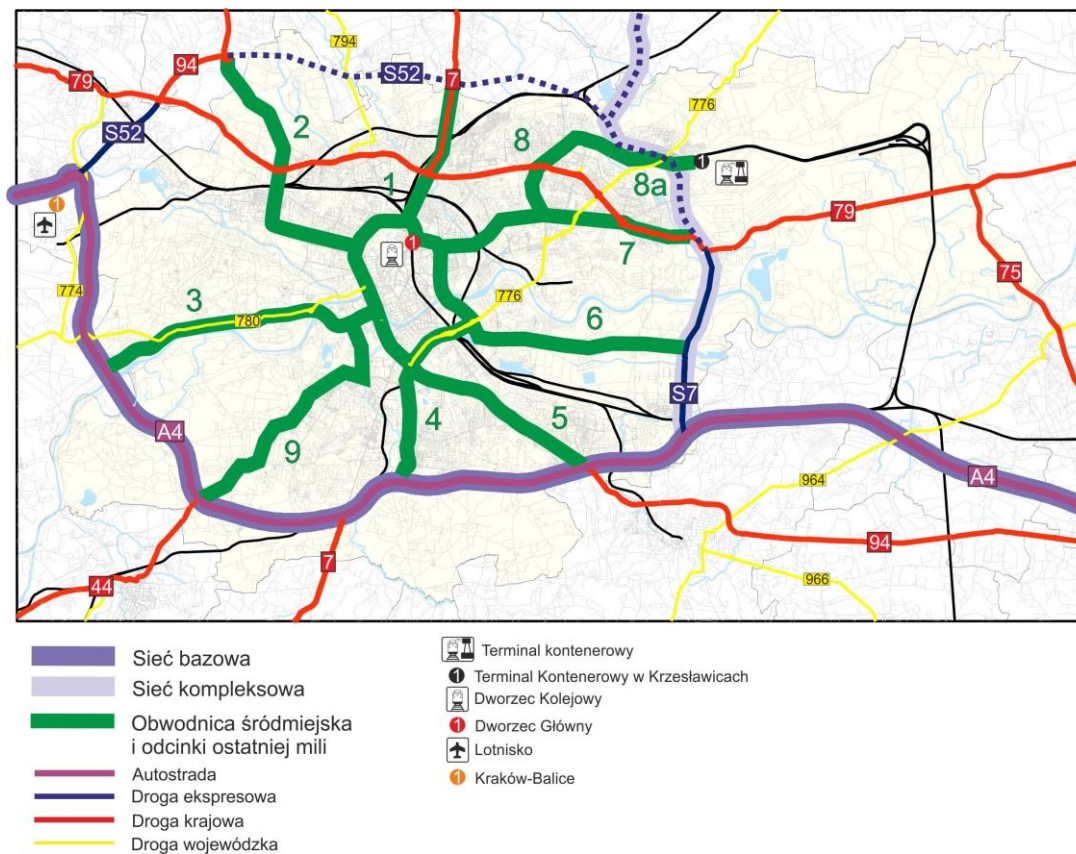
**Odcinek ostatniej mili nr 6.** Od strony wschodniej po ukończeniu kolejnego etapu trasy S7 odcinek ostatniej mili może stanowić trasa biegnąca od projektowanego węzła z S7 ulicami Śliwiaka, Christo Botewa, **Rybitwy**, Surzyckiego, Lipską i płk. Kuklińskiego do skrzyżowania z ul. Nowohucką. Odcinek ten jest trasą dwujezdniową z przynajmniej dwoma pasami ruchu.

**Odcinek ostatniej mili nr 7.** Północno-wschodni odcinek ostatniej mili jest również determinowany realizacją inwestycji na trasie S7. Proponowany przebieg prowadziłby od węzła Kraków Igołomska ulicami Ptaszyckiego (DK79), al. Jana Pawła II, Mogilską do skrzyżowania z al. Powstania Warszawskiego i do stacji Kraków Główny. Odcinek ten na całej długości stanowi droga dwujezdniowa z przynajmniej dwoma pasami ruchu w każdą stronę z licznymi skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych, jest przedzielona torami kolejowymi.

**Odcinek ostatniej mili nr 8.** Dla jadących od strony północno wschodniej i Nowej Huty alternatywny wjazd w stosunku do odcinka ostatniej mili nr 7 może stanowić trasa prowadząca od projektowanego węzła na S7 ul. Gen. **Okulickiego** i ul. Stella-Sawickiego do al. Jana Pawła II i skrzyżowania z al. Powstania Warszawskiego (jak odcinek nr 7). Ulica Okulickiego jest jednojezdniowa po jednym pasie ruchu w każdą stronę, natomiast dalszy odcinek przebiega już trasą dwujezdniową z przynajmniej dwoma pasami ruchu i kilkoma skrzyżowaniami. Na tym odcinku, od projektowanego węzła na S7 możliwy jest dojazd do **Terminalu Kontenerowego Kraków Krzesławice (8a)**.

**Odcinek ostatniej mili nr 9.** Od strony południowo zachodniej wjazd do centrum miasta możliwy jest również ul. **Skotnicką**. Trasa prowadzi od węzła Sidzina na A4 ulicami Skotnicką – Babińskiego – Bunscha – Bobrzyńskiego – Grota-Roweckiego – Kapelanka do skrzyżowania z ul. Monte Cassino. Jest to jeden z dłuższych odcinków, około 10 km, od autostrady A4 do ul. Bunscha przy ul. Mochaniec odcinek jednojezdniowy z jednym pasem ruchu w każdą stronę, a dalej w kierunku obwodnicy śródmiejskiej – już dwujezdniowy z przynajmniej dwoma pasami ruchu.



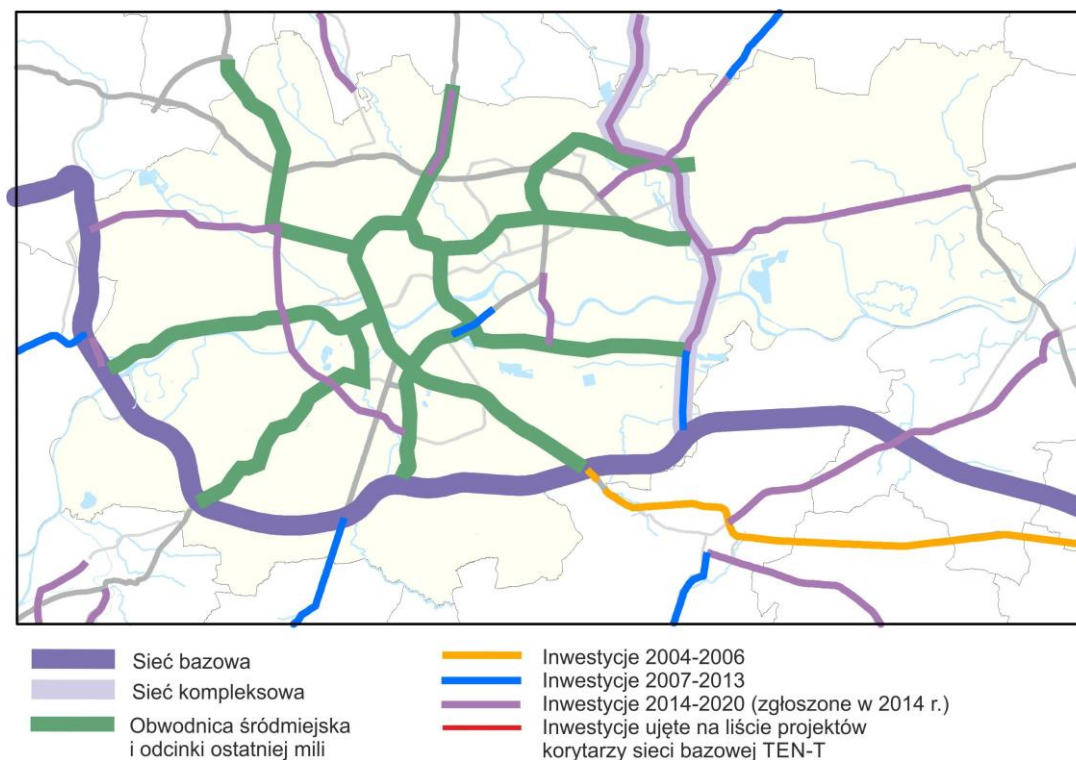


Odcinki ostatniej mili

Lp	Nazwa odcinka
1	29 Listopada
2	Armii Krajowej
3	Księcia Józefa
4	Turowicza
5	Wielicka

6	Rybitwy
7	Mogińska
8	Okulickiego
8a	Terminal Kraków Krzesławice
9	Skotnicka

Ryc. 59. Odcinki ostatniej mili w węźle miejskim TEN-T Kraków



Ryc. 60. Inwestycje drogowe 2004-2006, 2007-2013, 2014-2020 (zgłoszone do projektu WMDT w 2014 r.) oraz 2014-2020 ujęte na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T w węźle miejskim TEN-T Kraków

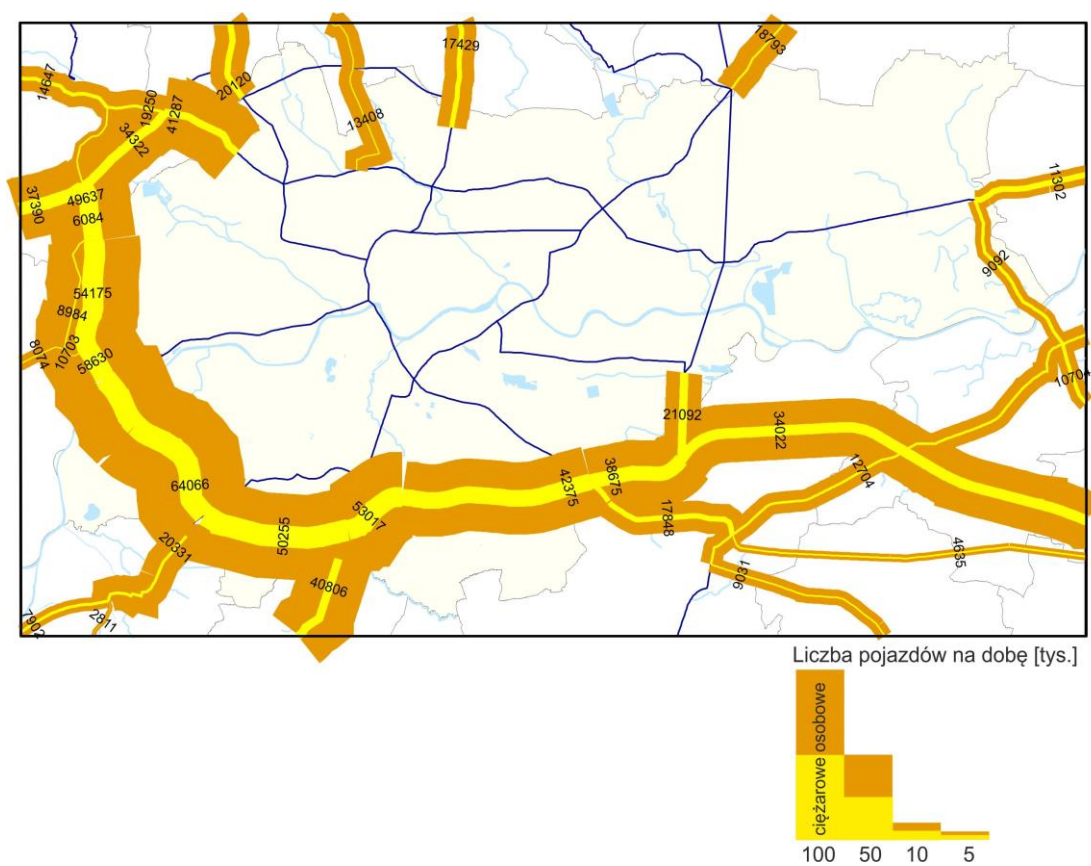
### 9.3 NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI DROGOWEJ W 2016 R. I W 2023 R.

Najwyższe natężenie ruchu w 2015 r. zaobserwowano na odcinku autostradowej obwodnicy Krakowa A4 na odcinku Tynec-Sidzina (ponad 64 tys. pojazdów). Odcinek ten ma po dwa pasy w każdym kierunku (w odróżnieniu od mniej obciążonych, a mających po trzy pasy ruchu w każdym kierunku, odcinków położonych na południowym fragmencie obwodnicy). Natężenie dobowe przekraczające 40 tys. pojazdów cechuje również dwujezdniowy odcinek Kraków-Rząska (DK7 i DK79). Po oddaniu do użytkowania Północnej Obwodnicy Krakowa ruch na tym odcinku z pewnością się zmniejszy (tab. 53). Kraków jest jednym z najbardziej cierpiących na kongestię miast w Polsce. Według raportu Deloitte ([file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\\_Raport\\_korki\\_2016.pdf](file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl_Raport_korki_2016.pdf)), mimo niewielkiej poprawy sytuacji, nadal jest to, po Wrocławiu, miasto najbardziej obciążone kongestią. Szczególnie obciążone ruchem jest centrum miasta oraz ciąg dróg w obwodnicy śródmiejskiej (szczególnie po stronie zachodniej). Z odcinków ostatniej mili najgorsza sytuacja cechuje wlot nr 1 od strony północnej, tj. Al. 29 Listopada. Dla kierowców uciążliwa jest również równoległa do odcinka Wschodniej Obwodnicy Krakowa ul. Klasztorna, która do momentu otwarcia tego fragmentu obwodnicy przejmuje ruch o charakterze południkowym.

