

Opinia mieszkańców, sołtysów, radnych oraz Burmistrza Żarowa w sprawie budowy/rozbudowy autostrady A4 na odcinku Wrocław – Krzyżowa

1. Mieszkańcy aprobują działania zmierzające do rozbudowy autostrady A4 z uwagi na nadmierne obciążenie ruchem, które powoduje jej niedrożność oraz rosnącą wypadkowość.
2. Przedstawione Studium Korytarzowe zawiera dziesięć potencjalnych wariantów przebiegów drogowych, w tym dwa potencjalne przebiegi drogowe przez gminę Żarów: oraz trzy przebiegi w jej sąsiedztwie.
3. W przypadku analizowanego przebiegu korytarza drogi ekspresowej S5:
 - a) na odcinku od węzła węzła **Strzeganowice** do węzła **Kostomłoty** – jest tożsamy z obecnym przebiegiem autostrady A4, a więc nie rozwiązuje żadnego z problemów określonych w pkt. 1.
 - b) w proponowanym przebiegu korytarza drogowego od węzła **Kostomłoty** do węzła **Stary Jaworów** (wariant **SW1b**):
 - a) Zdecydowanie niekorzystne rozwiązanie dotyczące eliminacji tzw. łącznika autostradowego (droga nr 3396D) wybudowanego przez samorządy tj: Dolnośląski Urząd Marszałkowski, Powiat Świdnicki, Miasto Świdnica, oraz gminy Jaworzyna Śląska, Żarów, i Świdnica z wykorzystaniem dotacji ze środków unijnych.
Stanowczo uważamy, że właściwym byłoby wykorzystanie istniejącej drogi poprzez jej rozbudowę o drugi pas na odcinku pomiędzy Świdnicą a Żarowem oraz jej ukończenie i pełne dostosowanie do standardów bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
Należy zaznaczyć, że jest to droga o charakterze strategicznym dla firm ulokowanych na terenach WSSE Invest-Park podstref w Świdnicy i Żarowie, a dublowanie jej świadczyłoby o marnotrawstwie środków publicznych;
 - b) Proponowany przebieg korytarza jest niekorzystny gdyż dublując istniejącą drogę nr 3396D: wkracza w istniejące tereny mieszkaniowe miejscowości Mielęcín oraz Łażany.
 - c) Praktycznie likwiduje on jedyny tej wielkości ekosystem leśny położony w trójkącie Łażany – Mikoszowa – Mielęcín. Funkcjonujący ekosystem leśny stanowi, obok walorów eko-przyrodniczych, naturalną barierę ochraniającą mieszkańców wsi Mielęcín przed spotęgowanym zapyleniem z produkcji kruszyw miału kamiennego w kopalni „Lapis” usytuowanej na południe od wsi Mielęcín, a jest to często występujący kierunek wiatrów. W tym kontekście wykonanie wycinki pasa lasu spowoduje gwałtowny wzrost zapylenia, a więc w sposób bezpośredni zagrozi mieszkańcom wsi.
 - d) Proponowany przebieg korytarza jest niekorzystny gdyż wkracza na tereny udokumentowanych złóż graniodiorytu eksploatowanego przez kopalnię „Lapis”, która przystąpiła do projektu przesunięcia eksploatacji w kierunku wskazanego korytarza drogowego.
 - e) Proponowany przebieg korytarza jest niekorzystny gdyż doprowadzi do likwidacji uniikatowych upraw, w tym szczerpów winorośli na terenach przyległych do wsi Mielęcín.
 - f) Proponowany przebieg korytarza jest niekorzystny gdyż bezpośrednio sąsiedztwo projektowanej drogi od zabudowań miejscowości Mielęcín i Łażany oraz niewielka odległość od miejscowości Mikoszowa i Przylęgów spowoduje narażenie mieszkańców na zwiększony poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza.
 - g) W proponowanym przebiegu od węzła **Stary Jaworów** do węzła **Bolków** przebieg korytarza jest tożsamy z wariantem **S5W1a** i w pełni zasadny wyłącznie w trakcie realizacji tego wariantu.
4. W przypadku korytarza – **S5W3a** należy stwierdzić, że jest on zdecydowanie niekorzystny, gdyż:

