

# Absurdy drogi ekspresowej S1

autor: Dominik – dominobb, <https://www.skyscrapercity.com/members/dominobb.67753/>

data: sierpień 2023 r.

S1 to jedna z dróg ekspresowych, która ma najdłuższą historię. Jej pierwsze odcinki oddano do użytku w 1983 roku. Ostatni odcinek powinien zostać udostępniony kierowcom w 2026 roku. Droga o ogólnym kierunku północ-południe niemal w całości przebiega przez województwo śląskie, jedynie w małym kawałku zahaczając o województwo małopolskie.

Całość od granicy ze Słowacją po okolice lotniska w Pyrzowicach, będzie liczyć ok. 135 km. Obecnie w użytkowaniu jest 85 km, z czego 10 km wkrótce straci status „ekspresówki”. Ale o tym w dalszej części materiału. Aktualnie w budowie bądź po podpisaniu umowy na budowę znajduje się ponad 55 km drogi – 4 odcinki pomiędzy Bielskiem-Białą a Mysłowicami oraz obwodnica Węgierskiej Górki. Mimo, że S1 będzie jedną z krótszych „ekspresówek” planowanych w Polsce, analizując plany GDDKiA w stosunku do tej drogi możemy doszukać się wielu absurdów.

## Niebezpieczne rozwiązania na odcinku obwodnicy Węgierskiej Górki

Naszą analizę rozpoczniemy od południa i przyjrzymy się aktualnie budowanemu odcinkowi obwodnicy Węgierskiej Górki, który powinien być gotowy na przełomie 2024 i 2025 roku.

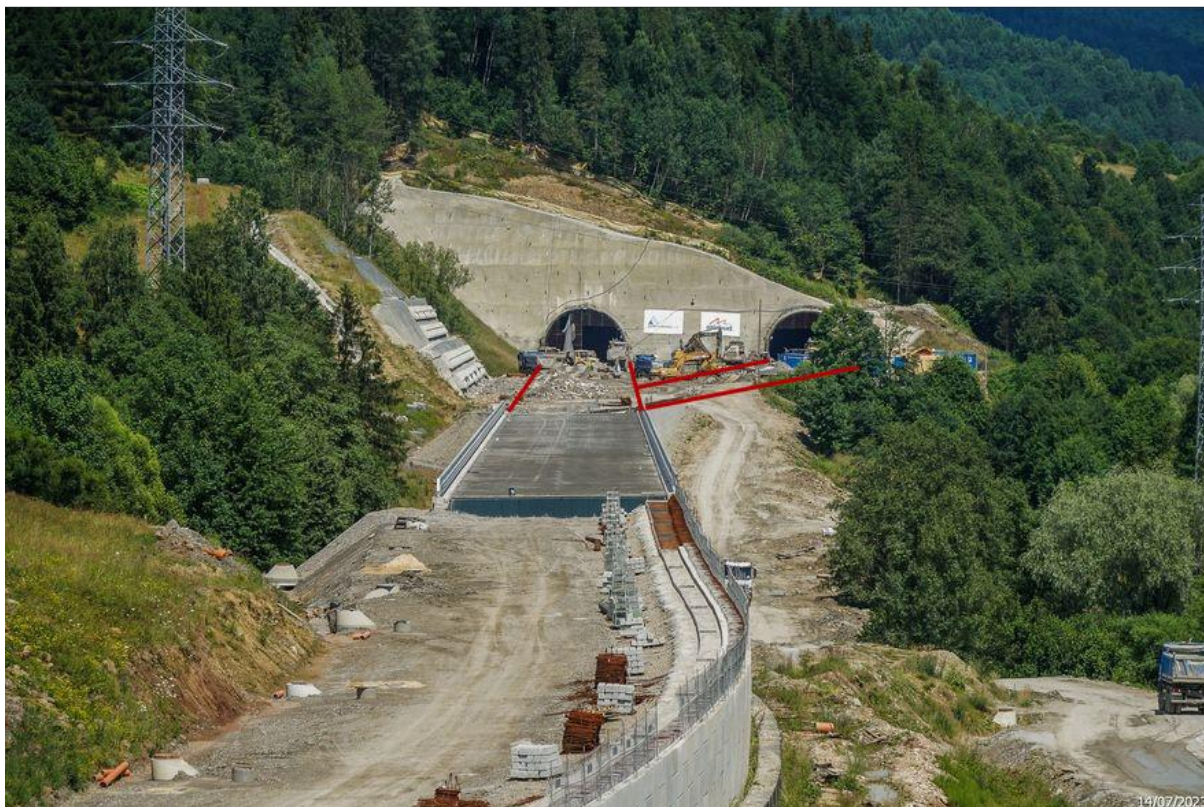
Ten odcinek częściowo budowany jest w przekroju 2x2, a częściowo jako jednojezdniowy. Oba tunele powstają w przekroju dwujezdniowym. Decyzję o budowie dwunawowych tuneli należy uznać za słuszną, ponieważ dzięki temu nie ma konieczności drążenia tunelu ewakuacyjnego. W sytuacji zagrożenia, równoległa nawa służy wówczas jako tunel awaryjny.

Niestety tutaj jednak pojawia się pierwszy problem związany z niewłaściwym projektem i źle pojmowanymi oszczędnościami. Jadąc w kierunku Zwardonia, kilkadziesiąt metrów za wyjazdem z tunelu TD-2, lewy pas jezdni będzie zanikał. Oznacza to, że oznakowanie zwężenia będzie się zaczynało już w tunelu. Znajac upodobanie polskich kierowców do niewykorzystywania pasów do samego końca, śmiało można przypuszczać, że manewr zmiany pasa z lewego na prawy, większość kierowców będzie rozpoczynała już widząc pierwsze znaki w postaci strzałek naprowadzających P-9<sup>1</sup>.

Wykonywanie tego typu manewrów w tunelu nie należy do bezpiecznych. Takie manewry szczególnie właśnie w tunelu mogą skutkować niebezpiecznymi sytuacjami i kolizjami. Miejsce, w którym lewy pas będzie się kończył doskonale widać na wizualizacji udostępnionej przez Mirbud, czyli głównego wykonawcę odcinka drogi ekspresowej S1 Przybędza – Milówka.

---

<sup>1</sup> Problem dobrze widoczny na wizualizacji (3:45): <https://www.youtube.com/watch?v=ZbrnHWnBr3s>



Zdecydowanie bezpieczniejszym rozwiązaniem byłoby zaprojektowanie odcinka pomiędzy tunelem TD-2 a węzłem Milówka od razu w docelowym przekroju 2x2. Wykonanie tego krótkiego, bo liczącego zaledwie ok. 1 km drogi pozwoliłoby na zupełnie inne rozwiązanie organizacji ruchu. Prawy pas jezdni w kierunku Zwardonia mógłby płynnie zmieniać się w pas wyłączenia kierujący w stronę Milówki, a lewy pas prowadziłby dalej w stronę granicy polsko-słowackiej. Kierowcy mieliby znacznie więcej czasu na wybranie odpowiedniego pasa ruchu. Koszt w skali całej inwestycji nie były również znaczący – głównym kosztem byłaby budowa drugiej jezdni estakady EST-5 o długości ok. 250 m<sup>2</sup>.

### **Brak planów budowy drugiej jezdni na odc. Żywiec – Przybędza**

Kolejnym absurdem na drodze ekspresowej S1 jest pozostawienie odcinka pomiędzy węzłami Żywiec Soła a węzłem Przybędza (a właściwie wlotem do tunelu TD-1) w półprzekroju.

W momencie, gdy budowano ten fragment ekspresówki, czyli dokładnie 17 lat temu, w 2006 roku, taki przekrój był oczywiście uzasadniony. Jednakże po badaniach Generalnego Pomiaru Ruchu<sup>3</sup> przeprowadzonego w latach 2020-2021 należy zauważyć, że w ciągu 5 lat od poprzedniego badania z 2015 roku, ruch na niektórych odcinkach jednojezdniowej drogi S1 wzrósł nawet o 80%. W 2015 roku w rejonie węzła Żywiec-Browar ruch kształtował się na poziomie 9800 pojazdów na dobę, a 5-6 lat później było to już 17000 pojazdów na dobę. A należy pamiętać, że poziom ruchu był mierzony w okresie pandemii Covid-19, gdy przez długi czas granice państwowe były zamknięte i ruch na Zwardoń ograniczony lub zamknięty.

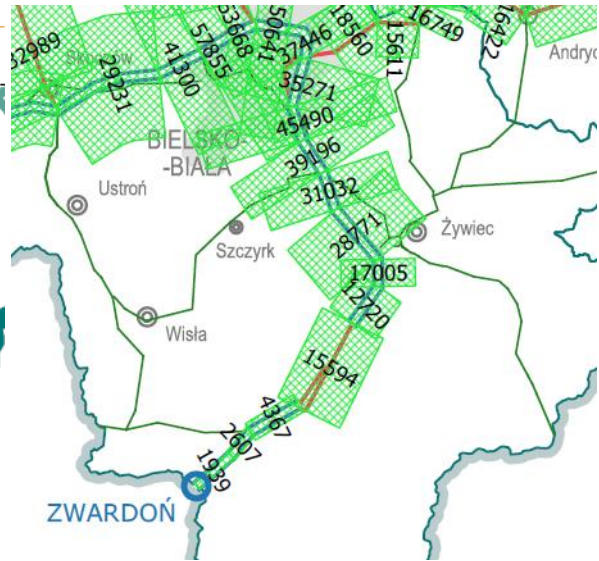
<sup>2</sup> Patrz schemat: [https://wegorka-s1.pl/img/schematy/s1\\_plan\\_orientacyjny.pdf](https://wegorka-s1.pl/img/schematy/s1_plan_orientacyjny.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>  
<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>

Pomiar ruchu 2015:



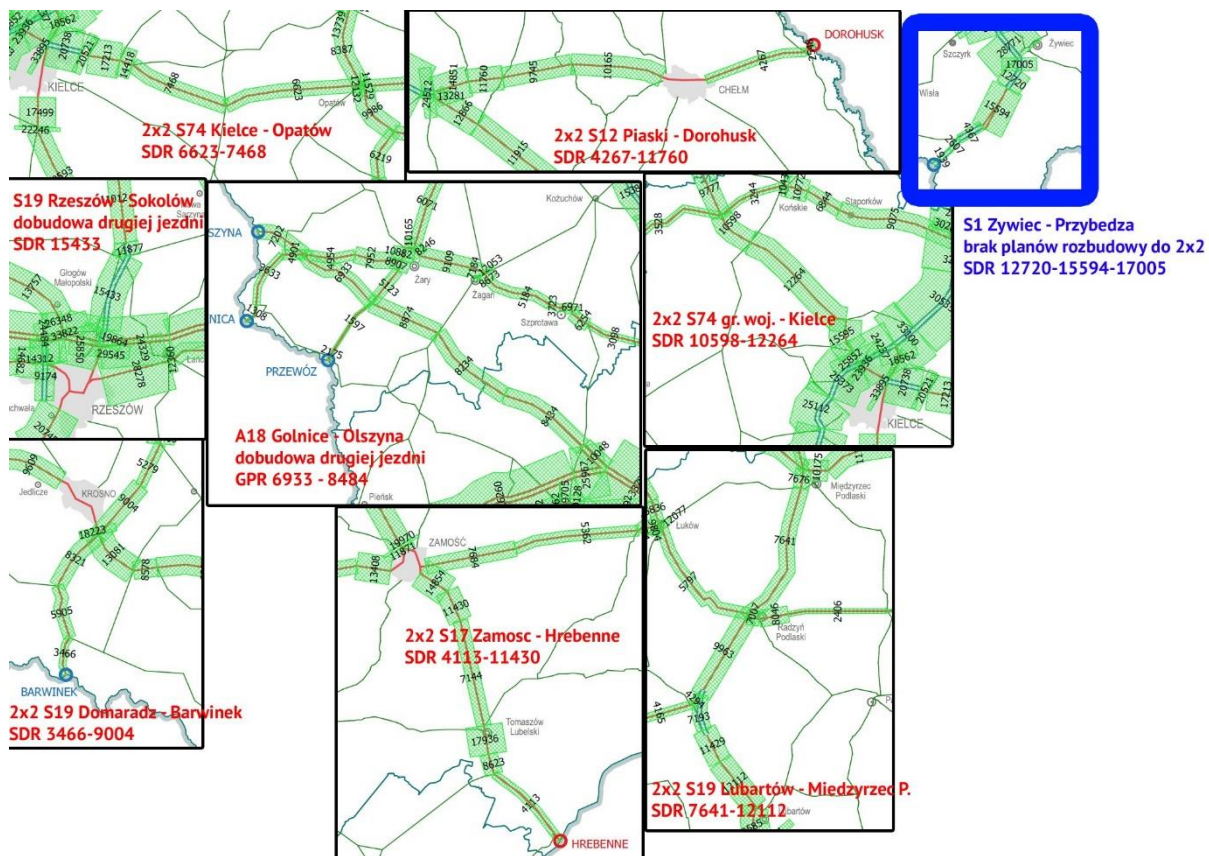
Pomiar ruchu 2020/21:



Niestety katowicki oddział GDDKiA z uporem maniaka twierdzi, że nie ma potrzeby przystąpienia do prac nad dobudową drugiej jezdni. Przypomnijmy, że cały proces od momentu przystąpienia do prac projektowych nad dobudową drugiej jezdni do jej otwarcia trwa około 8 lat. Zatem, gdyby dziś GDDKiA ogłosiła przetarg na przygotowanie dokumentacji projektowej (materiałów do decyzji środowiskowej i koncepcji programowej) to druga jezdnia gotowa byłaby dopiero w 2031 roku. Jak długi to proces widać idealnie w przypadku odcinka S19 Sokołów Małopolski – Rzeszów-Jasionka. W 2018 roku ogłoszono przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej dla dobudowy drugiej jezdni na kilkunastokilometrowym odcinku tej drogi. Po 4 latach – w 2022 roku – podpisano umowę w formule zaprojektuj i zbuduj. Sama droga gotowa będzie według harmonogramu – końcem 2026 roku.