Tab. 53. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych na odcinkach sieci TEN-T i odcinkach ostatniej mili w węzle Kraków w 2015 r. (bez ciągników rolniczych i rowerów)

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
A4	1,737	WĘZEL BALICE I-WĘZEL BALICE II/LOTNISKO/	49637	115	37734	3793	1640	6138	217
A4	3,260	WĘZEL BALICE II/LOTNISKO/- WĘZEL KRAKÓW/PIEKARY/	54175	112	41089	3975	2148	6674	177
A4	2,783	WĘZEL KRAKÓW/PIEKARY/- WĘZEL KRAKÓW/TYNIEC/	58630	156	45631	4412	2418	5852	160
A4	3,610	WĘZEL KRAKÓW/TYNIEC/- WĘZEL KRAKÓW/SIDZINA/	64066	160	50078	5236	2005	6449	138
A4	4,575	WĘZEL KRAKÓW/SIDZINA/- WĘZEL KRAKÓW/OPATKOWICE/	50255	139	36464	5243	2193	6098	118
A4	2,026	WĘZEL OPATKOWICE-WĘZEL ŁAGIEWNIKI	53017	125	40301	4624	2133	5661	172
A4	5,821	WĘZEL ŁAGIEWNIKI-WĘZEL WIELICZKA	42375	96	31773	3392	1559	5446	109
A4	3,333	WĘZEL WIELICZKA-WĘZEL BIEŻANÓW	38675	77	29294	3278	1471	4206	349
A4	16,455	WĘZEL BIEŻANÓW-WĘZEL TARGOWISKO	34022	56	27053	1914	852	3743	404
7	15,383	WESOŁA/WIDOMA/- KRAKÓW	17429	77	13872	1535	533	1035	369
7	1,787	KRAKÓW-RZAŚKA	41287	157	35983	2436	806	1291	610
S7	3,480	RZAŚKA-BALICE I	34322	39	28348	2142	1198	2230	365
S7c	2,322	WĘZEL CHRISTO BOTEWA-WĘZEL BIEŻANÓW	21092	46	15781	2027	1687	1427	121
7	9,455	KRAKÓW-GŁOGOCZÓW	40806	188	34980	2721	1054	1460	399
7	15,383	WESOŁA/WIDOMA/- KRAKÓW	17429	77	13872	1535	533	1035	369
7	1,787	KRAKÓW-RZAŚKA	41287	157	35983	2436	806	1291	610
S7	3,480	RZAŚKA-BALICE I	34322	39	28348	2142	1198	2230	365
S7c	2,322	WĘZEL CHRISTO BOTEWA-WĘZEL BIEŻANÓW	21092	46	15781	2027	1687	1427	121
7	9,455	KRAKÓW-GŁOGOCZÓW	40806	188	34980	2721	1054	1460	399

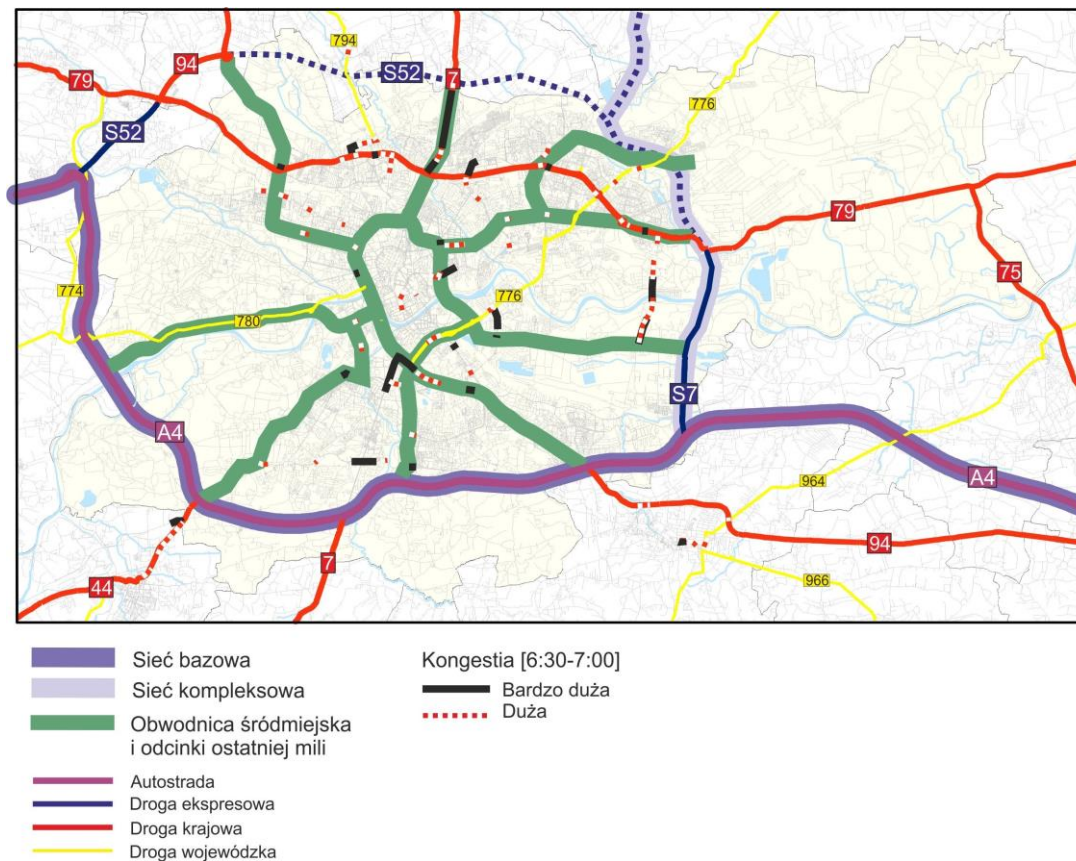
Źródło: GDDKiA.



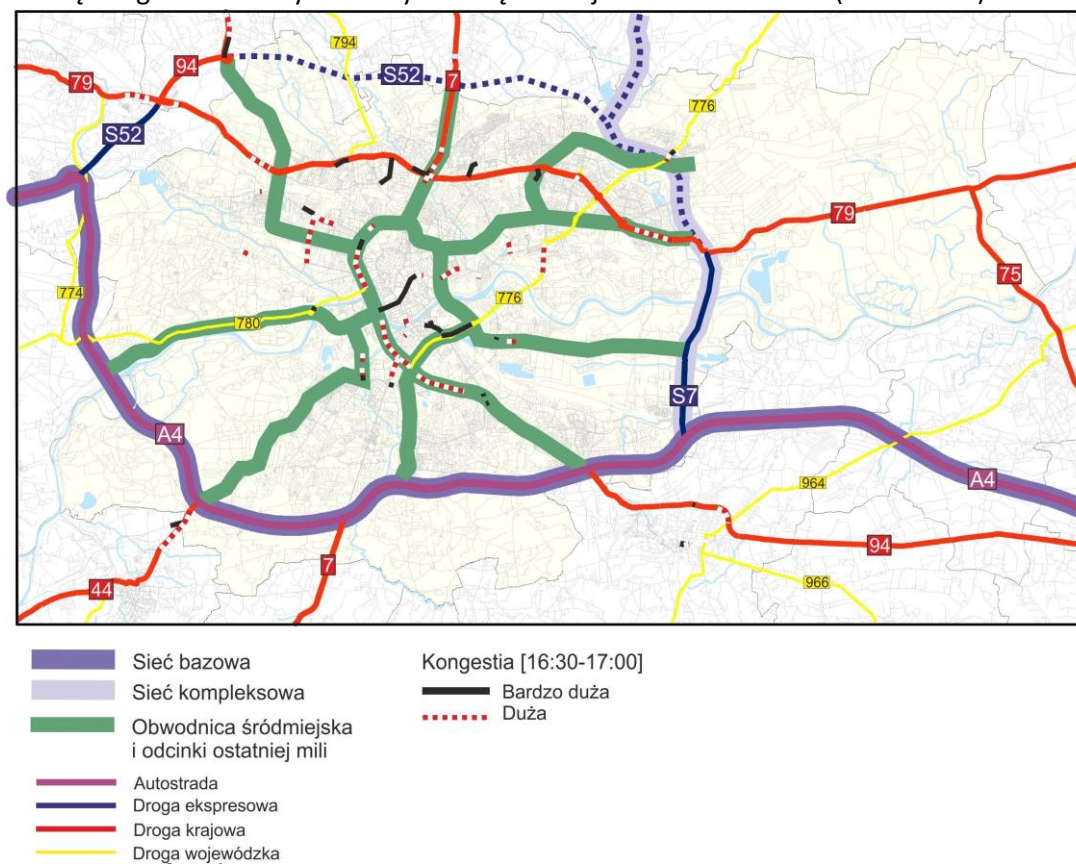
Ryc. 61. Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów ogółem (w tym osobowych i ciężarowych) na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Kraków w 2015 r.

Źródło: GDDKiA





Ryc. 62. Wąskie gardła w szczycie rannym w węźle miejskim TEN-T Kraków (20.09.2016)



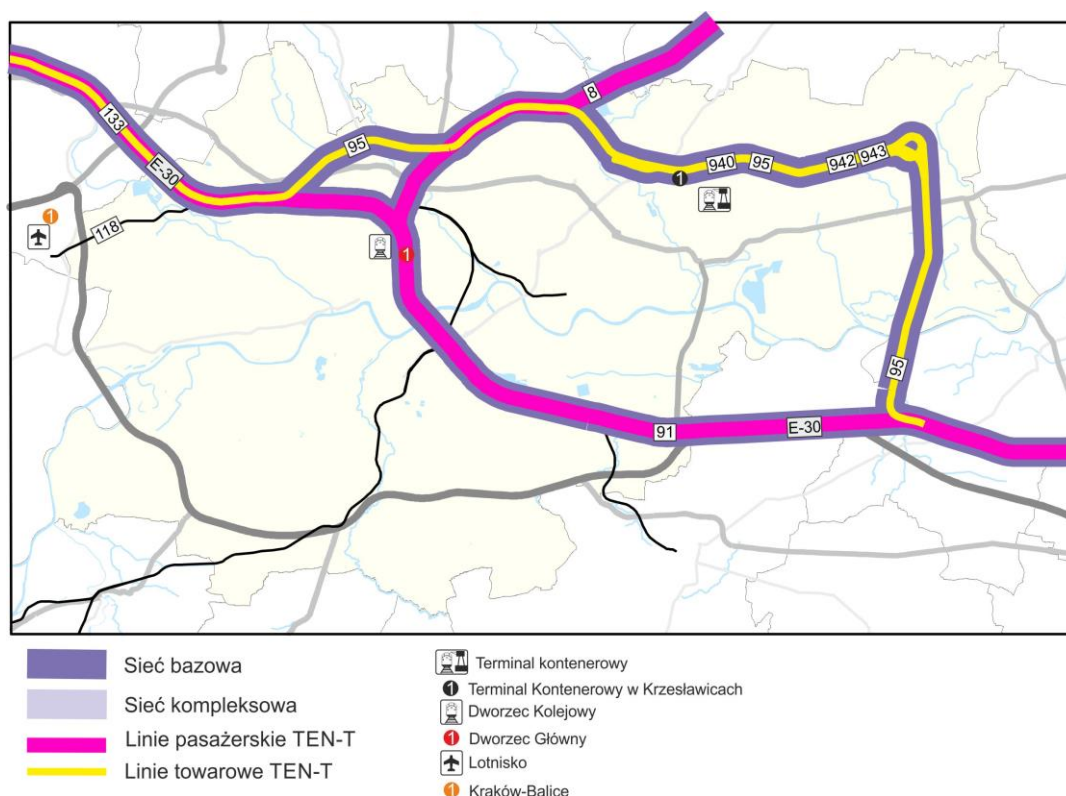
Ryc. 63. Wąskie gardła w szczycie popołudniowym w węźle miejskim TEN-T Kraków (20.09.2016)

Źródło: Targeo.



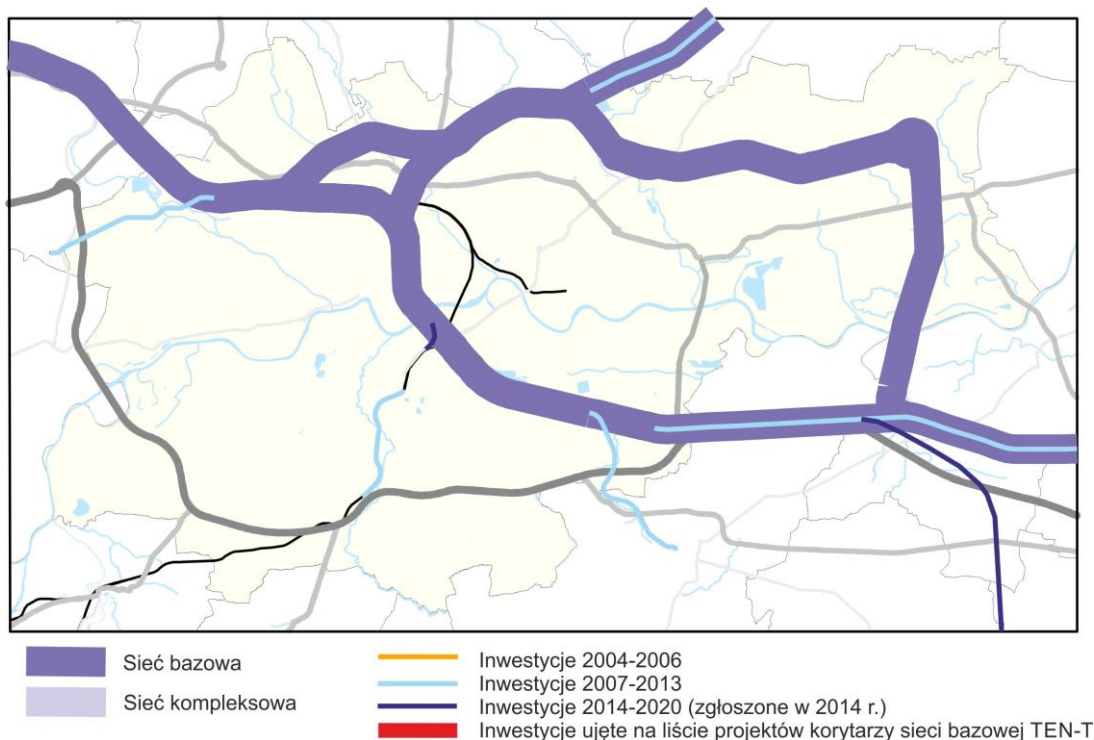
## 9.4 PRZEBIEG KOLEJOWEJ SIECI TEN-T I INWESTYCJE PLANOWANE DO 2023 R.

W węźle miejskim Kraków występują wyłącznie odcinki **kolejowej sieci bazowej TEN-T**. Tworzą ją linie wchodzące w skład magistrali E-30 (kierunek wschód-zachód; linie nr 133, 948 i 91), a także prowadząca w kierunku północnym linia nr 8, oraz północna obwodnica towarowa (linia nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże, wraz z kilkoma innymi liniami w rejonie stacji towarowej Nowa Huta). Przez węzeł miejski Kraków nie przebiega żaden z dwu korytarzy TEN-T.



