

Docelowy układ sieci dróg krajowych w korytarzu Via Pomerania

Regionalna optymalizacja układu sieci dróg krajowych

*Kompleksowa analiza układu sieci dróg krajowych w obszarze ograniczonym
docelowym układem dróg szybkiego ruchu S6/S7/A1/S5/S10/S11,
położonym pomiędzy Koszalinem, Słupskiem, Trójmiastem, Grudziądem,
Bydgoszczą, Piłą i Szczecinkiem*

(obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie - WPP)

*wraz z analizą kierunków rozwoju korytarza drogi krajowej nr 25
na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski
(obszary S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska)*

Łukasz Kubiak

Wrzesień 2025

Raport powstał z inicjatywy Włodzisława Gizińskiego – Posła na Sejm RP z Ziemi Bydgoskiej

*Parlamentarny Zespół ds. budowy drogi ekspresowej Via Pomerania
(Ustka, Słupsk, Chojnice, Tuchola, Bydgoszcz, Inowrocław, Konin, Kalisz)*

Spis treści:

- 1. Cel i zakres przestrzenny analizy**
- 2. Via Pomerania na odcinku Pomorze Środkowe – Bydgoszcz (obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie)**
 - 2.1. Charakterystyka obszaru
 - 2.2. Obecne plany rozwoju sieci dróg krajowych
 - 2.3. Identyfikacja korytarzy drogowych o znaczeniu krajowym
 - 2.4. Uzupełnienie i optymalizacja układu dróg krajowych na obrzeżach obszaru WPP
 - 2.5. Kierunkowe założenia rozwoju układu dróg krajowych
 - 2.6. Etapowanie rozwoju układu dróg Via Pomerania
 - 2.7. Priorytetyzacja w zakresie przyjęcia przekroju dwujezdniowego
 - 2.8. Orientacyjne przebiegi wybranych zadań inwestycyjnych
- 3. Via Pomerania na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski (obszary S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska)**

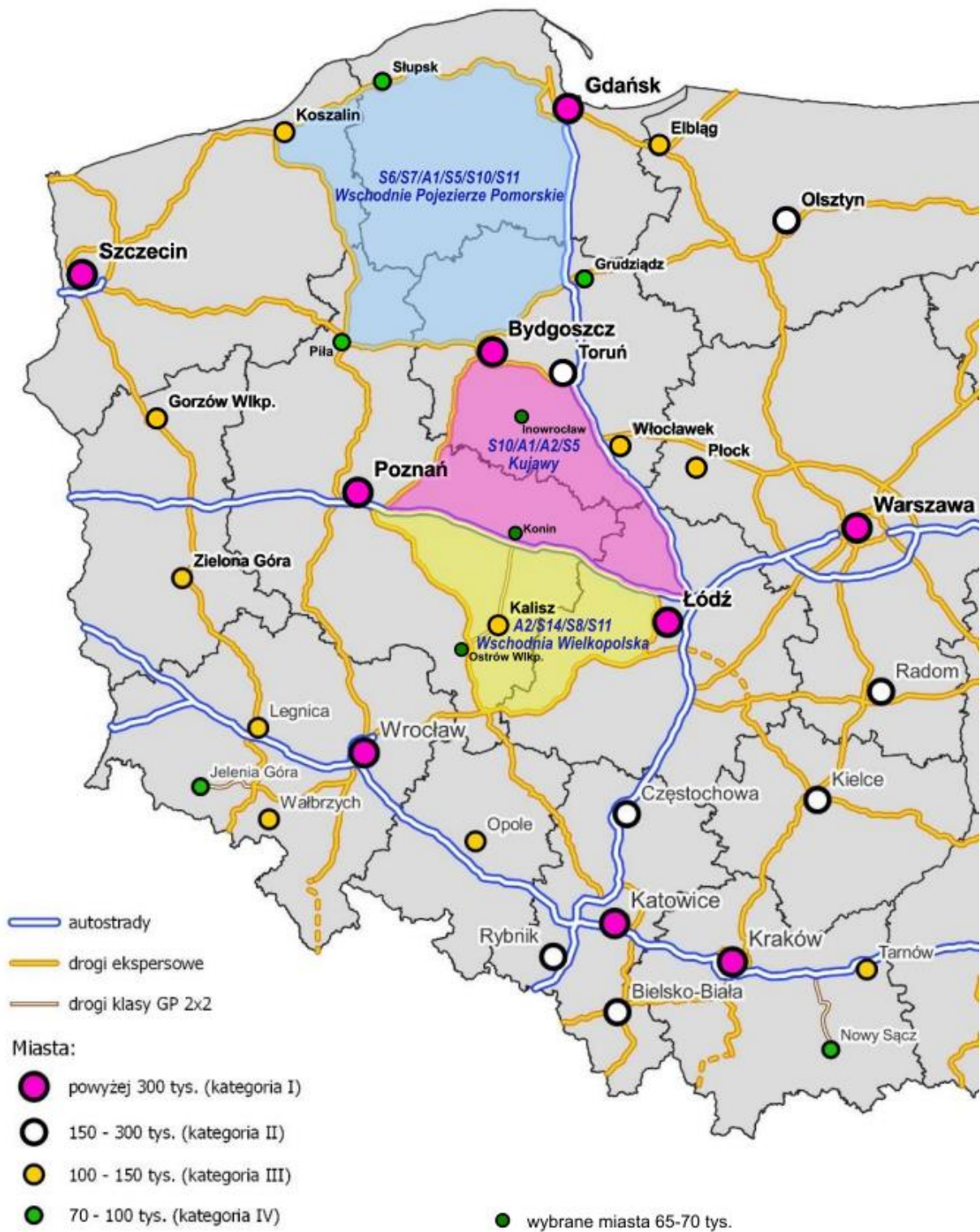
1. Cel i zakres przestrzenny analizy

Niniejsze opracowanie powstało w odpowiedzi na potrzebę uporządkowania, zracjonalizowania, i zoperacjonalizowania idei budowy ciągu drogowego o podwyższonych parametrach, funkcjonującego w przestrzeni publicznej pod nazwą **Via Pomerania**. W najszerzej ze spotykanych definicji, droga Via Pomerania miałaby łączyć Pomorze Środkowe z Bydgoszczą, a dalej poprzez Inowrocław i Konin z Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim. Obecnie Polska znajduje się na dość zaawansowanym etapie rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych, a proces ten cały czas dynamicznie postępuje. W związku z tym, kształtująca się docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych (dróg szybkiego ruchu – DSR)¹ powinna stanowić punkt wyjścia w zakresie wypracowania rekomendacji dla dalszego rozwoju układu drogowego w obszarze potencjalnego przebiegu ciągu Via Pomerania.

W celu właściwego zidentyfikowania brakujących elementów układu drogowego oraz wskazania adekwatnych rekomendacji co do kierunków jego rozwoju, w niniejszym opracowaniu przyjęto **podejście obszarowe**, uwzględniające pełne spektrum istotnych powiązań funkcjonalno-przestrzennych. Wspomniane drogi szybkiego ruchu strukturyzują funkcjonowanie układu drogowego, dlatego w ramach niniejszego opracowania bardziej szczegółowe analizy zostały dokonane w **obszarach ograniczonych odcinkami docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych**. W takim ujęciu, wyżej zdefiniowany korytarz Via Pomerania przebiegałby przez 3 takie obszary, ograniczone następującymi odcinkami docelowej sieci DSR:

- **S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie:**
 - S6 Bielice (S11) – Chwaszczyno (S7)
 - S7 Chwaszczyno (S6) – Gdańsk Południe (S6)
 - S6 Gdańsk Południe (S7) – Rusocin (A1)
 - A1 Rusocin (S6) – Nowe Marzy (S5)
 - S5 Nowe Marzy (A1) – Bydgoszcz Zachód (S10)
 - S10 Bydgoszcz Zachód (S5) – Piła Zachód (S11)
 - S10/S11 Piła Zachód – Piła Północ
 - S11 Piła Północ (S10) – Bielice (S6)
- **S10/A1/A2/S5 Kujawy:**
 - S10 Bydgoszcz Błonie (S5) – Toruń Południe (A1)
 - A1 Toruń Południe (S10) – Łódź Północ (A2)
 - A2 Łódź Północ (A1) – Poznań Wschód (S5)
 - S5 Poznań Wschód (A2) – Bydgoszcz Błonie (S10)
- **A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska:**
 - A2 Poznań Krzesiny (S5) – Emilia (S14)
 - S14 Emilia (A2) – Róża (S8)
 - S8 Róża (S8) – Kępno (S11)
 - S11 Kępno (S8) – Poznań Krzesiny (A2)

¹ W niniejszym opracowaniu drogi klasy A (autostrady) i drogi klasy S (drogi ekspresowe) nazywane są zbiorczo *drogami szybkiego ruchu* – w skrócie: DSR.

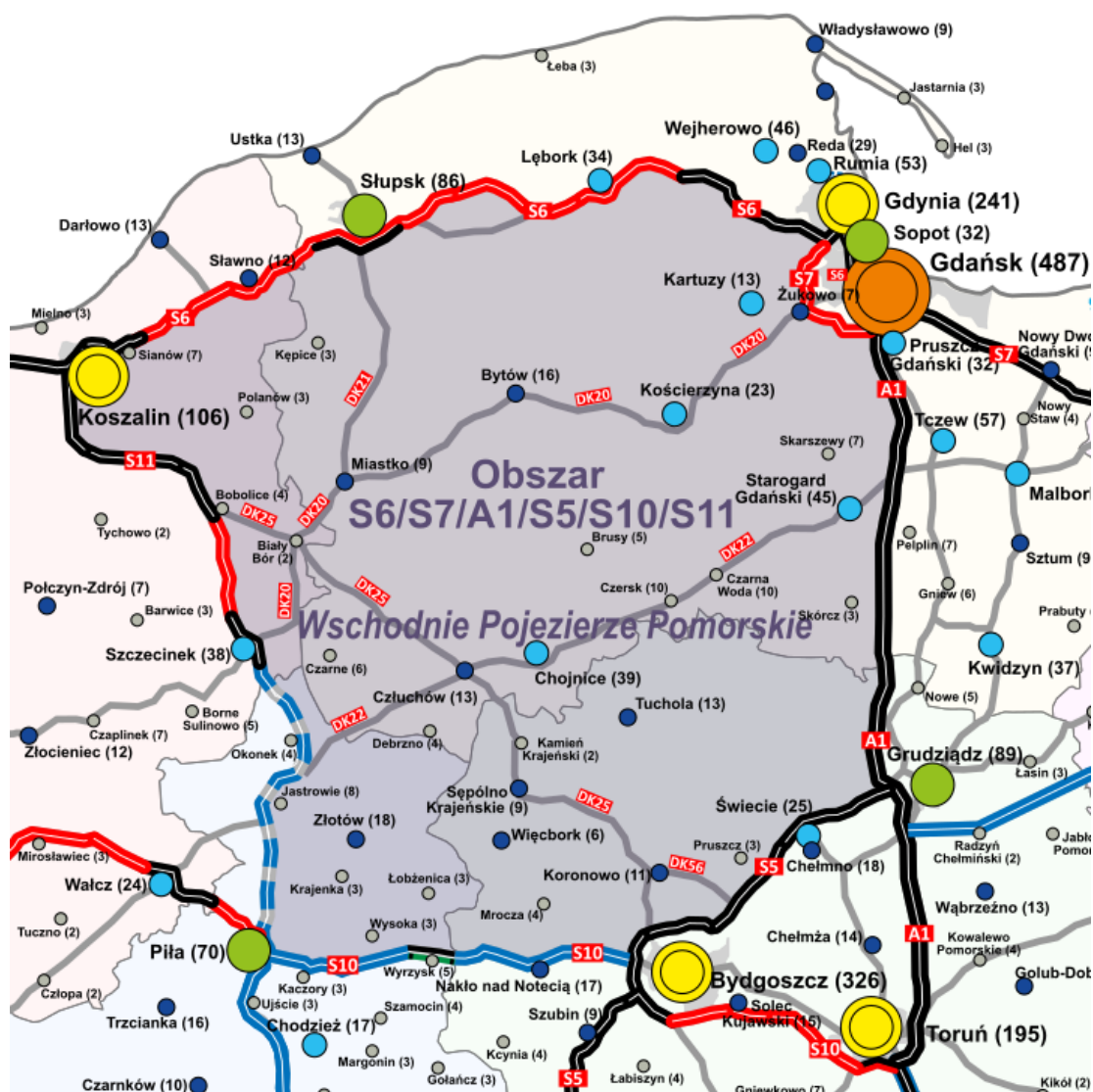


Rys. 1. Obszary rozwoju układów dróg krajowych poddane analizie w niniejszym opracowaniu. Źródło: opracowanie własne.

2. Via Pomerania na odcinku Pomorze Środkowe – Bydgoszcz (obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie)

2.1. Charakterystyka obszaru

Pierwszym, a jednocześnie najszerszej przeanalizowanym obszarem w ramach niniejszego opracowania, jest obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie (w skrócie: WPP). Pod względem fizyczno-geograficznym analizowany obszar położony jest niemal w całości na terenie Pojezierza Pomorskiego – w jego wschodniej części, z czego wynika przyjęta dla niego nazwa. Obszar analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie położony jest na terenie 4 województw, zajmując 18,5 tys. km², co dla porównania jest powierzchnią nieco przekraczającą wielkość województwa kujawsko-pomorskiego (18,0 tys. km²). Większość obszaru analizy, tj. jego centralną i północną część, zajmuje obszar województwa pomorskiego (11,0 tys. km²). Następny pod względem powierzchni jest obszar województwa kujawsko-pomorskiego – zajmujący jego południowo-wschodnią część (3,9 tys. km²), a w dalszej kolejności, położone w jego zachodniej części, obszary należące do województw zachodniopomorskiego (2,0 tys. km²) i wielkopolskiego (1,6 km²).

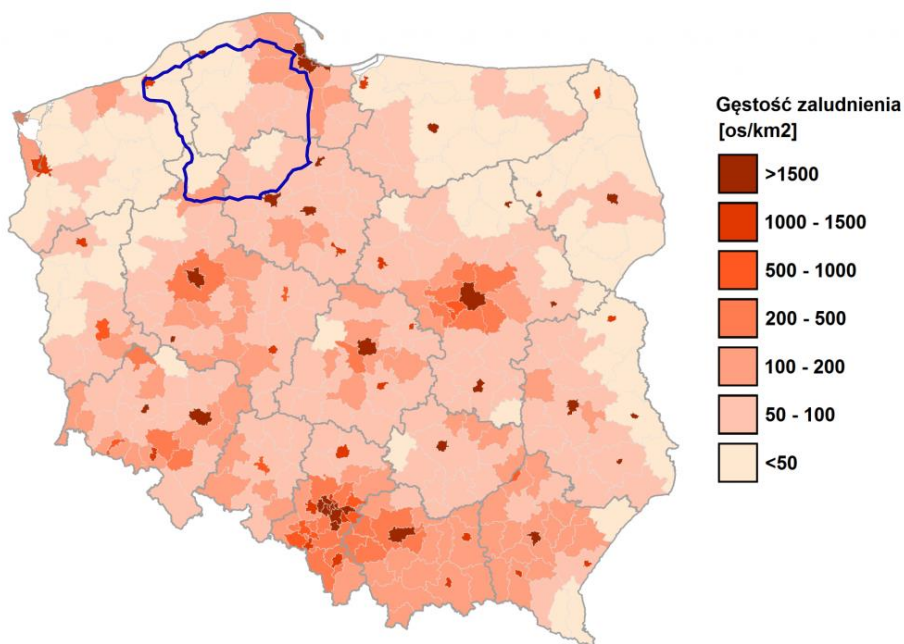


Rys. 2. Obszar analizy układu drogowego położonego pomiędzy docelowym układem dróg szybkiego ruchu S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie Źródło: opracowanie własne.



Rys. 3. Obszar analizy na tle Pojezierza Pomorskiego. Opracowano na podkładzie: <https://wczasypolskie.pl/pojezierze-pomorskie>

Obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie* stanowi jedną z największych części kraju zlokalizowanych pomiędzy odcinkami docelowej sieci dróg szybkiego ruchu. To właśnie wewnątrz tego obszaru znajduje się najbardziej oddalone miasto od odcinków docelowej sieci dróg szybkiego ruchu – Brusy, z którego odległość w linii prostej do najbliższej drogi szybkiego ruchu, tj. autostrady A1, wynosi aż 60 km. Taką, obecnie planowaną, stosunkowo niską gęstość sieci dróg szybkiego ruchu w tym obszarze kraju w pewnym stopniu uzasadnia względnie niska gęstość zaludnienia, która istotnie odbiega od średniej krajowej, także w porównaniu z innymi pozaaglomeracyjnymi obszarami kraju. Z drugiej strony, sam obszar analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie* jest na tyle duży, że tylko w samych sześciu powiatach, które w całości położone są wewnątrz tego obszaru (tj. powiatów: bytowskiego, kościerskiego, człuchowskiego, chojnickiego, sępoleńskiego i tucholskiego), mieszka 393 tys. osób.



Rys. 4. Obszar analizy na tle gęstości zaludnienia w podziale na powiaty. Opracowano na podkładzie: <https://geografia24.pl/liczba-i-rozmieszczenie-ludnosci-polski/>

- Wdzydzki PK
- Zaborski PK
- Tucholski PK
- Wdecki PK
- Krajeński PK
- Obszary „ptasie” Natura 2000:
 - Bory Tucholskie
 - Ostoja Drawska
 - Puszcza nad Gwdą
- Obszary „siedliskowe” Natura 2000 (wymieniono jedynie obszary o powierzchni powyżej 1000 ha):
 - Bobolickie Jeziora Lobeliowe
 - Bytowskie Jeziora Lobeliowe
 - Dolina Brdy i Chociny
 - Dolina Brdy i Stążki w Borach Tucholskich
 - Dolina Debrzynki
 - Dolina Górnej Łeby
 - Dolina Stupi
 - Dolina Radwi, Chocieli i Chotli
 - Dolina Grabowej
 - Dolina Łobżonki
 - Dolina Łupawy
 - Dolina Stropnej
 - Dolina Wieprzy i Studnicy
 - Dolina Wierzycy
 - Jeziora Bobięcińskie
 - Jeziora Szczecineckie
 - Jeziora Wdzydzkie
 - Kurze Grzędy
 - Lasy Rekowskie
 - Miasteckie Jeziora Lobeliowe
 - Młosino-Lubnia
 - Nowa Brda
 - Ostoja Borzyszkowska
 - Ostoja Mastowiczki
 - Ostoja Zapceńska
 - Sandr Brdy
 - Sandr Wdy
 - Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego



Rys. 6. Formy ochrony przyrody w obszarze analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. Kolor zielony – Park Narodowy Bory Tucholskie, żółty – parki krajobrazowe, niebieski – obszary „ptasie” Natura 2000, czerwony – obszary „siedliskowe” Natura 2000. Źródło: opracowanie własne na podkładzie geoserwisu mapowego Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/?usedesktop=true>

2.2. Obecne plany rozwoju sieci dróg krajowych

Wskazany układ dróg szybkiego ruchu S6/S7/A1/S5/S10/S11, stanowiący ramy odniesienia dla analiz dotyczących kierunków rozwoju sieci drogowej wewnątrz tego obszaru, nie jest jeszcze w pełni ukończony. Łączna długość odcinków dróg szybkiego ruchu ograniczających obszar analizy wynosi 626,8 km, z czego już 325,0 km znajduje się w eksploatacji, 157,1 km jest na etapie realizacji, 5,0 km na etapie przetargu realizację, a dla kolejnych 144,7 km toczą się prace przygotowawcze.²

Obecnie w eksploatacji (sierpień 2025 r.) znajdują się następujące odcinki dróg szybkiego ruchu ograniczające obszar analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie:

- S6 Bielice (S11) – Sianów Wschód [28,3 km]
- S6 Słupsk Zachód – Redzikowo [15,0 km]
- S6 Bożepole Wielkie – Chwaszczyno (S7) [35,6 km]
- S7 Chwaszczyno (S6) – Żukowo [16,2 km] (fragment Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej)
- S6 Gdańsk Południe (S7) – Rusocin [5,5 km]
- A1 Rusocin – Nowe Marzy (S5) [90,3 km]
- S5 Nowe Marzy (A1) – Bydgoszcz Zachód (S10) [67,2 km]
- S10 Łobżenica – Wyrzysk (obwodnica Wyrzyska, tylko jedna jezdnia) [7,3 km]
- S11 Szczecinek Północ – Szczecinek Południe (obwodnica Szczecinka) [11,0 km]
- S11 Bielice (S6) – Bobolice [48,6 km]

W ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* są realizowane i przygotowywane kolejne zadania inwestycyjne, które mają doprowadzić do dopełnienia przedmiotowego układu dróg szybkiego ruchu.

Na etapie realizacji znajdują się:

- S6 Sianów Wschód – Słupsk Zachód [46,6 km]
 - Sianów Wschód (bez węzła) – Stawno Zachód (z węzłem) [23,7 km, lata realizacji: 2023-2025, koszt: 865,6 mln zł]
 - Stawno Zachód (bez węzła) – Słupsk Zachód (bez węzła) [22,9 km, lata realizacji: 2023-2025, koszt: 903,9 mln zł]
- S6 Redzikowo – Bożepole Wielkie [62,3 km]
 - Redzikowo (bez węzła) – Bobrowniki (z węzłem) [16,1 km, lata realizacji: 2023-2026, koszt: 743,6 mln zł]
 - Bobrowniki (bez węzła) – Skórowo (z węzłem) [13,2 km, lata realizacji: 2023-2025, koszt: 384,9 mln zł]
 - Skórowo (bez węzła) – Leśnice (z węzłem) [10,9 km, lata realizacji: 2023-2025, koszt: 459,2 mln zł]
 - Leśnice (bez węzła) – Bożepole Wielkie (bez węzła) [22,1 km, lata realizacji: 2023-2025, koszt: 1004,6 mln zł]
- S7 Żukowo – Gdańsk Południe [22,4 km, lata realizacji: 2023-2025, koszt: 1570,1 mln zł] (fragment Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej)

² Obwodnica Wyrzyska w ciągu S10 [7,3 km] obecnie funkcjonuje jako droga ekspresowa jednojezdniowa na odcinku o długości 5,0 km między węzłami Łobżenica i Wyrzysk (w obszarze wskazanych węzłów posiada już docelowy układ dwujezdniowy). Dobudowa drugiej jezdni obwodnicy Wyrzyska jest już na etapie realizacji. Z tego względu suma długości odcinków w poszczególnych kategoriach jest dłuższa o 5,0 km od łącznej długości analizowanego układu drogowego S6/S7/A1/S5/S10/S11.

- S10 Łobżenica – Wyrzysk (obwodnica Wyrzyska, dobudowa drugiej jezdni na odcinku 5,0 km między węzłami Łobżenica i Wyrzysk, lata realizacji: 2026-2029, koszt: 173,9 mln zł) [długość istniejącej obwodnicy: 7,3 km]
- Węzeł S10/S11 Piła Północ [obszar węzła S10/S11: 1,4 km] (realizowany w ramach zadania „Budowa drogi S10 Szczecin – Piła odc. Witankowo /bez węzła/ - Piła Północ /z węzłem/)
- S11 Bobolice – Szczecinek Północ [24,4 km, lata realizacji: 2024-2026, koszt: 1338,3 mln zł]

W przygotowaniu znajdują się:

- S10 Wyrzysk – Bydgoszcz [39,9 km, lata realizacji: 2028-2030, koszt: 3 054,0 mln zł]
- S10 Piła Wschód – Łobżenica [28,5 km, lata realizacji: 2029-2031, koszt: 1 480,7 mln zł]
- S10/S11 Piła Północ – Piła Wschód [5,3 km] (planowana do realizacji w ramach zadania „Budowa obwodnicy Piły w ciągu S10/S11 [łącznie: 9,0 km, lata realizacji: 2029-2031, koszt: 647,3 mln zł])
- S11 Szczecinek Południe (Turowo) – Piła Północ [71,0 km, koszt: 3 260,4 mln zł]
 - Odc. Szczecinek Południe (Turowo) – Podgaje (z węzłem) [22,4 km, lata realizacji: 2027-2030, koszt: 1 159,7 mln zł]
 - Odc. Podgaje (bez węzła) – Jastrowie Południe (z węzłem) [12,9 km, lata realizacji: 2028-2030, koszt: 756,8 mln zł]
 - Odc. Jastrowie Południe (bez węzła) – Piła Północ (bez węzła) [pierwotnie: 23,2 km, obecnie: 35,7 km; lata realizacji: 2030-2032; koszt: 1 343,9 mln zł]³

Natomiast wewnątrz analizowanego obszaru *S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie* przebiegają odcinki dróg krajowych (niestanowiące korytarzy docelowej sieci dróg ekspresowych i autostrad):

- DK20 Szczecinek Śródmieście (S11) – Biały Bór (DK25) – Miastko (DK21) – Żukowo (S7) [162 km]
- DK21 Słupsk Południe (S6) – Miastko (DK20) [51,5 km]
- DK22 Podgaje (S11) – Człuchów (DK25) – Swaróżyn (A1) [142 km]
- DK25 Bobolice (S11) – Biały Bór (DK20) – Człuchów (DK25) – Koronowo (DK56) – Bydgoszcz Opławiec (S5) [145 km]
- DK56 Koronowo (DK25) – Trzeciewiec (S5) [20,5 km]

Biorąc pod uwagę, że na terenie miasta Biały Bór występuje obecnie wspólny ślad DK20 i DK25 na odcinku 1,0 km, obecna łączna długość sieci dróg krajowych wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie wynosi 520 km.

W ciągu wyżej wymienionych korytarzy, odcinkami dróg krajowych o najwyższych parametrach technicznych, charakteryzującymi się brakiem kolizji z obszarami zabudowanymi oraz brakiem zjazdów do posesji (dostęp do tych dróg jest możliwy poprzez ograniczoną liczbę

³ W przeciwieństwie do pozostałych wymienionych odcinków sieci dróg szybkiego ruchu, w przypadku odcinka S11 Szczecinek – Piła (w szczególności na odcinku Jastrowie Południe – Piła Północ) identyfikowane są trudności w procesie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co może skutkować przesunięciem w czasie realizacji niniejszego zadania, a być może także modyfikacją obecnie przyjętego przebiegu drogi i/lub jej parametrów technicznych.

węzłów/skrzyżowań z wybranymi drogami publicznymi), należy zaliczyć poniższe odcinki obwodnic (o łącznej długości 30,1 km):

- Obwodnica Chojnic w ciągu DK22 [14,0 km, data oddania do ruchu: 2008 r.] – zlokalizowane są na niej 2 węzły drogowe (Chojnaty i Lipienice) – w obszarze tych węzłów oraz na odcinku międzywęzłowym (4,1 km) droga posiada przekrój dwujezdniowy (2x2); na pozostałych odcinkach (9,9 km) posiada przekrój jednojezdniowy (1x2); na początku i końcu obwodnicy powiązania z układem drogowym funkcjonują jako jednopoziomowe skrzyżowania kolizyjne.
- Obwodnica Kościerzyny w ciągu DK20 [7,6 km, data oddania do ruchu: 2017 r.] – droga o naprzemiennym przekroju 2+1 ze środkowym pasem dzielącym, w całości zrealizowana na węzłach (4 węzły: Kościerzyna Zachód, Kościerzyna Południe, Kościerzyna Wschód, Wieżyca).
- Obwodnica Brzezia w ciągu DK25 [4,5 km obwodnicy + 4,0 km rozbudowy DK25 po obu stronach obwodnicy (odcinek rozpoczynający się na granicy województw zachodniopomorskiego/pomorskiego, a na południu kończący się kilkaset metrów za odcinkiem nowego śladu przedmiotowej obwodnicy Brzezia), data oddania do ruchu: 2023 r., zrealizowana w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*] – droga jednojezdniowa (1x2), bez węzłów.
- Obwodnica Żukowa w ciągu DK20 (zrealizowana w ramach budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej w ciągu S7) [4,2 km, data oddania do ruchu: czerwiec 2025 r., RPBDK] – droga dwujezdniowa rozpoczynająca się rondem w m. Gliniec na obecnym przebiegu DK20, a kończąca się na węźle Żukowo na S7 (Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej). Ponadto w ramach tego zadania jest realizowany odcinek uzupełniający obwodnicę Żukowa, łączący węzeł Żukowo z obecnym śladem DK7 w m. Lniska (2,6 km, droga jednojezdniowa, zakończona rondem w m. Lniska – według stanu na lipiec 2025 r. znajdująca się jeszcze na etapie realizacji razem węzłem Żukowo (S7/DK20) oraz południowym odcinkiem Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej Żukowo – Gdańsk Południe).

Zadaniami inwestycyjnymi poprawiającymi bezpieczeństwo i komfort podróży są również rozbudowy ciągów dróg krajowych w śladzie istniejącym, w ramach których często realizowane są również krótkie obwodnice mniejszych miejscowości. Realizacja takich kompleksowych rozbudów ciągów drogowych wiąże się m.in. z przebudową skrzyżowań (np. budową lewoskrętów), uporządkowaniem i ograniczeniem zjazdów do posesji (np. poprzez budowę równoległych jezdni dodatkowych) oraz poprawą bezpieczeństwa niezmotywowanych użytkowników dróg (m.in. poprzez budowę ciągów pieszko-rowerowych). Realizacja rozbudów ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków dla ruchu ciężkiego poprzez doprowadzenie dróg do faktycznych parametrów klasy GP, tj. w szczególności szerokości jezdni 7,0 m oraz nośności 115 kN/oś, co w dalszym ciągu nie standardem dla wielu odcinków dróg krajowych w obszarze analizy.

Spośród tego typu zadań na sieci dróg krajowych w obszarze analizy w ostatnim czasie zrealizowano:

- Rozbudowa DK20 Korne – Kościerzyna [6,2 km, lata realizacji: 2020-2022] – droga jednojezdniowa 1x2
- Rozbudowa DK22 granica województw wielkopolskiego/pomorskiego – Buszkowo [3,0 km, lata realizacji: 2022-2023] – droga jednojezdniowa 1x2

- Rozbudowa DK22 Chojnice – Czersk [22,5 km, lata realizacji: 2024-2025 r., koszt: 221,2 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
- Rozbudowa DK22 Starogard Gdański – Swaróżyn [2,6 km, lata realizacji: 2022-2023] – droga jednojezdniowa 1x2
- Rozbudowa DK25 Człuchów – granica województwa pomorskiego/kujawsko-pomorskiego (wraz z obejściami miejscowości Głędowo i Jęczniki Wielkie) [9,5 km, lata realizacji: 2024-2025, koszt: 142,8 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2

Obecnie, na sieci dróg krajowych wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie na różnym etapie dojrzałości procedowane są zadania obwodnicowe, które są realizowane m.in. w ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* [RPBDK] czy też *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* [PB100O].

Na etapie realizacji znajdują się następujące zadania obwodnicowe w ciągu dróg krajowych:

- Obwodnica Kamienia Krajeńskiego w ciągu DK25 [2,5 km, lata realizacji: 2026-2028, koszt: 43,2 mln zł, RPBDK] – droga jednojezdniowa 1x2.
- Obwodnica Sępólna Krajeńskiego w ciągu DK25 [6,4 km, lata realizacji: 2026-2028, koszt: 115,4 mln zł, RPBDK] – droga jednojezdniowa 1x2.

Na etapie przetargu na realizację znajduje się:

- Obwodnica Starogardu Gdańskiego w ciągu DK22 [16,0 km, lata realizacji: 2026-2029, koszt: 407,9 mln zł, PB100O] – droga w przekroju 2+1, która będzie powiązana z siecią dróg publicznych poprzez ronda turbinowe.
- Obwodnica Bobolic w ciągu DK25 [1,1 km, lata realizacji: 2026-2027, koszt: 38,7 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2, która będzie dostępna poprzez ronda zlokalizowane na jej początku i końcu.

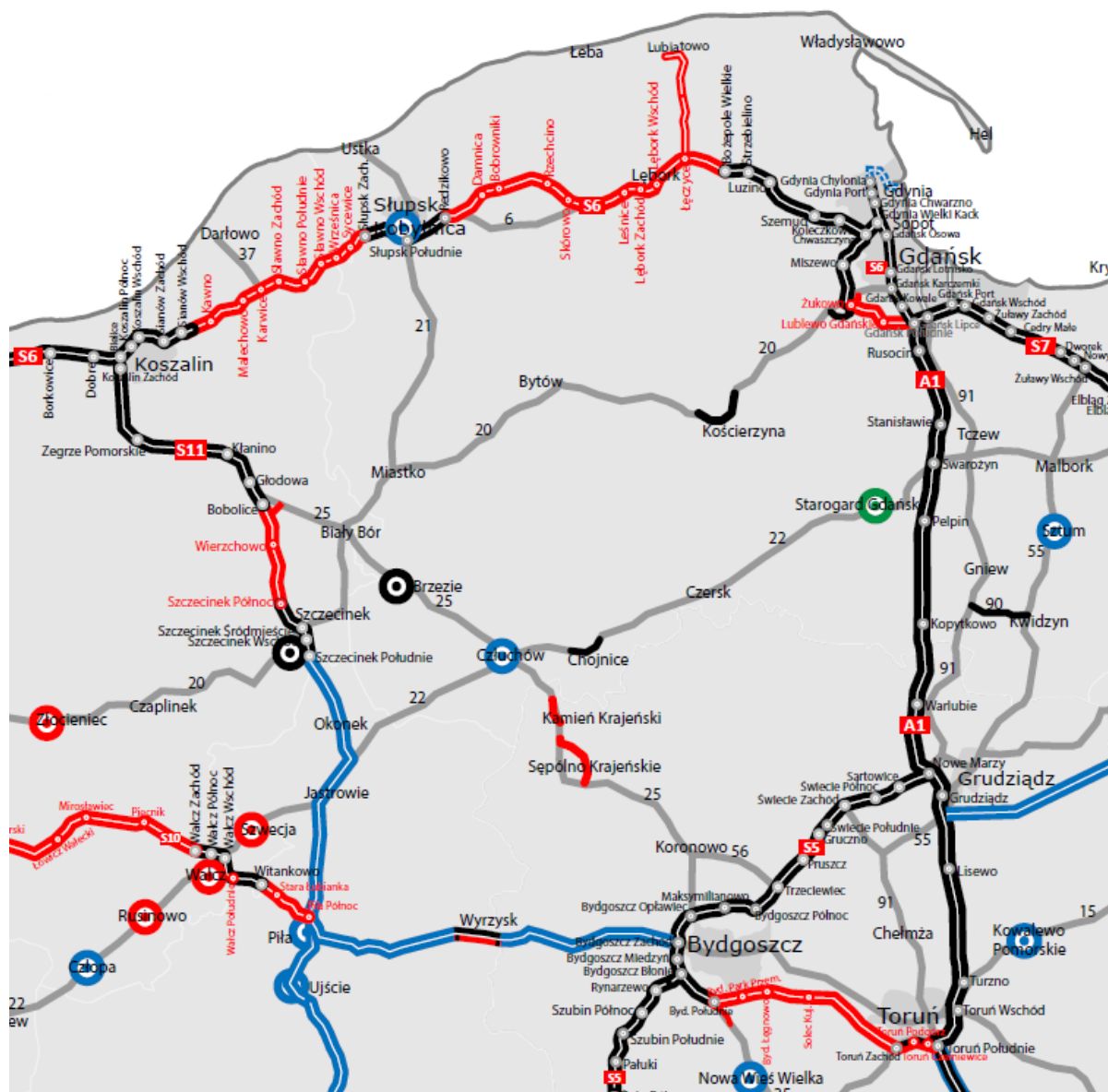
Natomiast w przygotowaniu znajdują się:

- Obwodnica Człuchowa w ciągu DK22 i DK25 [19,1 km, lata realizacji: 2028-2031, koszt: 703,6 mln zł, PB100O] – droga jednojezdniowa 1x2 z rezerwą pod dobudowę drugiej jezdni w ciągu DK22.
- Obwodnica Jaromierza w ciągu DK22 (projektowana wspólnie z obwodnicą Człuchowa) [3,0 km, lata realizacji 2028-2031, koszt: 69,1 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2

Z kolei w fazie planowania (dla tych projektów nie toczą się prace przygotowawcze):

- Obwodnica Białego Boru w ciągu DK20 i DK25 [14,5 km, lata realizacji: 2029-2031, koszt: 562,8 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2, planowana do realizacji jako odcinek IV rozbudowy DK25 na odcinku Bobolice – granica województwa zachodniopomorskiego /pomorskiego (ujęta również na tzw. liście rezerwowej *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* – Załącznik nr 2).
- Obwodnica Czerska w ciągu DK22 [9,4 km⁴, brak harmonogramu realizacji] (ujęta na tzw. liście rezerwowej *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* – Załącznik nr 2)

⁴ Według przebiegu wrysowanego w obowiązującym do 2022 r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Czersk.



Rys. 7. Mapa realizacji dróg krajowych (w ramach RPBDK2030, PBno) (stan na 3 września 2025 r.) – fragment.
 Źródło: GDDKiA, <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

Tak jak wspomniano, istotnymi zadaniami na sieci dróg krajowych są również odcinkowe rozbudowy, w ramach których często projektowane są obwodnice mniejszych miejscowości.

Obecnie na etapie realizacji znajdują się następujące rozbudowy:

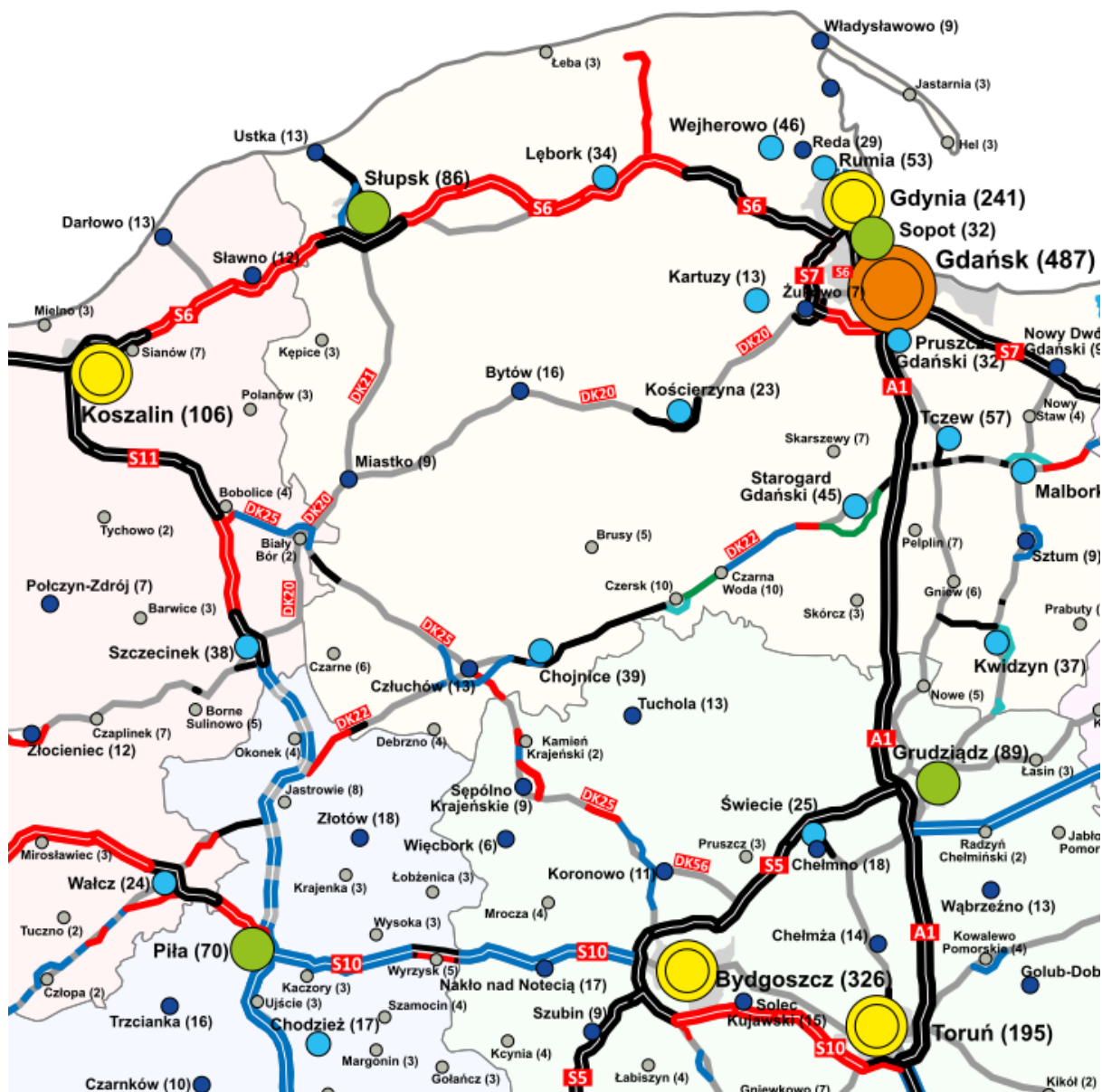
- Rozbudowa DK22 Podgaje – granica województw wielkopolskiego/pomorskiego [12,0 km, lata realizacji: 2025-2026, 58,2 mln zł]
- Rozbudowa DK22 Zblewo – Sucumin [6,1 km, lata realizacji: 2023-2026, koszt: 103,5 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
- Rozbudowa DK25 Obodowo – Mąkowsko wraz z budową obwodnicy miejscowości Dzedno [9,3 km, lata realizacji: 2025-2027, 135,9 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2

W przetargu na realizację:

- Rozbudowa DK22 Czersk – Czarna Woda (już na etapie wybrania najkorzystniejszej oferty) [10,4 km, lata realizacji: 2025-2029, koszt: 191,8 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2

W fazie przygotowania:

- Budowa węzła Nieżychowice wraz z dobudową drugiej jezdni na odcinku 3,5 km obwodnicy Chojnic w ciągu DK22 [3,5 km, lata realizacji: 2028-2031, koszt: 80,4 mln zł] – droga dwujezdniowa 2x2
- Rozbudowa DK22 Czarna Woda – Zblewo [17,8 km, lata realizacji: 2027-2029, koszt: 82,7 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
- 3 zadania na odcinku DK25 Bobolice – Biały Bór:
 - Odcinek I: Rozbudowa DK25 Bobolice – Porost [5,3 km, lata realizacji: 2028-2030, koszt: 138,0 km] – droga jednojezdniowa 1x2
 - [2561] Odcinek II: Rozbudowa DK25 Porost – Sępólno – Małe [4,5 km, lata realizacji 2028-2030, koszt: 62,0 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
 - [2562] Odcinek III: Rozbudowa DK25 Sępólno Małe – Biały Bór (planowany początek obwodnicy) [5,5 km, lata realizacji: 2028-2030, koszt: 75,8 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
- Rozbudowa DK25 Kamień Krajeński – Sępólno Krajeńskie [6,1 km, lata realizacji: 2029-2030, koszt: 108.8 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
- 5 zadań na odcinku DK25 Mąkowarsko – Tryszczyn:
 - Rozbudowa DK25 Mąkowarsko – Buszkowo [4,3 km, lata realizacji: 2027-2028, koszt: 41,2 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
 - Rozbudowa DK25 w miejscowości Buszkowo wraz z budową obwodnicy [4,6 km, lata realizacji: 2027-2028, koszt: 102,6 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
 - Rozbudowa DK25 Buszkowo – Koronowo [3,2 km, lata realizacji: 2027-2028, koszt: 57,4 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
 - Rozbudowa DK25 Koronowo – Stopka [5,8 km, lata realizacji: 2027-2027, koszt: 93,7 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2
 - Rozbudowa DK25 Stopka – Tryszczyn wraz z budową obwodnicy miejscowości Gościeradz [4,5 km, lata realizacji: 2028-2028, koszt: 100,5 mln zł] – droga jednojezdniowa 1x2



Rys. 8. Zrealizowane (zaznaczone na czarno), będące w realizacji (zaznaczone na czerwono), będące na etapie przetargu na realizację (zaznaczone na zielono) oraz będące w przygotowaniu (zaznaczone na niebiesko) zadania obwodnicowe i rozbudowy na sieci dróg krajowych w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 (linią przerywaną oznaczono rozbudowy będące w przygotowaniu). Opracowanie własne.

2.3. Identyfikacja korytarzy drogowych o znaczeniu krajowym

Podstawowym celem realizacji inwestycji drogowych jest poprawa efektywności funkcjonowania układu drogowego. Kształtowanie układu drogowego w oparciu o układ kierunkowy, który niewłaściwie identyfikuje istotne powiązania funkcjonalno-przestrzenne, może jedynie w ograniczonym stopniu przyczynić się do jego usprawnienia, a nawet przynieść skutek odwrotny do zamierzonego, generując w przyszłości zapotrzebowanie na kolejne inwestycje infrastrukturalne. Aby stworzyć efektywny układ drogowy, kluczowe jest trafne zidentyfikowanie funkcji, które pełnią lub powinny pełnić poszczególne korytarze drogowe, a następnie jasno określić i uporządkować zakres odpowiedzialności inwestycyjno-utrzymaniowej poszczególnych zarządców dróg. Każdy zarządca powinien odpowiadać za odcinki dróg, które funkcjonalnie odpowiadają poziomowi jego działalności. W praktyce powinno to oznaczać, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ciągami drogowymi pełniącymi **funkcję krajową**, zarządy dróg wojewódzkich – drogami o **funkcji regionalnej**, a zarządcy powiatowi i gminni – drogami o **funkcji lokalnej**. Fundamentalnym wyzwaniem w tym zakresie jest zidentyfikowanie funkcji pełnionych przez poszczególne korytarze drogowe, ich odpowiednie zhierarchizowanie, a następnie właściwe przypisanie odpowiedzialności za poszczególne odcinki odpowiednim zarządcom dróg, działającym na poziomie adekwatnym do funkcjonalnej rangi tych odcinków.

