

Planowanie dróg wg koncepcji KPZK 2030 (I) Zagospodarowanie przestrzenne

Utworzono: czwartek, 06, październik 2011 08:22 Jerzy Kukietka



Planowany rozwój policentrycznej metropolii sieciowej w Polsce oraz jego etapowanie może mieć istotne znaczenie dla powstania sieci autostrad i dróg ekspresowych. Przy tym na poszczególnych poziomach planowania powinna być w różnym stopniu uwzględniana ochrona środowiska i walorów krajobrazowych. Ponadto udział doświadczonych drogowców w czasie planowania zagospodarowania przestrzennego województw i gmin jest niezbędny, zwłaszcza w zakresie opracowania wewnętrznie spójnych etapów planowania.

Wdrożenie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), opartej na planowanym rozwoju policentrycznej metropolii sieciowej i dowiązanych do niej subregionalnych ośrodków wzrostu [1], zastępującej KPPZK z 2001, wykorzystującej ideę pasmowego rozwoju, będzie mieć znaczące skutki. W zakresie planowania to:

- dziewięć horyzontalnych strategii rozwoju (w tym transportu),
- dokumenty planistyczne rozwoju województw i wojewódzkie plany zagospodarowania przestrzennego,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (gmin),
- plany zagospodarowania obszarów funkcjonalnych.

Zakończone w pierwszej połowie 2011 roku konsultacje społeczne KPZR 2030 mogą być przesłanką dla rozpoczęcia kolejnych planów. Autorzy KPZK 2030 podjęli próbę etapowania krótkookresowego (do 2015 r.) i średniookresowego (do 2020 r.). Można mieć nadzieję, że uproszczony sposób etapowania przyjęty w Koncepcji, zwłaszcza średniookresowego, będzie znowelizowany w dalszych, bardziej szczegółowych planach. Inicjatywa etapowania planów zasługuje jednak na uznanie, gdyż tworzone dawniej wewnętrznie spójne plany często źle funkcjonowały w czasie ich realizacji i

Planowanie dróg wg koncepcji KPZK 2030 (I) Zagospodarowanie przestrzenne

Utworzono: czwartek, 06, październik 2011 08:22 Jerzy Kukielka

rzadko kończyły się ich pełnym sukcesem. Wewnętrzna spójność planów zagospodarowania przestrzennego pożądana jest także przed osiągnięciem efektu końcowego.

Autorzy Koncepcji [1] zwracają uwagę też na brak systemu realizacji celów polityki zagospodarowania przestrzennego kraju oraz na nietrwały i niespójny system prawny w zakresie planowania przestrzennego. Nowa idea zagospodarowania przestrzennego spowoduje zapewne kolejny okres przejściowy. Powszechnie wiadomo jest, że kolejne wybory burzą ciągłość działań, a nowe zespoły przekonane o swojej wyjątkowości często „zacierają” dokonania poprzedników. Konsekwentna realizacja planów długo i średniookresowych jest Polsce niezbędna niezależnie od rządzących partii politycznych.

Kończona jest obecnie Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (DSRK), jako opracowanie rządu RP, wykorzystująca Raport Polska 2030 Wyzwania Rozwojowe z 2009 roku (Kancelaria Prezesa Rady Ministrów). Zatwierdzony przez rząd Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 [2] nie różni się zasadniczo od przyjętego dla pierwszego etapu według Koncepcji [1]. W Programie [2] podzielono zadania na 3 kategorie w zależności od stopnia zaawansowania do realizacji: Grupa I – zadania realizowane, Grupa II – zadania przygotowane (posiadające decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach), Grupa III – zadania studiowane (nie posiadające decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).

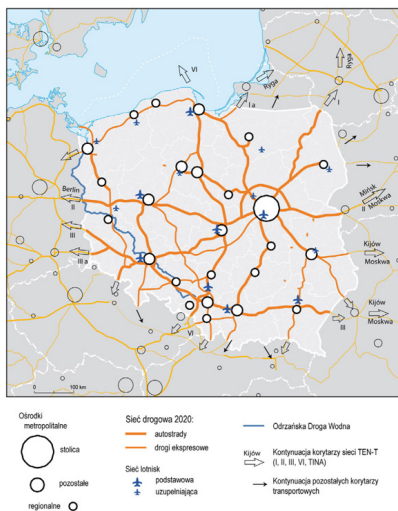
Realność Programu [2] zakwestionowana została w niektórych przypadkach przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Brak wariantów alternatywnych dla A8 Olszyna – Golnice i budowa mostu koło Kwidzyna (droga nr 90) – jako wariant najmniej oddziałujący na obszar Natura 2000, wymagają tylko kompensacji przyrodniczej. Na odcinku S17, stanowiącym wschodnią obwodnicę Warszawy wskazane zostało przez GDOŚ istnienie wariantów alternatywnych, omijających obszar Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce. Do 2015 r. nie będzie prawdopodobnie możliwy dojazd do Warszawy drogą S17, której budowę rozpoczęto na odcinku Lublin – Piaski w 2010 roku.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) opracowana w Ministerstwie Infrastruktury [3], będąca w etapie konsultacji społecznych w pierwszej połowie 2011 r., opisująca także stan infrastruktury transportowej i jego oddziaływanie na środowisko oraz bezpieczeństwo drogowe, nie odnosi się jednoznacznie do etapu średniookresowego planowania (do 2020 r.) proponowanego w Koncepcji [1], powinna być skorygowana w dalszych opracowaniach planistycznych.