- a) Przebiega przez tereny pomiędzy miejscowościami Siedlimowice i Gołaszyce, na których są położone zewidencjonowane złoża granitu, co wyeliminuje możliwość ich eksploatacji ze szkodą dla gospodarki kraju;
 - b) Przebiega przez udokumentowane tereny złóż kaolinu przylegające do wsi Kalno, co w przyszłości wyeliminuje możliwość ich eksploatacji ze szkodą dla gospodarki kraju.
 - c) Przebiega w kolizji z magistralą energetyczną wybudowaną w oparciu o specustawę Euro 2012 zapewniającą energię dla całego przemysłu i mieszkańców regionu wałbrzyskiego z kilkuset priorytetowymi podmiotami gospodarczymi.
 - d) Jest w bezpośredniej kolizji z terenami nowego osadnictwa mieszkaniowego zarówno wybudowanego jak i wytyczonego pod zabudowę na terenie wsi Kalno, co powodowało by konieczność wywłaszczeń i wyburzenia nowych budynków jednorodzinnych;
 - e) Przebiega przez obszar chroniony Doliny Rzeki Bystrzycy, co bezpośrednio zagrozi unikatowej faunie i florze tego terenu.
 - f) Jest w bezpośredniej kolizji z terenami wodonośnymi ujęć wodnych na terenie pomiędzy wsiami Wierzbna, Bożanów, Kalno i Panków. Z tych złóż korzystają wszyscy mieszkańcy gminy Żarów oraz mieszkańcy gminy Świdnica oraz Mietków.
5. W przypadku korytarzy drogowych oznaczonych **K2W2a** i **K2W3a**, które przebiegają w sąsiedztwie gminy Żarów (wieś Buków), to ich negatywne oddziaływanie byłoby znacząco zredukowane poprzez usytuowanie po przeciwnej stronie doliny rzeki Strzegomki, wzdłuż której rośnie pas ochronny drzewostanu leśnego.
Warianty te są korzystniejsze, chociaż stanowią wyłącznie uzupełnienie obecnej autostrady A4 i nie wnoszą elementów rozwoju komunikacyjnego południa Dolnego Śląska.
6. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty oraz zdecydowanie korzystniejszy przebieg południowego korytarza: wariant **K3W3b** oraz **S5W2a** – zgodnie z załączoną mapką. Taki przebieg dróg zastąpi drogę krajową nr 35, która wymaga pilnej modernizacji na odcinku Świdnica – Wrocław.
Ten przebieg od węzła Oława do węzła Bolesławiec, jako usytuowany najbardziej na południe Dolnego Śląska, pełnić będzie rolę, za którą postulują samorzady Aglomeracji Wałbrzyskiej „Porozumienia Sudety 2030”, a więc rolę przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu miast i wsi południa Dolnego Śląska.
W tym aspekcie głębsze przesunięcie tego korytarza jeszcze bardziej na południe, będzie korzystniejsze dla mieszkańców, turystyki i gospodarki tego regionu. Jednocześnie przesunięcie korytarza drogowego jeszcze bardziej na południe umożliwi budowę przez lata postulowanej południowej obwodnicy Świdnicy. Takie rozwiązanie stanowi element: Strategii Rozwoju Dolnego Śląska 2020, Strategii Rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej, Strategii Rozwoju Sudety 2020-2030, Strategii Rozwoju Miasta Świdnica 2017-2023, Strategii Rozwoju Powiatu Świdnickiego.
Stosowne odniesienia stanowią załącznik do niniejszego wystąpienia:

Tym samym wyrażamy pozytywną opinię dla wariantu opisanego w punkcie 6. z sugestią przesunięcia tego korytarza bardziej na południe, tak aby zrealizowane zostały cele określone w przyjętych strategiach rozwoju podmiotów samorządowych Regionu Wałbrzyskiego oraz południa Dolnego Śląska.

Jednocześnie, wobec zdecydowanie niekorzystnego oddziaływania potencjalnych wariantów omawianych w pkt. 3 i 4 niniejszego wystąpienia wyrażamy stanowczy sprzeciw dla tych propozycji przebiegu korytarzy drogowych.

