

**STANOWISKO W SPRAWIE OTRZYMANEJ ODPOWIEDZI
OD MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY
WG PISMA DDP-5.051.7.2019**

W otrzymanym zawiadomieniu z dnia **08-05-2019** (doręczone elektronicznie **22-05-2019**), przyjęte w nim stanowisko nie do końca znajduje w pełni wymierne uzasadnienie w stosunku do przedstawionej "**Koncepcji budowy drogi ekspresowej S27** w relacji Zielona Góra - Zgorzelec".

W pierwszej kolejności zważyć należy na fakt, iż docelowy układ sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce określony został w rozporządzeniu z dnia **15-05-2004r.** Tym samym są to założenia, które powzięto bez mała 16 lat temu. W świetle obecnych realiów ówczesne założenia w swoich prognozach mogły wówczas w pewnym stopniu odbiegać od faktycznego zapotrzebowania na infrastrukturę drogową w dniu dzisiejszym.

Przedstawione w odpowiedzi wyniki pomiarów natężenia ruchu na **DK27** z roku **2015** ukazują wskaźniki, które kształtują wielkość natężenia ruchu na najbardziej newralgicznych odcinkach tej trasy (Zielona Góra – Nowogród Bobrz.) na poziomie dość zbliżonym do średniej krajowej na sieci dróg. Jednak same wyniki natężenia to jedna ze składowych wpływających na całokształt jakości i bezpieczeństwa komunikacji drogowej, gdzie równie istotnymi są ogólny poziom przepustowości z racji usytuowania i konstrukcji trasy, jak też przede wszystkim wskaźniki natężenia szczytowego w wybranych okresach doby, a nie tylko pomiaru samej ilości pojazdów w ciągu całej doby.

Ponadto, przedstawiony pomiar natężenia z roku **2015**, nie zupełnie koreluje z założeniem koncepcji budowy **S27**, gdyż ta w swoim zamyśle nie uwzględnia jej przebiegu w relacji Zielona Góra – Przewóz, a w kierunku **Zgorzelca**, do przejścia granicznego, co stanowi rozszerzenie przebiegu **DK27** o nowy odcinek, którego przedstawione pomiary natężenia nie są w stanie uwzględnić na dzień dzisiejszy. Uwzględniona koncepcją droga ekspresowa **S27** w proponowanym przebiegu odnalazłaby zupełnie inny wymiar użytkowy, a wyniki pomiarów natężenia z 2015r. obecnej **DK27** tym samym nie byłyby miarodajne.

Analizując aspekt głównych potoków ruchu na osi północ-południe w województwie lubuskim i rolę istniejącej drogi ekspresowej **S3**, to realizowany przez nią tranzyt na południe od Zielonej Góry odbywa się w kierunku województwa dolnośląskiego na **wschód**, z kolei planowana droga **S27** ma stanowić uzupełnienie **S3** w kierunku **południowo-zachodnim** od Zielonej Góry. Tym samym nie można uznać, że przebieg obu tras (istniejącej **S3** i planowanej **S27**) byłby równoległy w części ich przebiegu i spełniał to samo zadanie.

Co do kwestii przewidzianego finansowania wg Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025r.), biorąc pod uwagę informacje z publicznych źródeł, wg których stan zużycia limitu finansowego (**135 mld PLN**) na chwilę obecną został spożytkowany w ok. połowie, to dostępna pozostała część środków mogłaby w zupełności pokryć planowaną koncepcję **S27**, bez względu na konieczność budowy mostu w Cigacicach (drugi pas) i pozostałe prace wykończeniowe na odcinku **S3** Kazimierzów-Lubin w województwach lubuskim i dolnośląskim.