
OPINIA ZEWNĘTRZNA

AUTOR WSKAZANY PRZEZ:

**POSŁA KACPRA PŁAŻYŃSKIEGO PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI GOSPODARKI
MORSKIEJ I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

Opinia wyraża pogląd Autora i nie może być utożsamiana ze stanowiskiem Kancelarii Sejmu.

Warszawa, 10 czerwca 2026 r.

prof. dr hab. inż. Adam Wysokowski

Profesor Uniwersytetu Zielonogórskiego

Rzecznawca bud. Nr RZE/X/0038/10

Upr. nr: 376/85/UW; 164/90/UW; 293/DOŚ/10

EU Expert no. EX 2002B040884-102

**ANALIZA OBECNEJ I PLANOWANEJ SIECI DRÓG KRAJOWYCH W CELU OCENY
POTENCJAŁU PRZEŁADUNKOWEGO NOWEGO PORTU MORSKIEGO RO-RO W
PROPONOWANEJ LOKALIZACJI W BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE POWSTAJĄCEJ
ELEKTROWNI JĄDROWEJ W LUBIATOWIE-KOPALINIE W GMINIE CHOCZEWO**

SPIS TREŚCI

I	WSTĘP	3
	1. Przedmiot opracowania	3
	2. Cel opracowania	3
	3. Ograniczenia opracowania	4
II	OBECNY I PLANOWANY UKŁAD DROGOWY W PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	4
	1. Wprowadzenie.....	4
	2. Droga krajowa nr 69 od elektrowni jądrowej do węzła Łęczyce na drodze ekspresowej S6	5
	3. Droga ekspresowa S6 relacji Szczecin – Trójmiasto, w tym węzeł Łęczyce... 6	
	4. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (S7) oraz Obwodnica Trójmiasta (S6) 7	
	5. Autostrada A1 odcinek Gdańsk – Toruń oraz droga ekspresowa S7 odcinek Gdańsk – Warszawa	8
	6. Droga czerwona w Gdyni.....	8
	7. Droga krajowa nr 21 Ustka – Miastko (DK20).....	9
	8. Podsumowanie układu dróg krajowych w północnej części województwa pomorskiego	10
III.	OCENA DOSTOSOWANIA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM DO OBSŁUGI PRZEŁADUNKOWEJ NOWEGO PORTU RO-RO DUAL-USE.....	12
	1. Wprowadzenie.....	12
	2. Analizy i prognozy ruchu dla DK69.....	12
	3. Analizy i prognozy ruchu dla OMT (S7).....	20
IV.	POWIĄZANIE PROPONOWANEJ LOKALIZACJI PORTU MORSKIEGO RO-RO Z ISTNIEJĄCYMI I PLANOWANYMI KORYTARZAMI BAZOWYMI, BAZOWYMI POSZERZONYMI I KOMPLEKSOWYMI SIECI TEN-T	22
V.	PODSUMOWANIE I WNIOSKI	29

I WSTĘP

W związku z upublicznią koncepcją budowy nowego portu morskiego („Port Haller”) specjalizującego się w ładunkach RO-RO z proponowaną lokalizacją w bezpośrednim sąsiedztwie powstającej elektrowni jądrowej w Lubiatowie-Kopalinie w Gminie Choczewo, na potrzeby której budowana będzie m.in. nowa droga krajowa, zasadnym staje się przeanalizowanie obecnej i planowanej sieci dróg krajowych w celu oceny potencjału przeładunkowego nowego portu morskiego RO-RO, w tym:

1. Analiza przepustowości w perspektywie 30 lat istniejących i planowanych do budowy odcinków dróg krajowych w promieniu 100 km od proponowanej lokalizacji portu morskiego RO-RO, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów o DMC pow. 3,5 t. *[źródło danych: analizy i prognozy ruchu dla DK69, S6 i OMT]*
2. Analiza konieczności ponoszenia dodatkowych nakładów inwestycyjnych w perspektywie 20 lat w zakresie krajowej infrastruktury drogowej w promieniu 100 km od proponowanej lokalizacji portu morskiego RO-RO.

[źródło danych: strategie i programy rządowe, przepisy techniczno-budowlane]

3. Analiza powiązania proponowanej lokalizacji portu morskiego RO-RO z istniejącymi i planowanymi korytarzami bazowymi, bazowymi poszerzonymi i kompleksowymi sieci TEN-T.

[źródło danych: rozporządzenie PE i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013]

1. Przedmiot ekspertyzy

Zakresem ekspertyzy jest ocena dostosowania infrastruktury drogowej w województwie pomorskim do obsługi przeładunkowej nowego portu ro-ro dual-use, w zaproponowanej lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej do budowy elektrowni jądrowej w gminie Choczewo, jak również ocena powiązania drogowego nowego portu ro-ro z transeuropejską siecią drogową TEN-T.

2. Cel ekspertyzy

Celem ekspertyzy jest wstępna ocena, czy i w jakim zakresie przeładunki z nowego portu ro-ro mogą być obsługiwane przez istniejącą i planowaną w perspektywie najbliższych lat infrastrukturę drogową, a także oszacowanie konieczności poniesienia dodatkowych nakładów

na infrastrukturę drogową w perspektywie czasowej adekwatnej dla klasy drogi i prognozowanego natężenia ruchu.

3. Ograniczenia opracowania

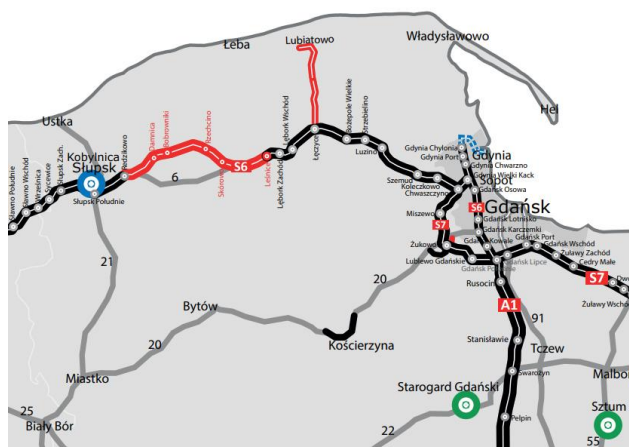
Niniejsza analiza skupia się na konkretnie wskazanej lokalizacji na terenie Gminy Choczewo i powiązań z układem dróg krajowych województwa pomorskiego a szerzej północnej Polski. Jej celem nie jest więc porównanie lokalizacji nowego portu ro-ro względem innych potencjalnych lokalizacji lecz ocena dostępności układu drogowego względem lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie budowanej elektrowni jądrowej w pobliżu miejscowości Lubiatowo i Kopalino.

Podstawowymi dokumentami odniesienia są opracowania zlecone przez GDDKiA w ramach prac przygotowawczych inwestycji drogowych w województwie pomorskim w okresie 2015 - 2023, udostępnione przez Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ze szczególnym uwzględnieniem wybranych elementów tych opracowań, tj. analiz i prognoz ruchu.

II OBECNY I PLANOWANY UKŁAD DROGOWY W PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

1. Wprowadzenie

Na rysunku 1 przedstawiono Sieć dróg krajowych w północnej części województwa pomorskiego.



Rys. 1. Sieć dróg krajowych w północnej części województwa pomorskiego.

Źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

Ze względu na kategoryzację dróg kołowych w Polsce, gdzie drogi krajowe (DK) należą do głównych ciągów transportu krajowego i międzynarodowego towarów w analizie pominięto układ

dróg wojewódzkich (DW) i powiatowych (DP), których funkcja nie odpowiada zasadniczym potrzebom niniejszego opracowania.

