Stowarzyszenia Samorządów na Rzecz Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego
Malbork, 20.09.2024

Studium strategicznego znaczenia połączenia drogowego Autostrady A1 z Mierzeją Wiślaną w korytarzu drogi krajowej nr 55

dr inż. Marcin Budzyński

KM arteria consulting

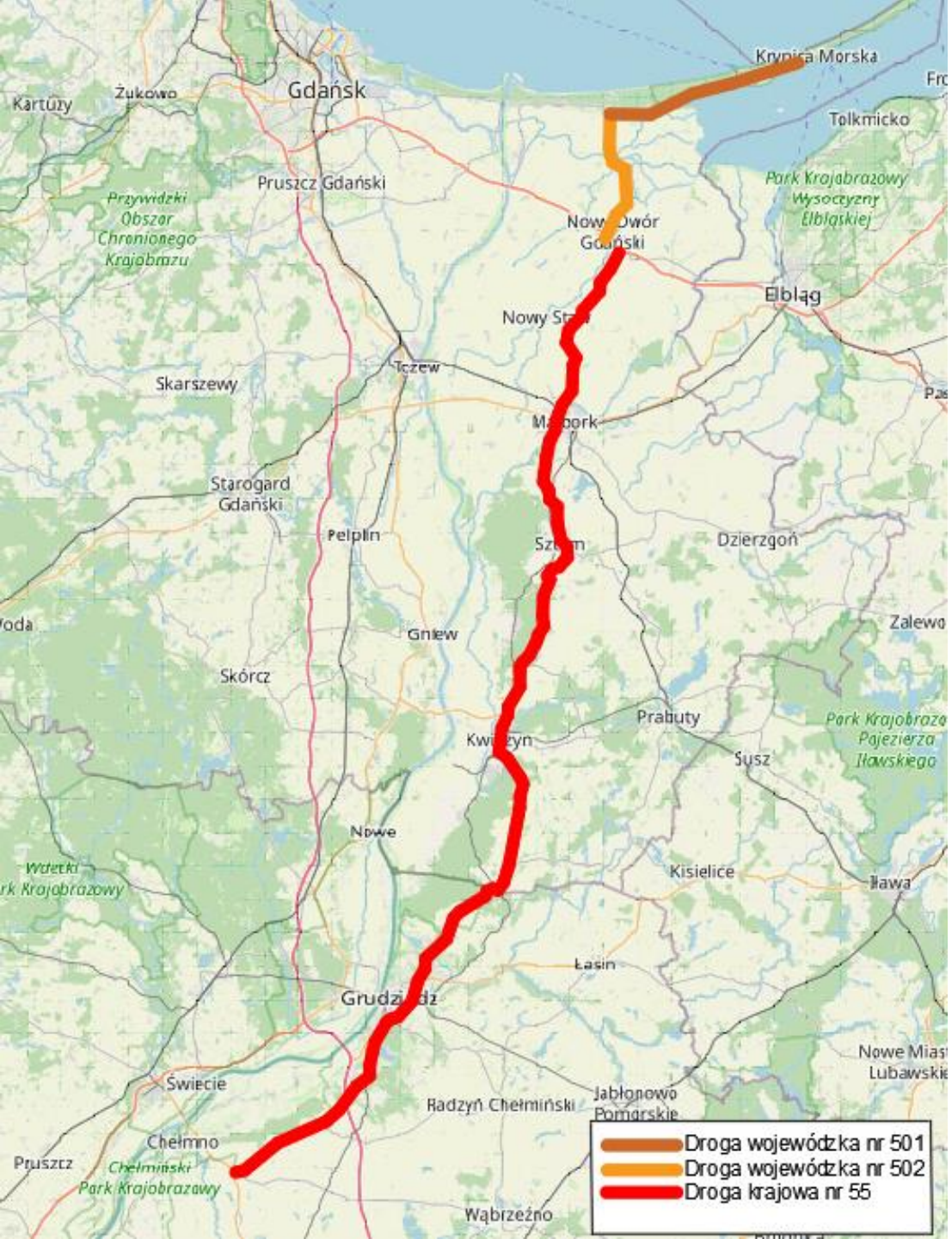
ARTERIA K&M Consulting
Budzyński Ostrowski spółka jawna

Cel i zakres Studium

Głównym celem opracowania jest wykazanie znaczenia strategicznego połączenia autostrady A1 z Mierzeją Wiślaną w korytarzu drogi krajowej nr 55.

Ze względu na rozwój przyległych do drogi krajowej nr 55 terenów, rozwój samej Mierzei Wiślanej, poprawę bezpieczeństwa, warunków ruchu, jakości życia mieszkańców, strategiczne znaczenie DK55 w sieci dróg krajowych, konieczny jest rozwój i dostosowanie lokalizacji i parametrów drogi krajowej nr 55 do wymaganych współczesnych standardów dla nowoczesnej infrastruktury drogowej na poziomie krajowym.

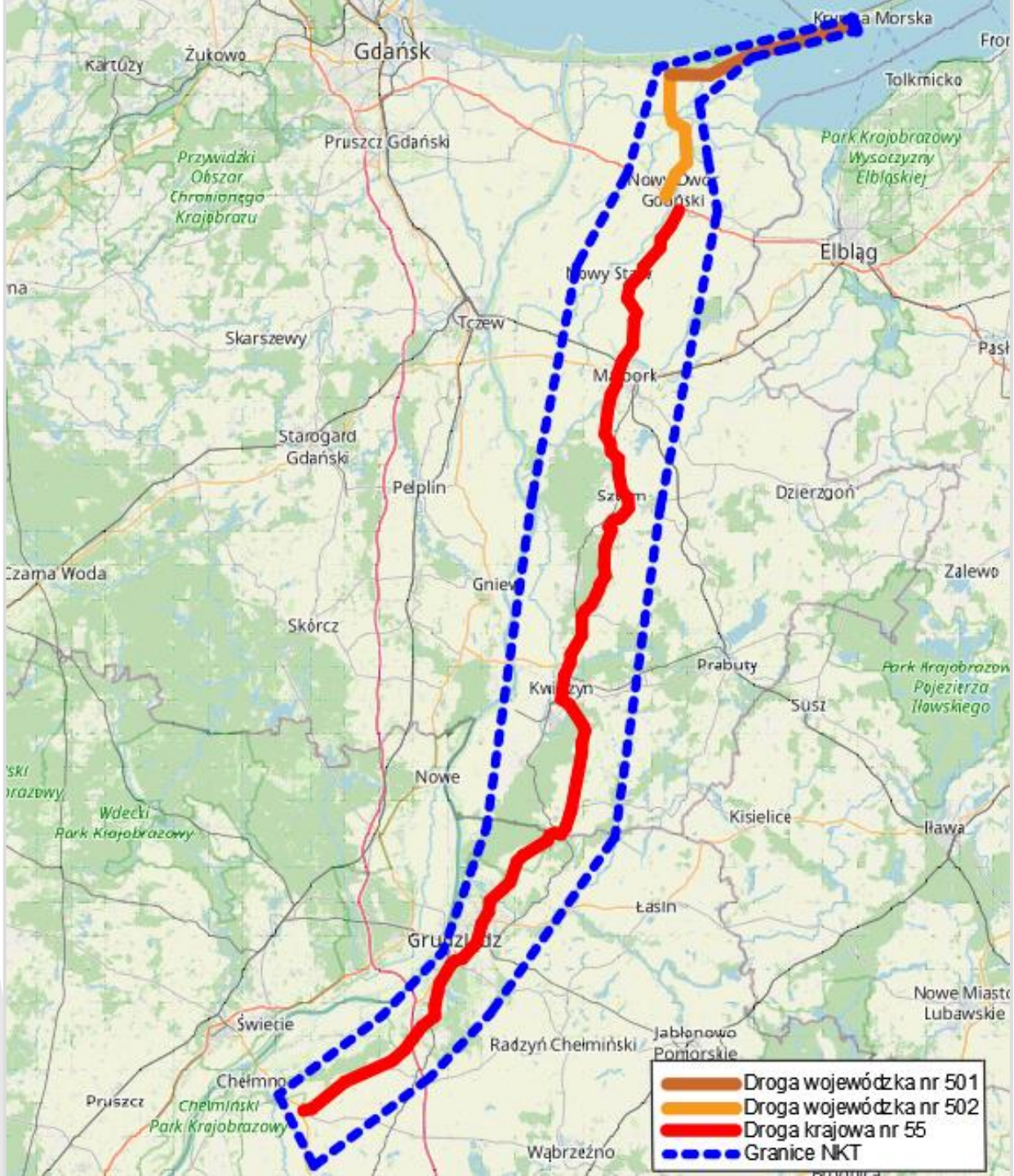
Dostępność do Mierzei Wiślanej, spełniająca wskazane powyżej kryteria, to również kwestia korytarza dla drogi wojewódzkiej nr 502, z zapewnieniem wysokiego standardu funkcjonalno – technicznego na odcinku od Nowego Dworu (droga ekspresowa S7) do Stegny (droga wojewódzka nr 501, mająca przebieg już na samej Mierzei Wiślanej) i dalej na odcinku drogi wojewódzkiej nr 501 do Krynicy Morskiej



Wysoki standard drogi zachęca do jej użytkowania, szczególnie jeżeli wiąże się to z atrakcyjnymi celami podróży.

Jednocześnie efektywna hierarchizacja dróg powoduje oddzielenie ruchu lokalnego i tranzytowego, co w znaczący sposób wpływa na poprawę brd oraz warunków ruchu.

Hierarchizacja sieci drogowej jest niezwykle ważna dla lokalnych społeczności, dla których droga z jednej strony jest możliwością wykonywania podróży, ale z drugiej strony stanowi barierę, rozdzielającą przestrzeń, w której wykonywane są codzienne czynności.



Nadwiślański Korytarz Transportowy (NKT) obejmuje swoim zakresem drogę krajową nr 55 (DK55), która w stanie istniejącym przebiega przez obszary województw pomorskiego oraz kujawsko – pomorskiego.

Uwzględniono również drogę wojewódzką nr 502 (DW502), która na odcinku od drogi ekspresowej S7, do miejscowości Stegny, stanowi przedłużenie dojazdu nad morze Bałtyckie, na Mierzeję Wiślaną, od drogi krajowej nr 55 (DK55).

W zakresie NKT zlokalizowano również odcinek drogi wojewódzkiej nr 501 (Stegna – Krynica Morska), położony bezpośrednio na Mierzei Wiślanej.

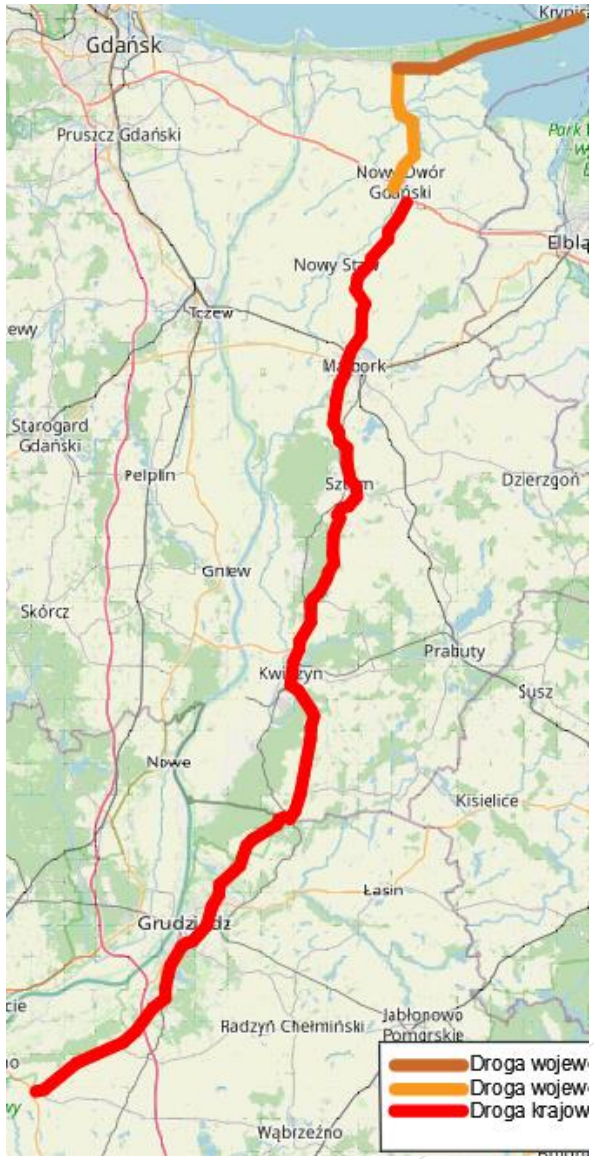
Oddziaływanie Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego

Poziom	Oddziaływanie
Krajowy	✓ Alternatywny dojazd do Mierzei Wiślanej, bardzo atrakcyjnej turystycznie ✓ Dojazd do atrakcyjnych obiektów historycznych ✓ Znaczenie obronne (dojazd do Mierzei Wiślanej) ✓ Tranzytowy ruch drogowy – pojazdy ciężkie
Regionalny	✓ Rozwój gospodarczy regionu ✓ Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, głównie kierowców pojazdów samochodowych ✓ Dostępność do sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S7) ✓ Dostępność regionalna do usług, obiektów administracyjnych i innych
Lokalny	✓ Rozwój gospodarczy lokalny ✓ Dostępność lokalna do usług, obiektów administracyjnych i innych ✓ Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, głównie pieszych i rowerzystów ✓ Prowadzenie transportu zbiorowego (autobusy)

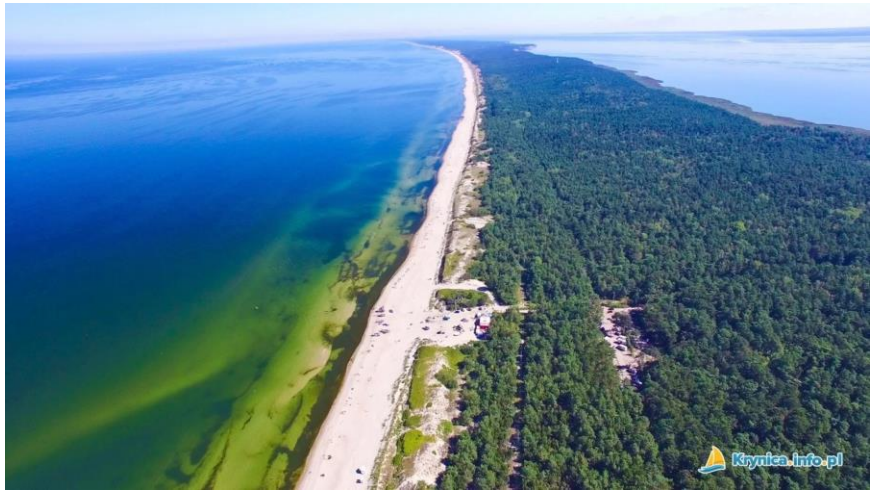
Cele NKT wykraczają poza znaczenie lokalne i regionalne, definiując trasę DK55, DW502 i DW501, jako priorytetową na sieci dróg w Polsce.