W kontekście dyskusji na temat rozwoju układu drogowego w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie od dłuższego czasu podnoszony jest problem pewnej nieadekwatności co do obecnie istniejącego podziału odpowiedzialności inwestycyjno-zarządczej za poszczególne odcinki dróg. Już w 2016 r., Samorząd Województwa Pomorskiego, poprzez Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego (PBPR), wskazywał na niezgodność pomiędzy nominalną kategorią a rzeczywistą funkcją ciągów dróg wojewódzkich, oceniając, że w jego zarządzie, oprócz jemu właściwych kompetencyjnie dróg o znaczeniu regionalnym, zarządza także ciągami drogowymi, które można by kategoryzować jako drogi krajowe. Oprócz tego, PBPR dostrzegł również nieodpowiedni podział kompetencji za poszczególne odcinki z zarządcami dróg powiatowych, identyfikując w zarządzie na poziomie wojewódzkim odcinki dróg o znaczeniu lokalnym. PBPR taki stan rzeczy określało jako uwarunkowanie *utrudniające racjonalne planowanie sieci drogowej*.⁵ Tak postrzegany problem nieadekwatności kategoryzacji niektórych korytarzy drogowych oraz związany z tym postulat dokonania *weryfikacji struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg w województwie pomorskim* zostały wskazane w uchwalonym w 2020 r. *Planie rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+*,⁶ a także w przyjętym w 2022 r. *Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego 2030*, gdzie w ramach wyrażonych *oczekiwań wobec władz centralnych* wskazano zaliczenie do dróg krajowych następujących odcinków dróg wojewódzkich:

- DW214 Lębork – Kościerzyna
- DW235 Korne – Chojnice
- DW240 Chojnice – Tuchola

⁵ *Weryfikacja struktury funkcjonalnej i technicznej sieci dróg w województwie pomorskim. Kierunki przekształceń sieci do roku 2030* – projekt, maj 2017, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, https://kongresdrogowy.pl/wp-content/uploads/files-pdf/PFD_2016_Kierunki_rozwoju_sieci-transportowej_pomorskie_RSwilski.pdf

⁶ *Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021-2030+*, lipiec 2020 r., https://pbpr.pomorskie.pl/wp-content/uploads/MENU/Biblioteka-opracowan/TRANSPORT/Plan-Rozwoju-DWWP-2021-30/Uchwała_-_586_162_20_-_załącznik.pdf

jednocześnie wyrażając oczekiwanie, że w dalszej perspektywie doprowadzi to do budowy *uzupełniających ciągów obwodowych Kościerzyny (obejście północno-wschodnie) i Chojnic (wschodnie), jako nowych przebiegów dróg krajowych*.⁷

Od tego czasu, obserwowana jest intensyfikacja stosunkowo licznie pojawiających się stanowisk, m.in. wychodzących od poszczególnych samorządów z obszaru województwa pomorskiego, wnioskujących o zaliczenie do kategorii krajowej wybranych ciągów dróg wojewódzkich.⁸ Należy jednak zauważyć, że faktycznym źródłem tego typu inicjatyw w dużej mierze jest po prostu brak wystarczających środków w dyspozycji samorządów na rozwój i utrzymanie sieci dróg wojewódzkich. W związku z tym podejmowane są działania mające na celu przekazanie zobowiązań za rozwój niektórych ciągów dróg wojewódzkich na poziom krajowy, próbując opierać swoje oczekiwanie o (niekoniecznie zasadne) *uzasadnienie funkcjonalne*. Jednak z drugiej strony, nie zmienia to faktu, że pewna nieadekwatność w podziale zarządczym poszczególnych odcinków dróg zlokalizowanych w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie rzeczywiście istnieje, dlatego przed wskazaniem do realizacji jakichkolwiek zadań inwestycyjnych z zakresu budowy nowych ciągów drogowych o podwyższonych parametrach, w pierwszej kolejności należy właściwie zidentyfikować, które korytarze drogowe w tym obszarze Polski pełnią lub powinny pełnić funkcję krajową. W związku z tym, w niniejszym opracowaniu, w oparciu o jednolite kryteria dla całego kraju, tak jak zresztą postulował to Samorząd Województwa Pomorskiego poprzez Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, **dokonano weryfikacji struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, która stanowi punkt wyjścia dla określenia rekomendacji dotyczących kierunków rozwoju podstawowego układu drogowego w tym obszarze kraju**.

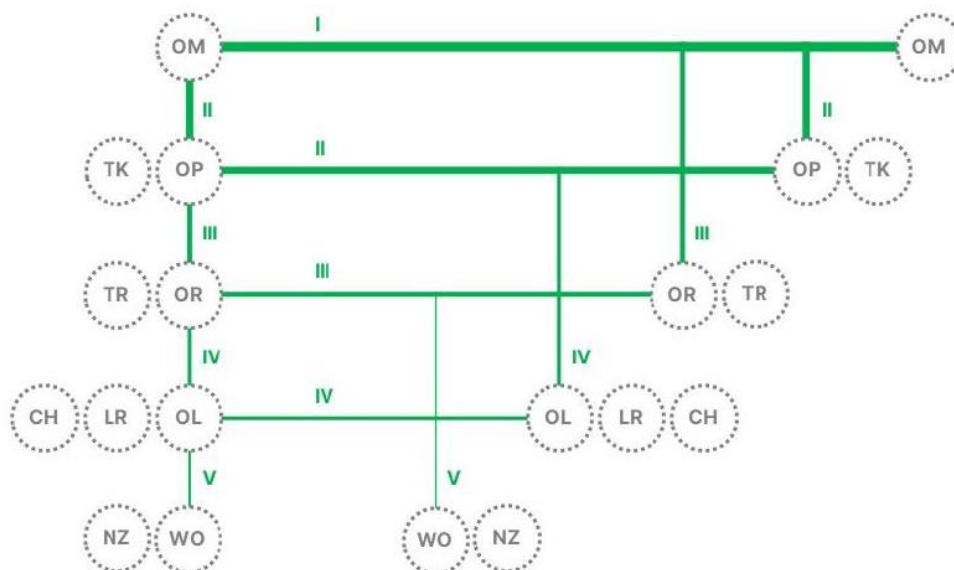
W odpowiedzi na rzeczywistość istniejącą, w różnym stopniu dotyczący także innych obszarów kraju, narastający problem niedopasowania poziomów zarządzania poszczególnymi odcinkami dróg a ich rzeczywistą lub oczekiwaną funkcją w układzie transportowym, w ramach *Wzorców i standardów rekomendowanych przez Ministra właściwego ds. transportu* został sporządzony, obowiązujący od 2022 r., dokument pn. *WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe*. Zgodnie z tymi wytycznymi, standard i jakość powiązań drogowych powinny odpowiadać randze ośrodków miejskich, które ze sobą łączą. Na poziomie kształtowania układu sieci drogowej takie podejście jest jak najbardziej właściwe, gdyż w ujęciu makroskalowym największymi generatorami ruchu są właśnie aglomeracje miejskie. Poza tym, sieć głównych ośrodków miejskich stanowi dość stabilny punkt odniesienia w długotrwałym procesie kształtowania sieci drogowej. Weryfikacja rangi poszczególnych powiązań powinna zatem następować hierarchicznie, w pierwszej kolejności identyfikując powiązania najwyższego rzędu, za które powinien być odpowiedzialny zarządca dróg krajowych (GDDKiA), a następnie kolejne powiązania coraz niższego rzędu, które powinny podlegać kolejnym poziomom zarządców sieci drogowej. Właśnie taką kolejność porządkowania zakresu odpowiedzialności zarządczej należy uznać za pożądaną, gdyż drogi niższego rzędu pełnią funkcję uzupełniającą względem dróg wyższego rzędu. Zatem właściwym jest, żeby w pierwszej kolejności ustalić podstawowy układ

⁷ Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030, zatwierdzony przez Zarząd Województwa Pomorskiego 31 maja 2022 r. (str. 237),

https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2022/06/RPS_mobilnosc-i-komunikacja.pdf

⁸ Przykładowo, w 2025 r. pojawiły się stanowiska samorządów powiatów kartuskiego i kościerskiego postulujące włączenie do sieci dróg krajowych drogi wojewódzkiej nr 214. Ponadto, już wcześniej, od jednostek samorządu terytorialnego i innych interesariuszy z województwa pomorskiego wychodziły inicjatywy włączenia w sieć dróg krajowych, m.in. dróg wojewódzkich nr 212, 216 czy 235.

drogowy na poziomie kraju (docelowy układ dróg krajowych), który stanowiłby stabilny punkt odniesienia dla kształtowania sieci uzupełniających go dróg o znaczeniu regionalnym (znajdujących się w zarządzie samorządów województw).



Rys. 9. Zasada powiązań pomiędzy poziomami ważności połączeń w sieci. Źródło: WR-D-11-1 Wytczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe (2022).

Należy podkreślić, że docelowy układ sieci dróg krajowych w Polsce został określony jedynie na poziomie sieci dróg szybkiego ruchu poprzez *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741 z późn. zm.)*. Zgodnie z opisanym w tym dokumencie docelowym kształtem sieci dróg szybkiego ruchu, w ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* realizowane są kolejne zadania inwestycyjne, mające doprowadzić do realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych określonych w przywołanym rozporządzeniu. Z kolei rozwój sieci dróg krajowych zlokalizowanych poza korytarzami docelowej sieci dróg szybkiego ruchu odbywa się bez takiej podstawy prawnej, tj. **bez określonego docelowego układu kierunkowego**, będąc kształtowanym poprzez realizację zadań inwestycyjnych zebranych w programach rozwoju sieci dróg krajowych, m.in. także w *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* czy też *Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, **bez oparcia tych zadań o spójną wizję docelowego układu sieci dróg krajowych**. Reasumując, w przypadku sieci autostrad i dróg ekspresowych został zdefiniowany docelowy kształt sieci, do którego realizacji systematycznie dążymy, a w przypadku pozostałej sieci dróg krajowych takiego docelowego kształtu sieci już nie zdefiniowano.

Jeszcze kilkanaście lat temu, ze względu na oczywisty ówczesny priorytet realizacji sieci dróg szybkiego ruchu, brak docelowego układu całej sieci dróg krajowych nie stanowił większego problemu, gdyż realizowane wówczas zadania na sieci dróg krajowych poza docelowymi korytarzami sieci dróg szybkiego ruchu ograniczały się do pojedynczych zadań obwodnicowych, nie wpływając istotnie na strukturę ruchu na sieci drogowej. Jednak na obecnym etapie rozwoju, m.in. wskutek realizacji *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, na sieci dróg krajowych poza docelową siecią autostrad i dróg ekspresowych jest realizowany znacznie szerszy zakres zadań inwestycyjnych. Ponadto, problem nieadekwatności kształtu sieci dróg krajowych narasta wraz z dynamicznie rozwijającą się siecią dróg szybkiego ruchu, wpływając na uwarunkowania ruchowe i faktyczną funkcję pozostałych odcinków dróg krajowych, w niektórych

przypadkach utrwalając ich istotną rolę w układzie transportowym kraju, a w innych zmniejszając ich rangę na bardziej regionalną niż krajową.

Wskazane uwarunkowania sprawiają, że brak dokumentu definiującego docelowy układ całej sieci dróg krajowych staje się coraz bardziej problematyczny. Na obecnym etapie rozwoju sieci drogowej w wielu obszarach kraju uwidaczniają się pewne bariery w jej racjonalnym kształtowaniu, wynikające właśnie z identyfikowanych nieadekwatności na poziomie zarządczym. Dlatego właśnie obecnie jest wskazane przeprowadzenie pewnej rewizji dotychczasowych założeń rozwoju sieci drogowej, uwzględniając w tym procesie realizację *regionalnych optymalizacji układów drogowych*, mających na celu, m.in.:

- krystalizację regionalnych układów transportowych,
- uniknięcie realizacji niepotrzebnie dublujących się korytarzy drogowych,
- ustalenie jednolitych w skali kraju zasad identyfikacji korytarzy drogowych faktycznie pełniących *funkcję krajową*.

Oczywiście fundamentalną kwestią w tym procesie jest określenie kryteriów, według których można by określić, czy dany korytarz drogowy „*pełni funkcję krajową*”. W tym celu pomocne są zapisy ustawy o drogach publicznych (art. 5 ust. 1), gdzie w sześciu punktach określono, że *do dróg krajowych zalicza się*:

1. *autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych;*
2. *drogi międzynarodowe;*
3. *drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych;*
4. *drogi dojazdowe do ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów);*
5. *drogi alternatywne dla autostrad płatnych;*
6. *drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.*

Większość z kryteriów przyjętych w ustawie o drogach publicznych została określona w miarę precyzyjnie (m.in. pkt 1, 2, 4 i 5), ale za dość enigmatyczny należy uznać pkt 3 niniejszego przepisu. Mając na względzie dookreślenie zastosowanego w pkt 3 pojęcia *dróg stanowiących inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych*, a także wspomniane rekomendacje wynikające z dokumentu *WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe* oraz cały kontekst związany z obecnym etapem rozwoju sieci dróg krajowych, w tym m.in. brak zdefiniowanego docelowego układu sieci dróg krajowych, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad został opracowany *Funkcjonalno-strategiczny podział dróg krajowych*, w którym dokonano hierarchizacji odcinków sieci dróg krajowych poniżej poziomu docelowej sieci dróg szybkiego ruchu. Przyjęta w tym opracowaniu metodyka identyfikacji *dróg stanowiących inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych* w 2024 r. została zatwierdzona przez Ministerstwo Infrastruktury jako narzędzie wspomagające planowanie zadań inwestycyjnych na sieci dróg krajowych, jednocześnie służące weryfikacji pełnienia przez poszczególne odcinki *funkcji krajowej*. Dlatego wypracowane w tym dokumencie kryteria identyfikacji *dróg stanowiących inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych* mogą również służyć wypracowaniu kierunkowych założeń dla określenia *docelowego układu*

dróg krajowych.⁹ W niniejszym opracowaniu, na bazie metodyki wypracowanej w *Funkcjonalno-strategicznym podziale dróg krajowych*, przygotowano założenia *regionalnej optymalizacji układu dróg krajowych* dla obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, mające na celu uporządkowanie zakresów odpowiedzialności inwestycyjno-zarządczej oraz określenie kierunków rozwoju sieci dróg krajowych w tym obszarze kraju.

W metodyce zastosowanej w *Funkcjonalno-strategicznym podziale dróg krajowych*, wychodzącej z założeń określonych w dokumencie *WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe*, określono zbiór ośrodków miejskich stanowiących punkt odniesienia w zakresie identyfikacji *dróg zapewniających spójność sieci* na poziomie krajowym. Za punkt wyjścia przyjęto sieć 30 węzłów miejskich (ang. *urban nodes*), które ustanowiono w ramach ostatniej, dokonanej w 2024 r., rewizji Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. W ramach przedmiotowej rewizji, w Polsce wyznaczono 30 węzłów miejskich, klasyfikując do nich aglomeracje, których miasto rdzeniowe w trakcie tworzenia niniejszej klasyfikacji posiadało liczbę ludności powyżej 100 tys. mieszkańców.

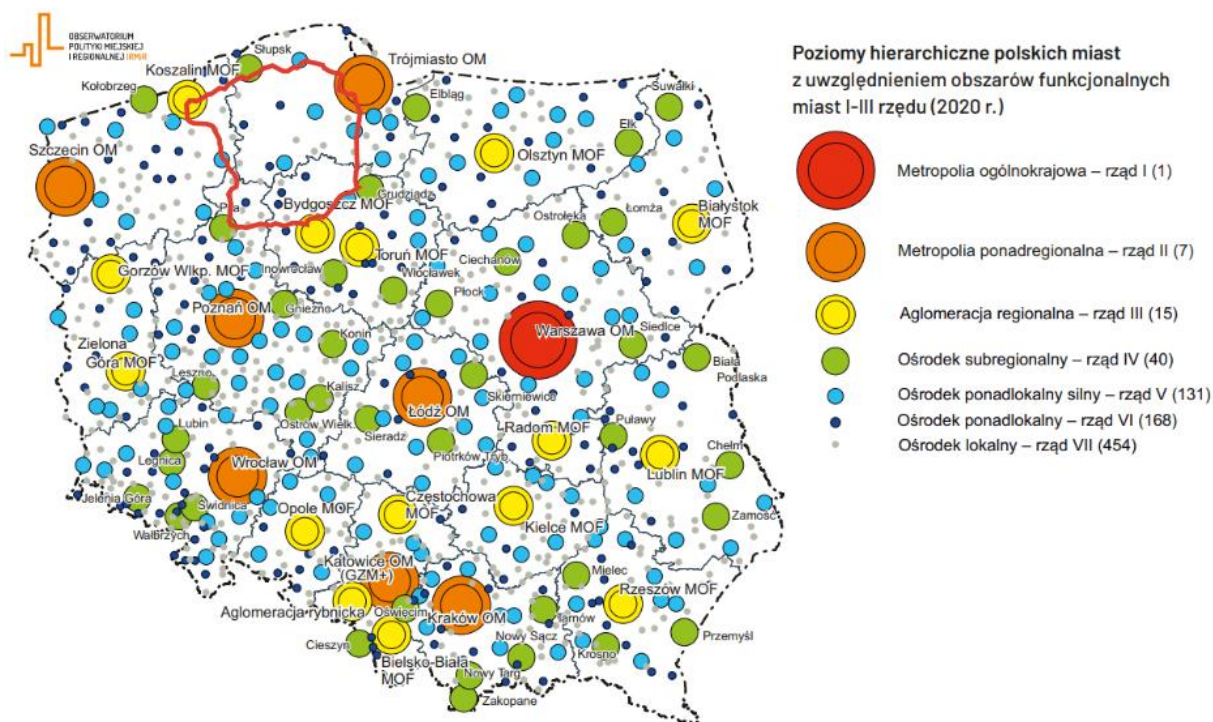


Rys. 10. Węzły miejskie sieci TEN-T na tle sieci drogowej TEN-T. Źródło: Rewizja Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (2024).

⁹ Obecny etap realizacji docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych, podczas którego w niektórych obszarach kraju zaczęła uwidaczniać się pewna nieadekwatność dotychczas przyjmowanych założeń kierunkowych, a także wzrastająca konieczność uporządkowania rozwoju sieci dróg krajowych poniżej poziomu docelowej sieci dróg szybkiego ruchu, uzasadniają przeprowadzenie ewaluacji typu *on-going* (przeprowadzonej w trakcie wdrażania strategii, służącej ocenie skuteczności i efektywności działań, umożliwiającej ich modyfikację w odpowiedzi na nowe wyzwania lub zmiany uwarunkowań), która skutkowałaby dokonaniem częściowej rewizji dotychczasowych planów, w tym przeprowadzeniem *regionalnych optymalizacji układów dróg krajowych*.

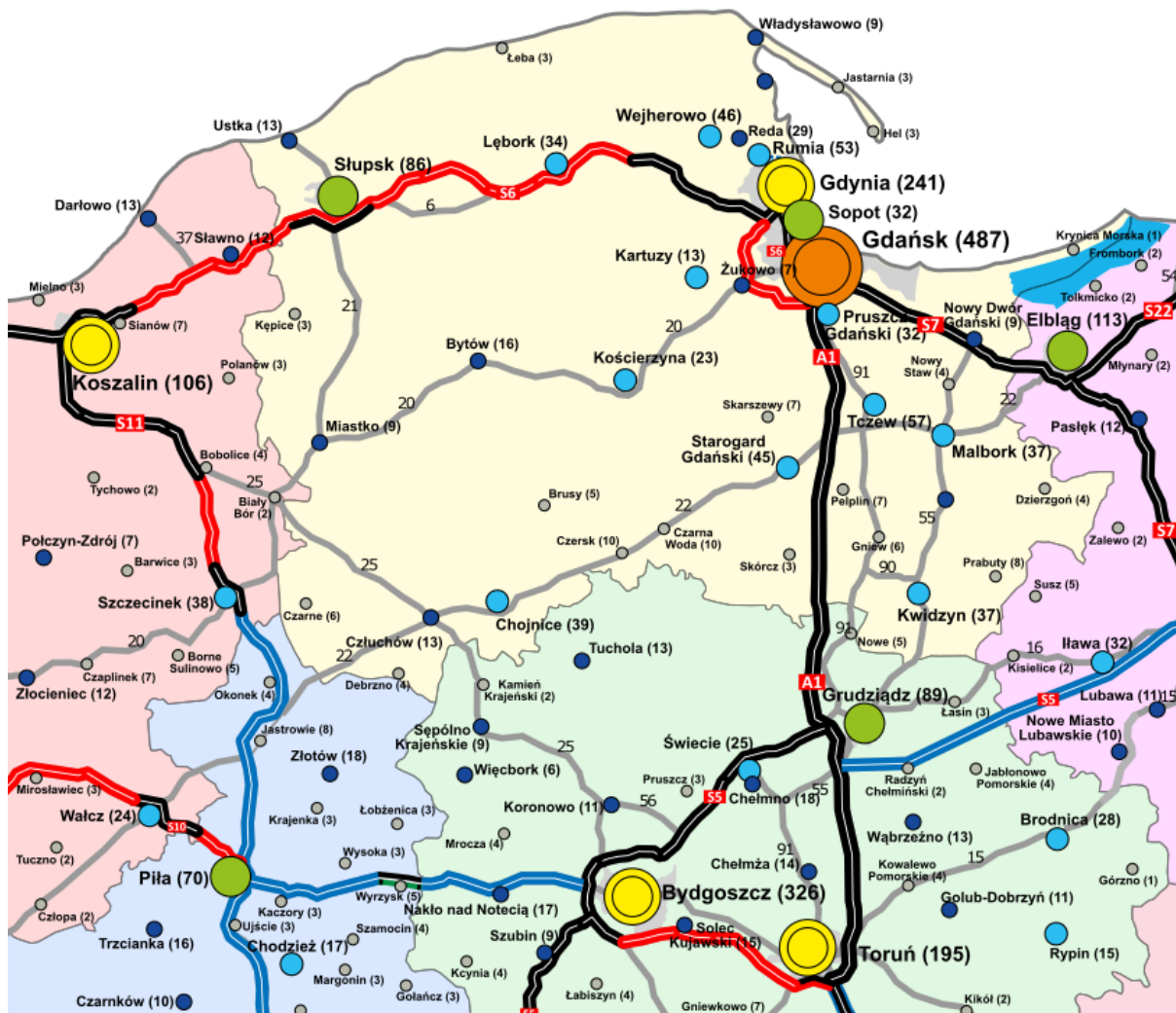
Wprawdzie wewnątrz obszaru analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie* nie ma żadnego miasta posiadającego status węzła miejskiego sieci TEN-T, ale na jego obrzeżach znajdują się 3 takie ośrodki, tj. Trójmiasto, Bydgoszcz i Koszalin. W tak określone kryteria nie wpisuje się chociażby Słupsk, o liczbie ludności wynoszącej 85 tys. mieszkańców, który jest postulowany jako miasto wymagające uwzględnienia w kontekście potencjalnej realizacji szlaku Via Pomerania. Ponadto, podobnej wielkości miastem na granicy obszaru analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie* jest również Grudziądz (88 tys.). W niektórych krajach sąsiednich za węzły miejskie uznano także nieco mniejsze miasta (o liczbie ludności 75-100 tys.), takie jak chociażby Poniewież (86 tys.) na Litwie, czy też Żylina (80 tys.) i Nitra (76 tys.) na Słowacji. Dlatego, m.in. w celu dopełnienia rozmieszczenia istotnych ośrodków miejskich w strukturze przestrzennej kraju, w *Funkcjonalno-strategicznym podziale dróg krajowych* przeanalizowano także dostępność ośrodków miejskich z przedziału ludnościowego 75-100 tys. mieszkańców, tj. Grudziądz, Jeleniej Góry, Nowego Sącza, Siedlec i Słupska, co przy okazji uzupełniło analizę o istotne punkty odniesienia w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie*. Na potrzeby niniejszego opracowania, uwzględniono także nieco mniejszą Piłę, o liczbie ludności ok. 70 tys. mieszkańców, która docelowo ma być miejscem, w którym będą krzyżować się ze sobą drogi ekspresowe S10 i S11, co dopełniłoby układ istotnych punktów odniesienia na obrzeżach obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie*.¹⁰ Ponadto, w niniejszym opracowaniu, dostępność Trójmiasta została przeanalizowana w podziale na Gdańsk i Gdynię. W skali kraju, identyfikacja istotnych korytarzy drogowych prowadzących do Trójmiasta w podziale na Gdańsk i Gdynię nie miałaby istotnego znaczenia, ale na poziomie makroregionalnym można już zacząć różnicować dostępność do obu z tych miast, szczególnie że trójmiejski obszar metropolitalny jest dość rozciągniętym przestrzennie i jednocześnie największym układem miejskim w otoczeniu analizowanego obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie*. Tak ograniczony zbiór ośrodków miejskich, tj. Trójmiasto (w tym Gdańsk i Gdynia), Bydgoszcz, Koszalin, Grudziądz, Słupsk i Piła wpisuje się także w klasyfikację opracowaną w 2024 r. w Instytucie Rozwoju Miast i Regionów w dokumencie pt. *Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce i jej przemiany w latach 1990-2020*, która stanowi jeden z punktów odniesienia dla przyjęcia kierunkowych wytycznych w projekcie opracowywanej *Koncepcji Rozwoju Kraju 2050*. Wskazane miasta są tożsame z lokalizacjami zidentyfikowanymi jako ośrodki I-IV rzędu przedmiotowej klasyfikacji, co przy uwzględnieniu oczywistego zróżnicowania rangi tych miast, stanowi dobry punkt wyjścia dla wypracowania odpowiedniego kierunkowego układu powiązań na poziomie krajowym w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 *Wschodnie Pojezierze Pomorskie*.

¹⁰ W pobliżu obszaru analizy, podobnej wielkości miastami są również Inowrocław i Konin, które także są postulowane jako miasta, które powinny zostać ujęte w ramach projektu Via Pomerania.



Rys. 11. Klasyfikacja ośrodków miejskich określona w opracowaniu pt. *Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce i jej przemiany w latach 1990-2020* z zaznaczonym obszarem S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. Obszar wrysowano na podkładzie: Sobala-Gwosdz A., Janas K., Jarczewski W., Czakon P., 2024, *Hierarchia funkcjonalna miast w Polsce i jej przemiany w latach 1990–2020*, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.

Dodatkowo, już po wykonaniu głównej analizy, w *Funkcjonalno-strategicznym podziale dróg krajowych* wstępnie sprawdzono, jak w ramach krajowych uwarunkowań sieci dróg krajowych zlokalizowane są miasta w przedziale ludnościowym 50-75 tys. mieszkańców. Analiza miała jedynie charakter dodatkowy, gdyż jest to już poziom ośrodków miejskich, gdzie w zakresie zapewnienia podstawowych powiązań drogowych coraz większą rolę odgrywają zarządcy dróg wojewódzkich. Przykładowo, w bezpośrednim sąsiedztwie 57-tysięcznego Mielca nie przebiega żadna droga krajowa, a jest to miasto takiej samej wielkości jak kolejny pod względem ludności ośrodek na obrzeżach obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie – Tczew. Dla zachowania hierarchiczności i przejrzystości analizy, dostępność do kolejnych (istotnych na poziomie regionalnym) ośrodków miejskich została przeanalizowana w dalszych etapach przedmiotowej analizy. Choć należy zauważyć, że akurat zapewnienie dostępności Tczewa do sieci dróg krajowych, jak i całego układu osadniczego szeroko rozumianych południowych obrzeży trójmiejskiego obszaru metropolitalnego (m.in. także Starogardu Gdańskiego i Malborka) zapewnia, krzyżujący się w pobliskim Swarzędzie układ dróg A1 i DK22. Zatem w przypadku Tczewa, jego węzłowość w ramach sieci dróg krajowych jest następstwem położenia przy korytarzach drogowych istotnych dla pobliskich ośrodków wyższego rzędu, m.in. Gdańska i Elbląga. W kolejnych krokach, będzie uwzględniana także dostępność ośrodków znajdujących się na kolejnych poziomach hierarchii osadniczej, tj. chociażby północnej części trójmiejskiego obszaru metropolitalnego – Małego Trójmiasta Kaszubskiego (Wejherowo, Rumia, Reda), a także pozostałych większych ośrodków miejskich, począwszy od pozostałych miast V rzędu według klasyfikacji Instytutu Rozwoju Miast i Regionów, czyli m.in. Szczecinka, Chojnic, Lęborka, Kościerzyny czy Świecia.



Rys. 12. Sieć ośrodków miejskich według klasyfikacji Instytutu Rozwoju Miast i Regionów (2024) w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie na tle docelowej sieci dróg szybkiego ruchu i obecnie istniejących pozostałych odcinków sieci dróg krajowych. Źródło: opracowanie własne.

W celu identyfikacji *dróg stanowiących inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych*, w ramach zbioru 30 węzłów miejskich sieci TEN-T, w *Funkcjonalno-strategicznym podziale dróg krajowych* dokonano **analizy efektywności odległościowej, porównującej odległość w linii prostej, która dzieli poszczególne pary miast, z długością trasy dzielącą te miasta poprzez odcinki docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych** (435 relacji). W ten sposób, w wyniku podzielenia odległości dzielącej poszczególne pary miast w ramach docelowej sieci dróg szybkiego ruchu (zakładając, że poza wlotami do miast podróż odbywałaby się wyłącznie z wykorzystaniem sieci autostrad i dróg ekspresowych) przez odległość dzielącą te miasta w linii prostej, zidentyfikowano efektywność odległościową połączeń drogowych wskazanych relacji. Badanie zrealizowano w podziale na 3 kategorie ludnościowe miast – powyżej 300 tys., 150-300 tys. oraz 100-150 tys. mieszkańców (czyli kolejno kat. I, kat. II i kat. III). Natomiast w kolejnym etapie, rozszerzono analizę i w taki sam sposób sprawdzono efektywność odległościową powiązań wspomnianych miast z przedziału 75-100 tys. mieszkańców (kat. IV), weryfikując efektywność odległościową połączeń łączących je z ośrodkami miejskimi kategorii I i II (kolejne 95 relacji). Tak jak wspomniano wcześniej, na potrzeby tego opracowania, w jego dalszej części sprawdzono także efektywność odległościową z wykorzystaniem docelowej sieci

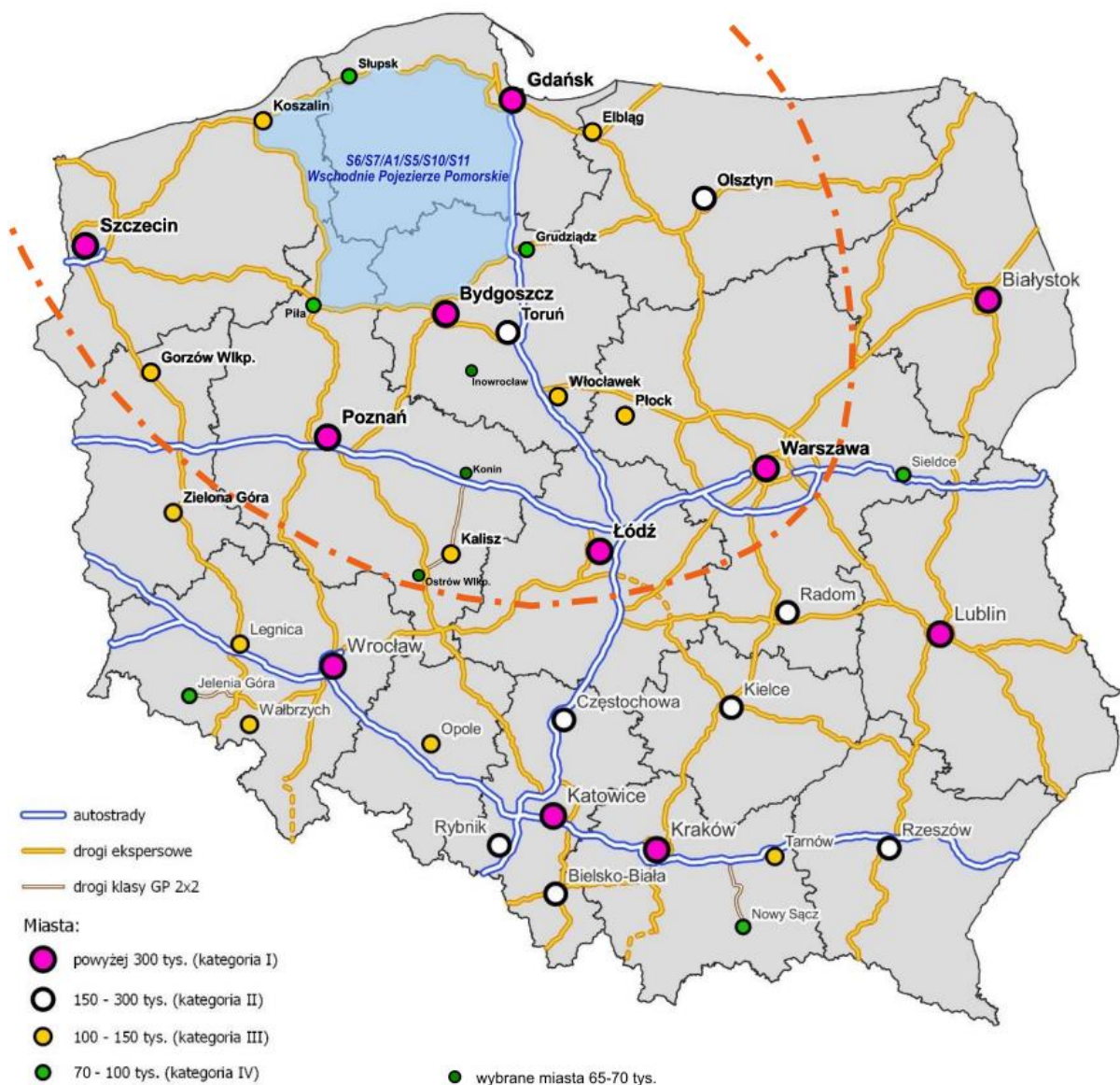
dróg szybkiego ruchu do nieco mniejszej Piły. Zakres przeanalizowanych relacji o znaczeniu krajowym przedstawiają pola zaznaczone kolorem zielonym w poniższej tabeli:

	miasta pow. 300 tys. (kat. I)	miasta 150-300 tys. (kat. II)	miasta 100-150 tys. (kat. III)	miasta 70-100 tys. (kat. IV)
miasta pow. 300 tys. (kat. I)				
miasta 150-300 tys. (kat. II)	x			
miasta 100-150 tys. (kat. III)	x	x		x
miasta 70-100 tys. (kat. IV)	x	x	x	x

Rys. 13. Zakres relacji uwzględniony w analizie identyfikacji dróg zapewniających spójność sieci dróg krajowych. Źródło: opracowanie własne.

Analiza obejmująca identyfikację *dróg zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP nie może ograniczać się jedynie do analizy uwarunkowań sieciowych wewnątrz przedmiotowego obszaru. Należy również zidentyfikować istotne powiązania z jego otoczeniem oraz takie, które potencjalnie mogą tranzytowo przebiegać przez ten obszar. Dla przejrzystości prezentowanych danych, ale też z barku konieczności przeprowadzenia szczegółowej analizy ponad 500 relacji w skali całego kraju, przyjęty obszar identyfikacji powiązań o znaczeniu krajowym ograniczono do północno-zachodniej i centralnej Polski, ale tak, aby obejmował również największe istotne generatory ruchu w szeroko rozumianym otoczeniu obszaru WPP, takie jak Warszawa, Łódź, Poznań, Szczecin i Olsztyn.

W niniejszym opracowaniu stosowany jest skrót „*DSR*” (drogi szybkiego ruchu), który należy utożsamiać z drogami klasy A (autostradami) oraz drogami klasy S (drogami ekspresowymi). W niniejszej analizie, jako drogę szybkiego ruchu (*DSR*) traktowano także odcinek DK25 Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski, który w ramach *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* jest planowany do realizacji jako dwujezdniowa droga klasy GP na węzłach.



Rys. 14. Obszar identyfikacji dróg stanowiących inne połączenia zapewniające spójność sieci w ramach analizy efektywności odległościowej powiązań między głównymi ośrodkami miejskimi w otoczeniu obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. Źródło: opracowanie własne.

W związku z tym, że docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych nie jest jeszcze w pełni ukończona, dla odcinków będących na etapie realizacji, przetargu lub przygotowania, zarówno tych ograniczających obszar WPP, jak i tych znajdujących się w ich otoczeniu, przyjęto wartości możliwe do określenia na obecnym etapie dojrzałości poszczególnych projektów:

- Włocławek Północ (A1) – Nacpolsk (S10/S50) – Szczytno/Przyborowice (S7)
 - S10 Włocławek Północ (A1) – Goślice (DK60) [68 km] (zgodnie z wariantem 4 STEŚ)
 - S10 Goślice (DK60) – Nacpolsk (S50) [32 km]
 - S50 Nacpolsk (S10) – Szczytno/Przyborowice (S7) [20 km] (zgodnie z war. 4 STEŚ)
 - DK60 Goślice (S10) – Płock [10 km] (DK-V1 STEŚ)
- S11 Turowo – Piła Północ [72 km]
- S10/S11 Piła Północ – Piła Zachód [6 km] (wariant 6 – najkorzystniejszy według analizy wielokryterialnej STEŚ dla odcinka S11 Piła – Ujście {18,8 km})
- S11 Piła Zachód – Poznań Północ [79 km]

- S11 Piła Zachód – Ujście (variant 6 – najkorzystniejszy według analizy wielokryterialnej STEŚ dla odcinka S11 Piła – Ujście {18,8 km})
- S11 Ujście – Parkowo (variant 2.1 – w trakcie uzyskiwania DŚU dla zadania S11 Ujście – Oborniki {43,3 km})
- S11 Parkowo – Poznań Północ (w realizacji jako zadanie pn. S11 Oborniki – Poznań {22,2 km})
- S5 Wirwajdy – Nowe Marzy (Sarnowo) [88 km]
 - S5 Wirwajdy – Mierzyn (variant 4 po ZOPI {48,5 km})
 - S5 Mierzyn – Sarnowo (variant 1A po ZOPI {39,0 km})
- S6 Sianów Wschód – Słupsk Zachód [46,6 km] (bez zmian długości przebiegu względem obecnego śladu DK6 Sianów Wschód – Słupsk Zachód)
- S6 Redzikowo – Bożepole Wielkie [62,3 km] (wydłużenie o 4 km względem obecnego śladu DK6 Redzikowo – Bożepole Wielkie – 58,3 km)
- S10 Szczecin Kijewo (bez węzła) – Szczecin Zdunowo (z węzłem) [4,4 km] (bez zmian długości przebiegu względem obecnego śladu DK10 Szczecin Kijewo – Szczecin Zdunowo)
- S10 Stargard Wschód – Wałcz Zachód [96 km] (bez zmian długości przebiegu względem obecnego śladu DK10 Stargard Wschód – Wałcz Zachód)
 - S10 Stargard Wschód (bez węzła) – Suchań (bez węzła) [13,8 km]
 - S10 Suchań (z węzłem) – Recz (z węzłem) [19,6 km]
 - S10 Recz (bez węzła) – Cybowo (bez węzła) [15,7 km]
 - S10 Cybowo (z węzłem) – Łowicz Watecki (bez węzła) [16,1 km]
 - S10 Łowicz Watecki (z węzłem) – Piecnik (bez węzła) [14,8 km]
 - S10 Piecnik (z węzłem) – Wałcz Zachód (bez węzła) [16,0 km]
- S10 Witankowo (bez węzła) – Piła Północ (z węzłem) [13,0 km] (bez zmian długości przebiegu względem obecnego śladu DK10 Witankowo – Piła Północ)

Dla każdej pary ośrodków miejskich, spełniających wcześniej określone kryteria, sprawdzono najkrótszą możliwą trasę z wykorzystaniem docelowej sieci DSR, dzieląc ją następnie przez odległość w linii prostej pomiędzy tymi miastami. Za wartość progową, pozwalającą stwierdzić, czy dana relacja posiada efektywne powiązanie z wykorzystaniem sieci dróg szybkiego ruchu, w *Funkcjonalno-strategicznym podziale dróg krajowych* przyjęto **35% wydłużenia** długości trasy prowadzącej odcinkami DSR względem odległości dzielącej oba miasta w linii prostej. Dla porównania, właśnie taka wartość charakteryzuje połączenie DSR w relacji Poznań – Szczecin, dla której najkrótsza trasa w ramach docelowej sieci DSR już istnieje (poprzez drogi A2 i S3) i wynosi 264 km. Natomiast odległość dzieląca te miasta w linii prostej to 195 km¹¹. W relacjach, których wskaźnik wydłużenia przekracza 35%, zaczyna pojawiać się skłonność do poszukiwania krótszych tras alternatywnych, a wraz ze zwiększaniem się wartości tego wskaźnika, koszt i czas podróży trasami prowadzącymi w całości odcinkami DSR staje się coraz mniej adekwatny względem fizycznej odległości dzielącej źródło i cel podróży. Zatem im większa wartość przedmiotowego wskaźnika wydłużenia, tym większa skłonność, aby poszukiwać tras alternatywnych, które w swoim przebiegu nie prowadzą jedynie odcinkami sieci DSR. Dlatego relacje, których wartość wskaźnika wydłużenia nie przekracza 35%, można uznać za racjonalne i w pełni akceptowalne trasy w ramach analizowanej macierzy powiązań łączących istotne ośrodki miejskie.

W poniższej tabeli, pierwszą z wartości wpisanych w pierwszym wierszu każdej relacji analizowanych par miast, jest odległością wyrażoną w kilometrach, która dzieli te miasta po sieci DSR, a druga wartość to odległość dzieląca je w linii prostej (również wyrażona w kilometrach).

¹¹ Obie wartości określają odległość liczoną pomiędzy centrami miast.

Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców	Warszawa	Warszawa						powiązanie wymagające					
	Łódź	130 / 119	Łódź						optymalne	uzupełnienia poza			
		A2							powiązanie DSR	odc. DSR			
		9%							(jasnofioletowy)	(jasnoniebieski)			
	Poznań	310 / 278	206 / 187	Poznań						172 / 136	249 / 170	<- odległość po DSR / odległość w linii prostej	
		A2	A2							S6	S10,S11	<- przebieg najkrótszego ciągu DSR w danej relacji	
		12%	10%						26%	46%	<- wydłużenie ciągu DSR wzgl. odległości w linii prostej		
Gdańsk	343 / 284	338 / 293	302 / 244	Gdańsk									
	S7	A1	S5,A1										
	21%	15%	24%										
Szczecin	528 / 454	460 / 380	264 / 195	366 / 287	Szczecin								
	S7,S10,A1,S10	A2,S3	A2,S3	S6									
	16%	21%	35%	28%									
Bydgoszcz	265 / 226	223 / 181	131 / 108	167 / 143	259 / 232	Bydgoszcz							
	S7,S10,A1,S10	A1,S10	S5	A1,S5	S10								
	17%	23%	21%	17%	12%								
Miasta 150-300 tys. mieszkańców	Gdynia	375 / 303	355 / 313	324 / 258	22 / 20	356 / 287	190 / 159	Gdynia					
		S7,S6	A1,S6	S5,A1,S6	DW468	S6	S5,A1,S6						
		24%	26%	10%	19%								
	Toruń	221 / 184	173 / 151	179 / 131	168 / 149	313 / 273	50 / 41	192 / 167	Toruń				
		S7,S10,A1	A1	S5,S10	A1	S10	S10	S6,A1					
		20%	15%	37%	13%	15%	22%	15%					
Olsztyn	215 / 176	316 / 235	361 / 282	182 / 136	483 / 393	227 / 179	216 / 151	200 / 151	Olsztyn				
	S7,S51	A2,S50,S7,S51	S5,S7,S51	S7,S51	S10,S5,S7,S51	S5,S7,S51	S6,S7,S51	A1,S5,S7,S51					
	22%	34%	28%	34%	23%	27%	43%	32%					
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.	464 / 395	359 / 307	162 / 120	465 / 288	105 / 90	292 / 191	442 / 294	341 / 228	525 / 368			
		A2,S3	A2,S3	A2,S3	S6,S3	S3	S5,A2,S3	S6,S3	S10,S5,A2,S3	S51,S5,A2,S3			
		17%	17%	35%	61%	17%	53%	50%	50%	43%			
	Elbląg	286 / 239	382 / 266	352 / 255	61 / 54	434 / 329	218 / 147	93 / 70	219 / 138	125 / 82			
		S7	A1,S7	S5,A1,S7	S7	S6,S7	S5,A1,S7	S6,S7	A1,S7	S51,S7			
		20%	44%	38%	13%	32%	48%	33%	59%	52%			
	Płock	115 / 95	171 / 89	295 / 189	282 / 213	430 / 359	167 / 131	305 / 233	123 / 91	220 / 146			
		S7,S10	A2,S50,S10	S5,S10,A1,S10	A1,S10	S10,A1,S10	S10,A1,S10	S6,A1,S10	A1,S10	S51,S7,S50,S10			
		21%	92%	56%	32%	20%	27%	31%	35%	51%			
	Koszalin	520 / 389	472 / 348	264 / 205	203 / 162	172 / 136	249 / 170	186 / 157	305 / 207	384 / 285			
		S11,S10,A1,S10,S7	A1,S10,S11	S11	S6	S6	S10,S11	S6	S10,S11	S51,S7,S6			
		34%	36%	29%	25%	26%	46%	18%	47%	35%			
Wrocław	170 / 140	128 / 102	235 / 147	221 / 191	370 / 314	106 / 89	224 / 211	65 / 51	269 / 157				
	S7,S10	A1	S5,S10,A1	A1	S10,A1	S10,A1	S6,A1	A1	S51,S5,A1				
	21%	25%	60%	16%	18%	19%	16%	27%	71%				
Kalisz	261 / 207	155 / 94	143 / 106	416 / 290	398 / 302	245 / 151	438 / 307	293 / 143	430 / 276				
	A2,DK25	A2,DK25	A2,DK25	A1,S5,A2,DK25	S3,A2,DK25	S5,A2,DK25	S6,A1,S5,A2,DK25	S10,S5,A2,DK25	S51,S7,S50,A2,DK25				
	26%	65%											

28

Następnie sprawdzono, które odcinki dróg krajowych poza siecią DSR są istotne dla *zapewnienia spójności sieci dróg krajowych*, gdyż dzięki nim byłoby możliwe osiągnięcie wskaźników efektywności odległościowej powiązań nieprzekraczających poziomu 35%. W pierwszym kroku zweryfikowano, dzięki którym odcinkom dróg krajowych **zlokalizowanym poza obszarem S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie** jest możliwe uzyskanie efektywnych odległościowo powiązań pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi (tak aby wskaźnik efektywności odległościowej przestał przekraczać wartość 35%). W ten sposób zidentyfikowano relacje, w których możliwość uzyskania lepszej efektywności odległościowej powiązań nie jest zależna od odcinków dróg krajowych przebiegających przez obszar WPP.