W analizie uwzględniono następujące odcinki dróg krajowych przebiegające przez północną część województwa:

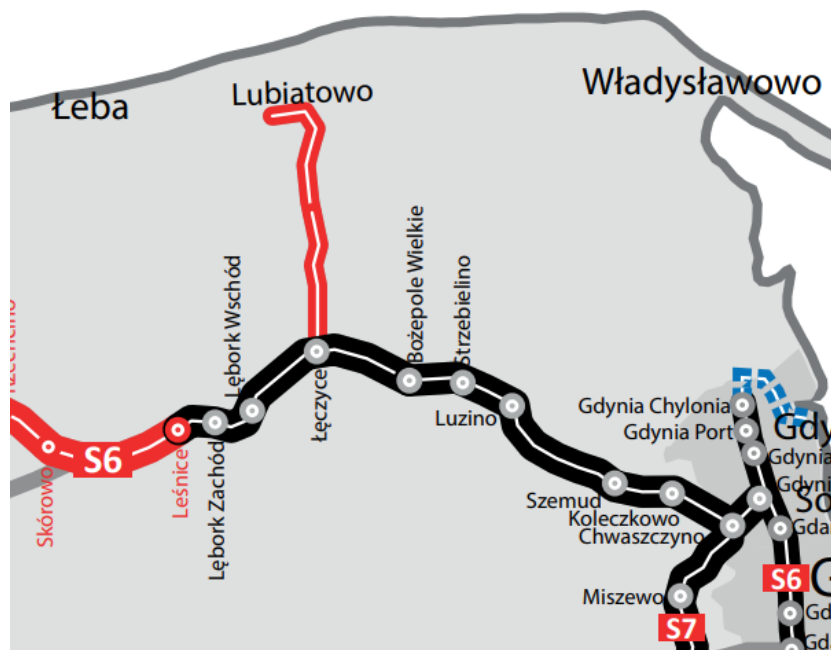
1. Droga krajowa nr 69 od elektrowni jądrowej do węzła Łęczyce na drodze ekspresowej S6.
2. Droga ekspresowa S6 relacji Szczecin – Trójmiasto, w tym węzeł Łęczyce.
3. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (S7) oraz Obwodnica Trójmiasta (S6).
4. Autostrada A1 odcinek Gdańsk – Toruń oraz droga ekspresowa S7 odcinek Gdańsk – Warszawa.
5. Droga czerwona w Gdyni.
6. Droga krajowa nr 21 Ustka – Miastko (DK20).

2. Droga krajowa nr 69¹ od elektrowni jądrowej do węzła Łęczyce na drodze ekspresowej S6.

Droga krajowa nr 69 (rys. 2) do budowanej elektrowni jądrowej „Lubiatowo-Kopalino” została ujęta w uchwale nr 103 Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”. Zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z 2025 r. obecne wydatki z budżetu państwa na budowę nowej drogi krajowej o długości 28 km wynoszą 636 882 660 zł.

Inwestycja została podzielona na dwa zadania: Lubiatowo – droga wojewódzka nr 213 oraz droga wojewódzka nr 213 - droga ekspresowa S6 (węzeł Łęczyce). W dniu 31 grudnia 2024 r. uzyskano decyzję środowiskową dla zadania 1, a 31 stycznia 2025 r. dla zadania 2. Dla obu zadań podpisano umowy na projektowanie i budowę, odpowiednio 17 kwietnia 2025 r. dla zadania 1 i 4 lipca 2025 r. dla zadania 2. Harmonogramy wynikające z podpisanych umów zakładają oddanie do użytkowania obu odcinków w II i IV kwartale 2028 r. Droga krajowa nr 69 będzie drogą klasy GP (główną ruchu przyspieszonego) o przekroju jednojezdniowym z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,5 m. Nawierzchnia będzie dostosowana do ruchu pojazdów o nacisku 11,5 t na oś.

¹ Numer drogi krajowej 69 po raz pierwszy został użyty z *Projekcie ustawy o usprawnieniu procesu inwestycyjnego w zakresie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych* (<https://legislacja.gov.pl/projekt/12402103/katalog/13156068#13156068>). Formalnie zostanie nadany w drodze nowelizacji stosownego rozporządzenia Rady Ministrów.



Rys. 2. Droga krajowa nr 69 w budowie w dowiązaniu do węzła Łęczycze na drodze ekspresowej S6, źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

3. Droga ekspresowa S6 relacji Szczecin – Trójmiasto, w tym węzeł Łęczycze

Elementem drogi ekspresowej S6 (rys. 3) przebiegającej przez województwo pomorskie jest budowany obecnie odcinek Słupsk – DK6 (Bożepole Wielkie), w tym zadanie 5: węzeł Leśnice (bez węzła) – węzeł Bożepole Wielkie (bez węzła). W ramach zadania 5 powstaje m.in. węzeł Łęczycze, do którego dowiązana będzie droga krajowa nr 69. Trasa główna zadania 5 została oddana do użytkowania 29 kwietnia 2026 r.² Uwzględniając nieco niższe zaawansowanie rzeczowe na sąsiednich odcinkach S6, ostrożnie szacując można zakładać, że do końca września 2026 r. budowa drogi ekspresowej Szczecin – Trójmiasto zostanie ukończona w całości. Droga ekspresowa S6 jest nazywana Trasą Kaszubską i leży w sieci kompleksowej TEN-T. Budowana S6 ma przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu (bez rezerwy).

² <https://www.gov.pl/web/gddkia-gdansk/najdluzszy-odcinek-s6-otwarty-na-majowke>



Rys. 3. Droga ekspresowa S6 od Kołbaskowa do Gdańska.

źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

4. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (S7) oraz Obwodnica Trójmiasta (S6)

W dniu 23 grudnia 2025 r. udostępniono do ruchu odcinek od węzła Żukowo – do węzła Gdańsk Południe (rys. 4), udrażniając cały przebieg nowej obwodnicy metropolii trójmiejskiej w ciągu S7 od węzła Chwaszczyno do węzła Gdańsk Południe. Ukończono w ten sposób budowę 32 km drogi o wysokiej przepustowości stanowiącą alternatywę dla istniejącej obwodnicy trójmiasta w ciągu S6. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej w ciągu S7 ma przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu (z rezerwą w pasie dzielącym na trzeci pas).

Jednocześnie w lipcu 2025 r. GDDKiA podjęła starania w kierunku polepszenia parametrów technicznych istniejącej obwodnicy trójmiejskiej. Przewiduje się m.in. rozbudowę węzłów Kowale, Szadółki i Straszyn. Harmonogram zakłada zakończenie przebudowy węzła Straszyn w 2029 r., a węzłów Kowale i Szadółki w 2033 r.³

Obwodnica Trójmiasta w ciągu S6 jest fragmentem sieci bazowej TEN-T.

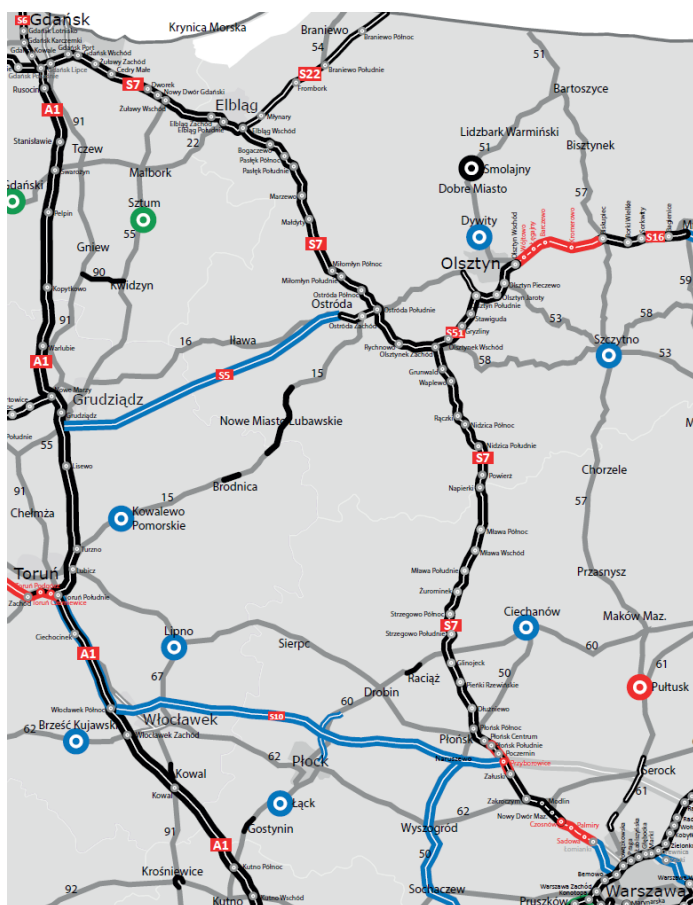
³ <https://www.gov.pl/web/gddkia-gdansk/kolejny-krok-do-przebudowy-obwodnicy-trójmiasta>



Rys. 4. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (S7) oraz Obwodnica Trójmiasta (S6).

źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

5. Autostrada A1 odc. Gdańsk – Toruń oraz droga ekspresowa S7 odc. Gdańsk – Warszawa.



Odcinek autostrady A1 od węzła Rusocin do węzła Lubicz k/Torunia liczy ok 146 km i jest w całości odcinkiem koncesyjnym (rys. 5).

Droga jest elementem sieci bazowej TEN-T i posiada przekrój dwujezdniowy z rezerwą na trzeci pas.

Odcinek drogi ekspresowej S7 od węzła Gdańsk Południe do węzła Czosnów liczy ok 310 km i jest elementem sieci bazowej TEN-T.

Na odcinku Gdańsk Południe – Płońsk droga posiada przekrój dwujezdniowy po dwa pasy ruchu, natomiast na odcinku

Płońsk – Czosnów po trzy pasy
ruchu.

Rys. 5. Autostrada A1 Gdańsk - Toruń oraz droga ekspresowa S7 Gdańsk – Warszawa. źródło:
<https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

6. Droga czerwona w Gdyni

Cała trasa będzie posiadać przekrój dwujezdniowy w klasie GP (głównej ruchu przyspieszonego) (rys. 6).

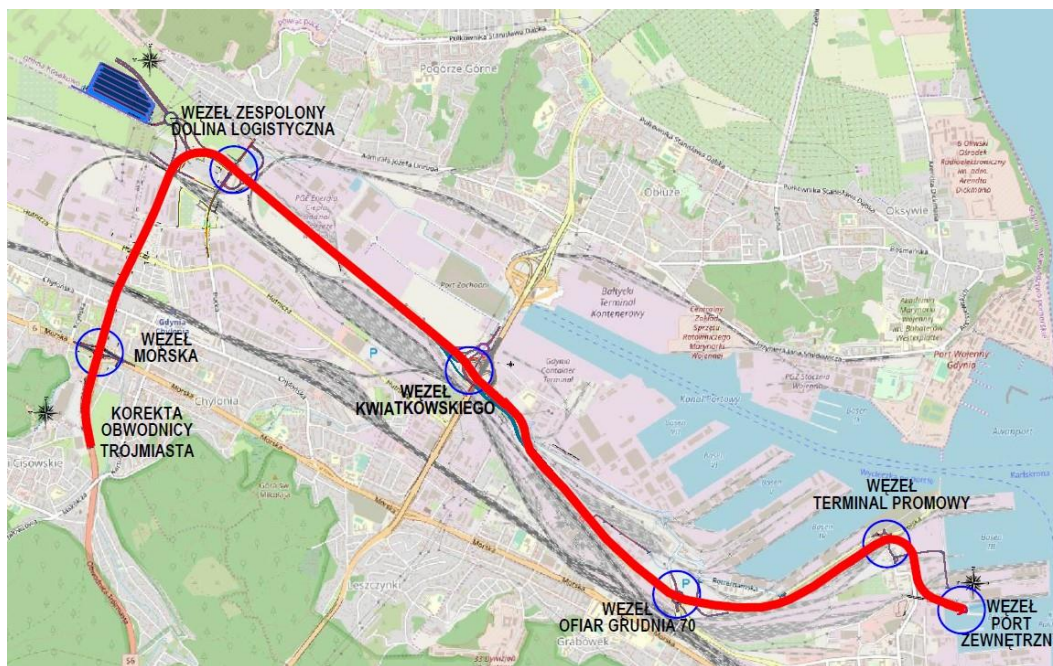
W styczniu 2026 r. GDDKiA złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla 5,3 km fragmentu drogi czerwonej od węzła Morska (S7) do węzła Kwiatkowskiego.

Pozostałe dwa odcinki drogi czerwonej: węzeł Kwiatkowskiego (bez węzła) – węzeł Ofiar Grudnia '70 (z węzłem) oraz węzeł Ofiar Grudnia '70 (bez węzła) – węzeł Terminal Promowy (z węzłem)) leżą w granicach miasta na prawach powiatu Gdyni i liczą odpowiednio 2,4 km i 1,1 km.

Obecnie na poziomie rządowym toczą się prace nad przygotowaniem „Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” jako uchwały Rady Ministrów. Uchwalenie Programu ma zapewnić wieloletnie finansowanie dla realizacji wszystkich odcinków Drogi Czerwonej. Program będzie opiewał na kwotę ponad 4,5 mld zł⁴.

Dla odcinka 1, dla którego złożono wniosek o decyzję środowiskową, aktualny harmonogram zakłada wyłonienie wykonawcy projektu budowlanego i robót budowlanych na przełomie 2027 i 2028 r. a same prace budowlane w latach 2029-2032. Realizacja pozostałych dwóch odcinków z uwagi na niższy poziom zaawansowania przygotowania dokumentacji możliwa będzie kilka lat później. Oficjalne komunikaty nie precyzują dokładnego harmonogramu.

⁴ <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-uchwaly-rady-ministrow-w-sprawie-ustanowienia-programu-pod-nazwa-program-budowy-drogowego-dostepu-do-portu-w-gdyni2>



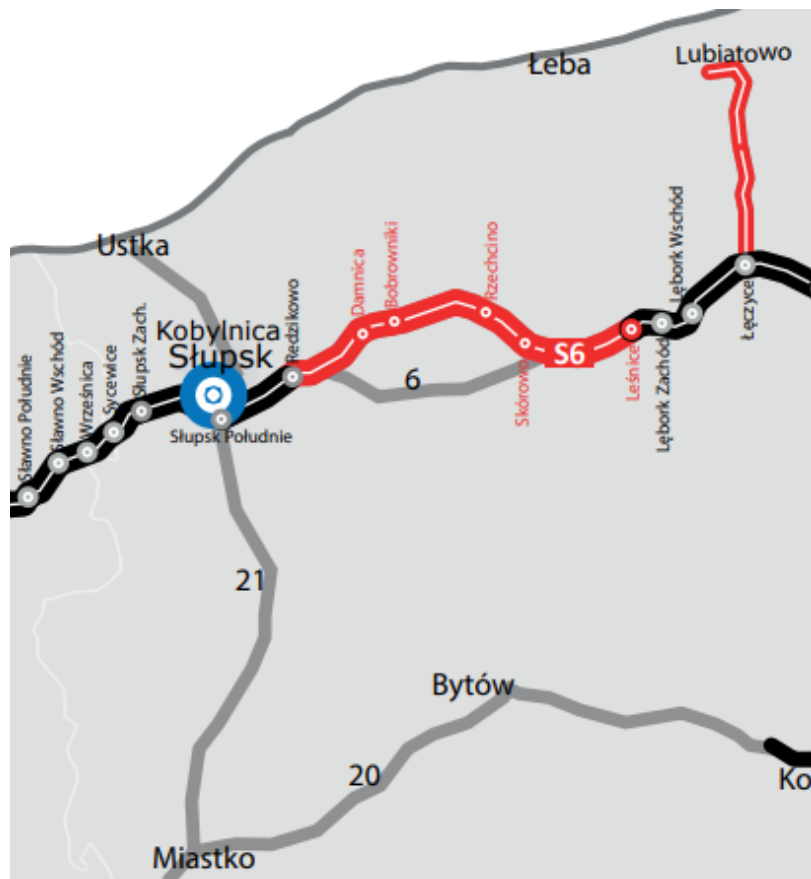
Rys. 6. Przebieg drogi czerwonej wg założeń ze stycznia 2024 r.