Ryc. 64. Przebieg kolejowej sieci TEN-T przez węzeł miejski TEN-T Kraków

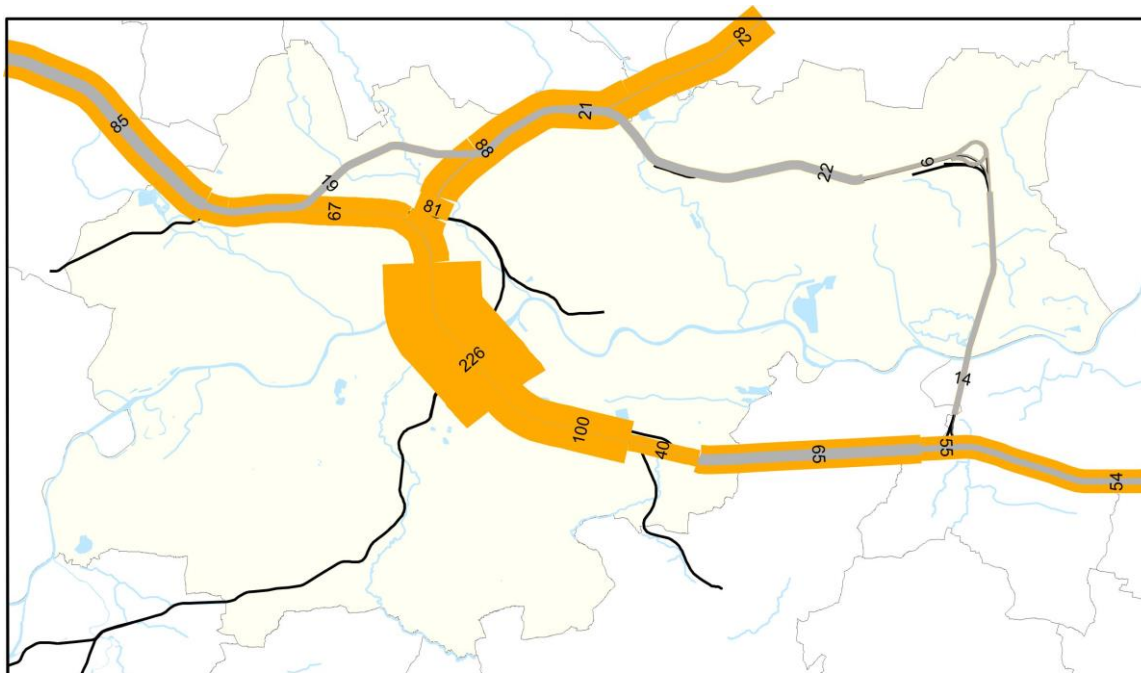
**Inwestycje zaplanowane do 2023 r.** Uwagę zwraca ich lokalizacja – głównie w strefach peryferyjnych. Najważniejszą z nich jest modernizacja linii nr 91 (E-30), na wschód od stacji Kraków Bieżanów. Ważna z punktu widzenia połączeń z północnymi rejonami kraju była częściowa modernizacja linii nr 8, na północ od stacji Kraków Batowice. W okresie 2007-2013, w ramach obsługi połączeń aglomeracyjnych, poprawione zostały parametry linii do portu lotniczego Balice oraz linii do Wieliczki. Natomiast jedyną inwestycją realizowaną w strefie rdzeniowej węzła jest budowa łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, co ułatwi komunikację pasażerską w kierunku Skawiny i dalej Zakopanego. W dalszej perspektywie będzie natomiast budowa nowej linii kolejowej (nr 622), na odcinku Podłęże – Piekietko, z przeznaczeniem zarówno dla ruchu pasażerskiego jak i towarowego, skracającej drogę w kierunkach Zakopane, Nowy Sącz oraz dalej do Muszyny i Leluchowa (granica ze Słowacją).



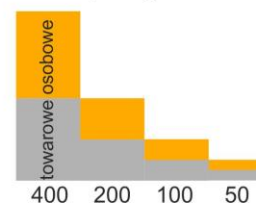
Ryc. 65. Inwestycje na kolejowej sieci TEN-T

## 9.5 NATĘŻENIE RUCHU KOLEJOWEGO W 2015 R. ORAZ WĄSKIE GARDŁA NA SIECI KOLEJOWEJ W 2023 R.

Na terenie węzła miejskiego Kraków szczególnie obciążonym odcinkiem sieci, z dominacją przewozów pasażerskich, jest fragment linii nr 91 (E-30) między stacjami Kraków Główny i Kraków Płaszów. Stanowi to poważne wąskie gardło w obrębie węzła. Wzmożony ruch dalekobieżny, wraz z ruchem regionalnym i aglomeracyjnym (nowe połączenia spółki Koleje Małopolskie na trasie Kraków Lotnisko – Wieliczka Rynek Kopalnia) odbywa się na dwutorowej estakadzie o ograniczonej przepustowości. Ruch towarowy jest natomiast skutecznie wydzielony w strefie centralnej węzła, częściowo poprowadzony po zewnętrznej linii obwodowej należącej do sieci bazowej TEN-T (linia nr 95), a częściowo po małej obwodnicy (linia nr 100). Główne potoki towarowe w obrębie magistrali E-30 łączą się z potokami pasażerskimi na zachód od stacji Kraków Mydlniki (linia nr 133) oraz na wschód od stacji Kraków Prokocim (linia nr 91). Mała liczba inwestycji zaplanowanych do 2023 r. w obszarze rdzeniowym węzła nie rozwiąże problemu wąskiego gardła występującego w ruchu pasażerskim między stacjami Kraków Główny i Kraków Płaszów. Zjawisko może przybrać na sile wraz z dalszym rozwojem sieci kolei aglomeracyjnej.



Liczba pociągów na dobę



Ryc. 66. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ogółem (w tym osobowych i towarowych) na sieci TEN-T w węźle miejskim sieci bazowej TEN-T Kraków w 2015 r.

Źródło: PKP PLK.

## 9.6 WĘZŁ MIEJSKI KRAKÓW – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Specyfika węzła miejskiego Kraków wiąże się z centralnym położeniem obwodnicy śródmiejskiej oraz znacznymi ograniczeniami w ruchu kołowym w jej wnętrzu. Sytuacja taka powoduje duże obciążenie obwodnicy śródmiejskiej oraz istniejących fragmentów obwodnicy ekspresowej (głównie autostrada A4). Generuje to też potrzeby inwestycyjne w zakresie ulic obwodowych w pasie pomiędzy obydwojoma trasami. Efektem jest konieczność wyznaczenia relatywnie dużej liczby odcinków ostatniej mili.

Istotną determinantą dla określenia priorytetów inwestycyjnych służących rozprowadzaniu ruchu z sieci TEN-T jest tempo realizacji inwestycji centralnych w układzie obwodnicy ekspresowej oraz wyjścia w kierunku północnym drogą S7. Biorąc pod uwagę stan przygotowania odcinków do roku 2023 realne jest powstanie obwodnicy wschodniej i ewentualnie trasy S7. Dodana ostatnio do rozporządzenia o drogach ekspresowych północna obwodnica (S52) będzie z całą pewnością opóźniona względem wymienionych inwestycji. Nie jest również wykluczona sytuacja, w której powstanie wschodni odcinek obwodnicy, a nie będzie jeszcze drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – granica województwa świętokrzyskiego. Każda z tych sytuacji przejściowych rodzi konieczność przeniesienia ruchu obwodowego na obecną drogę krajową DK79. Tym samym odcinki ostatniej mili połączone z tą trasą stają się priorytetowe.

Niezależnie od wymienionych uwarunkowań duża część odcinków wyodrębnionych jako odcinki ostatniej mili nie spełnia standardów w zakresie liczby pasów i/lub stanu nawierzchni. Niektóre trasy prowadzące do węzłów na autostradzie A4 są ulicami jednojezdniowymi przecinającymi osiedla podmiejskie. Ich modernizacja musi wówczas oznaczać budowę nowych fragmentów ulic omijających gęstsza zabudowę.

Odrębnym problemem w obsłudze Krakowa przez sieć TEN-T jest istnienie drugiego wewnętrznego bieguna rozwoju w postaci dzielnicy Nowa Huta. Jej powiązanie z siecią musi być zapewnione poprzez ciąg obwodnicy wschodniej (S7).

Dzięki inwestycjom zrealizowanym w poprzedniej perspektywie finansowej Kraków ma zapewnioną dobrą obsługę drogową dworców kolejowego i autobusowego. Oba obiekty będą też relatywnie dobrze dowiązane do sieci TEN-T po ukończeniu inwestycji obwodowych. W przeciwieństwie do wielu innych węzłów miejskich w Krakowie realizowana jest duża inwestycja kolejowa, której celem jest usprawnienie przejazdu pociągów przez węzeł, w relacji północ-południe. Komunikacja kolejowa pełni też istotną rolę w obsłudze portu lotniczego. Port w Balicach zlokalizowany jest przy samej autostradzie A4, co zapewnia mu doskonały dostęp do sieci TEN-T. Bardziej problematyczna jest lokalizacja terminala kontenerowego w Krzesławicach (obecnie nieczynnego), którego sprawną obsługę zapewni dopiero obwodnica wschodnia oraz położone w jej sąsiedztwie odcinki ostatniej mili.

Ponadto należy oczekiwać, że dodanie do docelowego wykazu dróg ekspresowych trasy S52 (Głogaczów-Bielsko Biała) spowoduje zmianę części potoków tranzytowych, w tym także potoków rozpoczynających się w Krakowie. Droga stworzy szanse na ominięcie płatnego odcinka A4 (w niektórych destynacjach). Będzie to oznaczało zwiększenie ruchu na ulicy Turowicza (odcinek ostatniej mili nr 4).

Celowe wydaje się wskazanie tych inwestycji, które w największym stopniu mogą przyczynić się do rozprowadzenia ruchu drogowego. Jako priorytety do realizacji niezależnie od postępów w budowie ekspresowej obwodnicy wschodniej i północnej wymienić należy:

- modernizację i częściowo budowę trasy wylotowej w ciągu drogi krajowej DK44 od obwodnicy do węzła Skawina na autostradzie A4 (odcinek ostatniej mili 9);
- modernizację dojazdu do terminala w Krzesławicach (odcinek ostatniej mili 8 i 8a).

Natomiast biorąc pod uwagę wspomniane wyżej opóźnienia jako istotne uznać należy zrealizowanie przedsięwzięć takich jak:

- obecna trasa wylotowa w kierunku Warszawy (odcinek ostatniej mili nr 1), zapewniająca także w przyszłości dostęp z sieci TEN-T do zespołu dworcowego;
- ulica Jasnogórska, w ciągu drogi DK94 (przynajmniej do stanowiącej obecnie północny układ obwodowy drogi DK79 (ul. Opolska).

W dłuższej perspektywie istotne jest domykanie pośredniego układu obwodowego, który także będzie odgrywał rolę w rozprowadzaniu ruchu z sieci TEN-T (z uwagi na wspomniane wcześniej centralne położenie obwodnicy śródmiejskiej). Elementem tej trasy stanie się w przyszłości obecna ul. Opolska (DK79). Będą nim także planowane trasy Zwierzyniecka i Łagiewnicka w zachodniej i południowej części miasta oraz ul. Nowohucka i Ciepłownicza w części wschodniej.

Z punktu widzenia sprawnych przepływów w ramach kolejowych przewozów pasażerskich wskazana byłaby rozbudowa o dodatkowy tor lub parę torów obecnie dwutorowego odcinka Kraków Główny – Kraków Płaszów, w obrębie którego nakładają się przewozy dalekobieżne, regionalne i aglomeracyjne.



## 10. WĘZŁY MIEJSKIE TEN-T – WNIOSKI I REKOMENDACJE

Ocena sytuacji transportowej z punktu widzenia rozprowadzenia ruchu z sieci TEN-T w ośmiu polskich węzłach miejskich sieci bazowej TEN-T (odcinkami ostatniej mili), pozwala na sformułowanie kilku wniosków ogólnych, z których niektóre mogą mieć także charakter rekomendacji. Zostały one poniżej przedstawione w ujęciu punktowym.

1. **Polskie węzły miejskie sieci TEN-T stanowią zbiór niejednorodny**, pod względem wielkości, układu przestrzennego, a także stopnia rozwoju układów transportowych (zarówno samej sieci TEN-T, jak i sieci miejskich). Utrudnia to ich porównanie, pozwalając jednocześnie na wychwycenie specyfiki takich grup węzłów jak węzły z portami morskimi, węzły policentryczne, węzły pozbawione jednoznacznie zdefiniowanej obwodnicy śródmiejskiej.
2. O długookresowej pozycji poszczególnych węzłów decydują wszystkie rodzaje sieci transportowych (drogowa, kolejowa, a także lotnicza i morska).
3. Przeprowadzona analiza dowodzi, że **punktami, których obsługa przez sieć TEN-T powinna być oceniana, są także duże skupiska działalności biznesowej i/lub miejsc pracy** położone poza obwodnicami śródmiejskimi. Przykładem takiej lokalizacji jest warszawski Służewiec Przemysłowy, ale także np. krakowska Nowa Huta. Dołączenie takich punktów do analizy połączeń do sieci TEN-T ma uzasadnienie w odciążeniu układu drogowego miasta, w tym obwodnicy śródmiejskiej. Podobna sytuacja występuje w metropoliach o charakterze policentrycznym, w których trudno jest wydzielić obwodnicę śródmiejską. Istotne jest wówczas zagwarantowanie sprawnego dojazdu do każdego z centrów (np. Gliwic czy Bytomia w konurbacji górnośląskiej, a także Sopotu, Oliwy i Wrzeszcza w Trójmieście).
4. **Poszczególne miasta znajdują się na różnym etapie włączenia w docelowy układ sieci autostrad i dróg ekspresowych** (w tym w sieć TEN-T). Determinuje to politykę w zakresie odcinków ostatniej mili. Znaczne zaawansowanie ma miejsce w Poznaniu, Wrocławiu, a także w Szczecinie i w konurbacji górnośląskiej. W pozostałych miastach priorytety w zakresie ostatniej mili nadal uzależnione są od zakończenia inwestycji centralnych, w układach obwodowych i/lub wylotowych (np. wschodnia obwodnica Warszawy, zachodnia obwodnica Łodzi, północna obwodnica Trójmiasta – OPAT, wschodnia i północna obwodnica Krakowa).
5. **Polityka transportowa miast (w tym w zakresie odcinków ostatniej mili) musi być uzależniona od perspektyw finansowania dużej infrastruktury drogowej i kolejowej po roku 2023**. Ukończenie (lub nie) docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych determinuje układ priorytetów inwestycji lokalnych. W pierwszym optymistycznym wariantcie ich rola musi być przede wszystkim komplementarna do samej sieci TEN-T (tak bazowej, jak i kompleksowej). W drugim musi niekiedy zawierać elementy substytucyjności (zagrożenie, że niektóre formalnie tymczasowe rozwiązania będą funkcjonować przez kilka lub nawet kilkanaście kolejnych lat).
6. **Obwodnica śródmiejska powinna być obligatoryjnie zdefiniowana w dokumentach strategicznych miast lub obszarów metropolitalnych**. Jej standard i charakter może być różny (uwzględniający lokalną specyfikę), ale sam fakt wydzielenia może stanowić ułatwienie przy formułowaniu celów polityki transportowej, planów transportowych oraz założeń ewentualnych przyszłych programów operacyjnych. Brak zdefiniowanej obwodnicy śródmiejskiej utrudnia politykę w zakresie rozprowadzania ruchu z TEN-T w Trójmieście i konurbacji górnośląskiej, a do pewnego stopnia także w Szczecinie.
7. Obszar otoczony obwodnicą śródmiejską nie powinien być zbyt duży. Dostęp do dzielnic centralnych (w tym do położonych tam zwykle dworców kolejowych i autobusowych) musi zostać zachowany. Dlatego w niektórych wypadkach celowe jest utrzymanie tras

przecinających miasto, przy jednoczesnym administracyjnym ograniczeniu na nich ruchu tranzytowego w transporcie towarowym. W największych ośrodkach (Warszawa, ale w dłuższej perspektywie prawdopodobnie także Kraków) dwa układy obwodowe (śródmiejski i ekspresowy) nie będą zapewniać sprawnego funkcjonowania systemu drogowego. Celowe jest powstanie pośredniej obwodnicy ruchu przyspieszonego, lub przynajmniej jej fragmentów.