Działania GDDKiA w przypadku rozbudowy S1 są kompletnie nietransparentne. Popatrzmy na inne odcinki dróg ekspresowych w Polsce, na które w ostatnim czasie ogłaszano przetargi, lub na te, które przygotowywane są do rozbudowy. Na podanych drogach średnia liczba pojazdów na dobę jest znacznie niższa niż na S1, a mimo to drogi ekspresowe buduje się tam od razu w przekroju 2x2:

- S74 Kielce – Opatów – 6600-7500 pojazdów
- S12 Piaski – Dorohusk – 4300-12000 pojazdów
- S74 granica województwa łódzkiego – Kielce – 10600-12200 pojazdów
- S19 Domaradz – Barwinek – 3500-9000 pojazdów
- S19 Lubartów – Międzyrzec Podlaski – 7700-12100 pojazdów
- S17 Zamość – Hrebenne – 4100-11400 pojazdów.



Nawet wspomnianym odcinku S19 Sokółów Małopolski – Rzeszów-Jasionka, na który podpisano już kontrakt zaprojektuj i zbuduj, ruch ten jest mniejszy niż odcinkowo na S1 – wynosi 15400 pojazdów. Nie inaczej na A18, do której dobudowuje się drugą jezdnię – ruch tam jest ponad dwukrotnie mniejszy niż na niektórych odcinkach S1 i wynosi zaledwie 6900-8500 pojazdów.

Warto przypomnieć, że po zmianie przepisów we wrześniu 2022 roku – nie mogą być już budowane drogi ekspresowe w przekroju jednojezdniowym<sup>4</sup>.

Oczywiście, drogi które powstały na podstawie starych przepisów nie stracą statusu dróg ekspresowych. Jednakże, o czym należy pamiętać, S1 pozostanie jedyną drogą ekspresową w Polsce (nie licząc specyficznej S22 od Elbląga do granicy z obwodem królewieckim), która nie będzie miała przekroju 2x2. Jeszcze do niedawna można było przypuszczać, że w podobnym przekroju pozostanie odcinek drogi nr 17 stanowiący obwodnicę Hrebennego przy granicy z Ukrainą – odcinek wybudowany został w klasie drogi S, ale obecnie nie ma takiego oznaczenia. Jednak na III kwartał tego roku planowany jest przetarg na wykonanie projektu rozbudowy tego jednojezdniowego odcinka.

Marek Niefacny, pełniący obowiązki dyrektora katowickiego oddziału GDDKiA powiedział w 2020 lokalnemu tygodnikowi Kronika Beskidzka: „Cały czas monitorujemy i analizujemy, jak wygląda ruch i jak wzrasta nie tylko na tym odcinku, ale i pozostałych. Jeśli okaże się, że odcinek od Żywca do Przybędzy będzie wyczerpywał swoją przepustowość, będziemy zgłaszać zapotrzebowanie na dobudowę drugiej jezdni”<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> § 15 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518).

<sup>5</sup> <https://beskidzka24.pl/nie-mowia-nie/>

– Cały czas monitorujemy i analizujemy, jak wygląda ruch i jak wzrasta nie tylko na tym odcinku, ale i pozostałych. Jeśli okaże się, że odcinek od Żywca do Przybędzy będzie wyczerpywał swoją przepustowość, będziemy zgłaszać zapotrzebowanie na dobudowę drugiej jezdni. O tym, że spodziewamy się znacznego zwiększenia ruchu, świadczy to, że przy powstającym obejściu Węgierskiej Górki powstaną po dwa dwujezdniowe tunele. Co więcej, na odcinku pomiędzy tunelami ekspresówka będzie także dwujezdniowa – podkreśla Marek Nielacny.

Z kolei Ministerstwo Infrastruktury wyraźnie pisze, że „Obecnie nie przewiduje się rozbudowy drogi ekspresowej S1 o drugi pas ruchu na odcinku od Żywca do Zwardonia. Decyzje o ewentualnej rozbudowie podejmowane będą po oddaniu do ruchu realizowanej obecnie obwodnicy Węgierskiej Górki oraz wykonaniu odpowiednich pomiarów ruchu uwzględniających wpływ tej inwestycji na drogę ekspresową S1 i całą sieć drogową w regionie”<sup>6</sup>.



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 11 stycznia 2023 r.

Znak sprawy: DDP-2.054.121.2022

Szanowna Pani  
**Elżbieta Witek**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 36608 Posła na Sejm RP Pani Małgorzaty Pępek w sprawie dobudowy drugiej jezdni od Żywca do Zwardonia na drodze ekspresowej S1, przekazuję odpowiedź na zadane przez Panią Posel pytania.

Na wstępie pragnę zapewnić, że zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg stanowi jeden z priorytetów Ministerstwa Infrastruktury, dotyczy to także drogi ekspresowej S1 na odcinku od węzła Żywiec Soła do węzła Przybędza. Warto wskazać, że resort infrastruktury na bieżąco analizuje stan bezpieczeństwa i przepustowości odcinków sieci autostrad i dróg ekspresowych.

W sprawie dobudowy drugiej jezdni na odcinku drogi ekspresowej S1 od Żywca do Zwardonia należy wskazać, że w poprzednim etapie budowy nie zabezpieczono rezerwy terenowej pod przyszłą rozbudowę. Obecnie nie przewiduje się rozbudowy drogi ekspresowej S1 o drugi pas ruchu na odcinku od Żywca do Zwardonia. Decyzje o ewentualnej rozbudowie podejmowane będą po oddaniu do ruchu realizowanej obecnie obwodnicy Węgierskiej Górki oraz wykonaniu odpowiednich pomiarów ruchu uwzględniających wpływ tej inwestycji na drogę ekspresową S1 i całą sieć drogową w regionie.

Problem polega jednak na tym, że jak wspomniano wcześniej, aby przystąpić do dobudowy drugiej jezdni, trzeba ją najpierw zaprojektować, co jest czasochłonne. Drogę buduje się nie gdy wyczerpuje przepustowość, ale gdy prognozuje się, że ona wyczerpie przepustowość. P.o. dyrektora mówi jednak, że będą zgłaszać zapotrzebowanie na dobudowę drugiej jezdni, dopiero gdy ruch „*będzie wyczerpywał swoją przepustowość*”.

W tweeterowej wypowiedzi katowickiej GDDKiA<sup>7</sup> widać to samo stanowisko – poziom 17.000 pojazdów na dobę nie jest dla nich tym, który uzasadniałby podjęcie prac studialnych nad dobudową drugiej jezdni. Jaki zatem będzie? Czy ten który już przekroczy wartość 20.000 pojazdów umownych na dobę?

<sup>6</sup> Odpowiedź na interpelację poselską nr 36608.

<https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/interpelacja.xsp?documentId=BBA9D18CFC069C0FC12588E000384E8C>

<sup>7</sup> [https://twitter.com/GDDKiA\\_Katowice/status/1670779187546804224](https://twitter.com/GDDKiA_Katowice/status/1670779187546804224)



**dominobb** @dominobb · 18 cze

To odpowiedni czas, aby przystąpić do prac nad dobudową drugiej jezdni na S1 Żywiec - Przybędza. Ruch tam sięga już 17.000 pojazdów na dobę. Niestety @GDDKiA\_Katowice @GDDKiA @AMAdamczyk @MI\_GOV\_PL nie są zainteresowane tym tematem.



2



11



637



**GDDKiA Katowice**  
@GDDKiA\_Katowice

To jeszcze nie ten poziom natężenia ruchu. Tam jeśli już, to ze względu na poprawę BRD.

3:02 PM · 19 cze 2023 · 871 Wyświetlenia

W raporcie z konsultacji społecznych projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. Ministerstwo Infrastruktury podaje, że „znajdujące się w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury analizy nie wykazują pilnej potrzeby rozbudowy ww. odcinków drogi [...] W przypadku przekroczenia maksymalnej przepustowości poszczególnych odcinków dróg klasy A i S, będą podejmowane najpierw działania bezinwestycyjne mające na celu poprawę płynności ruchu a w przypadku braku możliwości ich realizacji, resort nie wyklucza wdrażania również zastosowania na późniejszym etapie działań inwestycyjnych”<sup>8</sup>.

Resort infrastruktury na bieżąco analizuje stan bezpieczeństwa i przepustowości odcinków sieci autostrad i dróg ekspresowych. W przypadku przekroczenia maksymalnej przepustowości poszczególnych odcinków dróg klasy A i S, będą podejmowane najpierw działania bezinwestycyjne mające na celu poprawę płynności ruchu a w przypadku braku możliwości ich realizacji, resort nie wyklucza wdrażania również zastosowania na późniejszym etapie działań inwestycyjnych.

Niestety wspomnianych analiz Ministerstwo nie chciało udostępnić tłumacząc to tym, że miały one „charakter roboczy, na poziomie uzgodnień z GDDKiA i w związku z powyższym nie przybrały formy dokumentu, który może zostać udostępniony”<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Raport z konsultacji społecznych projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), 16 września 2022, s. 37.

[https://www.skyscrapercity.com/attachments/raport\\_z\\_konsultacji\\_rpbdk2030\\_final-pdf-pdf.3980068/](https://www.skyscrapercity.com/attachments/raport_z_konsultacji_rpbdk2030_final-pdf-pdf.3980068/)

<sup>9</sup> Pismo nr DDP-2.014.12.2022 z Ministerstwa Infrastruktury, 24.10.2022.

W odpowiedzi na Pana wniosek o udostępnienie w trybie dostępu do informacji publicznej analiz dotyczących rozbudowy drogi ekspresowej S1 na odcinku Laliki-Żywiec pragnę przekazać następujące informacje.

Ministerstwo Infrastruktury potwierdza, że przywołany we wniosku fragment dotyczący analiz znajduje się na str. 37 Raportu z konsultacji społecznych projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) datowanego na 16 września br.

Wspomniane w opracowaniu analizy miały jednak charakter roboczy, na poziomie uzgodnień z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad i w związku z powyższym nie przybrały formy dokumentu, który może zostać udostępniony w ramach wniosku o udostępnienie w trybie dostępu do informacji publicznej.

Warto zaznaczyć, że w wewnętrznym dokumencie obowiązującym w GDDKiA pt. „Wytyczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego”<sup>10</sup> za liczbę pojazdów umownych na dobę uzasadniającą rozbudowę do przekroju 2x2 przyjęto wartość 20000 pojazdów. Liczbę pojazdów umownych oblicza się ze specjalnego wzoru, który w dużym skrócie zakłada, że auta ciężarowe należy liczyć jako 1,5 auta osobowego. Tym samym przy blisko 20-procentowym ruchu ciężkim na tym odcinku, obliczona liczba pojazdów umownych na dobę wynosi ponad 18500. Bardzo blisko do „magicznych” 20.000, prawda?

**Tab. 5.2.1. Wartości graniczne natężeń ruchu (dla założonych poziomów swobody ruchu zgodnie z tab. 4.2.2.1) przyjęte do określania typu przekroju poprzecznego (TPD)**

Klasa drogi i rozwiązanie powiązań z innymi drogami	Typ przekroju poprzecznego drogi (TPD)	Zakres stosowania przekroju wyrażony granicznymi natężeniami ruchu $N_{gr}$ [tys. E/dobę]			
		Obszar zamiejski		Obszar aglomeracji miejskiej	
		$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$	$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$
A (węzły)	A2/2	20	70	20	80
	A2/3	50	105	65	120
	A2/4	80	140	95	160
S (węzły)	S2/2	20	65	20	80
	S2/3	45	95	60	110
	S2/4	70	130	90	155
GP (węzły)	GP2/2	15	60	15	65
	GP2/3	40	90	50	100
	GP2/4	-	-	75	130
GP <sup>1)</sup> (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	GP2/2	15	45	15	40
	GP2/3	30	65	30	60
	GP2/4	-	-	45	80
G <sup>2)</sup> (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	G2/2	15	35	15	35
	G2/3	25	55	25	50

<sup>1)</sup> w przypadku dróg klasy GP, na których występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zastosowano współczynniki zmniejszające natężenie graniczne w stosunku do dróg z węzłami: na obszarach zamiejskich  $W_s = 0,7$ , na obszarach miejskich  $W_s = 0,6$ ,  
<sup>2)</sup> w przypadku dróg klasy G, na których występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zastosowano współczynniki zmniejszające natężenie graniczne w stosunku do dróg z węzłami: na obszarach zamiejskich  $W_s = 0,6$ , na obszarach miejskich  $W_s = 0,5$ .