źródło: <https://www.port.gdynia.pl/polaczenie-drogowe-do-portu-zewnetrznego/>

7. Droga krajowa nr 21 Ustka – Miastko (DK20)

Droga krajowa nr 21 od portu rybackiego w Ustce do Miastka to zarówno główna droga łącząca Słupsk z Ustką (po rozbudowie do parametrów GP w latach 2021-2024), jak też droga łącząca dotychczasową DK6 (obecnie S6 od węzła Słupsk Południe) z drogą krajową nr 20, która na dalszym odcinku łączy się z obwodnicą Szczecinka na drodze ekspresowej S11 relacji Koszalin – Poznań (rys. 7).

Obecnie aktualizowana jest dokumentacja w celu wskazania rekomendowanego wariantu przebiegu obwodnicy Słupska i Kobylnicy w ciągu DK21 do wniosku o decyzję środowiskową. Ten etap zaawansowania pozwala szacować, że prace budowlane zakończą się nie wcześniej niż na początku lat trzydziestych.



Rys. 7. Droga krajowa nr 21 Ustka – Miastko (DK20).

źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/przygotowanie-drog-krajowych---mapa-pdf>

8. Podsumowanie układu dróg krajowych w północnej części województwa pomorskiego

Wymienione odcinki dróg krajowych obrazują dobrze rozwiniętą sieć z kluczową rolą drogi ekspresowej S6, która dowiązuje obecne i planowane odcinki dróg klasy GP do obwodnicy metropolii trójmiejskiej oraz obwodnicy trójmiasta a przez nie do autostrady A1 i drogi ekspresowej S7 w kierunku południowym w ciągu sieci bazowej TEN-T (Tabela nr 1).

Tabela 1. Zestawienie wybranych odcinków dróg krajowych woj. pomorskiego i na południe na sieci bazowej TEN-T, (źródło: opracowanie własne na podstawie danych <https://www.gov.pl/web/gddkia>)

Nr drogi	Klasa drogi	Przekrój poprzeczny	Odcinek/zadanie	Stan realizacji	Rok oddania do użytkowania
69	GP	1/2	Lubiatowo – DW nr 213	w realizacji	2028

	GP	1/2	DW nr 213 – droga ekspresowa S6 (w. Łęczycy)	w realizacji	2028
6	S	2/2	koniec obwodnicy Słupska – Bobrowniki	w realizacji	2026
	S	2/2	Bobrowniki – Skórowo	w realizacji	2026
	S	2/2	Skórowo – Leśnice	w realizacji	2026
	S	2/2	Leśnice – Bożepole Wielkie	w realizacji	2026
	S	2/2	Bożepole Wielkie – Gdynia Wielki Kack	w użytkowaniu	2022
7	S	2/2 (+r)	Chwaszczyno – Żukowo	w użytkowaniu	2025
	S	2/2 (+r)	Żukowo – Gdańsk Południe	w użytkowaniu	2025
6	S	2/2	Gdynia Wielki Kack – Straszyn	w użytkowaniu	1977-1984
	S	2/2	Straszyn – Rusocin	w użytkowaniu	2002-2007
1	A	2/2 (+r)	Rusocin – Lubicz	w użytkowaniu	2011
7	S	2/2	Gdańsk Południe – Płońsk	w użytkowaniu	2018-2022
	S	2/3	Płońsk – Czosnów	w użytkowaniu	2025-2026
7	GP	2/2	Morska – Kwiatkowskiego	w przygotowaniu	2032
	GP	2/2	Kwiatkowskiego – Terminal Promowy	w przygotowaniu	~2034
21	GP	1/2	Ustka – Słupsk	w użytkowaniu	2024
	GP	1/2	Obwodnica Słupska i Kobylnicy	w przygotowaniu	po 2030
	GP	1/2	Słupsk Południe – Miastko	w użytkowaniu	1985

III. OCENA DOSTOSOWANIA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM DO OBSŁUGI PRZEŁADUNKOWEJ NOWEGO PORTU RO-RO DUAL-USE

1. Wprowadzenie

Przedstawiona w punkcie II ekspertyzy charakterystyka sieci dróg krajowych pozwala na techniczną ocenę dostosowania infrastruktury drogowej do obsługi przeładunkowej nowego portu ro-ro dual-use.

W chwili oddania do ruchu drogi krajowej nr 69 na przełomie 2028 i 2029 r. od kilku lat funkcjonował będzie zasadniczy szkielet dróg szybkiego ruchu (S6/S7/A1) o najwyższych parametrach technicznych, tj. min. dwie jezdnie po dwa pasy ruchu o nośności nawierzchni 11,5 t na oś.

Szczegółowa ocena dostosowania infrastruktury drogowej wymaga odniesienia się do dokumentów źródłowych z etapu przygotowania poszczególnych odcinków wybranych dróg, w tym przede wszystkim analiz i prognoz ruchu wykonanych na zlecenie GDDKiA przez profesjonalne podmioty komercyjne, zgodnie z metodyką GDDKiA, przepisami techniczno-budowlanymi oraz Wytycznymi i Standardami rekomendowanymi przez Ministra Infrastruktury.

2. Analizy i prognozy ruchu dla DK69

Przedmiotowa analiza i prognoza ruchu została opracowana w 2023 r. przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej [FRIL] na zlecenie Transprojekt Gdański Sp. z o.o., wykonawcy *Koncepcji programowej z wariantowaniem przebiegu trasy wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy drogi krajowej na odcinku Lubiatowo - droga ekspresowa S6 w podziale na dwa zadania: Zadanie 1: Lubiatowo - droga wojewódzka nr 213. Zadanie 2: droga wojewódzka 213 - droga ekspresowa S6.*

Podstawowe parametry techniczne nowej drogi krajowej podano poniżej:

- | | |
|---|------------------------------|
| • Klasa techniczna drogi: | GP. |
| • Przekrój (jezdnie/pasy ruchu) | 1x2. |
| • Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi: | 115 kN. |
| • Prędkość do projektowania (V_{dp} [km/h]): | 90 km/h (odcinek zamiejski). |
| • Szerokość pasa ruchu: | 3.5 m. |
| • Szerokość opaski: | 0.75 m. |
| • Min. szerokość pobocza gruntowego | 0.75 m. |

Kluczowe znaczenie dla prognozowanego natężenia ruchu na nowej drodze krajowej ma szacowana liczba pojazdów w czasie budowy oraz eksploatacji elektrowni jądrowej. W tym celu

autorzy opracowania do analiz i prognoz ruchu przyjęli dane wynikające z ogólnego harmonogramu prac udostępnionego przez spółkę PEJ⁵:

- 2027–2030 – prace ziemne;
- 2030–2043 – zasadnicze prace budowlane;
- 2044–2049 – prace remontowo-utrzymeniowe EJ;
- od 2039 – pełne obłożenie pracownikami.

Na podstawie sporządzonej Koncepcji programowej, w tym wyników przywoływanego opracowania, inwestor dokonał wyboru jako rekomendowanego wariantu 2 przebiegu drogi krajowej i dla niego uzyskał decyzję środowiskową.

W związku z tym przytoczone poniżej wyniki prognoz ruchu dotyczą wyłącznie wariantu 2.

Ponadto, w opracowaniu z 2023 r. założono zrealizowanie obu odcinków DK69 w 2028 r., dlatego pierwszym rokiem prognozy natężenia ruchu po oddaniu do użytkowania drogi jest 2029. Prognoza obejmuje okres 20 lat z interwałami 5-letnimi, stąd wyniki przedstawiono dla lat: 2029, 2034, 2039, 2044 i 2049.

Uzyskane wyniki Średniego Dobowego Ruchu Roczego [ŚDRR] na poszczególnych odcinkach międzywęzłowych przedstawia tabela nr 2.