8. **Stan odcinków ostatniej mili jest bardzo zróżnicowany.** Nie jest celowe, aby dążyć do jego standaryzacji. Ewentualny standard mógłby natomiast dotyczyć głównych szlaków doprowadzających ruch z sieci TEN-T do obwodnicy śródmiejskiej, przy jednoczesnym warunku w postaci notowanego natężenia ruchu. Mógłby on obejmować takie zapisy jak: minimum dwa pasy ruchu w każdym kierunku, ograniczenie liczby sygnalizacji świetlnych, obowiązkowe pasy do skrętów w lewo.
9. Odcinki ostatniej mili w sieci drogowej i kolejowej nie mogą być traktowane rozłącznie. Dotyczy to nie tylko obsługi węzłów intermodalnych w transporcie towarowym, ale także parkingów *park and ride* w komunikacji pasażerskiej. Sprawne funkcjonowanie drogowych odcinków ostatniej mili zależy m.in. od struktury modalnej dojazdów do pracy. **W warunkach silnie rozproszonej zabudowy podmiejskiej w otoczeniu wszystkich węzłów miejskich, konieczne jest połączenie sieci TEN-T z węzłami przesiadkowymi.**
10. **Obowiązujący obecnie docelowy układ sieci dróg ekspresowych i autostrad zakłada istnienie w roku 2023 pełnych obwodnic ekspresowych w Warszawie, konurbacji górnośląskiej i Łodzi, a po roku 2023 także w Szczecinie i Krakowie.** Pozostałe trzy węzły nie mają formalnie takich perspektyw. W przypadku Poznania i Wrocławia oznacza to dodatkowe funkcje dla obwodnic śródmiejskich. W Trójmieście, z uwagi na nadmorskie położenie konieczne jest powstanie większej liczby odcinków dowiązujących do sieci TEN-T.
11. Jedną z determinant obciążenia ruchem odcinków ostatniej mili, a tym samym potrzeb inwestycyjnych w ich ciągach, jest fakt istnienia **opłat drogowych** na niektórych autostradach w ciągach TEN-T (w sąsiedztwie badanych węzłów). Dotyczy to w pierwszej kolejności Poznania, Krakowa i Gdańska, a w mniejszym stopniu także Katowic i Łodzi.
12. Ocena porównawcza sytuacji w zakresie stanu rozwoju węzłów miejskich TEN-T musi być ostrożna. Tym niemniej możliwe jest wskazanie ośrodków, dla których powiązanie z siecią TEN-T jest istotnym celem rozwojowym, integrującym działania na różnych szczeblach. W innych miastach dowiązywanie do sieci TEN-T i budowa lub modernizacja odcinków ostatniej mili realizowana jest jako jedno z wielu zadań polityki transportowej (często podporządkowanych celom wewnątrzaglomeracyjnym). Podejść takich nie należy jednak wartościować.
13. W pierwszej wymienionej grupie znajdują się **węzły portowe**, w tym szczególnie Szczecin oraz Gdynia. Należy do niej także Łódź. Są to zatem miasta, które swój **rozwój wiążą z szeroko rozumianymi funkcjami transportowymi i logistycznymi.** W przypadku Łodzi jest to również element długoterminowej strategii przełamania negatywnych tendencji demograficznych i gospodarczych na drodze modernizowania infrastruktury i umacniania pozycji węzła w centrum Polski. Miasto jest dobrym przykładem komplementarności inwestycji realizowanych przez podmioty różnych poziomów oraz ciągłości działań lobbingsowych na rzecz transportowych inwestycji centralnych podejmowanych przez władze różnych opcji politycznych.
14. **W metropoliach polifunkcyjnych**, jak Warszawa, Poznań, Wrocław i Kraków (a do pewnego stopnia także Gdańsk) problem odcinków ostatniej mili i powiązań z siecią TEN-T traktowany jest wtórnie, jako dodatkowe uzasadnienie dla niezbędnych w tych ośrodkach inwestycji wewnętrznych. Wyznaczone odcinki bardzo często obsługują jednocześnie duże osiedla mieszkaniowe, względnie ruchu dojazdowy ze stref suburbanizacji.

15. Elementem infrastruktury służącym z reguły zarówno obsłudze sieci TEN-T, jak też relacjom wewnątrzmetropolitalnym, są **obwodnice śródmiejskie**. Stan ich domknięcia w węzłach miejskich uznać trzeba generalnie za niezadawalający. W większości ośrodków brakuje istotnych fragmentów tras (m.in. Warszawa, Wrocław), w innych ich przepustowość jest dalece niewystarczająca (Poznań). Z punktu widzenia sieci TEN-T skutkuje to zwiększeniem liczby niezbędnych połączeń (rozlewanie się ruchu drogowego na całą sieć miejską) oraz nieuzasadnionym wprowadzaniem potoków zamiejskich w obszar śródmieścia.
16. Lokalizacja **portów lotniczych** w większości przypadków zapewnia ich dobre dowiązanie transportem drogowym do sieci TEN-T. Wynika to z ich, na ogół, peryferyjnego położenia w sąsiedztwie obwodnic i/lub tras wylotowych. Jako bardzo dobre ocenić należy połączenie z siecią TEN-T lotnisk w Warszawie (Okęcie), Gdańsku, Wrocławiu i Krakowie. Dalszych inwestycji drogowych wymagają powiązania w Katowicach i Szczecinie (inwestycje na sieci TEN-T), a także w Łodzi (inwestycje na odcinkach ostatniej mili).
17. **Dworce kolejowe klasy premium** oraz **główne dworce autobusowe** najczęściej położone są we wzajemnym sąsiedztwie. Jednocześnie prawie we wszystkich ośrodkach znajdują się one wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej. Ich powiązanie z siecią TEN-T nie zawsze jest łatwe. Z reguły wymaga wskazania dodatkowych odcinków ostatniej mili, prowadzących przez zwartą tkankę miejską. Działania inwestycyjne na tych odcinkach muszą mieć nieco odmienny charakter, obejmując także rozwiązania multimodalne (dobry dostęp drogowy do dworców uzupełniających położonych poza śródmieściem, w tym do węzłów *park and ride*) oraz politykę parkingową.
18. Położenie **terminali intermodalnych** podlega zmianom i jest autonomiczną decyzją podmiotów gospodarczych. W wielu przypadkach powiązania, nawet dużych obiektów (jak Euroterminal Sławków) pozostawiają wiele do życzenia. Celowe jest uporządkowanie polityki przestrzennej w zakresie lokalizacji terminali, a w przypadku największych obiektów (w tym w portach morskich) przekształcenie dróg doprowadzających w drogi krajowe.

## 11. LITERATURA

- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Dolecki L., 2016, Czy DCT "pożre" inne terminale kontenerowe?, Rynek Infrastruktury (<http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/czy-dct-pozre-inne-terminale-kontenerowe-52418.html>).
- Generalny Pomiar Ruchu 2015, GDDKiA, Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o., Warszawa (<http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu>).
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010a, Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej, Biuletyn KPZK PAN, Warszawa, z. 241, 165 s.
- Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, 2015, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Lista terminali intermodalnych dostępna na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (<http://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktury/mapa-objektow-infrastruktury/terminale-intermodalne>).
- Listy inwestycji ujętych na liście projektów korytarzy sieci bazowej TEN-T przez Koordynatorów Europejskich korytarzy sieci bazowej TEN-T; dwa dokumenty oznaczone jako (Annex B\_BA Corridor Updated Project List\_20160710) oraz (CNC\_Project-List\_TOTAL\_DE\_160523\_MASTER\_NSB); Listy opracowane przez Konsultantów (tPlan Consulting i EY).
- Mapy przebiegu sieci TEN-T w Polsce w podziale na poszczególne rodzaje transportu (<http://mib.gov.pl/2-TENT.htm>).
- Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, 2008, Ministerstwo Infrastruktury.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025, 2015, Ministerstwo Infrastruktury.
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
- Projekt Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020 i programów operacyjnych (krajowych) przyjętych przez RM w dniu 8 stycznia 2014r
- Raport o korkach w 7 największych miastach Polski (Warszawa, Wrocław, Kraków, Poznań, Gdańsk, Łódź, Katowice); dane za rok 2015, 2016, Warszawa, Deloitte, Targeo.pl ([file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl\\_Raport\\_korki\\_2016.pdf](file:///C:/Users/Admin/Downloads/pl_Raport_korki_2016.pdf))
- Rosik P., 2012, Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, Warszawa, z. 233, 307 s.
- Rosik P., 2013, Analiza potrzeb inwestycyjnych i uzasadnienie założeń operacyjnych programu dla Polski Wschodniej na lata 2014-2020 w obszarze TRANSPORT MIEJSKI; Instytucja zamawiająca: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Rosik P., Komornicki T., Kowalczyk K., Szejgiec-Kolenda B., 2013, Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.).
- Rosik P., Komornicki T., Kowalczyk K., Szejgiec-Kolenda B., 2013, Inwestycje i działania konieczne do podjęcia przez Polskę w celu wdrożenia korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne-Bałtyk na terytorium Polski – w ujęciu krajowym i wojewódzkim, w średnim oraz długim horyzoncie czasowym (do i po 2020 r.).
- Rosik P., Kowalczyk K., 2015, Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej a przesunięcie modalne w Polsce w latach 2000-2010. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Prace Geograficzne; 248, s. 216.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315 /2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, str. 1—128) (<http://mib.gov.pl/2-TENT.htm>)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument "Łącząc Europę", zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

Strategia rozwoju polskich portów morskich do roku 2015, 2007, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Załącznik do uchwały nr 292/2007 Rady Ministrów.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Strategie Rozwoju Miast (szczegółowa lista zostanie zaktualizowana w Raporcie Metodologicznym).

Targeo (<https://mapa.targeo.pl/korki>)

Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015, 2013, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Wieloletnie Plany/Programy Inwestycyjne Miast (szczegółowa lista zostanie zaktualizowana w Raporcie Metodologicznym).

Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT), 2014-2015, cykl pięciu raportów poświęconych monitoringowi dostępności transportowej w Polsce wykonanych na zlecenie Ministerstwa Rozwoju przez zespół IGIPZ PAN; raporty dostępne na <https://www.ewaluacja.gov.pl>



## 12. ANEKS

1. **Warszawa** (Z Urzędu Miasta Warszawy odpowiedniej ankiety nie przekazano)

2. **Łódź**

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Łodzi

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

Zarząd Inwestycji Miejskich sugeruje dodanie odcinka ostatniej mili „Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła „Teofilów” na S-14” – zgodnie z uzyskaną promesą od Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, czyli od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie Pancerniaków w Łodzi wraz z budową odcinka drogi – dojazdu do węzła Teofilów.

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Którego? Dlaczego?

Nie.

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

Wnioskujemy o inną nazwę i przebieg odcinka nr 2 – Brzezińska – zgodnie z promesą wydaną przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa - „Budowa dojazdu do węzła „Brzeziny” na autostradzie A-1” o następującym przebiegu:

- ul. Szczecińska od planowanego dojazdu do węzła Łódź Teofilów na drodze S14 do ul. Aleksandrowskiej,
- ul. Aleksandrowska od ul. Szczecińskiej do ul. Bolesława Limanowskiego,
- ul. Bolesława Limanowskiego od ul. Aleksandrowskiej do ronda Wojciecha Korfantego,
- rondo Wojciecha Korfantego,
- al. Włókniarzy od ronda Wojciecha Korfantego do al. Jana Pawła II,
- al. Jana Pawła II od al. Włókniarzy do ul. Pabianickiej,
- ul. Pabianicka od al. Jana Pawła II do ronda Lotników Lwowskich,
- rondo Lotników Lwowskich,
- ul. Ignacego Paderewskiego od ronda Lotników Lwowskich do ul. Władysława Broniewskiego,
- ul. Władysława Broniewskiego od ul. Ignacego Paderewskiego do ronda Władysława Broniewskiego,
- rondo Władysława Broniewskiego,
- al. Marszałka Józefa Piłsudskiego od al. Marszałka Edwarda Śmigłego – Rydza do ul. Rokicińskiej,
- ul. Rokicińska od al. Marszałka Józefa Piłsudskiego do ul. Aleksandra Puszkina,
- ul. Aleksandra Puszkina od ul. Rokicińskiej do ul. Pomorskiej,
- projektowana obwodnica Nowosolnej od ul. Pomorskiej do ul. Brzezińskiej,
- ul. Brzezińska od projektowanej obwodnicy Nowosolnej do granicy miasta.

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

Odcinek 1 – Strykowska – nazwa projektu tj. „Budowa dojazdu do węzła „Stryków” na autostradzie A-2 – Przebudowa ul. Strykowskiej od ul. Wycieczkowej do granic miasta”,

Odcinek 2 – Brzezińska – nazwa projektu tj. „Budowa dojazdu do węzła „Brzeziny” na autostradzie A-1”,

Odcinek 3 – Rokicińska – nazwa projektu tj. „Rozbudowa ul. Rokicińskiej od ul. Malowniczej do granic miasta”,

Odcinek 7 – Maratońska – nazwa projektu tj. „Przebudowa ulicy Maratońskiej na odcinku Al. Waltera Janke do węzła Łódź Retkinia (S-14)”,

Odcinek 9 – Obwodnica Zgierza – nazwa projektu tj. „Przedłużenie Al. Włókniarzy od DK1, na północny zachód do węzła „Aleksandrów Ł.” (S-14)”,

Nazwa zgłoszonego odcinka - „Rozbudowa ul. Szczecińskiej od ul. Aleksandrowskiej na południe do granicy miasta w rejonie Pancerniaków wraz z budową łącznika do węzła „Teofilów” na S-14”

5. Czy uważają Państwo, że droga ekspresowa S14 powstanie do 2023 r.? Czy też np. odcinek ostatniej mili między węzłem sieci TEN-T Emilia a obwodnicą śródmiejską powinien być oznaczony „po starym śladzie” DK91 przez Zgierz?

