Planowanie dróg wg koncepcji KPZK 2030 (III) Drogi ekspresowe

Utworzono: poniedziałek, 10, październik 2011 08:42 Jerzy Kukiełka



Na kierunkach planowanych dróg ekspresowych są już drogi GP lub G, najczęściej w dość dobrym stanie technicznym. Są to często zabudowane odcinki dróg, utrudniające lub uniemożliwiające ich wykorzystanie do projektowania drogi ekspresowej. Inwestor podejmuje często decyzje o wykorzystaniu istniejącej drogi przebiegającej np. przez tereny leśne lub wolne od zabudowy (do projektowania drugiej jezdni drogi ekspresowej) lub o projektowaniu jej w racjonalnej odległości od drogi istniejącej.

Przypadek drugi posiada kilka ważnych zalet:

- możliwość wyboru przebiegu trasy z uwzględnieniem ochrony środowiska i walorów krajobrazowych,
- łatwość projektowania węzłów, które według planowanej nowelizacji Dz.U. nr 43 z 1999 r. zastąpią na drogach ekspresowych skrzyżowania jednopoziomowe, dopuszczalne dotychczas wyjątkowo,
- ułatwienie możliwości przekształcenia na autostrady niektórych dróg ekspresowych,
- brak ruchu publicznego i ułatwiony transport materiałów i gruntów (najczęściej niespoistych) w czasie budowy drogi ekspresowej.

Można przypuszczać, że ograniczenie długości autostrad w Polsce na rzecz zwiększenia budowanych obecnie dróg ekspresowych, uwzględniało możliwość wykorzystania dróg istniejących i obniżenie kosztów budowy. Na drogach ekspresowych występuje jednak potrzeba budowy większej ilości węzłów niż na autostradach i różnica kosztów nie zawsze jest znacząco duża. Można też przypuszczać, że autorzy przekształcenia kilku dróg ekspresowych na autostrady ok. 2020 roku nie brali pod uwagę oporów społecznych przed likwidacją wielu węzłów, obsługujących np. małe miasteczka pomiędzy dużymi miastami.

Phoca PDF

Policentryczna metropolia sieciowa [1] powstawać będzie prawdopodobnie wolniej niż zakładali jej autorzy. Jedną z przyczyn może być brak planów zagospodarowania przestrzennego województw i dużych miast oraz opóźnianie (także w związku z tym) powstawania wylotów autostradowych z tych centrów gospodarczych i mieszkaniowych.

Nie można też wykluczyć, że zakładano możliwość rozszerzenia funkcji autostrady i rezygnacji z pojęcia droga ekspresowa w związku z wcześniejszymi dyskusjami o klasyfikacji i kategoryzacji dróg. Obecna droga ekspresowa tylko z węzłami (zamiast jednopoziomowych skrzyżowań) mogłaby awansować do miana autostrady w przypadku zmiany klasyfikacji dróg przed 2020 rokiem.

Bezinwestycyjnie uzyskalibyśmy większą ilość autostrad, nieco mniej bezpiecznych i bardziej obsługujących przyległy teren. Można przy tym podkreślić, że poziom bezpieczeństwa na obecnych polskich autostradach, które nie różnią się znacząco od niemieckich, jest kilkakrotnie niższy głównie z powodu zachowań kierowców w ruchu drogowym.

Projektowanie dróg ekspresowych na terenach niezabudowanych powinno, uwzględnić w większym stopniu np. doświadczenia francuskie [4]. Na podstawie analizy terenu i krajobrazu wybiera się we wstępnym etapie pas o szerokości 1000 m, w którym analizowany jest ekosystem i działalność człowieka oraz przewiduje się konsekwencje budowy drogi. W etapie drugim wybiera się pas o szerokości 300 m po analizie wpływu drogi na dotychczasowy krajobraz i działki [4]. Trzeci etap odpowiada projektowi budowlanemu wraz z zadrzewieniem, ekranami akustycznymi i sposobem zarządzania ruchem.

Eksperymentalnie wprowadzona we Francji w 1989 roku tzw. polityka 1% na krajobraz i rozwój, formalnie potwierdzona w 1995 roku przez utworzenie Sekretariatu przy Ministrze Infrastruktury i komitetu, zatwierdzającego działania dotyczące obszarów poza pasem drogowym w strefie widoczności drogi – przyczyniła się do powstania pojęcia „złote wstęgi”[4]. Złote wstęgi w Polskich realiach byłyby efektem finansowym i fizycznym, przyczyniającym się do ubiegania się samorządów gmin o projektowanie dróg ekspresowych lub autostrad na ich terenie, a nie negowaniu ich każdego wariantu, jak w dotychczasowej praktyce. Długo rodząca się nowelizacja rozporządzenia z Dz.U. nr 43 z 1999 r. ma swoje zalety. Wdrożone zostały w tym czasie m.in. normy europejskie, zastępujące w wielu przypadkach zasady podane w załącznikach tych przepisów (zakładano, że załączniki będą wymieniane).