W obszarze NKT położone są następujące powiaty i gminy:

- Powiat nowodworski:
  - gmina miejsko – wiejska Nowy Dwór Gdański,
  - gmina wiejska Stegna,
  - gmina wiejska Sztutowo
  - gmina miejska Krynica Morska,
- Powiat malborski
  - gmina miejsko-wiejska Nowy Staw,
  - gmina miejska Malbork,
- Powiat sztumski
  - gmina miejsko – wiejska Sztum,
- Powiat kwidzyński
  - gmina miejska Kwidzyn,
  - gmina wiejska Ryjewo,
  - gmina wiejska Kwidzyn,
  - gmina wiejska Gardeja,
- Powiat grudziądzki
  - gmina wiejska Rogóźno,
  - gmina wiejska Grudziądz,
- Powiat Grudziądz
- Powiat chełmiński
  - gmina wiejska Stolno.



Turystyka i kultura



Do głównych atrakcji należy pas nadmorski (Mierzeja Wiślana), zabytki miejskie (Grudziądz, Malbork, Sztum, Kwidzyn, Nowy Staw, Nowy Dwór) oraz liczne zabytki związane z obiektami sakralnymi, obiektami inżynierskimi, zespoły pałacowe i dworskie, cmentarze itp.

Uwarunkowania rozwoju Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego

Uwarunkowania planistyczne i projektowe

Regionalny Plan Transportowy dla województwa pomorskiego 2030

W zakresie działania wskazano na konieczność budowy obwodnic Gardei, Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55.

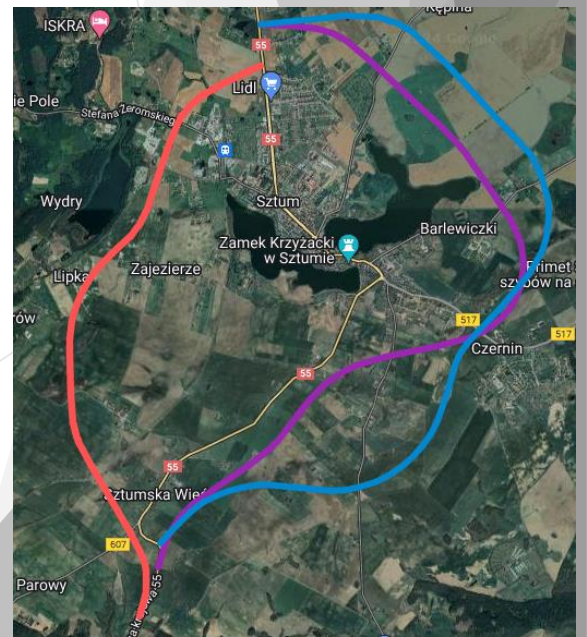
Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

Zapisy dotyczące konieczności budowy obwodnicy Kwidzyna w ciągu DK55 oraz obwodnicy Rybiny w ciągu DW502

Uwarunkowania terenowe

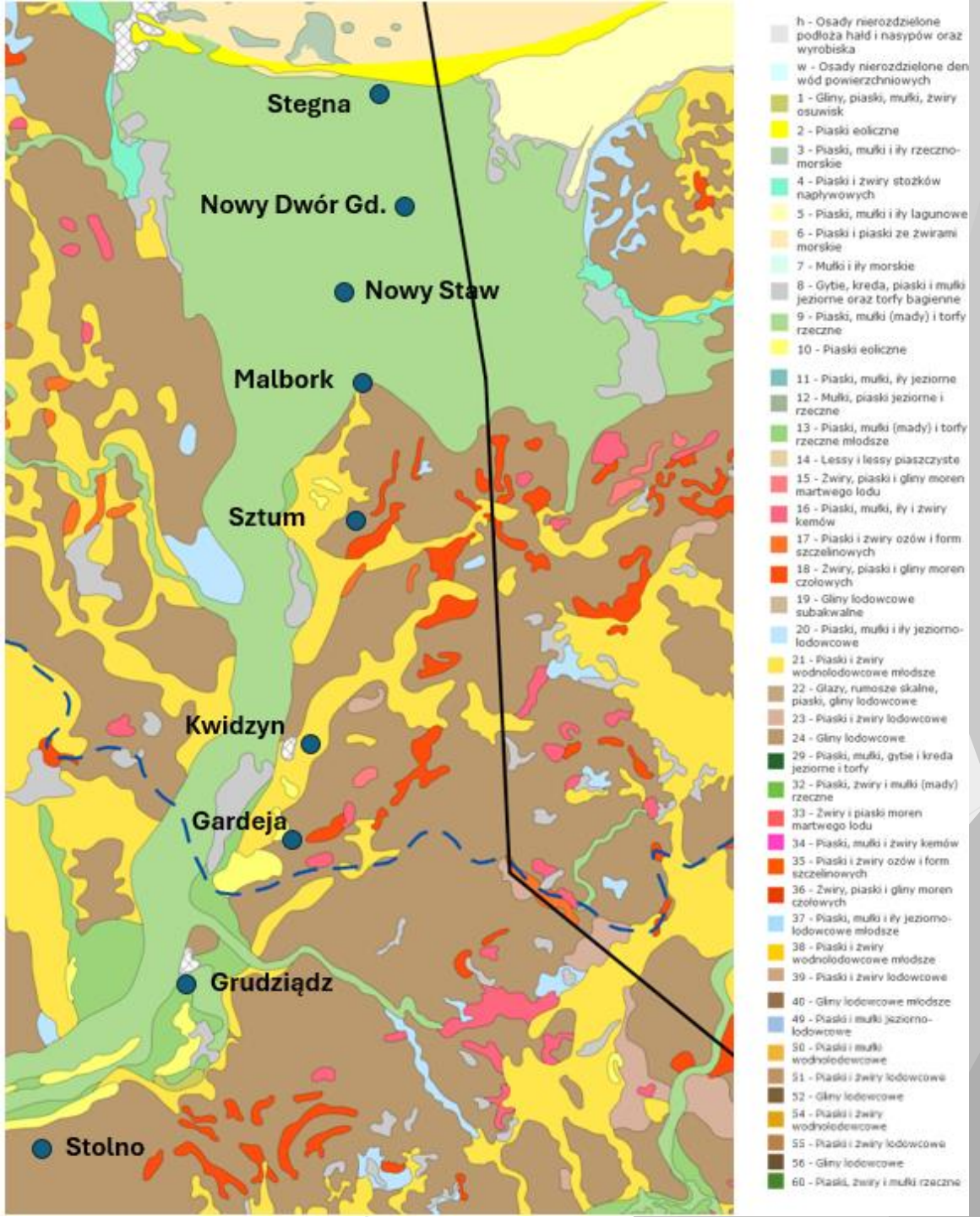
Główne ograniczenia terenowe dotyczą lokalizacji NKT względem Wisły i Nogatu. Ma to szczególne znaczenie w przypadku przebiegu DK55 przez Malbork oraz przez Grudziądz.

Ze względu na płaskie ukształtowanie terenu w pasie przylegającym do DK55 i DW502, nie ma wysokościowych ograniczeń terenowych.



Uwarunkowania geologiczne

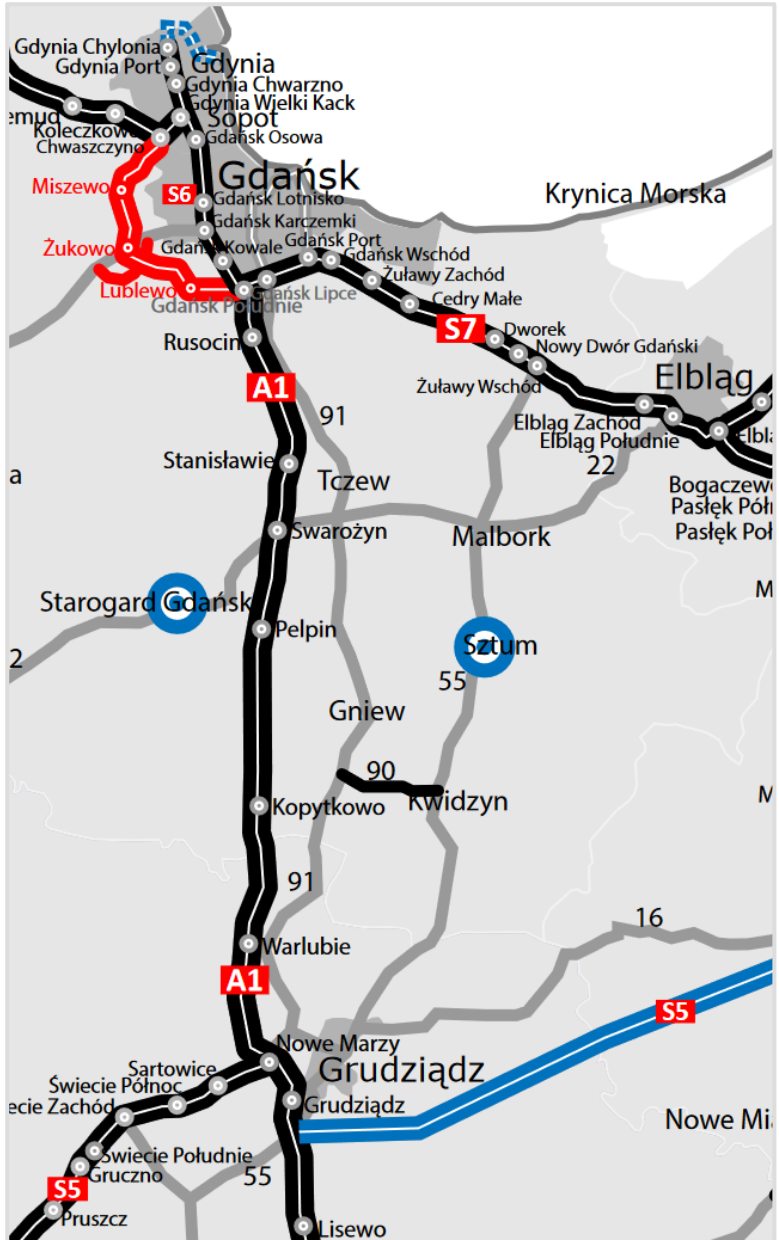
Analizując warunki gruntowe analizowanego obszaru, można stwierdzić, że dominujące rodzaje gruntów to piaski i żwiry lodowcowe, piaski, mułki i torfy rzeczne. Występują również żwiry, piaski i gliny moren czołowych oraz piaski i żwiry wodnolodowcowe młodsze.