W powyższej tabeli, kolorem jasnofioletowym nie zostały oznaczone wszystkie połączenia, których wskaźnik wydłużenia nie przekracza 35%. Wynikało to z tego, że przykładowo, dla relacji Gdynia – Olsztyn, realizowanej poprzez ciąg dróg ekspresowych S6, S7 i S52, wskaźnik wydłużenia wynosi 43%. Taka wartość wskaźnika wydłużenia uzasadnia poszukiwanie odcinków dróg krajowych położonych poza docelową siecią DSR, które zapewniłyby temu powiązaniu trasę w przebiegu nieprzekraczającym o więcej niż 35% odległości dzielącej te miasta w linii prostej. W tym przypadku, takim odcinkiem drogi krajowej poza docelową siecią DSR jest odcinek DK16 Ostróda – Olsztyn. Dzięki wykorzystaniu tego odcinka w relacji Gdynia – Olsztyn, zostałaby zapewniona efektywność odległościowa połączenia na poziomie wskaźnika wydłużenia wynoszącego 33%. Należy zauważyć, że przy okazji odcinek DK16 Ostróda – Olsztyn jednocześnie poprawiłby m.in. efektywność powiązania Bydgoszczy z Olsztynem, zmniejszając wartość wskaźnika wydłużenia także w tej relacji – z 27% na 18%, co jest przyczyną, dlaczego w powyższej tabeli relacji Bydgoszcz – Olsztyn nie oznaczono kolorem jasnofioletowym.

W obszarze identyfikacji przyjętym na potrzeby niniejszej analizy, poza obszarem S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, do odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* należą korytarze dróg krajowych poprawiające dojazd w kierunku Olsztyna:

- DK16 Ostróda Południe (S5/S7) – Olsztyn Południe (S51)
- DK60 Kutno Północ (A1) – Płock (S10/DK62) – Głinojeck (S7)

Odcinki korytarza DK22 istotne z punktu widzenia odpowiedniego skomunikowania Gorzowa Wielkopolskiego i Elbląga:

- DK22 Gorzów Wielkopolski Południe (S3) – Wałcz Południe (S10)¹²
- DK22 Wałcz Wschód (S10) – Jastrowie (S11)
- DK22 Swarzędz (A1) – Elbląg Południe (S7)

A także odcinki potencjalnego szlaku Via Pomerania na południe od Bydgoszczy/Torunia w kierunku Konina/Kalisza oraz korytarze poprawiające efektywność odległościową powiązań z Poznania w kierunku Torunia, Włocławka i Płocka oraz powiązań Kalisza na osi wschód-zachód¹³:

¹² Uwzględniając szereg zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu 100 obwodnic na lata 2020-2030, w tym m.in. obwodnicę Wałcza i Strączna, która dość istotnie wpływa na długości relacji w korytarzach S10/DK22 (skrót trasy S10/DK22 w relacji Bydgoszcz Gorzów Wielkopolski o 4,5 km względem przebiegu przez miasto Wałcz).

¹³ Tak określona grupa powiązań została szerzej opisana w rozdziale 5. *Rozwój korytarza Via Pomerania na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski* niniejszego opracowania. Należy zauważyć, że już przy analizie ograniczonej do centralnej i północno-zachodniej Polski, uwidacznia się istotna rola korytarza Via Pomerania prowadzącego na południe od Bydgoszczy, tj. na odcinku: Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski.

- DK25 Bydgoszcz Południe (S10) – Inowrocław Łatkowo (DK15)
- DK15/DK25 Inowrocław Łatkowo – Strzelno (DK62)
- DK25 Strzelno (DK15/DK25) – Konin – Modła (A2)
- DK25 Modła (A2) – Kalisz (DK12) – Ostrów Wielkopolski Wschód (S11)
- DK15 Toruń Zachód (S10) – Inowrocław Łatkowo (DK25)
- DK15 Strzelno (DK25/DK62) – Gniezno
- DK62 Strzelno (DK15/DK25) – Włocławek Zachód (A1)
- DK12 Pleszew (S11) – Kalisz (DK12) – Sieradz Południe (S8)



Rys. 16. Odcinki dróg krajowych niestanowiące korytarzy docelowej sieci dróg szybkiego ruchu, położone poza obszarem analizy S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, wpływające na efektywność odległościową powiązań o znaczeniu krajowym, stanowiące odcinki *dróg zapewniających spójność sieci* na poziomie krajowym. Źródło: opracowanie własne.

W poniższej tabeli, kolorem ciemnofioletowym wskazano relacje, których wskaźnik efektywności odległościowej osiągnąłby optymalną wartość dzięki odcinkom dróg krajowych *zapewniającym spójność sieci*, położonym poza obszarem S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie:

Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców	Warszawa	Warszawa		172 / 136 S6	212 / 179 S5,DK16	249 / 170 S10,S11	<- odległość po DSR(DK) / odległość w linii prostej <- przebieg ciągu DSR(DK) w danej relacji <- wydłużenie ciągu wzgl. odległości w linii prostej				
	Łódź	130 / 119 A2	Łódź		optymalne powiązanie DSR (jasnofioletowy)	powiązanie uzupełnione o linkami DK poza obszarem WPP (ciemnofioletowy)	powiązanie wymagające uzupełnienia poza odc. DSR w obszarze WPP (jasnoniebieski)				
		9%									
	Poznań	310 / 278 A2	206 / 187 A2	Poznań							
	Gdańsk	343 / 284 S7	338 / 293 A1	302 / 244 S5,A1	Gdańsk						
		21%	15%	24%							
Szczecin	528 / 454 S7,S10,A1,S10	460 / 380 A2,S3	264 / 195 A2,S3	366 / 287 S6	Szczecin						
	16%	21%	35%	28%							
	Bydgoszcz	265 / 226 S7,S10,A1,S10	223 / 181 A1,S10	131 / 108 S5	167 / 143 A1,S5	259 / 232 S10	Bydgoszcz				
	17%	23%	21%	17%	12%						
	Gdynia	375 / 303 S7,S6	355 / 313 A1,S6	324 / 258 S5,A1,S6	22 / 20 DW468	356 / 287 S6	190 / 159 S5,A1,S6	Gdynia			
24%		13%	26%	10%	24%	19%					
Toruń	221 / 184 S7,S10,A1	173 / 151 A1	154 / 131 S5,DK15	168 / 149 A1	313 / 273 S10	50 / 41 S10	192 / 167 S6,A1	Toruń			
	20%	15%	18%	13%	15%	22%	15%				
Olsztyn	215 / 176 S7,S51	291 / 235 A1,DK60,S7,S51	346 / 282 S5,S7,DK16	167 / 136 S7,DK16	468 / 393 S10,S5,DK16	212 / 179 S5,DK16	201 / 151 S6,S7,DK16	185 / 151 A1,S5,DK16	Olsztyn		
	22%	24%	23%	23%	19%	18%	33%	23%			
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.	464 / 395 A2,S3	359 / 307 A2,S3	162 / 120 A2,S3	384 / 288 A1,S5,S10,DK22	105 / 90 S3	221 / 191 S10,DK22	408 / 294 S6,A1,S5,S10,DK22	276 / 228 S10,DK22	424 / 368 DK16,S5,S10,DK22	
		17%	17%	35%	33%	17%	16%	39%	21%	15%	
	Ełbląg	286 / 239 S7	346 / 266 A1,DK22	317 / 255 S5,A1,DK22	61 / 54 S7	434 / 329 S6,S7	183 / 147 S5,A1,DK22	93 / 70 S6,S7	184 / 138 A1,DK22	110 / 82 DK16,S7	
		20%	30%	24%	13%	32%	24%	33%	33%	34%	
	Płock	115 / 95 S7,S10	112 / 89 A1,DK60	247 / 189 S5,DK15,DK62,A1,S10	282 / 213 A1,S10	430 / 359 S10,A1,S10	167 / 131 S10,A1,S10	305 / 233 S6,A1,S10	123 / 91 A1,S10	177 / 146 S51,S7,DK60	
		21%	26%	31%	32%	20%	27%	31%	35%	21%	
	Koszalin	520 / 389 S11,S10,A1,S10,S7	472 / 348 A1,S10,S11	264 / 205 S11	203 / 162 S6	172 / 136 S6	249 / 170 S10,S11	186 / 157 S6	292 / 207 S10,S11	369 / 285 DK16,S7,S6	
		34%	36%	29%	25%	26%	46%	18%	47%	29%	
	Włocławek	170 / 140 S7,S10	128 / 102 A1	167 / 147 S5,DK15,DK62	221 / 191 A1	370 / 314 S10,A1	106 / 89 S10,A1	244 / 211 S6,A1	65 / 51 A1	228 / 157 S51,S7,DK60,S10	
		21%	25%	14%	16%	18%	19%	16%	27%	45%	
Kalisz	261 / 207 A2,DK25	121 / 94 S14,S8,DK12	121 / 106 S11,DK12	338 / 290 A1,DK15,DK25	376 / 302 S3,A2,S11,DK12	177 / 151 DK25	362 / 307 S6,A1,DK15,DK25	167 / 143 DK15,DK25	355 / 276 S16,S5,A1,DK15,DK25		
	26%	29%	14%	17%	25%	17%	18%	17%	29%		
Miasta 70-100 tys. mieszkańców	Grudziądz	276 / 206 S7,S10,A1	233 / 198 A1	208 / 171 S5	109 / 97 A1	329 / 278 S10,S5	73 / 64 S5	132 / 116 S6,A1	65 / 53 A1	139 / 118 DK16,S5	
		34%	18%	22%	12%	18%	14%	23%	18%		
	Sępole	469 / 363 S7,S6	455 / 342 A1,S6	330 / 229 S11,S6	133 / 105 S6	239 / 199 S6	291 / 162 S5,A1,S6	118 / 97 S6	292 / 191 A1,S6	299 / 237 DK16,S7,S6	
		29%	33%	44%	27%	20%	80%	22%	53%	26%	
	Piła	358 / 306 S7,S10,A1,S10	310 / 241 A1,S10	97 / 84 S11	253 / 183 A1,S5,S10	174 / 149 S10	89 / 85 S10	276 / 192 S6,A1,S5,S10	144 / 125 S10	298 / 257 DK16,S5,S10	
		17%	29%	15%	38%	17%	5%	44%	15%	16%	

Rys. 17. Macierz efektywności odległościowej powiązań o znaczeniu krajowym w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie i jego otoczeniu uzupełniona o korytarze dróg krajowych znajdujące się poza docelową siecią dróg szybkiego ruchu, które pełnią istotną rolę w zapewnieniu optymalnych powiązań na poziomie krajowym (bez odcinków dróg krajowych położonych wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie). Źródło: opracowanie własne.

W tym miejscu należy wyraźnie zaznaczyć, że zidentyfikowanych odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* nie należy automatycznie utożsamiać z brakującymi korytarzami dróg szybkiego ruchu. Należy je traktować jako informację, gdzie w sieci dróg krajowych zlokalizowane są odcinki, które przy obecnie planowanym docelowym kształcie sieci dróg

szybkiego ruchu oraz obecnym kształcie pozostałej sieci dróg krajowych zapewniają *spójność sieci dróg krajowych* na poziomie krajowym. Rekomendowany zakres inwestycji w korytarzach takich dróg, jak np. ich docelowe parametry techniczne czy dokładny przebieg, wymagają dalszych pogłębionych analiz, uwzględniających szersze spektrum uwarunkowań. W zakresie określenia optymalnego kierunkowego układu sieci dróg krajowych, w dalszej części niniejszego opracowania taka analiza została wykonana właśnie dla obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie (po uprzednim zidentyfikowaniu odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* także w tym obszarze).

Dzięki przeprowadzeniu dotychczasowych kroków w procedurze identyfikacji odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych*, można teraz zidentyfikować relacje o znaczeniu krajowym, do których zapewnienia efektywności odległościowej konieczne jest wykorzystanie korytarzy drogowych położonych wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. Zatem w poniższej tabeli pozostawiono relacje o znaczeniu krajowym:

1. których efektywność odległościowa jest osiągalna jedynie poprzez korytarze drogowe położone wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie
2. oraz takie, które zyskają efektywniejsze odległościowo powiązanie, dzięki wykorzystaniu korytarzy drogowych koniecznych do zapewnienia efektywności odległościowych relacji opisanych w pkt 1.

powiązań bardzo dużych (powyżej 300 tys. mieszkańców) i dużych (150-300 tys.) ośrodków z miastami z przedziałów 70-100 tys. oraz 100-150 tys. mieszkańców. Dla przejrzystości dalszych analiz, tak zidentyfikowane relacje przedstawiono poniżej w zagregowanej tabeli, usuwając z niej całkowicie puste wiersze i kolumny:

		Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców						Miasta 150-300 tys. mieszkańców	
		Warszawa	Łódź	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Bydgoszcz	Gdynia	Toruń
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.				384 / 288 A1,S5,S10,DK22 33%			408 / 294 S6,A1,S5,S10,DK22 39%	
	Elbląg					434 / 329 S6,S7 32%			
	Koszalin	520 / 389 S11,S10,A1,S10,S7 34%	472 / 348 A1,S10,S11 36%				249 / 170 S10,S11 46%		305 / 207 S10,S11 47%
Miasta 75-100 tys. mieszkańców	Ślupsk		455 / 342 A1,S6 33%	330 / 229 S11,S6 44%			291 / 162 S5,A1,S6 80%		292 / 191 A1,S6 53%
	Piła				253 / 183 A1,S5,S10 38%			276 / 192 S6,A1,S5,S10 44%	

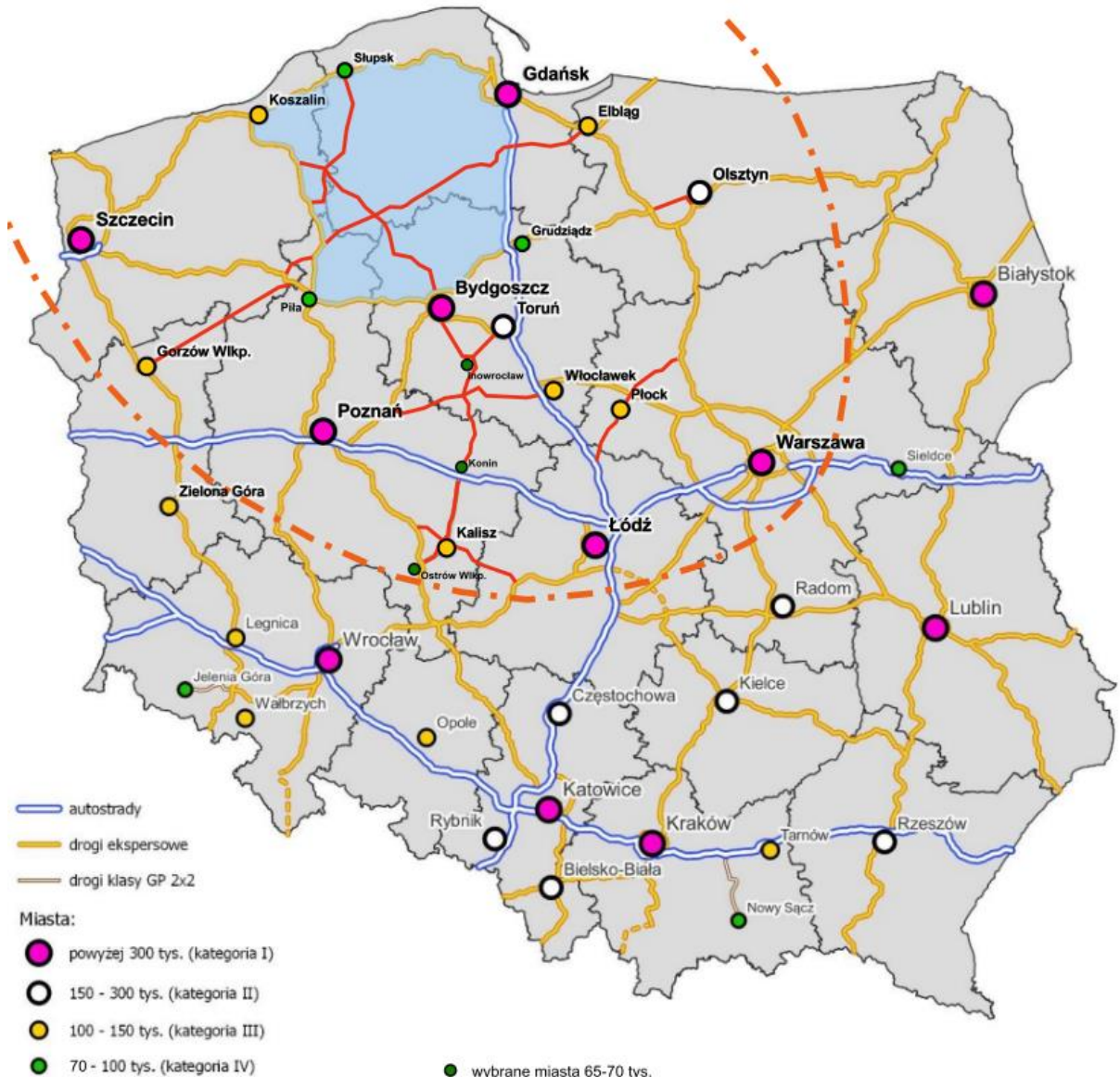
Rys. 19. Relacje o znaczeniu krajowym, których efektywne odległościowo powiązanie drogowe jest osiągalne jedynie poprzez korytarze drogowe położone wewnątrz obszaru WPP (relacje w tabeli, które posiadają wskaźnik wydłużenia ponad 35%) oraz takie relacje o znaczeniu krajowym, w których uzyskanie bardziej efektywnego odległościowo powiązania jest możliwe dzięki wykorzystaniu tak zidentyfikowanych korytarzy drogowych (relacje w tabeli, które posiadają wskaźnik wydłużenia poniżej 35%) – zagregowana wersja tabeli. Źródło: opracowanie własne.

Relacje przekraczające wskaźnik wydłużenia o ponad 35% uzasadniają poszukiwanie bardziej efektywnych odległościowo powiązań drogowych. Pod tym względem, największą wartość przyjmują powiązania Ślupska z Bydgoszczą (80%) oraz Ślupska z Toruniem (53%), które pośrednio oddziałują na niezbyt dobre powiązanie Ślupska z Łodzią (33%). W przypadku Ślupska, na niezadowalającym poziomie jest także jego powiązanie z Poznaniem (44%). Niską efektywnością odległościową korytarzy DSR charakteryzuje się również obecnie planowane powiązanie DSR Koszalina (tak jak w przypadku Ślupska) z Bydgoszczą (46%) oraz z Toruniem (47%), a dalej także z Łodzią (36%). Do uwzględnienia w ramach poszukiwania krótszych relacji z uwzględnieniem odcinków sieci dróg krajowych niestanowiących docelowych korytarzy sieci DSR kwalifikują się również relacje łączące Gdynię z Piłą (44%) oraz z Gorzowem Wielkopolskim (39%), a także Gdańsk z Piłą (38%).

Zapewnienie krótszych powiązań drogowych z wykorzystaniem odcinków dróg krajowych znajdujących się w obszarze WPP we wskazanych relacjach jest osiągalne poprzez:

- relacja Koszalin – Bydgoszcz/Toruń/Łódź
 - DK25 Bobolice (S11) – Biały Bór (DK20) – Człuchów (DK22) – Bydgoszcz Opatowiec (S5)
- relacja Ślupsk – Bydgoszcz/Toruń/Łódź
 - DK21 Ślupsk Południe (S6) – Miastko (DK20)
 - DK20 Miastko (DK21) – Biały Bór (DK25)
 - DK25 Biały Bór (DK20) – Człuchów (DK22) – Bydgoszcz Opatowiec (S5)

- Relacja Słupsk – Poznań
 - DK21 Słupsk Południe (S6) – Miastko (DK20)
 - DK20 Miastko (DK21) – Białty Bór (DK25) – Szczecinek (S11)
- Relacja Gdynia/Gdańsk – Piła/Gorzów Wielkopolski
 - DK22 Swarzędz (A1) – Podgaje (S11)



Rys. 20. Odcinki dróg krajowych niestanowiące korytarzy docelowej sieci dróg szybkiego ruchu, wpływające na efektywność odległościową powiązań o znaczeniu krajowym w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie oraz w jego otoczeniu. Źródło: opracowanie własne.

W celu obliczenia efektywności odległościowej dla relacji potencjalnie wykorzystujących korytarze dróg krajowych DK20, DK21 i DK25 w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie przyjęto długości odcinków sieci dróg krajowych uwzględniające obecnie realizowane zadania inwestycyjne, a także te będące na etapie przetargu, przygotowania i planowania.

Korekty długości sieci dróg krajowych wynikające z inwestycji będących na etapie realizacji lub przetargu na realizację wyglądają w następujący sposób:

- DK22 obwodnica Starogardu Gdańskiego (obecne przejście przez Starogard Gdański: 12,5 km; obwodnica Starogardu Gdańskiego: 16,0 km; wydłużenie przebiegu DK25 o 3,5 km)
- DK25 obwodnica Bobolic (obecne przejście przez Bobolice: 2,3 km; obwodnica Bobolic: 1,1 km; skrócenie przebiegu DK25 o 1,2 km)
- DK25 obwodnica Kamienia Krajeńskiego (obecne przejście przez Kamień Krajeński w ciągu DK25: 3,3 km; obwodnica Kamienia Krajeńskiego: 2,5 km; skrócenie przebiegu DK25 o 0,8 km);
- DK25 obwodnica Sępólna Krajeńskiego (obecne przejście przez Sępólno Krajeńskie: 5,8 km; obwodnica Sępólna Krajeńskiego: 6,4 km; wydłużenie przebiegu DK25 o 0,6 km)
- DK25 obwodnica Dziedna (obecne przejście przez Dziedno: 1,6 km; Obwodnica Dziedna: 1,6 km; bez wpływu na długość DK25)

Dla zadań będących na etapie przygotowania:

- DK22 obwodnica Jaromierza (obecne przejście przez Jaromierz: 2,9 km; obwodnica Jaromierza: 3,0 km; wydłużenie przebiegu o 0,1 km)
- DK22/DK25 obwodnica Człuchowa [wariant południowo-zachodni]
 - obwodnica w ciągu DK22 (obecne przejście przez Człuchów: 12,3 km; obwodnica Człuchowa w ciągu DK22 13,9 km; wydłużenie przebiegu DK22: 1,6 km) [relacja Trójmiasto – Piła]
 - obwodnica w ciągu DK25 (obecne przejście przez Człuchów: 10,0 km; obwodnica Człuchowa w ciągu DK25 11,8 km; wydłużenie przebiegu DK25: 1,8 km) [relacja Koszalin/Słupsk – Bydgoszcz]
- DK25 obwodnica Buszkowa (obecne przejście przez Buszkowo: 3,1 km; obwodnica Buszkowa: 2,8 km; skrócenie przebiegu o 0,3 km)
- DK25 obwodnica Gościeradza (obecne przejście przez Gościeradz: 1,3 km; obwodnica Gościeradza: 1,4 km; wydłużenie przebiegu o 0,1 km)

Dla zadań będących w planowaniu (Załącznik nr 2 *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*):

- DK20/DK25 obwodnica Białego Boru [przyjęto wariant omijający Białą Górę od zachodu, południa i wschodu, który optymalnie obsługiwałby 3 podstawowe relacje: Słupsk – Poznań, Koszalin – Bydgoszcz oraz Słupsk – Poznań]
 - obwodnica w ciągu DK20 (obecne przejście przez Białą Górę: 6,8 km; obwodnica Białego Boru w ciągu DK20 6,3 km; skrócenie przebiegu DK20: 0,5 km) [relacja Słupsk – Poznań]
 - obwodnica w ciągu DK25 (obecne przejście przez Białą Górę: 5,2 km; obwodnica Białego Boru w ciągu DK25 6,2 km; wydłużenie przebiegu DK25: 1,0 km) [relacja Koszalin – Bydgoszcz]
 - wschodnia część obwodnicy Białego Boru (obecne przejście przez Białą Górę: 5,6 km; obwodnica Białego Boru 3,9 km; skrócenie przebiegu: 1,7 km) [relacja Słupsk – Bydgoszcz]
- DK22 obwodnica Czerska (obecne przejście przez Czersk: 6,0 km; obwodnica Czerska w ciągu DK22: 9,4 km; wydłużenie przebiegu DK22: 3,4 km)

Zatem w poszczególnych relacjach w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie będzie to skutkowało następującymi wydłużeniami/skróceniami korytarzy dróg krajowych względem obecnego przebiegu:

- [relacja Słupsk – Bydgoszcz] DK21/DK20/DK25 Słupsk Południe (S6) – Miastko – Biały Bór – Człuchów – Bydgoszcz Opatowiec (S5) [skrócenie przebiegu o 0,3 km]
- [relacja Koszalin – Bydgoszcz] DK25 Bobolice (S11) – Biały Bór – Człuchów – Bydgoszcz Opatowiec (S5) [wydłużenie przebiegu o 1,2 km]
- [relacja Słupsk – Poznań] DK21/DK20 Słupsk Południe – Miastko – Biały Bór – Szczecinek Śródmieście (S11) [skrócenie przebiegu o 0,5 km]
- [relacja Trójmiasto – Piła/Gorzów Wielkopolski] DK22 Podgaje (S11) – Swarzędz (A1) [wydłużenie przebiegu o 8,6 km]

Zidentyfikowane w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie odcinki dróg krajowych *zapewniające spójność sieci dróg krajowych*, które, ze względu na łączenie ze sobą istotnych ośrodków miejskich, można utożsamiać z odcinkami dróg krajowych pełniącymi *funkcję krajową*, to:

- **DK20 Szczecinek Śródmieście (S11) – Biały Bór (DK25) – Miastko (DK21)**
- **DK21 Słupsk Południe (S6) – Miastko (DK20)**
- **DK22 Podgaje (S11) – Człuchów (DK25) – Swarzędz (A1)**
- **DK25 Bobolice (S11) – Biały Bór (DK20) – Człuchów (DK22) – Bydgoszcz Opatowiec (S5)**

Uwzględnienie powyższych odcinków w analizie efektywności odległościowej przekłada się na następujące wartości wskaźnika wydłużenia:

		Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców						Miasta 150-300 tys. mieszkańców	
		Warszawa	Łódź	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Bydgoszcz	Gdynia	Toruń
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.				347 / 288 A1,DK22,S11,DK22			370 / 294 S6,A1,DK22,S11,DK22	
					20%			26%	
	Elbląg					387 / 329 S10,DK22,S11,DK22			
					18%				
Miasta 75-100 tys. mieszkańców	Koszalin	482 / 389 S10,A1,S10,DK25,S11	433 / 348 A1,S10,DK25,S11				208 / 170 DK25,S11		268 / 207 S10,DK25,S11
		24%	24%				22%		29%
	Słupsk		435 / 342 A1,S10,S5,DK25,DK20,S11	280 / 229 S11,DK20,DK21			209 / 162 DK25,DK20,DK21		269 / 191 S10,S5,DK25,DK20,DK21
			27%	22%			29%		41%
	Piła				246 / 183 A1,S5,S10			269 / 192 S6,A1,S5,S10	
					34%			40%	

Rys. 21. Relacje o znaczeniu krajowym po uwzględnieniu zidentyfikowanych korytarzy dróg krajowych zapewniających spójność sieci w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne.

We wszystkich 13 relacjach branych pod uwagę w ostatnim etapie analizy, odcinki *zapewniające spójność sieci dróg krajowych* zidentyfikowane w obszarze WPP umożliwiają wytyczenie krótszych odległościowo korytarzy łączących te relacje w ramach sieci dróg krajowych. Jednak w zbiorze tych 13 relacji, dla dwóch z nich, w przebiegu dróg krajowych nadal nie było możliwe wytyczenie połączenia na poziomie wydłużenia nieprzekraczającym 35%:

- Słupsk – Toruń (41%)
- Gdynia – Piła (40%)

2.4. Uzupelnienie i optymalizacja ukladu dróg krajowych na obrzeżach obszaru WPP

W celu identyfikacji miejsc na sieci dróg krajowych, które przyczyniają się do przekroczenia przyjętego standardu wskaźnika wydłużenia trasy, sprawdzono jak duży wpływ na skrócenie przedmiotowych 13 relacji mają zidentyfikowane odcinki *zapewniające spójność sieci dróg krajowych* zlokalizowane w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. W tym celu obliczono, ile razy zmniejsza się wartość wydłużenia odległości wyrażonej różnicą między odległością dzielącą dwa miasta liczoną po sieci drogowej a odległością liczoną w linii prostej pomiędzy wariantem układu sieci nieuwzględniającym odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP (sieć DSR + odcinki pozostałej sieci dróg krajowych *zapewniające spójność sieci* zlokalizowane poza WPP) a wariantem układu sieci uwzględniającym te odcinki. W ten sposób określono **wskaźnik skrócenia** ukazujący, w których relacjach odcinki *zapewniające spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP w największym i w najmniejszym stopniu wpłynęłyby na zmniejszenie nadkładanej trasy względem odległości w linii prostej.

		Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców						Miasta 150-300 tys. mieszkańców	
		Warszawa	Łódź	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Bydgoszcz	Gdynia	Toruń
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.				347 / 288 A1,DK22,S11,DK22			370 / 294 S6,A1,DK22,S11,DK22	
					1,63			1,50	
	Elbląg					387 / 329 S10,DK22,S11,DK22			
						1,81			
Miasta 75-100 tys. mieszkańców	Koszalin	482 / 389 S10,A1,S10,DK25,S11	433 / 348 A1,S10,DK25,S11				208 / 170 DK25,S11		268 / 207 S10,DK25,S11
		1,41	1,46				2,08		1,61
	Słupsk		435 / 342 A1,S10,S5,DK25,DK20,S11	280 / 229 S11,DK20,DK21			209 / 162 DK25,DK20,DK21		269 / 191 S10,S5,DK25,DK20,DK21
			1,22	1,98			2,74		1,29
Miasta 75-100 tys. mieszkańców	Piła				246 / 183 A1,S5,S10			269 / 192 S6,A1,S5,S10	
					1,11			1,09	

Rys. 22. Wskaźnik skrócenia ukazujący różnicę wydłużenia trasy pomiędzy układem sieci nieuwzględniającym odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP (sieć DSR + odcinki pozostałej sieci dróg krajowych *zapewniające spójność sieci* zlokalizowane poza WPP) a układem sieci uwzględniającym te odcinki. Źródło: opracowanie własne.

W układzie sieci uwzględniającym zidentyfikowane odcinki *zapewniające spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP, wskaźnik wydłużenia nieprzekraczający 35% nie był zachowany dla dwóch relacji: Słupsk – Toruń (41%) oraz Gdynia – Piła (40%). Właśnie na skrócenie jednej z tych relacji (Gdynia – Piła) w najmniejszym stopniu wpłynęły zidentyfikowane odcinki *zapewniające spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP, skracając ją zaledwie 1,09 razy. Podobnie słaby wpływ zidentyfikowano w przypadku relacji Gdańsk – Piła (zaledwie 1,11 razy), czyli drugiej z relacji łączyjących Trójmiasto z Piłą. Najkrótsza trasa Trójmiasto – Piła, uwzględniająca jedynie odcinki docelowej sieci DSR i odcinki *zapewniające spójność sieci dróg krajowych* zlokalizowane poza WPP, prowadzi następującymi odcinkami:

- A1 Trójmiasto – Swarzędz (DK22) – Nowe Marzy (S5)
- S5 Nowe Marzy (A1) – Bydgoszcz Zachód (S10)
- S10 Bydgoszcz Zachód (S5) – Piła

Natomiast zidentyfikowana krótsza relacja z wykorzystaniem odcinków dróg krajowych zapewniających spójność sieci w obszarze WPP z Trójmiasta w kierunku Piły prowadzi następującymi odcinkami:

- A1 Trójmiasto – Swaróżyn (DK22)
- DK22 Swaróżyn (A1) – Człuchów (DK25) – Podgaje (S11)
- S11/DK22 Podgaje – Jastrowie
- S11 Jastrowie (DK22) – Piła

W tym miejscu należy zauważyć, że względnie większe skrócenie uzyskano dla relacji Trójmiasto – Gorzów Wielkopolski (1,50-1,63 razy), której najkrótszy korytarz wykorzystujący odcinki dróg krajowych w obszarze WPP pokrywa się z relacją Trójmiasto – Piła na dość długim odcinku, tj. na odcinku A1/DK22/S11 Trójmiasto – Swaróżyn – Człuchów – Podgaje – Jastrowie. Natomiast bez wykorzystania odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP również prowadzi korytarzem A1/S5/S10 Trójmiasto – Nowe Marzy – Bydgoszcz – Piła. Oznaczałoby to, że odcinkiem odpowiedzialnym za stosunkowo słabą poprawę efektywności odległościowej relacji Trójmiasto – Piła poprzez korytarz DK22 jest przede wszystkim odcinek **S11 Jastrowie – Piła**.

W przypadku drugiej z relacji przekraczających wskaźnik wydłużenia, tj. relacji Słupsk – Toruń, pomimo uwzględnienia korytarzy dróg krajowych przebiegających wewnątrz obszaru WPP, skrócenie wydłużenia trasy również nie było zbyt duże (1,29 razy) i było ono porównywalne z relacją Słupsk – Łódź (1,22 razy), która stanowi przedłużenie trasy Słupsk – Toruń. Bez uwzględnienia odcinków dróg krajowych *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP, najkrótsza trasa w tej relacji prowadzi odcinkami:

- S6 Słupsk – Trójmiasto
- A1 Trójmiasto – Swaróżyn (DK22) – Nowe Marzy (S5) – Toruń

Natomiast najkrótszy zidentyfikowany korytarz wykorzystujący drogi krajowe zlokalizowane wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie przebiega odcinkami:

- DK21 Słupsk – Miastko (DK20)
- DK20 Miastko (DK21) – Biały Bór (DK25)
- DK25 Biały Bór (DK20) – Człuchów (DK22) – Bydgoszcz Opławiec (S5)
- S5 Bydgoszcz Opławiec (DK25) – Bydgoszcz Zachód
- S5/S10 Bydgoszcz Zachód – Bydgoszcz Błonie
- S10 Bydgoszcz Błonie – Toruń

Co istotne, wykorzystująca te same odcinki dróg krajowych relacja Słupsk – Bydgoszcz, tj.:

- DK21 Słupsk – Miastko (DK20)
- DK20 Miastko (DK21) – Biały Bór (DK25)
- DK25 Biały Bór (DK20) – Człuchów (DK22) – Bydgoszcz Opławiec (S5)

charakteryzuje się największym względnym skróceniem wydłużenia trasy (2,74 razy) w porównaniu z trasą niewykorzystującą odcinków dróg krajowych położonych wewnątrz obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. Oznaczałoby to, że na wydłużenie powiązania w relacji Słupsk – Toruń wykorzystującego korytarz DK21/DK20/DK25 Słupsk – Miastko – Biały Bór – Człuchów – Bydgoszcz istotny wpływ ma istniejący **układ sieci dróg krajowych pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem**.

W związku tym, przed wskazaniem kierunków rozwoju układu dróg krajowych w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, przeanalizowano uwarunkowania dotyczące uzupełnienia i optymalizacji układu dróg krajowych w obu zidentyfikowanych lokalizacjach położonych na jego obrzeżach, ale istotnych dla jego docelowej efektywności w podziale na 2 odcinki, tj.:

- S11 Jastrowie – Piła
- Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy (WDOB)

S11 Jastrowie -Piła

Według obecnie obowiązującego układu docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych, najkrótsze powiązanie poprzez odcinki dróg szybkiego ruchu w relacji Koszalin – Bydgoszcz miałyby zapewniać trasa prowadząca odcinkami:

- S11 Koszalin - Piła
- S10 Piła – Bydgoszcz

W tak określonej relacji, w eksploatacji znajdują się obecnie odcinki S11 Koszalin – Bobolice oraz S11 w ciągu obwodnicy Szczecinka. Natomiast na etapie realizacji znajduje się obecnie odcinek S11 Bobolice – Szczecinek, który połączy te 2 odcinki, zapewniając ciągłość przebiegu S11 od drogi S6 w Koszalinie (węzeł Bielice) do miejscowości Turowo, położonej w miejscu, gdzie obecnie znajduje się południowy kraniec obwodnicy Szczecinka. Natomiast pozostałe odcinki planowanych do realizacji dróg ekspresowych (tj. S11 Turowo – Piła, S10/S11 obwodnica Piły oraz S10 Piła – Bydgoszcz), za wyjątkiem jednojezdniowego 7,3-kilometrowego odcinka obwodnicy Wyrzyska w ciągu S10, który obecnie jest już na etapie dobudowy drugiej jezdni na 5-kilometrowym odcinku międzywęzłowym, na tę chwilę znajdują się dopiero na etapie przygotowania.

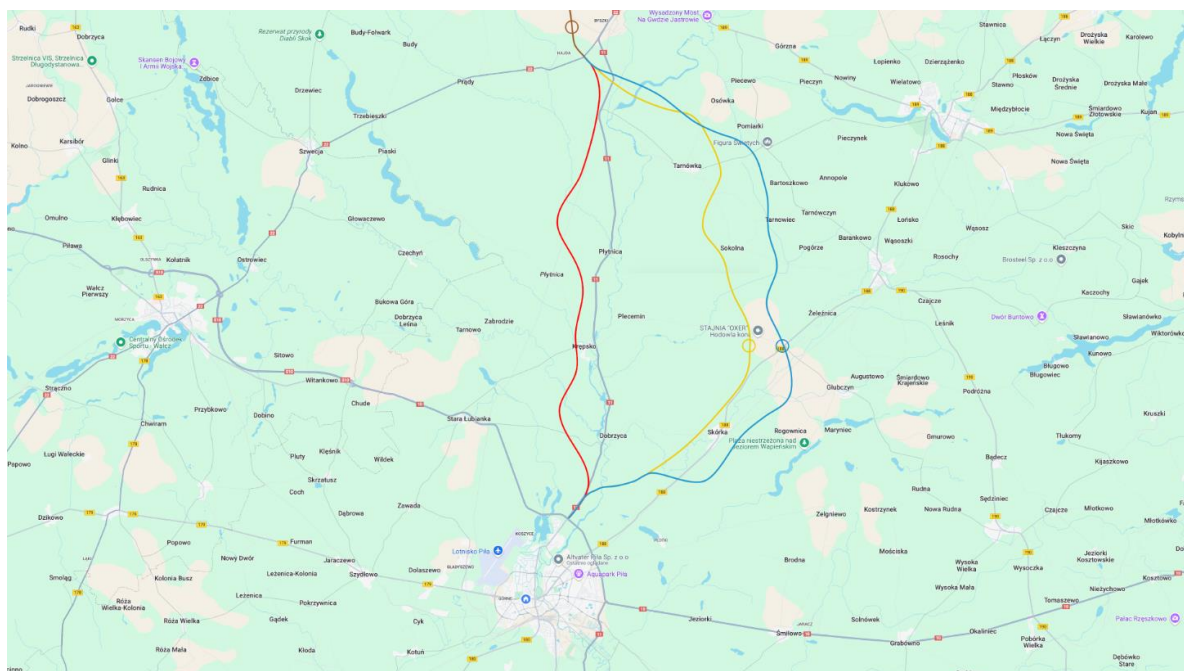
Długość planowanej do realizacji obwodnicy Piły w ciągu S10/S11 (odc. Piła Północ – Piła Wschód) oraz odcinka S10 łączącego Piłę z Bydgoszczą (odc. Piła Wschód – Bydgoszcz Zachód) będzie taka sama jak długość odcinka zastępowanego w obecnie istniejącym przebiegu dróg DK10 i DK11, wynosząc 80 km. W przypadku odcinka Turowo – Piła Północ, wariant rekomendowany do realizacji po przeprowadzeniu studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) również niemal co do kilometra miał zastępować istniejący ślad drogi krajowej nr 11 (według ustaleń STEŚ odcinek S11 Turowo – Piła Północ miał mieć 59 km, czyli o 1 km więcej niż obecny ślad DK11 na tym odcinku). Na ten rekomendowany wariant (wariant 3a) został złożony wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Jednak w wyniku odwołań wniesionych przez organizacje ekologiczne oraz Gminę Szydłowo, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zawiesił decyzję ze skutkiem natychmiastowym, uzasadniając, że *planowana trasa może znacząco negatywnie wpłynąć na obszar Natura 2000 „Puszcza nad Gwdą”, szczególnie pod względem ochrony siedlisk ptaków i integralności przyrodniczej*.¹⁴ Należy przy tym zaznaczyć, że wskazane przeszkody o charakterze środowiskowym nie dotyczą całego odcinka Turowo – Piła, lecz jego południowej części, tj. odcinka Jastrowie – Piła.

Dotychczas rekomendowany wariant 3a na odcinku Jastrowie – Piła przebiega wzdłuż obecnego śladu DK11, w pobliżu miejscowości Ptusza, Płytnica, Krępsko i Dobrzyca. Pozostałe analizowane

¹⁴ <https://gloswielkopolski.pl/problemy-z-budowa-s11-miedzy-pila-a-szczecinkiem-ekologiczne-spyry-blokuja-inwestycje/ar/c1p2-27681817>

w STEŚ warianty na tym odcinku również przebiegały w zbliżonym korytarzu, także istotnie ingerując w obszar Natura 2000 „Puszcza nad Gwdą”. W związku z tym, GDDKiA rozpoczęła analizy mające na celu wypracowanie alternatywnego wariantu, który omijałby dolinę Gwdy. W II kwartale 2025 r. już odbyły się spotkania informacyjne z mieszkańcami dotyczące nowych alternatywnych wariantów, które miałyby przebiegać zdecydowanie bardziej na wschód, w pobliżu miejscowości Tarnówka, Sokolna, Paruszków, Dolnik i Skórka. Tak istotna zmiana przebiegu może również wiązać się ze zmianą lokalizacji włączenia S11 w obwodnicę Piły, w miejsce obecnego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 (Aleja Powstańców Wielkopolskich), gdzie obecnie nie jest planowany węzeł drogowy. Usytuowanie w tej lokalizacji węzła łączącego dwie drogi ekspresowe byłoby dość problematyczne ze względu na planowane bliskie sąsiedztwo dwóch dużych węzłów (Piła Północ i Piła Wschód). Poza tym, budowa węzła Piła Północ już znajduje się na początkowym etapie realizacji, gdyż wchodzi on w zakres zadania S10 Witankowo – Piła Północ, dla którego już uzyskano zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID), który ma zostać wykonany jako duży węzeł łączący drogi ekspresowe S10 i S11.¹⁵

Alternatywnie trasowane nowe warianty wydłużą przebieg S11 co najmniej o 12 km, co tym bardziej negatywnie wpłynęłoby na atrakcyjność tego korytarza w kontekście ewentualnej obsługi relacji Koszalin – Bydgoszcz. Oznaczałoby to, że odległość drogowa Koszalin – Bydgoszcz z wykorzystaniem dróg ekspresowych S11 i S10 miałaby długość 249 km, czyli o 46% więcej niż wynosi odległość w linii prostej między tymi miastami. W związku z tym, że GDDKiA rozpoczęła już wariantowanie znacząco wydłużonych przebiegów S11 na odcinku Jastrowie – Piła, a wcześniej analizowane w STEŚ warianty okazały się nieakceptowalne środowiskowo, właśnie taki (o 12 km dłuższy) przebieg S11 Jastrowie – Piła został przyjęty w przeprowadzonej w niniejszym opracowaniu analizie efektywności odległościowej.