Koszt takiej rozbudowy na odcinku pomiędzy węzłem Soła a węzłem Przybędza w Żywcu nie byłby znaczący. Jak informował Marek Niefacny, pełniący obowiązki dyrektora katowickiego oddziału GDDKiA, grunty pod drugą jezdnię są wykupione i przygotowana jest rezerwa terenu<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-23, Wytyczne poszerzenia jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu. Obowiązuje od: 2017.07.31.

Rekomendował: Minister Infrastruktury i Budownictwa w dniu 31 lipca 2017 r., s. 22.

<http://www.gov.pl/attachment/040bd06c-8ee8-4ce5-be8a-429342b31e6c>

<sup>11</sup> <https://beskidzka24.pl/nie-mowia-nie/>

Marek Niełacny, pełniący obowiązki dyrektora katowickiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad mówi, że już w latach 2005-2007, gdy powstawał odcinek od węzła Żywiec Soła do węzła Przybędza, wykupiono grunty i przygotowano rezerwę terenu z myślą o tym, gdyby w przyszłości zaistniała potrzeba dobudowy drugiej jezdni.

Co ciekawe, Ministerstwo Infrastruktury w 2023 r. w odpowiedzi na interpelację poselską podaje nieprawdziwą informację, niezgodną z tym co przekazywał p.o. dyrektora katowickiej GDDKiA. Rafał Weber, sekretarz stanu w ministerstwie pisze, że: „w poprzednim etapie budowy nie zabezpieczono rezerwy terenowej pod przyszłą rozbudowę”<sup>12</sup>.



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 11 stycznia 2023 r.

Znak sprawy: DDP-2.054.121.2022

Szanowna Pani  
**Elżbieta Witek**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 36608 Posła na Sejm RP Pani Małgorzaty Pępek w sprawie dobudowy drugiej jezdni od Żywca do Zwardonia na drodze ekspresowej S1, przekazuję odpowiedź na zadane przez Panią Posel pytania.

Na wstępie pragnę zapewnić, że zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg stanowi jeden z priorytetów Ministerstwa Infrastruktury, dotyczy to także drogi ekspresowej S1 na odcinku od węzła Żywiec Soła do węzła Przybędza. Warto wskazać, że resort infrastruktury na bieżąco analizuje stan bezpieczeństwa i przepustowości odcinków sieci autostrad i dróg ekspresowych.

W sprawie dobudowy drugiej jezdni na odcinku drogi ekspresowej S1 od Żywca do Zwardonia należy wskazać, że w poprzednim etapie budowy nie zabezpieczono rezerwy terenowej pod przyszłą rozbudowę. Obecnie nie przewiduje się rozbudowy drogi ekspresowej S1 o drugi pas ruchu na odcinku od Żywca do Zwardonia. Decyzje o ewentualnej rozbudowie podejmowane będą po oddaniu do ruchu realizowanej obecnie obwodnicy Węgierskiej Górki oraz wykonaniu odpowiednich pomiarów ruchu uwzględniających wpływ tej inwestycji na drogę ekspresową S1 i całą sieć drogową w regionie.

Niezależnie od tego, pamiętajmy, że mówimy o odcinku o długości zaledwie ok. 7 kilometrów, który w dużej mierze przebiega po płaskim terenie – nie będzie wymagał więc dużych nakładów inwestycyjnych na wybudowanie wielu obiektów inżynierskich. Dodatkowo jeden z obiektów – przejście dla zwierząt – wzniesiony został już w docelowym przekroju, z rezerwą pod drugą jezdnię.



Oczywiście najbardziej pożądanym scenariuszem byłoby dociągnięcie dwujezdniowej drogi 2,5 km dalej w stronę Zwardonia. Wówczas uzyskałoby się ciąg drogi ekspresowej o przekroju 2x2 aż do

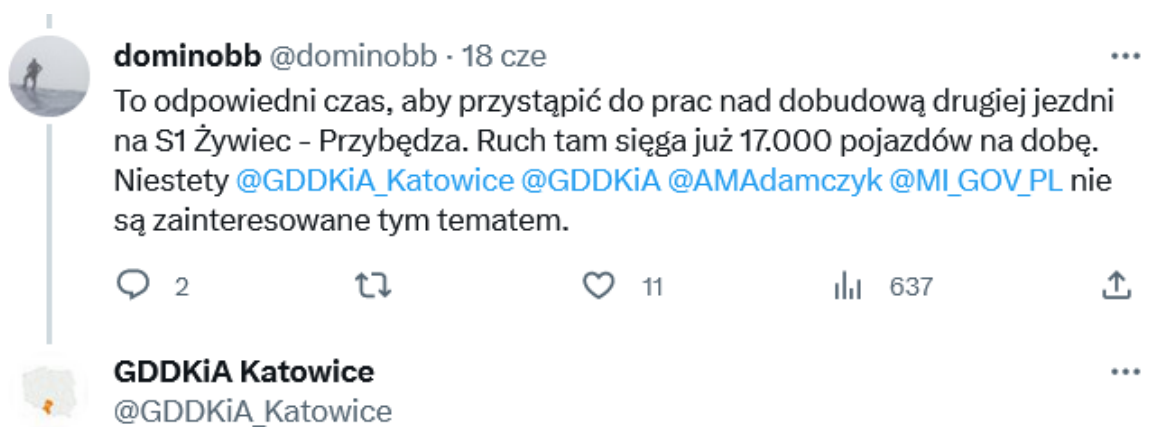
<sup>12</sup> Odpowiedź na interpelację poselską nr 36608.

<https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/interpelacja.xsp?documentId=BBA9D18CFC069C0FC12588E000384E8C>

samej Milówki. Wspomniane 2,5 km to obecnie budowany fragment jednojezdniowy pomiędzy węzłem Przybędza a wlotem do pierwszego z tuneli pod masywem Beskidu Śląskiego, gdzie zaczyna się budowany dwujezdniowy odcinek drogi S1. Na tym fragmencie wiązałyby się to jednak z budową drugiej nitki kosztownej, bo prawie 1-kilometrowej estakady EST-1<sup>13</sup>.

Za węzłem Przybędza ruch na pewno będzie już mniejszy, ponieważ odejdzie część pojazdów kierujących się do Węgierskiej Górki, więc akurat budowa tego krótkiego, acz kosztownego 2,5 fragmentu nie wydaje się konieczna.

We wspomnianym wcześniej cytacie GDDKiA Katowice pisze, że nie widzi potrzeby rozbudowy tego odcinka do przekroju 2x2 ze względu na natężenie ruchu, ale „jeśli już, to ze względu na poprawę BRD”<sup>14</sup>.



To jeszcze nie ten poziom natężenia ruchu. Tam jeśli już, to ze względu na poprawę BRD.

3:02 PM · 19 cze 2023 · **871** Wyświetlenia

Popatrzmy zatem jak to wygląda z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jak wynika ze statystyk policyjnych, na analizowanym jednojezdniowym odcinku od 2018 roku zginęły 4 osoby, a 4 kolejne zostały ranne<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Patrz schemat: [https://wegorka-s1.pl/img/schematy/s1\\_plan\\_orientacyjny.pdf](https://wegorka-s1.pl/img/schematy/s1_plan_orientacyjny.pdf)

<sup>14</sup> [https://twitter.com/GDDKiA\\_Katowice/status/1670779187546804224](https://twitter.com/GDDKiA_Katowice/status/1670779187546804224)

<sup>15</sup> Pismo nr R-5455-75/2540/23 z Powiatowej Komendy Policji w Żywcu, 8.06.2023.

W odpowiedzi na email z dnia 30.05.2023 roku dotyczący udostępnienia informacji statystycznych związanych z wypadkowością na drodze S1F (odcinek jednojezdniowy) w załączeniu w zestawieniu tabelarycznym przesyłam żądane dane:

Rok	Ilość wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	przyczyna
01.01-30.05.2023	0	0	0	0
Rok 2022	1	1	0	prędkość
Rok 2021	1	0	1	wyprzedzanie
Rok 2020	0	0	0	0
Rok 2019	0	0	0	0
Rok 2018	2	1	3	Wyprzedzanie prędkość

Źródło danych system SEWiK-dane na dzień 07.06.2023 roku

WZMENDANT POWIATOWY POLICJI  
W ZYWCU  
z up. ZASTĘPCA NACZELNIKA  
WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO  
KPP W ZYWCU  
podkom. Marek DURNAŚ

Głównymi przyczynami tych tragicznych zdarzeń były wyprzedzanie i prędkość. Niebezpieczny manewr wyprzedzania w tym miejscu podejmowany jest przez kierowców głównie dlatego, że na jednojezdniowym odcinku wielu kierowców jeździ 80, a na nawet 60 km/h, co powoduje chęć wyprzedzenia wolno poruszających się pojazdów w miejscu, gdzie przecież dozwoloną prędkością jest 100 km/h. Gdyby na odcinku pomiędzy węzłami Żywiec-Soła a Przybędza istniała druga jezdnia – jedna z tych przyczyn zostałaby wyeliminowana, co uchroniłoby kilka istnień ludzkich.

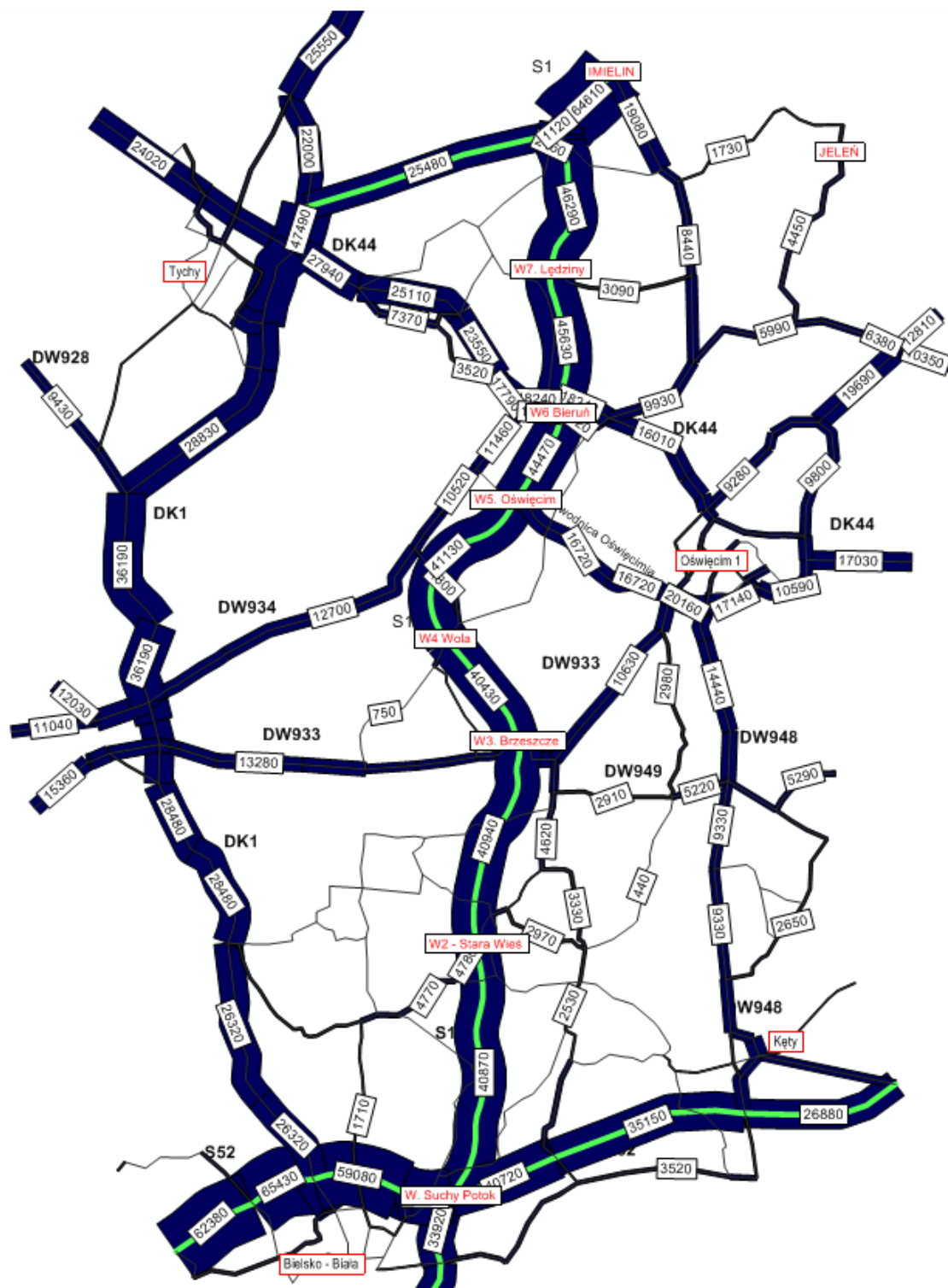
### **Brak budowy odc. Bielsko-Biała – Mysłowice w przekroju 2x3**

Na etapie po podpisaniu kontraktów na projekt i budowę mamy 4 odcinki S1 pomiędzy Bielskiem-Białą a Mysłowicami. Dwa odcinki południowe są już w budowie, w dwóch kolejnych czekamy na wydanie decyzji ZRID<sup>16</sup>.