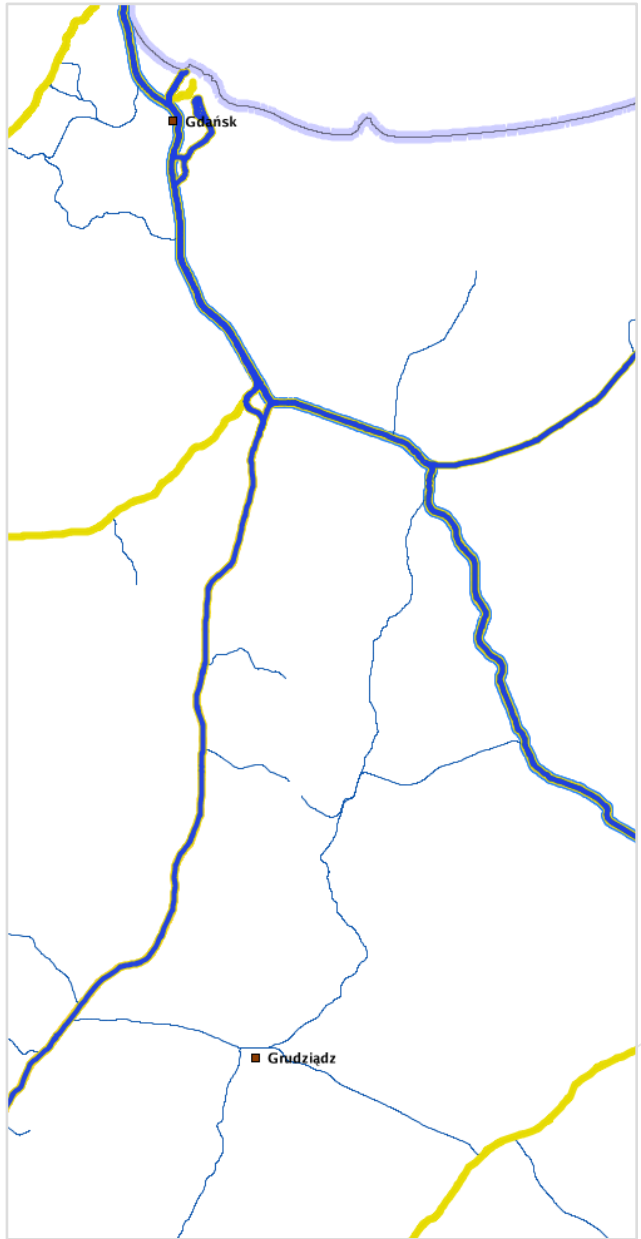


Uwarunkowania społeczne

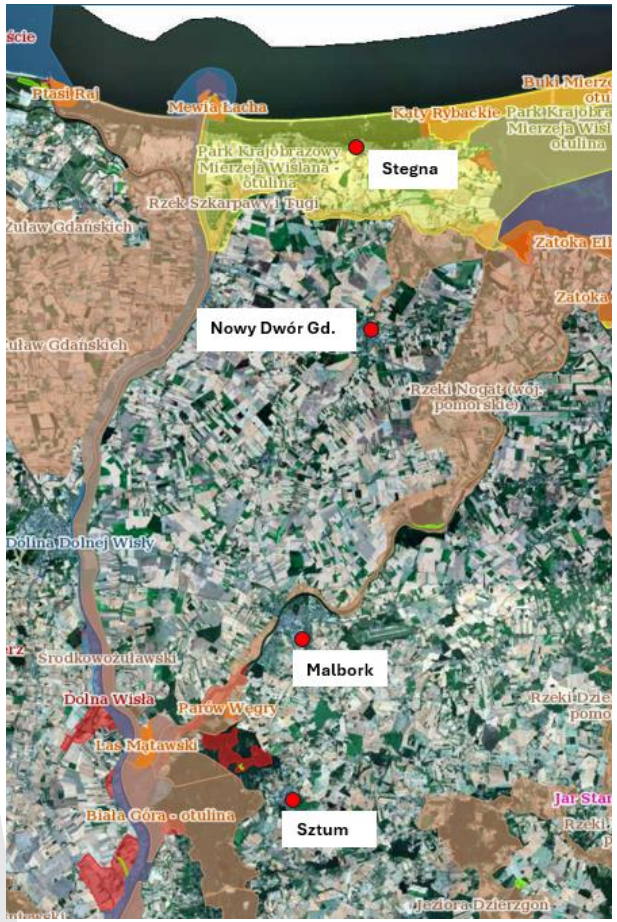
Poza obszarami najintensywniejszej zabudowy w Grudziądzu, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Kwidzynie, Sztumie, Nowym Stawie (położonym w pobliżu DK55), Gardei, Stolnie, Rybinie należy jeszcze wyróżnić inne miejscowości, które są na trasie DK55 i DW502: Popowo, Tujsk, Cyganek – DW502 oraz Rychnowo Żuławskie, Marynowy, Chlebówka, Dębina, Martąg, Tragamin, Wielbark, Gościszewo, Sztumska Wieś, Nowa Wieś, Brachlewo, Tychnowy, Nowa Wieś Kwidzyńska, Baldram, Bądki, Otłówko, Otłowiec, Kalmuzy, Dusocin, Mokre, Świerkocin, Trzebiełuch, Paparzyn, Wabcz.

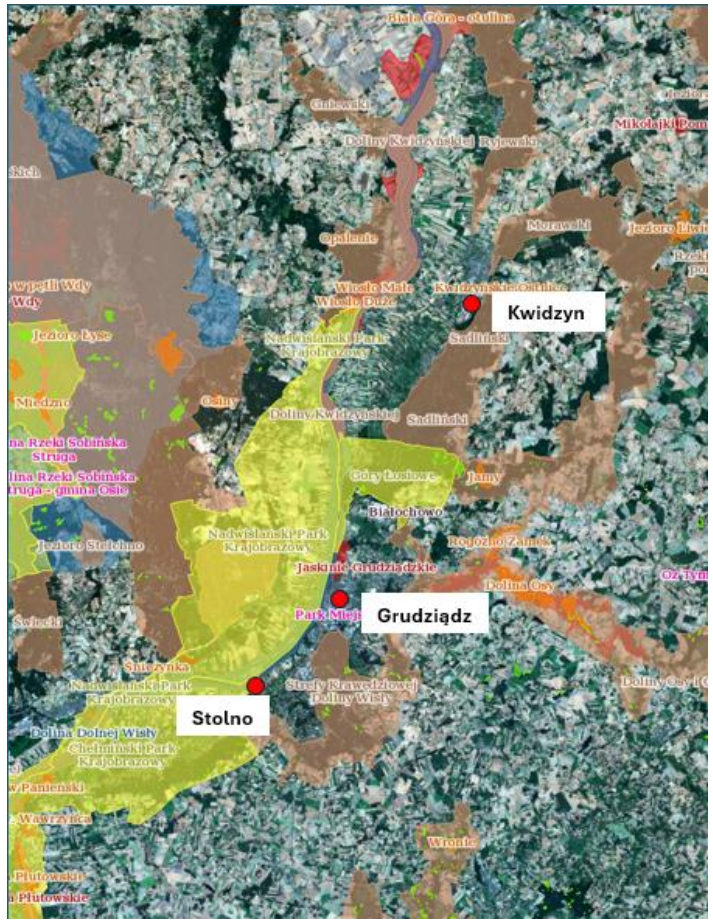
Uwarunkowania infrastrukturalne





Uwarunkowania środowiskowe





- rezerwaty: Parów Węgry, Las Mątawski, Kwidzyńskie Ostnice, Jamy, Rogoźno Zamek, Dolina Osy,

parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana otulina, Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego, Góry Łosiowe, Nadwiślański Park Krajobrazowy, Chełmiński Park Krajobrazowy

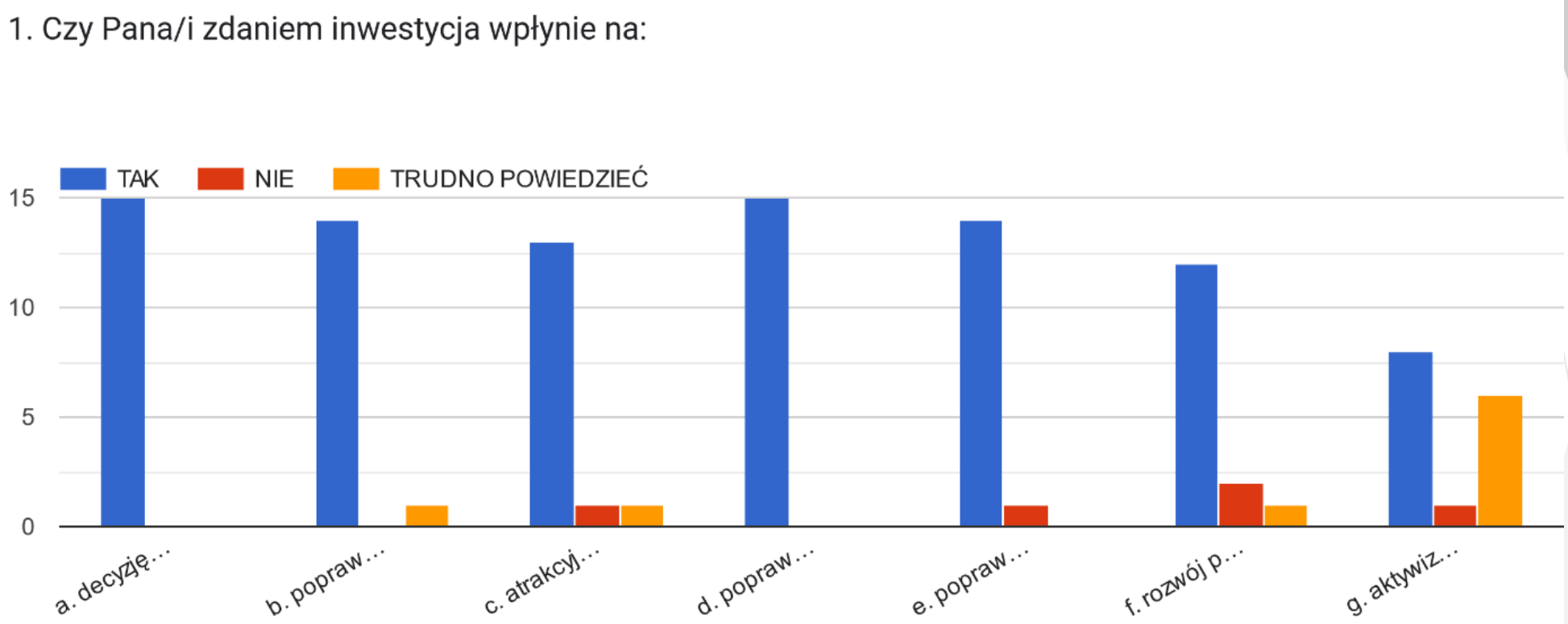
obszary chronionego krajobrazu: Rzek Szkarpawy i Tugi, rzeki Nogat, Białej Góry, Ryjewski, Morawski, Sadliński, Doliny Kwidzyńskiej, Nadwiślański, Strefy Krawędziowej Doliny Wisły,

obszary Natura 2000 – obszary ptasie: Dolina Dolnej Wisły,

obszary Natura 2000 – obszary siedliskowe: Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana, Dolna Wisła, Sztumskie Pola, Cytadela Grudziądz, Dolina Osy.

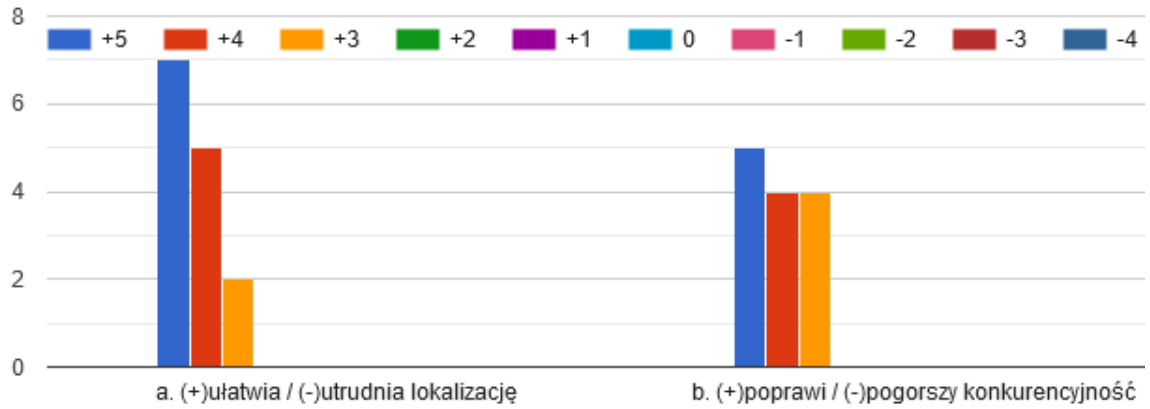
Szczegółowa ocena stanu istniejącego

Ocena potrzeb lokalnych społeczności



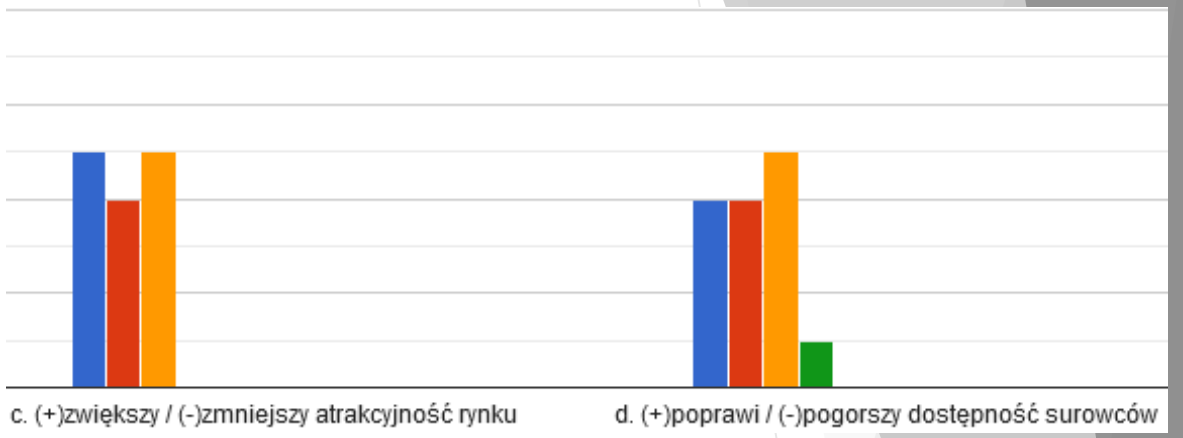
a. decyzję o lokalizacji przedsiębiorstw w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji/w jej otoczeniu
b. poprawę konkurencyjności przedsiębiorstwa
c. atrakcyjność rynku w otoczeniu inwestycji
d. poprawę dostępności transportowej rynków zbytu
e. poprawę dostępności transportowej surowców, materiałów i produktów
f. rozwój przedsiębiorczości (np. powstawanie nowych firm)
g. aktywizację osób zagrożonych wykluczeniem społecznym