Zgodnie z dostępnymi dla Zarządu Inwestycji Miejskich informacjami wydaje się, iż droga ekspresowa S14 powstanie do 2023 r. – zgodnie z informacjami GDDKIA do 2019r. Odcinek ostatniej mili między węzłem sieci TEN-T Emilia a obwodnicą śródmiejską nie powinien być oznaczony „po starym śladzie” DK91 przez Zgierz.

6. Czy planują Państwo, że w 2023 r. będzie istnieć wlot do miasta ul. Wojska Polskiego jako łącznik między projektowaną S14 a obwodnicą śródmiejską? Czy to będzie główny wlot do miasta od strony zachodniej, czy też planują Państwo podłączenie obwodnicy śródmiejskiej również z projektowanym węzłem Konstantynów Ł.?

Nie planujemy istnienia wlotu do miasta ul. Wojska Polskiego jako łącznika między projektowaną S14 a obwodnicą śródmiejską w 2023 r. Nie będzie to główny wlot do miasta od strony zachodniej i nie planujemy nowego podłączenia obwodnicy śródmiejskiej z projektowanym węzłem Konstantynów Ł.

7. Czy planują Państwo, że w 2023 r. będzie istnieć wlot do miasta ul. Maratońską jako łącznik między projektowaną S14 a obwodnicą śródmiejską? Jaki będzie przebieg tej inwestycji, przede wszystkim w sensie podłączenia do sieci TEN-T portu lotniczego?

Ul. Maratońska istnieje w chwili obecnej. Przebieg niniejszej inwestycji w sensie podłączenia do sieci TEN-T portu lotniczego będzie zgodny z następującą koncepcją: od projektowanego węzła na drodze ekspresowej S-14, przez ul. Maratońską do skrzyżowania z ul. Popiełuszki, na którym planowane jest rondo średnie dwupasmowe, którego południowy wlot / wylot będzie stanowił połączenie z projektowaną ul. Lotniskową, która ma stanowić połączenie do portu lotniczego.

8. Które drogi Państwo sugerują jako najwłaściwsze trasy dojazdu do dworca Łódź Fabryczna z obwodnicy śródmiejskiej? (por. zał. 4)

Dojazd do dworca Łódź Fabryczna odbywać będzie się drogą krajową nr 14 (ul. Kopcińskiego), a następnie ul. Uniwersytecką bądź ul. Nowowęglową. Od al. Włókniarzy odbywać się będzie Trasą W-Z, a następnie ul. Nowotargową.

9. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych (lub dodanych przez Państwa) odcinków ostatniej mili?

Ewentualne wprowadzone ograniczenia warunkowo dopuszczają będą ruch pojazdów na odcinkach ostatniej mili oraz do docelowych wjazdów gospodarczych.

10. Jakie są szanse, że ul. Konstytucyjna powstanie do 2023 r.? Czy ewentualnie któryś z odcinków ul. Konstytucyjnej może powstać w tym terminie a inne po? Które to odcinki? Czy Trasa Konstytucyjna zmieni przebieg obwodnicy śródmiejskiej?

W przypadku przyznania Miastu Łódź tzw. Małego EXPO do 2023 r. zaplanowane jest powstanie odcinka ul. Konstytucyjnej pn. „Budowa ul. Konstytucyjnej na odcinku od ul. Małachowskiego do al. Piłsudskiego”. Po tym terminie mogą powstać odcinki pn. „ul. Konstytucyjna (dworzec „Łódź Marysin” – ul. Małachowskiego)” oraz „ul. Konstytucyjna (al. Piłsudskiego – Przybyszewskiego)”. Trasa Konstytucyjna nie zmieni przebiegu obwodnicy śródmiejskiej dopóki nie powstanie odcinek od dworca Marysin do ul. Przybyszewskiego.

### 3. Poznań

#### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Poznaniu

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

Sugerujemy dodanie następujących odcinków:

- DK92 na odcinku łączącym Miasto Poznań z drogą S5,
- Nowe Kotowo (planowany odcinek łączący ul. Głogowską z ul. Grunwaldzką w rejonie ul. Nowosolskiej (patrz pkt. 12),
- domknięcie I ramy komunikacyjnej (tangenta północna, odcinek wzdłuż torów kolejowych od ul. Hlonda na wysokości ul. Zawady do ul. Przepadek/ul. Pułaskiego).

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Którego? Dlaczego?

Nie

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego? Przykładowo, czy przebieg północnego fragmentu obwodnicy śródmiejskiej powinien być poprowadzony ul. Lechicką czy Al. Solidarności i Serbską?

Nie

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

Nie

5. Czy uważają Państwo, że odcinkiem ostatniej mili powinna być również ul. Obornicka? Czy do 2023 r. planują Państwo powstanie tzw. ul. Nowej Obornickiej, która poprawiłaby warunki dojazdu do miasta od strony północnej łącząc sieć TEN-T z obwodnicą śródmiejską (sugerowany

przez nas wlot do miasta od strony północnej z wykorzystaniem obwodnicy ekspresowej i ul. Dąbrowskiego oraz Lutyckiej jest znacznie dłuższy i częściowo również o charakterze kolizyjnym; ul. Lutycka)?

Nie przewidujemy realizacji ul. Nowej Obornickiej do 2023 roku. Ul. Obornicka łączy korytarz DK92 z drogą S11 przyjmując na terenie Miasta Poznania status drogi wojewódzkiej, natomiast po stronie Suchego Lasu ma charakter drogi gminnej. Zakładana przepustowość tej ulicy w kierunku S11, nie pozwala na wskazanie jej jako głównego połączenia z siecią TEN-T (trasy tranzytowej) pomiędzy Miastem Poznań i S11.

6. Czy uważają Państwo, że odcinkiem ostatniej mili powinna być również ul. Dolna Wilda łącząca sieć TEN-T z obwodnicą śródmiejską?

Tak.

7. Które drogi Państwo sugerują jako najwłaściwsze trasy dojazdu do dworca Poznań Główny z obwodnicy śródmiejskiej? (por. zał. 4)

ul. Bukowska od zachodu, ul. Dolna Wilda od południa, ul. Głogowska od południowego zachodu, ciąg ul. Krzywoustego z ul. Królowej Jadwigi i ul. Matyi od wschodu

8. Czy ul. Bukowska w jej „miejskim” przebiegu, tj. od ul. Polskiej do ul. Przybyszewskiego (i ewentualnie dalej do Ronda Kaponiera) powinna stanowić odcinek ostatniej mili, czy też lepszym przebiegiem jest wykorzystanie innych dróg 2x2 tj. ul. Polskiej oraz św. Wawrzyńca?

W momencie zrealizowania ul. Św. Wawrzyńca droga ta powinna przejąć dotychczasowe funkcje ul. Łukowskiej.

9. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych (lub dodanych przez Państwa) odcinków ostatniej mili?

Nie przewidujemy wprowadzania dodatkowych ograniczeń poza już istniejącymi (wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej do 16t, natomiast na obszarze staromiejskim do 3,5t)

10. Czy racjonalnym jest stwierdzenie, że tzw. III rama komunikacyjna nie powstanie do 2030 r.? Czy do 2023 r. powstanie 2 km odcinek od ul. Hetmańskiej do ul. Bolesława Krzywoustego? Jeżeli tak, to czy będzie on stanowił w 2023 r. główne połączenie wlotu Krzywoustego z obwodnicą śródmiejską?

Na podstawie aktualnej Wieloletniej Prognozy Finansowej III rama komunikacyjna w pełnym zakresie nie powstanie do 2030 roku, natomiast sama budowa odcinka pomiędzy rondem Żegrze, a ul. Krzywoustego do 2023 roku jest racjonalna pod warunkiem zbilansowania środków finansowych. Jego celem będzie przede wszystkim odciążenie ronda Rataje z ruchu ciężkiego i tranzytu, czyli połączenia wlotu Krzywoustego z obwodnicą śródmiejską.

11. Czy ciąg ul. Północnej, Estkowskiego i Wyszyńskiego stanowi właściwe podłączenie do sieci TEN-T terminalu drogowo-kolejowego Spedcont (ul. Północna 1), czy też planują Państwo inwestycje służące poprawie tego odcinka ostatniej mili?

W związku z zamknięciem przedmiotowego terminalu pytanie jest bezzasadne. (Brak informacji o terminalu w sieci na stronie firmy, stan na 28.09.2016 r.) Dodatkowo pragniemy podkreślić, że z punktu widzenia funkcjonowania Miasta Poznania najważniejszym terminalem

przeładunkowym jest PKP Cargo na Franowie, znajdujące się w specjalnej strefie ekonomicznej dedykowanej logistyce.

12. Czy ciąg ul. Nowosolskiej, Wołczyńskiej, Sycowskiej i Opłotki stanowi właściwe podłączenie do sieci TEN-T terminalu drogowo-kolejowego Loconi (ul. Nowosolska 40), czy też planują Państwo inwestycje służące poprawie tego odcinka ostatniej mili?

Jest to podłączenie właściwe i jedyne do momentu wybudowania ul. Nowe Kotowo.

#### 4. Gdańsk

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z portami morskimi, terminalami drogowo-kontenerowymi, portem lotniczym i dworcem PKP Gdańsk Główny? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili (np. Trasa Juliusza Słowackiego lub odcinek DW221 z Nową Świętokrzyską)? Którego (proszę podać przebieg)?

Zaproponowane odcinki nie wyczerpują planów miasta w tym zakresie. W związku z tym, przedawniliśmy stanowisko Gminy Miasta Gdańska wraz ze wskazaniem oczekiwanych zmian.

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z portami morskimi, terminalami drogowo-kontenerowymi, portem lotniczym i dworcem PKP Gdańsk Główny? Którego? Dlaczego?

Nie. Sugerowane odcinki należy utrzymać na liście kluczowych dróg dojazdowych do węzłów w sieci bazowej TEN-T z uwzględnieniem zmian, o których mowa w naszym piśmie.

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

Tak, jak wskazano w naszej odpowiedzi odcinki ostatniej mili winny uwzględniać całe trasy dojazdów do Portu Morskiego. Dotyczy to przede wszystkim drogi krajowej 89 oraz 91, które winny stanowić w całości odcinek ostatniej mili. Ponadto, z uwagi na gęstą zabudowę rekomendujemy inny przebieg odcinka zlokalizowanego w dzielnicy Nowy Port. Wytyczenie planowanej trasy przez ulicę Nowa Gdańska wydaje się zasadne jako alternatywa w stosunku do przejazdu Marynarki Polskiej i przez wąskie uliczki Nowego Portu.

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

Tak. Dawna Droga Zielona nosi obecnie nazwę Zielony Bulwar, prosimy o zmianę nazwy w tym zakresie.

5. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych odcinków ostatniej mili, np. w związku z oddaniem do użytkowania Tunelu pod Martwą Wisłą?

Tak, wprowadzono ograniczenia wjazdu do Śródmieścia dla samochodów ciężarowych, których dopuszczalna masa całkowita jest większa od 24t. Jest to obszar wyznaczony znakami, które zostały ustawione są w następujących lokalizacjach:



1. Trakt św. Wojciecha kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. Zaroślak,
2. Ul. Elbląska kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. Głęboką,
3. Ul. Siennicka kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. Długie Ogrody,
4. Ul. Świętokrzyska kierunek Centrum za skrzyżowaniem z al. Havla,
5. Al. Armii Krajowej kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. Łostowicką,
6. Ul. Kartuska kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. Łostowicką,
7. Al. Zwycięstwa kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. 3-go Maja,
8. Ul. Hucisko kierunek Centrum za skrzyżowaniem z ul. 3-go Maja
9. Ul. Jana z Kolna kierunek Centrum przed skrzyżowaniem z ul. Narzędziowców,
10. Zielony Bulwar (dawna Droga Zielona) kierunek Przymorze za skrzyżowaniem z ul. Nowa Gdańska

W załączeniu plan sytuacyjny z ograniczeniem tonażowym (załącznik nr 3)

11. Czy planują Państwo do 2023 r. przedłużenie trasy Tunelu pod Martwą Wisłą, tzw. Drogę Zieloną, odcinek tunelowy Nowej Spacerowej, odcinek Nowej Kielnieńskiej? Czy będzie to główna trasa wylotowa w kierunku S6? Jeżeli tak, to dla jakiego typu pojazdów?

Tak. Planuje się do 2023 roku realizację ciągu transportowego Zielony Bulwar (dawniej Droga Zielona), Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem, Nowa Kielnieńska. Poszczególne elementy tego korytarza transportowego będą pełniły różne funkcje dlatego też przewiduje się realizację ich w różnym charakterze:

- **Zielony Bulwar** – na odcinku od al. Hallera do ul. Jana Pawła II w klasie technicznej Z o przekroju 2x2, na odcinku od ul. Jana Pawła II do ul. Gospody w klasie technicznej Z o przekroju 1x2. Zakłada się ograniczenie ruchu ciężkiego dla tego odcinka.
- **Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem** – w klasie technicznej G o przekroju 2x2.
- **Nowa Kielnieńska** – w klasie technicznej G o przekroju 2x2.

Wskazany ciąg transportowy, a w szczególności Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem oraz Nowa Kielnieńska będą jednym z kilku głównych tras wylotowych w kierunku S6.

12. Czy planują Państwo inwestycje związane z dojazdem do portów i terminali kontenerowych realizowane przez miasto, np. poprawę dojazdu ul. Kontenerową?

Tak. Gmina Miasta Gdańska wraz z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk planuje modernizację dróg prowadzących do Portu Zewnętrznego i Wewnętrznego w Gdańsku. W zakres Gminy Miasta Gdańska wchodzić będzie modernizacja ulic Ku Ujściu, Chemików i Kujawska, w planach inwestycyjnych, w przypadku uzyskania dofinansowania, znajduje się budowa ul. Nowe Kaczeńce i Nowa Portowa. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk planuje zaś przebudowę układu drogowego od ul. Północnej do ul. Kontenerowej. Szacuje się, że zadania te zostaną zrealizowane w ciągu bieżącej perspektywy budżetowej UE.