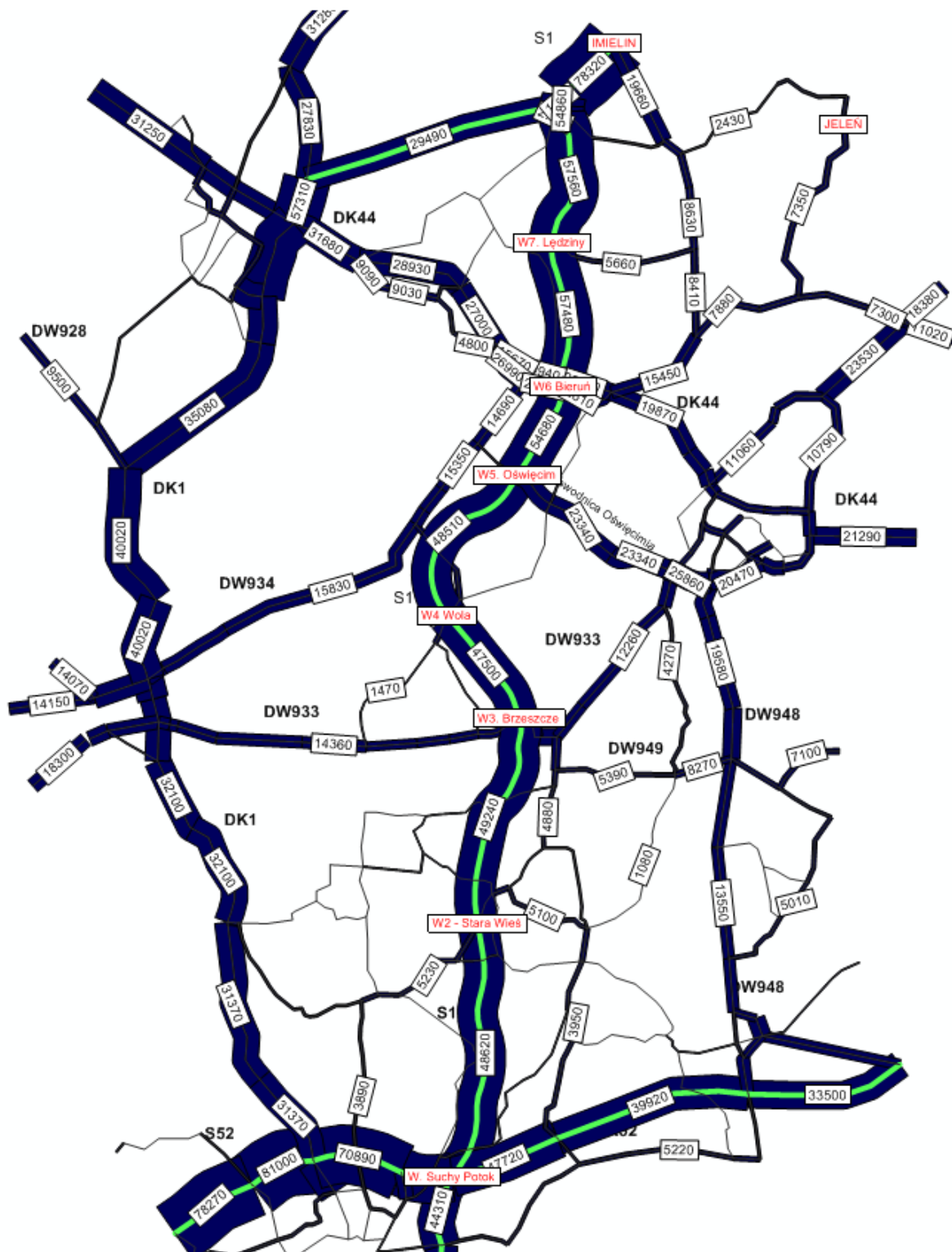
Niestety, całość nowej 40-kilometrowej drogi powstaje w przekroju 2x2, a jedynie z rezerwą pod trzeci pas. Taka absurdalna decyzja będzie się wiązała z koniecznością problematycznej dobudowy trzeciego pasa ruchu niedługo po oddaniu drogi do użytku.

<sup>16</sup> Patrz mapa: [https://s1-myslowice-bielsko.pl/img/schematy/s1\\_kosztowy\\_-\\_bielsko-biala\\_lokalizacja.png](https://s1-myslowice-bielsko.pl/img/schematy/s1_kosztowy_-_bielsko-biala_lokalizacja.png)

Prognoza ruchu 2033:



Prognoza ruchu 2043:



Już w 2033 roku, czyli kilka lat po oddaniu inwestycji do użytku, na niektórych odcinkach ruch będzie przekraczał 46000 pojazdów na dobę, a w 2043 – 57000 pojazdów. Średnio na całej S1 między Mysłowicami a Bielskiem-Białą będzie to w 2033 roku – 43000 pojazdów, a w 2043 roku – 52000 pojazdów<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Opracowanie koncepcji programowej dla zadania p.n.: budowa drogi ekspresowej s-1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej, Analiza i Prognoza ruchu, s. 53-54.

Oznacza to, że S1 będzie jedną z najbardziej obciążonych dróg ekspresowych w Polsce, a prawdopodobnie najbardziej obciążoną niebędącą obwodnicą czy wylotówką z miasta wojewódzkiego.

Według prognoz ruchu na odcinku Kosztowy II – Bieruń, poziom swobody ruchu w roku 2043, określony został jako D, co zgodnie z instrukcjami obowiązującymi w GDDKiA jest równoznaczne z dużymi natężeniami ruchu, małą swobodą prowadzenia pojazdów oraz przeciętnymi odległościami pomiędzy pojazdami na poziomie 55 m. Poziom D określa prędkość podróży jako ledwo zadowalającą. Za kolejnych 10 lat, taki sam poziom ruchu oczekiwany jest na całej drodze między Bielskiem-Białą a Mysłowicami<sup>18</sup>.

Tabela 70 Poziom Swobody Ruchu – Wariant inwestycyjny S1

Odcinek trasy S1	2023	2033	2043	2053
S1 - W. Kosztowy - W. Łęczyny	B	C	D	D
S1 - W. Łęczyny - W. Bieruń	B	C	D	D
S1 - W. Bieruń - W. Oświęcim	B	C	C	D
S1 - W. Oświęcim - W. Wola	B	B	C	D
S1 - W. Wola - W. Brzeszcze	B	B	C	D
S1 - W. Brzeszcze - W. Stara Wieś	B	B	C	D
S1 - W. Stara Wieś - W. Suchy Potok	B	B	C	D

**PSR D** – duże natężenie ruchu; prędkość podróży ledwo zadowalająca; mała swoboda prowadzenia pojazdów; przeciętne odległości między pojazdami wynoszą ok. 55 m; ruch nierównomierny;

Wróćmy do wspomnianego wcześniej dokumentu pt. „Wytyczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego”<sup>19</sup> – za liczbę pojazdów umownych na dobę uzasadniającą budowę drogi do przekroju 2x3 przyjęto wartość 45000 pojazdów, czyli taką jaką będzie już osiągnięta kilka lat po wybudowaniu S1.

<sup>18</sup> Opracowanie koncepcji programowej dla zadania p.n.: budowa drogi ekspresowej s-1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej, Analiza i Prognoza ruchu, s. 106-107.

<sup>19</sup> Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-23, Wytyczne poszerzenia jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu. Obowiązuje od: 2017.07.31  
Rekomendował: Minister Infrastruktury i Budownictwa w dniu 31 lipca 2017 r., s. 22.  
<http://www.gov.pl/attachment/040bd06c-8ee8-4ce5-be8a-429342b31e6c>

Tab. 5.2.1. Wartości graniczne natężeń ruchu (dla założonych poziomów swobody ruchu zgodnie z tab. 4.2.2.1) przyjęte do określania typu przekroju poprzecznego (TPD)

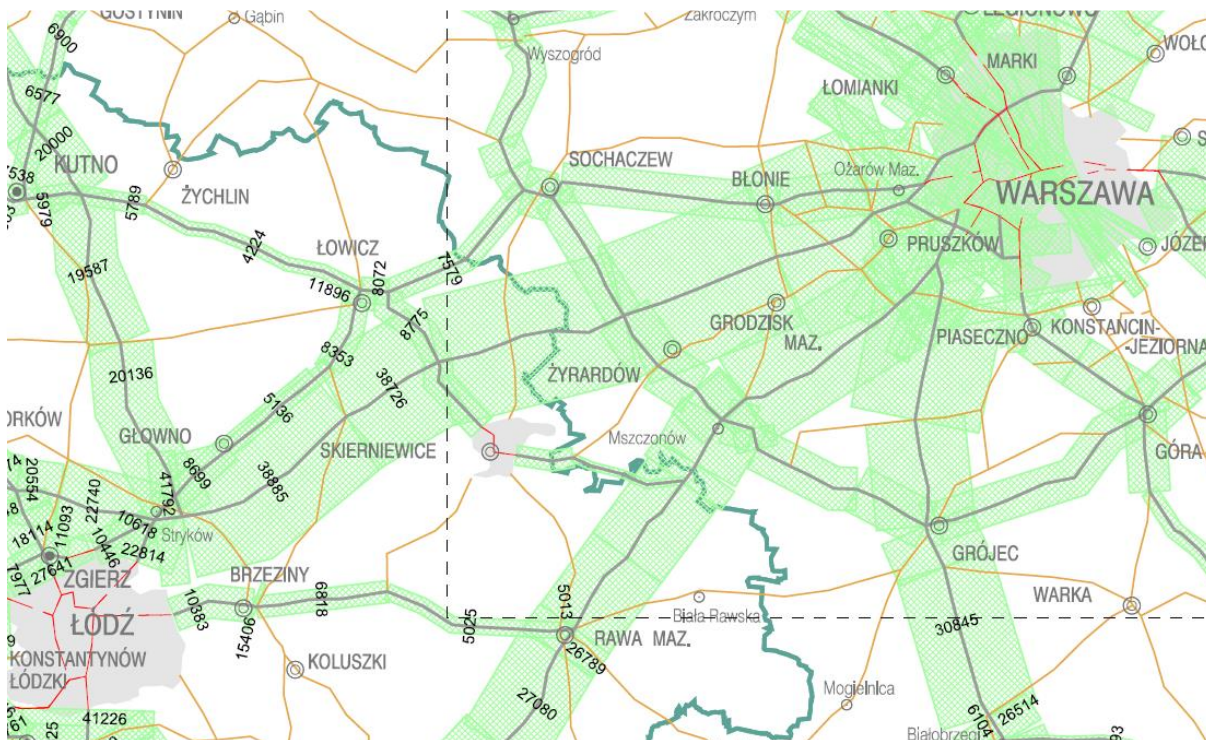
Klasa drogi i rozwiązanie powiązań z innymi drogami	Typ przekroju poprzecznego drogi (TPD)	Zakres stosowania przekroju wyrażony granicznymi natężeniami ruchu $N_{gr}$ [tys. E/dobę]			
		Obszar zamiejski		Obszar aglomeracji miejskiej	
		$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$	$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$
A (węzły)	A2/2	20	70	20	80
	A2/3	50	105	65	120
	A2/4	80	140	95	160
S (węzły)	S2/2	20	65	20	80
	S2/3	45	95	60	110
	S2/4	70	130	90	155
GP (węzły)	GP2/2	15	60	15	65
	GP2/3	40	90	50	100
	GP2/4	-	-	75	130
GP <sup>1)</sup> (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	GP2/2	15	45	15	40
	GP2/3	30	65	30	60
	GP2/4	-	-	45	80
G <sup>2)</sup> (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	G2/2	15	35	15	35
	G2/3	25	55	25	50

<sup>1)</sup> w przypadku dróg klasy GP, na których występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zastosowano współczynniki zmniejszające natężenie graniczne w stosunku do dróg z węzłami: na obszarach zamiejskich  $W_s = 0,7$ , na obszarach miejskich  $W_s = 0,6$ ,  
<sup>2)</sup> w przypadku dróg klasy G, na których występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zastosowano współczynniki zmniejszające natężenie graniczne w stosunku do dróg z węzłami: na obszarach zamiejskich  $W_s = 0,6$ , na obszarach miejskich  $W_s = 0,5$ .