2. W jakim stopniu inwestycja wpłynie Pana/i zdaniem na działalność gospodarczą?



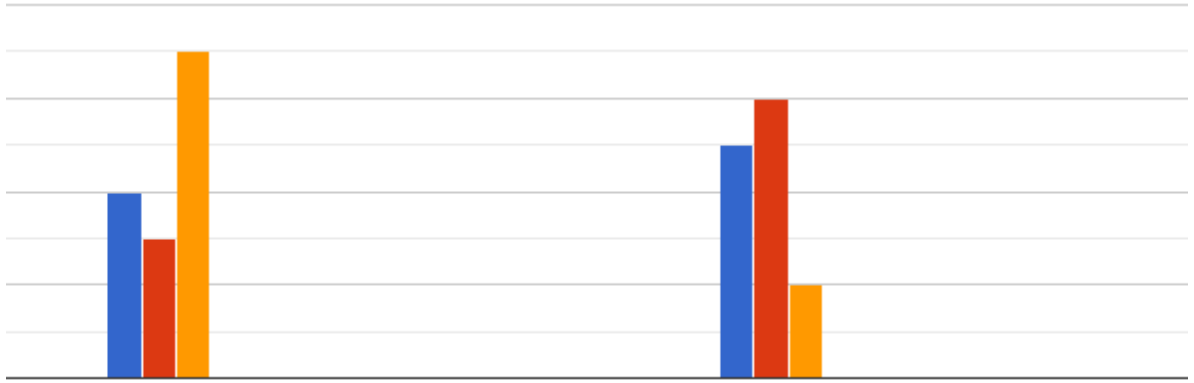
a. (+)ułatwia / (-)utrudnia lokalizację

b. (+)poprawi / (-)pogorszy konkurencyjność



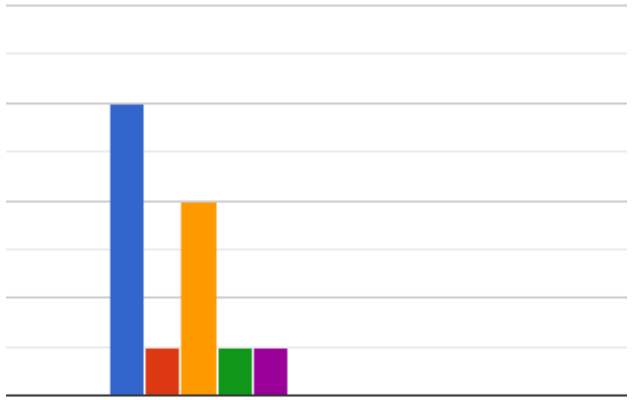
c. (+)zwiększy / (-)zmniejszy atrakcyjność rynku

d. (+)poprawi / (-)pogorszy dostępność surowców



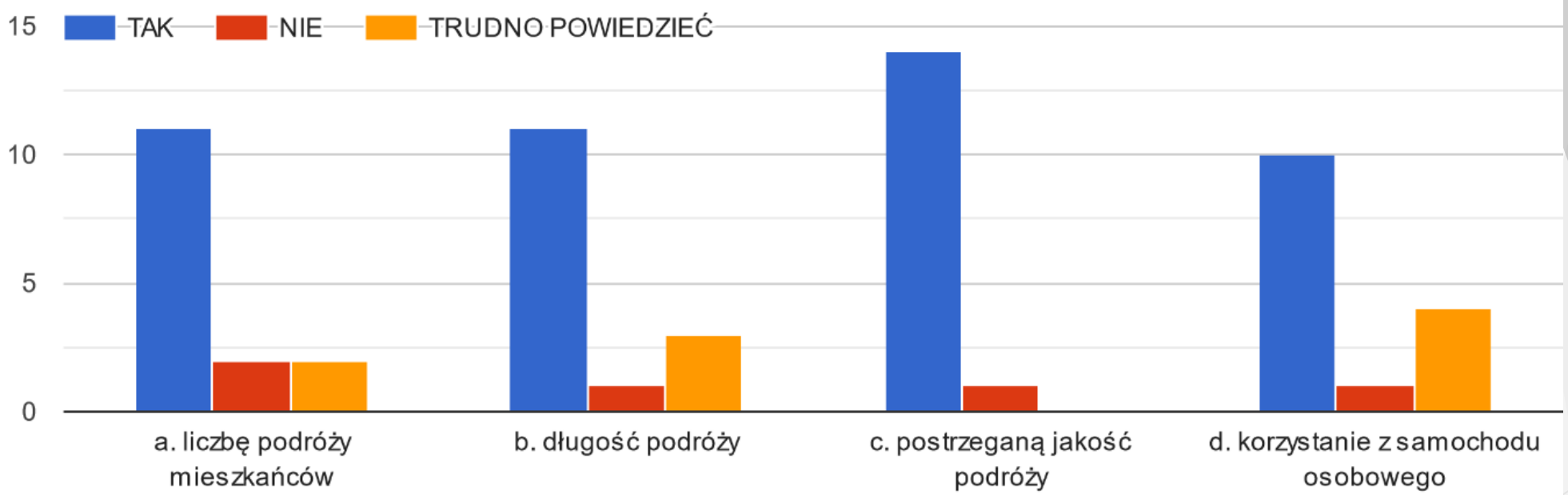
e. (+)poprawi / (-)pogorszy dostępność rynków zbytu

f. (+)ułatwi / (-)utrudni rozwój przedsiębiorczości

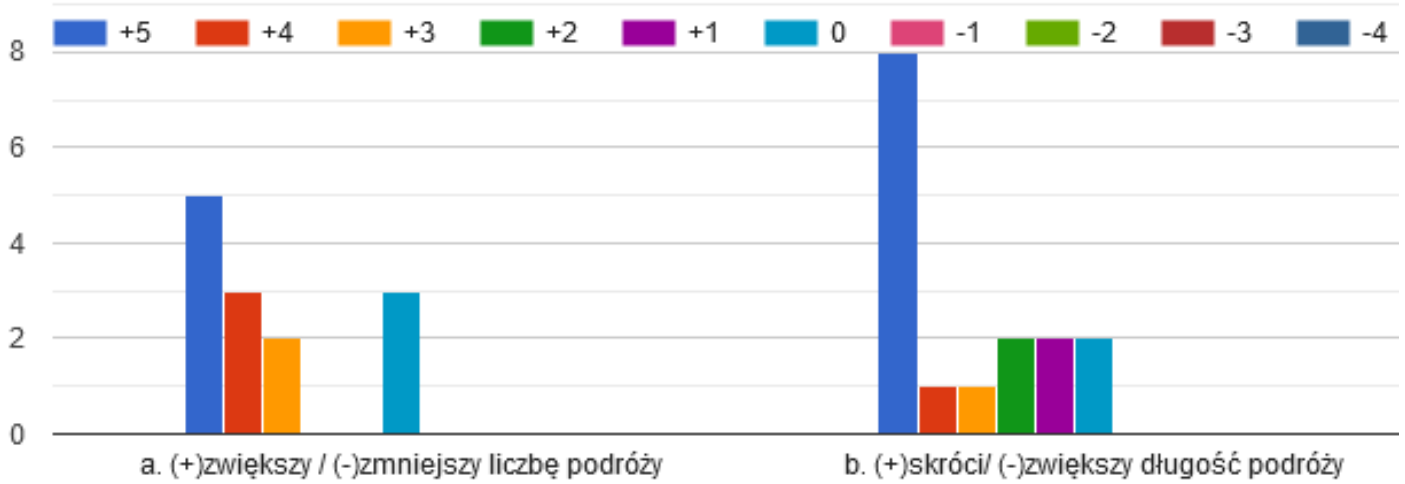


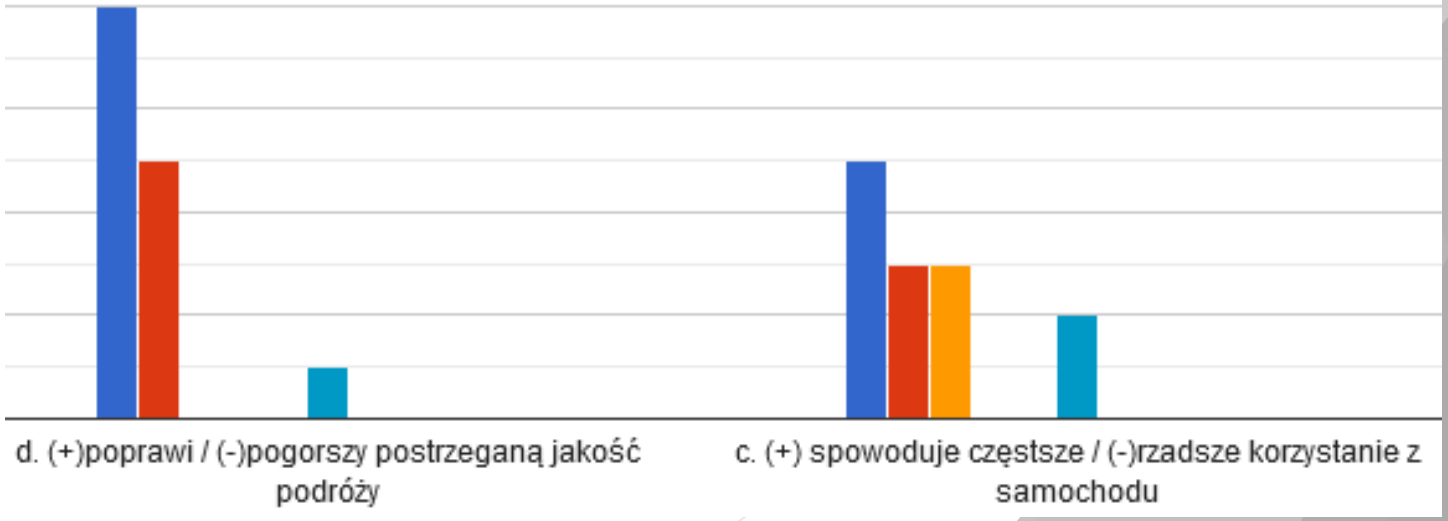
g. (+)poprawi / (-)pogorszy aktywizację osób z wykluczeniem