## 5. Gdynia

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Gdyni

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z portami morskimi, terminalami drogowo-kontenerowymi i dworcem PKP Gdynia Główna? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?
2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie

przewidywanym w 2023 r.) z portami morskimi, terminalami drogowo-kontenerowymi i dworcem PKP Gdynia Główna? Który? Dlaczego?

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

Ad 1-4. Dla zapewnienia połączenia sieci TEN-T z Morskim Portem Gdynia planowana jest droga łącząca Port Gdynia z węzłem Morska znajdującym się na przecięciu Obwodnicy Trójmiasta z ul. Morską - w przebiegu dróg krajowych nr 6 i docelowo nr 7.

Planowana droga ma na celu zapewnienie alternatywnego, bezkolizyjnego połączenia Morskiego Portu Gdynia z siecią dróg krajowych. Obecnie dostęp do terminali portowych zlokalizowanych w Gdyni, tj. Bałtyckiego Terminala Kontenerowego (BCT) oraz Gdynia Container Terminal (GCT) odbywa się poprzez węzły drogowe na Trasie Eugeniusza Kwiatkowskiego. Trasa łączy terminale z Obwodnicą Trójmiasta (i dalej z autostradą A1 oraz drogą ekspresową S7). Problemem jest fakt, iż Trasa jako droga powiatowa nie spełnia parametrów drogi krajowej, tj. tak ważnego dla obsługi portów kontenerowych nacisku na oś do 11,5 t. Odcinek Trasy Kwiatkowskiego od terminalu do ul. Morskiej jest dostosowany do nośności 10 ton/oś natomiast od ul. Morskiej do drogi S6 do nośności 11,5 tony. Z technicznego punktu widzenia jest możliwa modernizacja odcinka do ul. Morskiej do nośności 11,5 tony, ale technologia nie pozwala na jej dokonanie w sposób niedoprowadzający do drastycznego utrudnienia dostępu do Portu.

Droga łącząca Morski Port Gdynia z siecią dróg krajowych stanowi niezbędny element połączeń w korytarzu bazowym sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Planowana droga **w I etapie** obejmie:

- Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej o klasie GP 2/2 z rezerwą pod rozbudowę do GP 2/3 - na odcinku od węzła Morska do węzła z Droga Czerwoną,
- Drogę Czerwoną o klasie GP 2/2 z rezerwą pod rozbudowę do GP 2/3 - na odcinku od węzła z Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej do węzła z Trasą Kwiatkowskiego.

Odcinek ten zapewni dostęp do terminali kontenerowych (BCT i GCT) oraz przystani promowej obsługującej regularne połączenia z Karlskroną.

**W II etapie** przewiduje się doprowadzenie korytarza TEN-T do przyszłej lokalizacji pasażerskiego terminalu promowego przy Nabrzeżu Polskim, poprzez ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Polską do Ronda Karlskrona.

5. Czy uważają Państwo, że główny dojazd do dworca PKP Gdynia Główna powinien być wytyczony ul. Morską (DW468), czy też ul. Janka Wiśniewskiego? Czy dla przewozów pasażerskich nadal odcinkiem ostatniej mili powinna być Trasa Kwiatkowskiego, czy też planowana przede wszystkim dla ruchu ciężarowego tzw. Droga Czerwona?

Po realizacji w/w inwestycji, łączących Port Morski Gdynia z siecią dróg krajowych planuje się prowadzenie Trasą Kwiatkowskiego i ul. Morską wyłącznie ruchu miejskiego z ograniczeniem ruchu pojazdów ciężkich. Dostęp do węzła integracyjnego Gdynia Główna od strony Obwodnicy Trójmiasta może być zapewniony zarówno poprzez ul. Morską, jak i ul. Janka Wiśniewskiego, przy czym dojazd ul. Janka Wiśniewskiego zapewnia dostęp do dworca od strony głównego wejścia – od Placu Konstytucji.

Dla przewozów pasażerskich dostęp do przystani promowych powinien w przyszłości odbywać się nową drogą (od węzła Morska, poprzez początkowy odcinek Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej i zachodni odcinek Drogi Czerwonej, dalej docelowo ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Polską do Ronda Karlskrona), bez obciążania wewnętrznego układu ulicznego miasta.

6. Na ile procent „wyceniają” Państwo szansę realizacji Drogi Czerwonej do 2023 r.? Który z trzech wariantów tzw. Drogi Czerwonej jest najbliższy urealnieniu? Proszę podać orientacyjny przebieg lub przesłać odpowiedni plik ukazujący analizowane warianty

## 6. Szczecin

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Szczecinie

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z portami morskimi, terminalami drogowo-kontenerowymi i dworcem PKP Szczecin Główny? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

Sugerowane odcinki ostatniej mili NIE wyczerpują listy kluczowych dla miasta odcinków. Wskazane jest dodanie kolejnych odcinków:

- odcinek ul. Gdańska / ul. Basenowa - kierunek port,
- odcinek ul. Gdańska / ul. Górnośląska - kierunek port
- ul. Gdańska pod Estakadą Pomorską - kierunek port
- odcinek Energetyków /ul. Zbożowa / ul. Wendy / ul. Spichrzowa / ul. Floriana / ul. Celna / ul. Bulwar Gdański / ul. Bytomska / ul. Rybnicka / ul. Kujota - kierunek port
- ul. Gdańska i Estakada Pomorska w całości -kierunek obszary portowe
- ul. Nowogdańska – kierunek obszary portowe – planowane połączenie drogowe realizowanej etapami obwodnicy śródmiejskiej z ul. F. Krygiera i docelowe połączenie miasta Szczecin i portu z A6
- odcinek ul. Morwowa – kierunek A6 (węzeł Szczecin Podjuchy)
- ulica Smocza – połączenie z A6
- odcinek Tama Pomorzańska – ul. Zapadła- F. Krygiera

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie w ramach aktualizacji Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta opracowało wariantową analizę zewnętrznego układu komunikacyjnego (drogowego) związanego z obsługą portu (zał. 2.).

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z portami morskimi, terminalami drogowo-kontenerowymi i dworcem PKP Szczecin Główny? Który? Dlaczego?

NIE

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

TAK. Nowy przebieg drogi nr 13 od ronda Hakena w kierunku południowym do A6.

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

TAK.

Przywoływana w piśmie obwodnica śródmiejska została zapisana w dokumentach strategicznych miasta w perspektywie finansowej UE 2014-2020 jako ‘trasa średnicowa’. Np. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (ZIT SOM) w ramach działania 1.1.2 „Transport publiczny, inny niż kolejowy na obszarze

metropolitalnym” będzie realizowany projekt pn.” Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego łąkno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”.

Ulica Autostrada Poznańska zmieniła nazwę na ul. Floriana Krygiera – Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26 lutego 2015 r. , poz. 600 (Uchwała Nr V/49/15 Rady Miasta Szczecin z dnia 17 lutego 2015 r. w sprawie zmiany nazwy urzędowej ulicy w Szczecinie) – zał. 1.

Terminale drogowo-kolejowe (zał. 4) – 1. Ostrów Grabowski –część drobnicowa; 2. Basen Górniczy-Bulk Cargo – Port Szczecin.

Terminal kontenerowy DB Port Szczecin jest częścią terminala 2.

5. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych odcinków ostatniej mili?

NIE. Na dzień dzisiejszy nie jest rozważane wprowadzenie dodatkowych zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych na terenie miasta. Redukcja liczby ciężkich transportów przechodzących tranzytem przez miasto mogłaby nastąpić poprzez działania organizacyjne i inwestycyjne, tj. poprawa dostępu do portu i nowe rozwiązania drogowe, budowę parkingów, itp.). Tu szczególne znaczenie ma właśnie Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina, które przejęłoby tranzyt niebezpiecznych ładunków przez centrum miasta.

6. Czy projekt „Przebudowa ciągów komunikacyjnych sieci TEN-T: DK nr 31 pod nazwą "ul. Autostrada Poznańska" w połączeniu z A6 i S3” ma na celu stworzenie kolejnego odcinka ostatniej mili? Czy uważają Państwo, że ta trasa może być traktowana jako łącznik między siecią TEN-T a kluczowymi elementami infrastruktury punktowej na obszarze miasta? Na jakim etapie jest dokumentacja projektowa tego projektu? Czy można poznać szczegóły? Dlaczego miasto Szczecin nie zgłosiło tego projektu jako inwestycji kluczowej dla korytarza sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk w okresie 2014-2020?

Nastąpiła zmiana nazwy projektu na: **„Przebudowa ciągów komunikacyjnych DK 31 - rozbudowa skrzyżowania ul. Floriana Krygiera z ul. Granitową z odcinkiem drogi w kierunku autostrady A6”.**

Ul. Floriana Krygiera (dawna Autostrada Poznańska) jest jedną z dwóch głównych dróg wjazdowych i wyjazdowych ze Szczecina (przez rzekę Odrę) w kierunku wschodnim i południowym oraz w stronę autostrady A-6 i drogi ekspresowej S-3.

Ulica Krygiera w połączeniu z A6 i S3 może być traktowana jako łącznik pomiędzy siecią TEN-T a kluczowymi elementami infrastruktury na obszarze miasta.

**Stan formalno-prawny inwestycji:** Gmina Miasto Szczecin dotychczas uzyskała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr 35/2010 z dnia 16.12.2010 roku (znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/23-16/09/10/ac, decyzja stała się ostateczna: 25 stycznia 2011 r.) oraz decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 10.04.2015 roku (znak: WGKiOŚ-II.6220.1.1.2015.DMł, decyzja stała się ostateczna: 1 maja 2015 r.). Z uwagi na fakt, iż ww. decyzje nakładają obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydania pozwolenia na budowę, zarówno dla etapu I oraz etapu II inwestycji opracowano Raporty o oddziaływaniu na środowisko stanowiące załącznik do wniosku o wydanie Zezwolenia Realizacji Inwestycji Drogowej (ZRID). Ponadto na podstawie art. 11b Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych uzyskano niezbędną opinię w zakresie przedmiotowej inwestycji. Po uzyskaniu wymaganej opinii Prezydent Miasta Szczecin skierował ostateczne uzgodnienie branżowe dokumentacji projektowej do Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego. Po uzyskaniu opinii Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego dokumentacja branżowa skierowana została do Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej.

W dniu 06.07.2016 roku złożono wniosek o wydanie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Planowany termin uzyskania ww. decyzji przewidziano na październik 2016 roku.

Wartość projektu z wniosku o dofinansowanie: 85 643 639,96 PLN brutto – obejmuje lata 2016-2019. W aktualnej Wieloletniej Prognozie Finansowej dla całej koncepcji zapisano kwotę 345 041 032 PLN. Wskaźniki projektu: 1) Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI 14) – 2,50 km, 2) Długość przebudowanych dróg krajowych – 1,52 km, 3) Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg (CI14) w woj. zach. – 2,50 km.

7. W jaki sposób eliminacja wąskich gardeł będzie miała miejsce w projekcie „Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie: przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza - etap II” jako inwestycji kluczowej dla sieci TEN-T w okresie 2014-2020? Czy można poznać szczegóły tego projektu? Których ulic dokładnie on dotyczy? Jakim efektem zakończyły się konsultacje społeczne w zakresie tego projektu przeprowadzone latem 2016 r.?

Wykonawca Studium Wykonalności dla tej inwestycji zidentyfikował tzw. Wąskie gardła spowalniające przepustowość – wskazano 13 pkt. stanowiących wąskie gardła.

<b>Wąskie gardła</b>	<b>Sposób likwidacji wąskich gardeł przez projekt</b>
1. Przepustowość Mostu Długiego	Projekt nie zwiększa przepustowości mostu Długiego, ale zmniejsza przyrost intensywności ruchu na moście Długim i dalej na DK 10 , poprzez budowę mostu Kłodnego i rozdzielanie części ruchu samochodów osobowych na oba mosty oraz obniżenie wzrostu ruchu samochodów osobowych (przerzucenie części transportu indywidualnego na transport zbiorowy)
2. Skrzyżowanie Bulwaru Śląskiego z ul. Bytomską (mały promień łuku drogi przy Bulwarze Śląskim))	Projekt przewiduje przebudowę tego odcinka, poprzez zwiększenie promienia łuku drogi oraz przebudowanie skrzyżowania z ul. Bytomską
3. Brak dogodnego wyjazdu z portu z rejonu przeładunków masowych (bramy wjazdowe nr 1-4) i z rejonu przeładunków drobnicowych (bramy wjazdowe nr 8-11) w kierunku węzła Kijewo (A6, S3)	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych (części transportu z/do portu Szczecin) do połączeń sieci kompleksowej z siecią bazową TEN-T (S3 i A6), poprzez skierowanie frakcji ruchu z drogi DK 13 (dojazd do A6 i S3 przez Przecław) na drogę DK 10 w kierunku ul. Struga (do A6 i S3) dzięki zastosowaniu systemu rond (ul. Energetyków/św. Floriana i Hryniewieckiego/Logistyczna)
4. Przeprowadzenie Parnicka (zjazd z mostu ul. Hryniewieckiego w kierunku Ostrowa Grabowskiego)	Ograniczenie czasu manewrów samochodów ciężarowych (rondo na ul. Hryniewieckiego i Logistycznej)
5. Brak miejsc parkingowych przy bramach wjazdowych do portu Szczecin nr 4, 5, 6, 7 (ul. Górnośląska) i obniżona przepustowość ul. Górnośląskiej poprzez parkowane wzdłuż ulicy samochody ciężarowe oczekujące na wjazd do portu	Projekt uwzględnia poszerzenie ulicy i budowę miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych
6. Zdegradowana nawierzchnia drogi pod Estakadą Pomorską oraz zbyt ciasne zakręty dla ciągników siodłowych z naczepami lub cysternami	Projekt zakłada wymianę nawierzchni, złagodzenie łuków drogi



7. Brak pasa rozbiegowego przy zbiegu ul. Gdańskiej z Estakadą Pomorską w kierunku mostu Pionierów Miasta Szczecina	Projekt zakłada budowę pasa rozbiegowego
8. Ograniczone prędkości samochodów ciężarowych, z powodu niskiego standardu nawierzchni ul. Basenowej	Poszerzenie drogi i położenie nowej nawierzchni

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę układu komunikacyjnego wewnątrz Portu w Szczecinie oraz wybudowanie nowych połączeń doprowadzających ruch na teren portu. Prace modernizacyjne będą polegały na:

1. Budowie połączenia komunikującego wyspę Łasztownia, na którym zlokalizowany jest Port z lewobrzeżem poprzez nowoprojektowany Most Kłodny. Budowa nowego mostu pozwoli na stworzenie dodatkowego połączenia komunikującego Port w Szczecinie z transeuropejską siecią transportową poprzez dojazd do drogi krajowej nr 10.
2. Budowie nowej linii tramwajowej przebiegającej przez Most Kłodny oraz przez wyspę Łasztownia. Nowa linia tramwajowa połączy teren Portu Szczecin z siecią tramwajową, siecią drogową (droga krajowa nr 10) i siecią kolejową (linia kolejowa C-E 59).
3. Rozbiórce trzech łącznic węzła Trasy Zamkowej. Przebudowa węzła Trasy Zamkowej pozwoli na odseparowanie ruchu ciężarowego od terenów miejskich i przeniesienie ciężaru ruchu dotyczącego Portu na drogę krajową nr 10.
4. Przebudowie wewnętrznego układu komunikacyjnego wyspy Łasztownia poprzez odseparowanie ruchu ciężarowego do Portu Rybackiego GRYF, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście od ruchu miejskiego oraz wprowadzenie komunikacji miejskiej na teren wyspy. Zmodernizowany układ komunikacyjny Portu Szczecin poprawi dostęp do transeuropejskiej sieci transportowej poprzez nowe połączenia drogowe z drogą krajową nr 10. Przebudowane będą drogi dojazdowe do portu tj. ul. Gdańska, ul. Hryniewieckiego, ul. Władysława IV, ul. Energetyków, ul. Św. Floriana, ul. Celna oraz drogi wewnątrz portu tj. ul. Wendy, ul. Zbożowa, ul. Spichrzowej, ul. Heyki, ul. Bulwar Śląski, ul. Bytomskiej, ul. Rybnickiej, ul. Logistycznej, ul. Kujota, ul. Basenowej, ul. Górnośląska, ul. Bulwar Gdański.