Czy nie warto było od razu wybudować odcinka między Bielskiem-Białą a Mysłowicami w docelowym przekroju 2x3, aby wkrótce po oddaniu tej długo wyczekiwanej przez kierowców inwestycji nie rozkopywać jej ponownie i dobudowywać trzeci pas? Odpowiedź wydaje się oczywista. Szczególnie dotyczy to najbardziej obciążonego odcinka pomiędzy Bieruniem a Mysłowicami. Niestety GDDKiA w Katowicach ma awersję do przekroju 2x3 i takie działania podejmuje zbyt późno – co widać chociażby na przykładzie dobudowy trzeciego pasa w rejonie węzła Rząsawa na autostradzie A1 koło Częstochowy, na co przetarg ogłoszono... parę dni po udostępnieniu autostrady do ruchu.

W kontraście, warto zwrócić tu uwagę na zapowiadaną przez GDDKiA rozbudowę A2 pomiędzy Łodzią a Warszawą o trzeci pas. Decyzje dot. rozbudowy autostrady podjęto na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 roku. Jaki wówczas ruch panował na A2, którą zaplanowano do rozbudowy do przekroju 2x3? Od 39000 do 46000 pojazdów na dobę<sup>20</sup>. Na omawianej S1 ruch taki będzie już panował kilka lat po oddaniu drogi do użytku, a mimo to nie buduje się jej od razu w przekroju 2x3.

<sup>20</sup> <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>



### Likwidacja statusu drogi ekspresowej dla odc. Tychy – Mysłowice

Mało znanym faktem – chyba także nieznanym władzom województwa jest to, że po wybudowaniu S1 Bielsko-Biała – Mysłowice, obecny fragment S1 z Tychów do Mysłowic straci status drogi ekspresowej i zostanie przemianowany na drogę wojewódzką.

Mimo, że jest to fragment tzw. „wschodniej obwodnicy GOP” o najlepszych parametrach. Zgodnie z przepisami prawa, samorządy nie mogą oznaczać swoich dróg jako ekspresowe, a więc droga o bardzo dobrej jakości i standardzie ekspresowym zostanie zdegradowana do zwykłej drogi wojewódzkiej z dopuszczalną prędkością 100 km/h. Podobnie status drogi krajowej straci kolizyjna „gierkówka” z Bielska-Białej do Tychów. Informację taką podano w protokole KOPI z 2019 roku<sup>21</sup>.

### PROTOKÓŁ Nr 7/2019

z posiedzenia **KOPI** przy Generalnym Dyrektorzce Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 25 czerwca 2019r. w siedzibie GDDKiA w Warszawie, ul. Wronia 53.

21. Po oddaniu do użytkowania inwestycji, dotychczasowy odcinek drogi krajowej nr 1 od w. Kosztowy II do w. Bielsko-Biała Komorowice, zostanie zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich w trybie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 poz. 2068 z późn. zm.). Analogicznie odcinki drogi krajowej nr 44, zostaną z mocy prawa zaliczone do kategorii dróg wojewódzkich, po wybudowaniu Obwodnicy Oświęcimia i Bierunia w ciągu drogi nr 44,

### Brak planów rozbudowy odc. Mysłowice – Dąbrowa Górnicza do przekroju 2x3 i brak zachowania rezerwy terenowej

Od kilku lat GDDKiA w Katowicach zleca sukcesywnie opracowanie dokumentacji projektowej dla rozbudowy wschodniej obwodnicy GOP w ciągu S1. Wybudowaną na przełomie lat 70. i 80.

<sup>21</sup> Protokół Nr 7/2019 z posiedzenia KOPI przy GDDKiA w dniu 25 czerwca 2019, pkt II.21, s. 57.

obwodnicę podzielono na szereg mniejszych kawałków, które mają być przebudowywane w latach 2025-2027<sup>22</sup>:

Odcinek	Długość	Aktualny stan	Zakres przebudowy	Lata budowy	Podpisanie umowy	Zakończenie umowy	Koszt inwestycji	Wykonawca
<a href="#">w. Podwarpie (bez węzła) – w. Dąbrowa Górnica Pogoria (z węzłem)</a>	6,95	w przebudowie do parametrów drogi klasy S	dostosowanie drogi do obciążenia 115 kN/oś zlikwidowanie jednopoziomowych skrzyżowań budowa węzła Dąbrowa Górnica Zabkowice przebudowa węzła Dąbrowa Górnica Pogoria budowa czterech mostów i czterech wiaduktów drogowych i dwóch kładek dla pieszych	2020–2023	2020-09-11	2023-09-11	282 mln zł	Budimex
<a href="#">w. Dąbrowa G. Pogoria (bez węzła) – w. Dąbrowa G. Podlesie (bez węzła)</a>	2,72	gotowy projekt przebudowy	dostosowanie drogi do obciążenia 115 kN/oś podniesienie nośności obiektów mostowych w ciągu drogi do klasy obciążenia A przebudowa wiaduktów w ciągu S1 w celu podniesienia ich klasy nośności remont wiaduktu nad S1 w ciągu ulicy Lask przebudowa węzła Dąbrowa G. Gołonóg (ul. Piłsudskiego)					
<a href="#">w. Dąbrowa G. Podlesie (z węzłem) – w. Dąbrowa G. Sulno</a>	1,68	(po remoncie nawierzchni)						
<a href="#">w. Dąbrowa G. Sulno – w. Sosnowiec Porąbka (bez węzła)</a>	2,22	(po remoncie nawierzchni)						
<a href="#">w. Sosnowiec Porąbka (z węzłem) – Sosnowiec ul. Inwestycyjna wraz z budową węzła Sosnowiec Klimontów</a>	5,85	w opracowaniu projekt przebudowy (do 2023-06)	dostosowanie geometrii do obowiązujących parametrów technicznych drogi S dostosowanie drogi do obciążenia 115 kN/oś przebudowa węzła Sosnowiec Porąbka (ul. Lenartowicza) budowa MOPU kategorii I/II Sosnowiec Zagórze przebudowa śladem wiaduktów, dwóch mostów i czterech przepustów budowa węzła Klimontów typu WB	2024–2026			ok. 170 mln zł	
<a href="#">Sosnowiec ul. Inwestycyjna – w. Sosnowiec Jezor (bez węzła)</a>	3,14	w opracowaniu projekt przebudowy (do 2023-10)	dostosowanie geometrii do obowiązujących parametrów technicznych drogi S dostosowanie drogi do obciążenia 115 kN/oś					
<a href="#">w. Sosnowiec Jezor (z węzłem) – w. Mysłowice Brzęczkowice (bez węzła)</a>	2,61	w opracowaniu projekt przebudowy (do 2023-10)	dostosowanie geometrii do obowiązujących parametrów technicznych drogi S dostosowanie drogi do obciążenia 115 kN/oś rozbudowa do 2x3					
<a href="#">w. Mysłowice Brzęczkowice</a>	0,61	gotowy (w opracowaniu studium korytarzowy (SK))						
<a href="#">w. Mysłowice Brzęczkowice (bez węzła) – w. Mysłowice Kosztowy (bez węzła)</a>	5,46	gotowy projekt przebudowy	dostosowanie drogi do obciążenia 115 kN/oś przebudowa węzłów: Mysłowice Brzezinka i Dziełkowice					

Jak deklaruje GDDKiA, podstawowymi celami inwestycji jest: „dostosowanie parametrów geometrycznych istniejącej drogi do parametrów technicznych drogi ekspresowej, a konstrukcji nawierzchni i obiektów mostowych do nośności 11,5 t/oś. Dzięki budowie nowych i przebudowie istniejących ekranów akustycznych zmniejszy się uciążliwość wywołana hałasem drogowym. Realizacja inwestycji przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego, podniesienia komfortu podróży i poprawy warunków środowiskowych”<sup>23</sup>.

## Cel

Podstawowe cele inwestycji to dostosowanie parametrów geometrycznych istniejącej drogi do parametrów technicznych drogi ekspresowej, a konstrukcji nawierzchni i obiektów mostowych do nośności 11,5 t/oś. Dzięki budowie nowych i przebudowie istniejących ekranów akustycznych zmniejszy się uciążliwość wywołana hałasem drogowym. Realizacja inwestycji przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego, podniesienia komfortu podróży i poprawy warunków środowiskowych.

<sup>22</sup> Tabela za: <https://www.skyscrapercity.com/threads/s1-pyrzowice-mys%C5%82owice.134086/post-178891148>

<sup>23</sup> Cytat za: <https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/projektujemy-rozbudowe-drogi-ekspresowej-s1-pomiedzy-sosnowcem-a-myslowicami>

Czego w tych celach brakuje? Ano właśnie – poszerzenia drogi o trzeci pas ruchu. Jednym odcinkiem, który przewidziano do rozbudowy w przekroju 2x3 jest zaledwie 2,5-kilometrowy fragment pomiędzy węzłami Jęzor i Brzęczkowice<sup>24</sup>.

## Najważniejsze wymagania dla projektowanych obiektów i urządzeń na S1

Należy zaprojektować przebudowę drogi ekspresowej S1 przy spełnieniu następujących wymagań minimalnych:

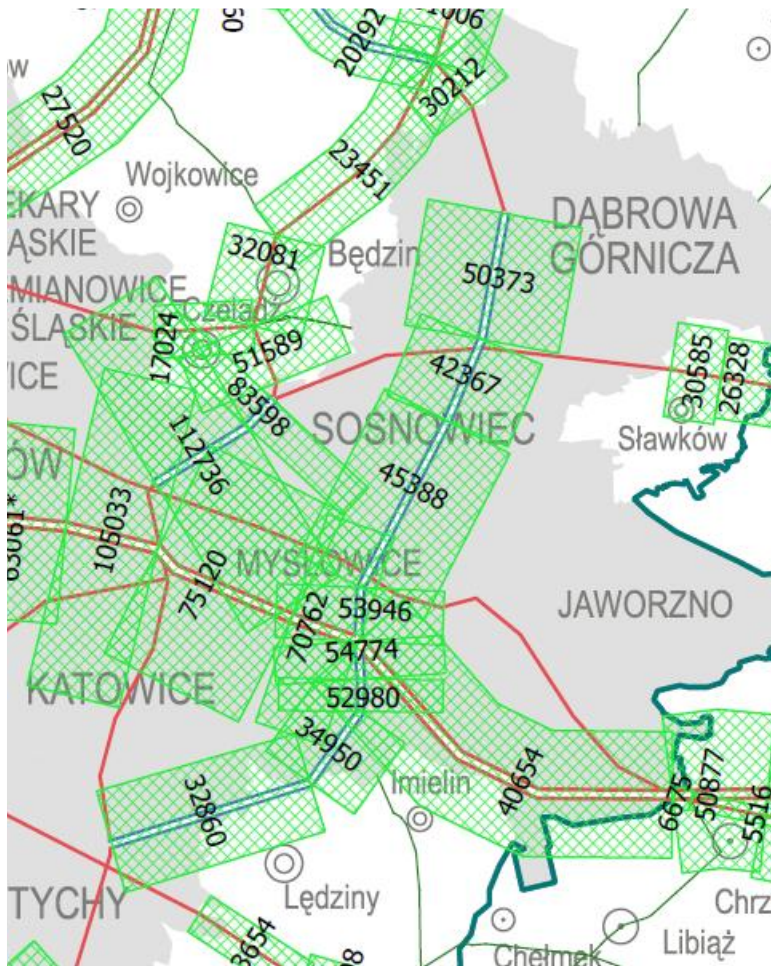
- klasa techniczna drogi - S,
- przekroje poprzeczne: 2x2 pasy ruchu dla odcinka ul. Inwestycyjna - węzeł Jęzor oraz 2x3 pasy ruchu dla odcinka węzeł Jęzor - węzeł Brzęczkowice,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m,
- szerokość pobocza gruntowego - 0,75 m lub więcej, jeżeli wynika to z warunków usytuowania urządzeń BRD lub ochrony środowiska,
- skrajnia drogi - nie mniejsza niż 4,7 m,
- dopuszczalne obciążenia nawierzchni - 11,5 t/oś.

Na całym odcinku ekspresowej S1 wybudowanej w latach 80., której GDDKiA nie planuje rozbudowywać do przekroju 2x3 ruch jest obecnie bardzo duży – wynosi średnio od 45000 do 50000 pojazdów na dobę<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> <https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/projektujemy-rozbudowe-drogi-ekspresowej-s1-pomiedzy-sosnowcem-a-myslowicami>

<sup>25</sup> <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>



Ruch ten wzrośnie znacząco po wybudowaniu odcinka Mysłowice – Bielsko-Biała. Według najnowszych prognoz ruchu – już za 9 lat – w 2032 roku np. na odcinku pomiędzy węzłami Brzęczkowice a Imielin ruch ten będzie oscylował wokół 75000 pojazdów na dobę<sup>26</sup>, a w przeliczeniu na pojazdy umowne będzie to oznaczało ruch powyżej 81000 na dobę.