3. Czy Pana/i zdaniem inwestycja wpłynie na:

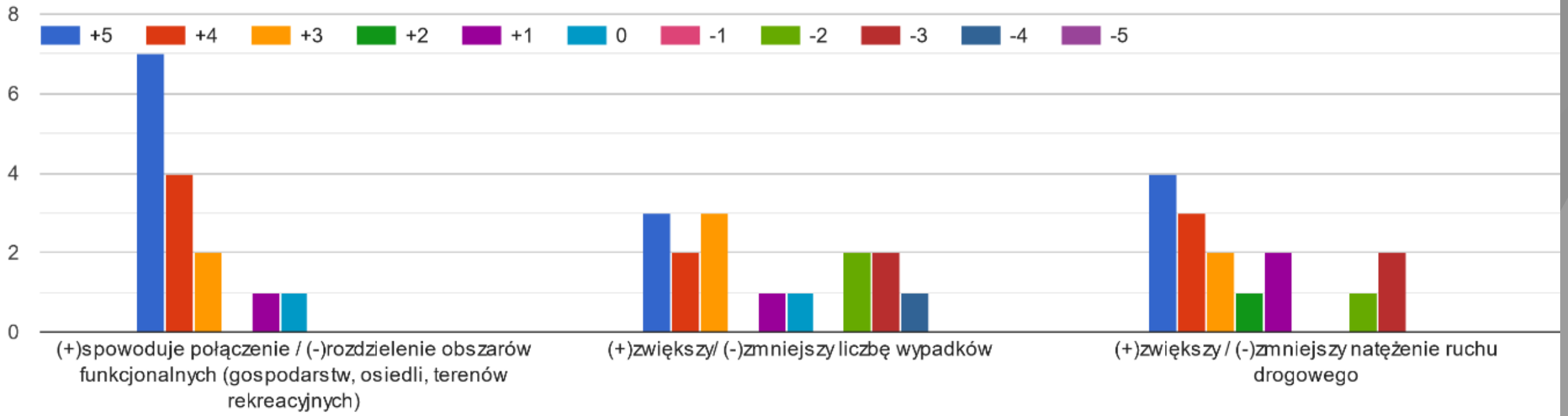


4. W jakim stopniu inwestycja wpłynie Pana/i zdaniem na zachowania transportowe mieszkańców?

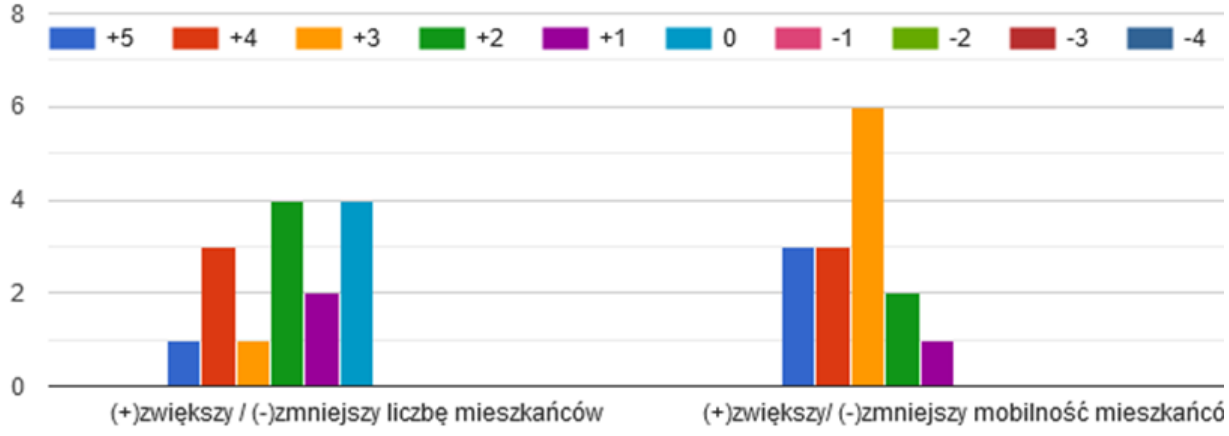


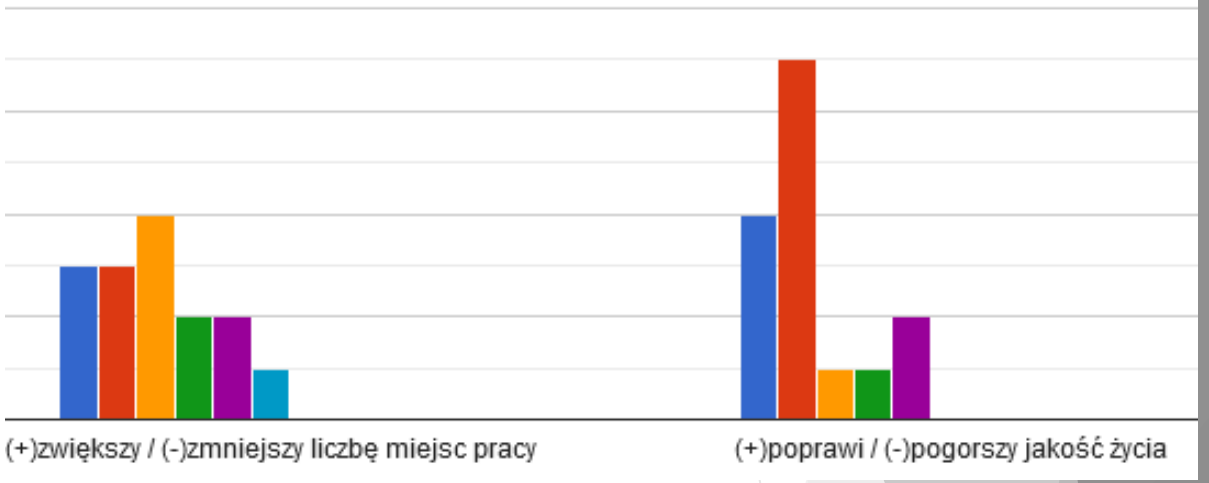


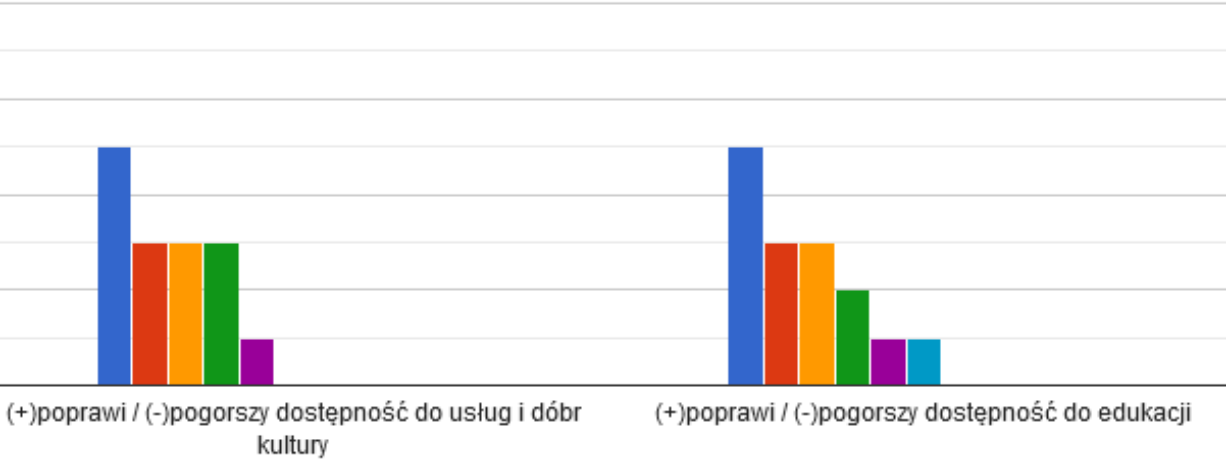
5. W jakim stopniu inwestycja wpłynie Pana/i zdaniem na jakość życia w obszarze oddziaływania inwestycji? Proszę (wstawiając znak X w odpowiedniej rubryce)

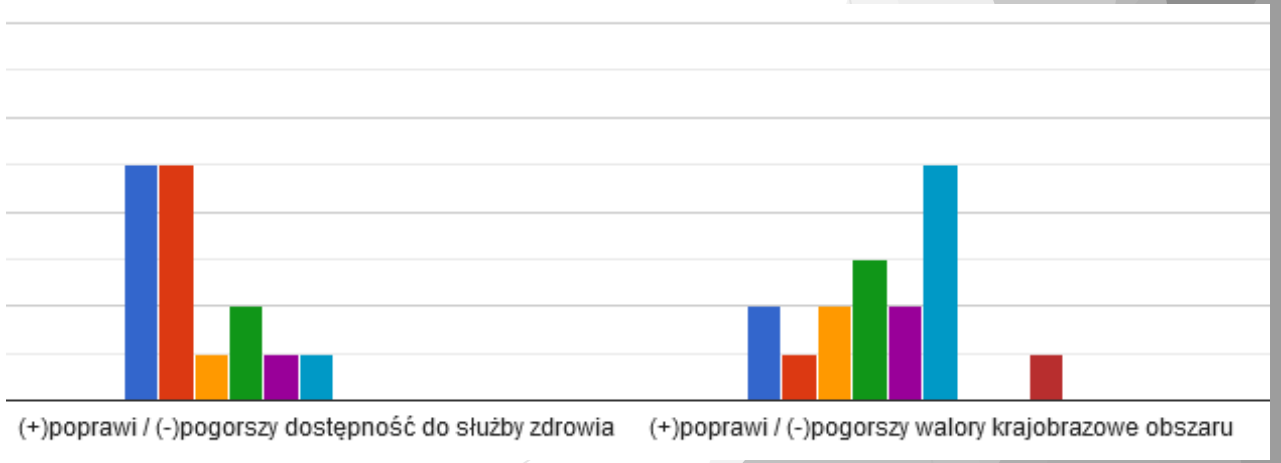


6. W jakim stopniu inwestycja wpłynie Pana/i zdaniem na czynniki wymienione w tabeli?









Ocena planów zagospodarowania i rozwoju jednostek samorządowych

Skrócenie czasu podróży z różnych kierunków województwa pomorskiego, przy zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i redukcji uciążliwości ruchu tranzytowego, wiążą się z koniecznością budowy obwodnic miast i obejść miejscowości. W szczególności jest to istotne m.in. w ciągu dróg nr 20, 22, **55**, 211, 212, 214 i 235. ***(Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, 2016 - PZPWP).***

Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej koncentrujący się na budowie i modernizacji dróg w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane przez budowę obwodnic, w tym: **Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55, Rybiny w ciągu drogi wojewódzkiej nr 502**
- usprawniających połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi a Trójmiastem, a także pomiędzy nimi a ich zapleczem funkcjonalnym, w tym: **rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański.**

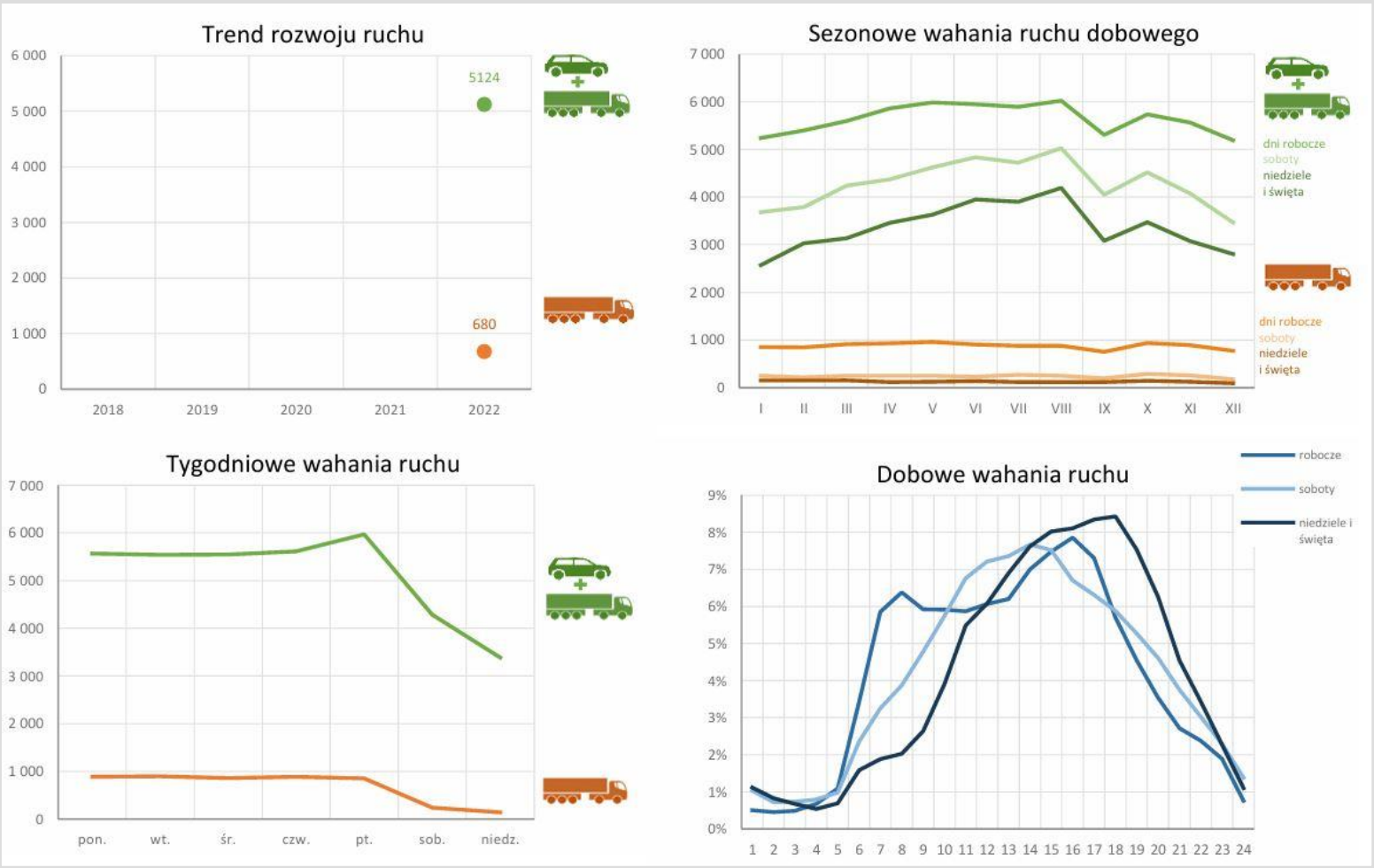
<u>Plan zagospodarowania przestrzennego dla woj. kujawsko-pomorskiego</u>