Rezultaty projektu:

1. usprawnienie dojazdu do portu poprzez budowę 1 nowego połączenia (most Kłodny),
2. likwidacja 1 wąskiego gardła na terenie portu
3. zmniejszenie ilości wypadków na ul. Energetyków (główna droga dojazdowa do portu) do końca okresu trwałości o 4 wypadki rocznie,
4. Zwiększenie dostępności do terenów przeznaczonych pod funkcje portowe o powierzchni 154 ha znajdujących się na terenie portu (Wyspa Ostrów Grabowski).
5. zmniejszenie ilości zatorów drogowych oraz korków,
6. zmniejszenie ilości awarii infrastruktury transportowej,
7. zmniejszenie hałasu,
8. zwiększenie komfortu podróży,
9. ograniczenie emisji szkodliwych substancji do środowiska.

Etapy przedsięwzięcia:

Etap I – budowa Mostu Kłodnego, wszystkie prace związane z realizacją prac torowych (Nabrzeże Wieleckie, ulica Zbożowa, ul. Wendy, ul. Spichrzowa, itp.) budowa ronda na ulicy Energetyków

Etap II – budowa pozostałego układu drogowego na terenie Międzyodrza, tj. ulice: Hryniewieckiego, Logistyczna, Kujota, Rybnicka, Św. Floriana, Celna, Bytomska, Bulwar Gdański

Etap III – budowa ul. Górnośląskiej, Basenowej wraz ze skrzyżowaniem i ulicami pod Estakadą Pomorską

#### Etap IV – ulica Gdańska

Konsultacje projektu przeprowadzone latem 2016 r. objęły zainteresowanych interesariuszy i doprowadziły do uzgodnień projektu, w wyniku których opracowano szczegółowy zakres rzeczowy inwestycji, który był podstawą do aktualnie opracowywanej dokumentacji projektowej. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ spodziewana do końca października 2016 r.

8. Dlaczego miasto Szczecin zgłosiło projekt „Development of Western Ring Road of Szczecin, including construction of permanent crossing via the Oder River between the road nodes at towns of Police and Święta” skoro jest to droga znajdująca się poza miastem i nie będzie tym samym zarządzana przez nie? Dlaczego jest ona kluczowa dla korytarza sieci TEN-T Bałtyk-Adriatyk?

Projekt „Budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina, w tym budowa stałej przeprawy przez rzekę Odrę między węzłami drogowymi w miejscowościach Police - Święta ma strategiczne znaczenie dla rozwoju Szczecina jako miasta rdzeniowego szczecińskiego obszaru metropolitalnego i szerzej transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina. ZDOS ma być drogą na parametrach drogi ekspresowej, co w konsekwencji pozwoli na stworzenie spójnego systemu transportowego z istniejącymi: autostradami A11, A20 i A6, drogami ekspresowymi S3 i S6, oraz podniesie poziom dostępności terenów przygranicznych i stref gospodarczych. Długość drogi szacuje się na ok 51 km, planowanej do realizacji w przekroju 2x2 ( droga klasy S). Kluczowym elementem przedsięwzięcia będzie budowa nowej, stałej przeprawy przez rzekę Odrę, która może zostać zrealizowana w czterech wariantach techniczno – funkcjonalnych: dwa tunele (2x7m ) jednojezdniowe dla ruchu drogowego, spełniające względem siebie funkcje tuneli ratowniczych, wykonane w technologii tunelu zatopionego lub drążonego (docelowy układ drogowy); dwa tunele jeden jednojezdniowy (1x7m) dla ruchu drogowego ( w I etapie budowy zachodniego obejścia Szczecina ) oraz drugi z jednym torem dla transportu kolejowego, spełniające względem siebie funkcje tuneli ratowniczych, wykonane w technologii tunelu zatopionego lub drążonego; most wysokowodny jednopoziomowy, dwujezdniowy dla ruchu drogowego i rowerowo-pieszego; most wysokowodny dwupoziomowy, dwujezdniowy dla ruchu drogowego na jednym poziomie i torem kolejowym na drugim poziomie z wydzielonym ciągiem dla pieszych i rowerów. Planowany zakres robót obejmuje także wykonanie odwodnienia grawitacyjnego, wykonanie oświetlenia na węzłach, wykonanie przebudowy i zabezpieczenia istniejących urządzeń i sieci technicznych, wykonanie przebudowy istniejących ciągów drogowych kolidujących z drogą ekspresową, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego i instalacji urządzeń BRD, tj.: sygnalizacja świetlna, bariery ochronne betonowe i metalowe, urządzenia osłony przeciwoślńieniowe oraz urządzenia zabezpieczające ruch pieszy, wykonanie urządzeń związanych z ochroną środowiska i urządzenie zieleni przydrożnej. Tak zidentyfikowany zakres rzeczowy będzie stanowił o ujęciu Zachodniego Obejścia Drogowego Szczecina jako integralnej części transeuropejskiego szlaku transportowego (połączenie z autostradami niemieckimi A11 i A20), a budowa tego odcinka drogi ekspresowej S6 w kraju, zwiększy jednocześnie dostępności stref gospodarczych sąsiadujących gmin i pozwoli na ich właściwy rozwój społeczno – gospodarczy, a tym samym wpłynie pozytywnie na rozwoju całego regionu. Ponadto inwestycja pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego, również ładunków niebezpiecznych poza granice miasta Szczecina, zwiększając bezpieczeństwo mieszkańców okolicznych miejscowości oraz podnosząc komfort ich życia .

Koszty przedsięwzięcia uzależnione są od wyboru wariantu realizacji inwestycji i kształtują się w granicach 583,66 mln EUR ( wylczenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad). W chwili obecnej dla przedsięwzięcia zostało opracowane studium wykonalności. Trwa procedura pozyskania decyzji środowiskowej będąca warunkiem uzyskania pozwolenia na budowę.

Droga stanowiąca zakres rzeczowy przedmiotowego przedsięwzięcia została zaliczona do kategorii dróg krajowych. Rada Ministrów przyjęła w dniu 13 października 2015 r.

rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Zadanie pn.: „Budowa Zachodniego drogowego obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową Police – Świeta w ciągu drogi Nr 6 po nowym śladzie od Goleniowa do Kołbaskowa” zostało ponadto wpisane do kontraktu terytorialnego województwa zachodniopomorskiego. Potencjalne źródło finansowania: EFIS.

Zgłoszenie projektu jako przedsięwzięcia istotnego dla rozwoju Korytarza Bałtyk-Adriatyk nastąpiło po konsultacji z plan, firmą realizującą analizy dla Komisji Europejskiej.

9. Na jakim etapie są prace nad tzw. obwodnicą śródmiejską w Szczecinie? Czy miasto planuje któryś z odcinków zrealizować do 2023 r. i czy obwodnica ta zmieni układ tras dojazdowych łączących sieć TEN-T z dworcem Szczecin Główny, portem morskim lub terminalem drogowo-kolejowym?

TAK, miasto Szczecin zaplanowało realizację projektu pn. **„Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”**. Jest to kluczowy projekt w ramach ZIT SOM, komplementarny do projektu „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych Nr 406, 273, 351”. Przewidywany okres realizacji projektu: I kw.2018-IV kw. 2020. Całkowity koszt projektu: 149 300 000,00 PLN.

## 7. Wrocław

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili we Wrocławiu

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

Sugerujemy rozważenie dodania jako odcinka ostatniej mili:

- odcinka o nazwie ul. Buforowa - stanowiącego połączenie węzła Wrocław Wschód z Obwodnicą Śródmiejską (al. Armii Krajowej) poprzez ul. Buforową i ul. Bardzką,
- odcinka o nazwie ul. Kosmonautów - stanowiącego połączenie Obwodnicy Śródmiejskiej (ul. Na Ostatnim Groszu) z Portem Lotniczym - ciągiem ul. Lotniczej i ul. Kosmonautów (do skrzyżowania z ul. gen. Augusta Emila Fieldorfa) oraz odcinkiem Alei Stabłowickiej od ul. Kosmonautów do ul. Granicznej.

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Którego? Dlaczego?

Proponujemy rezygnację z sugerowanych odcinków ostatniej mili:

Nr 2 (Mokronoska) - z uwagi na to, że długie fragmenty tego odcinka poprowadzone są przez tereny zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej (ul. Wiejska, ul. Solskiego, ul. Grabiszyńska), a także w bezpośrednim sąsiedztwie Cmentarzy: Grabiszyńskiego, Żołnierzy Włoskich 1914-18 i Żołnierzy Polskich 1939-45 oraz Parku Grabiszyńskiego,

Nr 5a (Port Lotniczy) - z uwagi na to, że długie fragmenty tego odcinka poprowadzone są przez zabudowę wielorodzinną (osiedle Nowy Dwór). W miejsce tego odcinka proponujemy odcinek ostatniej mili pn. ul. Kosmonautów wskazany wyżej w pkt 1.

Nr 7 (Sobieskiego) - z uwagi na to, że długie fragmenty tego odcinka prowadzą przez centrum Miasta.

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

Tak - zamiast odcinka nr 5a (Port Lotniczy - Węzeł z Estakadą Gądowianka) z przebiegiem ulicami Graniczną i Strzegomską - sugerujemy odcinek ostatniej mili pn. ul. Kosmonautów wskazany wyżej w pkt 1.

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

Tak - zgodnie ze zweryfikowaną treścią Załącznika Nr 1 - proponujemy:

- dla odcinka nr 1a - nazwę Dworzec Główny PKP
- dla odcinka nr 6 - nazwę Terminal Kolejowy Krakowska 1

5. Czy planowana przebudowa mostu Jagiellońskiego lub jakiejkolwiek inne inwestycje planowane do 2023 r. sprawią, że jako odcinek ostatniej mili łączący sieć TEN-T z dworcem Wrocław Główny może być traktowana DK98 na odcinku między ul. Małachowskiego a węzłem Wrocław Psie Pole? Czy planują Państwo jakąś inwestycję zmieniającą przebieg tej trasy na jej północnym odcinku w mieście (np. między planowanym odcinkiem obwodnicy śródmiejskiej a węzłem Wrocław Psie Pole)?

Nie - wykonana przebudowa mostu Jagiellońskiego lub jakiejkolwiek inwestycje (obecnie nie planowane w perspektywie roku 2023) nie stanowią podstaw do przyjęcia założenia, że DK98 na odcinku pomiędzy ul. Małachowskiego i węzłem Wrocław Psie Pole może być traktowana jako odcinek ostatniej mili. Sugerujemy rezygnację z uwzględniania tego odcinka DK98 jako odcinka ostatniej mili. Docelowo taką funkcję pełnić będzie łącznik Pawłowicki. Obecnie nie jest planowana inwestycja zmieniająca przebieg trasy DK98 w jej północnym fragmencie.

6. Czy ciąg ul. Granicznej i Strzegomskiej (poza ciągami dróg krajowych i wojewódzkich), a następnie DK94 i DK98 stanowi zdaniem Państwa najlepsze połączenie portu lotniczego z dworcem kolejowym Wrocław Główny? Czy planują Państwo do 2023 r. jakieś inwestycje dla tego połączenia?

Tak - jest to naszym zdaniem obecnie najlepsze połączenie Portu Lotniczego z Dworcem Głównym PKP. Alternatywą dla tego połączenia mogłoby być połączenie poprowadzone od Portu Lotniczego odcinkiem ostatniej mili pn. ul. Kosmonautów (sugerowanym wyżej w pkt 1 Ankiety) i dalej ul. Lotniczą do skrzyżowania z ul. Na Ostatnim Groszu, a następnie ww. ciągiem DK94 i DK98 do Dworca Głównego PKP.

Tak - w ciągu ulic obecnego połączenia Portu Lotniczego z Dworcem Głównym PKP:

- w 2017 roku zostanie wykonany prawoskręt z południowej jezdni ul. Granicznej umożliwiający bezpośredni z niej zjazd na AOW z pominięciem ronda w ul. Granicznej,
- w przebudowie jest obecnie ul. Dyrekcyjna (inwestycja planowana do ukończenia w latach 2017-2018),
- w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Wrocławia zaplanowano przebudowę ul. Pułaskiego wraz ze skrzyżowaniem z ul. Małachowskiego.

7. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych (lub dodanych przez Państwa) odcinków ostatniej mili?

Podjęcie decyzji w sprawie wprowadzenia zmian w tych ograniczeniach uzależnione będzie od oceny ewentualnych negatywnych skutków wpływu ruchu pojazdów ciężarowych na środowisko.

8. Jakie są szanse, że Al. Wielkiej Wyspy i inne fragmenty planowanej obwodnicy Wrocławia powstaną do 2023 r.? Czy któryś z tych odcinków może stanowić odcinek ostatniej mili?

Realizacja Alei Wielkiej Wyspy została ujęta w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym Wrocławia na lata 2015-2019. Rozpoczęcie prac uzależnione jest od pozyskania przez Miasto na ten cel środków UE. Realizacja II etapu budowy Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej (od ul. Poświęckiej do ul. Kamieńskiego) także została ujęta w tym WPI i zostanie zakończona do roku 2023. Nie jest obecnie rozważana realizacja pozostałych odcinków Obwodnicy Śródmiejskiej. Obecnie nie istnieją możliwości wskazania, który z przewidywanych do realizacji odcinków mógłby stanowić odcinek ostatniej mili.