Odcinek	SDRR	SO	SD	SC	SCP	A	kilometraż
<b>2023</b>							
Brzęczkowice-Brzezinka	66 180	52288	4505	1746	7518	123	549+300 - 550+465
Brzezinka-Dzieckowice	64 773	51156	4407	1687	7400	123	550+465 - 551+830
Dzieckowice-Imielin	64 346	50804	4400	1666	7353	123	551+830 - 552+680
Imielin-Kosztowy II	51 634	39997	3893	1350	6271	123	552+680 - 554+746
<b>2032</b>							
Brzęczkowice-Brzezinka	76733	61041	5140	1925	8504	123	549+300 - 550+465
Brzezinka-Dzieckowice	74428	59081	4994	1861	8369	123	550+465 - 551+830
Dzieckowice-Imielin	75018	59742	5001	1837	8315	123	551+830 - 552+680
Imielin-Kosztowy II	60045	46851	4428	1485	7158	123	552+680 - 554+746

Mimo tak wysokiego poziomu ruchu, który przekracza górne wartości graniczne dla dróg ekspresowych 2x2, GDDKiA w odpowiednim czasie nie podjęła decyzji o zaprojektowaniu przekroju 2x3. W ramach kontraktu z firmą projektową – w lipcu 2022 – uzyskano decyzję środowiskową dla rozbudowy drogi pomiędzy węzłami Brzęczkowice i Kosztowy II, która ma polegać m.in. na korekcie geometrii drogi, poprawie brd, poprawie nośności drogi, budowie ekranów akustycznych oraz co szczególnie należy podkreślić zburzeniu i budowie nowych obiektów inżynierskich – z tym, że

<sup>26</sup> Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla drogi „Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odcinek Mysłowice-Lędziny (jezdnia lewa i prawa)”, s. 61.

wszystkich dla przekroju 2x2 i to nawet bez zachowania rezerwy pod ewentualną przyszłą rozbudowę o trzeci pas<sup>27</sup>.

Zgodnie z wytycznymi GDDKiA – przy drodze ekspresowej 2x2 nie trzeba przewidywać rezerwy terenu pod rozbudowę do przekroju 2x3, jeżeli w ciągu 30 lat od oddania drogi, według prognoz ruchu taką drogą przejeżdżać będzie mniej niż 30-35 tys. pojazdów umownych na dobę<sup>28</sup>.

**Tab. 5.3.1. Wartości graniczne natężeń ruchu dla wybranych scenariuszy sposobu etapowania rozbudowy drogi do przekroju docelowego**

Klasa drogi i rozwiązanie powiązań z innymi drogami	Typu przekroju poprzecznego drogi (TPD)		Scenariusze sposobu etapowania rozbudowy przekroju poprzecznego drogi					
	Początkowy	Docelowy	Obszar zamiejski			Obszar aglomeracji miejskich		
			SE <sub>1</sub>	SE <sub>2</sub> , SE <sub>3</sub>	SE <sub>4</sub>	SE <sub>1</sub>	SE <sub>2</sub> , SE <sub>3</sub>	SE <sub>4</sub>
			Graniczne natężenia ruchu [tys. E/dobę]					
N <sup>1</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>2,3</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>4</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>1</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>2,3</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>4</sup> <sub>gr</sub>			
A (węzły)	A2/2	A2/3	70	50	30	80	65	40
	A2/3	A2/4	105	80	50	120	95	60
S (węzły)	S2/2	S2/3	65	45	30	80	60	35
	S2/3	S2/4	95	70	40	110	90	55
GP (węzły)	GP2/2	GP2/3	60	40	25	65	50	30
	GP2/3	GP2/4	-	-	-	100	75	45
GP (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	GP2/2	GP2/3	45	-	20	40	-	20
	GP2/3	GP2/4	65	-	-	60	-	30
G (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	G2/2	G2/3	35	-	15	35	-	15

W przypadku odcinka na południe od węzła Brzęczkowice nie 30, ale już 5 lat po ukończeniu inwestycji spodziewany ruch ma wynosić blisko 250% poziomu natężenia, od którego należałoby przewidzieć rezerwę terenu dla przekroju 2x3. Według tych wyliczeń, należałoby taką rezerwę zaprojektować tam nawet dla przekroju 2x4. Niestety, GDDKiA uznała – wbrew swoim wewnętrznym dokumentom, że wystarczy 2x2.

Małym światełkiem nadziei są ostatnie informacje przekazane przez GDDKiA Katowice na Tweeterze<sup>29</sup>.

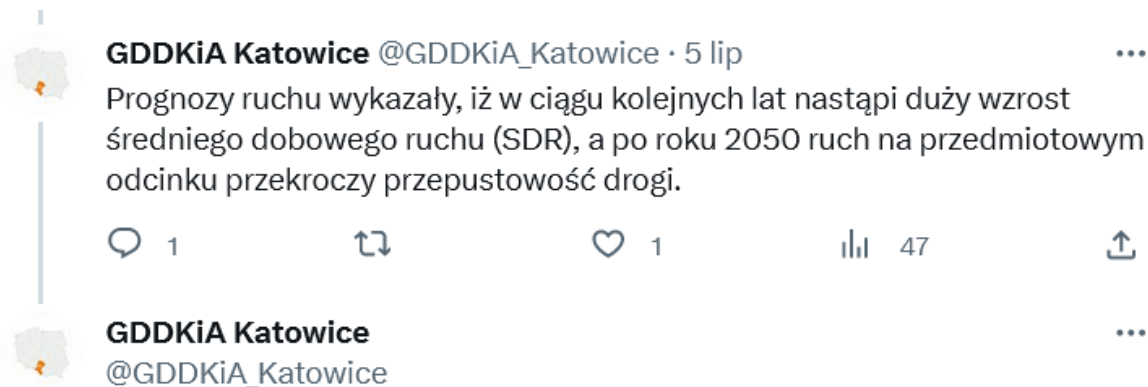
<sup>27</sup> Plan przebudowy drogi: <https://www.docdroid.net/eKEdKhd/s1-pdf>

<sup>28</sup> *Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-23, Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu*. Obowiązuje od: 2017.07.31

Rekomendował: Minister Infrastruktury i Budownictwa w dniu 31 lipca 2017 r., s. 29.

<http://www.gov.pl/attachment/040bd06c-8ee8-4ce5-be8a-429342b31e6c>

<sup>29</sup> [https://twitter.com/GDDKiA\\_Katowice/status/1676656443443781651](https://twitter.com/GDDKiA_Katowice/status/1676656443443781651)



Trwa analiza dotycząca ewentualnej zmiany przekroju rozbudowywanej drogi z 2x2 na 2x3. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte z uwzględnieniem całego odcinka drogi S1 planowanego do rozbudowy, tj. odcinka od Pyrzowic do węzła Kosztowy II.

8:17 PM · 5 lip 2023 · 58 Wyświetlenia

Jak poinformowano: „Trwa analiza dotycząca ewentualnej zmiany przekroju rozbudowywanej drogi z 2x2 na 2x3. Decyzje w tej sprawie zostaną podjęte z uwzględnieniem całego odcinka drogi S1 planowanego do rozbudowy, tj. odcinka od Pyrzowic do węzła Kosztowy II”. Dobrze, że GDDKiA zorientowała się o oczywistej konieczności poszerzenia drogi. Szkoda jednak, że wydano już publiczne środki na pozyskanie decyzji administracyjnych i wykonanie projektów dla przekroju 2x2, które trzeba teraz zmieniać.

#### **Budowa odc. Dąbrowa Górnica – Podwarpie w przekroju 2x2 bez zachowania rezerwy terenowej**

Lepiej jednak, że stało się to jeszcze na tym etapie, a nie już po lub w trakcie realizacji drogi, jak w przypadku kolejnego omawianego odcinka czyli aktualnie budowanego 7-kilometrowego fragmentu S1 Podwarpie – Dąbrowa Górnica<sup>30</sup>.

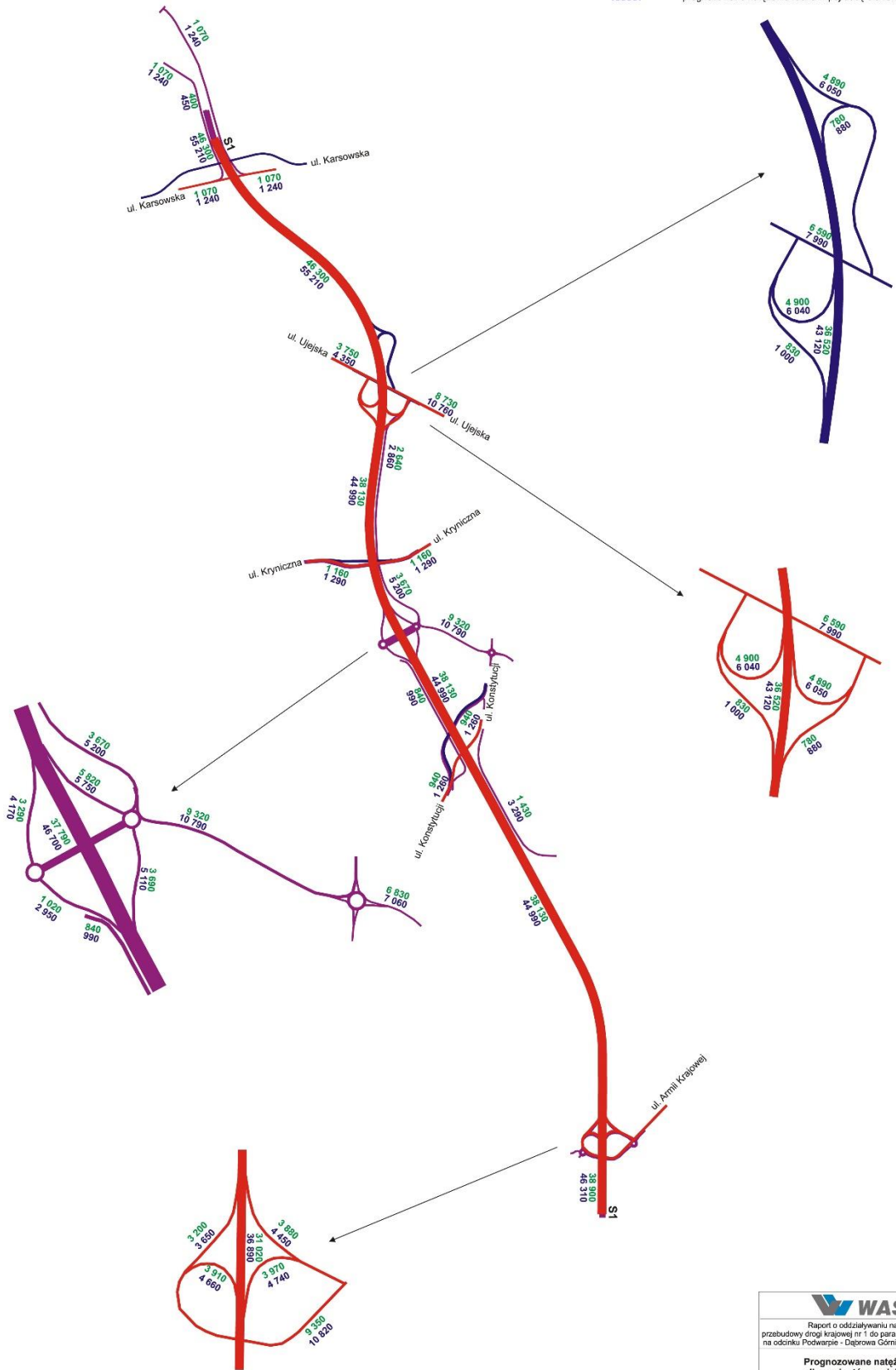
Mimo, że w tym miejscu przebiegała do tej pory dwujezdniowa droga krajowa nr 1, była to droga kolizyjna. Obecna „ekspresówka” powstaje w jej śladzie, natomiast budowana jest praktycznie „od zera”, z nowymi węzłami czy drogami technicznymi. Budowana tam droga ekspresowa zaprojektowana została jednak w przekroju 2x2 bez zachowania rezerwy pod rozbudowę o trzeci pas ruchu. Dlaczego podjęto taką kuriozalną i niezgodną z własnymi wytycznymi GDDKiA decyzję – nie sposób stwierdzić. Prognozy ruchu opracowane na etapie tworzenia dokumentacji projektowej wyraźnie mówiły, że już w 2024, czyli w momencie oddania drogi do użytkowania – ruch na niej będzie dochodził nawet do 55000 pojazdów na dobę, a zapewne w kolejnych latach wzrośnie<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Plan rozbudowy: [https://s1podwarpie-dabrowa.pl/img/schematy/s1\\_podwarpie\\_dabrowa\\_gornicza\\_1.01\\_-\\_plan\\_orientacyjny\\_pab.pdf](https://s1podwarpie-dabrowa.pl/img/schematy/s1_podwarpie_dabrowa_gornicza_1.01_-_plan_orientacyjny_pab.pdf)

<sup>31</sup> *Raport o oddziaływaniu na środowisko przebudowy drogi krajowej nr 1 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Podwarpie - Dąbrowa Górnica, km 14+000 - 20+500, Prognozowane natężenie ruchu dla wariantów projektowanych*

Legenda:

- analizowane odcinki dróg objętych zakresem inwestycji - wariant 1A
- analizowane odcinki dróg objętych zakresem inwestycji - wariant 1B
- analizowane odcinki dróg objętych zakresem inwestycji - wariant 1C
- XXXXX prognozowane natężenie ruchu w poj./dobę dla roku 2014
- XXXXX prognozowane natężenie ruchu w poj./dobę dla roku 2024



<b>WASKO</b>	
Raport o oddziaływaniu na środowisko przebudowy drogi krajowej nr 1 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Podwarpie - Dąbrowa Górnicza, km 14+000 - 20+500	
<b>Prognozowane natężenie ruchu dla wariantów projektowanych</b>	
Projekt Nr DRI/3520/RŚ/2009	Rysunek Nr 3

Na tym odcinku dodatkowo występować będzie według prognoz bardzo wysoki wskaźnik pojazdów ciężarowych – rzędu 28%, co oznacza w przeliczeniu już blisko 63000 pojazdów umownych na dobę w

2024 roku. Przypomnijmy, że przytaczana już wcześniej wartość graniczna dla drogi ekspresowej 2x2 to... 65000<sup>32</sup>.