Rys. 23. Wariant 3a drogi ekspresowej S11 na odcinku Jastrowie – Piła, dla którego zawieszono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (czerwony) oraz proponowane nowe alternatywne warianty w przebiegu zbliżonym do miejscowości Skórka i Tarnówka (żółty i niebieski). Źródło: <https://www.asta24.pl/2025/06/07/budowa-s11-znowu-zagrozona>

¹⁵ <https://prk24.pl/86683907/piotr-glowski-budowe-odcinka-s11-miedzy-pila-a-szczecinkiem-chcemy-podzielic-na-dwie-inwestycje>

Tak istotna zmiana przebiegu S11 na odcinku Jastrowie – Piła może mieć dużo dalej idące konsekwencje także dla sąsiednich planowanych odcinków dróg ekspresowych. W okolicznościach aż tak dużego przesunięcia na zachód odcinka S11 Jastrowie – Piła należy rozważyć wykonanie planowanego węzła S10/S11 Piła Wschód w formie 4-włotowej, być może w nieco zmienionej lokalizacji, unikając w ten sposób wspólnego przebiegu S10 i S11 w ciągu obwodnicy Piły. Poza tym, w kontekście aż tak dużego przesunięcia przebiegu S11 w kierunku Złotowa, niekoniecznie racjonalny staje się przebieg obwodnicy Jastrowia omijający to miasto od zachodu, co oznacza, że nie należy automatycznie przyjmować, że odcinek S11 na północ od węzła Jastrowie powinien zostać zrealizowany w dotychczas wypracowanej formie. Do rozważenia pozostaje również przyjęcie braku ciągłości przebiegu w klasie S na odcinku Jastrowie – Piła. W przypadku odcinków docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych takie rozwiązanie na tę chwilę zostało przyjęte w przypadku planowanej drogi S16 Ełk – Knyszyn, która miałaby przecinać Biebrzański Park Narodowy i według obecnych założeń miałaby być realizowana jako droga klasy GP o przekroju 2+1.¹⁶ Być może takie rozwiązanie byłoby również właściwe w przypadku odcinka Jastrowie – Piła, dokonując rozbudowy istniejącego śladu DK11, przykładowo do wspomnianego przekroju 2+1, uwzględniając przy tym przebudowę istniejących przejść przez miejscowości lub budowę krótkich obwodnic (np. miejscowości Płytnica). Przyjęcie tego typu odcinkowego zmniejszenia parametrów technicznych ciągu S11 byłoby w pełni akceptowalne ruchowo, szczególnie w kontekście przebiegającego w pobliżu korytarza DK22 Podgaje (S11) – Wałcz Wschód (S10), na którym obecnie poprawiane są warunki ruchu, m.in. poprzez budowę obwodnicy Szwecji. Przy okazji, tego typu rozbudowa odcinka Jastrowie – Piła uzasadniałaby budowę obwodnicy Jastrowia w obecnie planowanym zachodnim przebiegu, a budowę węzła Piła Północ w obecnie planowanym rozbudowanym kształcie.

Ostateczny zakres rozwiązań dotyczących obwodnicy Piły i przebiegu S11 na odcinku Turowo – Piła na pewno wymaga jeszcze przeprowadzenia bardziej szczegółowych analiz, uwzględniających zmieniający się kontekst. Niemniej jednak, **korytarz S11/S10 Koszalin – Piła – Bydgoszcz nie powinien być traktowany jako docelowy korytarz dla obsługi relacji Koszalin – Bydgoszcz**. Nawet przy założeniu realizacji odcinka S11 Jastrowie – Piła w pierwotnie planowanym przebiegu i parametrach technicznych klasy S, wskaźnik wydłużenia efektywności odległościowej w relacji Koszalin – Bydgoszcz w tym korytarzu wyniosłby 39%, co już nie było wartością zbyt atrakcyjną. Prawdopodobne scenariusze braku zachowania parametrów klasy S na odcinku Jastrowie – Piła, czy też znaczące wydłużenie jego przebiegu, sprawiające, że wskaźnik wydłużenia osiągnąłby 46%, tym bardziej ograniczają atrakcyjność tego korytarza w relacji Koszalin – Bydgoszcz, a w szerszym ujęciu w korytarzu: Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny (KKBOF) – Centralna Polska. Oba wskazane potencjalne scenariusze rozwoju korytarza drogowego Jastrowie - Piła będą zwiększać względną presję ruchową na korytarz DK25 Bobolice – Bydgoszcz, która tym bardziej będzie rosła w miarę poprawiających się tam warunków ruchu, nawet przy obecnych planach budowy na tym odcinku kilku obwodnic o przekroju jednojezdniowym (m.in. obecnie realizowane obwodnice Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego, a w dalszej kolejności obwodnice Człuchowa i Białego Boru).

¹⁶ <https://e-grajewo.pl/wiadomosc,powstana-obwodnice-grajewa-i-moniek,57205.html>

Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy (WDOB)

Drugą z relacji, dla której z wykorzystaniem odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP nie było możliwe wyznaczenie połączenia na poziomie wydłużenia nieprzekraczającym 35%, jest relacja Słupsk – Toruń (41%). Jak już zidentyfikowano, istnieje pewna nieefektywność układu sieci dróg krajowych, która rzutuje na powiązania Torunia w kierunku północno-zachodnim, a w szerszym kontekście ma ona też wpływ na efektywność układu dróg krajowych w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska. W analizie efektywności odległościowej przeprowadzonej na poziomie docelowej sieci dróg szybkiego ruchu, największe wydłużenia w ramach sieci DSR zostały zidentyfikowane właśnie w grupie relacji znajdujących się w korytarzu Koszalin/Słupsk – Bydgoszcz/Toruń, przy okazji wpływając na nienajlepszą efektywność odległościową powiązań Pomorza Środkowego z Centralną Polską (m.in. w kierunku Łodzi).

	Bydgoszcz	Toruń	Łódź
Koszalin	249 / 170 S10,S11 46%	305 / 207 S10,S11 47%	472 / 348 A1,S10,S11 36%
Słupsk	291 / 162 S5,A1,S6 80%	292 / 191 A1,S6 53%	455 / 342 A1,S6 33%

Rys. 24. Efektywność odległościowa powiązań o znaczeniu krajowym w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska z wykorzystaniem odcinków docelowej sieci dróg szybkiego ruchu. Źródło: opracowanie własne.

Uwzględnienie w analizie korytarzy dróg krajowych *zapewniających spójność sieci* zlokalizowanych w obszarze WPP, czyli w przypadku wskazanych relacji:

- DK21 Słupsk – Miastko
- DK20 Miastko – Białe Bórze
- DK25 Bobolice – Białe Bórze – Bydgoszcz

poprawia efektywność odległościową wszystkich wskazanych powiązań, choć w przypadku relacji Słupsk – Toruń nie zapewnia wartości wskaźnika wydłużenia nieprzekraczającej 35%:

	Bydgoszcz	Toruń	Łódź
Koszalin	208 / 170 DK25,S11 22%	268 / 207 S10,DK25,S11 29%	433 / 348 A1,S10,DK25,S11 24%
Słupsk	209 / 162 DK25,DK20,DK21 29%	269 / 191 S10,S5,DK25,DK20,DK21 41%	435 / 342 A1,S10,S5,DK25,DK20,DK21 27%

Rys. 25. Efektywność odległościowa powiązań o znaczeniu krajowym w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska uwzględniająca odcinki dróg krajowych *zapewniających spójność sieci* zlokalizowane w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne.

Zidentyfikowane korytarze dróg krajowych *zapewniające spójność sieci* w obszarze WPP w większym stopniu poprawiają efektywność odległościową powiązań Koszalina i Słupska w kierunku Bydgoszczy niż w kierunku pobliskiego Torunia, co oznacza, że istotny wpływ na taki stan rzeczy ma układ dróg krajowych w obszarze położonym pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem. Zakładając wykorzystanie odcinków dróg krajowych *zapewniających spójność sieci* w obszarze WPP, w ramach sieci dróg krajowych wspólny korytarz dla relacji prowadzących z Koszalina i Słupska w kierunku Torunia rozpoczyna się w Białym Borze, gdzie łączą się ze sobą korytarze S11/DK25 Koszalin – Bobolice – Biały Bór oraz DK21/DK20 Słupsk – Miastko – Biały Bór. Z Białego Boru, już wspólnym korytarzem DK25, prowadzi trasa z obu największych miast Pomorza Środkowego do węzła Bydgoszcz Opatowiec zlokalizowanego na obwodnicy Bydgoszczy w ciągu S5. Istniejący niepełny układ obwodnicowy Bydgoszczy, sprawia, że dojazd drogami szybkiego ruchu z węzła Bydgoszcz Opatowiec do Torunia wymaga objechania Bydgoszczy od zachodu i południa, a następnie, po przebyciu będącego obecnie na etapie realizacji odcinka S10 Bydgoszcz – Toruń, układ sieci drogowej determinuje wjazd do Torunia z kierunku południowo-zachodniego, pomimo że Słupsk i Koszalin zlokalizowane są w kierunku północno-zachodnim od tego miasta. Zdecydowana większość obszaru Miasta Torunia oraz jego strefy podmiejskiej zlokalizowana jest na prawym brzegu Wisły, co przy istniejącym układzie sieci i niewystarczającej liczbie mostów na Wiśle (m.in. brak Mostu Zachodniego w Toruniu), dodatkowo utrudnia dotarcie do celów podróży zlokalizowanych w tej części aglomeracji Torunia. Alternatywna trasa z prawobrzeżnego Torunia w kierunku północno-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, a dalej w kierunku Pomorza Środkowego, prowadzi drogą krajową nr 80, lecz wymaga ona przejazdu przez Most Fordoński na Wiśle w Bydgoszczy, co w przypadku wyboru takiej trasy wiąże się z podróżą poprzez wewnętrzny układ drogowy Miasta Bydgoszczy. Inną alternatywą dla połączeń Torunia z północno-zachodnią częścią województwa kujawsko-pomorskiego i Pomorzem Środkowym jest trasa prowadząca przez węzeł Świecie Zachód zlokalizowany na drodze ekspresowej S5. Patrząc na tę trasę z perspektywy Pomorza Środkowego, ten alternatywny korytarz rozpoczyna się już w Człuchowie, gdzie zamiast drogą krajową nr 25, prowadzi drogą krajową nr 22 w kierunku Chojnic, a następnie drogą wojewódzką nr 240 Chojnice – Tuchola – Świecie do węzła Świecie Zachód na drodze ekspresowej S5. W tym miejscu możliwe są 2 podwarianty trasy w kierunku Torunia. Pierwszy z nich to DK91 Świecie – Toruń, a drugi, wykorzystywany obecnie także w podróżach tranzytowych w relacji Pomorze Środkowe – Centralna Polska, prowadzi od węzła Świecie Zachód drogą ekspresową S5 do węzła Nowe Marzy, skąd autostradą A1, w kierunku południowym, prowadzi do Torunia oraz innych celów podróży w Centralnej Polsce.

W związku z tym, że odcinek S10 Bydgoszcz – Toruń nadal jest w realizacji, a DK25 na odcinku Człuchów – Bydgoszcz charakteryzuje się stosunkowo krętym przebiegiem, a oprócz tego nie zostały jeszcze zrealizowane istotne dla poprawy warunków ruchu zadania obwodnicowe, takie jak chociażby obwodnice Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego, korytarz Człuchów (DK22/DK25) – Toruń Południe (A1/S10), prowadzący odcinkami:

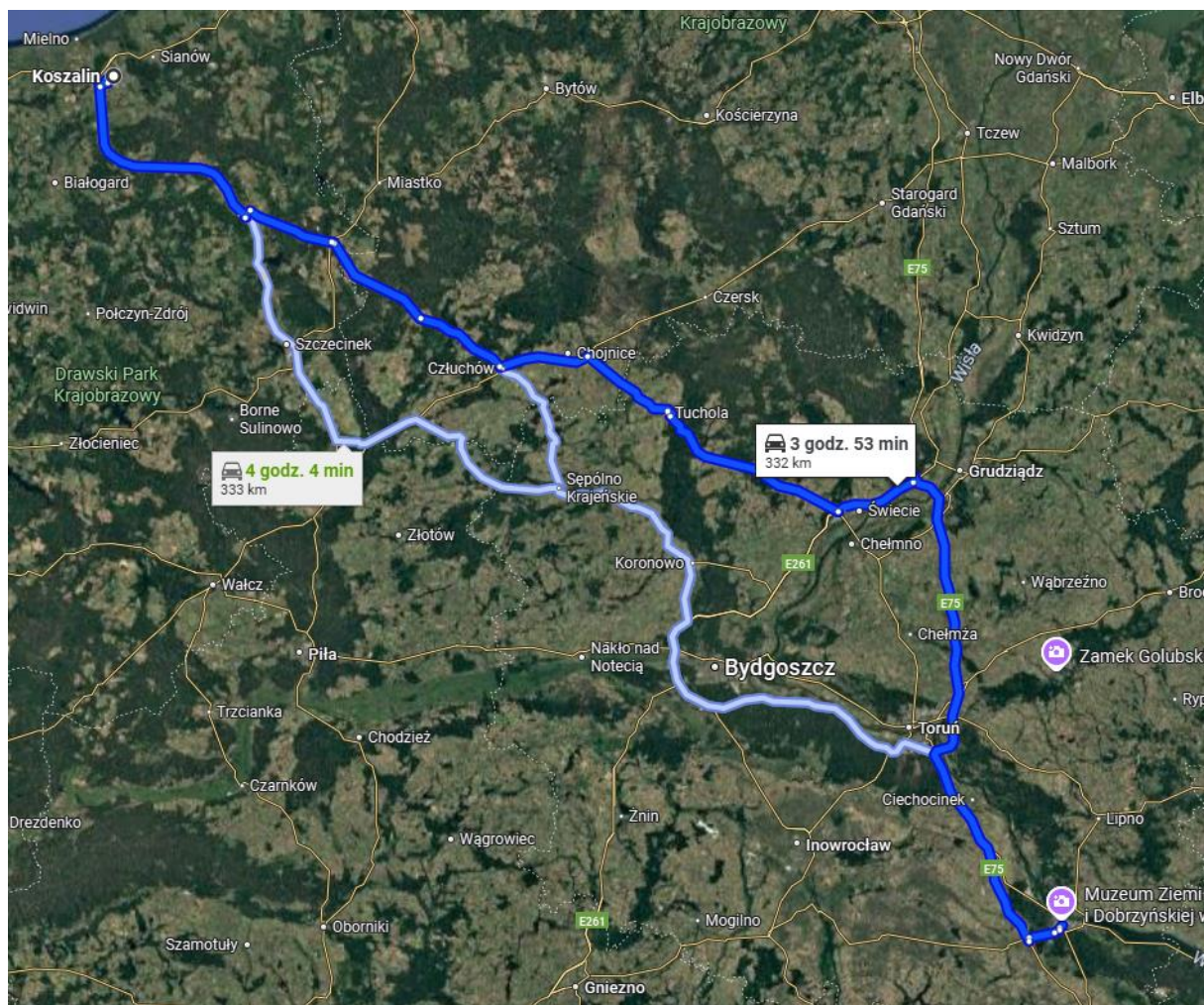
- DK22 Człuchów (DK25) – Chojnice Pawłówek (DW240)
- DW240 Chojnice Pawłówek (DK22) – Tuchola (DW237) – Świecie Zachód (S5)
- S5 Świecie Zachód (DW240) – Nowe Marzy (A1)
- A1 Nowe Marzy (S5) – Toruń Południe (S10)

jest obecnie atrakcyjniejszy dla powiązań o charakterze tranzytowym w relacji Pomorze Środkowe – Centralna Polska niż korytarz:

- DK25 Człuchów (DK22) – Sępólno Krajeńskie (DW241) – Bydgoszcz Opławiec (S5)
- S5/DK25 Bydgoszcz Opławiec (DK25) – Bydgoszcz Zachód (S10)
- S5/S10/DK25 Bydgoszcz Zachód – Bydgoszcz Błonie (S5)
- S10/DK25 Bydgoszcz Błonie (S5) – Bydgoszcz Południe (DK25)
- S10 Bydgoszcz Południe (DK25) – Toruń Południe (A1)

Wprawdzie trasa Człuchów – Toruń Południe prowadząca przez węzeł Nowe Marzy jest o 11 km dłuższa [164 km] niż trasa prowadząca przez obwodnicę Bydgoszczy [153 km], ale w połowie [81 km] prowadzi ciągami dróg szybkiego ruchu (S5 i A1), a ponadto, przez 10 km prowadzi także, charakteryzującą się dobrymi parametrami technicznymi, obwodnicą Chojnic. Natomiast trasa przebiegająca obwodnicą Bydgoszczy obecnie jedynie przez 23 km prowadzi dwujezdniowym ciągiem dróg szybkiego ruchu, czyli właśnie odcinkiem obwodnicy Bydgoszczy pomiędzy węzłami Bydgoszcz Opławiec i Bydgoszcz Południe, a przez 11 km jednojezdniową obwodnicą Torunia w ciągu S10 (w odczuciu użytkowników posiadającą porównywalne parametry techniczne jak obwodnica Chojnic). Oznacza to, że przez 119 km prowadzi ona poza odcinkami dróg szybkiego ruchu. Z kolei w przypadku trasy przez Nowe Marzy jest to (nie licząc obwodnicy Chojnic) jedynie 73 km. Poza tym, DW240 charakteryzuje się mniejszą krętością niż DK25 pomiędzy Człuchowem a Bydgoszczą. Te uwarunkowania sprawiają, że to właśnie trasa prowadząca przez Nowe Marzy jest atrakcyjniejsza w ruchu tranzytowym Pomorze Środkowe – Centralna Polska. Wprawdzie sporym utrudnieniem na trasie DK22/DW240/S5/A1 prowadzącej przez Nowe Marzy jest przejście przez obszar zabudowany Tucholi, co jest szczególnie odczuwalne w okresie wakacyjnym, lecz całokształt uwarunkowań na obu trasach sprawia, że lepszy czas i komfort podróży oferuje właśnie ta trasa. Oznacza to, że przy obecnie istniejącym układzie i parametrach sieci drogowej w tym obszarze kraju, **droga wojewódzka nr 240 Chojnice – Tuchola – Świecie pełni obecnie funkcję krajową.**

Jednak oddanie do użytkowania (będącego obecnie w realizacji) 51-kilometrowego odcinka S10 Bydgoszcz – Toruń powinno już spowodować przejęcie zdecydowanej większości ruchu o charakterze tranzytowym w relacji Pomorze Środkowe – Centralna Polska na korytarz wykorzystujący obwodnicę Bydgoszczy. Natomiast oddanie do ruchu, będących na początkowym etapie realizacji, obwodnic Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego, tym bardziej utrwali ten efekt. Będzie to oznaczać, że **funkcja krajowa odcinka DW240 Chojnice – Tuchola – Świecie zostanie mocno ograniczona**, jednak nadal będzie on istotny w obsłudze Torunia (szczególnie jego prawobrzeżnej części) w kierunku północno-zachodnim (m.in. w kierunku Koszalina i Słupska). Jego funkcja nadal będzie ważna, ale już bardziej na poziomie regionalnym (m.in. zapewniając powiązanie Grudziądza i Świecia/Chełmna z wnętrzem obszaru WPP), utrzymując także pewną rolę na poziomie makroregionalnym (powiązanie Grudziądz – KKBOF), lecz nie będzie to już droga pełniąca funkcję krajową w takim zakresie, jak to miało miejsce do tej pory.



Rys. 26. Najszybsza trasa pomiędzy Koszalinem a Włocławkiem według nawigacji Google Maps (12.08.2025 r.) na odcinku Człuchów – Toruń prowadząca m.in. ciągiem drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice – Tuchola – Świecie. Źródło: www.google.pl/maps

Oddanie do użytkowania drogi ekspresowej S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem wprowadzie w znacznym stopniu uporządkuje potoki ruchu w relacji Pomorze Środkowe – Centralna Polska na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, ale nie zapewni powiązania Słupska z Toruniem w odpowiednim standardzie efektywności odległościowej w ramach sieci dróg krajowych, w ograniczonym zakresie ściągając ruch w relacji Pomorze Środkowe – Toruń z ciągu drogi wojewódzkiej nr 240 (szczególnie z północnej części aglomeracji Torunia). Inwestycją ostatecznie doprowadzającą do przejrzystej hierarchizacji korytarzy drogowych w północno-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego byłoby dopełnienie obwodnicy Bydgoszczy w ciągu dróg ekspresowych, czyli budowa **Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy (WDOB)**.

Przyjęta nazwa zadania (*Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy*) wprost nawiązuje do przedsięwzięcia o podobnym charakterze, które obecnie jest realizowane w ramach dopełnienia ciągu obwodnicowego Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 (*Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina*, znane także pod nazwą *Zachodnia Obwodnica Szczecina*). Realizacja WDOB wpisywałaby się w treść, przywoływanego już w tym opracowaniu, art. 5 ust 1 ustawy o drogach publicznych, gdzie w pkt 6 zapisano, że do *dróg krajowych zalicza się ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich*. W tym kontekście, należy zauważyć, że w skali kraju nie funkcjonują jednolite kryteria w zakresie realizacji *ciągów obwodnicowych dużych aglomeracji miejskich*. Oczywiście ewentualna realizacja tego typu zadań powinna w racjonalnym zakresie uzupełniać

funkcjonalność aglomeracyjnych układów drogowych, a ich klasa i parametry techniczne powinny odpowiadać obiektywnym uwarunkowaniom ruchowym i funkcji takich odcinków w krajowym systemie transportowym, ale nie ulega wątpliwości, że w zakresie realizacji pełnych ciągów obwodnicowych, w klasie technicznej dróg szybkiego ruchu (A i S), największe uzasadnienie dla ich kształtowania zachodzi właśnie w przypadku *dużych aglomeracji miejskich*. W Polsce, spośród *dużych aglomeracji miejskich*, w pełni domknięty układ obwodnicowy w standardzie dróg szybkiego ruchu posiada obecnie tylko Łódź (A1/A2/S8/S14). Niebawem dołączy do niej także Kraków (A4/S7/S52), a w kolejnych latach – wspomniany wcześniej Szczecin (A6/S3/S6), którego obwodnica w ciągu S6, domykająca układ obwodnicowy od północy i zachodu, jest obecnie na etapie przetargu na realizację. W układzie docelowym, domknięty ring obwodnicowy będzie posiadać także Warszawa (S2/S7/S8/S17), dla której nie zrealizowano jeszcze wschodniego odcinka obwodnicy w ciągu S17. Ponadto przewidywana jest także budowa kolejnej, docelowo także w pełni domkniętej, obwodnicy przebiegającej ok. 50 km od centrum stolicy – Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Obiektywne uwarunkowania położenia Trójmiasta nad Zatoką Gdańską uniemożliwiają realizację obwodnicy wokół tego ośrodka miejskiego, lecz w jego przypadku funkcjonuje obecnie Obwodnica Trójmiasta w ciągu drogi ekspresowej S6, a na ukończeniu jest, nieco dalej przebiegająca, Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej w ciągu drogi ekspresowej S7. W specyfice konurbacji Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nie został wykształcony typowy ring wokół największego miasta – Katowic, ale na poziomie całej aglomeracji można wyróżnić układ obwodowy dróg szybkiego ruchu, na który składa się domknięty ciąg DSR A1/A4/S1. Zatem do największych miast w Polsce, które nie posiadają pełnych ringów obwodnicowych w standardzie DSR, ani żadnych oficjalnych planów, aby je zrealizować (nawet w parametrach konwencjonalnych dróg krajowych klasy GP), a jednocześnie istnieją liczne argumenty za ich realizacją, nieograniczające się jedynie do zapisów art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy o drogach publicznych, należą **Wrocław, Poznań i właśnie Bydgoszcz**.

W przypadku Wrocławia, wprowadzie kształtuje się pełny układ obwodnicowy wokół tego miasta, ale nie jest on realizowany w całości w przebiegu dróg krajowych, a jego funkcjonalność na poziomie krajowym ogranicza się jedynie do odcinków DSR w ciągu dróg A4 i A8, okalających Wrocław od północy, zachodu i południowo-zachodu. Natomiast takiej funkcji nie pełni pozostały odcinek układu obwodnicowego Wrocławia, tj. systematycznie realizowana przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego¹⁷ – Wschodnia Obwodnica Wrocławia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 372, która znacząco odbiega parametrami technicznymi od Autostradowej Obwodnicy Wrocławia w ciągu A8 (drogi o przekroju 2x3). Wschodnia Obwodnica Wrocławia to w większości droga jednojezdniowa (jedynie odcinkowo dwujezdniowa), do której dostęp odbywa się w większości poprzez stosunkowo liczne zlokalizowane skrzyżowania jednopoziomowe – ronda lub skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. W związku z tym, nie posiada ona charakteru tranzytowego, a bardziej pełni funkcję dojazdową do wschodnich dzielnic Wrocławia i wschodniej części jego strefy podmiejskiej. Poza tym, pod względem długości i przebiegu jest istotnie mniej atrakcyjna we wszystkich relacjach o znaczeniu krajowym, które przebiegają przez wrocławski węzeł drogowy. W przypadku układu obwodnicowego Wrocławia, coraz większym wyzwaniem staje się zarządzanie wzrastającymi potokami ruchu na autostradach A4 i A8. Planowane nowe ciągi dróg szybkiego ruchu, które będą budowane w najbliższych latach na przedłużeniu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia w kierunku południowym, czyli prowadząca w kierunku Kotliny Kłodzkiej droga S8 Kobierzyce – Olbrachtowice (S5) – Bardo oraz poprawiająca dojazd do

¹⁷ W lipcu 2025 r. została podpisana umowa na budowę ostatniego, 3,5-kilometrowego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia w ciągu DW372, która łącznie będzie miała 35 km.

Świdnicy, Wąbrzycha i Jeleniej Góry, a w ujęciu międzynarodowym także do Pragi, droga S5 Olbrachtowice (S8) – Bolków (S3), przyczynią się do dalszego zwiększenia potoków ruchu, szczególnie na odcinku autostrady A8 Wrocław Północ (S5) – Wrocław Południe (A4). Te uwarunkowania sprawiają, że w celu zwiększenia odporności na zakłócenia i potrzebę zapewnienia prawidłowego funkcjonowania wrocławskiego węzła drogowego – kluczowego miejsca w krajowym systemie transportowym, pożądanym staje się zmniejszenie obciążenia ruchem wąskiego gardła układu obwodnicowego Wrocławia, tj. przede wszystkim wspomnianego odcinka autostrady A8 Wrocław Północ (S5) – Wrocław Południe (S8), gdzie kumuluje się większość istotnych relacji o znaczeniu krajowym, co wpływa także na warunki ruchu na autostradzie A4. W związku z tym, zachodzi coraz większa konieczność wytworzenia ciągu obwodnicowego od strony wschodniej, o przebiegu i parametrach technicznych, który faktycznie uzupełniłby wrocławski węzeł drogowy w zakresie obsługi powiązań na poziomie krajowym. Korytarz DW372 w ciągu obecnie istniejącej Wschodniej Obwodnicy Wrocławia odcinkowo posiada potencjał, do wykorzystania na potrzeby utworzenia stabilnego układu obwodnicowego Wrocławia, częściowo poprzez jego rozbudowę, a częściowo poprzez dobudowę nowych odcinków. Potrzeba zrównoważenia obciążenia ruchem na wrocławskim układzie obwodnicowym zaczęła być podnoszona przy okazji opracowywania STEŚ dla rozbudowy autostrady A4, podczas którego zdiagnozowano trudności z możliwością zapewnienia przepustowości na węźle Bielany Wrocławskie, nawet w przypadku jego rozbudowy. W związku z tym, zaczęły pojawiać się inicjatywy, które miałyby w większym stopniu napędląć ruchem Wschodnią Obwodnicę Wrocławia, np. poprzez budowę węzła Karwiany, czy też budowę pełnoprawnej wschodniej obwodnicy Wrocławia, wykorzystującej centralny odcinek DW372 Ramiszów - Siechnice oraz dobudowę w nowym śladzie odcinków: Krynitzno (S5) – Ramiszów (S8/DW372) oraz Siechnice (DW372) – Groblice (DK94) – Stary Śleszów (A4) – Olbrachtowice (S8).

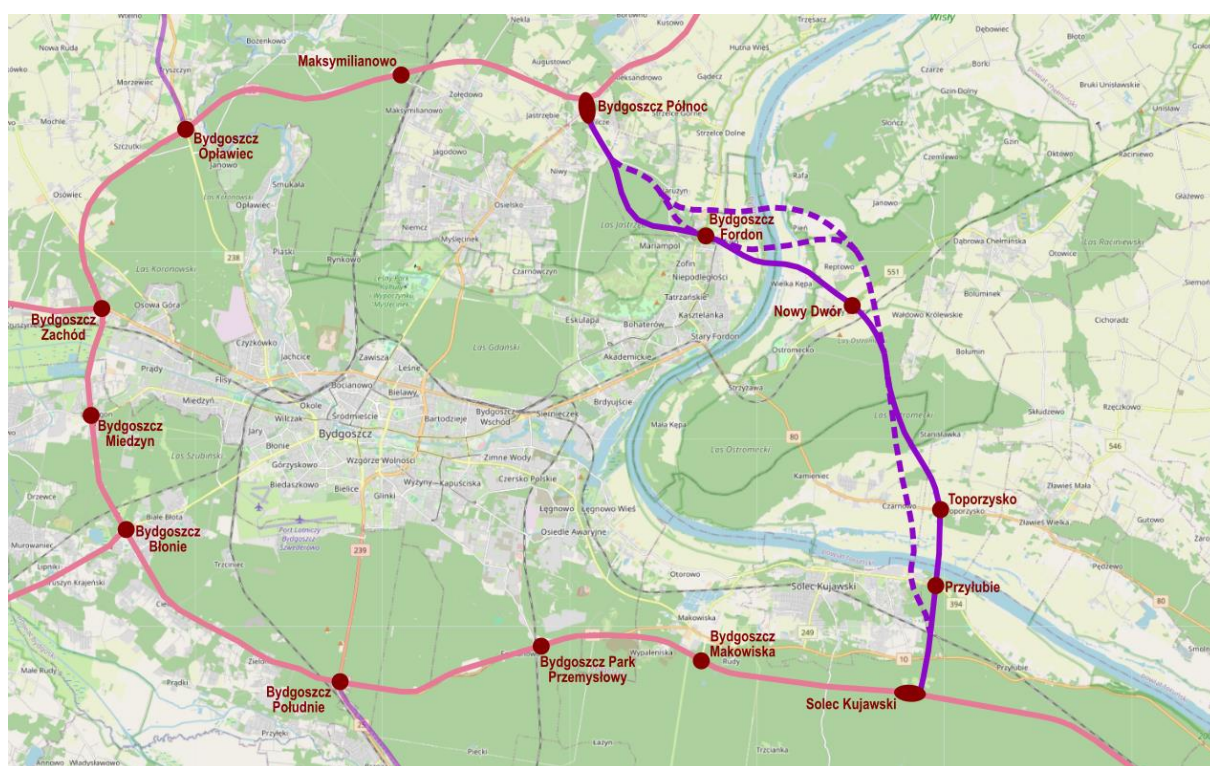
W przypadku poznańskiego węzła drogowego, brak pełnego układu obwodowego również przyczynia się do kumulacji ruchu tranzytowego, który w największym stopniu dotyczy odcinka Poznań Zachód – Poznań Krzesiny, gdzie nakłada się przebieg trzech dróg szybkiego ruchu: A2, S5 i S11. Tak jak w przypadku Wrocławia, w oficjalnych planach na poziomie krajowym nie jest ujęte uzupełnienie układu obwodnicowego Poznania o brakujący odcinek północno-wschodni. Co ciekawe, dość zaawansowane prace studialne w zakresie domknięcia obwodnicy Poznania na odcinku północnym poczynił Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu, na którego zlecenie w 2016 r. zostało opracowane *Studium Korytarzowe Północno-Wschodniej Obwodnicy Aglomeracji Poznańskiej* jako drogi o stosunkowo wysokich parametrach, tj. drogi klasy GP o przekroju 2x2 oraz 2+1. W ramach tego opracowania, przygotowano koncepcję projektową wraz z wnioskiem o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. We wspomnianym opracowaniu, w otwarty sposób określono docelowego zarządcę drogi, wskazując, że mogłaby to być *droga publiczna powiatowa, wojewódzka lub wyższa*.¹⁸ Potencjał korytarza Północno-Wschodniej Obwodnicy Aglomeracji Poznańskiej, jako drogi, która wraz z łącznikiem Poznań Wschód – Kórnik Północ mogłaby chociażby przenosić ruch w korytarzu S11, jest przykładem nieadekwatności poziomu zarządcy dróg opracowującego przedmiotową dokumentację projektową względem jego docelowej funkcji w układzie transportowym kraju.¹⁹

Obok Wrocławia i Poznania, do grupy *dużych aglomeracji miejskich*, w których w największym stopniu zasadne byłoby dopełnienie ringu obwodnicowego na poziomie krajowym, jako zadań

¹⁸ http://www.gminarazem.pl/wp-content/uploads/2016/11/Opis-koncepcji_1.pdf

¹⁹ <https://epoznan.pl/news-news-155210-polnocno-wschodnia-obwodnica-poznania-jednak-powstanie-sa-nowe-informacje>

istotnych dla właściwego funkcjonowania podstawowego układu drogowego kraju, należy także **domknięcie układu obwodnicowego Bydgoszczy**. Realizacja ok. 24-kilometrowego Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy nie tylko zapewniłaby lepsze powiązanie Torunia w kierunku Pomorza Środkowego (z wykorzystaniem DK80 skracając je o ok. 16 km w porównaniu z trasą prowadzącą odcinkiem S10 Bydgoszcz – Toruń), ale także skróciłaby podróż w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska (o ok. 5 km), przy okazji równoważąc ruch na ciągu obwodnicowym Bydgoszczy, przede wszystkim odciążając odcinek Bydgoszcz Zachód – Bydgoszcz Błonie, na którym nakładają się na siebie korytarze dróg S5, S10 i DK25. Ze względu na docelową funkcję krajową przedmiotowego odcinka obwodnicy, powinna ona połączyć ze sobą węzeł Bydgoszcz Północ (S5) z węzłem Solec Kujawski (S10) w możliwie najkrótszym przebiegu, oczywiście uwzględniając obiektywne uwarunkowania wynikające z zagospodarowania i ukształtowania terenu. W przebiegu WDOB zasadnym byłoby zlokalizowanie węzłów na przecięciu z DK80 (Toporzysko), a także DW256 (Bydgoszcz Łoskoń), DW551 (Nowy Dwór) oraz DW394 (Przyłubie).



Rys. 27. Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy wraz z odcinkowymi wariantami przebiegu. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

Przy uwzględnieniu zidentyfikowanych odcinków *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* w obszarze WPP oraz realizacji Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy, zostałyby zapewniona odpowiednia efektywność odległościowa we wszystkich relacjach położonych w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska (w tabeli poniżej na szaro oznaczono przykładowe relacje, w których WDOB poprawiałoby efektywność odległościową):

	Bydgoszcz	Toruń	Łódź
Koszalin	208 / 170 DK25,S11 22%	252 / 207 S10,DK25,S11 22%	428 / 348 A1,S10,DK25,S11 23%
Ślupsk	209 / 162 DK25,DK20,DK21 29%	253 / 191 S10,S5,DK25,DK20,DK21 32%	430 / 342 A1,S10,S5,DK25,DK20,DK21 26%

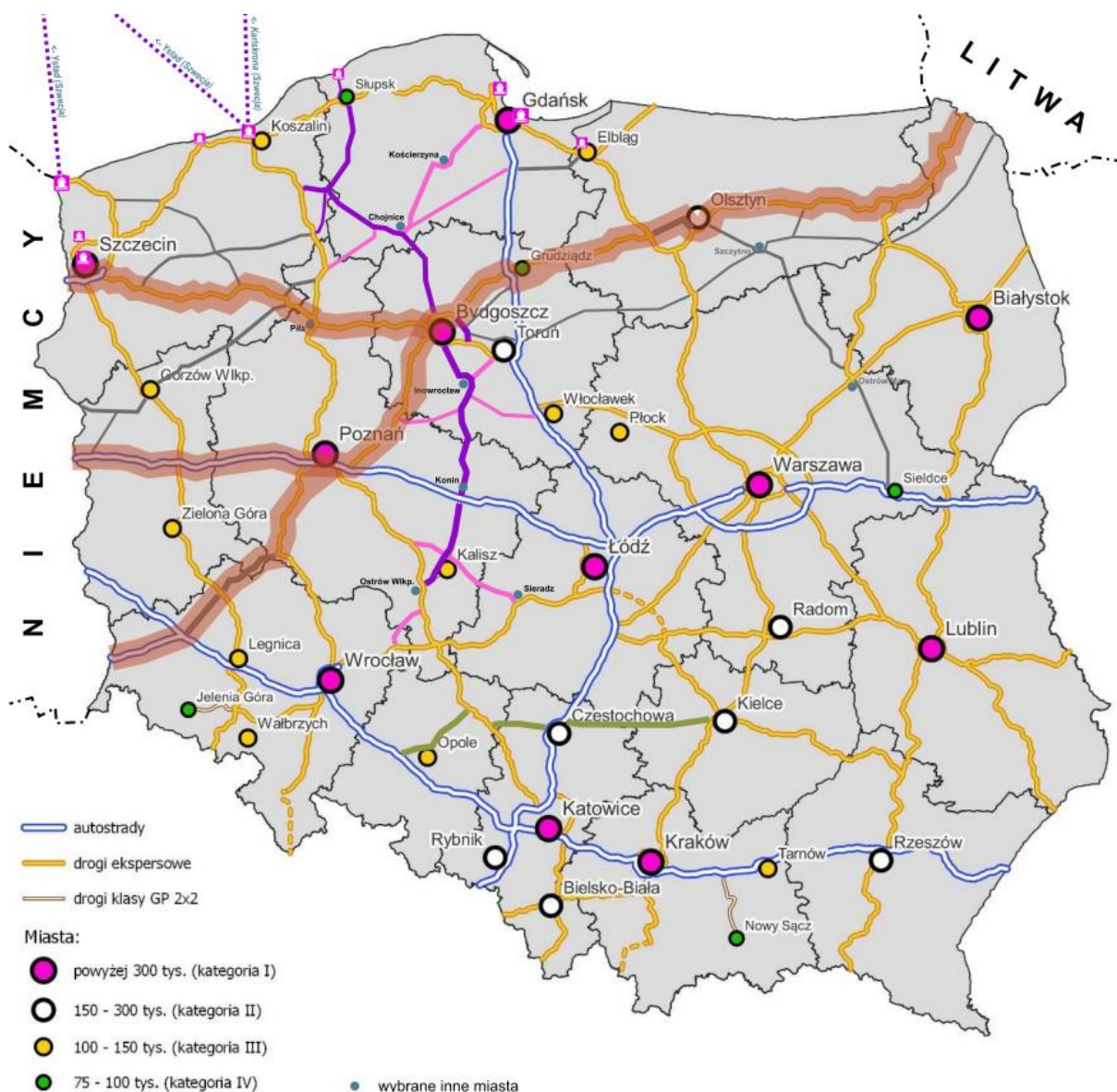
Rys. 28. Efektywność odległościowa powiązań o znaczeniu krajowym w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska uwzględniająca odcinki dróg krajowych *zapewniające spójność sieci* zlokalizowane w obszarze WPP oraz realizację Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy. Źródło: opracowanie własne.

Pod względem realizacyjnym, największym wyzwaniem byłaby budowa dwóch nowych mostów na Wiśle. Jednak w tym miejscu kraju, przewyciężenie uwarunkowań terenowych wynikających z istnienia kolana Wisły, jest jak najbardziej wskazane na poziomie wzmacniania odporności układu transportowego kraju. W przypadku realizacji najważniejszego brakującego odcinka dla spójności sieci dróg szybkiego ruchu na poziomie międzynarodowym, tj. Krzyżowa (A4/A18) – Głogów (S3) – Leszno (S5), zapewniającego właściwe powiązania Północnej Polski z Południowymi Niemcami, wszystkie najkrótsze powiązania przebiegające odcinkami DSR pomiędzy Niemcami a krajami bałtyckimi, prowadziłyby poprzez bydgoski węzeł drogowy, co jest szczególnie istotnym uwarunkowaniem w zakresie mobilności wojskowej. Ten kontekst uzupełnia strategiczna rola Bydgoszczy jako miasta pełniącego istotne funkcje militarne, także w zakresie istniejącego i dalej rozwijanego przemysłu zbrojeniowego, m.in. w segmencie lotniczym i amunicyjnym.

Mając na względzie te uwarunkowania, realizacja WDOB w przebiegu przecinającym kolano Wisły umożliwiłaby wytyczenie dwóch uzupełniających korytarzy mobilności wojskowej w kierunku wschodnim i północno-wschodnim, których realizacja na bazie istniejącego (czy nawet rozbudowanego i zlokalizowanego w skorygowanej lokalizacji) Mostu Fordońskiego nie byłaby funkcjonalna ze względu na przebieg przez wewnętrzny układ drogowy Miasta Bydgoszczy, tj.:

- korytarz DK80/DK15 Toporzysko (WDOB) – Toruń (A1) – Brodnica [skąd dalej śladem DK15 do S5 w Ostródzie oraz DW544/DW545/DK58 poprzez Lidzbark, Działdowo, Nidzicę, Jedwabno do projektowanej obwodnicy Szczytna w ciągu DK53/DK57/DK58] (w który wpisywałaby się ewentualna realizacja północnej obwodnicy Torunia do węzła Turzno na autostradzie (A1), ujęta w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego*)
- a także korytarz DW551/DW550/DK55, rozpoczynający się na WDOB w Nowym Dworze, a następnie prowadzący przez Unistaw, Dorposz Szlachecki i Stolno²⁰ do projektowanego węzła Sarnowo, czyli lokalizacji, gdzie (według ustaleń STEŚ dla odcinka S5 Wirwajdy – Nowe Marzy) na autostradzie A1 ma rozpoczynać się przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S5 w kierunku Ostródy, który poprzez węzeł Sarnowo miałby być również powiązany z DK55.

²⁰ Obecnie brak w sieci jakiegokolwiek drogi publicznej przebiegającej na odcinku Dorposz Szlachecki – Stolno.



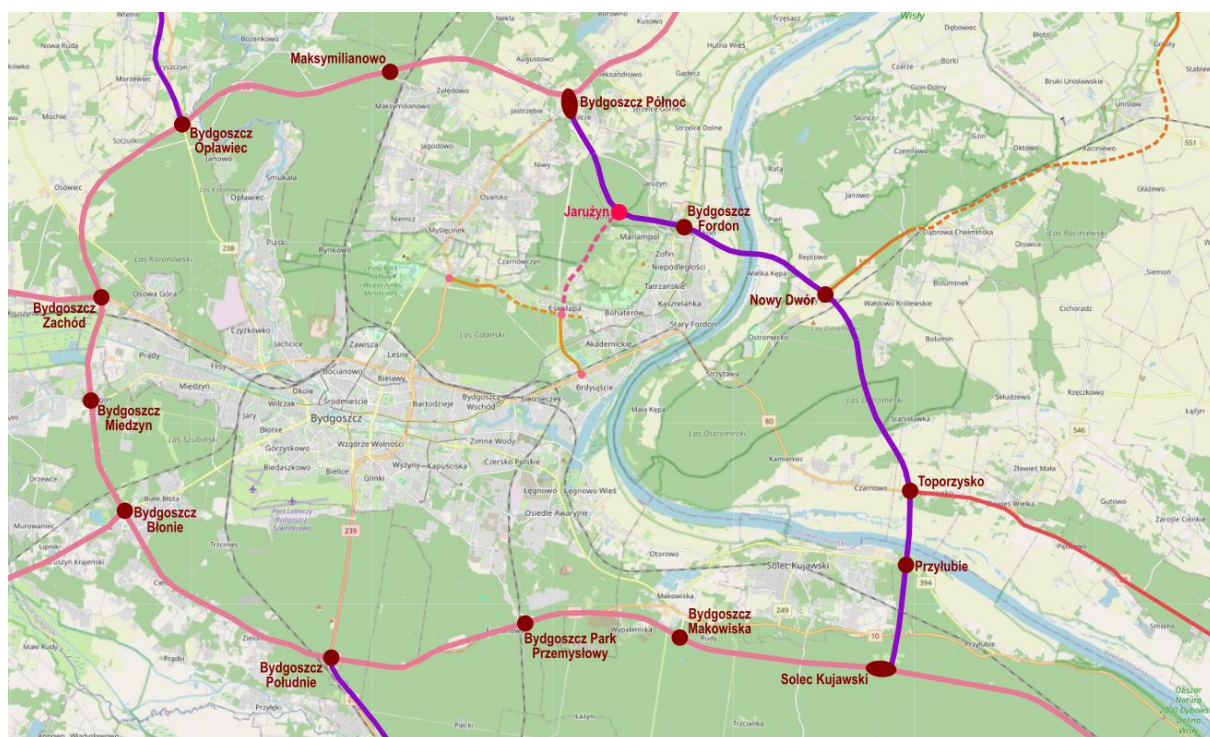
Rys. 29. Położenie Bydgoszczy na tle najkrótszych korytarzy DSR przebiegających z Niemiec w kierunku Litwy (przy uwzględnieniu realizacji odcinka DSR Krzyżowa (A4/A18) – Głogów (S3 – Leszno (S5) wraz z powiązaniem w ramach korytarza Via Pomerania. Źródło: opracowanie własne.