Mniej doświadczeni projektanci popełniają błędy także z powodu brakującej jednoznacznej interpretacji części przepisów, a konsekwencje ponoszą głównie wykonawcy, gdy są konieczne zmiany np. w specyfikacjach technicznych, które w polskim drogownictwie firmują prawie wyłącznie autorzy projektu. Czas przeznaczony na projektowanie jest też często zbyt krótki (bez możliwości zastanowienia się nad sposobem rozwiązania niekiedy trudnego problemu). Zmiany sposobu planowania i projektowania dróg ekspresowych nie są obecnie

bezwzględnie konieczne dla osiągania założonego celu, mogłyby korzystnie wpłynąć na akceptację społeczeństwa, w tym lokalnych samorządów dotyczących np. zamierzeń Ministra Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Należałoby dążyć do złagodzenia ilości konfliktów przy projektowaniu i budowie dróg ekspresowych i autostrad, przenosząc je także częściowo na etap planowania zagospodarowania przestrzennego.

Wnioski wynikające z KPZK 2030 dotyczące Lubelszczyzny

Zaliczenie Lublina do policentrycznej metropolii sieciowej może być jednym z powodów perspektywicznego jego połączenia autostradą z Warszawą. Wcześniej na lubelskim odcinku drogi nr 17 wybudowana będzie droga ekspresowa S17, której ewentualna przebudowa na autostradę spowoduje potrzebę zmniejszenia ilości węzłów (nie częściej, niż co 15 km na trasie i co 3 km w rejonie Lublina), większą ilość ogrodzeń, przejazdów awaryjnych przez pas środkowy dzielący (w odstępach do 4 km), wjazdów awaryjnych dla służb w miejscach przejazdów drogowych, dodatkowe wyposażenie miejsc obsługi podróżnych (MOP), zaopatrzenie wodne dla celów ratowniczych, wykonanie kolumn łączności (co 2 km) i lokalizację szpitali (co 60 km).

Brak jest obecnie uzasadnienia dla budowy autostrady na odcinku realizowanej obwodnicy Lublina i dalej do węzła S17 i S12 w Piaskach. W odległej przyszłości, gdyby realną była autostrada, także po stronie ukraińskiej, z Warszawy przez Lublin do Kijowa, można przeanalizować możliwość jej przebiegu np. po zachodnio-południowej stronie Lublina z węzłami tylko na wylotach z S19 (na wylocie do Kraśnika) i ewentualnie z drogą nr 835.

Opracowanie wojewódzkiego zagospodarowania przestrzennego będzie łatwiejsze w przypadku uwzględnienia potrzeb ochrony środowiska i krajobrazu. Zapewnienie ładu przestrzennego może być jednak często w kolizji ze stanowiskiem wielu samorządów terytorialnych (wójtów, prezydentów i radnych) z powodu dodatkowych ograniczeń w podejmowaniu lokalnych decyzji, które powinny być zgodne z planem zagospodarowania.

Warunkiem podstawowym rozwoju Lubelszczyzny i likwidacji zagrożenia jej marginalizacją jest zapewnienie trzech połączeń Lublina odcinkami dróg ekspresowych z trzema polskimi autostradami:

- z A2 w Warszawie do około 2015 roku (możliwe opóźnienie wylotu z Warszawy),
- z A4 w Rzeszowie do 2020 roku,
- z A1 w Piotrkowie Trybunalskim do 2020 roku.

Wdrożenie koncepcji policentrycznej metropolii sieciowej na Lubelszczyźnie uzależnione jest m.in. od polityki rozwoju Lublina i głównych miast Lubelszczyzny, którym zapewnić należy odpowiednią dostępność komunikacyjną. Lublin powinien

Phoca PDF

uzyskać w możliwie krótkim czasie połączenie drogami dwujezdniowymi, oprócz odcinków S17, z Lubartowem i Kraśnikiem (S19) oraz z Łęczną (S82). Poprawę dostępności komunikacyjnej Białej Podlaski (S19), Chełma (S12), Zamościa (S17) i Puław (S12) można uzyskać poprzez przebudowę wylotów z tych miast, głównie dróg krajowych i wojewódzkich. Wymienione miasta Lubelszczyzny powinny w pierwszej kolejności opracować lub zaktualizować ogólne plany zagospodarowania przestrzennego.

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.
4. Brouard Jessica, SETRA – Wpisywanie infrastruktury drogowej w krajobraz na przykładnie Francji. Krajowa konferencja „Estetyka i ochrona środowiska w drogownictwie.” Nałęczów, czerwiec 2005 r.

Materiał przygotowany na V Międzynarodową Konferencję Naukowo-Techniczną „Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej” – Zamość, 7-9 września 2011 r., zorganizowanej przez lubelskie oddziały: SITK, GDDKiA, RDOŚ, TUP oraz Politechnikę Lubelską – Katedrę Dróg i Mostów.

Summary
The planned development of polycentric metropolitan network In Poland and it staging May be import ant for the formation of motorways and expressways network. Protecting the environment and landscape values should be taken into account in varying degrees at different levels of planning. Participation of experienced road engineers during the land-use planning in voivodships and municipalities is essential especially in developing internally consistent stages of planning.

Phoca PDF