**Tab. 5.2.1. Wartości graniczne natężeń ruchu (dla założonych poziomów swobody ruchu zgodnie z tab. 4.2.2.1) przyjęte do określania typu przekroju poprzecznego (TPD)**

Klasa drogi i rozwiązanie powiązań z innymi drogami	Typ przekroju poprzecznego drogi (TPD)	Zakres stosowania przekroju wyrażony granicznymi natężeniami ruchu $N_{gr}$ [tys. E/dobę]			
		Obszar zamiejski		Obszar aglomeracji miejskiej	
		$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$	$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$
A (węzły)	A2/2	20	70	20	80
	A2/3	50	105	65	120
	A2/4	80	140	95	160
S (węzły)	S2/2	20	65	20	80
	S2/3	45	95	60	110
	S2/4	70	130	90	155
GP (węzły)	GP2/2	15	60	15	65
	GP2/3	40	90	50	100
	GP2/4	-	-	75	130
GP <sup>1)</sup> (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	GP2/2	15	45	15	40
	GP2/3	30	65	30	60
	GP2/4	-	-	45	80
G <sup>2)</sup> (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	G2/2	15	35	15	35
	G2/3	25	55	25	50

<sup>1)</sup> w przypadku dróg klasy GP, na których występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zastosowano współczynniki zmniejszające natężenie graniczne w stosunku do dróg z węzłami: na obszarach zamiejskich  $W_s = 0,7$ , na obszarach miejskich  $W_s = 0,6$ ,  
<sup>2)</sup> w przypadku dróg klasy G, na których występują skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zastosowano współczynniki zmniejszające natężenie graniczne w stosunku do dróg z węzłami: na obszarach zamiejskich  $W_s = 0,6$ , na obszarach miejskich  $W_s = 0,5$ .

Prognozowany poziom natężenia również znacznie przekracza też wartości, dla których według wytycznych należało pozostawić rezerwę terenową dla kolejnych pasów, a w przypadku omawianego odcinka tego nie zrobiono<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-23, Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu. Obowiązuje od: 2017.07.31  
 Rekomendował: Minister Infrastruktury i Budownictwa w dniu 31 lipca 2017 r., s. 22.

<http://www.gov.pl/attachment/040bd06c-8ee8-4ce5-be8a-429342b31e6c>

<sup>33</sup> Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu WR-D-23, Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu. Obowiązuje od: 2017.07.31  
 Rekomendował: Minister Infrastruktury i Budownictwa w dniu 31 lipca 2017 r., s. 29.

<http://www.gov.pl/attachment/040bd06c-8ee8-4ce5-be8a-429342b31e6c>

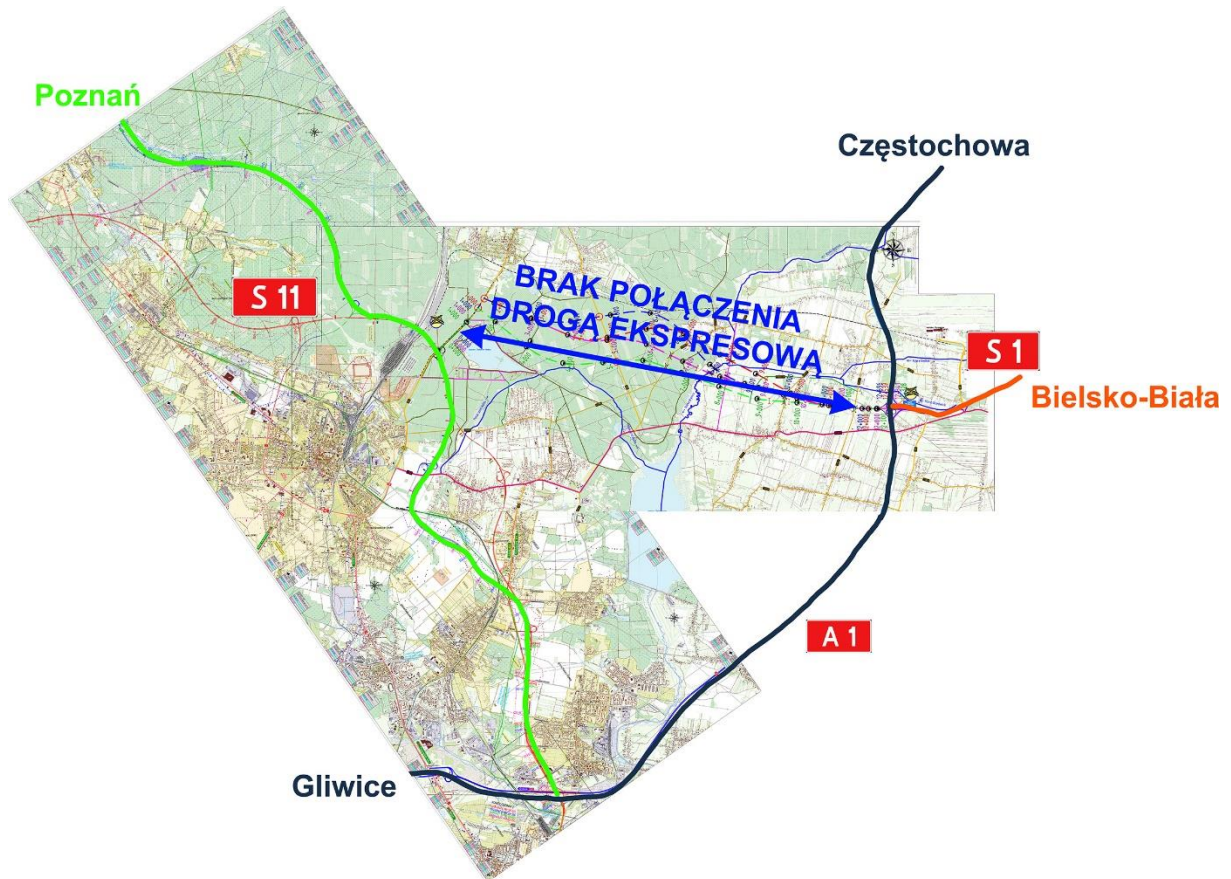
Tab. 5.3.1. Wartości graniczne natężeń ruchu dla wybranych scenariuszy sposobu etapowania rozbudowy drogi do przekroju docelowego

Klasa drogi i rozwiązanie powiązań z innymi drogami	Typu przekroju poprzecznego drogi (TPD)		Scenariusze sposobu etapowania rozbudowy przekroju poprzecznego drogi					
	Początkowy	Docelowy	Obszar zamiejski			Obszar aglomeracji miejskich		
			SE <sub>1</sub>	SE <sub>2</sub> , SE <sub>3</sub>	SE <sub>4</sub>	SE <sub>1</sub>	SE <sub>2</sub> , SE <sub>3</sub>	SE <sub>4</sub>
			Graniczne natężenia ruchu [tys. E/dobę]					
N <sup>1</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>2,3</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>4</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>1</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>2,3</sup> <sub>gr</sub>	N <sup>4</sup> <sub>gr</sub>			
A (węzły)	A2/2	A2/3	70	50	30	80	65	40
	A2/3	A2/4	105	80	50	120	95	60
S (węzły)	S2/2	S2/3	65	45	30	80	60	35
	S2/3	S2/4	95	70	40	110	90	55
GP (węzły)	GP2/2	GP2/3	60	40	25	65	50	30
	GP2/3	GP2/4	-	-	-	100	75	45
GP (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	GP2/2	GP2/3	45	-	20	40	-	20
	GP2/3	GP2/4	65	-	-	60	-	30
G (skrzyżowania z sygnalizacją świetlną)	G2/2	G2/3	35	-	15	35	-	15

Jeśli GDDKiA będzie chciała przystąpić do budowy trzeciego pasa na tym odcinku, co będzie według prognoz konieczne już od razu po oddaniu drogi do użytku – niemal całość obecnie prowadzonych prac będzie musiało zostać powtórzonych, a obiekty inżynierskie w ciągu i nad drogą ekspresową będą musiały zostać wyburzone i zbudowane na nowo.

#### Połączenie dróg S1 i S11 poprzez jednojezdniową, kolizyjną drogę krajową

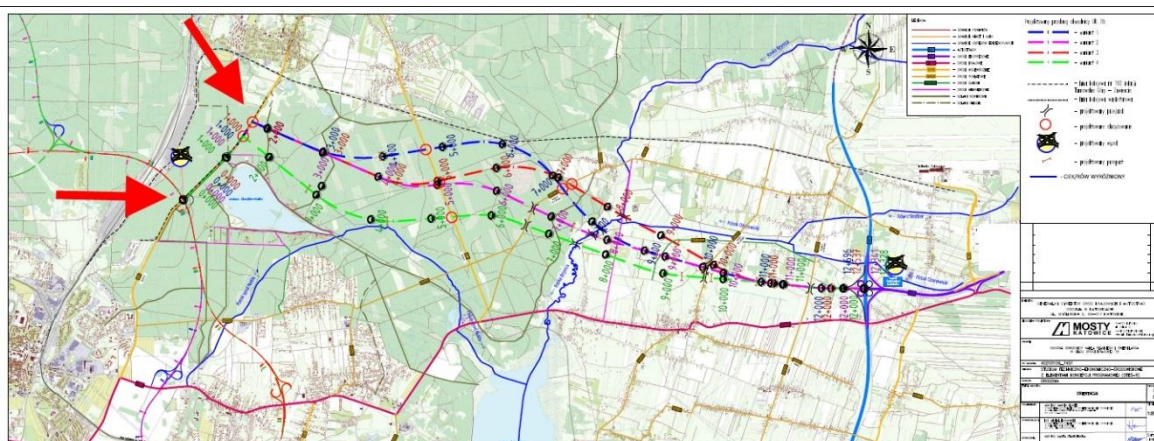
Kolejny odcinek S1 do Pyrzowic ma już przekrój 2x2 – drugą jezdnię wybudowano 2 lata temu. Problematyczny jest natomiast dalszy odcinek – czyli droga biegnąca na zachód od węzła Pyrzowice, łączącego drogę ekspresową S1 z autostradą A1.



Pierwotnie planowano, że w tym miejscu S1 będzie płynnie przechodzić w S11 biegnącą w stronę Poznania i Koszalina. Po analizach w studium sieciowym – którego notabene – GDDKiA nie chce udostępnić – jako lepsze rozwiązanie wskazano dołączenie drogi S11 do węzła Piekary Śląskie. Po podjęciu takiej decyzji wydawało się, że węzeł w Pyrzowicach, mimo że dostosowany do poprowadzenia drogi dalej na zachód będzie wykorzystywany tylko w 3/4.