Tabela 2. Zestawienie ŚDRR na DK69 w latach 2029 – 2049 w wariantcie 2.

(źródło: FRIL, Analizy i prognozy ruchu (...), Gdańsk 2023, s. 41)

LP	Odcinek	2029	2034	2039	2044	2049
1	Elektrownia Jądrowa - DG106017G	8050	6050	6950	1710	1710
2	DG106017G - DG106002G	8170	6280	7190	2180	2230
3	DG106002G - DP1306G	8290	6440	7350	2410	2490
4	DP1306G - DW213	7380	5560	6360	1670	1790
5	DW213 - DP1322G	10970	9970	11260	7910	8530
6	DP1322G - DP1458G	10770	9780	11030	7750	8350
7	DP1458G - DP1455G	10540	9580	10800	7660	8250
8	DP1455G - S6 (węzeł Łęczyce)	13720	13170	14300	11470	12150

Powyższe dane należy odnieść do przywołanych przez autorów opracowania typów odcinków przyjętych w modelu krajowym dla stanu istniejącego oraz dla stanu „przyszłego”

⁵ FRIL, Analizy i prognozy ruchu (...), Gdańsk 2023, s. 21-22.

(rozwoju sieci drogowej), gdzie dla drogi klasy GP i przekroju 1/2 wskazano przepustowość na poziomie 20500 poj./dobę⁶.

Prognozowane natężenie ruchu dla roku 2029 waha się dla danego odcinka międzywęzłowego od 7380 do 13720 poj./dobę, natomiast dla roku 2034, tj. po zakończeniu prac ziemnych na placu budowy elektrowni jądrowej, waha się w przedziale 6360 – 14300 poj./dobę.

Istotny spadek prognozowanego natężenia ruchu następuje w 2044 r., tj. po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych, kiedy to waha się od 1670 do 11470 poj./dobę.

Wobec wskazanej przepustowości dla GP o przekroju 1/2 na poziomie 20500 poj./dobę, wyniki te oznaczają stopień wykorzystania przepustowości na poziomie:

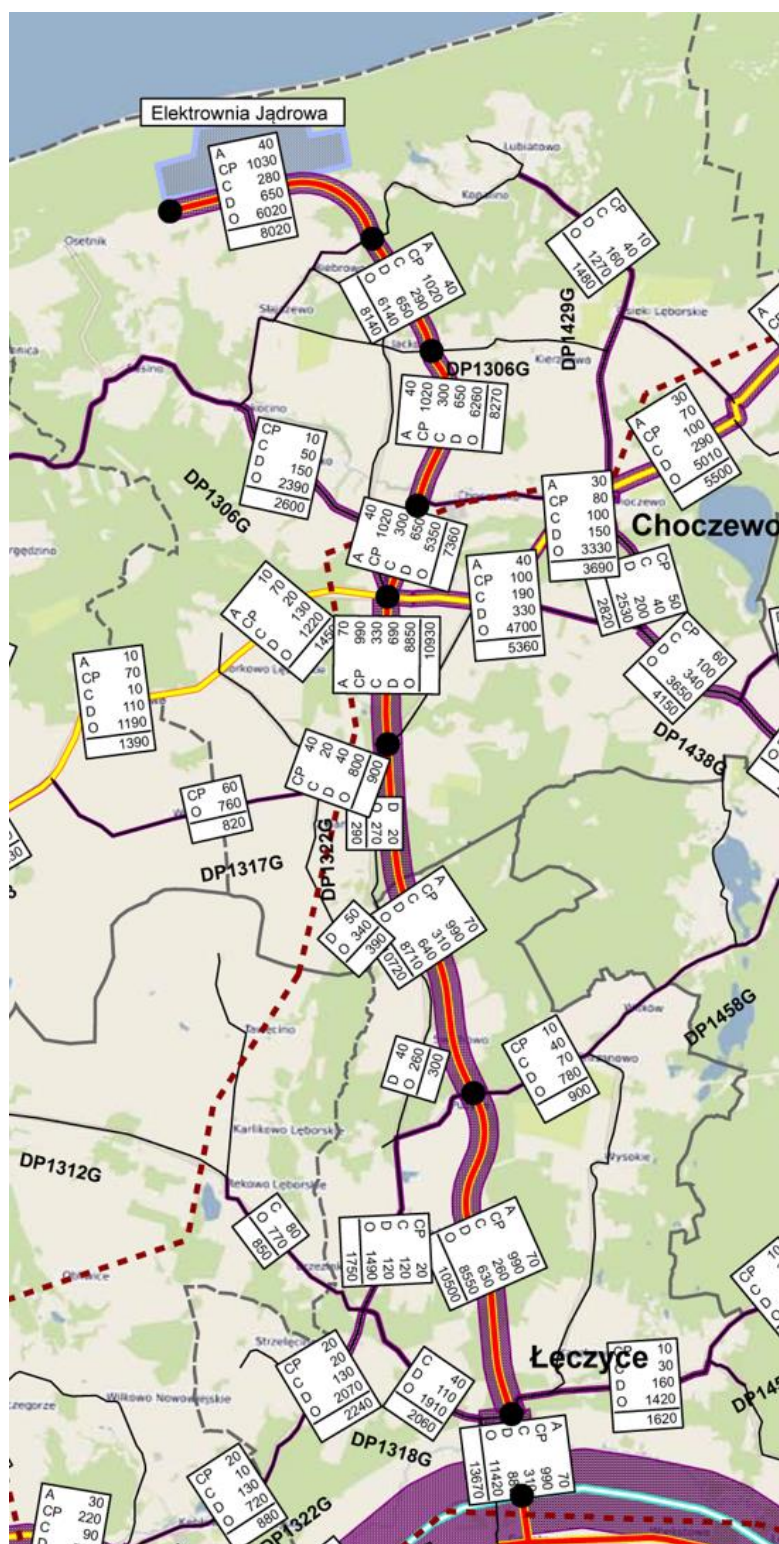
- 2029: od 36,00 % do 66,93 %;
- 2034: od 27,12 % do 64,24 %;
- 2044: od 8,15 % do 55,95 %.

Takie wyniki pozwalają na sformułowanie wniosku, że nowa droga krajowa dysponować będzie istotną rezerwą przepustowości, która będzie się zwiększać po 2034 r., by po 2044 r. osiągnąć stopień wykorzystania na średnim poziomie niewiele ponad 26%.

Obok generalnych wyników prognoz ruchu, dla potrzeb niniejszej opinii, istotne znaczenie ma także struktura rodzajowa pojazdów. W opracowaniu FRIL uwzględniono: O – osobowe; D – dostawcze; C – ciężarowe; CP – ciężarowe z przyczepą; A – autobusy; M – motocykle.

Port o specjalizacji ro-ro obsługuje co do zasady transport drogowy ciężarowy z przyczepą. Wyniki prognoz ruchu pozwalają ocenić stopień wykorzystania drogi krajowej nr 69 przez takie pojazdy i odnieść je do uśrednionej struktury rodzajowej na drodze klasy GP o przekroju 1/2 wykazanej w Generalnym Pomiarze Ruchu 2025 [GPR 2025].

⁶ FRIL, Analizy i prognozy ruchu (...), Gdańsk 2023, s. 17-18.



Rys. 8. Fragment kartogramu ŚDRR w roku 2029 dla odcinka DK69 od elektrowni jądrowej do węzła Łęczyce, (źródło: FRIL, *Analizy i prognozy ruchu (...)*, Gdańsk 2023)

Udział pojazdów ciężarowych z przyczepą na DK69 wg prognozy FRIL przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Udział procentowy pojazdów ciężarowych z przyczepą w prognozowanym natężeniu ruchu na DK69, (źródło: opracowanie własne na podstawie FRIL, Analizy i prognozy ruchu (...), Gdańsk 2023).