Wiemy od dawna jak powstały autostrady (i drogi ekspresowe) w Europie Zachodniej i w USA. Były to najpierw wyloty z dużych miast, następnie połączenia między tymi miastami i na końcu odcinki zapewniające powstanie sieci. Ruch drogowy i prognoza jego wzrostu stanowiły czynnik decydujący o planowaniu, projektowaniu i budowie.

Planowanie dróg wg koncepcji KPZK 2030 (I) Zagospodarowanie przestrzenne

Utworzono: czwartek, 06, październik 2011 08:22 Jerzy Kukietka



Etap 2020 r. wymienionej Koncepcji [1] zakłada wykonanie pełnej długości wybranych dróg ekspresowych w Polsce lub pominięcie ich w planie oraz powstanie połączeń autostradowych, łączących np. Warszawę z Krakowem, z Lublinem, z Białymstokiem, z Gdańskiem, z Wrocławiem, oprócz istniejących przed 2015 r. (rys. 1.)

Budowa wylotu autostradowego z Warszawy do Lublina (np. do Garwolina) byłaby realną do 2020 r., ale przekształcenie nowo wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S17 na terenie województwa lubelskiego na autostradę – wątpliwe i nieuzasadnione.

Mało prawdopodobne jest też wykonanie S19 na pełnej długości przed 2020 rokiem jak zakłada się w Koncepcji [1]. Niezbędny i uzasadniony natężeniem ruchu i innymi przyczynami (np. zaliczenie Rzeszowa i Lublina do policentrycznej metropolii sieciowej) jest natomiast odcinek S19 pomiędzy Rzeszowem, Lublinem i Lubartowem.

Zakładana w Koncepcji [1] budowa drogi S12 po 2020 roku nie znajduje uzasadnienia. Oznaczałoby to, że brak byłoby dojazdu do mostu na Wiśle i obejścia Puław od budowanej obecnie drogi S17 oraz połączenia drogą ekspresową S12 Lublina i Chełma, której odcinek Lublin – Piaski będzie wkrótce oddany do eksploatacji (jako pokrywający się z S17).

Podobnych przykładów do opisanych wcześniej jest w Koncepcji [1] więcej w różnych regionach Polski. Świadczą one o potrzebie udziału także doświadczonych drogowców w różnych etapach planowania, które wkrótce dotyczyć będzie wojewódzkich planów zagospodarowania ogólnego miast i gmin. Wymienione plany powinny uwzględniać również potrzeby ochrony środowiska i krajobrazu.

Zapewnienie ładu przestrzennego zwłaszcza w miastach jest niezbędne, ale pozostaje często w kolizji ze stanowiskiem samorządów, np. z powodu dodatkowych ograniczeń w podejmowaniu doraźnych, lokalnych decyzji. Plany zagospodarowania

Planowanie dróg wg koncepcji KPZK 2030 (I) Zagospodarowanie przestrzenne

Utworzono: czwartek, 06, październik 2011 08:22 Jerzy Kukiełka

przestrzennego mogą ułatwiać projektowanie i budowę dróg lub stanowić przeszkodę, gdy zawierają usterki w zakresie kształtowania sieci dróg i ulic.

Znane są pozytywne i negatywne przykłady z przeszłości. Różny był też stosunek jednostek drogownictwa do opiniowania uzgadnianych planów zagospodarowania, a rezultaty zauważalne po wielu latach nie stanowiły motywacji do zmian (np. wzmocnienia zespołów zajmujących się wizją rozwoju sieci drogowej).

Jerzy Kukiełka
Katedra Dróg i Mostów
Politechnika Lubelska

Literatura:

1. Praca zbiorowa – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2011 r.
2. Praca zbiorowa – Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015 oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2011 r.
3. Praca zbiorowa – Strategia rozwoju transportu do 2020 roku. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2011 r.