Pełnienie przez poszczególne drogi publiczne funkcji obronnej nie wiąże się automatycznie z koniecznością ich budowy lub rozbudowy do przekroju dwujezdniowego. Oczywiście przekrój dwujezdniowy, ze względu na uwarunkowania ruchowe, akurat mógłby być zasadny do przyjęcia na odcinku DK80 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, ale już na pewno nie w ciągu DW551/DW550/DK55. Do adekwatnych działań z zakresu przystosowania ciągów drogowych do transportów wojskowych należy m.in. zapewnienie ich odpowiedniej nośności. Tutaj należy podkreślić, że w ramach zadań realizowanych w nowym śladzie i rozbudów w istniejących ciągach dróg krajowych, nawierzchnia konstrukcji drogi i tak standardowo jest dostosowywana do przenoszenia obciążenia 11,5 t na oś.²¹ W ciągach dróg pełniących funkcję obronną istotne jest także ograniczenie liczby trudnych przejść przez obszary zabudowane oraz likwidacja punktowych wąskich gardeł na sieci drogowej, chociażby poprzez zwiększenie nośności obiektów (np. mostów) czy też przebudowę substandardowych skrzyżowań (np. w celu zapewnienia

²¹ <https://www.gov.pl/web/gddkia/rozbudujemy-blisko-1815-km-istniejacych-drog>

odpowiednich promieni skrętów).²² Uzyskanie statusu drogi o znaczeniu obronnym w ciągu obejmującym drogi wojewódzkie nr 551 i 550 umożliwiłoby Samorządowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego ubieganie się o wsparcie w zakresie poprawy ich parametrów technicznych z odpowiednich funduszy będących w dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej.

Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy przyniosłoby również korzyści na poziomie aglomeracyjnym, chociażby w znaczący sposób poprawiając zewnętrzną dostępność bydgoskiej dzielnicy Fordon (tak jak będzie to miało miejsce w przypadku północnych i zachodnich dzielnic Szczecina w ramach domknięcia tamtejszego układu obwodnicowego), a także Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego i Parku Przemysłowego w Solcu Kujawskim. WDOB umożliwiłaby również ewentualną realizację nowego wlotu do Bydgoszczy poprzez dodatkowy węzeł Jaruzyn. Byłoby to zadanie, które zastępowałoby realizację tzw. *Północno-Wschodniej Obwodnicy Bydgoszczy*, która miała połączyć węzeł Bydgoszcz Północ z ul. Fordońską na wysokości osiedla Siernieczek. Realizacja połączenia drogowego z ewentualnego dodatkowego węzła Jaruzyn w kierunku korytarza ulic Matki Teresy z Kalkuty i Mariana Rejewskiego byłaby zadaniem znacznie krótszym (o długości ok. 4 km, licząc od dodatkowego węzła Jaruzyn do ul. Ciszewskiego) niż wspomniana *Północno-Wschodnia Obwodnica Bydgoszczy* (o długości ok. 10 km), zapewniając komfortowy wlot do Bydgoszczy nie tylko z kierunku północnego (odciążając przejście przez Osielsko w ciągu DW239), ale też z kierunku wschodniego (odciążając Fordon i Most Fordoński z ruchu aglomeracyjnego w korytarzu DK80 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem).



Rys. 30. Potencjalny węzeł Jaruzyn na WDOB wraz z powiązaniem z podstawowymi ciągami drogowymi wewnętrznego układu drogowego Bydgoszczy (ul. Fordońską i Aleję Armii Krajowej), uwzględniającymi planowaną budowę ul. Stefana Ciszewskiego. Na mapie wysowno również uzupełniające korytarze

²² Zgodnie z Zarządzeniem nr 21 Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2024 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg publicznych o znaczeniu obronnym. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/zarządzenie-nr-21ministra-infrastruktury-z-dnia-4-czerwca-2024-r-w-sprawie-wdrożenia-wymagań-techniczno-obronnych-dotyczących-drog-publicznych-o-znaczeniu-obronnym>

o znaczeniu obronnym w ciągu DW551/DW550 (od węzła Nowy Dwór) oraz DK80 (od węzła Toporzysko).
Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

Realizacja nowych powiązań układu drogowego Bydgoszczy z WDOB powinna wynikać z kompleksowej strategii rozwoju przestrzennego wschodniej części Bydgoszczy – kluczowego obszaru w kontekście dalszego pomyślnego rozwoju miasta. Taka strategia powinna brać pod uwagę regionalną węzłowość i centrotwórczy charakter okolic stacji Bydgoszcz Wschód oraz korektę kierunków rozwoju układu kolejowego, uwzględniającego potrzeby ruchu towarowego, przewozów pasażerskich o charakterze aglomeracyjnym i regionalnym (w powiązaniu z rozwijającym się układem tramwajowym), a także docelowy układ sieci kolejowej umożliwiający efektywne włączenie Bydgoszczy w sieć połączeń kolei dużych prędkości. Tego typu kompleksowe podejście powinno mieć odzwierciedlenie w aktualizowanym *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, a także w obecnie opracowywanej *Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Bydgoskiego Obszaru Funkcjonalnego 2035+* (w tym w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej stanowiącej jej integralną część).

Szersze opisanie kontekstu domknięcia układu obwodnicowego Bydgoszczy, m.in. na tle Wrocławia i Poznania, miało na celu ukazanie podobieństwa uwarunkowań wskazujących na potrzebę wypracowania kompleksowego i jednolitego w skali kraju podejścia w zakresie realizacji *ciągów obwodnicowych dużych aglomeracji miejskich*, z których najistotniejsze z dotychczas nieuwzględnianych zadań w krajowych programach sieci drogowej, powinny znaleźć się na etapie realizacji już na początku lat 30. XXI wieku.

Nazwa zadania	Przebieg	Długość	Istotne uwarunkowania
Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina (S6)	Szczecin Zachód (A6) – Goleniów Północ (S3)	51 km	Tunel pod Odrą [5 km]
Wschodnia Ekspresowa Obwodnica Wrocławia (S5)	Krynitzno (S5) – Ramiszów (S8) – Siechnice – Groblice (DK94) – Stary Śleszów (A4) – Olbrachtwice (S8)	58 km [w tym 20 km korytarza DW372]	Przejście przez dolinę Odry i Oławy
Północno-Wschodnia Obwodnica Aglomeracji Poznańskiej (S92)	Poznań Północ (S11) – Paczkowo (DK92) – Kleszczewo (S5) [plus Poznań Wschód (A2) – Kórnik Północ (S11)]	45 km [w tym 8 km odcinka Poznań Wschód – Kórnik Północ]	Most na Warcie, przejście przez dolinę Cybiny, poligon Biedrusko
Wschodnie Drogowe Obejście Bydgoszczy (S56)	Bydgoszcz Północ (S5) – Toporzysko (DK80) – Solec Kujawski (S10)	24 km	2 mosty na Wiśle

Rys. 31. Porównanie odcinków stanowiących realizowane (Szczecin) i potencjalne (Wrocław, Poznań, Bydgoszcz) dopetnienia ciągów obwodnicowych dużych aglomeracji miejskich. Źródło: opracowanie własne.

Wpływ S11 Jastrowie – Piła i WDOB na efektywność układu drogowego w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie

Wskazane optymalizacje układu dróg krajowych na obrzeżach obszaru WPP, dotyczące S11 Jastrowie – Piła oraz realizacji Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy, wpłynęłyby na efektywność odległościową 8 z 13 analizowanych relacji (oznaczone na szaro w poniższej tabeli), przyczyniając się do osiągnięcia we wszystkich relacjach wskaźnika efektywności odległościowej nieprzekraczającego 35% wydłużenia:

		Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców						Miasta 150-300 tys. mieszkańców	
		Warszawa	Łódź	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Bydgoszcz	Gdynia	Toruń
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.				347 / 288 A1,DK22,S11,DK22 20%			370 / 294 S6,A1,DK22,S11,DK22 26%	
	Elbląg					387 / 329 S10,DK22,S11,DK22 18%			
	Koszalin	477 / 389 S10,A1,S10,DK25, 23%	428 / 348 A1,S10,DK25,S11 23%				208 / 170 DK25,S11 22%		252 / 207 S10,DK25,S11 22%
Miasta 75-100 tys. mieszkańców	Słupsk	A1,S10,S5,DK25,DK20,DK21 26%	430 / 342 S11,DK20,DK21 17%	268 / 229			209 / 162 DK25,DK20,DK21 29%	S10,S5,DK25,DK20,DK21	253 / 191 32%
	Piła				234 / 183 A1,S5,S10 28%			257 / 192 S6,A1,S5,S10 34%	

Rys. 32. Efektywność odległościowa relacji o znaczeniu krajowym po uwzględnieniu zidentyfikowanych korytarzy dróg krajowych zapewniających spójność sieci w obszarze WPP, optymalizacji przebiegu S11 Jastrowie – Piła oraz realizacji WDOB. Źródło: opracowanie własne.

2.5. Kierunkowe założenia rozwoju układu dróg krajowych

W podrozdziałach 3.1. oraz 3.2. dokonano identyfikacji istniejących korytarzy dróg krajowych, które zapewniają racjonalne odległościowo powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi oraz szerzej przeanalizowano elementy układu dróg krajowych na obrzeżach obszaru WPP, istotne dla zapewnienia efektywności powiązań poziomu krajowego przebiegających przez przedmiotowy obszar S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie. Dotychczas zebrana wiedza stanowi punkt wyjścia dla dalszych analiz, których celem jest określenie:

1. **docelowego kształtu układu sieci dróg krajowych w obszarze WPP,**
2. **jego optymalnych parametrów technicznych,**
3. **oraz priorytetów w zakresie jego realizacji.**

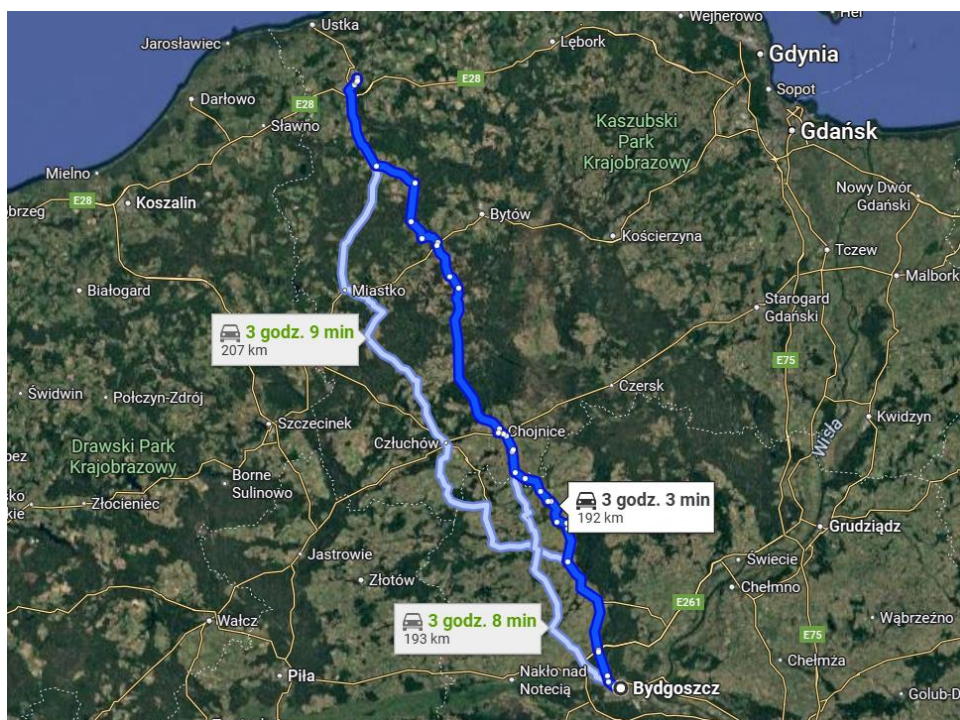
Postulat realizacji drogi Via Pomerania podnoszony jest m.in. w kontekście braku dobrego powiązania w relacji Słupsk – Bydgoszcz. Tak jak wykazała analiza efektywności odległościowej powiązań o znaczeniu krajowym, to właśnie dla tej relacji zostało zidentyfikowane największe wydłużenie trasy z wykorzystaniem sieci dróg szybkiego. Najkrótsze połączenie poprzez odcinki docelowej sieci DSR prowadzi ciągiem S6/S7/A1/S5 Słupsk – Trójmiasto – Swarzędz – Nowe Marzy – Bydgoszcz, który jest trasą o 80% dłuższą od odległości dzielącej te miasta w linii prostej. Obecnie, trasa przebiegająca tak określonym docelowym korytarzem DSR jest sporadycznie wybierana przez użytkowników. Nie jest ona jeszcze w pełni ukończona w standardzie DSR, co oprócz jej długości, jest jedną z przyczyn braku jej atrakcyjności w podróżach w relacji Słupsk – Bydgoszcz. Na etapie realizacji nadal jest odcinek S6 Słupsk – Bożepole Wielkie, a także Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej w ciągu S7 (jej południowa część). Trwający okres budowy tych odcinków dodatkowo negatywnie wpływa na warunki ruchu w tym korytarzu. Korzyści czasowe możliwe do osiągnięcia przy wyborze takiej trasy, które potencjalnie umożliwiają istniejące odcinki S6 Bożepole Wielkie – Trójmiasto, A1 Trójmiasto – Nowe Marzy oraz S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz, są obecnie niwelowane przez brak w sieci odcinków będących na etapie realizacji (tj. S6 Słupsk – Bożepole Wielkie i Obwodnicę Metropolii Trójmiejskiej w ciągu S7). Oprócz tego, negatywnie na warunki ruchu wpływa duże natężenie ruchu na istniejącej obwodnicy Trójmiasta w ciągu S6 oraz bardzo słaba obecna przepustowość węzła Gdańsk Południe (A1/S7), wynikająca z włączającej się w tym miejscu, aktualnie budowanej, Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej w ciągu S7. Planowane na początek 2027 r. oddanie ostatnich brakujących elementów wskazanego ciągu DSR może sprawić, że **najszybsza trasa Słupsk – Bydgoszcz będzie prowadzić przez Trójmiasto, czego jednak ze względu na znaczące wydłużenie trasy względem odległości w linii prostej nie należy traktować jako rozwiązanie optymalne i docelowe.**

W kontekście braku ciągłości powiązania DSR pomiędzy Słupskiem a Bydgoszczą, które w swoim docelowym przebiegu i tak będzie wiodło mocno okrężną trasą, mogłoby się zdawać, że ciąg dróg krajowych DK21/DK20/DK25 Słupsk – Miastko – Białe Błota – Człuchów – Bydgoszcz pełni obecnie rolę najszybszej trasy łączącej Słupsk z Bydgoszczą. Jednak obecny brak obwodnic takich miast jak Miastko, Białe Błota, Człuchów, Kamień Krajeński czy Sępólno Krajeńskie, które charakteryzują uciążliwe przejścia przez obszar zabudowany, a poza terenem zabudowanym, na wielu odcinkach posiadający kręty i utrudniający wyprzedzanie przebieg, a także długie odcinki o słabym stanie nawierzchni, sprawiają, że aplikacje nawigacyjne w relacji Słupsk – Bydgoszcz wskazują nieco krótsze trasy, które w nikłym stopniu wykorzystują odcinki dróg krajowych. Co ciekawe, ze względu na istniejący brak obwodnic w istotnych miejscach na sieci dróg wojewódzkich, m.in. takich miast jak Bytów czy Tuchola, przez które przejazd również jest kłopotliwy, **w ruchu tranzytowym często**

wykorzystywane są nieprzystosowane do tej roli odcinki dróg powiatowych, odcinkowo skracające trasę i omijające niektóre uciążliwe przejścia przez tereny zabudowane miast, np.:

- Miastko (DK20) – Koczała – Przechlewo – Kołdowo [Człuchów] (DK25)
- Kołczygłowy (DW209) – Tuchomie (DK20) – Lipnica (DW212)
- Chojnice (DK22) – Pamiętowo (DW241) – Olszewka (DK25)

Według wskazań nawigacji Google Maps, najszybsza trasa pomiędzy Słupskiem a Bydgoszczą aż w 38% wyznaczana jest odcinkami dróg powiatowych, 36% to odcinki dróg wojewódzkich, a tylko 26% to odcinki dróg krajowych. Alternatywne trasy w tej relacji również w dużej mierze prowadzą poza siecią dróg krajowych. Jest to spowodowane licznymi istotnymi kolizjami z obszarami zabudowanymi miast, a także słabymi parametrami ciągów dróg krajowych poza terenami zabudowanymi. Taki stan rzeczy, dla użytkownika, który za wskazaniemi nawigacji przemierza trasę Słupsk – Bydgoszcz odcinkami dróg powiatowych, **sprawia wrażenie istnienia całkowicie substandardowego połączenia istniejącego w tej relacji**. O kilka minut dłuższe alternatywne trasy, w większym stopniu wykorzystujące odcinki dróg krajowych (i wojewódzkich), wprawdzie zazwyczaj charakteryzują się nieco lepszymi parametrami technicznymi (np. większą szerokością jezdni), lecz swoim obecnym standardem i tak na większości odcinków istotnie odbiegają od oczekiwanych parametrów dla tych kategorii dróg. Należy jednak zwrócić uwagę, że **realizacja kolejnych zadań obwodnicowych**, takich jak budowa obwodnic Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego, czy też planowanych w dalszym horyzoncie – obwodnic Człuchowa czy Białego Boru, **będzie w coraz większym stopniu stabilizować ruch tranzytowy w relacji Słupsk – Bydgoszcz w korytarzu dróg krajowych DK21/DK20/DK25, gdyż systematycznie będzie znikać główna przyczyna, która wypycha ruch tranzytowy na drogi niższych kategorii, czyli uporczywe przejścia przez obszary zabudowane miast**, jednocześnie stanowiąc racjonalną pod względem długości alternatywę dla korytarza DSR S6/S7/A1/S5 Słupsk – Trójmiasto – Bydgoszcz.



Rys. 33. Najszybsza trasa pomiędzy Słupskiem a Bydgoszczą według nawigacji Google Maps (10.06.2025 r.) aż w 38% wyznaczana jest odcinkami dróg powiatowych, 36% to odcinki dróg wojewódzkich, a tylko 26% to odcinki dróg krajowych. Źródło: www.google.pl/maps

Brak obejść największych miejscowości i powszechny substandardowy charakter sieci drogowej w tym obszarze kraju, powodują, że relacje o znaczeniu krajowym w dużej mierze realizowane są ciągami dróg, które powinny pełnić funkcję lokalną, co należy uznać za stan wysoce niewłaściwy. Pod tym względem, najbardziej nieuporządkowana sytuacja występuje właśnie w relacji Słupsk – Bydgoszcz. Nie oznacza to jednak, że w związku z tym wszelkie działania inwestycyjne w obszarze WPP należy podporządkować poprawie połączenia w tej relacji. Tak jak zdiagnozowano w poprzednich podrozdziałach, kształtowanie sieci dróg krajowych w obszarze WPP powinno uwzględniać 13 relacji o znaczeniu krajowym, dla których racjonalne odległościowo powiązania przechodzą właśnie przez obszar WPP, a które obecnie bardzo często w dużej mierze realizowane są korytarzami dróg niższych kategorii, co w tym opracowaniu już zostało ukazane na przykładzie drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice – Tuchola – Świecie. Brak właściwej hierarchizacji potoków ruchu na sieci drogowej uwidaczniają badania ruchu realizowane przez GDDKiA w ramach Generalnych Pomiarów Ruchu (GPR). Ostatnie dostępne, tak kompleksowe dane o ruchu na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, pochodzą z pomiarów realizowanych w latach 2020/2021. Wyniki tego badania wyraźnie wskazują, że wewnątrz obszaru WPP wiele ciągów dróg wojewódzkich charakteryzują większe natężenia ruchu niż ciągi dróg krajowych. Względnie wysokie natężenia ruchu, w porównaniu z sąsiednimi odcinkami dróg krajowych, zostały odnotowane na następujących odcinkach dróg wojewódzkich:

- DW188 Złotów – Piła
- DW210 Słupsk – Dębica Kaszubska – Unichowo
- DW212 Unichowo – Bytów – Lipnica
- DW212 Chojnice – Kamionka
- DW214 Lębork – Sierakowice
- DW235 Korne – Brusy – Chojnice
- DW237 Tuchola – Mąkowsko
- DW240 Chojnice – Tuchola – Świecie

Wprawdzie mniejsze niż na równoległych odcinkach DK20 Korne – Kościerzyna – Żukowo i autostradzie A1 Gdańsk [Rusocin] – Tczew [Swarożyn], ale też stosunkowo duże natężenia, wynikające z przenoszenia ruchu w kierunku pobliskiego obszaru aglomeracji trójmiejskiej, występują na odcinkach dróg wojewódzkich:

- DW211 Czarna Dąbrówka – Sierakowice – Kartuzy – Żukowo
- DW221 Kościerzyna – Nowa Karczma – Przywidz – Lublewo Gdańskie – Kolbudy
- DW222 Gdańsk – Straszyn – Jagatowo – Godziszewo – Starogard Gdański

Ponadto, istotną rolę w zakresie przenoszenia ruchu na sieci dróg wojewódzkich (potoki ruchu średnio ok. 5 tys. pojazdów na dobę) pełnią również:

- DW214 Klukowa Huta – Kościerzyna – Zblewo
- DW241 Sępólno Krajeńskie – Więcbork – Mrocza – Nakło nad Notecią
- DW209 Suchorze – Kołczygłowy – Bytów



Rys. 34. Natężenia ruchu na sieci dróg krajowych (kolor zielony) i wojewódzkich (kolor pomarańczowy) według Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/21. Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2020/21, GDDKiA.

W 2025 r. przeprowadzana jest kolejna edycja badań w ramach cyklicznie przeprowadzanego Generalnego Pomiaru Ruchu, dzięki któremu poznamy aktualny rozkład obciążenia ruchem na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w obszarze WPP. Zakres inwestycji poczynionych na sieci drogowej w obszarze WPP od 2021 r. raczej nie miał jak w istotny sposób wpłynąć na rozkład ruchu w tym obszarze, dlatego należy spodziewać się utrzymania obecnego stanu braku prawidłowej hierarchiczności funkcjonalnej poszczególnych odcinków sieci drogowej, którego wynikiem jest rozproszenie różnego rodzaju ruchu po odcinkach różnych kategorii dróg, w sposób w dużym stopniu nieodpowiadający rangom tego ruchu. W badaniach GPR nie są prowadzone pomiary na ciągach dróg powiatowych, przez co umyka on w ogólnym obrazie struktury ruchu w obszarze WPP. Natężenia ruchu na drogach powiatowych, które na niektórych odcinkach pełnią funkcję regionalną, a niekiedy nawet krajową, nie charakteryzują się bardzo dużymi wartościami w ujęciu bezwzględnym, ale w ujęciu względnym (względem alternatywnych korytarzy dróg krajowych i wojewódzkich) są już one całkiem spore. Taką wiedzę można uzyskać chociażby z dodatkowych, bardziej szczegółowych badań ruchu, które przeprowadza się na potrzeby przygotowania dokumentacji projektowych dla poszczególnych zadań inwestycyjnych. I tak na przykład, według pomiarów ruchu zrealizowanych w ramach STEŚ dla obwodnicy Cztuchowa, zidentyfikowano, że ruch z Cztuchowa w ciągu DK25 w kierunku północnym, w miejscowości Kołdowo w dużej części

kieruje się na drogę powiatową w kierunku Przechlewa, czyli na jeden z odcinków dróg powiatowych wykorzystywanych w relacji Słupsk – Bydgoszcz. Przedmiotowy korytarz drogi powiatowej Miastko – Koczała – Przechlewo – Kołdowo ma 51 km długości i jest krótszy o 7 km niż alternatywny ciąg DK20/25 Miastko – Biały Bór – Rzeczenica – Kołdowo [58 km]. Wprawdzie trasa wiodąca drogą powiatową prowadzi przez obszary zabudowane, m.in. Przechlewo, Koczały i Świąszyna, ale i tak jest ich względnie mniej niż na alternatywnej trasie wiodącej drogami krajowymi, gdzie do najbardziej spowalniających ruch przejść przez obszary zabudowane należy zaliczyć Rzeczenicę, Biały Bór, Miłocice, Wotczę Małą, a także względnie dłuższy przebieg na terenie Miastka niż ma to miejsce w przypadku wyboru trasy drogą powiatową.

Oprócz stosunkowo niskich parametrów sieci dróg krajowych w obszarze WPP, na brak odpowiedniej hierarchizacji rozkładu ruchu na sieci drogowej wpływa również jej istniejący układ. Wprawdzie wewnątrz obszaru WPP nie ma dużych ośrodków miejskich, ale **fakt, że drogi krajowe nr 22 i 25 krzyżują się ze sobą w Człuchowie, a nie w największym ośrodku miejskim wewnątrz obszaru WPP, czyli w pełniących wiele funkcji poziomu subregionalnego – Chojnicach, również zniekształca hierarchiczność potoków ruchu na sieci drogowej.** Dlatego docelowy układ sieci dróg krajowych w obszarze WPP nie powinien charakteryzować się jedynie lepszymi parametrami technicznymi, lecz także odpowiednim układem kierunkowym sieci dróg krajowych, który przede wszystkim powinien efektywnie obsługiwać połączenia najwyższego rzędu, a w miarę możliwości uwzględniać także istotne powiązania na poziomie regionalnym.

Właśnie **skumulowanie ruchu tranzytowego, rozproszonego obecnie po różnej klasy i kategorii drogach, w jeden korytarz obsługujący relację Pomorze Środkowe – Centralna Polska, jest warunkiem zasadności realizacji projektu Via Pomerania jako szlaku drogowego charakteryzującego się podwyższonymi parametrami technicznymi.** Kumulowaniu ruchu z Centralnej Polski w kierunku Pomorza Środkowego powinien sprzyjać układ sieci, który w naturalny sposób kierowałby i utrzymywał potoki ruchu w podstawowych relacjach w ciągu dróg krajowych. Dlatego **koniecznym jest takie kształtowanie docelowego układu dróg krajowych, aby ruch o znaczeniu krajowym był utrzymywany w korytarzach dróg krajowych.** Przeanalizowane w poprzednim podrozdziale uwarunkowania oraz planowane i postulowane inwestycje drogowe na obrzeżach obszaru WPP, tj.:

- budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń, która spowoduje przeniesienie się ruchu tranzytowego w relacji Pomorze Środkowe – Centralna Polska na odcinku Człuchów (DK22/DK25) – Toruń Południe (A1/S10) z korytarza DK22/DW240/S5/A1 Człuchów – Chojnice – Tuchola – Świecie – Nowe Marzy – Toruń na korytarz DK25/S5/S10 Człuchów – Mąkowsko – Bydgoszcz - Toruń,
- wydłużenie przebiegu lub ograniczenie parametrów technicznych w planowanym korytarzu S11 Jastrowie – Piła, co zwiększy względną atrakcyjność korytarza DK25 względem korytarza S11/S10 w relacji Koszalin – Bydgoszcz,
- realizacja Wschodniego Drogowego Obejścia Bydgoszczy, które przejęłoby ruch z Torunia w kierunku Pomorza Środkowego, przy okazji wyrównując obciążenie ruchem na obwodnicy Bydgoszczy, szczególnie odciążając odcinek Bydgoszcz Zachód – Bydgoszcz Błonie, gdzie obecnie kumulowany jest ruch w ciągu S5, S10 i DK25,

sprzyjają kumulowaniu ruchu w korytarzu Pomorze Środkowe – Centralna Polska na węźle Bydgoszcz Opławiec. Zatem te inwestycje i uwarunkowania zwiększają potencjał tranzytowy obecnego korytarza drogi krajowej nr 25 w kierunku północnym właśnie z węzła Bydgoszcz Opławiec, który stanowi naturalne miejsce dla rozpoczęcia północnej części szlaku Via

Pomerania na bydgoskim układzie obwodnicowym.²³ Oznacza to też, że wymienione inwestycje i uwarunkowania przyczyniają się do zwiększenia potencjału ruchowego w korytarzu DK25, a tym samym **zwiększają uzasadnienie dla realizacji szlaku Via Pomerania jako ciągu drogowego charakteryzującego się podwyższonymi parametrami technicznymi.**

Jednak kumulacja ruchu w możliwie wielu istotnych relacjach również powinna dotyczyć przebiegu szlaku Via Pomerania w obszarze WPP. **Największym generatorem ruchu na Pomorzu Środkowym jest obszar KKBOF wraz z Koszalinem i całym tamtejszym obszarem nadmorskim (aż po Kołobrzeg), a drugim największym generatorem jest subregion słupski ze Słupskiem i Ustką, jako główną lokalizacją nadmorską w tym subregionie.** Należy podkreślić, że żaden z tych generatorów nie są na tyle duży, aby samodzielnie uzasadniać doprowadzenie do niego kolejnego szlaku drogowego o podwyższonych parametrach. Koszalin i Słupsk są oddalone od siebie o zaledwie 63 km, co oznacza, że **racjonalnym jest, żeby kumulować ruch z obu największych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego w kierunku Bydgoszczy, na możliwie długim odcinku prowadząc go jednym korytarzem drogowym, co w ogóle zaczęłoby uzasadniać realizację Via Pomeranii jako drogi o podwyższonych parametrach technicznych.** Natomiast na kolejnym poziomie sieci osadniczej, największymi ośrodkami miejskimi położonymi w korytarzu Koszalin/Słupsk – Bydgoszcz są **Szczecinek i Chojnice**, dlatego powiązania z tymi miastami również należy uwzględnić w procesie kształtowania korytarza Via Pomerania. Oparcie korytarza Via Pomerania o wymienione w tym akapicie ośrodki miejskie w racjonalny sposób zbierałoby możliwie największe potoki ruchu z obszaru Pomorza Środkowego, uzupełniając w ten sposób promienisty układ pozostałych istotnych powiązań z szeroko rozumianego Pomorza w kierunku Centralnej Polski, tj. korytarz S10 z Pomorza Zachodniego oraz korytarz A1 z Pomorza Wschodniego. **Miejszem, do którego istnieje możliwość łączenia potoków ruchu z Bydgoszczy, zarówno w kierunku Koszalina, jak i w kierunku Słupska, jest Biały Bór i właśnie do tego miejsca powinien być prowadzony wspólny korytarz drogowy obsługujący obie relacje.** W Białym Borze trasa z Bydgoszczy w kierunku Koszalina dalej prowadziłaby korytarzem DK25 do Bobolic, a następnie w kierunku północnym korytarzem S11. Natomiast w relacji Bydgoszcz – Słupsk, od Białego Boru trasa prowadziłaby korytarzem DK20 Biały Bór – Miastko, a następnie korytarzem DK21 Miastko – Słupsk.

Tak określony korytarz Via Pomerania odpowiadałby na potrzebę poprawy powiązania drogowego w relacjach, dla których zidentyfikowano najbardziej nieefektywne odległościowo powiązania z wykorzystaniem docelowej sieci dróg szybkiego ruchu, czyli relacje **Koszalin/Słupsk – Bydgoszcz/Toruń**. W analizie efektywności odległościowej zidentyfikowano także inne relacje poziomu krajowego, których powiązania powinny przebiegać przez obszar WPP. Takim połączeniem jest chociażby relacja **Słupsk – Poznań**. Układ drogowy korytarza Via Pomerania rozwidlający się w Białym Borze sprawiłby, że z perspektywy Słupska również powstałby wspólny korytarz w dwóch istotnych kierunkach, który wspólnym śladem prowadziłby właśnie do Białego Boru, gdzie następowałby rozplot potoków ruchu ze Słupska w kierunku Bydgoszczy i w kierunku Poznania (najpierw korytarzem DK20 do Szczecinka, a stamtąd już korytarzem S11 przez Piłę).

²³ Węzeł Bydgoszcz Opławiec jest optymalnym miejscem włączenia w układ obwodnicowy Bydgoszczy dla północnej części Via Pomeranii, czyli dla odcinka Pomorze Środkowe – Bydgoszcz. Natomiast dla południowej części Via Pomeranii, czyli odcinka Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski, takim miejscem na bydgoskim układzie obwodnicowym jest węzeł Bydgoszcz Południe (S10/DK25).



Rys. 35. Korytarz Via Pomerania na tle korytarzy prowadzących z Centralnej Polski w kierunku Pomorza Zachodniego (korytarz S10) i Pomorza Wschodniego (korytarz A1). Źródło: opracowanie własne na podkładzie Google Earth.

W analizie efektywności odległościowej zdiagnozowano jeszcze grupę relacji w korytarzu Trójmiasto – Piła/Gorzów Wielkopolski, które również wymagają odpowiedniego uwzględnienia w docelowym układzie dróg krajowych w obszarze WPP. Nawet przy założeniu realizacji pierwotnie planowanego w STEŚ, krótszego przebiegu korytarza S11 na odcinku Jastrowie – Piła, dodatkowo obliczany w ramach analizy efektywności odległościowej wskaźnik skrócenia, w porównaniu z innymi analizowanymi relacjami, nadal przyjmował stosunkowo niskie wartości dla powiązań Gdańsk/Gdynia – Piła (1,29-1,37).

		Miasta powyżej 300 tys. mieszkańców						Miasta 150-300 tys. mieszkańców	
		Warszawa	Łódź	Poznań	Gdańsk	Szczecin	Bydgoszcz	Gdynia	Toruń
Miasta 100-150 tys. mieszkańców	Gorzów Wlkp.				347 / 288 A1,DK22,S11,DK22			370 / 294 S6,A1,DK22,S11,DK22	
					1,63			1,50	
	Elbląg					387 / 329 S10,DK22,S11,DK22			
						1,81			
Miasta 75-100 tys. mieszkańców	Koszalin	477 / 389 S10,A1,S10,DK25,S11	428 / 348 A1,S10,DK25,S11				208 / 170 DK25,S11		252 / 207 S10,DK25,S11
		1,49	1,55				2,08		2,18
	Słupsk	A1,S10,S5,DK25,DK20,DK21	430 / 342 S11,DK20,DK21	268 / 229			209 / 162 DK25,DK20,DK21	S10,S5,DK25,DK20,DK21	253 / 191
			1,28	2,59			2,74		1,63
	Piła				234 / 183 A1,S5,S10			257 / 192 S6,A1,S5,S10	
					1,37			1,29	

Rys. 36. Wskaźnik skrócenia po uwzględnieniu optymalizacji przebiegu S11 Jastrowie – Piła i realizacji WDOB. Źródło: opracowanie własne.

W relacji Trójmiasto – Piła, alternatywą dla trasy DSR przebiegającej przez węzeł bydgoski korytarzem A1/S5/S10 jest trasa A1/DK22/S11 Trójmiasto – Swaróżyn (A1/DK22) – Podgaje (S11/DK22) – Piła. Niska wartość wskaźnika skrócenia oznacza, że zidentyfikowany w danej relacji korytarz wykorzystujący odcinki dróg krajowych w obszarze WPP posiada względnie mniejszy potencjał na przejście ruchu z korytarza prowadzącego odcinkami docelowej sieci DSR w porównaniu z relacjami charakteryzującymi się wyższą wartością tego wskaźnika. Oznacza to, że trasa Trójmiasto – Piła w przebiegu A1/DK22/S11 będzie względnie niewiele krótsza niż trasa prowadząca docelowym ciągiem DSR w przebiegu A1/S5/S10, który przecież będzie charakteryzował się istotnie lepszymi parametrami technicznymi (klasa S o przekroju 2x2) w porównaniu z ciągiem DK22 (w większości przebiegu klasa GP o przekroju 1x2 i to jeszcze w przebiegu z kolizjami z obszarami zabudowanymi). Tak jak to już opisano w tym opracowaniu, dość istotny wpływ na długość korytarza A1/DK22/S11 Trójmiasto – Swaróżyn – Podgaje – Piła będą miały ostatecznie przyjęte rozwiązania w zakresie rozwoju korytarza S11 na odcinku Jastrowie – Piła. Dodatkowo należy również zwrócić uwagę na kształtującą się efektywność przebiegu samego odcinka DK22 Podgaje (S11) – Swaróżyn (A1), który w wyniku realizacji zadań ujętych w *Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, ulegnie wydłużeniu o ok. 8,5 km:

- obwodnica Starogardu Gdańskiego (wydłużenie o 3,5 km)
- obwodnica Czerska (wydłużenie o 3,4 km)²⁴
- obwodnica Człuchowa (wydłużenie o 1,6 km)

Oczywiście realizacja przedmiotowych obwodnic w ciągu DK22 poprawi warunki ruchu w tym korytarzu drogowym, jednak w kontekście realizacji S10 Piła – Bydgoszcz, względnemu zmniejszeniu ulegnie tranzytowa rola odcinka DK22 Podgaje – Swaróżyn. Oprócz tego, że trasa A1/S5/S10 Trójmiasto – Nowe Marzy Bydgoszcz – Piła po prostu będzie posiadała ciągłość standardu DSR, efekt ten zwiększy fakt, że (w przeciwieństwie do zadań realizowanych w

²⁴ Zadanie ujęte na tzw. liście rezerwowej *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* (Załącznik nr 2). Długość wydłużenia obliczona na podstawie przebiegu wrysowanego w obowiązującym do 2022 r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Czersk.

ciągu DK22) nowy odcinek S10 Piła – Bydgoszcz będzie miał tę samą długość, co zastępowany odcinek DK10 Piła – Bydgoszcz.

Jednak źródło problemu wyznaczenia efektywnego przebiegu w relacji Trójmiasto – Piła z wykorzystaniem istniejących korytarzy dróg krajowych w obszarze WPP posiada także bardziej kierunkowy charakter. Najkrótsze powiązanie w ramach sieci dróg krajowych w relacji Trójmiasto – Piła, na swym początkowym fragmencie, tak jak w przypadku najkrótszego powiązania DSR, najpierw prowadzi w kierunku południowym odcinkiem autostrady A1 do węzła Swarzędz, gdzie dopiero trasa zaczyna prowadzić korytarzem DK22 w kierunku południowo-zachodnim, czyli w kierunku Piły. Akurat w przypadku Trójmiasta, które jest obszarem mocno obciążonym ruchem, dodawanie ruchu tranzytowego z DK22 w kierunku Trójmiasta na autostradę A1, i to jeszcze na odcinku położonym w jego obszarze metropolitalnym, nie jest optymalne. Na tym odcinku już są notowane istotne natężenia ruchu, a ewentualne przyszłe nieprzedłużenie umowy z koncesjonariuszem, wiążące się z likwidacją opłat za przejazd pobieranych obecnie przy przejeździe przez bramki,²⁵ dodatkowo napętni ten odcinek, który jest szczególnie obciążony podczas wakacyjnych szczytów ruchu. Zagadnienie łączenia ruchu z korytarzy A1 i DK22 na odcinku metropolitalnym wpisuje się w szerszy problem, jakim jest **brak ciągu drogowego o podwyższonych parametrach prowadzącego z Trójmiasta w kierunku południowo-zachodnim**. Należy zauważyć, że w skali powiązań o znaczeniu krajowym, trójmiejski obszar metropolitalny jest obsługiwany zaledwie przez 3 korytarze o parametrach DSR, tj.:

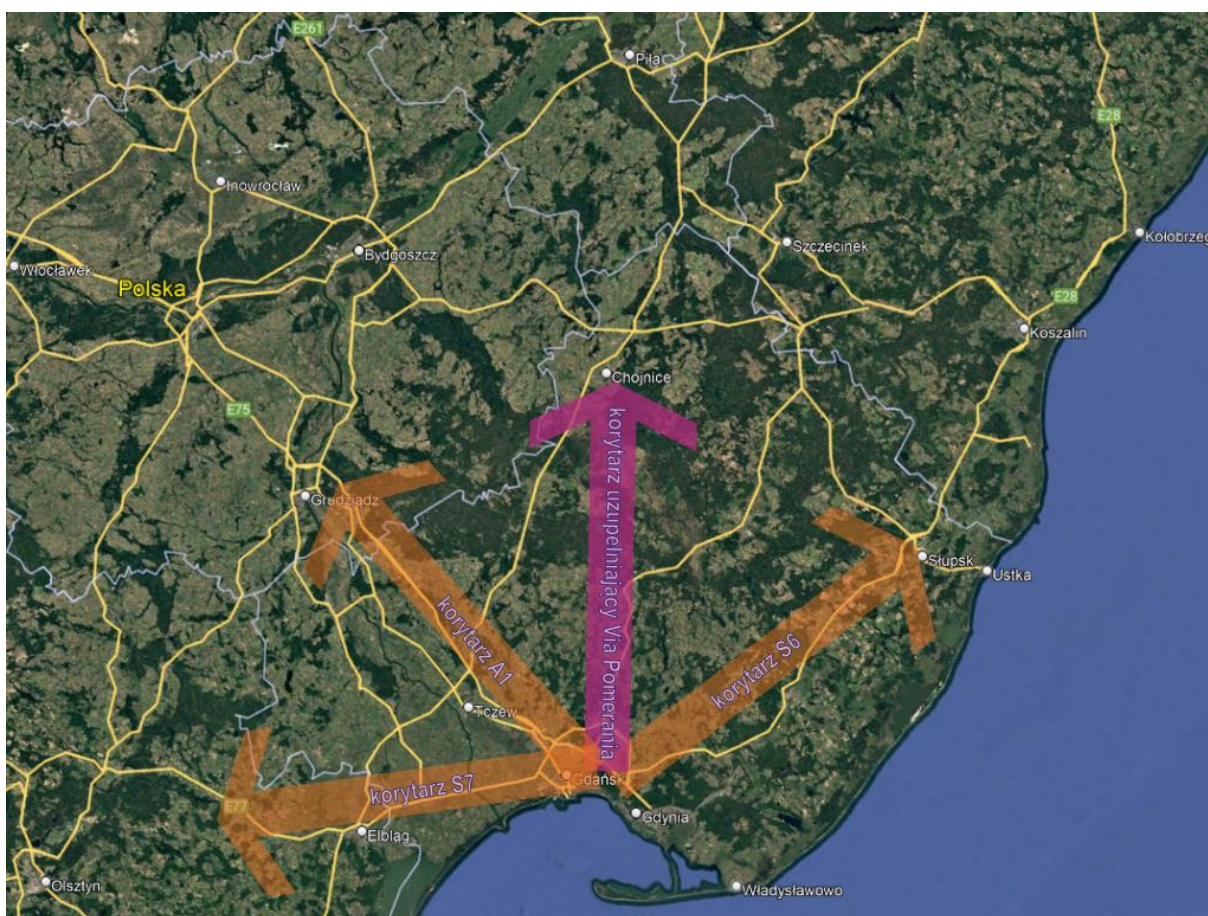
- drogę ekspresową S7 (kierunek południowo-wschodni, m.in. Warszawa, Olsztyn, Białystok, Lublin)
- autostradę A1 (kierunek południowy, m.in. Bydgoszcz, Toruń, Poznań, Wrocław, Łódź, Katowice)
- drogę ekspresową S6 (kierunek zachodni, m.in. Szczecin, Koszalin, Słupsk)

Obiektywne uwarunkowania położenia Trójmiasta nad Zatoką Gdańską w oczywisty sposób ograniczają realizację takich wlotów w pełnym spektrum kierunków. Należy jednak zauważyć, że wartość kąta półpłaszczyzny, której brzegi stanowią sąsiadujące ze sobą wloty DSR w ciągu S6 (kierunek Słupsk) i A1 (kierunek Grudziądz) na odcinkach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta (ich pierwsze 30 km) osiągają kąt ok. 135 stopni, co jest wartością o wielkości niewystępującej w układach wlotów DSR prowadzących do innych dużych aglomeracji miejskich, takich jak Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław czy Poznań. Do wymienionych aglomeracji, w układzie docelowym prowadzi więcej dróg szybkiego ruchu, w związku z czym ich wloty DSR zlokalizowane są gęściej, a wskazane kąty półpłaszczyzn przyjmują mniejsze wartości.²⁶ Przedmiotowa 135-stopniowa półpłaszczyzna obejmuje właśnie spektrum brakującego wlotu o podwyższonych parametrach z kierunku południowo-zachodniego, sytuującego się pomiędzy wspomnianymi S6 (kierunek Słupsk) i A1 (kierunek Grudziądz). Na kierunku południowo-zachodnim funkcjonuje obecnie droga krajowa nr 20, na której na odcinku Korne (DW235) – Kościerzyna – Żukowo (S7) notowane są najwyższe natężenia ruchu na sieci dróg krajowych w obszarze WPP (według GPR 2020/21 oscylujące na poziomie 10-13 tys. pojazdów na dobę). Ponadto, istotne natężenia ruchu na kierunku południowo-zachodnim

²⁵ Tak jak jest to obecnie planowane na autostradzie A4 Katowice – Kraków.

