

Marcin Gučia  
Klub Radnych PO RP

94

## INTERPELACJA w sprawie celowości budowy dwupasmowej ul. Kostrzyńskiej

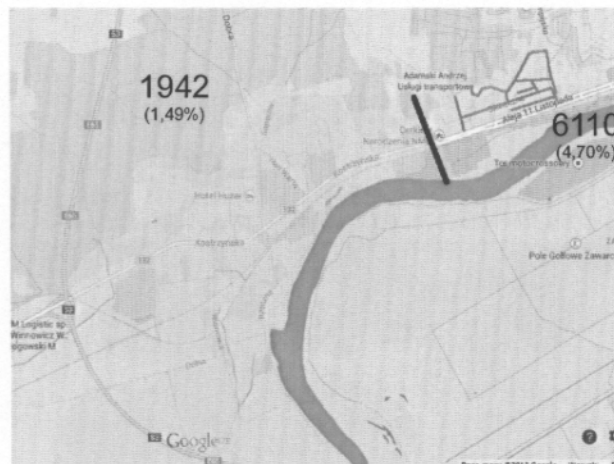
Zwracam się z prośbą o udzielenie informacji co do celowości budowy dwupasmowej ulicy Kostrzyńskiej.

### **Demografia i znaczenie tej drogi**

Ulica Kostrzyńska jest obecnie lokalną drogą o niewielkim znaczeniu dla miasta. Korzystają z niej głównie mieszkańcy gmin Bogdaniec oraz Witnica. Wzdłuż tej drogi mieszka niecałe 2 tys. mieszkańców ulic: Artylerzystów, Czołgistów, Dąbroszyńskiej, Dobrej, Dolnej, Drzewickiej, Górnej, Hetmańskiej, Husarskiej, Kadetów, Kasztelańskiej, Kirasjerów, Komandosów, Krzyżowej, Lotników, Marynarki Wojennej, Minerów, Nad Wartą, Okopowej, Piechoty, Pontonierów, Promiennej, Rycerskiej, Rzecznej, Saperów, Tartacznej, Ułanów, Warzywnej, Wiśniowej, Witnickiej, Wopistów, Zwiadowców i Źródłowej, co stanowi ok 1,5% ogólnej populacji Gorzowa.

Dla porównania na czterech tylko ulicach leżących wzdłuż dwupasmowej Al. 11 listopada tj. Al. 11 Listopada, Gwiazdzistej, Plac Słoneczny i Słonecznej mieszka ponad 6 tys. osób.

### Demografia



Żółta to Kostrzyńska i przylegające ulice

Zielona strefa to ulice:

Al. 11 Listopada  
Gwiazdzista  
Olimpijska  
Plac Słoneczny  
Planetarna  
Polarna  
Słoneczna

Wydaje się to być wystarczającym powodem, aby poddać pod wątpliwość celowość budowy dwupasmowej ul. Kostrzyńskiej, gdyż zakładając szacowany koszt takiego remontu w wys. 130 mln zł, to na mieszkańca przyległych ulic wychodzi 65 tys. zł, co moim zdaniem jest ceną zdecydowanie zbyt wysoką.

## Wpływ S3

W odpowiedziach na poprzednie interpelacje dot. celowości budowy dwupasmowej ulicy Kostrzyńskiej jako jeden z kluczowych czynników mający znacząco wpłynąć na ruch na tej drodze było otwarcie węzła Gorzów – Zachód na drodze ekspresowej S3.

Z uwagi na fakt, że nie przedstawiono żadnych danych co do prognozowanego zasięgu oddziaływania poszczególnych węzłów, samodzielnie przygotowałem analizę szacowanego zasięgu oddziaływania poszczególnych węzłów na podstawie danych firmy Google zawartych w serwisie GoogleMaps. Kryterium przypisania danej ulicy do poszczególnego węzła był czas dojazdu.

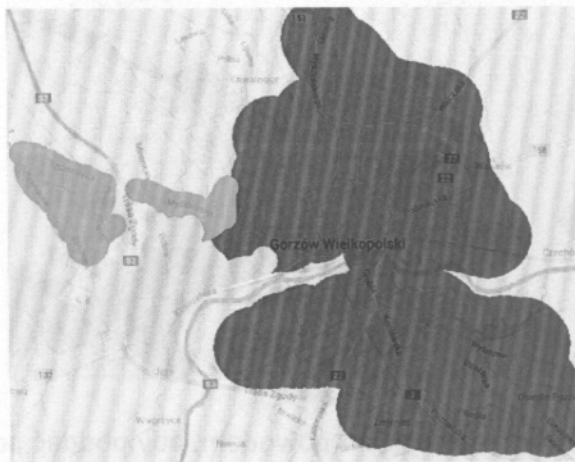
Węzeł Gorzów – Zachód symulowałem jako sumę czasu dojazdu do przecięcia ulic Kostrzyńskiej z drogą S3 i czasu dalszej podróży drogą S3 od tego punktu.