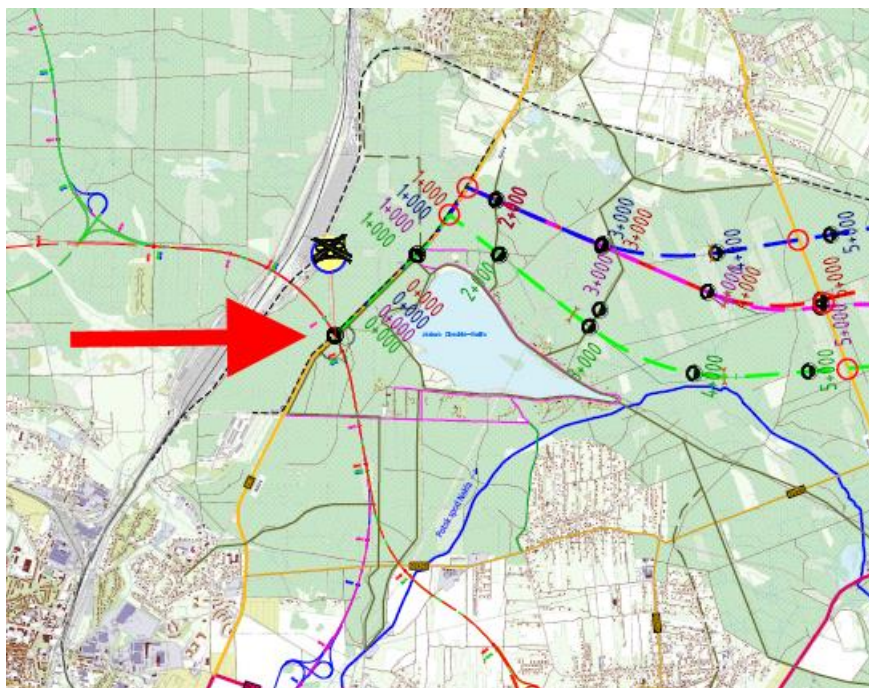
W październiku 2020 roku ogłoszono jednak przetarg na opracowanie STEŚ-R dla obwodnicy Nakła Śląskiego i Świerklańca w ciągu drogi krajowej nr 78. Planowana droga ma rozpoczynać się węzle Pyrzowice z S1 i A1. Mimo, że budowa drogi w klasie S wydaje się naturalną kontynuacją wschodniej obwodnicy GOP i brakujący fragment łączący S1 z S11 musiałby liczyć jedynie ok. 13 km, w materiałach przetargowych założono, że ma to być jednak kolizyjna droga jednojezdniowa o klasie GP, niemająca rezerwy pod rozbudowę o drugą jezdnię. Połączenie z drogą ekspresową S11 poprzez węzeł miało zostać zapewnione krótkim ok. 1,5-kilometrowym odcinkiem rozbudowanej do przekroju 2x2 drogi wojewódzkiej nr 908<sup>34</sup>.



<sup>34</sup> Plan drogi:

<https://mostykatowice.home.pl/autoinstalator/wordpress3/obwodnicanakloswierklaniec/download/35/orientacja/346/orientacja.pdf>

Według tej koncepcji w ciągu S11, podczas budowy obwodnicy należałoby wówczas wybudować dodatkowy węzeł na połączeniu z nowym przebiegiem DK78 i DW908.



Realizacja takiej wizji GDDKiA doprowadziłaby do sytuacji, że połączenie dwóch dróg ekspresowych 2x2 realizowane byłoby przy pomocy kolizyjnej drogi 1x2.

W ostatnim czasie GDDKiA – jak informuje w piśmie<sup>35</sup> oraz w protokole KOPI<sup>36</sup> – przystąpiła jednak do analiz, które zakładają możliwość wprowadzenia modyfikacji początkowego przebiegu obwodnicy – tak, aby zaczynała się ona nie na projektowanym węźle z DW908, ale na węźle Tarnowskie Góry Zachód, który będzie powstawał w ramach budowy S11.

<sup>35</sup> Pismo nr O/KA.I-1.0130.16.2023 z GDDKiA Katowice, 12.06.2023.

<sup>36</sup> Protokół Nr 15/2023 z posiedzenia KOPI przy GDDKiA, 30.03.2023, pkt II.14, s. 46.



**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Katowice, 12-06-2023 r.

O/KA.I-1.0130.16.2023

W odpowiedzi na Pana wniosek przesłany drogą elektroniczną w dniu 30 maja 2023 r. złożony na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej<sup>1)</sup>, dotyczący prośby w zakresie przekazania materiałów oraz informacji na temat wykonywanych prac projektowych w ramach zadania „**Opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami koncepcji programowej (STEŚ+R) oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy Nakła Śląskiego i Świerklańca w ciągu drogi krajowej nr 78 w woj. śląskim**”, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach przekazuje poniższe informacje.

1. Wykonawca dokumentacji projektowej zgodnie z zapisami Umowy wykonał analizy ruchu (opracowanie przekazujemy w załączeniu), w oparciu o które został przyjęty następujący przekrój drogi:

- na odcinku nr 1, tj. od planowanego węzła z S11 do skrzyżowania z DW908 początkowy i docelowy przekrój drogi jako przekrój 2x2 bez rezerwy;
- dla pozostałego odcinka drogi początkowy i docelowy przekrój drogi jako przekrój 1x2 bez rezerwy.

2. Niezależnie od powyższego GDDKiA podjęła działania mające na celu przeanalizowanie możliwości wprowadzenia modyfikacji początkowego przebiegu obwodnicy, na odcinku od projektowanego węzła S11 do skrzyżowania DK78/DW908 poprzez włączenie projektowanej obwodnicy do S11 na projektowanym węźle Tarnowskie Góry Zachód (węzeł projektowany w ramach S11).

Ponadto obecnie wykonywana jest aktualizacja analiz i prognoz ruchu dla zmienionego początku przebiegu DK78 oraz przy założeniu przekroju drogi klasy 2x2 na całym jej przebiegu.

3. Poniżej przedstawiamy zaawansowanie prac projektowych:

- w dniu 6.04.2023 r. Zamawiający warunkowo zaakceptował opracowanie projektowe w zakresie STEŚ Etap I;
- w dniu 22.05.2023 r. Zamawiający zaakceptował opracowanie projektowe w zakresie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia;
- w chwili obecnej w opracowaniach projektowych w zakresie geologii i geotechniki Biuro projektowe wprowadza korekty i uzupełnienia wynikające ze zgłoszonych uwag przez Zamawiającego.

Zgodnie z obowiązującymi zarządzeniami w GDDKiA, opracowana dokumentacja projektowa będzie oceniana przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) oraz Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI).

Termin posiedzenia ZOPI i KOPI oraz złożenia wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jest uzależniony od podjęcia ostatecznych decyzji w zakresie przekroju drogi oraz lokalizacji jej włączenia do planowanej drogi S11. W przypadku konieczności wprowadzenia modyfikacji dokumentacji projektowej w powyższym zakresie, terminy wykonania dokumentacji projektowej ulegną zmianie.

Dokument podpisany elektronicznie

*Z up. Generalnego Dyrektora Dróg  
Krajowych i Autostrad*  
Zbigniew Szveda  
Zastępca Dyrektora Oddziału ds.  
inwestycji

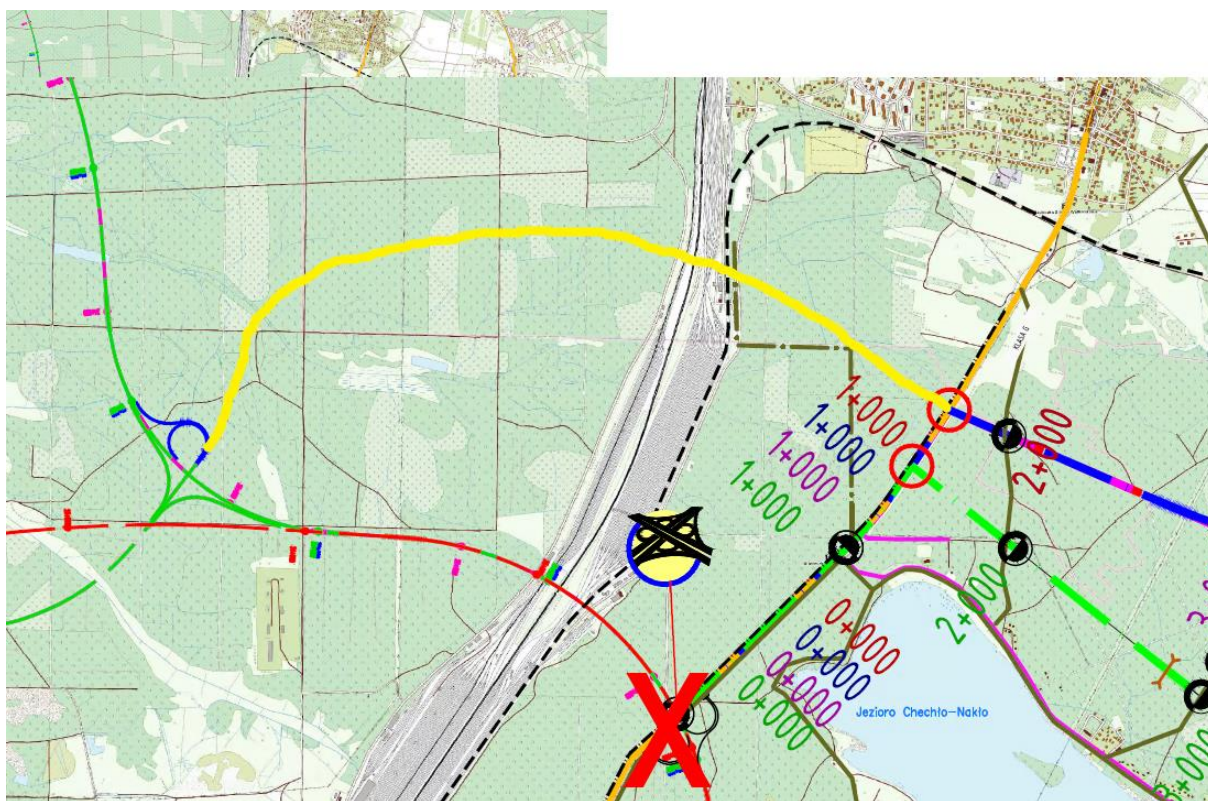
## PROTOKÓŁ Nr 15/2023

z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad z 30.03.2023 r. w Warszawie przy ul. Wroniej 53 (posiedzenie odbyło się zdalnie poprzez wideokonferencję).

### PRZEDMIOT POSIEDZENIA

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe wraz z materiałami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi S11 na odcinku **obwodnicy Tarnowskich Gór** (odcinek 2) wykonane w ramach zadania: „**Opracowanie dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) oraz materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi S11 w województwie śląskim**”, przez Biuro Projektowo – Konsultingowe Complex Projekt Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach przy ul. Ligockiej 103/8, na podstawie umowy nr O.KA.D-3.2413.26.2018 z dnia 09.10.2018 r.

- 14) W związku ze zmianami przebiegu DK78 należy w dokumentacji projektowej określić docelową lokalizację węzła S11/DK78 w rejonie Tarnowskich Gór, dzięki któremu obwodnica Nakła Śląskiego i Świerklańca w ciągu DK78 zostanie funkcjonalnie połączona z projektowaną drogą ekspresową S11.



W takim wariantcie węzeł z DW908 nie byłby budowany. Dodatkowo rozważa się wprowadzenie przekroju drogi 2x2 na całym jej przebiegu<sup>37</sup>.

<sup>37</sup> Pismo nr O/KA.I-1.0130.16.2023 z GDDKiA Katowice, 12.06.2023.

2. Niezależnie od powyższego GDDKiA podjęła działania mające na celu przeanalizowanie możliwości wprowadzenia modyfikacji początkowego przebiegu obwodnicy, na odcinku od projektowanego węzła S11 do skrzyżowania DK78/DW908 poprzez włączenie projektowanej obwodnicy do S11 na projektowanym węźle Tarnowskie Góry Zachód (węzeł projektowany w ramach S11).

Ponadto obecnie wykonywana jest aktualizacja analiz i prognoz ruchu dla zmienionego początku przebiegu DK78 oraz przy założeniu przekroju drogi klasy 2x2 na całym jej przebiegu.

Jest to na pewno krok w dobrym kierunku. Nie ma jednak na razie żadnych ostatecznych decyzji w tej kwestii. Należy jednak pamiętać, że nawet jeśli wprowadzony zostanie przekrój 2x2, to GDDKiA nie wspomina jednak nic o zmianie klasy drogi z GP na S i o budowie węzłów w miejsce skrzyżowań lub rond w ciągu obwodnicy Nakła Śląskiego i Świerklańca.

Inną kwestią jest problem z podwójną numeracją dróg wyższej kategorii – na kierunku północ-południe w województwie śląskim przebiegać będą dwie drogi o numerze „1” – droga ekspresowa S1 i autostrada A1. Czy nie warto pomyśleć nad usystematyzowaniem numeracji w tym zakresie?

Czy liczba absurdów projektowych jak na w sumie krótką, bo licząc docelowo 135 km drogę nie jest zbyt duża? Widać, że niektóre wskazane problemy z budową drogi S1 GDDKiA zaczyna sama rozumieć i przystępuje do weryfikacji swoich pierwotnych zamierzeń. W inne jednak brnie nadal...