²⁶ Porównywalnej wielkości wartości kąta półpłaszczyzny pomiędzy odcinkami docelowej sieci DSR (również po ok. 135 stopni) dotyczą także Bydgoszczy pomiędzy drogami S5 i S10, i to zarówno pomiędzy S5 w kierunku Świecia a S10 w kierunku Nakła nad Notecią, jak i S5 w kierunku Żnina a S10 w kierunku Torunia, czyli w półpłaszczyznach, które miałyby zostać uzupełnione poprzez wloty zrealizowane w ramach szlaku Via Pomerania, zarówno w kierunku Pomorza Środkowego, jak i Inowrocławia/Konina/Kalisza.

występują także na równoległych ciągach dróg wojewódzkich, m.in. na DW221 Kościerzyna – Nowa Karczmą – Przywidz – Lublewo Gdańskie – [Gdańsk] (ok. 7-8 tys. pojazdów na dobę), co częściowo, szczególnie w godzinach szczytu, może wynikać z wyczerpującej się przepustowości jednojezdniowego korytarza DK20 na odcinku Kościerzyna – Żukowo, który charakteryzuje się licznymi zjazdami i przejściami przez obszary zabudowane. Oczywiście w dużej części ruch generowany na wskazanych ciągach drogowych ma charakter aglomeracyjny i regionalny, co wynika z względnie dużej siły oddziaływania obszaru metropolii trójmiejskiej na swoje zaplecze regionalne, m.in. w zakresie codziennych dojazdów do pracy. Należy jednak zauważyć, że **korytarz DK20 Żukowo – Kościerzyna – Korne wraz z korytarzem DW235 Korne – Brusy – Chojnice w dużej mierze zastępuje korytarz A1/DK22 Trójmiasto – Swarzędz – Chojnice na poziomie powiązań znaczenia krajowego z Trójmiastem w kierunku południowo-zachodnim.**



Rys. 37. Brakujący korytarz drogowy o podwyższonych parametrach technicznych prowadzący z Trójmiasta w kierunku południowo-zachodnim (relacja Trójmiasto – Chojnice – Piła/Gorzów Wielkopolski), stanowiący docelowy korytarz uzupełniający ciąg Via Pomerania w obszarze WPP, na tle istniejących korytarzy DSR prowadzących z/do Trójmiasta (S7, A1 i S6). Źródło: opracowanie własne na podkładzie Google Earth.

Już teraz, trasa z Gdańska do Chojnic, wykorzystująca odcinek DK20 Korne – Kościerzyna – Żukowo jest o 5 km krótsza [124 km] niż trasa prowadząca przez węzeł Swarzędz [129 km]. Budowa wspomnianych wcześniej obwodnic w ciągu DK22, czyli obwodnic Starogardu Gdańskiego i Czerska doprowadzi do zwiększenia tej różnicy o kolejne 7 km, czyli do wartości 12 km. Jeszcze większa różnica w długości pomiędzy alternatywnymi trasami dotyczy relacji Gdynia – Chojnice. Tutaj, po uwzględnieniu realizacji obwodnic Starogardu Gdańskiego i Czerska, różnica na korzyść trasy przez Kościerzynę [134 km], w porównaniu z trasą przez węzeł Swarzędz [157 km], wynosi 23 km. Czynnikiem, który w 2025 r. dodatkowo zaczął zwiększać atrakcyjność trasy przez Kościerzynę w relacji Trójmiasto – Chojnice (a dalej m.in. w kierunku Piły czy Gorzowa Wielkopolskiego) jest,

będąca na końcowym etapie realizacji, Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (OMT), zbliżająca sieć DSR w kierunku Kościerzyny (węzeł Żukowo), a także zrealizowana w ramach tej inwestycji dwujezdniowa obwodnica Żukowa klasy GP w ciągu DK20, która jeszcze bardziej zbliżyła drogę o przekroju dwujezdniowym z Trójmiasta w kierunku południowo-zachodnim (do miejscowości Glinicz), omijając dotychczasowe wąskie gardło na sieci drogowej, jakim było przejście przez 2 ronda w Żukowie. Na tę chwilę, OMT wraz z obwodnicą Żukowa już obsługuje relację Gdynia – Chojnice, a planowane jeszcze na 2025 r. oddanie do ruchu południowego odcinka OMT (odcinek Żukowo – Gdańsk Południe) dodatkowo zwiększy presję tranzytową na odcinek DK20 Korne – Kościerzyna – Żukowo.

Oczywiście budowa OMT skraca czas podróży do Trójmiasta także z obszarów województwa pomorskiego położonych za Kościerzyną i miejscowością Korne, w której zlokalizowane jest skrzyżowanie DK20 z DW235. Jednak wskazana presja tranzytowa nie dotyczy odcinka DK20 położonego na zachód od miejscowości Korne, który wskutek zbliżenia sieci DSR do korytarza DK20 i tak nie stanie się bardziej atrakcyjny tranzytowo w żadnej relacji łączącej większe ośrodki miejskie. Jednak taki efekt dotyczy odcinka DW235 Korne – Brusy – Chojnice, który w relacjach w kierunku Piły staje się coraz bardziej atrakcyjny dla korytarza A1/DK22 na odcinku Trójmiasto – Chojnice. Reasumując, odcinek DW235 Korne – Kościerzyna – Żukowo zyskuje rangę krajową w wyniku synergii 3 podstawowych czynników:

- budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (OMT) w ciągu S7
- braku wlotu o podwyższonych parametrach do Trójmiasta z kierunku południowo-zachodniego
- nieefektywnego odległościowo powiązania drogowego w relacji Trójmiasto – Chojnice – Piła/Gorzów Wielkopolski prowadzącego trasą przez węzeł Swarżyn (A1/DK22)

Zatem faktyczna ciągłość korytarza DK20 na poziomie krajowym za miejscowością Korne (patrząc od Trójmiasta) nie dotyczy dalszego przebiegu DK20 w kierunku zachodnim, lecz odcinka DW235 Korne (DK20) – Brusy – Chojnice (DK22), gdzie łączy się z istniejącym korytarzem DK22, prowadzącym dalej w kierunku południowo-zachodnim. Mając na względzie, że odcinki DK20 Szczecinek (S11) – Biały Bór (DK25) oraz DK20 Biały Bór (DK25) – Miastko (DK21) pełnią istotną rolę w zapewnieniu powiązań Słupska w kierunku południowym, a odcinek DK20 Korne – Kościerzyna – Żukowo wspólnie z korytarzem DW235 Korne (DK20) – Brusy – Chojnice (DK22) pełni funkcję krajową w zakresie zapewnienia powiązań Trójmiasta w kierunku południowo-zachodnim, **jedynym odcinkiem drogi krajowej nr 20, który nie pełni funkcji krajowej i nie posiada takiego potencjału, jest odcinek DK20 Miastko (DK21) – Bytów – Korne (DW235)**. Ten odcinek nie służy przenoszeniu ruchu w żadnej z relacji poziomu krajowego, a ewentualne dłuższe podróże, które się nim odbywają, dotyczą relacji, które swoje źródło lub cel podróży mają w bliskim sąsiedztwie tego odcinka, tj. przede wszystkim na terenie powiatu bytowskiego. Odcinek ten nie pełni funkcji krajowej, ale za to pełni istotną funkcję regionalną, zapewniając na osi wschód-zachód dojazd do 16-tysięcznego miasta powiatowego Bytów, stanowiącego istotny węzeł na sieci dróg wojewódzkich, do którego prowadzą także drogi wojewódzkie nr 209, 212 i 228.

Obiektywnie wzrastająca funkcja krajowa korytarza DW235 Korne (DK20) – Brusy – Chojnice (DK22) oraz jednoczesny brak pełnienia funkcji krajowej przez odcinek DK20 Miastko (DK21) – Bytów – Korne (DW235) jest stanem, który powinien zostać uporządkowany poprzez dokonanie zamiany odpowiedzialności zarządczej za przedmiotowe odcinki dróg między GDDKiA a Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku. Taka zamiana odpowiadałaby faktycznej randze obu odcinków, umożliwiając chociażby kompleksowe kształtowanie korytarza Żukowo (S7) – Kościerzyna – Korne – Chojnice (DK22) jako uzupełniającego korytarza Via Pomerania.

Taka kierunkowa korekta doprowadziłaby do zwiększenia węzłowej roli największego ośrodka położonego wewnątrz tego obszaru, czyli Chojnic, stanowiąc krok w kierunku odpowiedniej hierarchizacji układu drogowego w obszarze WPP. Jednak właściwe kształtowanie układu dróg krajowych w obszarze WPP powinno obejmować **przybliżenie do Chojnic podstawowego korytarza Via Pomerania obsługującego relację Koszalin/Słupsk - Bydgoszcz, czyli korytarza DK25**. Takie przybliżenie korzystnie wpłynęłoby na spójność sieci i właściwą hierarchizację odcinków dróg krajowych w obszarze WPP, które faktycznie przenosiłyby największy ruch, gdyż łączyłyby ze sobą największe miasta. Poza tym, w kontekście tworzenia docelowego układu sieci dróg krajowych w obszarze WPP, którego elementem miałby być korytarz Via Pomerania charakteryzujący się podwyższonymi parametrami technicznymi (docelowo klasa GP 2x2), jest to również najbardziej racjonalne rozwiązanie.

Tak jak to już wcześniej opisano, trasowanie docelowego przebiegu podstawowego korytarza Via Pomerania na północ od Bydgoszczy powinno rozpoczynać się na węźle Bydgoszcz Opatowiec, zlokalizowanym na obwodnicy Bydgoszczy w ciągu S5. Na początkowym odcinku, docelowy przebieg szlaku Via Pomerania prowadziłby śladem kierunkowo zbliżonym do obecnego przebiegu DK25 aż do Mąkowarska. Taki przebieg uzasadnia chociażby zasadność zbliżenia się do jedynego miasta położonego pomiędzy Bydgoszczą a Mąkowarskiem, czyli Koronowa. Mąkowarsko jest miejscem, w którym rozdziela się trasa prowadząca z Bydgoszczy w kierunku dwóch miast powiatowych położonych w północno-zachodniej części: Tucholi i Sępólna Krajeńskiego. Do Tucholi prowadzi ona drogą wojewódzką nr 237, a do Sępólna Krajeńskiego dalej droga krajowa nr 25.

Przybliżenie korytarza DK25 do Chojnic nie wiązałoby się z jego wydłużeniem. Zmiana przebiegu korytarza DK25 dotyczyłaby odcinka od miejscowości Dobojewo (czyli miejsca, gdzie rozpoczynają się procedowane w ramach STEŚ warianty przebiegu obwodnicy Człuchowa w ciągu DK22/DK25) do wspomnianego Mąkowarska. Po uwzględnieniu łącznego wydłużenia trasy o 1,3 km, wynikającego z uwzględnienia realizowanych i planowanych zadań inwestycyjnych:

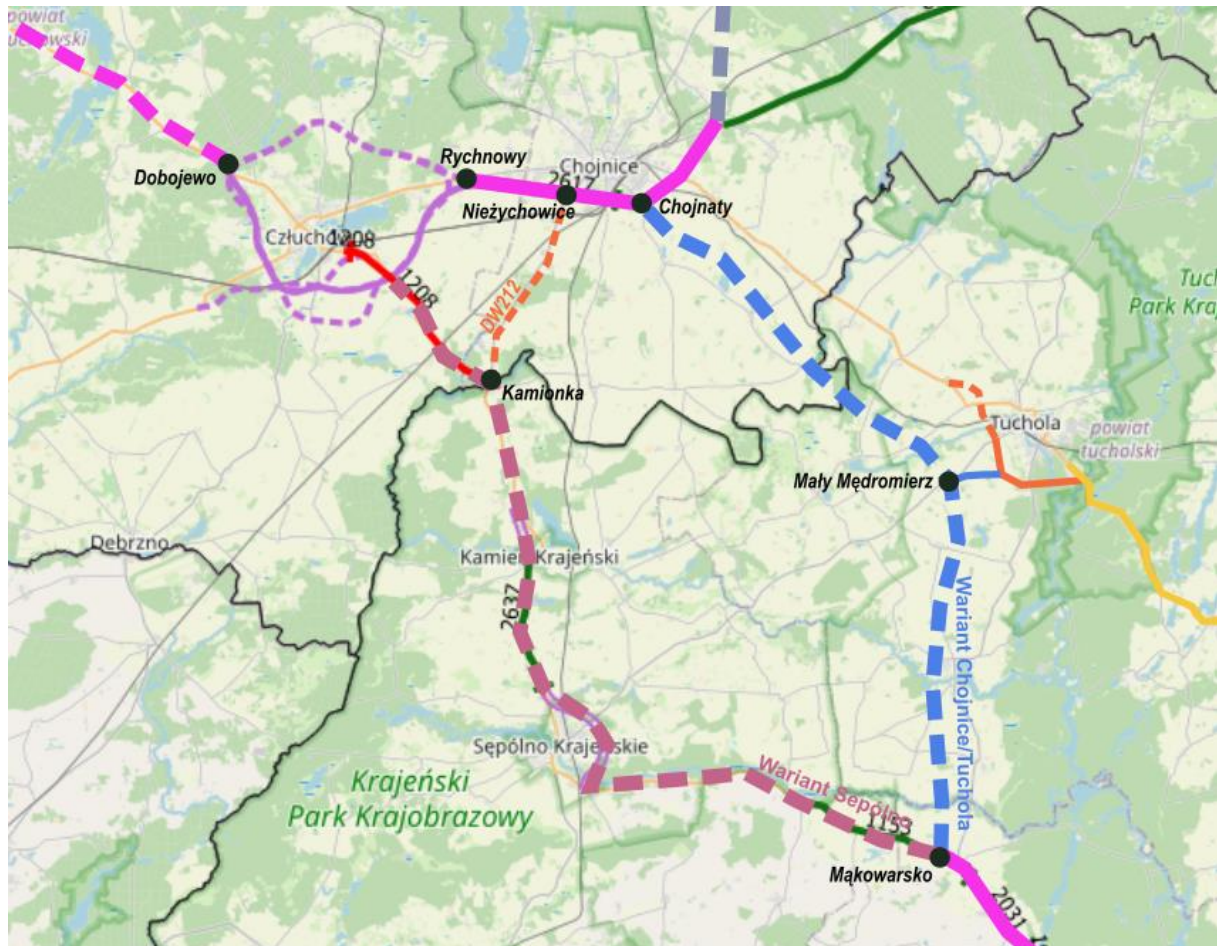
- Obecne przejście przez Człuchów w ciągu DK25: 10,8 km; Obwodnica Człuchowa w ciągu DK25: 12,3 km; wydłużenie przebiegu DK25 o 1,5 km;
- Obecne przejście przez Kamień Krajeński w ciągu DK25: 3,3 km; Obwodnica Kamienia Krajeńskiego w ciągu DK25: 2,5 km; skrócenie przebiegu DK25 o 0,8 km;
- Obecne przejście przez Sępólno Krajeńskie: 5,8 km; Obwodnica Sępólna Krajeńskiego: 6,4 km; wydłużenie przebiegu DK25 o 0,6 km;
- Obecne przejście przez Działdowo: 1,6 km; Obwodnica Działdowa: 1,6 km; bez wpływu na długość DK25.

Łączna długość korytarza DK25 na odcinku Dobojewo – Sępólno Krajeńskie – Mąkowarsko wynosi 59 km. Taką samą długość miałby odcinek szlaku Via Pomerania Dobojewo - Mąkowarsko, gdyby przebiegał w korytarzu zbliżonym do Chojnic i Tucholi, częściowo wykorzystując istniejący korytarz obwodnicy Chojnic w ciągu DK22 na odcinku 8 km.

Przedmiotowy odcinek obwodnicy Chojnic (odcinek Rychnowy – Chojnaty) jest obecnie jednojezdniowy, ale posiada rezerwę terenową pod budowę drugiej jezdni. Obwodnica Chojnic została zbudowana niemal jak jednojezdniowa droga ekspresowa, nie posiada kolizji z lokalnym układem dróg, a wszystkie wiadukty w jej ciągu uwzględniają przyszłą dobudowę drugiej jezdni. Takiego standardu nie uwzględniono z kolei dla zadań będących aktualnie na etapie realizacji w obecnym korytarzu DK25 na odcinku Dobojewo - Mąkowarsko, tj.:

- obwodnicy Kamienia Krajeńskiego w ciągu DK25 [2,5 km],
- obwodnicy Sępólna Krajeńskiego w ciągu DK25 [6,4 km],
- rozbudowy DK25 Obodowo – Mąkowsko wraz z budową obwodnicy miejscowości Dziedno [9,3 km],

a także na, oddanym do ruchu w 2025 r., odcinku DK25 Człuchów – granica województwa pomorskiego/kujawsko-pomorskiego, w ramach którego zrealizowano obejścia miejscowości Głędowo i Jęczniki Wielkie [9,5 km].



Rys. 38. Porównanie potencjalnych przebiegów Via Pomerania na odcinku Dobojewo – Mąkowsko w obecnym korytarzu DK25 uwzględniającym planowane obwodnice Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego oraz przebiegu częściowo wykorzystującym obwodnicę Chojnic, na tle analizowanych w STEŚ wariantów przebiegu obwodnicy Człuchowa w ciągu DK22/25, węzłem Niezychowice wraz z zaznaczonym odcinkiem DW212 Niezychowice – Kamionka oraz wrysowanym przebiegiem planowanej obwodnicy Tucholi w ciągu DW240. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

Zresztą w bardzo ograniczonym zakresie byłoby możliwe wykorzystanie obecnego śladu DK25 w przypadku ewentualnej realizacji Via Pomeranii jako drogi dwujezdniowej. Przykładowo, w ramach wspomnianej rozbudowy odcinka Człuchów – granica województwa, przebudowane przejście przez miejscowość Wierzchowo-Dworzec doprowadziło do istotnego uspokojenia ruchu, ograniczając tranzytowy charakter przejścia przez tę miejscowość. Ponadto, istniejący tam przejazd kolejowy nie został przebudowany na wiadukt. Sam przebieg planowanej obwodnicy Sępólna Krajeńskiego również trudno byłoby uznać za optymalny w ramach korytarza Via Pomerania, Dlatego ewentualna budowa Via Pomeranii w korytarzu zbliżonym do Sępólna

Krajeńskiego i tak ostatecznie wiązałyby się z budową drogi w nowym śladzie na zdecydowanej większości wspomnianych 59 km.

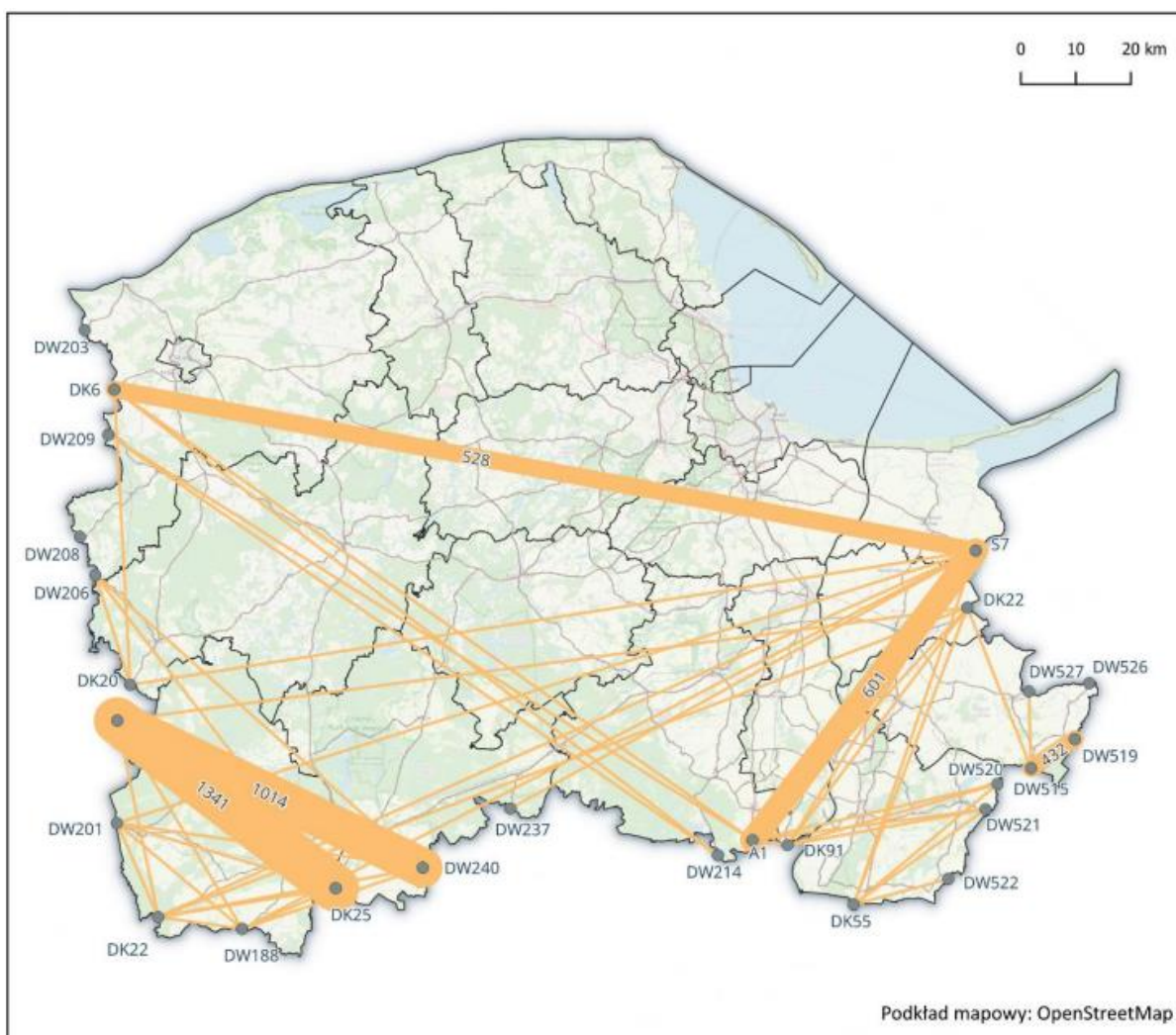
W tym kontekście należy zauważyć, że na odcinku obwodnicy Chojnic, który mógłby stanowić ślad korytarza Via Pomerania w przebiegu Dobojewo – Chojnice – Tuchola – Mąkowsko, planowana jest budowa węzła Niezychowice, a wraz z nim dobudowa drugiej jezdni na odcinku 3,5 km. W kwietniu 2025 r. wybrano wykonawcę ŚTEŚ dla tego zadania.²⁷ Budowa węzła Niezychowice zapewni powiązanie DK22 z DW212, które obecnie jest możliwie jedynie w ograniczonej liczbie relacji i to tylko poprzez zjazdy prowadzące przez obszar stacji benzynowej. Na tę chwilę, wariantem obwodnicy Człuchowa rekomendowanym po ŚTEŚ jest przebieg omijający to miasto od wschodu, południa i zachodu. Jednak potencjalna realizacja Via Pomeranii, która docelowo miałyby być drogą dwujezdniową, zupełnie zmienia kontekst, w którym powstaje obwodnica Człuchowa. Jest to bardzo istotne uwarunkowanie, gdyż według wyliczeń ze ŚTEŚ, 19,1 km obwodnicy Człuchowa miałyby kosztować aż 703,6 mln zł, będąc jedynie drogą jednojezdniową, która wprowadziłaby rezerwę pod budowę drugiej jezdni,²⁸ ale tylko w ciągu DK22, czyli nie pokrywałaby się ona z korytarzem Via Pomeranii. Natomiast budowa obwodnicy Człuchowa z odcinkiem omijającym to miasto od północy²⁹ oraz uwzględnienie, że stanowiłaby korytarz DK25 przebiegającej w pobliżu Chojnic, doprowadziłoby do maksymalizacji wspólnego śladu dwóch dróg krajowych: DK22 i DK25 na 21-kilometrowym odcinku Dobojewo – Chojnata. Kumulacja ruchu z dwóch dróg krajowych w jeden korytarz zaczęłaby uzasadniać wybudowanie północnej obwodnicy Człuchowa od razu w przekroju dwujezdniowym. Zatem 21 km dwujezdniowego korytarza Via Pomerania można wykreować poprzez budowę obwodnicy Człuchowa, ujętą w *Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, oraz budowę węzła Niezychowice, obejmującą także dobudowę drugiej jezdni na obwodnicy Chojnic. Wówczas, do osiągnięcia ciągłości przekroju dwujezdniowego Via Pomerania na odcinku Bydgoszcz – Dobojewo, brakowałoby już niespełna 38 km na odcinku Chojnice – Tuchola – Mąkowsko, a nie aż 59 km w korytarzu DK25 przez Sępólno Krajeńskie, który w ostatnich latach nie był kreowany jako droga jednojezdniowa, nieuwzględniająca scenariusza dobudowy drugiej jezdni na dopiero co wybudowanych lub rozbudowanych odcinkach obecnego korytarza DK25, co mogłoby być kwalifikowane jako roboty stracone.

Przebieg podstawowego korytarza Via Pomeranii w pobliżu Chojnic miałby również inne atuty. Między innymi skróciłby powiązanie drogowe w relacji Bydgoszcz – Bytów/Kościerzyna, a także poprawił powiązanie układu miejskiego Grudziądz/Świecie/Chełmno z wnętrzem obszaru WPP, a na poziomie makroregionalnym także ruch w relacjach prowadzących w kierunku Koszalina i Słupska, który poprzez planowaną do realizacji obwodnicę Tucholi w ciągu DW240, będzie kierowany na ciąg Via Pomerania, omijając, posiadający liczne kolizje z obszarami zabudowanymi, obecny ślad DW240 Chojnice – Tuchola. W ten sposób już od Tucholi, a nie jak obecnie od Człuchowa, byłby kumulowany ruch z korytarzy DK25 i DW240 w kierunku Koszalina i Słupska. Osiągnięta w ten sposób węzłowość Chojnic w ramach układu dróg krajowych, przy równoczesnej węzłowości na sieci kolejowej, predestynowałaby okolice węzła Niezychowice do zlokalizowania węzła intermodalnego, który mógłby mieć zastosowanie cywilno-wojskowe.

²⁷ <https://www.gov.pl/web/gddkia-gdansk/coraz-blizej-do-zaprojektowania-wezla-niezychowice>

²⁸ Ewentualna dobudowa drugiej jezdni nie jest uwzględniona we wskazanej kwocie 703,6 mln.

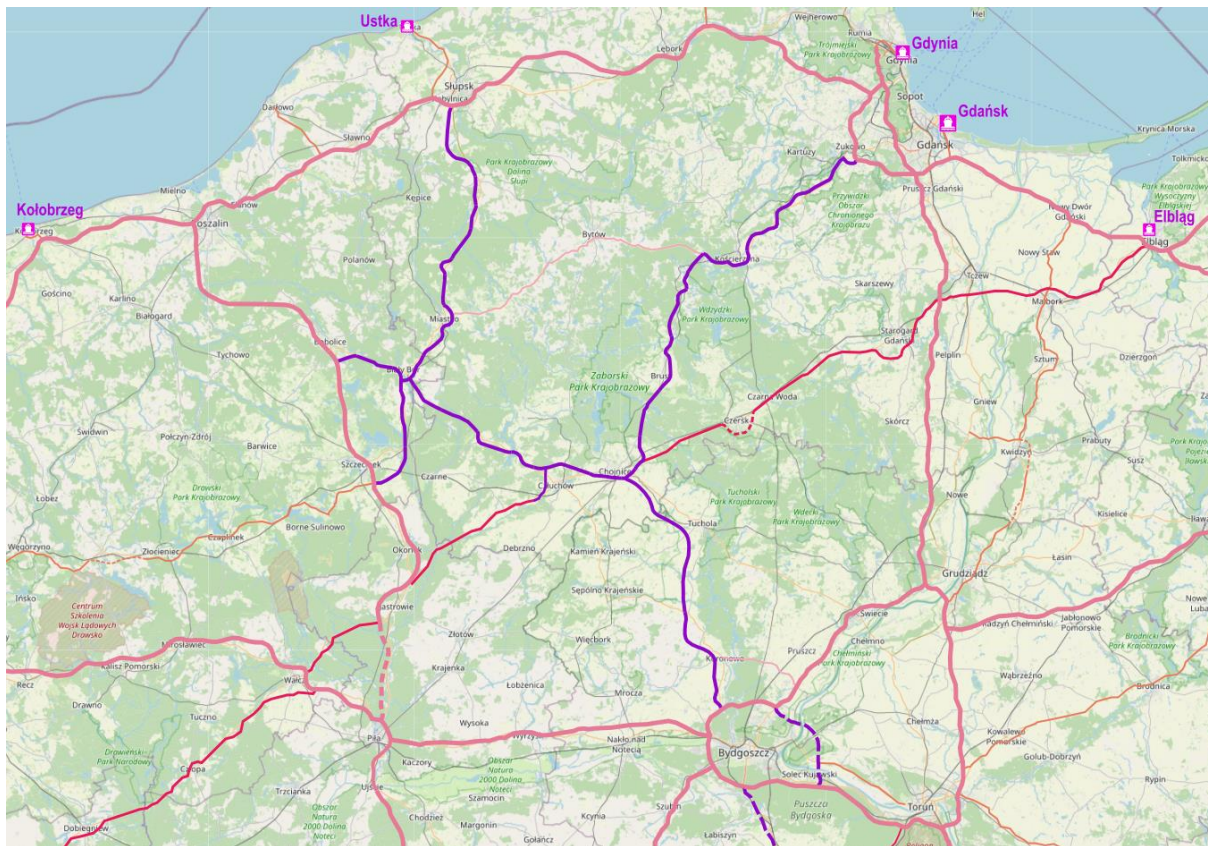
²⁹ Wraz z jednojezdniowym odcinkiem omijającym Człuchów od zachodu, zapewniając ciągłość DK22.



Rys. 39. Więźba ruchu tranzytowego w transporcie drogowym, ukazująca potencjał ruchowy łączenia potoków ruchu z korytarzy DK25 i DW240 już na wysokości Tucholi. Źródło: Raport zbiorczy z wykonania Pomorskich Badań Ruchu 2024 wraz z Gdańskimi Badaniami Ruchu 2022; PBS, Via Vistula, Rubika Consulting na zlecenie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

W niniejszym opracowaniu nie została bezpośrednio poruszona problematyka kształtowania dostępności drogowej portów morskich, ale należy podkreślić, że proponowany układ sieci dróg krajowych w obszarze WPP, dzięki docelowemu zwiększeniu parametrów technicznych ciągu Żukowo (S7) – Kościerzyna – Korne – Chojnice (DK22), poprawi dostępność drogową zespołu portów morskich Gdańsk-Gdynia, a w ramach kontynuacji działań infrastrukturalnych prowadzonych w ciągu DK22, systematycznej poprawie będzie ulegać także dojazd do portu w Elblągu. **Jednym z podstawowych celów realizacji drogi Via Pomerania jest zapewnienie dojazdu do lokalizacji portowych na Pomorzu Środkowym, których rozwój jest wskazany ze względu na potrzebę racjonalizacji rozmieszczenia głównych punktów dostępowych polskiej przestrzeni morskiej, obecnie niekorzystnie skumulowanych w Zatoce Gdańskiej.** Docelowe zaniechanie realizacji, nieadekwatnego do strukturalnych uwarunkowań, zarówno na poziomie kraju, jak i aglomeracji trójmiejskiej, projektu budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni, stwarza szansę na dynamiczny rozwój portów morskich na Pomorzu Środkowym. Kierunkowe założenia kształtowania szlaku Via Pomerania zaproponowane w niniejszym opracowaniu zapewniają znaczącą poprawę dostępności drogowej z wnętrzem kraju, wskazywanych do rozwoju, portów morskich w Ustce i w Kołobrzegu, czy też w potencjalnej nowej lokalizacji portowej na odcinku

wybrzeża Kołobrzeg – Koszalin, skąd prowadzi najkrótsze głębokowodne połączenie drogą morską w kierunku Cieśnin Duńskich, a także najkrótsza potencjalna trasa promowa do Szwecji.³⁰



Rys. 40. Docelowy układ sieci dróg krajowych w obszarze WPP, tj. układ dróg Via Pomerania oraz korytarz DK22 Podgaje (S11) – Swarzędz (A1). Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

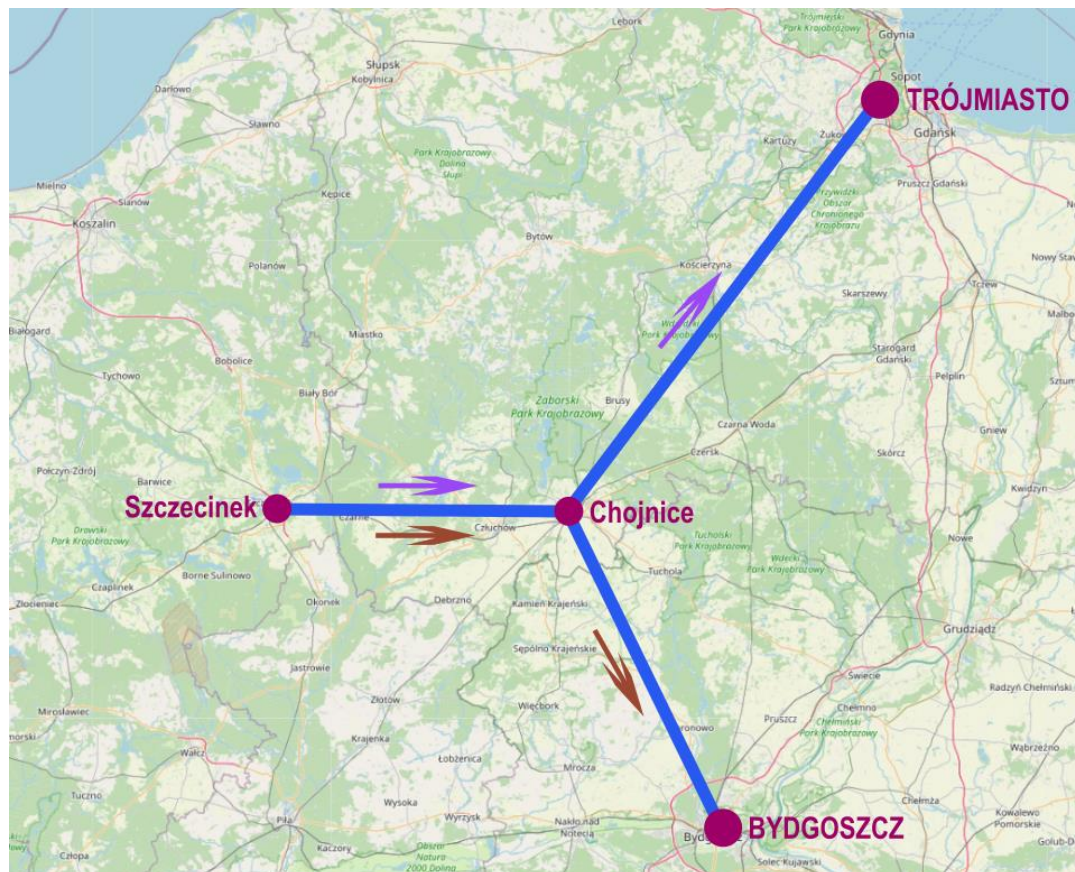
Docelowy układ sieci dróg krajowych jako punkt odniesienia dla kształtowania sieci dróg wojewódzkich

Zgodnie z hierarchicznym podejściem do kształtowania sieci drogowej, układ dróg wyższego rzędu powinien być uzupełniany przez układ dróg niższego rzędu. Dlatego docelowy układ dróg krajowych powinien stanowić punkt odniesienia dla kształtowania sieci dróg wojewódzkich. Racjonalizacja układu dróg krajowych w obszarze WPP pozwoli w uporządkowany sposób kształtować sieć dróg wojewódzkich, m.in. zapewniając dojazd do ciągów dróg krajowych o podwyższonych parametrach, skracając odcinek konieczny do przebycia ciągiem dróg wojewódzkich w ramach powiązań z wnętrzem obszaru WPP czy też lokalizacjami położonymi na przeciwnych obrzeżach obszaru WPP.

Przykładowo, budowa obwodnicy Marcelina, Gwdy Wielkiej i Gwdy Małej, przy jednoczesnej budowie obwodnicy Rzeczenicy w ciągu Via Pomerania po zachodniej stronie tej miejscowości, skróciłaby odcinek DW201 położony pomiędzy DK20 i DK25. W ten sposób poprawiłoby się skomunikowanie Szczecinka z centrum obszaru WPP. W tym kontekście, zasadnym do realizacji

³⁰ Wieloaspektowa analiza strukturalnych uwarunkowań dostępności i lokalizacji portu morskiego w Gdyni została przedstawiona na posiedzeniu *Parlamentarnego Zespołu ds. budowy drogi ekspresowej Via Pomerania Ustka, Słupsk, Chojnice, Tuchola, Bydgoszcz, Inowrocław, Konin, Kalisz*, które odbyło się 2 czerwca 2025 r., [https://orka.sejm.gov.pl/opinie10.nsf/nazwa/1147_20250602/\\$file/1147_20250602.pdf](https://orka.sejm.gov.pl/opinie10.nsf/nazwa/1147_20250602/$file/1147_20250602.pdf)

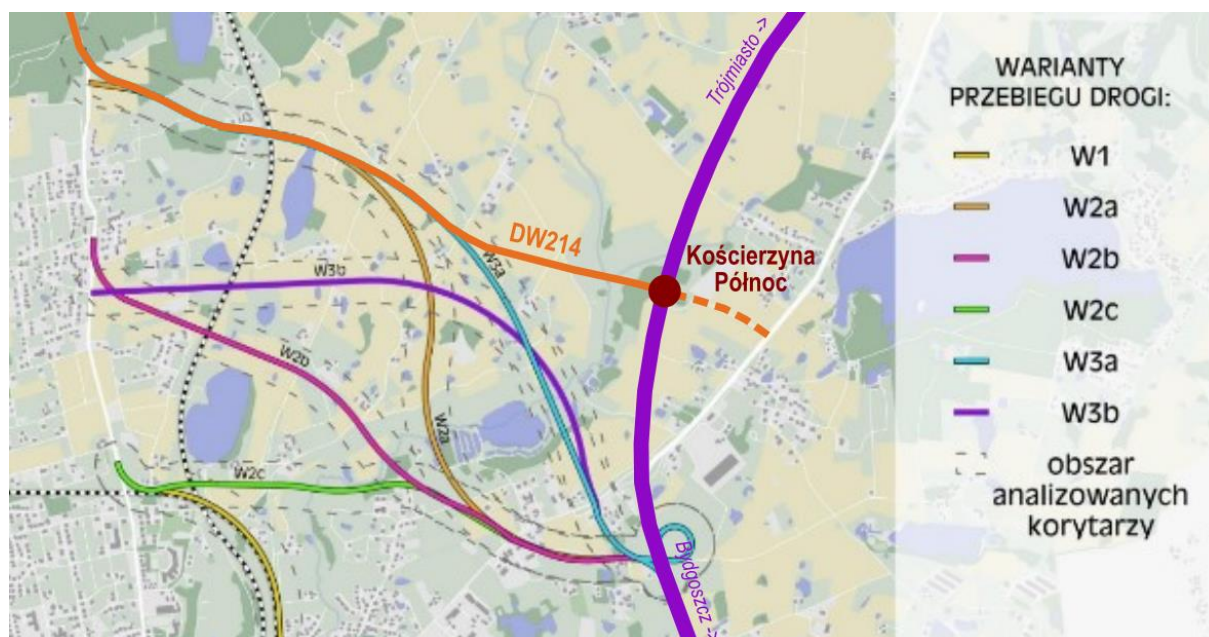
zadaniem uzupełniającym jest budowa północnej obwodnicy miasta Czarne w ciągu DW201, która przy założeniu realizacji Via Pomeranii niemal całkowicie wyeliminowałaby kolizje z obszarami w korytarzu Szczecinek – Rzeczenica – Chojnice, który służyłby również powiązaniu Szczecinka z Trójmiastem i Bydgoszczą, napędzając ruchem w tych relacjach odcinki szlaku Via Pomerania.



Rys. 41. Powiązania Szczecinka w kierunku Trójmiasta i Bydgoszczy poprzez węzeł chojnicki, wpisujące się w odcinki korytarza Via Pomerania. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

Podobny efekt zbliżenia do korytarzy dróg krajowych miałby miejsce w przypadku Łęborka i obsługi tego miasta w kierunku południowym, którą poprawi włączenie korytarza DW235 Korne – Brusy – Chojnice w układ Via Pomerania. Ten efekt wzmocniłaby budowa północno-wschodniej obwodnicy Kościerzyny, dla której w 2025 r. Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego opracowało *Studium Korytarzowe dla planowanej obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi nr 214*. Na bazie wypracowanych w tym studium wariantów, istniałaby możliwość powiązania obwodnicy w ciągu DW214 z nowym śladem Via Pomeranii na odcinku Kościerzyna – Żukowo w ramach węzła Kościerzyna Północ, docelowo zastępującego węzeł Wieżyca, który obecnie nie obsługuje pełnego spektrum relacji i jest położony zaledwie 1,5 km od węzła Kościerzyna Wschód, co jest stosunkowo krótkim odcinkiem międzywęzłowym, nawet jak na drogę klasy GP. Jeżeli chodzi o cały korytarz uzupełniający Via Pomerania Żukowo (S7) – Kościerzyna – Korne – Chojnice (DK22), zdecydowanie najbardziej priorytetowym do realizacji w przekroju dwujezdniowym, jest właśnie odcinek Żukowo – Kościerzyna. W kontekście ewentualnego dalszego przedłużania przekroju dwujezdniowego o odcinek Kościerzyna - Korne, można wariantowo rozważyć (o ile w ogóle będzie taka potrzeba), czy rozbudowywać obecny ślad obwodnicy Kościerzyny, który nie posiada rezerwy terenowej w tym zakresie, czy też ominąć Kościerzynę od północy, do miejscowości Korne. Taki przebieg skróciłby trasę w korytarzu Żukowo – Chojnice, istniejącą obwodnicę pozostawiając

ruchowi o znaczeniu regionalnym. Takie rozwiązanie dodatkowo poprawiłoby dostępność w kierunku południowym obszaru położonego pomiędzy Lęborkiem a Kościerzyną.



