



Ekspresowa „piątka”. Tak projektant odpowiedział na uwagi Miasta Iława

data aktualizacji: 2023.08.27



Wciąż toczą się prace związane z przyszłym kształtem drogi ekspresowej S5, która ma przebiec m.in. przez powiat iławski, łącząc Wirwajdy z autostradą A1. Sprawdzamy, czego można dowiedzieć się z odpowiedzi, jakich udzielił na postulaty Miasta Iława projektant, spółka Trakt.

Najważniejsze wnioski można podsumować w ten sposób:

- projektant jednoznacznie i wprost odrzuca postulat wykorzystania pod budowę S5 w okolicach Iławy istniejącego korytarza drogi krajowej nr 16;
- odrzucony zostaje także wniosek o to, aby w wariantcie W1 znalazł się węzeł Iława Wschód blisko miasta (a taki postulat pojawiał się często podczas konsultacji społecznych - chodzi o jak najlepszy dostęp Iławy i okolic do nowej drogi ekspresowej);
- zagrożeniem dla Iławy związanym z realizacją wariantu W2 (zielonego, "lubawskiego") jest fakt, iż Iława ma w tym wariantcie tylko jeden węzeł - na drodze wojewódzkiej w kierunku Samplawy, dojazd w mieście ulicą Lubawską. W tej chwili brak jest pełnej odpowiedzi projektanta dotyczącej sposobu rozwiązania przewidywanego przez miasto problemu związanego z korkowaniem się ulic w mieście prowadzących do węzła. Mowa jest jedynie o tym, że w pracach bierze się pod uwagę wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu;
- Trakt wprost informuje, że "budowa wiaduktu kolejowego (na DK16 pod Iławą - przyp.red.) m.in. w związku ze zmniejszeniem natężenia ruchu nie będzie realizowana" - w tym momencie wszystko wskazuje na to, że i przy okazji budowy S5 nie uda się rozwiązać tego lokalnego problemu.

Władze Miasta Iławy opowiedziały się na wariantem W1 - tym biegnącym najbliżej naszego miasta.

Lokalny samorząd złożył też uwagi - oto, jak ustosunkował się do nich projektant. Poniżej wymieniamy postulaty Miasta Iława (pogrubioną czcionką); pod każdym postulatem cytat z odpowiedzią projektanta.

1. Wykorzystanie obszarów zarezerwowanych pod przebieg drogi w miejscowym planie zagospodarowania Gminy Iława.

MPZP Gminy Iława opracowano na podstawie SUKIZP (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego - przyp.red). Dokument ten nie jest wiążącym dla lokalizacji drogi realizowanej na podstawie decyzji ZRiD (zezwolenia na realizację inwestycji drogowej - przyp. red.). Przebieg obejścia Iławy w SUKIZP wskazano z wykorzystaniem drogi DK16, klasy GP, która ma niższe wymagania techniczne niż droga klasy S (ekspresowa) m.in. dostępność, promienie łuków poziomych.

Wariant z wykorzystaniem istniejącej drogi DK16 wiąże się m.in. z:

- wydłużeniem trasy o ok. 2 km, co wygeneruje dodatkowy koszt budowy (ponad 90 mln zł) oraz dodatkowe koszty utrzymania drogi, straty czasu kierowców, większe koszty paliwa, dodatkowe, negatywne oddziaływanie związane z emisją spalin i hałasu,
- koniecznością ingerencji w istniejące zabudowania mieszkaniowe wzdłuż DK16,
- przekroczeniem dwukrotnie linii kolejowej i wynikającą z tego koniecznością budowy dwóch, dodatkowych wiaduktów, co generuje duże dodatkowe koszty, dyskwalifikując ten wariant ekonomicznie.

2. Usytuowanie S5 najbliższej Iławy w celu wykorzystania węzła kolejowego w transporcie intermodalnym.

Bliskość węzła kolejowego do drogi S5 będzie uwzględniona w kryteriach analizy wielokryterialnej.

3. Wniosek o wykorzystanie korytarza DK16 pod przebieg S5, w celu ominięcia obszarów rolniczych i minimalizacji wyburzeń i podziałów gospodarstw.

[Odp. w punkcie 1].

4. Wniosek o lokalizację węzła Hawa Wchód bliżej miasta.

Lokalizacja węzła po stronie wschodniej Hawy, np. w Gromotach, w wariancie W1 nie spełniałaby zasady funkcjonalności, czyli dogodnego połączenia z siecią drogową i generatorami natężeń ruchu. Droga powiatowa nie jest generatorem ruchu, a do połączenia z drogą krajową nr 16 jest ok. 4 km. Wiązałoby się to z prowadzeniem ruchu ciężkiego drogami niedostosowanymi do niego oraz przejazdem przez odcinki zabudowane w Kałdunach. Rozwiązanie to nie jest uzasadnione funkcjonalnie oraz ekonomicznie (w tym ze względu na niewielki ruch lokalny).

5. Jedyne węzły drogi S5 z DW 536 (na Samplawę - przyp.red.) spowoduje zatory drogowe na ulicach Hawy.

Analizy i prognozy ruchu opracowane są na bazie danych z GPR (Generalnego Pomiaru Ruchu - przyp.red.), zawierającego dane dotyczące natężenia ruchu dla dróg krajowych i wojewódzkich oraz pomiarów ruchu, zgodnie ze specyfikacją Zamawiającego. Brak jest danych dotyczących ruchu na drogach niższych kategorii - tj. dróg powiatowych i gminnych.

W ramach inwestycji GDDKiA związanych z budową ciągu głównego przewidywane są przebudowy dróg innych Zarządców, ma to miejsce w przypadku wystąpienia kolizji przebiegu tras czy podczas realizacji węzłów drogowych. Jednak co do zasady odcinki przebudowywanych dróg

ograniczone są do niezbędnego zakresu umożliwiającego prawidłowe skomunikowanie z istniejącą infrastrukturą. Natomiast przebudowa odcinków dróg przyległych do Inwestycji należy do zadań Zarządcy drogi.

6. Węzeł Iława Zachód powinien być realizowany wraz z wiaduktem kolejowym na DK16.

W ramach realizacji węzła Iława Zachód wykonane będzie połączenie do istniejącej drogi DK16. Budowa wiaduktu kolejowego m.in. w związku ze zmniejszeniem natężenia ruchu nie będzie realizowana.

W podsumowaniu projektant konkluduje, że "wariant wykorzystujący korytarz DK16 nie będzie poddany szczegółowej analizie. Wstępna analiza wykazała, że zaproponowane przez biuro TRAKT warianty są bardziej korzystne".

Prace są cały czas w toku. Obecnie jest opracowywane Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowe, co ma potrwać do drugiego kwartału 2024 roku.

Red. kontakt@infoilawa.pl.

Źródło:

<https://www.infoilawa.pl/aktualnosci/item/71824-ekspresowa-piatka-tak-projektant-odpowiedzial-na-uwagi-miasta-ilawa>