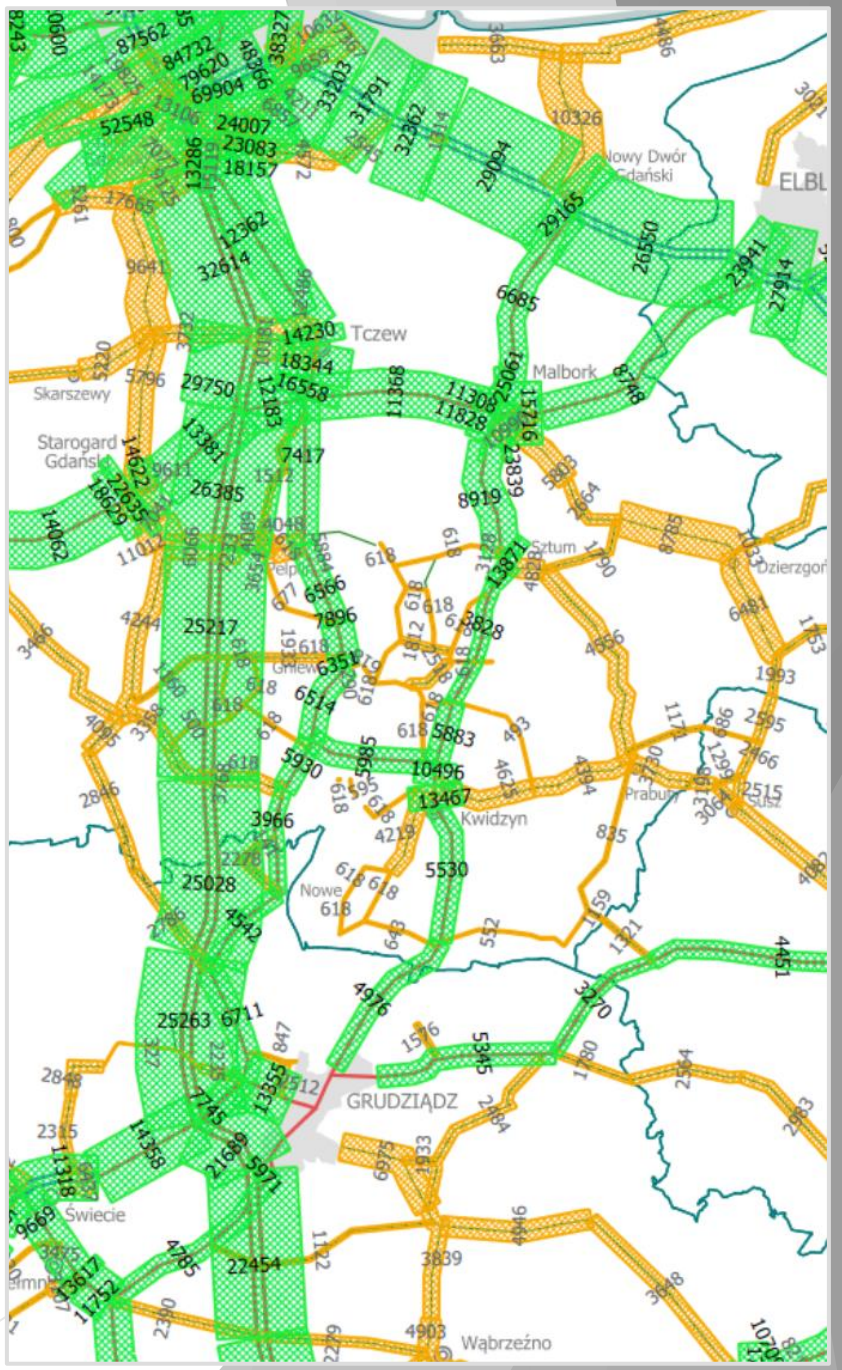
- Budowa oraz przebudowa dróg krajowych, w tym: nr 55 Stolno – Grudziądz (w tym budowa drogi na odcinku od ul. Toruńskiej do węzła Konstytucji 3 Maja w celu dostosowania układu do rozwoju m. Grudziądza) – granica województwa

Ocena infrastruktury drogowej

Warunki ruchu

Tygodniowe, sezonowe i dobowe wahania ruchu ze Stacji ciągłego pomiaru ruchu nr 22003 „Otłowiec” z roku 2022

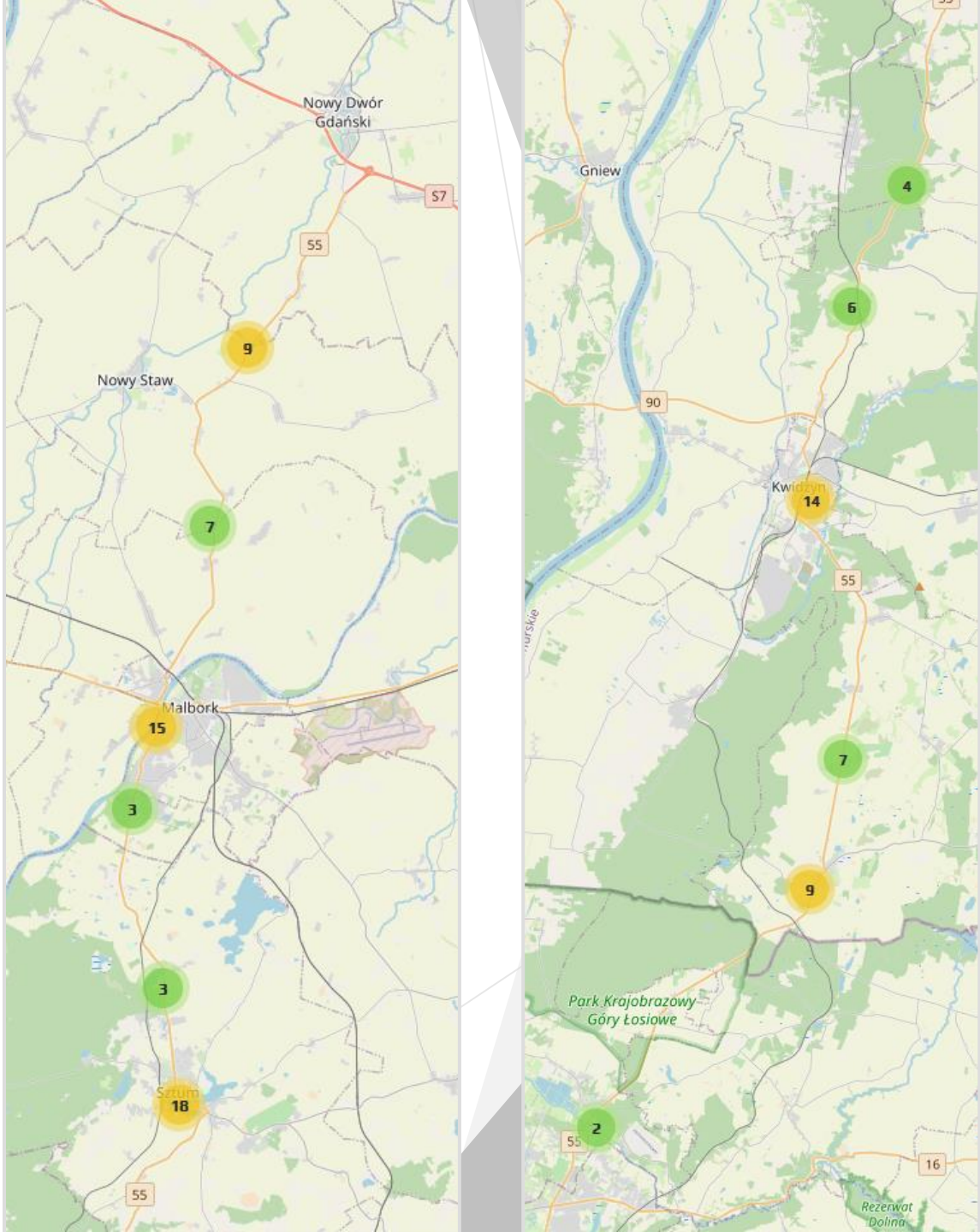




Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonano w oparciu o dane z Obserwatorium BRD, którym zarządza Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie. Z analizowanych danych wynika, że:

- w latach 2021- 2023 zarejestrowano 107 wypadków, w których rannych zostało 145 osób, w tym 31 ciężko oraz zginęło 9 osób,
- najczęstsze wypadki to najechania na pieszego, zderzenia boczne, wypadnięcia z jezdni,
- kumulację zdarzeń drogowych zarejestrowano w obszarach: Malbork, gmina Nowy Staw, Sztum, Kwidzyn, Gardeja,
- liczba wypadków i ich ofiar wskazuje, że analizowany odcinek nie należy do bezpiecznych – wskaźnik wypadków wynosi 0,87 wypadków na kilometr, a wskaźnik ofiar ciężko rannych i śmiertelnych wynosi 0,33



Bezpieczeństwo infrastruktury drogowej i stan techniczny (inspekcja brd)

Skrzyżowanie niedostosowane do warunków ruchu, niebezpieczne (DK91 – DK55)

Długa prosta, obszar zabudowany, brak uspokojenia ruchu, nierealna prędkość 50 km/h

Brak bezpiecznego dojścia do przystanku autobusowego (limit - prędkość 90 km/h)

Zbyt krótki odcinek bariery ochronnej, niewystarczający do powstrzymania uderzającego pojazdu

Duża dostępność do drogi – liczne zjazdy, parkowanie przy drodze

Drzewa przy krawędzi jezdni

Droga dla pieszych i rowerów – brak odpowiedniego zabezpieczenia przy 90 km/h

Zbyt późne umieszczenie barier ochronnych – niewystarczające zabezpieczenie przed przeszkodą

Brak chodnika w obszarze zabudowanym

Bardzo długie przejście dla pieszych

Brak odpowiednich standardów technicznych dla nawierzchni drogowej

Założenia Strategii rozwoju NKT

Cele strategiczne

Podstawowym celem strategicznym dla rozwoju Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego jest przebudowa i modernizacja istniejącej drogi krajowej nr 55, tak aby spełniała standardy i funkcje dla drogi tranzytowej klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) lub G (główna).

Osiągnięcie tego celu pozwoli na korzystanie z nowoczesnej infrastruktury drogowej, która umożliwi bezpieczne, komfortowe podróżowanie do Mierzei Wiślanej oraz ważnych turystycznie i kulturowo miast położonych wzdłuż DK55, przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa i warunków ruchu dla lokalnych społeczności.

Dodatkowym celem strategicznym jest przebudowa i modernizacja istniejącej drogi wojewódzkiej DW502 na odcinku od Nowego Dworu Gdańskiego do Stegny, czyli zapewnienie dostępności do samej Mierzei Wiślanej infrastrukturą o wysokim standardzie technicznym i funkcjonalnym (w standardzie drogi krajowej)

Zakładane efekty zrealizowania inwestycji, to:

- poprawa przepustowości ruchu tranzytowego w korytarzu DK55 i DW502,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu tranzytowego w korytarzu DK55 i DW502,
- poprawa warunków ruchu i bezpieczeństwa w miejscowościach i miastach zlokalizowanych wzdłuż istniejących DK55 i DW502,
- aktywizacja gospodarcza terenów zlokalizowanych w NKT,
- zmniejszenie obciążenia ruchem w obszarze zabudowy, w tym szczególnie ruchu pojazdów ciężkich,
- zwiększenie możliwości obronnych poprzez odpowiednie dostosowanie infrastruktury drogowej.

Korzyści bezpośrednie z funkcjonowania przebudowanej infrastruktury drogowej:

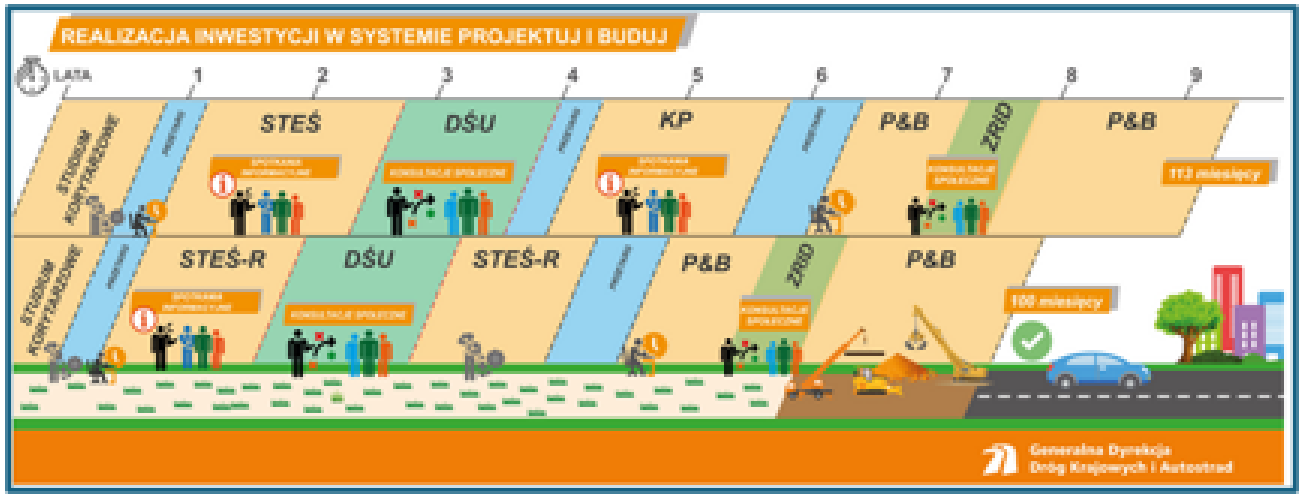
- oszczędności czasu podróży,
- oszczędności paliwa,
- zwiększenie komfortu podróży,
- zmniejszenie ryzyka wypadków,
- przyśpieszenie rozwoju przyległych terenów,
- ograniczenie emisji spalin i hałasu w stosunku do obecnie eksploatowanych dróg.

Działania i harmonogram

Osiągnięcie celów strategicznych będzie możliwe w przypadku wdrożenia programu działań. Proponuje się przyjęcie następującego harmonogramu podstawowych działań:

- Opracowanie Studium rozwoju Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego, wersja finalna po konsultacjach merytorycznych oraz przeprowadzenie wstępnych konsultacji społecznych 09.2024
- Działania promocyjne 10.2024
- Uzyskanie wsparcia władz centralnych dla koncepcji rozwoju NKT 12.2024
- Przystąpienie GDDKiA do realizacji STEŚ-R etap I (przetarg i opracowanie dokumentacji) 06.2025
- Wybór wariantu lokalizacyjnego dla nowego przebiegu DK55 oraz DW502 12.2026

Proces inwestycyjny wymaga realizacji szeregu działań. Na rys. 7.1 przedstawiono schemat takiego procesu dla inwestycji na drogach krajowych.