9. Czy ciąg ul. Krakowskiej, al. Armii Krajowej, ul. Ślężnej i al. Karkonoskiej stanowi właściwe podłączenie do sieci TEN-T terminalu drogowo-kolejowego Polzug (ul. Krakowska 1), czy też planują Państwo inwestycje służące poprawie tego odcinka ostatniej mili?

Obecnie tak - jest to właściwe podłączenie. Ewentualne wykorzystanie dla tych potrzeb ciągu DK94 może być rozważane dopiero w sytuacji wybudowania tej drogi na terenie Miasta w nowym przebiegu określonym w planach. Inwestycja taka nie jest przewidywana do realizacji w najbliższych latach. Nie są obecnie planowane inwestycje służące poprawie tego odcinka ostatniej mili. Wszystkie elementy drogi wchodzącej w skład tego odcinka zostały przebudowane w ostatnich kilkunastu latach.

## 8. Katowice

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Katowicach

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z kluczowymi elementami infrastruktury punktowej? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

Proponujemy dodatkowo odcinek DK 81 objęty zadaniem inwestycyjnym pn. „Rozbudowa Drogi Krajowej Nr 81 od węzła autostrady A4 z DK 86 do budowanego węzła z ul. Armii Krajowej”, wnioskowanym do dofinansowania w ramach POIiŚ 2014-2020 – działanie 4.2.

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z kluczowymi elementami infrastruktury punktowej? Którego? Dlaczego?

Fragment odcinka nr 2 w Katowicach w ciągu DK 79 przebiegający ulicą Chorzowską (DTŚ) od skrzyżowania DK 79 z DW 902 do węzła „Murckowska”, ponieważ jest to odcinek w Śródmieściu, dla którego dąży się do zmniejszenia ruchu kołowego.

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

Proponujemy zmianę przebiegu odcinka nr 2 na przebieg obwodnicą Chorzowa i dalej od DK 79 planowaną drogą na południe do autostrady A4. Zamiast fragmentu odcinka nr 2 opisanego w odpowiedzi do pytania nr 2 oraz odcinka nr 1b proponujemy zapewnienie dojazdu do Dworca



Katowice od autostrady A4 planowanym przedłużeniem ul. Grundmanna. Rozwiązanie takie powinno ograniczyć ruch kołowy w centrum.

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

Odcinek 3/4 przebiega przez Katowice i Sosnowiec, natomiast został nazwany „Dąbrowa Górnicza/Podwarpie”.

5. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych (lub dodanych przez Państwa) odcinków ostatniej mili na obszarze miasta Katowic?

Po zrealizowaniu przedłużenia ul. Grundmanna zakłada się ograniczenie w ruchu pojazdów ciężarowych dla odcinka nr 1a przebiegającego ulicą Mikołowską.

6. Które drogi Państwo sugerują jako najwłaściwsze trasy dojazdu do dworca Katowice? Czy wskazane w zał. 1 ulice są właściwymi trasami dojazdu (por. zał. 1)?

Właściwą trasą do Dworca Katowice przebiega od autostrady A4 przez planowane przedłużenie ul. Grundmanna i ulicę Sądową.

7. Która trasa zdaniem Państwa jest najwłaściwsza dla dojazdu z centrum miasta do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice (por. zał. 1)?

Wskazane trasy po korektach zgodnie z sugestiami w odpowiedziach na powyższe pytania będą właściwymi trasami dla dojazdu z centrum miasta do portu lotniczego Katowice-Pyrzowice (w tym odcinek 4a dopiero po rozbudowie).

## 9. Sławków

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Sławkowie

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili (6a i 6b; zał. 1) wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z Euroterminalem Sławków? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

*Zgodnie z planem miejscowego zagospodarowania przestrzennego dla obszaru obejmującego drogowe powiązania terminali przeładunkowych z siecią dróg krajowych w załączeniu przekazujemy rysunki z naniesionymi planowanymi rozwiązaniami. Obecnie funkcjonują 2 odcinki ostatniej mili 6a i 6b zgodnie z zał. 1. Jednak trasa prowadząca od DK94 przez ulice Wrocławska, Kołdaczka, Hrubieszowska i Groniec nie jest preferowana przez Gminę Sławków z uciążliwościami i utrudnieniami dla mieszkańców strefy domów jednorodzinnych i pogarszającym się stanem technicznym drogi.*

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z Euroterminalem Sławków? Którego? Dlaczego?

*Gmina Sławków zwracała się z wnioskiem o ujęcie na liście kluczowych projektów realizacji połączenia drogowego Euroterminala pomiędzy drogą ekspresową S-1, a drogą krajową nr 94 z połączeniem stacji PKP LHS Sławków Południowy.*

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

*Sugerujemy inny przebieg odcinka 6a uważając, że właściwszy jest przejazd przez Rudną lub wg. nowoprojektowanego odcinka zgodnie z rys. orientacyjnym z planu zagospodarowania przestrzennego – ponieważ odcinek trasą stwarza duże uciążliwości dla mieszkańców ciągu ulic Wrocławska, Kołdaczka, Hrubieszowska, Groniec.*

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

*Nie.*

5. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych (lub dodanych przez Państwa) odcinków ostatniej mili na obszarze Sławkowa?

*Istnieje duże ryzyko protestów mieszkańców Sławkowa wzdłuż odcinka Wrocławska, Kołdaczka, Hrubieszowska w przypadku utrzymania przejazdów TIR w dłuższej perspektywie czasu. To może skutkować wprowadzeniem ograniczeń dla ruchu TIRÓW.*

6. Które drogi Państwo sugerują jako najwłaściwsze trasy dojazdu do Euroterminala Sławków? Czy wskazane w zał. 1 ulice

(Groniec/Hrubieszowska/Kołodaczka/Wrocławska) są właściwymi trasami dojazdu w 2016 r. (por. zał. 1)? Czy też właściwszy jest przejazd przez Rudną? Proszę o wskazanie właściwego dojazdu do DK94 (w przypadku przejazdu przez Rudną – proszę podać dokładny przebieg sugerowanego przejazdu pojazdów ciężarowych)

*Dla Euroterminala właściwym dojazdem jest odcinek przez Rudną. Przebieg odcinka to: Euroterminal – Rudna – ul. Strzemieszycka – Węzeł drogowy DK94 z drogą Nr 790. Z węzła drogowego DK94/Droga Nr 790 jest zdecydowanie mniejszy dystans do pokonania przez Rudną do Euroterminala w porównaniu z dojazdem do Euroterminala odcinkiem 6a przez ciąg ulic: Wrocławska, Kołodaczka, Hrubieszowska.*

7. Czy wskazane na stronie internetowej (<http://www.rafaladamczyk.pl/index.php/aktualnosci/8-aktualnosci/123-o-%C5%82%C4%85czniku-drogi-s1-w-sosnowcu-z-euroterminalem-i-dk94-w-s%C5%82awkowie-m%C3%B3wi-tak%C5%BCe-wielki-biznes-logistyczny%E2%80%A6-zaczyna-by%C4%87-powa%C5%BCnie.html>) informacje na temat łącznika drogi S1 w Sosnowcu z Euroterminalem i DK94 w Sławkowie są najnowszymi informacjami? Czy zdaniem Państwa jest realne, że łącznik powstanie do 2023 r.?

*Nie są już najnowszymi informacjami. Bez udziału środków krajowych ten łącznik nie powstanie, a w tej chwili nie ma niestety potwierdzenia ich zabezpieczenia na cel jego budowy.*

*W planowanych odcinkach ostatniej mili dla sieci TEN-T należy uwzględnić także (obok połączeń dla Euroterminala) kwestię skomunikowania we właściwy sposób głównej stacji PKP LHS Sławków Południowy w okolicach Dębowej Góry (odcinek 3 według planu) gdyż na tym terminalu także jest prowadzona bardzo rozwinięta działalność spedycyjna w oparciu o szeroki tor.*

Z up. BURMISTRZA MIASTA  
  
mgr Dagmara Lorek  
Kierownik Referatu  
Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

## 10. Kraków

### Ankieta dotycząca odcinków ostatniej mili w Krakowie

1. Czy sugerowane odcinki ostatniej mili wyczerpują listę kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Czy sugerują Państwo dodanie któregoś z odcinków ostatniej mili? Którego (proszę podać przebieg)?

Ponieważ poczynione zostały konkretne działania formalne i padły deklaracje ze strony Ministerstwa Infrastruktury dotyczące budowy północnej obwodnicy Krakowa jako drogi S52 z terminem realizacji przed rokiem 2023, sieć TEN-T należałoby skorygować: zamiast odcinków 1a i 6 (wg oznaczenia na mapie roboczej) powinien pojawić się nowy odcinek zgodny z przebiegiem północnej obwodnicy Od węzła z S7 (odcinek 7a) do węzła Modlnica na drodze nr 79. W związku z powyższym jako odcinki ostatniej mili powinny zostać uwzględnione:

- Ciąg Mogilska – Al. Jana Pawła II – Ptaszyckiego (od węzła S7 Igołomska do stacji Kraków Główny);
- Ciąg: Jasnogórska - Armii Krajowej – Nawojki – Czarnowiejska (do połączenia z Al. Mickiewicza);
- Ciąg Gen. Leopolda Okulickiego (od proj. węzła z S7) – I. Stella-Sawickiego (węzeł z Al. Jana Pawła II);
- Al. 29-Listopada (odcinek od proj. węzła z S52 do ul. Opolskiej).

Ponadto proponuje się wprowadzenie jako dodatkowego odcinka ostatniej mili ciągu: Skotnicka (od węzła Sidzina na A4) – Babińskiego – Bunscha - Bobrzyńskiego – Grota-Roweckiego – Kapelanka (do skrzyżownia z ul. Monte Cassino).

2. Czy uważają Państwo, że któryś z sugerowanych odcinków ostatniej mili nie powinien znaleźć się na liście kluczowych dla miasta odcinków dróg łączących sieć TEN-T (w jej kształcie przewidywanym w 2023 r.) z obwodnicą śródmiejską? Którego? Dlaczego?

- Odcinek 7a należy usunąć. W wyniku realizacji S7 ul. Łowińskiego na tym odcinku przestanie istnieć. Ponadto firma Spedcont na swojej stronie internetowej nie wymienia terminala w Krakowie.
- Na mapie roboczej zaznaczono nie numerowane odcinki Trasy Zwierzynieckiej i Trasy Pychowickiej. Realizacja tych tras nie jest przewidziana w terminie do roku 2023, w związku z powyższymi z mapy powiązań z siecią TEN-T należy je usunąć.
- W związku z propozycją uwzględnienia w sieci TEN-T odcinka planowanej północnej obwodnicy Krakowa (droga S52) wydaje się nieuzasadnione utrzymywanie fragmentu odcinka nr 6 (od ul. Gen. Leopolda Okulickiego – do Al. Jana Pawła II).

3. Czy sugerują Państwo inny przebieg któregoś z odcinków ostatniej mili? Jeżeli tak to którego i dlaczego?

Proponowany przebieg odcinka nr 7: Mogilska – Jana Pawła II – Ptaszyckiego (od węzła S7 Igołomska do stacji Kraków Główny)

4. Czy sugerują Państwo inną nazwę dla któregoś z odcinków?

- Odcinek nr 2 – proponuje się nazwę „Księcia Józefa”, jako głównej części trasy;
- Odcinek nr 5 proponuje się nazwę na Rybitwy – w nawiązaniu do nazwy osiedla przez które trasa przebiega.

- Odcinek nr 6 – proponuje się nazwę „Andersa” lub „Bora-Komorowskiego”.

5. Czy uważają Państwo, że droga ekspresowa S7 na odcinku od granicy z woj. świętokrzyskim do węzła Igołomska w Krakowie powstanie do 2023 r. (aktualnie jedynie decyzja środowiskowa)? Czy też np. odcinek ostatniej mili między węzłem sieci TEN-T a obwodnicą śródmiejską powinien być oznaczony „po starym śladzie” DK7 przez Węgrzce i Witkowice (również w kontekście planowanej inwestycji w postaci rozbudowy al. 29 Listopada)?

Uważamy, że droga ekspresowa S7, na ww. odcinku, powstanie do 2023 r. Odcinek ostatniej mili powinien być oznaczony przy wykorzystaniu DK7 przez Węgrzce i Witkowice (jak podano w odpowiedzi na pytanie 1.).

6. Czy przy ewentualnym ukończeniu drogi S7 do węzła Igołomska główny odcinek ostatniej mili do dworca Kraków Główny będzie prowadził przez Nową Hutę DK79, czy też po rozbudowie ul. Kocmyrzowskiej droga ta mogłaby stanowić alternatywny odcinek ostatniej mili?

Po ukończeniu drogi S7 (która będzie stanowić całość na odcinku od granicy z woj. świętokrzyskim do autostrady A4) głównym odcinkiem ostatniej mili, dla jadących od strony wschodniej i południowej, będzie droga prowadząca przez Nowa Hutę (Ptaszyckiego – Jana Pawła II – Mogilska), natomiast dla jadących z północy – ul. Gen. Leopolda Okulickiego i ul. Izzydora Stella-Sawickiego (zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1.).

7. Czy uważają Państwo, że odcinkiem ostatniej mili powinna być również ul. Christo Botewa łącząca przyszłą sieć TEN-T z obwodnicą śródmiejską?

Tak.

8. Czy po stronie zachodniej miasta Krakowa planują Państwo do 2023 r. większe inwestycje w potencjalnych ciągach odcinków ostatniej mili (np. Trasa Balicka, Trasa Zwierzyniecka, Trasa Łagiewnicka, Aleksandra Humboldta)? Czy któraś z tych tras mogłaby stanowić alternatywę dla funkcjonującego połączenia ostatniej mili (DK7; DK79; S52; A4) między dworcem kolejowym Kraków Główny a portem lotniczym w Balicach?

Do roku 2023 Trasa Łagiewnicka powinna być oddana do użytku. Z wskazanych w pytaniu ww. inwestycji, jedynie Trasa Balicka może stanowić alternatywę dla połączenia dworca kolejowego Kraków Główny z portem lotniczym w Balicach.

9. Czy planują Państwo wprowadzenie zmian w ograniczeniach w ruchu pojazdów ciężarowych dla któregoś z sugerowanych (lub dodanych przez Państwa) odcinków ostatniej mili?

Możliwe zmiany w ograniczeniu ruchu pojazdów ciężarowych na ul. Mogilskiej