Rys. 42. Potencjalne powiązanie północnej obwodnicy Kościerzyny w ciągu DW214 z korytarzem uzupełniającym Via Pomerania na tle wariantów wypracowanych w ramach *Studium Korytarzowego dla planowanej obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi nr 214* (2025 r.) Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, <https://pbpr.pomorskie.pl/2025/05/konsultacje-spoeczne-dla-studium-korytarzowego-obwodnicy-koscierzyny-w-ciagu-drogi-wojewodzkiej-214-2/>

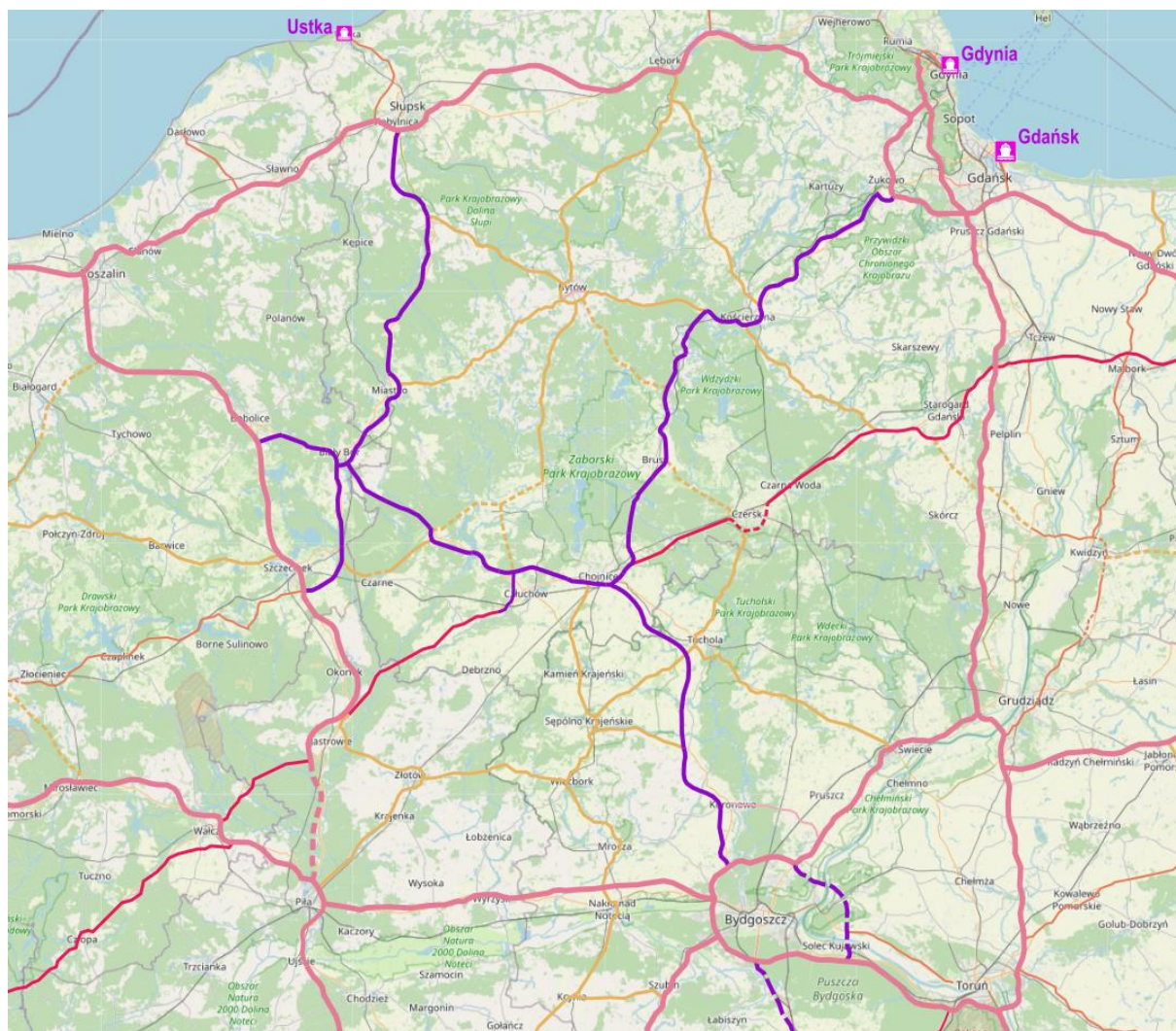
Docelowy układ Via Pomerania wielokierunkowo poprawiłby zewnętrzną dostępność Bytowa. Z perspektywy tego miasta, w kierunku Trójmiasta droga o podwyższonych parametrach rozpoczynałaby się już w miejscowości Korne, w kierunku Słupska – w Suchorzu, a w kierunku Poznania – w Miastku, co istotnie poprawiłoby powiązania zewnętrzne względem stanu istniejącego. Dla efektywnego powiązania Bytowa w kierunku Słupska i Poznania, istotnym jest, żeby obwodnice w ciągu dróg wojewódzkich zyskały właśnie Miastko i Suchorze, a także większe miejscowości położone na trasach prowadzących do układu Via Pomerania (m.in. Borzytuchom, Kotczygłowy czy Tuchomie). Z kolei sam Bytów powinien zyskać obwodnicę, otaczającą to miasto co najmniej w promieniu 270 stopni, spinającą wszystkie prowadzące do niego drogi wojewódzkie. Zoptymalizowany układ dróg krajowych wykrystalizowałby węzłową funkcję Bytowa na sieci dróg wojewódzkich, a systematycznie rozbudowywany promienisty układ dróg wojewódzkich przyczyniłby się do zwiększania oddziaływania miasta na swoje otoczenie.³¹ Natomiast rozwój uzupełniającego korytarza Via Pomerania Żukowo – Kościerzyna – Chojnice zwiększy presję ruchową na drogę powiatową Bytów – Studzienice – Sominy – Dziemiany, która będzie stanowić najdogodniejsze połączenie z Bytowa w kierunku Chojnic i Bydgoszczy, dlatego docelowo ta droga powinna uzyskać kategorię wojewódzką, przy okazji poprawiając dojazd do bazy paliw w Ugoszczy. Być może takie uwarunkowanie pozwoliłoby sfinansować budowę tej drogi z funduszy dedykowanych na obronność. Wzrost rangi korytarza obecnej drogi powiatowej Bytów – Studzienice – Sominy – Dziemiany zmniejszyłby rangę korytarza DW212 w obsłudze relacji Bytów

³¹ Docelowe położenie Bytowa jako ważnego węzła sieci dróg wojewódzkich warto porównać z układem drogowym obsługującym podobnej wielkości miasto Kuldiga na Łotwie. Przez to miasto nie przebiega żadna droga magistralna (odpowiednik polskiej drogi krajowej, oznaczana na Łotwie literą „A”), ale za to zbiega się w nim aż 7 dróg regionalnych (łotewskie oznaczenie „P”), a samo miasto posiada obwodnicę spinającą wszystkie 7 wlotów.

– Chojnice, ale stanowiłoby uzasadnienie dla modyfikacji przebiegu DW212 w okolicach Zielonej Huty, tak aby włączyć Przechlewo w sieć dróg wojewódzkich (a przy okazji poprawić dojazd do lotniska w Sępólnie), gdzie korytarz drogi wojewódzkiej z Bytowa rozdzielałby się w kierunku Człuchowa i Rzeczenicy (kierunek Szczecinek). Podobne uwarunkowanie mogłoby dotyczyć lotniska w Cewicach, które na odcinku w kierunku drogi ekspresowej S6 mogłoby zostać zrealizowane jako wydłużony wspólny przebieg DW212 i DW214.

Podobną do Bytowa, węzłową rolę na sieci dróg wojewódzkich posiadałoby również Sępólno Krajeńskie, które po przełożeniu korytarza DK25, pozostałoby obsługiwane nowym układem obwodnic i rozbudowanych odcinków przekwalifikowanych z kategorii krajowej na wojewódzką, zarówno w kierunku węzła Nieżychowice, skąd następowałoby powiązanie do Koszalina i Słupska, a także do Trójmiasta, co odpowiadałoby na sygnalizowaną potrzebę poprawy powiązania powiatu sępoleńskiego z głównymi portami morskimi. Natomiast przez węzeł Mąkowsko, do którego będzie prowadzić dotychczasowy ślad DK25, m.in. poprzez właśnie rozbudowywany odcinek Obodowo – Mąkowsko, będzie prowadziło powiązanie w kierunku Bydgoszczy. Należy podkreślić, że w warunkach przeniesienia ruchu tranzytowego, powstałe jednojezdniowe obwodnice Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego oraz pozostałe rozbudowane odcinki w obecnym korytarzu DK25, zapewnią komfortowe i adekwatne powiązanie z układem Via Pomerania.

Większą rolę w układzie transportowym mogłyby zyskać także ciąg drogi wojewódzkiej DW237 Czerska – Tuchola, a do kategorii wojewódzkiej mógłby zacząć kwalifikować się korytarz Brusy – Czersk. Rozwojowi powinien ulegać także korytarz drogi wojewódzkiej poprzez nowy węzeł na autostradzie A1 w Borkowie w przebiegu Kościerzyna (DK20) – Starogard Gdański (DK22) – Borkowo (A1) – Kwidzyn (DK55) – Łtawa (S5).



Rys. 43. Docelowa sieć głównych ciągów dróg o znaczeniu regionalnym na tle docelowego układu dróg krajowych w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

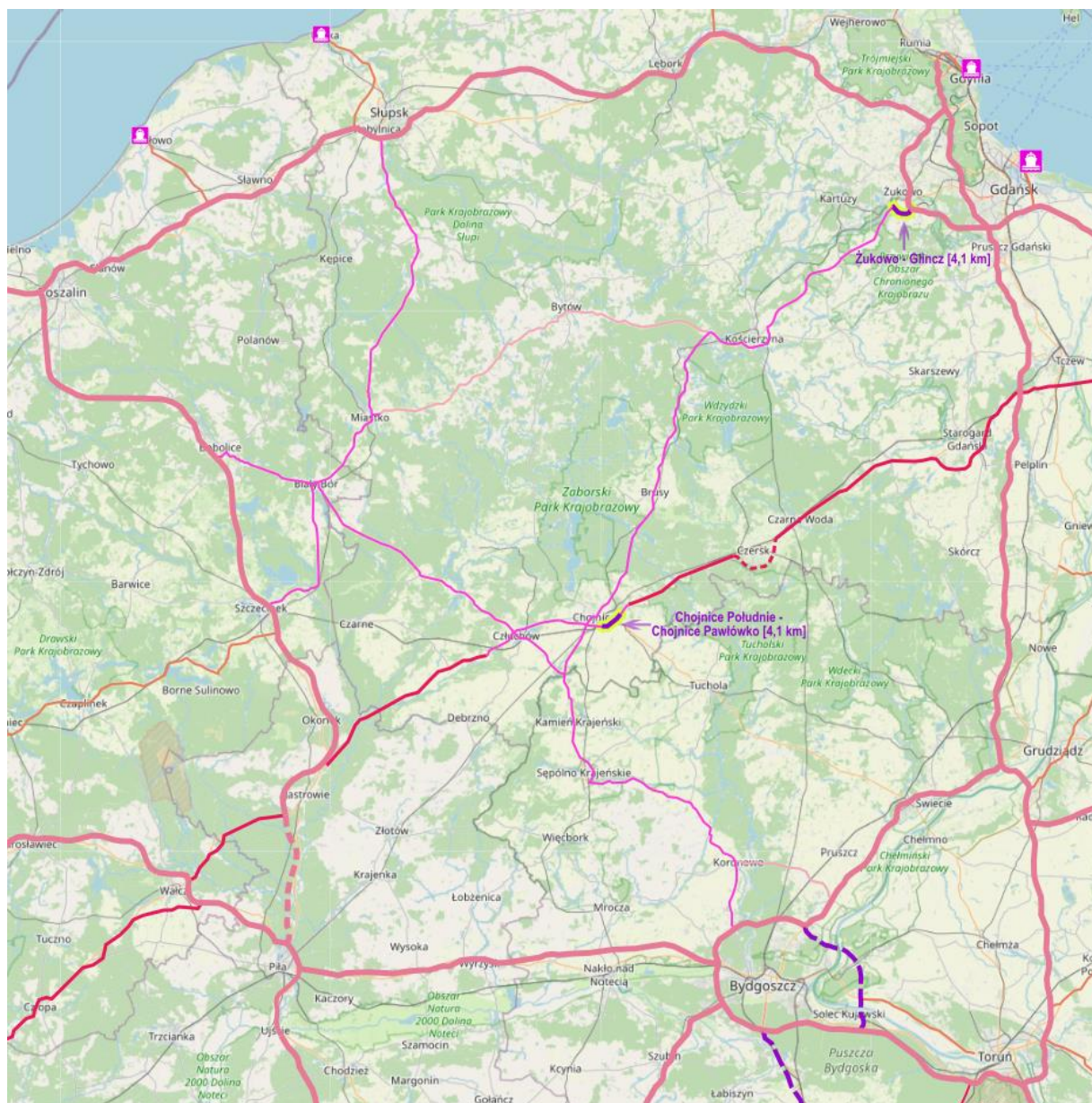
2.6. Etapowanie rozwoju układu dróg Via Pomerania

Realizację układu dróg Via Pomerania w obszarze WPP podzielono na 4 etapy:

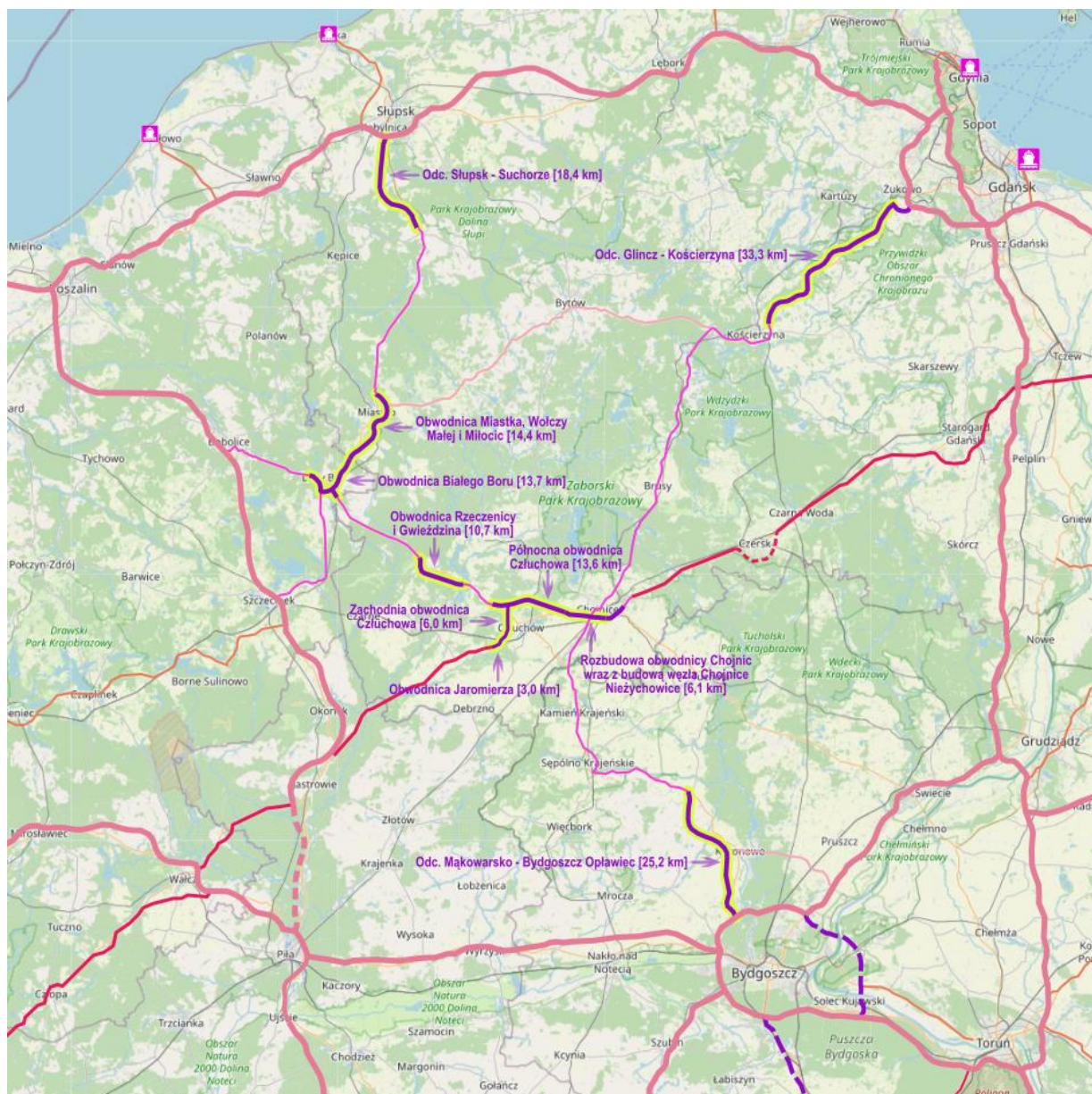
- Etap I (zakres „minimalny”)
- Etap II (zakres „funkcjonalny”)
- Etap III (zakres „komfortowy”)
- Etap IV (zakres „docelowy”)

Lp.	Nazwa zadania	Długość odcinka [km]	Priorytet realizacji zadania
1.	Odc. Mąkowsko - Bydgoszcz Opatowiec	25,2	I
2.	Odc. Glinch - Kościerzyna	33,3	I
3.	Rozbudowa obwodnicy Chojnic wraz z budową węzła Niezychowice	6,1	I
4.	Północna obwodnica Cztuchowa	13,6	I
5.	Obwodnica Rzeczynicy i Gwieździna	10,7	I
6.	Obwodnica Białego Boru	13,7	I
7.	Obwodnica Miastka, Wołczy Matej i Mitocic	14,4	I
8.	Odc. Stupsk - Suchorze	18,4	I
9.	Zachodnia obwodnica Cztuchowa	6,0	I
10.	Obwodnica Jaromierza	3,0	I
11.	Odc. Chojnice - Tuchola - Mąkowsko	37,7	II
12.	Odc. Gwieździn - Cztuchów	6,4	II
13.	Wschodnia obwodnica Chojnic	8,7	II
14.	Obwodnica Brus i Zalesia	9,9	II
15.	Obwodnica Gwdy Matej, Gwdy Wielkiej i Marcelina	12,5	II
16.	Obwodnica Suchorza i Zielina	6,4	II
17.	Odc. Lipusz - Zalesie	26,7	III
18.	Odc. Janowiec - Porost	4,8	III
19.	Odc. Biały Bór - Gwda Mała	14,1	III
20.	Obwodnica Trzebielina	5,3	III
21.	Obwodnica Dretynia	3,7	III
22.	Rozbudowa obwodnicy Kościerzyny	6,8	IV
23.	Rozbudowa odc. Kościerzyna - Korne	6,2	IV
24.	Rozbudowa odc. Korne - Lipusz	4,5	IV
25.	Rozbudowa odc. Brusy - Chojnice	11,0	IV
26.	Rozbudowa odc. Brzezie - Rzeczynica	9,6	IV
27.	Rozbudowa obwodnicy Brzezia	6,2	IV
28.	Rozbudowa odc. Porost - Biały Bór	9,0	IV
29.	Rozbudowa odc. Trzebielino - Dretyn	8,5	IV
30.	Rozbudowa odc. Dretyn - Miastko Północ	7,6	IV

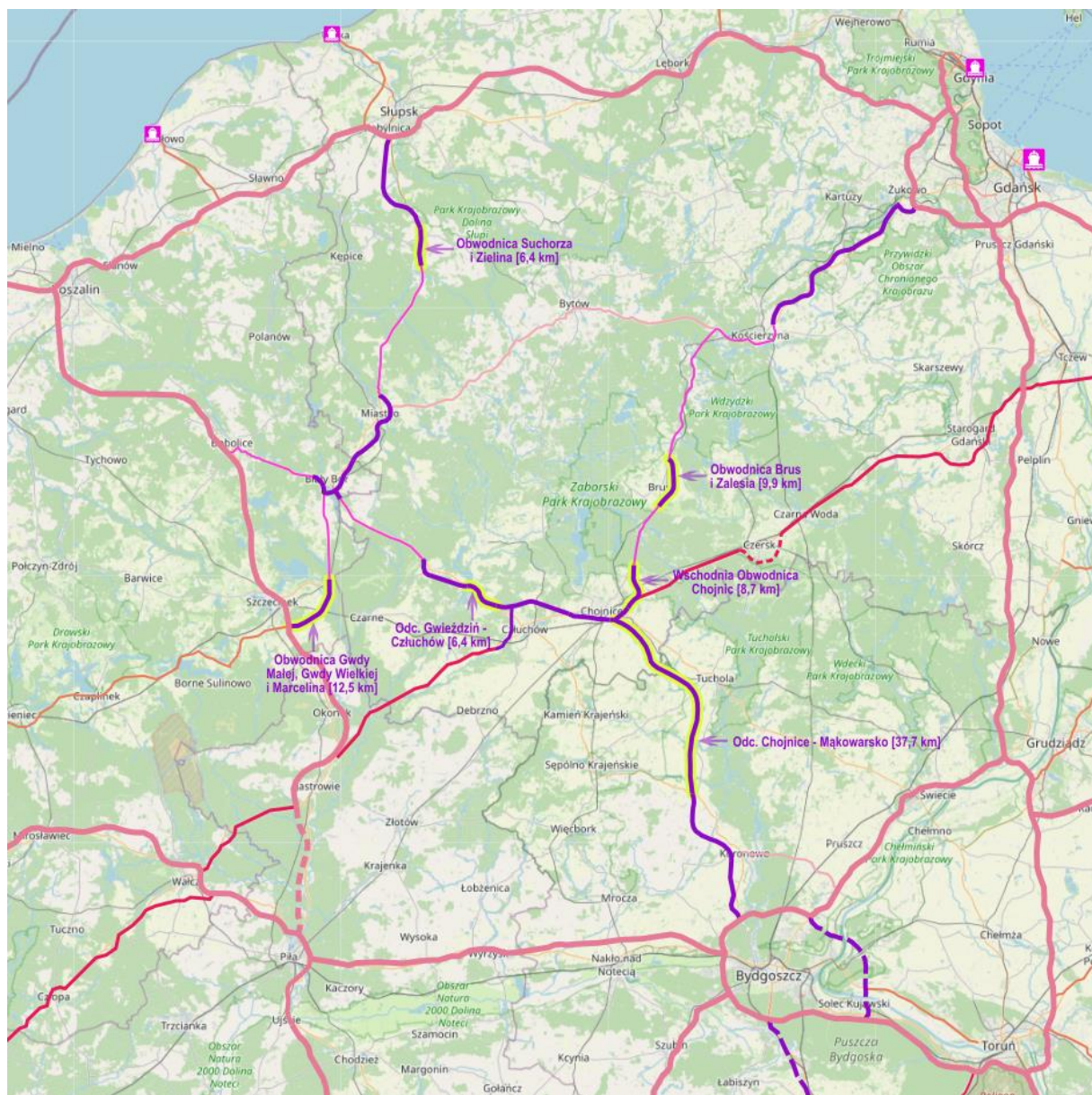
Rys. 44. Proponowana priorytetyzacja realizacji zadań inwestycyjnych w korytarzu Via Pomerania w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne.



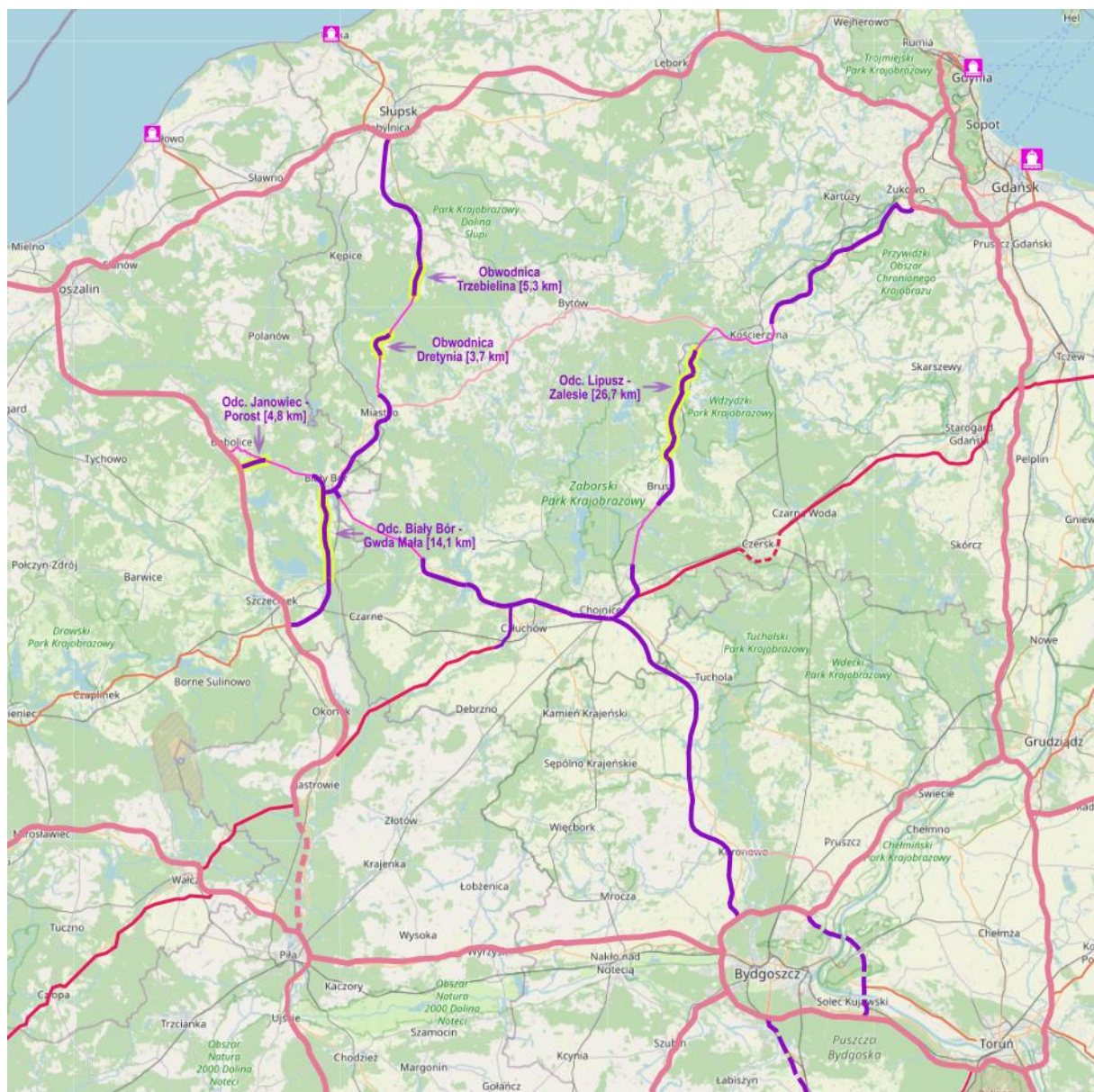
Rys. 45. Etap 0 rozwoju układu Via Pomerania w obszarze WPP – istniejące odcinki w stanie docelowym.
 Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org



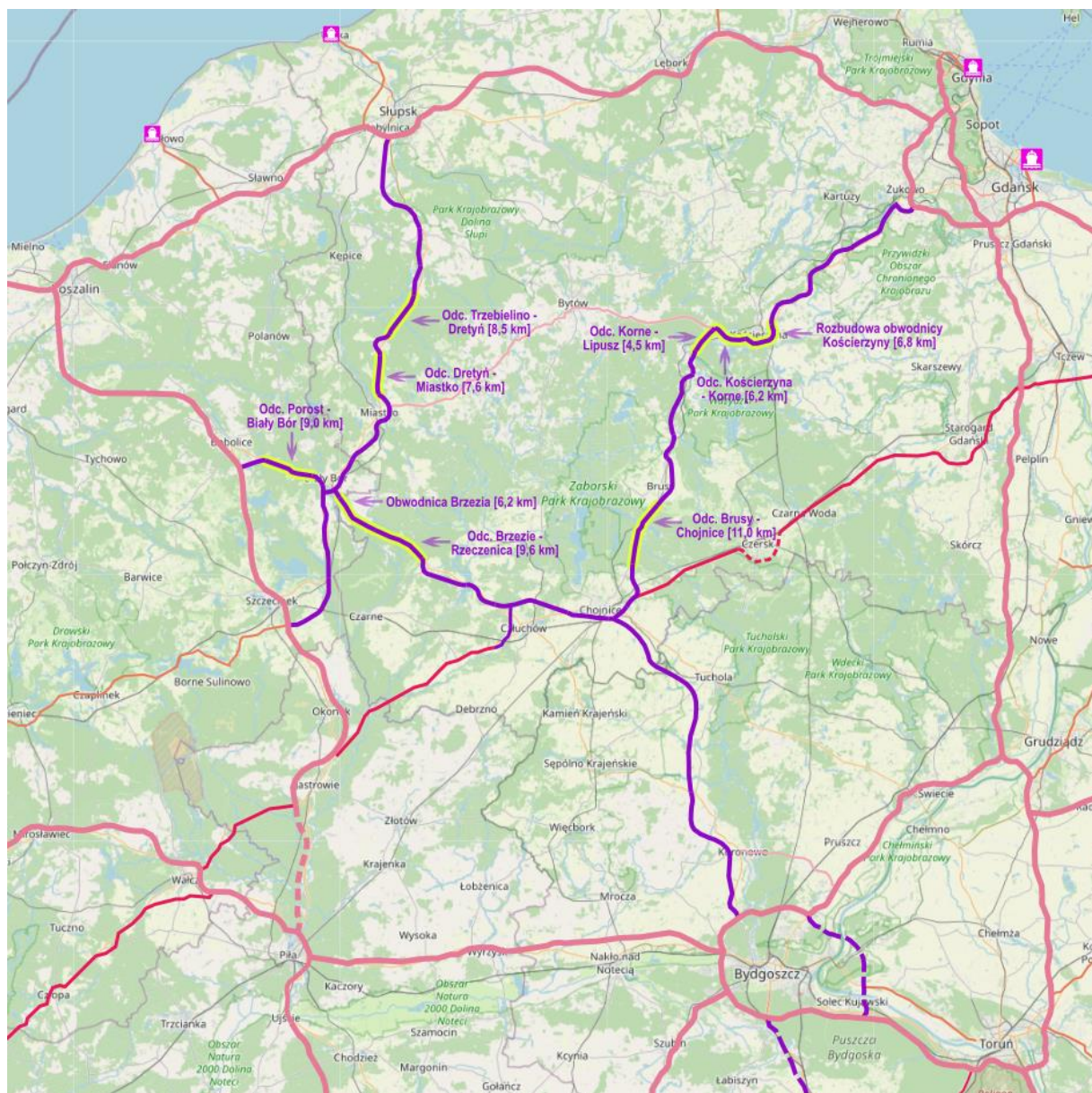
Rys. 46. Etap 1 rozwoju układu Via Pomerania w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org



Rys. 47. Etap 2 rozwoju układu Via Pomerania w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne na podstawie www.openstreetmap.org



Rys. 48. Etap 3 rozwoju układu Via Pomerania w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org



Rys. 49. Etap 4 rozwoju układu Via Pomerania w obszarze WPP. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

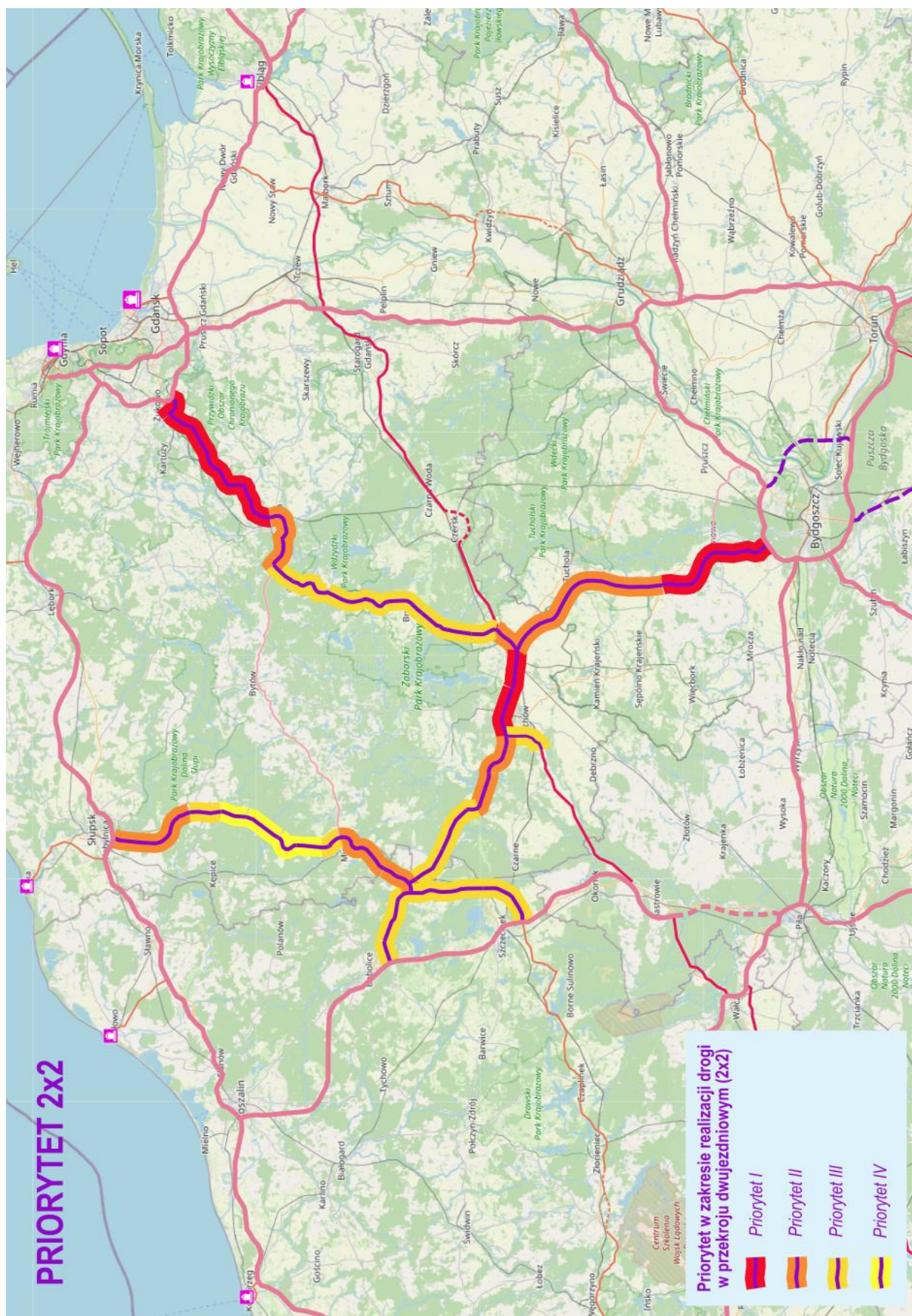
2.7. Priorytetyzacja w zakresie przyjęcia przekroju dwujezdniowego

W zakresie priorytetyzacji odcinków do realizacji w zakresie przekroju dwujezdniowego również przyjęto podział na 4 kategorie:

- Priorytet I (zakres „minimalny”)
- Priorytet II (zakres „funkcjonalny”)
- Priorytet III (zakres „komfortowy”)
- Priorytet IV (zakres „docelowy”)

Lp.	Nazwa zadania	Długość odcinka [km]	Priorytet realizacji zadania	Priorytet zastosowania przekroju 2x2
1.	Odc. Mąkowsko - Bydgoszcz Optawiec	25,2	I	I
2.	Odc. Glinicz - Kościerzyna	33,3	I	I
3.	Rozbudowa obwodnicy Chojnic wraz z budową węzła Niezychowice	6,1	I	I
4.	Północna obwodnica Cztuchowa	13,6	I	I
5.	Obwodnica Rzeczenicy i Gwieździna	10,7	I	II
6.	Obwodnica Białego Boru	13,7	I	II
7.	Obwodnica Miastka, Wołczy Matej i Miłocic	14,4	I	II
8.	Odc. Słupsk - Suchorze	18,4	I	II
9.	Zachodnia obwodnica Cztuchowa	6,0	I	III
10.	Obwodnica Jaromierza	3,0	I	III
11.	Odc. Chojnice - Tuchola - Mąkowsko	37,7	II	II
12.	Odc. Gwieździn - Cztuchów	6,4	II	II
13.	Wschodnia obwodnica Chojnic	8,7	II	II
14.	Obwodnica Brus i Zalesia	9,9	II	III
15.	Obwodnica Gwdy Matej, Gwdy Wielkiej i Marcelina	12,5	II	III
16.	Obwodnica Suchorza i Zielina	6,4	II	III
17.	Odc. Lipusz - Zalesie	26,7	III	III
18.	Odc. Janowiec - Porost	4,8	III	III
19.	Odc. Biały Bór - Gwda Mała	14,1	III	III
20.	Obwodnica Trzebielina	5,3	III	IV
21.	Obwodnica Dretynia	3,7	III	IV
22.	Rozbudowa obwodnicy Kościerzyny	6,8	IV	II
23.	Rozbudowa odc. Kościerzyna - Korne	6,2	IV	II
24.	Rozbudowa odc. Korne - Lipusz	4,5	IV	III
25.	Rozbudowa odc. Brusy - Chojnice	11,0	IV	III
26.	Rozbudowa odc. Brzezcie - Rzeczenica	9,6	IV	III
27.	Rozbudowa obwodnicy Brzezcia	6,2	IV	III
28.	Rozbudowa odc. Porost - Biały Bór	9,0	IV	III
29.	Rozbudowa odc. Trzebielino - Dretyn	8,5	IV	IV
30.	Rozbudowa odc. Dretyn - Miastko Północ	7,6	IV	IV

Rys. 50. Priorytet w zakresie realizacji drogi w przekroju dwujezdniowym (2x2). Źródło: opracowanie własne.

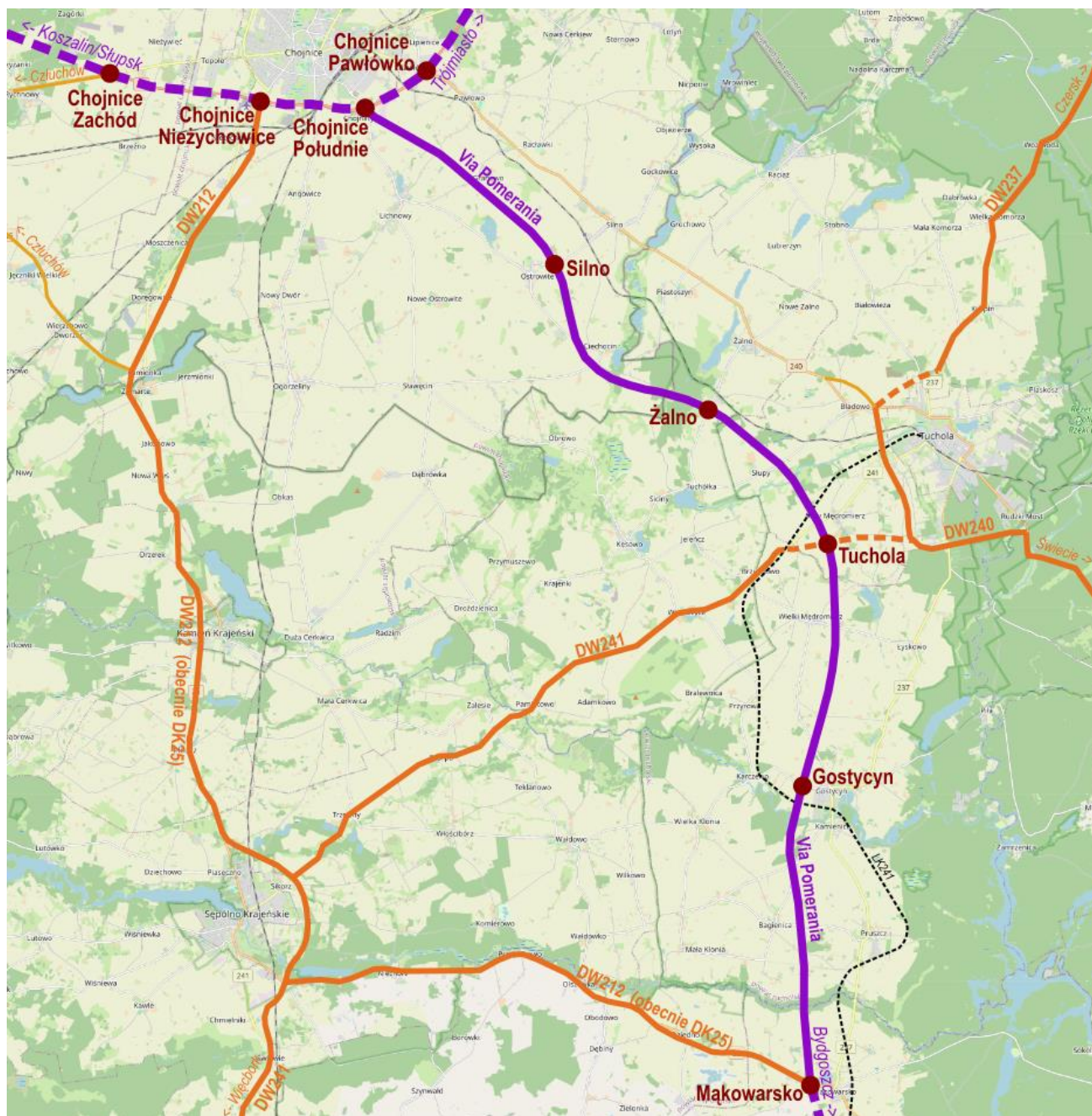


Rys. 51. Priorytet w zakresie realizacji drogi w przekroju dwujezdniowym (2x2). Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

2.8. Orientacyjne przebiegi wybranych zadań inwestycyjnych



Rys. 52. Orientacyjny przebieg drogi Via Pomerania na odcinku Mąkowarsko – Bydgoszcz Opatowiec. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org



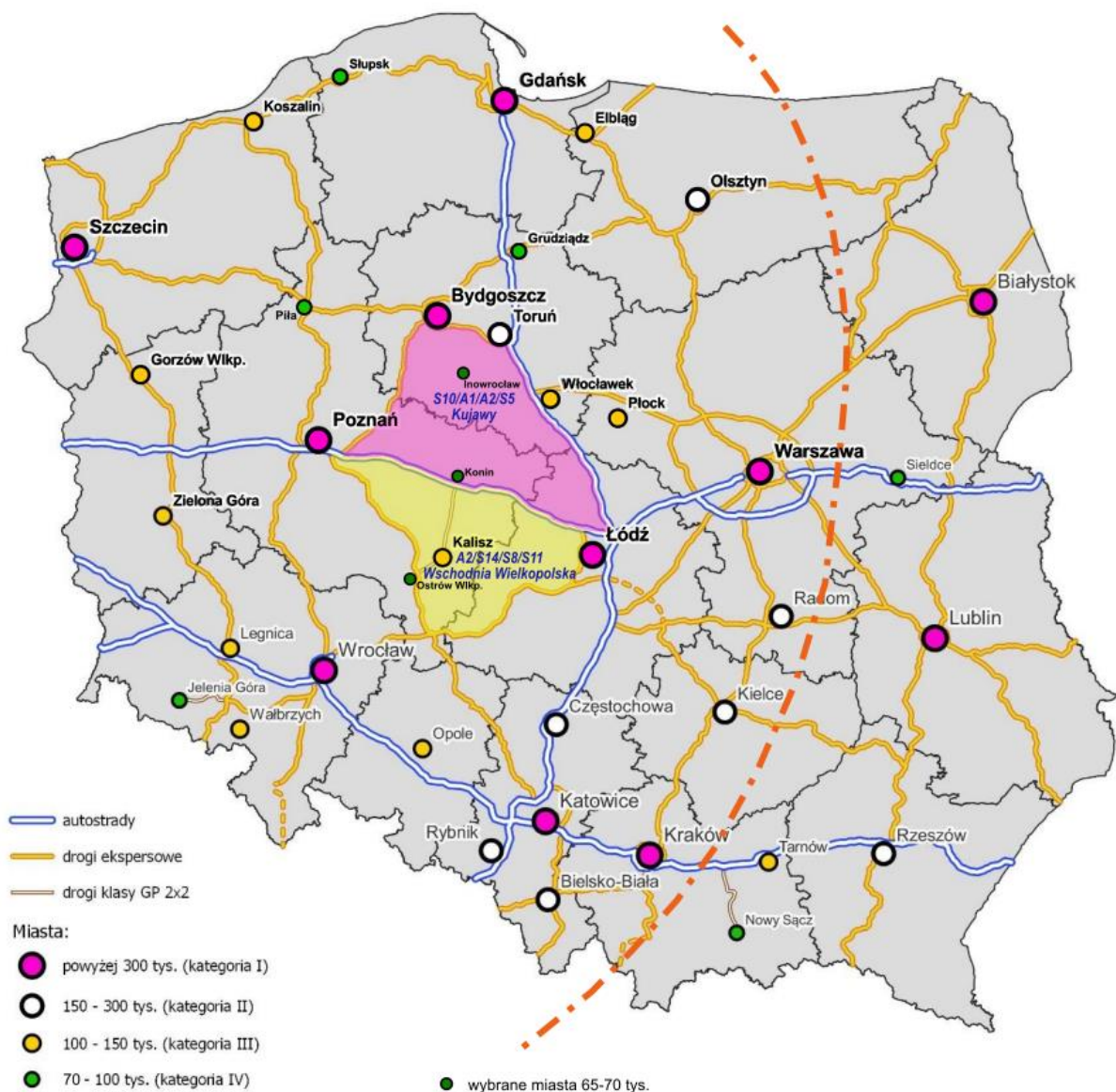
Rys. 53. Orientacyjny przebieg drogi Via Pomerania na odcinku Chojnice Południe – Mąkowsko wraz z powiązaniem drogowym do Sępólna Krajeńskiego, po uwzględnieniu budowy obwodnicy Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego w obecnym śladzie DK25 (docelowo DW212) oraz obwodnicy Tucholi w ciągu DW240. Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

3. Via Pomerania na odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski (obszary *S10/A1/A2/S5 Kujawy* oraz *A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska*)

Przeprowadzona w podrozdziale 3.1 analiza efektywności odległościowej, której celem była identyfikacja korytarzy *zapewniających spójność sieci dróg krajowych* zlokalizowanych w obszarze S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, pomimo ograniczenia jej zakresu przestrzennego jedynie do północno-zachodniej części Polski, już **wskazywała istotną rolę korytarza DK25 na odcinku prowadzącym na południe od Bydgoszczy w zakresie zapewnienia optymalnych odległościowo powiązań w ramach relacji o znaczeniu krajowym**. W celu weryfikacji wykazu odcinków dróg krajowych *zapewniających spójność sieci* w obszarach ograniczonych odcinkami docelowej sieci DSR, przez które przebiega postulowana południowa część szlaku Via Pomerania w korytarzu Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski, analogicznie jak dla obszaru S6/S7/A1/S5/S10 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, zgodnie z metodyką opisaną w podrozdziale 3.1 również przeprowadzono analizę efektywności odległościowej powiązań drogowych głównych ośrodków miejskich. Szlak Via Pomerania na swoim południowym odcinku Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski przebiega przez 2 obszary ograniczone niższymi odcinkami docelowej sieci DSR, roboczo nazwane *S10/A1/A2/S5 Kujawy* oraz *A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska*:

- *S10/A1/A2/S5 Kujawy:*
 - S10 Bydgoszcz Błonie (S5) – Toruń Południe (A1)
 - A1 Toruń Południe (S10) – Łódź Północ (A2)
 - A2 Łódź Północ (A1) – Poznań Wschód (S5)
 - S5 Poznań Wschód (A2) – Bydgoszcz Błonie (S10)
- *A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska:*
 - A2 Poznań Krzesiny (S5) – Emilia (S14)
 - S14 Emilia (A2) – Róża (S8)
 - S8 Róża (S8) – Kępno (S11)
 - S11 Kępno (S8) – Poznań Krzesiny (A2)

W celu weryfikacji pełnego spektrum relacji o znaczeniu krajowym, dla których optymalne odległościowo połączenia przebiegają przez oba wyżej wymienione obszary, analizą efektywności odległościowej powiązań o znaczeniu krajowym objęto całą zachodnią i centralną Polskę. W porównaniu w analogiczną analizą przeprowadzoną dla obszaru S6/S7/A1/S5/S10/S11 Wschodnie Pojezierze Pomorskie, dodatkowo zostały uwzględnione powiązania z głównymi miastami województw dolnośląskiego i śląskiego oraz Opolem i Zieloną Górą, a ponadto na kierunku wschodnim uwzględniono powiązania z Krakowem, Kielcami i Radomiem.