Ciężarowe + przyczepa (udział procentowy w prognozowanym natężeniu ruchu)						
Odcinek	2029	2034	2039	2044	2049	
Elektrownia Jądrowa - DG106017G	12,8	12,7	11,1	5,9	5,9	
DG106017G - DG106002G	12,5	12,1	10,6	4,6	4,5	
DG106002G - DP1306G	12,3	11,8	10,4	4,1	4,0	
DP1306G - DW213	13,8	13,7	12,1	6,7	7,0	
DW213 - DP1322G	9,0	7,7	6,9	2,4	2,4	
DP1322G - DP1458G	9,2	7,9	7,1	2,7	2,7	
DP1458G - DP1455G	9,4	8,0	7,2	2,8	2,7	
DP1455G - S6 (węzeł Łęczycze)	7,2	5,8	5,5	1,9	1,9	
Uśredniony udział C+P dla całej DK69	10,8	10,0	8,9	3,9	3,9	

Dla porównania poniżej zestawiono dane z opracowania pt. *Synteza wyników*

GPR 2025 na zamiejskiej sieci dróg krajowych wykonanego na zlecenie GDDKiA, tj. wstępnego raportu podsumowującego wyniki GPR 2025⁷:

Tabela 4. Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2025 w podziale na klasy techniczne dróg, (źródło: *Heller Consult sp. z o.o., Synteza wyników GPR 2025 na zamiejskiej sieci dróg krajowych, Warszawa, kwiecień 2026, s. 18*).

⁷ <https://www.gov.pl/web/gddkia/ruch-na-drogach-krajowych-caly-czas-rosnie---synteza-wynikow-gpr-2025>

Tabela 6. *Udział SDRR dla poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w GPR 2025 na drogach krajowych, w podziale na klasy techniczne*

Kategorie pojazdów	Udział poszczególnych kategorii pojazdów silnikowych w SDRR 2025 na drogach krajowych według klas technicznych							
	A		S		GP		G	
	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%	SDRR (poj./dobę)	%
Motocykle	63	0,2	73	0,3	47	0,5	36	0,6
Samochody osobowe	26 191	67,9	20 443	75,5	7 110	75,9	4 492	79,2
Mikrobusy	158	0,4	63	0,2	37	0,4	24	0,4
Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	3 844	10,0	2 391	8,8	845	9,0	508	9,0
Samochody ciężarowe bez przyczep	695	1,8	481	1,8	213	2,3	117	2,1
Samochody ciężarowe z przyczepami	7 387	19,2	3 538	13,1	1 064	11,4	459	8,1
Autobusy	180	0,5	94	0,3	42	0,4	25	0,4
Ciągniki rolnicze	–	–	–	–	10	0,1	11	0,2
Pojazdy silnikowe ogółem	38 518	100,0	27 083	100,0	9 368	100,0	5 672	100,0

Na drodze krajowej nr 69 prognozowany udział pojazdów ciężarowych z przyczepą tylko w pierwszych pięciu latach użytkowania (2029-2034) osiąga wartość od 10,8 do 10,0 %. Po 2034 roku istotnie się zmniejsza, a w latach 2044-2049 stabilizuje się na poziomie 3,9 %.

Tymczasem uśredniony udział na drogach klasy GP w Polsce wynosi 11,4%. Porównanie to wskazuje na niższe od średniej obciążenie ruchem ciężkim na nowej drodze i pozwala na przyjęcie wniosku o rosnącej rezerwie dla tej kategorii pojazdów, zwłaszcza po 2034 r., tj. po zakładanym zakończeniu robot ziemnych na budowie elektrowni jądrowej.

2. Analizy i prognozy ruchu dla S6.

W ramach wykonanej w 2015 r. "Koncepcji programowej budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) - Obwodnica Trójmiasta" powstała analiza i prognoza ruchu. Prognozowane natężenie ruchu na odcinkach międzywęzłowych S6 z podziałem na strukturę pojazdów w latach 2020-2050 zestawiono w tabeli nr 5.

Tabela 5. Natężenie ruchu pojazdów SDR [poj./dobę] na odcinku S6 w kolejnych latach prognozy, (źródło: Transprojekt Gdański sp. z o.o., Koncepcji programowa (...), T17/2 Analiza i Prognoza Ruchu, 2015, s. 23-24)

odcinek	SDR	SO	SD	SC	SCP	A
2020						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	14 340	11 330	1 170	450	1 340	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	13 060	10 010	1 160	440	1 380	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	20 390	16 000	1 960	680	1 680	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	20 180	15 790	1 960	680	1 680	70
w. Strzebielino - w. Luzino	15 250	11 680	1 450	550	1 500	70
w. Luzino - w. Szemud	18 430	14 710	1 550	580	1 520	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	22 220	18 170	1 680	630	1 670	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	25 460	20 850	1 870	770	1 900	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	11 530	9 410	730	290	880	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	28 010	23 670	1 850	620	1 650	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczińska	70 610	64 650	2 880	760	2 130	200
2025						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	16 240	12 950	1 190	480	1 570	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	14 860	11 520	1 190	460	1 620	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	23 720	18 980	2 000	710	1 960	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	23 090	18 350	2 000	710	1 960	70
w. Strzebielino - w. Luzino	17 750	13 870	1 480	570	1 760	70
w. Luzino - w. Szemud	21 300	17 250	1 590	600	1 790	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	25 960	21 550	1 720	660	1 960	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	30 800	25 710	1 990	830	2 200	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	30 890	26 090	1 930	640	2 010	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	33 040	28 110	2 010	680	2 020	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczińska	80 730	74 150	3 060	810	2 520	200
2030						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	17 050	14 210	1 100	450	1 240	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	15 480	12 580	1 100	440	1 290	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	25 040	20 630	1 960	700	1 680	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	24 340	19 930	1 960	700	1 680	70
w. Strzebielino - w. Luzino	18 450	14 950	1 420	550	1 460	70
w. Luzino - w. Szemud	22 310	18 620	1 550	580	1 490	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	27 390	23 310	1 670	650	1 690	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	33 080	28 310	1 950	820	1 930	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	34 170	28 930	2 010	670	2 340	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	36 120	30 750	2 090	710	2 350	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczińska	88 700	81 580	3 180	850	2 900	200
2035						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	18 800	15 720	1 170	480	1 380	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	17 100	13 960	1 170	460	1 440	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	27 980	23 230	2 070	730	1 880	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	26 800	22 050	2 070	730	1 880	70
w. Strzebielino - w. Luzino	20 390	16 600	1 510	580	1 630	70
w. Luzino - w. Szemud	24 610	20 620	1 640	610	1 670	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	30 160	25 760	1 770	680	1 880	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	36 930	31 910	1 970	860	2 120	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	41 160	35 540	2 100	700	2 600	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	42 710	36 950	2 190	740	2 610	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczińska	96 840	89 110	3 390	890	3 260	200

odcinek	SDR	SO	SD	SC	SCP	A
2040						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	20 600	17 340	1 200	500	1 510	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	18 760	15 430	1 200	480	1 580	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	30 090	25 060	2 130	760	2 070	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	29 320	24 310	2 120	760	2 060	70
w. Strzebielino - w. Luzino	22 410	18 400	1 550	600	1 790	70
w. Luzino - w. Szemud	26 910	22 700	1 690	630	1 820	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	32 900	28 260	1 810	700	2 060	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	42 460	37 050	2 070	880	2 390	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	52 340	46 160	2 250	760	2 950	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	52 330	46 010	2 340	800	2 960	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczlińska	98 740	90 780	3 450	930	3 390	200
2045						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	22 370	18 900	1 240	520	1 660	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	20 400	16 850	1 240	500	1 740	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	33 390	28 050	2 210	790	2 270	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	31 950	26 610	2 210	790	2 270	70
w. Strzebielino - w. Luzino	24 550	20 280	1 610	620	1 970	70
w. Luzino - w. Szemud	29 400	24 920	1 750	660	2 000	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	35 860	30 910	1 880	730	2 270	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	46 120	40 560	2 140	910	2 440	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	58 890	52 270	2 380	790	3 230	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	58 780	52 020	2 470	830	3 240	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczlińska	106 880	98 370	3 560	960	3 800	200
2050						
w. Leśnice - w. Lębork Pld.	24 140	20 420	1 290	540	1 840	50
w. Lębork Pld. - w. Lębork Wsch.	22 070	18 260	1 290	520	1 930	70
w. Lębork Wsch. - w. Łęczycze	36 010	30 320	2 300	810	2 510	70
w. Łęczycze - w. Strzebielino	34 470	28 780	2 300	810	2 510	70
w. Strzebielino - w. Luzino	26 580	22 000	1 680	640	2 190	70
w. Luzino - w. Szemud	31 820	27 010	1 830	680	2 230	70
w. Szemud - w. Koleczkowo	38 760	33 460	1 960	760	2 510	70
w. Koleczkowo - w. Chwaszczyno	49 460	43 580	2 220	920	2 670	70
w. Chwaszczyno - w. Gdynia Dąbrowa	63 070	56 060	2 440	830	3 520	220
w. Gdynia Dąbrowa - w. Gdynia Wielki Kack	63 690	56 540	2 530	870	3 530	220
w. Gdynia Wielki Kack - w. Nowowiczlińska	118 660	109 650	3 720	1 020	4 080	200