Prognozy ruchu drogowego

Z analiz wynika, że przepustowości niektórych odcinków (Malbork, Kwidzyn, Sztum) w roku prognozy 2054 mogą zostać przekroczone, o czym świadczy wysoki poziom stopnia wykorzystania przepustowości tj. powyżej 1,0 (kolor pomarańczowy – tabl. 7.4). W celu poprawy warunków ruchu na analizowanych odcinkach dróg należy zwiększyć ich przepustowość, co można uzyskać poprzez zmniejszenie wartości natężenia ruchu lub korektę geometrii drogi (trasa, niweleta, przekrój).

Poprowadzenie nowej drogi o wyższym standardzie (łagodne łuki poziome, mniejsze pochylenia podłużne, szersze przekroje) w nowym śladzie, przy zmniejszonej liczbie skrzyżowań i zmniejszonej dostępności do drogi pozwoli na zwiększenie przepustowości analizowanych odcinków dróg do oczekiwanego zakresu tj. pow. 1100 P/h (max. wartość przepustowości wg wynosi 1380 E/h), co znacząco poprawi warunki ruchu w roku prognozy (oczekiwany stopień wykorzystania przepustowości drogi powinien wynosić poniżej 0,9).

Rozkład ruchu lokalnego i tranzytowego pomiędzy starym i projektowanym nowym przebiegiem DK nr 55 wpłynie ponadto na zmniejszenie natężenia ruchu na obu drogach, co również przyczyni się do poprawy warunków ruchu i zwiększy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rok analizy	Nr pkt. Pomiar-owego	Nazwa	Szacunkowa analiza przepustowości i warunków ruchu				
			Natężenie ruchu w 50 godznie w roku w jednym kierunku [P/h]	Szacowana przepustowość odcinka drogi [P/h]	Stopień wykorzystania przepustowości [-], od - do		
2024	70312	W. ŻUŁAWY WSCH. /S7/ - MALBORK /GR. MIASTA/	314	od 700 do 900	0,45	-	0,35
2054			549	od 700 do 900	0,78	-	0,61
2024	70313	MALBORK /PRZEJŚCIE 1: GR. MIASTA - AL. RODŁA (DK22)/	531	od 700 do 900	0,76	-	0,59
2054			925	od 700 do 900	1,32	-	1,03
2024	70612	MALBORK /PRZEJŚCIE 2: AL. RODŁA (DK22) - UL. KOCHANOWSKIEGO/	556	od 700 do 900	0,79	-	0,62
2054			962	od 700 do 900	1,37	-	1,07
2024	70613	MALBORK /UL. KOCHANOWSKIEGO/ - SZTUM /UL. REJA/	419	od 700 do 900	0,60	-	0,47
2054			729	od 700 do 900	1,04	-	0,81
2024	70614	SZTUM /PRZEJŚCIE: UL. REJA - UL. JAGIEŁŁY (DW517)/	652	od 700 do 900	0,93	-	0,72
2054			1136	od 700 do 900	1,62	-	1,26
2024	70643	SZTUM /UL. JAGIEŁŁY (DW517)/ - BRACHLEWO /DW524/	180	od 700 do 900	0,26	-	0,20
2054			311	od 700 do 900	0,44	-	0,35
2024	70615	BRACHLEWO /DW524/ - KWIDZYN /DK90/	277	od 700 do 900	0,40	-	0,31
2054			477	od 700 do 900	0,68	-	0,53
2024	70624	KWIDZYN /PRZEJŚCIE 1: DK90 - UL. WARSZAWSKA (DW521)/	493	od 700 do 900	0,70	-	0,55
2054			858	od 700 do 900	1,23	-	0,95
2024	70616	KWIDZYN /PRZEJŚCIE 2: UL. WARSZAWSKA (DW521) - UL. MŁYNARSKA/	633	od 700 do 900	0,90	-	0,70
2054			1103	od 700 do 900	1,58	-	1,23
2024	70617	KWIDZYN /UL. MŁYNARSKA/ - GARDEJA /UL. SPORTOWA (DW523)/	260	od 700 do 900	0,37	-	0,29
2054			450	od 700 do 900	0,64	-	0,50
2024	71114	GARDEJA /UL. SPORTOWA (DW523)/ - GRUDZIĄDZ /GR. MIASTA/	234	od 700 do 900	0,33	-	0,26
2054			368	od 700 do 900	0,53	-	0,41
2024	71115	GRUDZIĄDZ /GR. MIASTA/ - STOLNO /DK91, DW548/	225	od 700 do 900	0,32	-	0,25
2054			352	od 700 do 900	0,50	-	0,39

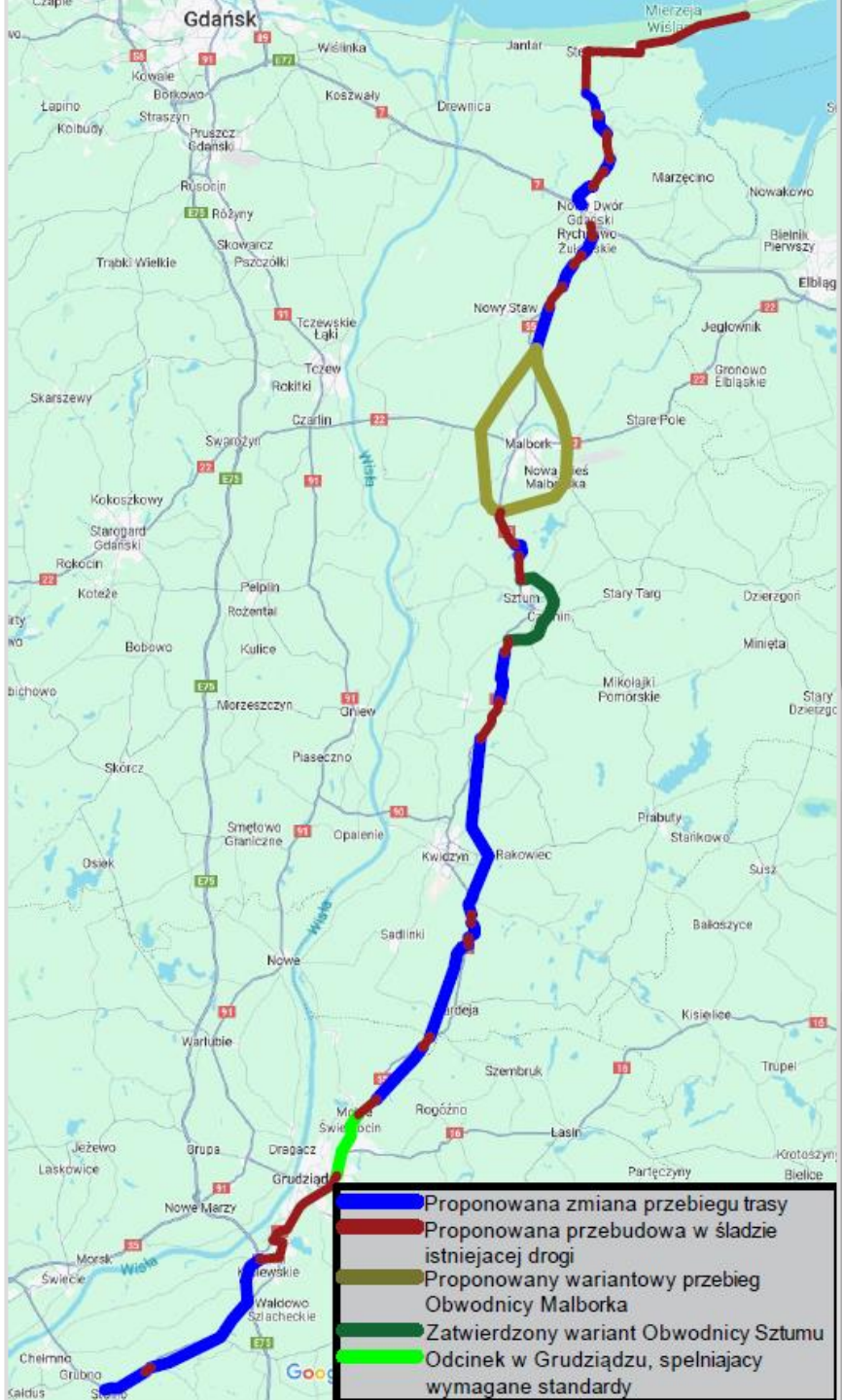
Korytarz dla DK55, DW502 i 501

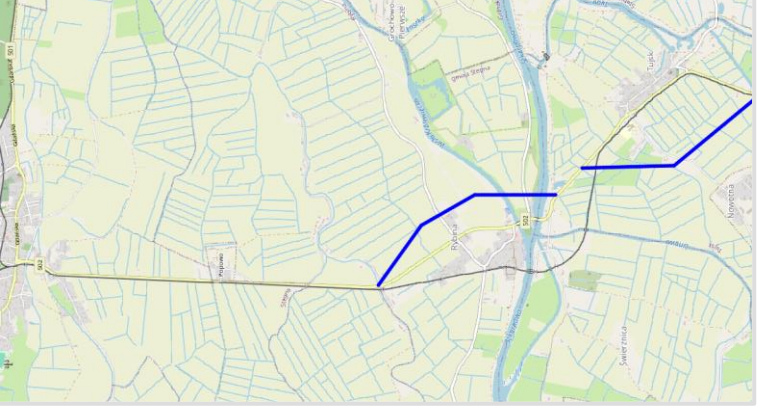
W ramach prac nad Studium określono zakres koniecznych zmian przebiegu trasy DK55 oraz DW502.

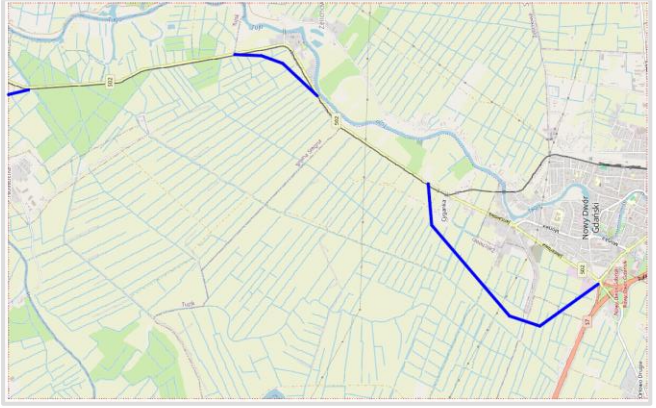
Bazując na ocenie stanu istniejącego oraz uwarunkowaniach dla analizowanej inwestycji wskazano potencjalne rozwiązania przebiegu DK55 i DW502, uwzględniając dwa warianty lokalizacyjne dla Obwodnicy Malborka oraz uwzględniając konieczność pozostawienia odcinka DK55 w granicach Grudziądza, przewidując część z niego do przebudowy i modernizacji.

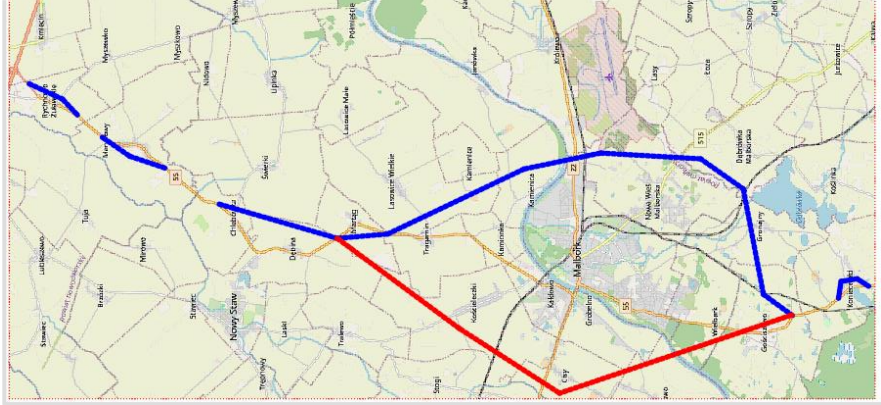
Na odcinkach DK55 i DW502, gdzie nie zmienia się przebieg trasy, podobnie jak w przypadku wskazanego odcinka w Grudziądzu, należy przeprowadzić działania modernizujące i podnoszące standard bezpieczeństwa i warunków ruchu.

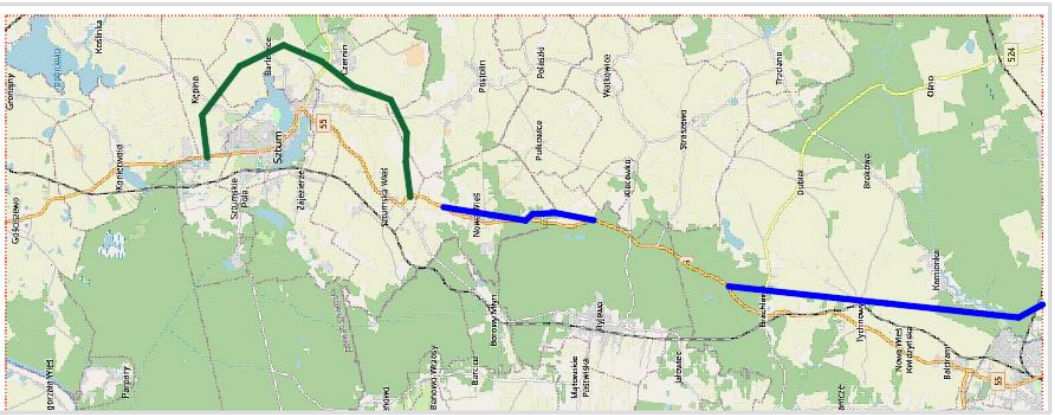
W przypadku DW501 konieczne jest dostosowanie tej drogi do wymaganych standardów bezpieczeństwa i stanu technicznego. Aktualnie trwają prace modernizacyjne na wybranych odcinkach DW501 i DW502.