### Kierunek Szczecin



Jak widać na powyższej wizualizacji jedynie dla ok 4-5 tys. gorzowian najszybszą drogą w kierunku Szczecina będzie ta przez węzeł Gorzów – Zachód. Są to osoby zamieszkujące ulice wzdłuż Kostrzyńskiej, oraz część Os. Słonecznego.

### Kierunek Poznań



Także w przypadku podróży do Poznania widać, że węzeł Gorzów Zachód będzie obsługiwał tylko mieszkańców ulic położonych wzdłuż ul. Kostrzyńskiej i Al. 11-listopada. W tym wypadku

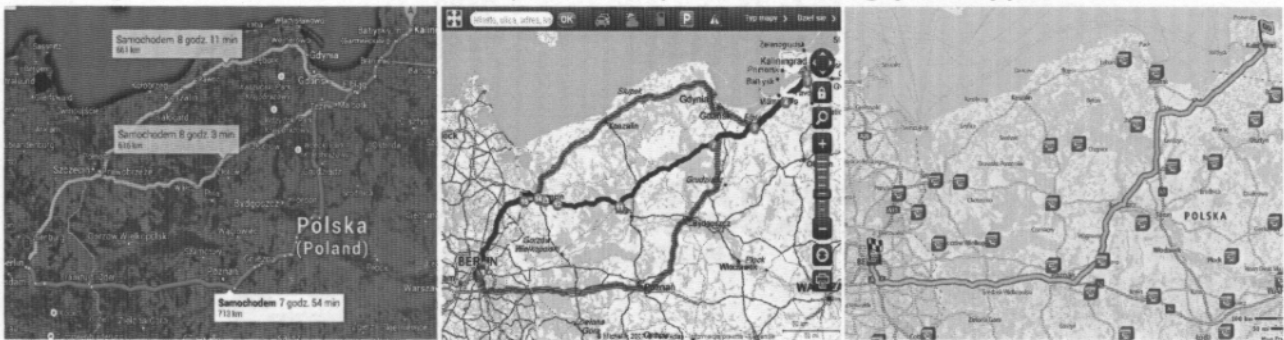
będzie to około 8 tys. osób – czyli wciąż tylko ok. 6% populacji Gorzowa.

Jeśli powyższe mapy nie są przekonujące, proponuję zastanowić się, czy ruszając spod CH Askana ktokolwiek pojechałby do Szczecina lub Poznania poprzez ul. Kostrzyńską – nawet gdyby była ona dwupasmowa. O ile w wypadku Szczecina użycie węzła Gorzów – Północ jest bezdyskusyjne, o tyle w wypadku Poznania, trzeba pokonać dodatkowe 6 kilometrów jadąc Kostrzyńską niż gdyby jechać węzłem Gorzów – Południe.

## Rosjanie

Kolejnym argumentem przytaczanym w odpowiedziach na moje interpelacje jest budowa nowego mostu granicznego w Kostrzynie, co rzekomo ma pociągnąć za sobą rzesze Rosjan chcących jeździć do Niemiec przez ul. Kostrzyńską.

Także ten argument wydaje mi się chybiony. W tej chwili większość podróży planuje się przy wykorzystaniu nawigacji samochodowych. Żadna ze znanych mi nawigacji obliczając trasę z Kaliningradu do Berlina, wśród trzech preferowanych tras nie uwzględnia tej przez Gorzów.



Ale nawet gdyby Rosjanie nagle zaczęli jeździć masowo przez Gorzów, to moim zdaniem należy zrobić wszystko aby skutecznie ich zniechęcić do podróży ul. Kostrzyńską, gdyż musieliby jechać przez centrum miasta. Powodowałoby to niewątpliwie dodatkowe utrudnienia w ruchu.

Jest jeszcze jedna ważna sprawa – nawet gdybyśmy zbudowali dwupasmową Kostrzyńską, to dalsza droga w kierunku Kostrzyna jest dużo gorszej jakości, jak choćby odcinek pokazany na poniższym zdjęciu i nie ma możliwości rozszerzenia jej do drogi dwupasmowej z uwagi na brak terenu.



## Natężenie ruchu

Z danych przedstawionych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad w analizie „Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych i wojewódzkich w 2010 r.” jasno wynika, że ul. Kostrzyńska nie jest specjalnie mocno obciążona w porównaniu do innych dróg wyjazdowych z Gorzowa.