Uzyskane wyniki prognozy ruchu dla omawianego odcinka S6 należy odnieść do opracowania Politechniki Gdańskiej wykonanego na zlecenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w 2016 r. pt. „Wytyczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego”.

W dokumencie tym określono m.in. rekomendowane maksymalne poziomy natężenia ruchu uzasadniające budowę dodatkowych pasów ruchu na drogach dwujezdniowych.

Tabela 6. Zestawienie wartości granicznych natężeń ruchu przyjętych do określania typu przekroju poprzecznego, (źródło: Politechnika Gdańska, Wytyczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu (...), Gdańsk 2016, s.)

Droga	Typ przekroju poprzecznego drogi TPD	Zakres stosowania przekroju			
		Graniczne natężenia ruchu N_{gr} (tys. E/dobę)			
		Obszar			
		Zamiejski		Aglomeracji miejskich (miejski)	
		$N_{gr.min}$	$N_{gr.max}$	$N_{gr.min}$	$N_{gr.max}$
Autostrada A	A2/2	20	70	20	80
	A2/3	50	105	65	120
	A2/4	80	140	95	160
Droga ekspresowa S	S2/2	20	65	20	80
	S2/3	45	95	60	110
	S2/4	70	130	90	155
Główna ruchu pośpiesznego GP (z węzłami)	GP2/2	15	60	15	65
	GP2/3	40	90	50	100
	GP2/4	-	-	75	130
Główna ruchu pośpiesznego GP* (ze skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną)	GP2/2	15	45	15	40
	GP2/3	30	65	30	60
	GP2/4	-	-	45	80
Główna G** (ze skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną)	G2/2	15	35	15	35
	G2/3	25	55	25	50

Dla drogi klasy S o przekroju dwujezdniowym i dwóch pasach ruchu (S2/2) na odcinku zamiejskim wartości graniczne natężenia ruchu wynoszą 20 – 65 tys. pojazdów na dobę.

Tymczasem dla analizowanego odcinka S6 Lębork – w. Chwaszczyno (początek Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) o przekroju 2/2 prognozowane wartości natężenia ruchu osiągają maksymalny poziom 49 460 poj./dobę dopiero w 2050 r. Zatem dopiero po 30 latach od zakładanego oddania do użytkowania ten odcinek S6 osiągnie do 76% granicznego natężenia ruchu i to wyłącznie na ostatnim przed OMT odcinku międzywęzłowym. **Dane te jednoznacznie wskazują na olbrzymią rezerwę przepustowości na całej trasie S6 od Lęborka do OMT.**

W odniesieniu do prognozowanej struktury rodzajowej pojazdów na S6 ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów ciężarowych z przyczepą (SCP w Tabeli 5 od w. Leśnice do w. Chwaszczyno) najwyższe poziomy osiągnięte są w roku 2050 i wahają się na poszczególnych odcinkach międzywęzłowych od 5,4 do 8,7 % udziału w ŚDRR.

Zgodnie z GPR 2025 udział SCP na drogach klasy S (Tabela 4) w Polsce wynosi 13,1 %. Zatem, podobnie jak na DK69, na nowej S6 notowane będzie niskie obciążenie ruchem ciężkim, co pozwala na przyjęcie wniosku o znaczącej rezerwie dla tej kategorii pojazdów w całym okresie objętym prognozą, tj. do 2050 r.

3. Analizy i prognozy ruchu dla OMT (S7)

W 2015 r. wykonano Analizę i Prognozę Ruchu w ramach Koncepcji Programowej Budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej⁸, której wyniki zestawiono w tabeli nr 7.

W przeciwieństwie do odcinka S6 Lębork – OMT, na drodze ekspresowej S7 na odcinku Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej prognozowane natężenie ruchu już w 2045 r. (62 970 na w. Miszewo) zbliży się do granicznego natężenia dla klasy S o przekroju 2/2, tj. 65 tys. poj./dobę. Z tego względu udostępniona do ruchu na koniec 2025 r. OMT posiada rezerwę pod trzeci pas. Należy zakładać w związku z tym, że o ile kolejne generalne pomiary ruchu będą potwierdzać prognozowane w 2015 r. natężenia ruchu, to nie wcześniej niż w 2040 r. podejmowane będą pierwsze decyzje w sprawie przygotowania poszerzenia OMT o trzeci pas i tym samym zwiększenia granicznego natężenia do 95 tys. poj./dobę.

Prognozowana struktura rodzajowej pojazdów na S7 OMT dla pojazdów ciężarowych z przyczepą (SCP w Tabeli 7 od w. Gdańsk Południe do w. Chwaszczyno) wskazuje na najwyższe poziomy liczbowe osiągnięte w roku 2050 (od 1080 do 2090 poj./dobę), jednak udział w ŚDRR waha się na poszczególnych odcinkach międzywęzłowych od 2,7 do 4,4 %. Wyższy udział SCP

⁸ Opracowanie Transprojekt Gdański dla Multiconsult na zlecenie GDDKiA.

w ŚDRR prognozowany jest w roku 2035, kiedy to waha się od 2,9 do 5,7 %, jednak przy istotnie niższym ŚDRR (liczba SCP od 600 do 1410 poj./dobę).

Tabela 7. Natężenie ruchu pojazdów SDR [poj./dobę] na OMT i obw. Żukowa w kolejnych latach prognozy, (źródło: *Transprojekt Gdański, AiPR dla Multiconsult, Koncepcja Programowa Budowy OMT, 2015, s. 21*)