Sołtysi

Radni

Burmistrz

Załącznik do wystąpienia
zestawienie strategii rozwoju,
w których jest odniesienie
do rozwoju dróg

Strategia Rozwoju Miasta Świdnica na lata 2017-2023

Cel Priorytetowy 4

Cel szczegółowy 4.3. Poprawa jakości i usprawnienie systemu transportowego i parkingowego w mieście

Zadanie 4.3.1. Lobbowanie na rzecz budowy południowego odcinka obwodnicy drogowej Świdnicy

brak obwodnicy miasta Świdnicy, przyczyniający się do nadmiernego zatłoczenia dróg, zwiększonej emisji spalin i hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza stanowiących uciążliwość dla mieszkańców

Strategia Rozwoju Sudety 2030

Cel Rozwojowy 3. Sprawna I Efektywna Infrastruktura

Cel strategiczny 3. Lepiej skomunikowane terytorium

Priorytet 3.1. Zapewnienie szybkiego bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem

Cel operacyjny 3.1. Dobra komunikacja regionu z zewnętrznymi biegunami wzrostu gospodarczego (Wrocław, Warszawa, Aglomeracja Śląska, Praga, Brno, Drezno, Berlin)

Działanie 3.1.1. Inwestycje w lokalną sieć drogową

Cel operacyjny 3.2. Nowa jakość powiązań wewnętrznych między głównymi miastami i ośrodkami turystyczno-uzdrowiskowymi

Cel operacyjny 3.4. Rozwój transportu publicznego (aglomeracyjnego, integrującego region, z zewnętrznymi biegunami wzrostu)

Cel Strategiczny 5. Wzmocnienie przestrzennej spójności regionu

5.1. Rozwój regionalnej sieci transportowej

- Modernizacja dróg i linii kolejowych na terenie województwa, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki transportu ciężkiego
- Budowa obwodnic miejscowości

Można zaobserwować dotkliwe wykluczenie komunikacyjne znacznych fragmentów obszaru Porozumienia Sudety 2030, wymagające podjęcia odpowiednich przedsięwzięć drogowych, tj. efektywnego połączenia subregionu wałbrzyskiego i jeleniogórskiego z siecią autostrad oraz dróg ekspresowych, usprawnienia komunikacji pomiędzy subregionami czy usprawnienia funkcjonowania komunikacji wokół miast poprzez budowę obwodnic.

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030

Cel Strategiczny 5. Wzmocnienie Przestrzennej Spójności Regionu

Cel Operacyjny 5.1 Rozwój regionalnej sieci transportowej

Zadanie Strategiczne 5.1.1 Modernizacja i rozbudowa systemu dróg na terenie województwa, w szczególności obejmująca budowę dróg szybkiego ruchu łączących Wrocław z południem województwa, budowę obwodnic miejscowości oraz budowę i modernizację przepraw mostowych

Strategia Rozwoju Powiatu Świdnickiego

Program KO8 Program Rozwoju Infrastruktury Technicznej

Cel strategiczny Powiatu C1: Poprawa warunków Życia mieszkańców poprzez zwiększenie dostępności do infrastruktury technicznej i społecznej.

Cel cząstkowy: 1. Poprawa jakości dróg powiatowych, gminnych i komunikacji

Planowany sposób realizacji:

2. Budowa obwodnic miast i wsi Powiatu Świdnickiego

12. Opracowanie tras drogowych dla samochodów ciężarowych i tras kolejowych przy współdziałaniu samorządów terytorialnych i podmiotów gospodarczych.

Strategia Rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej Z Perspektywą Do 2030 R

Cel Strategiczny 2 – Rewitalizacja

Priorytet 2.2. Sprawna i efektywna infrastruktura

Działanie 2.2.1. Budowa dróg i poprawa ich parametrów technicznych

Działanie 2.2.2. Zapewnienie szybkiego bezpośredniego połączenia Aglomeracji Wałbrzyskiej z jej otoczeniem

Istotnym problemem pozostaje brak obwodnic kluczowych miast Aglomeracji. Brak obwodnic skutkuje wydłużeniem czasu przejazdu oraz zagrożeniem dla pieszych. Problem stanowi także brak łączników drogowych pomiędzy kluczowymi drogami przebiegającymi przez Aglomerację.

Rozwój niniejszej infrastruktury wymaga podjęcia działań zmierzających do budowy nowych dróg (w tym obwodnic miast), poprawy stanu dróg istniejących oraz rozbudowy i modernizacji infrastruktury towarzyszącej. Działanie te powinny z jednej strony usprawnić komunikację wewnątrz Aglomeracji, z drugiej poprawić jej łączność z innymi ośrodkami wzrostu w regionie.