Warto zwrócić uwagę, że o ile po zakończeniu budowy drogi S3 wzrośnie natężenie ruchu na ul. Kasprzaka (kosztem Koniawskiej), to nic nie wskazuje na to, aby miało się ono zwiększyć na ul. Kostrzyńskiej. W związku z tym powinniśmy rozważyć w pierwszej kolejności budowę dwupasmowych dróg przy ul. Myśluborskiej i ul. Walczaka.

1. Koniawska – 15619
2. Myśluborska – 10997
3. Walczaka – 8579
4. Kostrzyńska – 7480
5. Kasprzaka – 7461



### ŚREDNI DOBOWY RUCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH NA SIECI DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH W 2010 ROKU



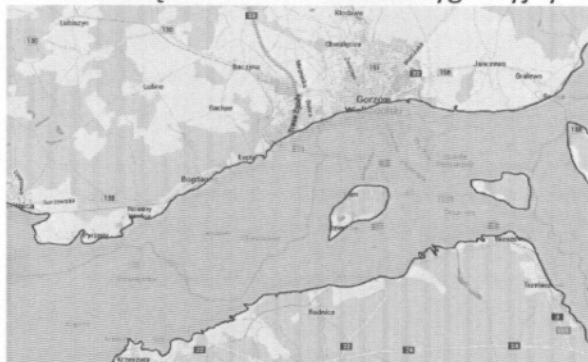
## Na Górczynie też niedawno nic nie było...

Kolejnym argumentem na jaki powołują się zwolennicy budowy dwupasmowej ul. Kostrzyńskiej, jest fakt, że nie wiadomo czy kiedyś nie powstanie wielkie osiedle mieszkaniowe na terenie gminy Bogdaniec.

Wydaje mi się to niezwykle mało prawdopodobne. Na terenie gminy Bogdaniec, w obszarze oddziaływania ul. Kostrzyńskiej nie ma już właściwie terenów, gdzie mogłyby powstać duże osiedla mieszkaniowe.

Co prawda są rozległe tereny między rzeką Wartą a drogą 132, jednak wg. Państwowej

Służby Hydrogeologicznej cały ten teren jest zagrożony występowaniem podtopień. Wątpliwym jest więc, by ktokolwiek planował tam budowę obiektów wielokondygnacyjnych.



Trzeba też zwrócić uwagę, że cały ten teren ograniczony jest z jednej strony rzeką, a z drugiej moreną czołową, co znacznie ogranicza ilość terenów pod zabudowę.

### 130mln

Planując ostatnie przetargi (ul. Estkowskiego i ul. Pomorska) urzędnicy zakładali w zaokrągleniu cenę 2,5 - 3mln zł za kilometr generalnego remontu drogi.

Przeznaczając planowaną kwotę na budowę dwupasmowej Kostrzyńskiej (130mln) na remonty w takim zakresie jak ul. Estkowskiego, można wyremontować blisko 50km dróg w mieście. Dla przykładu podam, że droga od granicy miasta na Kostrzyńskiej do granicy miasta na Walczaka to ok 12 km.

Trzeba także zwrócić uwagę na fakt, że niezwykle trudnym będzie pozyskanie dofinansowania tej drogi ze środków europejskich, gdyż wg najnowszych wytycznych Komisji Europejskiej, pieniądze z perspektywy budżetowej 2014-2020 nie będą mogły być przeznaczone na remonty dróg lokalnych.

Warto także zwrócić uwagę na fakt, że w przeciągu ostatnich 6 lat wydatki na drogi z budżetu miasta wyniosły łącznie jedynie 110mln zł, co także stawia pod znakiem zapytania wydatkowanie tak dużej kwoty na remont ul. Kostrzyńskiej.

	powiatowe	gminne	wewnętrzne
2008	7 354 232,82 zł	2 609 259,43 zł	1 725 337,34 zł
2009	31 558 423,42 zł	5 626 755,75 zł	3 052 315,28 zł
2010	24 143 232,94 zł	6 011 876,21 zł	333 793,15 zł
2011	5 902 551,04 zł	3 013 501,29 zł	194 354,61 zł
2012	13 345 249,99 zł	965 741,28 zł	1 121 735,85 zł
2013 (III kw)	2 885 597,00 zł	593 122,74 zł	77 166,99 zł
		suma	<b>110 514 247,13</b>

W związku z powyższym zwracam się z prośbą o udzielenie informacji co do celowości budowy dwupasmowej ulicy Kostrzyńskiej.

Marcin Guca

Marcin Guca