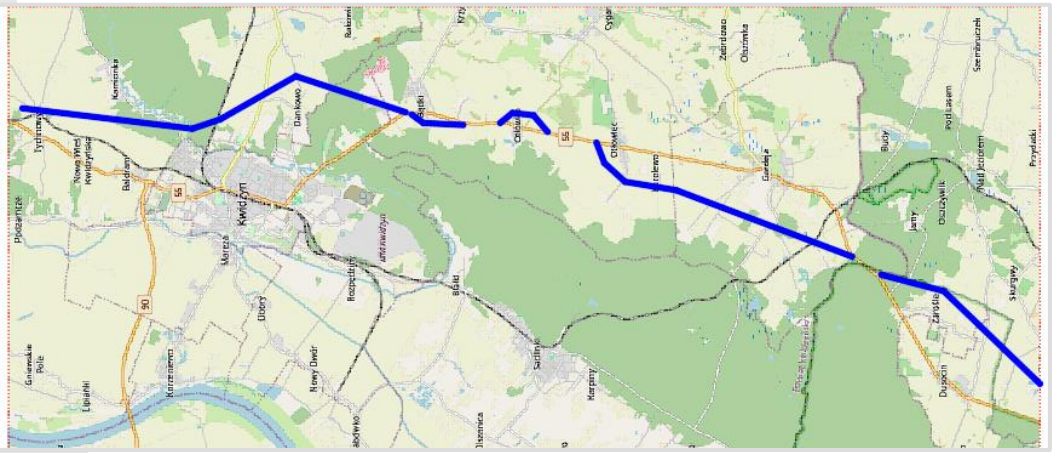


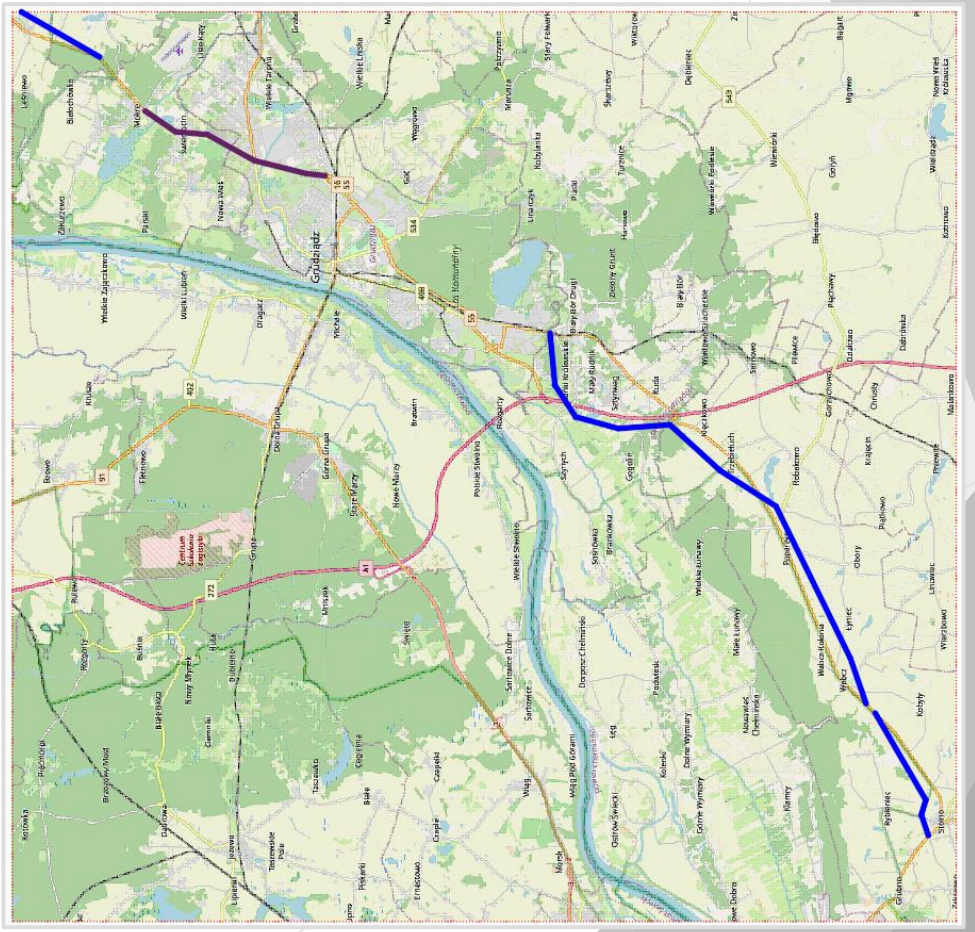












Parametry techniczne

- Prędkość do projektowania – 110 km/h lub 100 km/h,
- Zalecana minimalna odległość pomiędzy węzłami lub skrzyżowaniami w ciągu drogi – 2000 m, dopuszczalna 1000 m,
- Krzyżowanie się z innymi drogami krajowymi, odcinki zamiejskie – skrzyżowania ronda turbinowe, odcinki miejskie – skrzyżowania skanalizowane z sygnalizacją świetlną,
- Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe wyznaczone poza terenem zabudowy, tylko z sygnalizacją świetlną, przy prędkości maksymalnej 70 km/h,
- Ruch pieszy i ruch rowerowy oddzielony od jezdni,
- Zastosowanie strefy bez przeszkód na odcinkach dróg zamiejskich, przy prędkości dopuszczalnej powyżej 50 km/h,
- Wprowadzanie rozwiązań w strefach na styku obszaru zabudowanego i niezabudowanego, wg wytycznych uspokajania ruchu na drogach zamiejskich

Analiza SWOT

Mocne strony	Słabe strony
• Położenie strategicznej infrastruktury transportu drogowego w korytarzach północ – południe (A1, DK91) • Bliskość autostrady A1, która może przejąć ruch drogowy z DK55, i jednocześnie DK55 może przejąć ruch z A1 i DK91 • Zarządcy dróg krajowych i dróg wojewódzkich mają aktualne plany rozwoju sieci drogowej • Samorządy wojewódzkie, powiatowe i gminne oraz GDDKiA działają na rzecz poprawy systemu transportu drogowego • W ciągu DK55 występują węzły drogowe, które poprawiają warunki ruchu i bezpieczeństwo • Atrakcyjne cele podróży w regionie NKT: Mierzeja Wiślana, zabytkowe centra miast i inne • W większości przypadków występuje infrastruktura dla pieszych lub rowerzystów wzdłuż DK55 i DW502, ale na części odcinków występuje zły stan techniczny lub brakuje bezpiecznych rozwiązań	• Znaczna część dróg krajowych i dróg wojewódzkich ma zły lub niezadowalający stan techniczny nawierzchni, w tym odcinki DK55 i DW502 • Drogi krajowe i wojewódzkie, w tym DK55 i DW502 przechodzą przez miasta i małe miejscowości, występuje na nich zbyt duża dostępność – skrzyżowania i zjazdy, co rzutuje na ich sprawność i bezpieczeństwo ruchu • Ruch o dużym natężeniu, w tym ruch pojazdów ciężkich występuje przez tereny zabudowane, zlokalizowane wzdłuż drogi • Brak dostosowania wielu odcinków dróg klasy GP do przenoszenia nacisku 115 kN/oś • Nadal duża część przystanków autobusowych nie ma standardu określonego obowiązującym planem transportowym (brak dojść dla pieszych i wiat) • Brak elementów uspokojenia ruchu w obszarach zabudowanych i w strefach przejściowych na DK55 i DW502: droga zamiejska – ulica • Niski poziom bezpieczeństwa na DK55 i DW502 (statystyki) oraz na podstawie inspekcji BRD (przejazd i ocena zagrożeń) • Występują zatłoczenia w miastach na trasie DK55 • Niewystarczające środki finansowe na inwestycje w modernizację i przebudowę podstawowej sieci drogowej

Szanse	Zagrożenia
• Działania Stowarzyszenia na rzecz rozwoju Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego • Pozytywne stanowisko w sprawie rozwoju NKT GDDKiA Oddział w Gdańsku • Zaawansowane prace projektowe obwodnicy Sztumu • Zapisy w Wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego o konieczności budowy obwodnic dla wybranych miast położonych wzdłuż DK55 • Zainteresowanie mieszkańców innych regionów kraju Mierzeją Wiślaną oraz zabytkowymi atrakcjami turystycznymi zlokalizowanymi wzdłuż DK55 • Poparcie na poziomie krajowym rozwoju NKT i przyznanie środków na ten cel	• Brak spójności regionalnej w zakresie jakości infrastruktury drogowej • Znaczący wzrost kosztów zewnętrznych (np. oddziaływanie na środowisko) w ogólnych kosztach transportu drogowego • Wzrost kosztów budowy i utrzymania infrastruktury drogowej • Zmniejszenie w budżetach środków na finansowanie inwestycji drogowych • Brak zainteresowania na szczeblu centralnym rozwojem NKT • Brak poparcia lokalnych społeczności dla rozwoju NKT • Zwiększenie obszarów i liczby osób dotkniętych wykluczeniem transportowym

Podsumowanie

Nadwiślański Korytarz Transportowy (NKT) obejmuje swoim zakresem przede wszystkim drogę krajową nr 55, która w stanie istniejącym przebiega przez obszary województw pomorskiego oraz kujawsko – pomorskiego. Dodatkowo uwzględniono istniejącą drogę wojewódzką nr 502 (DW502), która na odcinku od drogi ekspresowej S7, do miejscowości Stegny stanowi przedłużenie dojazdu nad morze Bałtyckie, od drogi krajowej nr 55 (DK55) oraz istniejącą drogę wojewódzką nr 501 (DW501) od Stegny do Krynicy Morskiej.

Ze względu na rozwój przyległych do drogi krajowej nr 55 terenów, rozwój samej Mierzei Wiślanej, poprawę bezpieczeństwa, warunków ruchu, jakości życia mieszkańców, strategiczne znaczenie DK55 w sieci dróg krajowych, konieczny jest rozwój i dostosowanie lokalizacji i parametrów drogi krajowej nr 55 do wymaganych współczesnych standardów dla nowoczesnej infrastruktury drogowej na poziomie krajowym.

Droga krajowa nr 55 umożliwia dojazd i łączy bardzo cenne kulturowo i turystycznie miasta, jak Grudziądz, Kwidzyn, Sztum, Malbork, Nowy Dwór Gdański oraz położony ok. 2 km od DK55, Nowy Staw. Wszystkie z wymienionych miast charakteryzują się bogatą historią sięgającą Średniowiecza oraz licznymi zabytkami i atrakcjami turystycznymi.

Zjazd na drogę krajową nr 55 jest możliwy z autostrady A1, poprzez połączenie drogą krajową nr 95 (węzeł Grudziądz). Umożliwia to skrócenie drogi dojazdu z A1 do Nowego Dworu Gdańskiego i dalej na Mierzeję Wiślaną o 45 km. Czasowo, różnica ta wynosi od 10 do 20 minut, w zależności od pory roku, dnia tygodnia oraz pory dnia. Należy podkreślić, że w przypadku wyznaczenia nowego przebiegu DK55, który omijałby tereny zabudowane, różnica w czasie wyniosłaby ok. 60 minut.

Droga krajowa nr 55 charakteryzuje się bardzo dużą dostępnością (duża gęstość skrzyżowań) – ok. 2,3 skrzyżowania na kilometr drogi. Jeszcze większa jest gęstość zjazdów – ok. 8,5 zjazdu na km drogi. Tak wysoka gęstość skrzyżowań i wjazdów wpływa negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego (brd).

Liczba wypadków i ich ofiar wskazuje, że analizowany odcinek nie należy do bezpiecznych – wskaźnik wypadków wynosi 0,87 wypadków na kilometr, a wskaźnik ofiar ciężko rannych i śmiertelnych wynosi 0,33.

W ramach prac nad Studium dotyczącym NKT wykonano objazd całego odcinka DK55 oraz odcinka DW502. Wykonano rejestrację przejazdu na kamerze. Pozwoliło to na identyfikację zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego. Inspekcja BRD wykonana na DK55 i DW502 pozwoliła na ocenę poziomu zagrożeń na istniejącym ciągu drogowym. Zidentyfikowano liczne zagrożenia.

Na podstawie przeprowadzonych analiz, oceny stanu istniejącego oraz perspektyw w cyklu życia inwestycji, rekomenduje się rozwój Nadwiślańskiego Korytarza Transportowego poprzez przebudowę i rozbudowę ciągu drogowego DK55, DW502 i DW501 łączącego drogę krajową DK91, przez autostradę A1 do drogi ekspresowej S7 i dalej do m. Stegny na Mierzei Wiślanej oraz Krynicy Morskiej.

Dziękuję za uwagę

mbudz@pg.edu.pl