Rys. 54. Obszar identyfikacji dróg stanowiących inne połączenia zapewniające spójność sieci w ramach analizy efektywności odległościowej powiązań między głównymi ośrodkami miejskimi w otoczeniu obszarów S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska. Źródło: opracowanie własne.

W ramach tak rozszerzonego obszaru analizy zidentyfikowano kolejne relacje, dla których efektywne odległościowo powiązania drogowe z wykorzystaniem odcinków dróg krajowych przebiegają przez wskazane obszary S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska, przykładowo w relacjach odciążających poznański czy łódzki węzeł drogowy, takich jak:

- Bydgoszcz – Opole
 - DK25 Bydgoszcz – Inowrocław Łatkowo
 - DK15/DK25 Inowrocław Łatkowo – Strzelno
 - DK25 Strzelno – Konin (DK92) – Modła (A2) – Kalisz (DK12) – Ostrów Wielkopolski Wschód (S11)
 - S11/DK25 Ostrów Wielkopolski Wschód – Antonin (DK25)
 - S11 Antonin (DK25) – Kępno (S8) – Kluczbork (DK45)

- DK45 Kluczbork (S11) - Opole
- Toruń – Wrocław
 - DK15 Toruń – Inowrocław Latkowo (DK25)
 - DK15/DK25 Inowrocław Latkowo – Strzelno
 - DK25 Strzelno – Konin (DK92) – Modła (A2) – Kalisz (DK12) – Ostrów Wielkopolski Wschód (S11)
 - S11/DK25 Ostrów Wielkopolski Wschód – Antonin (DK25)
 - DK25 Antonin (S11) – Oleśnica Południe (S8)
 - S8 Oleśnica Południe (DK25) – Wrocław

Rozszerzenie obszaru identyfikacji wprowadziło poszerzyło zakres relacji, dla których optymalne odległościowo powiązania z wykorzystaniem sieci dróg krajowych prowadzą przez obszary *S10/A1/A2/S5 Kujawy* i *A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska*, lecz nie miało to wpływu na zwiększenie liczby odcinków dróg krajowych *zapewniających spójność sieci*, względem tych, które już wcześniej zostały zidentyfikowane w przedmiotowych obszarach przy okazji analizy efektywności odległościowej przeprowadzanej dla obszaru WPP.

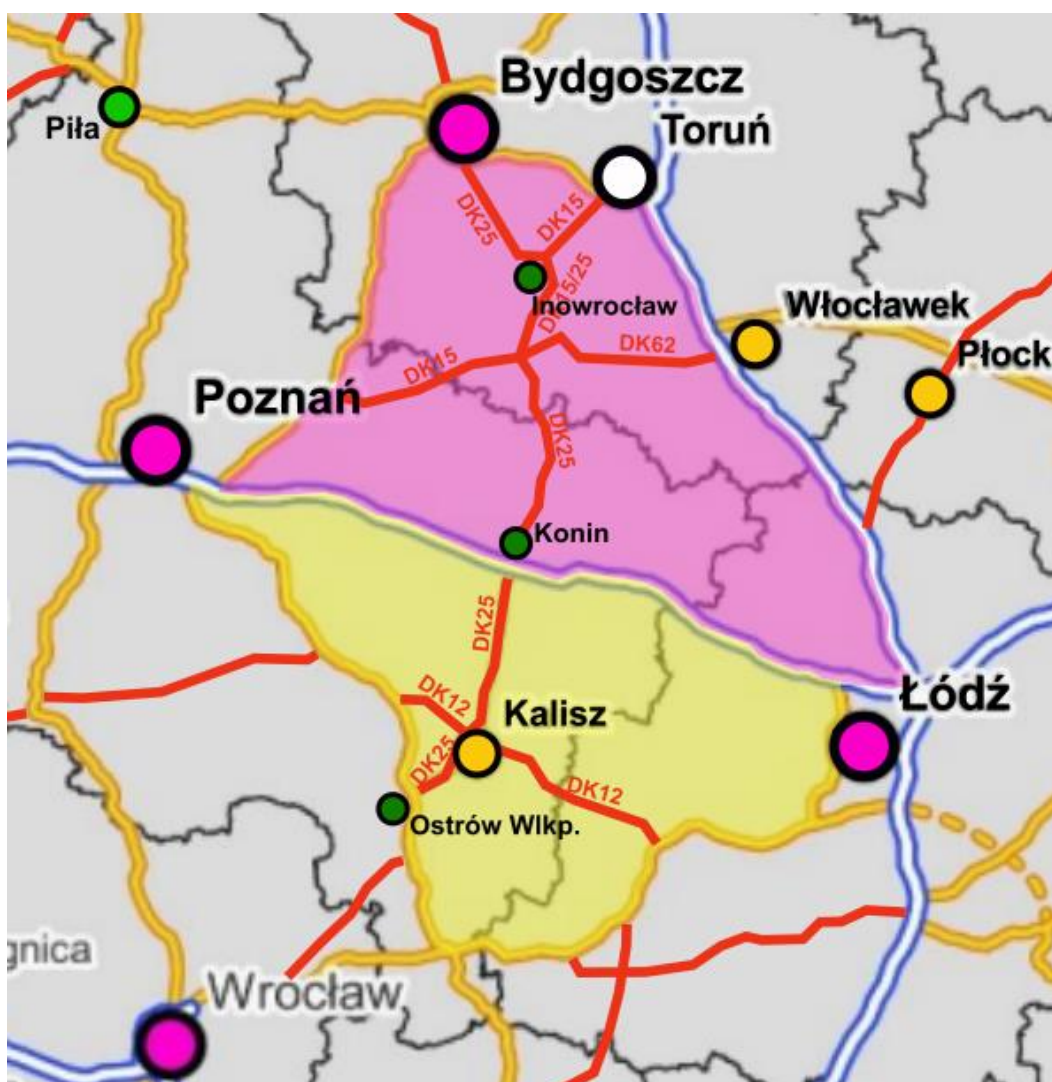
Zatem w obszarze *S10/A1/A2/S5 Kujawy* odcinkami zapewniającymi spójność sieci dróg krajowych są:

- DK25 Bydgoszcz Południe (S10) – Inowrocław Latkowo (DK15)
- DK15/DK25 Inowrocław Latkowo – Strzelno (DK62)
- DK25 Strzelno (DK15/DK25) – Konin – Modła (A2)
- DK15 Toruń Zachód (S10) – Inowrocław Latkowo (DK25)
- DK15 Strzelno (DK25/DK62) – Gniezno
- DK62 Strzelno (DK15/DK25) – Włocławek Zachód (A1)

A w obszarze *A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska*:

- DK25 Modła (A2) – Kalisz (DK12) – Ostrów Wielkopolski Wschód (S11)
- DK12 Pleszew (S11) – Kalisz (DK12) – Sieradz Południe (S8)

Wpływu na liczbę zidentyfikowanych odcinków dróg krajowych *zapewniających spójność sieci* nie miałyby również rozszerzenie analizy powiązań o miasta posiadające nieco poniżej 70 tys. mieszkańców, a które położone są w korytarzu DK25, tj. Inowrocław, Konin i Ostrów Wielkopolski. Choć w przypadku Inowrocławia można identyfikować pewien brak wylotu w kategorii krajowej łączącego go z korytarzem DK62 prowadzącym w kierunku zachodnim, mniej więcej w przebiegu obecnej DW412 Przedbojewice (DK15/DK25) – Kobylniki (DK62). Pod tym względem, dodatkowo można jeszcze odnotować niekoniecznie najbardziej efektywny odległościowo przebieg dróg krajowych w relacjach na osi Wrocław – Włocławek/Płock. Generalnie można jednak uznać, że **pod względem kierunkowym, zidentyfikowane odcinki dróg krajowych zapewniające spójność sieci dość dobrze odpowiadają powiązaniom poziomu krajowego, stanowiąc dobry punkt wyjścia dla poprawy parametrów i warunków ruchu w ramach tak określonych korytarzy.**



Rys. 55. Zidentyfikowane odcinki dróg krajowych zapewniające spójność sieci w obszarach S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska. Źródło: opracowanie własne.

W ciągu zidentyfikowanych odcinków dróg krajowych *zapewniających spójność sieci* zlokalizowanych w obszarach S10/A1/A2/S5 Kujawy oraz A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska funkcjonują odcinki dwujezdniowej obwodnicy Inowrocławia klasy GP 2x2 dostępnej poprzez węzły w ciągu DK25 (odcinek Inowrocław Sławęcinek – Inowrocław Łatkowo) oraz DK15/DK25 (odcinek Inowrocław Łatkowo – Markowice) o łącznej długości 22 km. W tym kontekście, drogą, którą należy wymienić jest także dwujezdniowy odcinek przejścia przez Konin w ciągu DK25, a szczególnie 6-kilometrowy odcinek rozpoczynający się na rondzie z DK92, prowadzący w przekroju dwujezdniowym niemal do węzła Modła na autostradzie A2. Należy zwrócić uwagę, że pomimo przebiegu przez miasto, ten odcinek jest dostępny jedynie przez 2 węzły (w tym jeden zespolony) oraz jedno skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną.

W ciągu DK25 będą powstawać kolejne odcinki dróg o przekroju dwujezdniowym klasy GP ze skrzyżowaniami w formie węzłów, czyli w takim standardzie, jaki posiada obwodnica Inowrocławia. W miejscu, gdzie obecnie kończy się dwujezdniowy przebieg przejścia przez Konin w ciągu DK25, ma rozpocząć się droga klasy GP 2x2 na węzłach na odcinku Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski. Przedmiotowy odcinek ma mieć łączną długości 68,1 km, z czego 6,6 km już znajduje się na etapie realizacji, 43,0 km na etapie przetargu na realizację, a 18,5 km (obwodnica Kalisza) znajduje się na etapie przygotowania:

W realizacji:

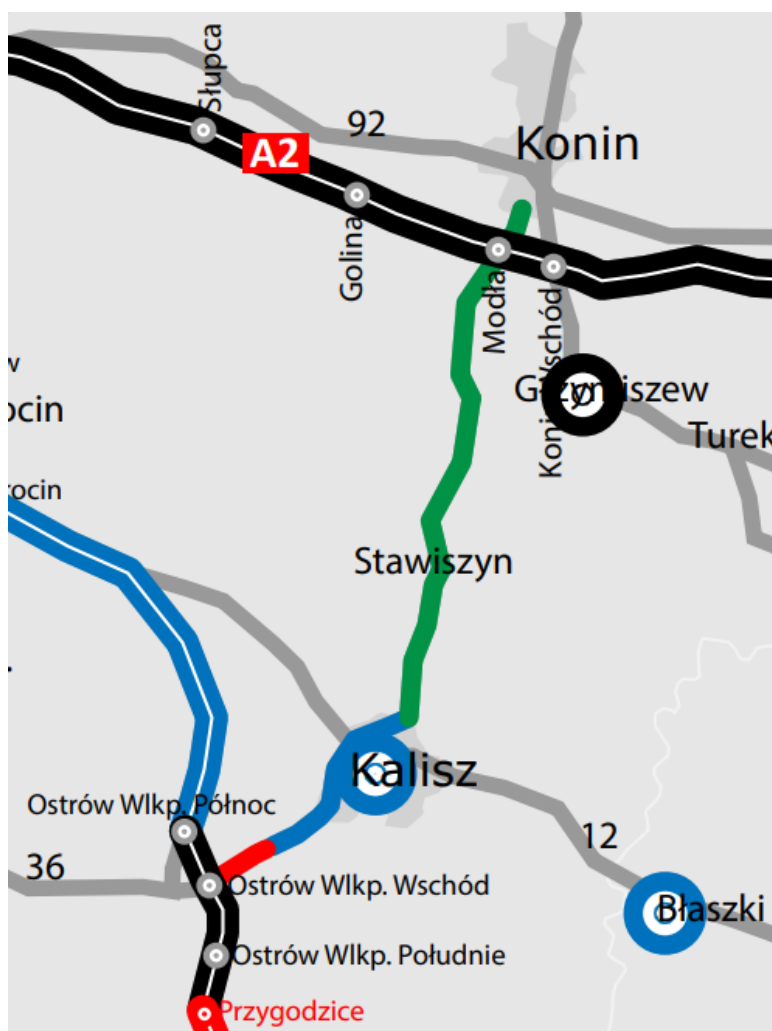
- Budowa odcinka Biskupice Ołoboczne – Ostrów Wielkopolski (DK25) [6,6 km], lata realizacji: 2025-2029, koszt: 266,8 mln zł (RPBDK)

W przetargu na realizację:

- Budowa odcinka Konin – Rychwał (DK25) [12,0 km], lata realizacji: 2027-2029, koszt: 544,2 mln zł (RPBDK)
- Budowa odcinka Rychwał – Zbiersk (DK25) [13,0 km], lata realizacji: 2027-2029, koszt: 534,4 mln zł (RPBDK)
- Budowa odcinka Zbiersk – Kokanin (DK25) [18,0 km], lata realizacji: 2027-2029, koszt: 741,3 mln zł (RPBDK)

W przygotowaniu:

- Budowa obwodnicy Kalisza (DK25) [18,5 km], lata realizacji: 2027-2030, koszt: 615,0 mln zł (PB1000)



Rys. 56. 68-kilometrowy odcinek DK25 Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski ujęty do realizacji w krajowych programach rozwoju sieci dróg krajowych jako droga klasy GP 2x2. Na czerwono oznaczono odcinek w realizacji, na zielono odcinki w przetargu na realizację, a na niebiesko odcinek będący na etapie przygotowania. Źródło: Mapa realizacji dróg krajowych (w ramach RPBDK2030 oraz PBno), stan na 03.09.2025 r., GDDKiA, <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

Ponadto, obecnie na etapie realizacji znajduje się, rozpoczynająca się na węźle Bydgoszcz Południe, 5,4-kilometrowa obwodnica Brzozy, która również zostanie zbudowana w standardzie drogi GP 2x2 na węzłach.

Droga krajowa nr 25 na odcinku Bydgoszcz Południe (S10) – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski Wschód (S11) w obecnym przebiegu ma 189 km. Wszystkie wyżej wymienione odcinki dróg GP 2x2 zlokalizowane są właśnie w tym korytarzu, a ich łączna długość to 101,5 km. Oznacza to, że tylko na bazie zadań ujętych w krajowych programach rozwoju sieci dróg krajowych, południowa część szlaku Via Pomerania w przebiegu Bydgoszcz Południe – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski Wschód aż na 54% przebiegu będzie posiadać przekrój dwujezdniowy. Jest to czynnik, który będzie wpływał na ściąganie ruchu z coraz większego spektrum relacji, szczególnie na osi północ-południe. Ponadto należy odnotować, że w tak określonym południowym odcinku szlaku Via Pomerania planowane do realizacji są zadania w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, które będą omijać uporczywe przejścia przez obszary zabudowane, co dodatkowo wpłynie na atrakcyjność tranzytową korytarza DK25. Do takich zadań należą następujące projekty będące na etapie przygotowania:

- Budowa obwodnicy Nowej Wsi Wielkiej (DK25) [6,4 km], lata realizacji: 2028-2030, koszt: 116,0 mln zł (PB1000)
- Budowa obwodnicy Strzelna (DK15/DK25) [9,1 km], lata realizacji: 2029-2031, koszt: 261,0 mln zł (PB1000)

A oprócz nich, w Załączniku nr 2 *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* ujęta jest obwodnica Złotnik Kujawski w ciągu DK25, lecz dla tego zadania nie są obecnie prowadzone żadne prace przygotowawcze.

Należy jednak podkreślić, że wymienione zadania z *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* mają być realizowane w przekroju jednojezdniowym. Ukazuje to pewien brak konsekwencji w doborze przekroju poprzecznego dla poszczególnych inwestycji w korytarzu DK25 Bydgoszcz – Ostrów Wielkopolski, gdyż to odcinek DK25 Bydgoszcz – Inowrocław, w ciągu którego zlokalizowana ma być obwodnica Nowej Wsi Wielkiej, należy do najbardziej obciążonych ruchem odcinków szlaku Via Pomerania. Dlatego spośród pozostałych 46% DK25 Bydgoszcz – Ostrów Wielkopolski, właśnie odcinek Bydgoszcz – Inowrocław w największym stopniu kwalifikuje się do zwiększenia jego parametrów technicznych poprzez budowę drogi klasy GP 2x2. Dotyczy to 26-kilometrowego odcinka DK25 zlokalizowanego pomiędzy powstającym węzłem Piecki (południowy koniec budowanej obwodnicy Brzozy), a węzłem Inowrocław Stawęcinek (północny początek obwodnicy Inowrocławia), które będą posiadać właśnie takie parametry. Pod względem inwestycyjnym odcinek Brzoza – Inowrocław można podzielić na 3 zadania:

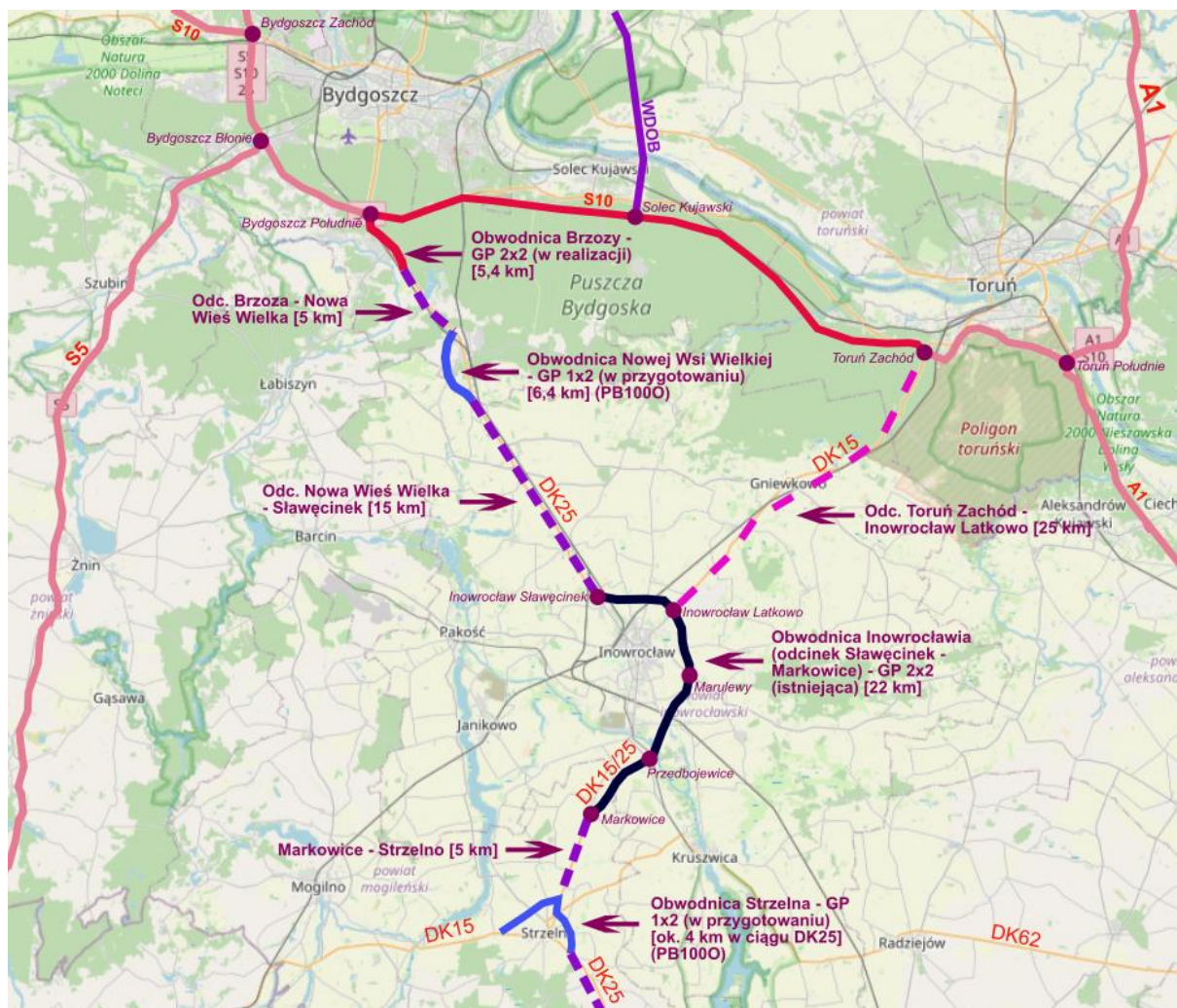
- odcinek Brzoza – Nowa Wieś Wielka [5 km]
- przejście przez Nową Wieś Wielką (i Tarkowo Dolne), które według obecnych planów ma być objęte budową obwodnicy Nowej Wsi Wielkiej w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* [6 km]
- odcinek Nowa Wieś Wielka – Inowrocław Stawęcinek [15 km]

W tym kontekście wskazanym jest dokonanie rewizji założeń dotyczących obecnie przyjętego jednojezdniowego przekroju poprzecznego obwodnicy Nowej Wsi Wielkiej, zmieniając go na przekrój 2x2. Ponadto, wskazane jest rozpoczęcie prac przygotowawczych dla odcinków Brzoza – Nowa Wieś Wielka oraz Nowa Wieś Wielka – Inowrocław Stawęcinek, również skutkujących ich budową/rozbudową do parametrów GP 2x2. W ramach prac projektowych dla tych odcinków

należałoby zweryfikować, na których fragmentach przedmiotowych zadań możliwa jest rozbudowa istniejącego śladu do przekroju dwujezdniowego, a na których istnieje konieczność budowy drogi w nowym śladzie. Prace projektowe mające na celu realizację dwujezdniowej drogi Nowa Wieś Wielka – Inowrocław Sławęcinek mogłaby być procedowana jako obwodnica Złotnik Kujawskich, która jest ujęta w Załączniku nr 2 *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*.

Zwiększenie parametrów technicznych odcinka Brzoza – Inowrocław poprawiłoby dojazd z Inowrocławia, Konina czy Kalisza do Bydgoszczy, a w szerszym ujęciu z Wschodniej Wielkopolski i Kujaw w kierunku Pomorza Środkowego. Należy jednak zwrócić uwagę, że zwiększenie znaczenia korytarza DK25 również będzie oddziaływać na odcinek DK15 Toruń Zachód – Inowrocław Łatkowo. Przed budową drogi ekspresowej S5 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, droga krajowa nr 15 w większym zakresie pełniła funkcję krajową, m.in. przenosząc ruch w relacji Trójmiasto – Poznań. Realizacja S10 Bydgoszcz – Toruń w pewnej części również ściągnie z tego odcinka potoki w relacji Toruń – Poznań. Jednak systematyczne zwiększanie parametrów technicznych szlaku Via Pomerania na odcinku Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski ponownie zacznie zwiększać funkcję krajową odcinka DK15 Toruń Zachód – Inowrocław Łatkowo, stanowiąc najkrótsze połączenie, m.in. w relacji Trójmiasto – Inowrocław/Konin/Kalisz, a w przypadku uciążenia na dłuższych odcinkach standardu GP 2x2 w ciągu DK25 na południe od Inowrocławia, zacznie stanowić atrakcyjne połączenie dla tranzytu w relacji Trójmiasto – Wrocław/Opole/Rybnik/zachodnia część GZM, omijając w ten sposób przeciążony poznański i łódzki węzeł drogowy. Rozpoczęcie prac projektowych, mających na celu rozbudowę korytarza DK15 Toruń – Inowrocław, analogicznie jak w przypadku DK25 Nowa Wieś Wielka – Inowrocław, byłoby możliwe wskutek uruchomienia prac przygotowawczych dla dwóch obwodnic, które wpisane są w Załączniku nr 2 *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*, tj. obwodnic Gniewkowa i Szadłowic, które w ramach prac projektowych wspólnie powinny obejmować cały odcinek DK15 Toruń Zachód – Inowrocław Łatkowo.

Realizacja wskazanych powyżej zadań na odcinkach Bydgoszcz – Inowrocław oraz Toruń – Inowrocław napełniłaby ruchem o charakterze tranzytowym istniejącą dwujezdniową obwodnicę Inowrocławia, która od węzła Inowrocław Łatkowo do miejscowości Markowice łączy ze sobą ruch w korytarzach DK15 i DK25. Od Markowic, wspólny przebieg obu dróg krajowych prowadzi jeszcze przez 5 km do Strzelna, gdzie oba korytarze będą się rozdzielać na planowanej obwodnicy tego miasta. Odcinek Markowice – obwodnica Strzelna, ze względu na prostoliniowy przebieg poza terenem zabudowanym, jest możliwy do rozbudowy w całości w śladzie istniejącym. Natomiast sama obwodnica Strzelna, ze względu na rozdzielanie się w tym miejscu ruchu w ciągu DK15 i DK25 oraz wyraźnie mniejsze obecne natężenia ruchu na odcinku DK25 Strzelno – Konin, w pierwszym etapie nie jest konieczna do realizacji w przekroju dwujezdniowym, ale w ramach obecnie procedowanego projektu byłoby wskazane pozostawienie strefy wolnej od przeszkód, służącą ewentualnej przyszłej rozbudowie o drugą jezdnię, w przypadku gdyby uzasadniały to uwarunkowania ruchu w rozwijanym korytarzu Via Pomerania.



Rys. 57. Uwarunkowania rozwoju układu drogowego DK15/DK25 Bydgoszcz/Toruń – Inowrocław – Strzelno.
Źródło: opracowanie własne na podkładzie www.openstreetmap.org

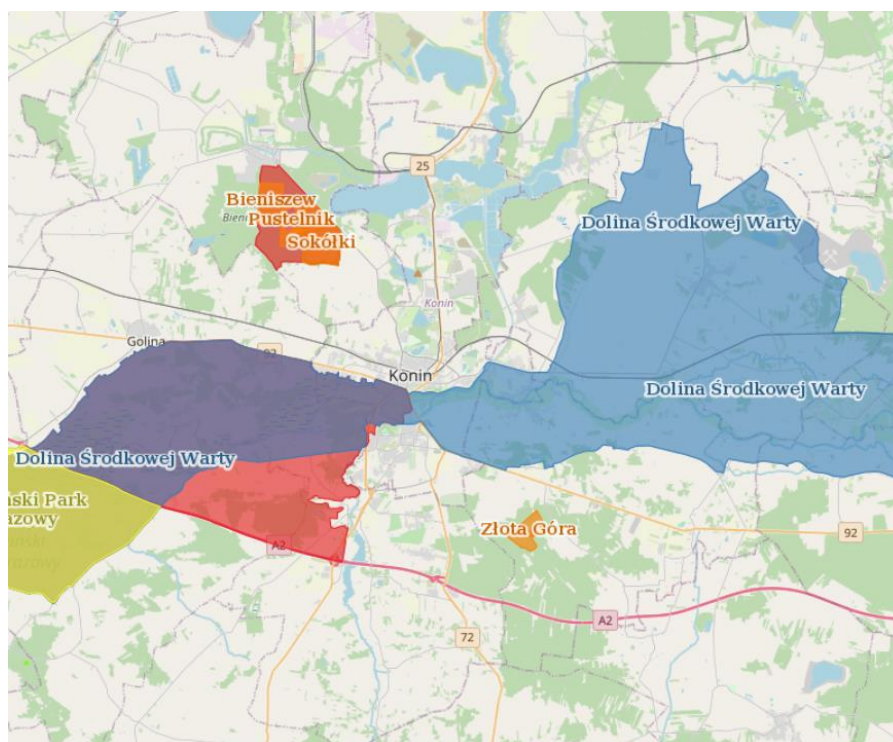
Ostatnim odcinkiem Via Pomerania w korytarzu Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski, który wymagałby odpowiedniej interwencji infrastrukturalnej, byłby odcinek Strzelno – Konin. Długość obecnego śladu odcinka DK25 pomiędzy planowanym południowym zakończeniem obwodnicy Strzelna a początkiem ciągu zadań budowy drogi GP 2x2 na odcinku Konin – Kalisz, które obecnie znajdują się na etapie przetargu na realizację, wynosi 59 km. Jest to odcinek, który również należy rozpatrywać w podziale na 3 zadania:

- Strzelno – Jeziora Wielkie
- Jeziora Wielkie – Konin
- Przejście przez Konin lub obwodnica Konina

Wprawdzie odcinek Strzelno – Jeziora Wielkie – Konin należy do najmniej obciążonych ruchem fragmentu ciągu Via Pomerania Bydgoszcz – Ostrów Wielkopolski, szczególnie na odcinku znajdującym się na pograniczu województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, ale poprawa parametrów technicznych tego ciągu, zarówno od północy, jak i od południa, spowodowałaby zwiększenie przemieszczającego się tam ruchu tranzytowego. Odcinek DK25 Strzelno – Jeziora Wielkie – Konin w dużej mierze przebiega przez obszary zabudowane, a na odcinkach formalnie zlokalizowanych poza takimi obszarami i tak posiada liczne ograniczenia prędkości, ze względu na dość kręty przebieg i liczne zjazdy do nieruchomości. Szczególnie trudne

przejście przez obszar zabudowany charakteryzuje miejscowość Skulsk. W ruchu tranzytowym czasochłonne jest też przejście przez obszar Konina, rozciągnięty wzdłuż DK25, który de facto rozpoczyna się już w miejscowości Mikorzyn, gdzie kończy się obwodnica Ślesina.

W kontekście rozwoju szlaku Via Pomerania, dużym wyzwaniem byłby wybór docelowej formuły przebiegu trasy Via Pomerania na wysokości Konina. Oczywiście wariantem wymagającym przeanalizowania jest budowa obwodnicy. Jednak ze względu na położenie w szerokiej dolinie Warty, a także związanymi z tym uwarunkowaniami środowiskowymi oraz obiektywnymi uwarunkowaniami zagospodarowania przestrzennego (m.in. rozciągnięta zabudowa Konina na osi wschód-zachód oraz występujące w tym obszarze jeziora (naturalne i pokopalniane oraz stawy), może to być wariant nie tylko trudny pod względem planistycznym, lecz także kosztowny w realizacji. Alternatywą w tym zakresie mogłaby być poprawa przejścia przez Konin na osi północ-południe. Takie działania już częściowo zostały w Koninie wykonane na wspomnianym 6-kilometrowym odcinku tzw. *Trasy Bursztynowej*, która przebiega w sposób wyizolowany od zabudowy Konina, charakteryzując się ograniczoną dostępnością z miejskiego układu drogowego. Planistycznie Miasto Konin posiada rezerwę terenową, żeby trasę o podobnym standardzie wykonać także w północnej części miasta. Gdyby tą trasą miał prowadzić ciąg Via Pomerania, wiązałoby się to wówczas z przełożeniem przebiegu DK25 na ciąg ul. Kleczewskiej, która, pomimo licznych skrzyżowań na odcinku przebiegającym przez centrum miasta, już obecnie posiada całkiem szerokie wnętrza uliczne, a docelowo można by rozważyć jego przebudowę w zakresie realizacji odcinków przebiegających w wykopie lub nawet krótkim tunelu, na wzór rozwiązań przyjętych na przejściu drogi ekspresowej S74 przez Miasto Kielce.



Rys. 58. Uwarunkowania środowiskowe przejścia przez dolinę Warty w Koninie. Źródło: Geoserwis GDOŚ.

W ramach przeprowadzonej analizy efektywności odległościowej, zidentyfikowano także 2 korytarze dróg krajowych, które przecinają korytarz Via Pomerania Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz na osi wschód-zachód:

- DK15 Gniezno – Strzelno (DK25) wraz z DK62 Strzelno (DK25) – Włocławek Zachód (A1)
- DK12 Pleszew (S11) – Kalisz (DK25) – Sieradz Południe (S8)

Na poziomie powiązań poziomu krajowego, pierwszy z wymienionych korytarzy, tj. Gniezno – Strzelno – Włocławek, zapewnia m.in. powiązanie Poznania z Włocławkiem i Płockiem. Jest on też istotny dla powiązań Inowrocławia na osi wschód-zachód. Na odcinku DK62 Strzelno – Włocławek, w ostatnim czasie został wyprostowany przebieg DK62 pomiędzy Strzelnem a Kruszwicą poprzez budowę obwodnic miejscowości Stodółno i Stawsk Wielki, a w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* mają zostać zrealizowane obwodnice Kruszwicy i Brześcia Kujawskiego, które obecnie znajdują się na etapie przygotowania. W tym kontekście należy odnotować brak bezpośredniego dostępu Inowrocławia do drogi krajowej nr 62. Planowana obwodnica Kruszwicy, omijająca to miasto od północy i zachodu, jeszcze bardziej wydłuży równoległy przebieg DK62 do obwodnicy Inowrocławia w ciągu DK15/DK25, nadal nie zapewniając optymalnego powiązania Inowrocławia z DK62 prowadzącą w kierunku autostrady A1. Pewną z propozycji, która pojawia się w przestrzeni publicznej, a potencjalnie mogłaby uporządkować układ dróg krajowych pomiędzy Inowrocławiem, Kruszwicą i Strzelnem, jest postulat budowy węzła Sikorowo³² na obwodnicy Inowrocławia wraz z nową drogą prowadzącą do przyszłej obwodnicy Kruszwicy. Taka inwestycja potencjalnie mogłaby być sprzężona z budową terminala intermodalnego przy linii kolejowej nr 131 w pobliżu węzła Sikorowo. Należy jednak zaznaczyć, że ewentualna realizacja takiego odcinka w ciągu DK62 wiązałaby się z pozbawieniem kategorii krajowej północnego fragmentu planowanej obwodnicy Kruszwicy, a także całego odcinka DK62 Strzelno – Kruszwica. Konsekwencją takiego działania byłoby również wydłużenie trasy w transzycie zachód-wschód (Gniezno – Włocławek), które jednak mogłoby być nieco zniwelowane w przypadku wspomnianej wcześniej dobudowy drugiej jezdni na odcinku DK15/DK25 Markowice – Strzelno.

Obecnie planowany rozwój ciągu DK62 w kierunku Włocławka jako drogi jednojezdniowej, w przebiegu której likwidowane są uporczywe przejścia przez obszary zabudowane poprzez systematyczną budowę obwodnic większych miejscowości, należy uznać za adekwatny kierunek rozwoju tego ciągu drogowego. Ewentualną dodatkową inwestycją poprawiającą warunki ruchu w ciągu DK62 mogłaby być również budowa nowego śladu pomiędzy Kruszwicą a Radziejowem wraz z budową wiaduktu nad linią kolejową nr 131, skracającego przebieg DK62 i omijającego obszary zabudowane miejscowości Gocanowo i Chełmce. W przypadku odcinka DK15 Gniezno – Strzelno także należy likwidować trudne przejścia drogi krajowej przez obszary zabudowane. Pod tym względem, na odcinku DK15 Gniezno – Strzelno najistotniejsza jest budowa obwodnic Wylatowa i Kwieciszewa.

Drugi z korytarzy przecinających korytarz Via Pomerania Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski na osi wschód-zachód to DK12 Pleszew (S11) – Kalisz (DK25) – Sieradz Południe (S8). Zapewnia on powiązania Kalisza na osi wschód-zachód, m.in. w kierunku Poznania, a z drugiej strony w kierunku Łodzi. Ewentualna znacząca poprawa parametrów tego korytarza, przy uwzględnieniu planowanej budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Poznań – Pleszew, wpisywałby odcinek Pleszew – Kalisz – Sieradz w korytarz Poznań – Radom/Kielce, odciążając w tej relacji coraz bardziej przeciążony odcinek autostrady A1 Łódź Północ – Łódź Południe. Realizacja drogi Pleszew – Kalisz – Sieradz jako korytarza o podwyższonych parametrach, podobnie jak w przypadku południowej części korytarza Via Pomerania Bydgoszcz – Inowrocław – Konin – Kalisz – Ostrów Wielkopolski (z odgałęzieniem Toruń – Inowrocław), w istotny sposób poprawiłby spójność sieci DSR. Istotna poprawa parametrów technicznych tego korytarza wiązałaby się z jego realizacją w nowym śladzie. Wskazany jest, żeby w ślad korytarza Pleszew

³² <https://inowroclawskie.pl/20250715184735/inowroclaw-stawia-na-rozwoj-drog-szansa-na-nowy-wezel-obwodnicy-w-sikorowie>

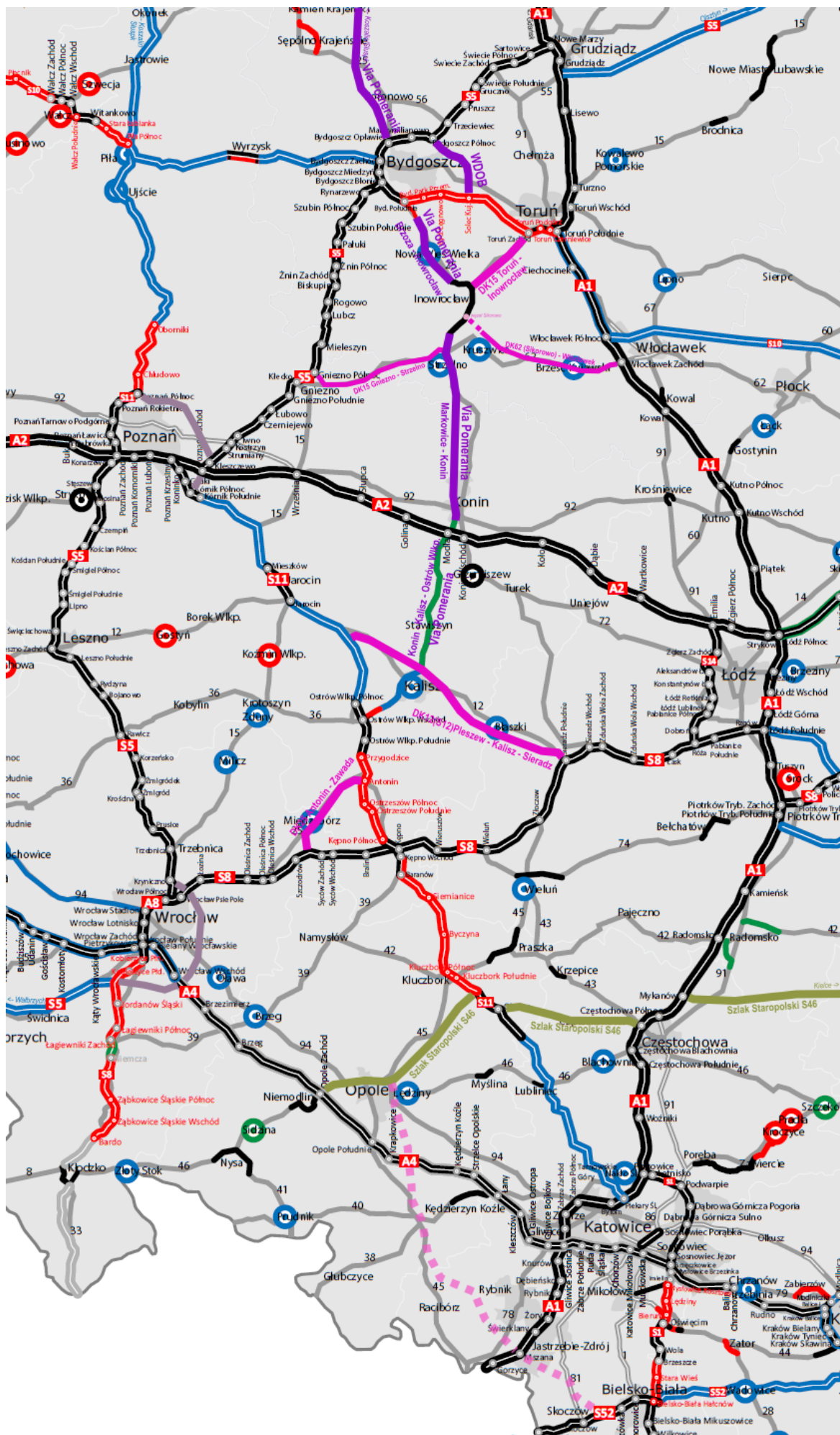
– Kalisz – Sieradz wpisywały się zadania, które już obecnie planowane są do realizacji na tym odcinku, czyli obwodnica Pleszewa, która ma zostać zbudowana przy okazji budowy drogi S11, a także obwodnica Błaszek, która jest planowana do realizacji w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*. Obie z tych inwestycji nadal znajdują się na etapie przygotowania, dlatego w obu z nich (szczególnie w przypadku obwodnicy Pleszewa) należy uwzględnić możliwość ich realizacji jako fragmentów dwujezdniowej drogi Pleszew (S11) – Kalisz (DK25) – Sieradz Południe (S8). Ponadto wskazanym jest, aby nowy ślad korytarza Pleszew – Sieradz omijał Kalisz od północy. Taki jego przebieg sprawiłby, że ruch z Sieradza w kierunku północnym, tj. w kierunku Bydgoszczy, Torunia i Trójmiasta odbywałby się korytarzem Via Pomerania.

Korytarz DK25 zapewnia powiązanie Kalisza na osi północ-południe, a na poziomie krajowym stanowiłby efektywny odległościowo korytarz prowadzący m.in. w kierunku Bydgoszczy, Torunia czy Trójmiasta. Należy jednak podkreślić, że w przypadku ucięcia drogi w przekroju dwujezdniowym w ciągu DK25, zaczęłaby ona stanowić również atrakcyjną alternatywę dla połączeń w ramach szeroko rozumianego korytarza Pomorze – Śląsk, stanowiąc trasę omijającą przeciążone węzły drogowe Poznań i Łódź. W tym kontekście warto pochylić się nad najbardziej południowym odcinkiem DK25, tj. Antonin (S11) – Oleśnica Północ (S8). Ten odcinek mógłby pełnić funkcję skracającą powiązanie drogowe w relacji Kalisz – Wrocław. W ramach docelowej sieci DSR, takie połączenie prowadziłoby z Kalisza dwujezdniowym odcinkiem DK25 do węzła Ostrów Wielkopolski Wschód, a następnie drogą ekspresową S11 do Kępna, skąd dalej drogą ekspresową S8 do Wrocławia [150 km]. Wskaźnik wydłużenia tej relacji w tak określonej trasie będzie wynosił 46%. Wykorzystanie w tej relacji odcinka DK25 Antonin (S11) – Oleśnica Północ (S8) skróciłoby trasę w tej relacji o 26 km, a wskaźnik wydłużenia zmniejszyła do poziomu 20%. Na tym 45-kilometrowym odcinku, w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* planowana do realizacji jest obwodnica Międzyborza. Ta inwestycja wprowadzi poprawi warunki ruchu, omijając największą miejscowość na tym odcinku, ale przejęcie ruchu z korytarza prowadzącego przez węzeł Kępno (S8/S11) pomogłaby realizacja 7-kilometrowego odcinka Drottowice (DK25) – Zawada (S8), rozpoczynającego się w miejscu południowego zakończenia planowanej obwodnicy Międzyborza, co o 13 km skróciłoby przebieg DK25, biegnący na tym odcinku równoległe do S8, sprawiając, że ruch w relacji Kalisz – Wrocław szybciej powracałby na ciąg DSR.

Należy zauważyć, że ciąg Via Pomerania mógłby uzyskać synergii także z postulowanym od wielu lat do realizacji, tzw. Szlakiem Staropolskim, który w swoim założeniu miałby być realizowany jako droga ekspresowa S46 w korytarzu Opole – Częstochowa – Kielce. Bez wątpienia, ranga i wielkość ośrodków, które taka droga by ze sobą łączyła oraz analogiczny do ciągu Via Pomerania efekt odciążenia przeciążonych węzłów drogowych (w tym przypadku łódzkiego i katowickiego na osi wschód-zachód), predestynują taki projekt jako jedno z najbardziej zasadnych zadań w skali kraju, które potencjalnie miałyby być dodane do docelowej sieci dróg szybkiego ruchu. Potencjalna realizacja drogi ekspresowej S46 w przebiegu przez Olesno, czyli bliżej obecnego korytarza DK45, sprawiłaby, że na odcinku Olesno (Ciarka) – Opole mogłaby stanowić również powiązanie ze szlakiem Via Pomerania, m.in. w relacji Bydgoszcz – Opole. Taki korytarz mógłby mieć swoją kontynuację dalej na południe w kierunku Rybnika i Ostrawy, do Raciborza mniej więcej w korytarzu drogi krajowej nr 45, a dalej odcinkami już częściowo realizowanych korytarzy tzw. *Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna*³³ i tzw. *Drogi Główniej Południowej*³⁴.

³³ <https://subregion.pl/dzialalnosc/siec-drog/rdrp/>

³⁴ <https://subregion.pl/dzialalnosc/siec-drog/dgp/>



Rys. Perspektywy rozwoju korytarza Via Pomerania wraz z docelowym kształtem pozostałych korytarzy drogowych zapewniających spójność sieci dróg krajowych w obszarach S10/A1/A2/S5 Kujaawy i A2/S14/S8/S11 Wschodnia Wielkopolska wraz z potencjalnymi powiązaniami z układem drogowym w południowej Polsce. Na czarno zaznaczono odcinki istniejące, na czerwono odcinki w realizacji, a na niebiesko odcinki w przygotowaniu. Źródło: opracowano na podkładzie GDDKiA, Mapa stanu przygotowania dróg.