odcinek	SDR	SO	SD	SC	SCP	A
2021						
Gdańsk Południe - Lublewo	8 380	7 076	290	340	590	80
Lublewo - Żukowo	8 000	6 936	280	280	420	80
Żukowo - Miszewo	11 230	9 130	850	230	910	110
Miszewo - Chwaszczyno	22 020	19 344	1 270	390	930	90
Żukowo - Glinicz	22 400	18 947	1 440	520	1 380	110
Żukowo - Lniska	4 290	3 602	390	60	160	80
2025						
Gdańsk Południe - Lublewo	10 460	9 046	310	360	660	80
Lublewo - Żukowo	10 170	8 996	300	320	470	80
Żukowo - Miszewo	13 340	11 090	880	240	1 020	110
Miszewo - Chwaszczyno	25 040	22 204	1 320	400	1 030	90
Żukowo - Glinicz	24 380	20 707	1 450	570	1 540	110
Żukowo - Lniska	4 360	3 692	350	70	170	80
2030						
Gdańsk Południe - Lublewo	12 730	11 216	340	350	740	80
Lublewo - Żukowo	12 690	11 426	320	340	520	80
Żukowo - Miszewo	16 010	13 480	930	250	1 240	110
Miszewo - Chwaszczyno	28 790	25 664	1 390	420	1 230	90
Żukowo - Glinicz	26 800	22 777	1 500	590	1 820	110
Żukowo - Lniska	4 700	3 992	360	70	200	80
2036						
Gdańsk Południe - Lublewo	20 820	19 116	420	370	830	80
Lublewo - Żukowo	20 900	19 426	410	380	600	80
Żukowo - Miszewo	24 580	21 730	1 060	270	1 410	110
Miszewo - Chwaszczyno	38 850	35 374	1 530	450	1 410	90
Żukowo - Glinicz	29 880	25 507	1 560	640	2 060	110
Żukowo - Lniska	5 220	4 452	380	80	230	80
2040						
Gdańsk Południe - Lublewo	34 880	32 806	600	400	990	80
Lublewo - Żukowo	35 200	33 336	620	390	770	80
Żukowo - Miszewo	39 780	36 470	1 190	310	1 700	110
Miszewo - Chwaszczyno	55 730	51 824	1 650	490	1 680	90
Żukowo - Glinicz	32 330	27 667	1 620	650	2 280	110
Żukowo - Lniska	5 780	5 042	300	110	250	80
2045						
Gdańsk Południe - Lublewo	39 950	37 566	680	440	1 180	84
Lublewo - Żukowo	40 240	38 026	710	430	990	84
Żukowo - Miszewo	45 400	41 700	1 290	350	1 950	110
Miszewo - Chwaszczyno	62 970	58 684	1 760	530	1 910	86
Żukowo - Glinicz	34 860	29 847	1 680	670	2 550	113
Żukowo - Lniska	6 280	5 522	300	110	270	78
2050						
Gdańsk Południe - Lublewo	40 610	38 016	720	460	1 330	84
Lublewo - Żukowo	40 340	38 006	740	430	1 080	84
Żukowo - Miszewo	47 660	43 770	1 330	360	2 090	110
Miszewo - Chwaszczyno	65 740	61 244	1 810	550	2 050	86
Żukowo - Glinicz	38 700	33 437	1 730	690	2 730	113
Żukowo - Lniska	6 870	6 072	310	110	300	78

Odnosząc uzyskane wyniki do uśrednionych wartości z GPR 2025 widać istotnie mniejszy udział SCP w ŚDRR dla odcinka S7 OMT w porównaniu z pozostałymi drogami klasy S w Polsce (maksymalnie 5,7 % wobec średniej 13,1 %). **Wobec tego prognozowane niskie obciążenie ruchem ciężkim na OMT prowadzi do wniosku o znaczącej rezerwie dla tej kategorii pojazdów w całym okresie objętym prognozą, tj. do 2050 r.**

Uzyskane w prognozach ruchu dla DK69, S6 i S7 OMT wyniki dla struktury rodzajowej pojazdów dają podstawy do jeszcze jednego wniosku. **Znacznie niższe od średniej obciążenie nawierzchni pojazdami ciężkimi powinno przełożyć się na powolniejszą jej degradację, a co za tym idzie na niższe koszty utrzymania.** Jest też częściową odpowiedzią na pytanie o konieczności ponoszenia dodatkowych nakładów inwestycyjnych w perspektywie 20 lat w zakresie krajowej infrastruktury drogowej w promieniu 100 km od proponowanej lokalizacji portu morskiego RO-RO.

Przedstawione powyżej dane z prognoz ruchu dla trzech dróg krajowych (DK69, S6 i S7 OMT), kluczowych z punktu widzenia obsługi portu RO-RO w sąsiedztwie EJ wskazują na duże rezerwy przepustowości w perspektywie do 2040 r., a w przypadku DK69 i S6, także w kolejnej dekadzie (dane odpowiednio do 2045 i do 2050 r.).

Prognozowana rezerwa przepustowości na głównym ciągu drogowym od portu RO-RO (obok EJ), drogą krajową nr 69 do węzła Łęczyce na S6 i tą drogą do drogi ekspresowej S7 (OMT) a dalej do A1 i S7 w kierunku południowym, wskazuje na duży potencjał dla przewozu drogowego znaczących wolumenów towarów.

Jeden z największych w Europie portów RO-RO w słoweńskim Koper o powierzchni niemal 300 ha, w raporcie podsumowującym 2024 r. wykazał obsłużenie 453 993 TIR-ów⁹, z czego ok 50 % stanowiły pojazdy przewożące kontenery.

Przyjmując, że drugie 50 % TIR-ów obsłużyło terminale RO-RO otrzymujemy wartość ok 227 tys. TIR-ów w skali roku. Oznacza to, że na drogach dojazdowych do i z portu Koper odnotowano 454 tys. pojazdów ciężarowych z przyczepą (SCP), co daje średnią dzienną na poziomie ok 1 240 SCP. Jest to poziom maksymalny odnoszący się do jednego z najlepiej prosperujących portów RO-RO w Europie. Uwzględniając zwiększenie prognozowanego natężenia ruchu na DK69, S6 i S7 (OMT) o taki wolumen SCP pojazdów na dobę, na wymienionych odcinkach dróg nadal istnieć będzie znaczna rezerwa przepustowości natomiast istotnie zwiększy się udział SCP w strukturze rodzajowej pojazdów w ŚDRR zbliżając się do średniej krajowej z GPR 2020/21.

IV. POWIĄZANIE PROPONOWANEJ LOKALIZACJI PORTU MORSKIEGO RO-RO Z ISTNIEJĄCYMI I PLANOWANYMI KORYTARZAMI BAZOWYMI, BAZOWYMI POSZERZONYMI I KOMPLEKSOWYMI SIECI TEN-T

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) to sieć najważniejszych połączeń transportowych na obszarze UE, w tym szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie i rzeczne oraz platformy multimodalne i węzły miejskie. Głównym celem rozwoju TEN-T jest utworzenie jednolitej ogólnounijnej multimodalnej sieci transportowej wysokiej jakości. Najnowsza rewizja kształtu sieci TEN-T z 2024 r.¹⁰ zakłada trzy etapy realizacji pełnej sieci, tj. ukończenie sieci bazowej do końca 2030 r., rozszerzonej sieci bazowej do końca 2040 i sieci kompleksowej do końca 2050 r.

W przypadku drogowej sieci TEN-T Polska jest bliska osiągnięcia celu dla sieci bazowej z uwagi na zaawansowany stan budowy ostatnich odcinków A2 na wschodzie i S1 na południu.

⁹ <https://www.luka-kp.si/wp-content/uploads/2025/04/LK-LP-2024-ENG.pdf>

¹⁰ [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia \(UE\) 2021/1153 i \(UE\) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie \(UE\) nr 1315/2013.](#)

Dostęp do sieci TEN-T do/z postulowanego portu RO-RO zlokalizowanego w sąsiedztwie elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino zapewni droga ekspresowa S6 stanowiąca odcinek sieci kompleksowej. Zgodnie z opisanym wcześniej harmonogramem realizacji, kluczowy fragment S6 od Lęborka do S7 (Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) został oddany do użytkowania w II kwartale 2026 r.

Teren przyszłego portu RO-RO będzie powiązany z istniejącą siecią kompleksową poprzez węzeł Łęczyce po zakończeniu w 2029 r. budowy drogi krajowej 69.

Połączenie S6 z S7 (OMT) i dalej poprzez węzeł Gdańsk Południe z autostradą A1 i kontynuacją S7 to z kolei bezpośrednie włączenie sieci kompleksowej do istniejącej drogowej sieci bazowej TEN-T na terenie Polski, zgodnie z rys. 9 poniżej.

Ponadto, zarówno sam port morski RO-RO, jak i parametry techniczne budowanej drogi krajowej 69 spełniają obecne wymogi przywołanego rozporządzenia w zakresie sieci kompleksowej TEN-T, dlatego na etapie bardziej zaawansowanych prac przygotowawczych do wybudowania nowego portu RO-RO, naturalnym celem dla polskiego rządu powinny być starania o dopisanie obu elementów infrastruktury transportowej do tej sieci, najlepiej w momencie kolejnej rewizji kształtu sieci TEN-T zaplanowanej przed końcem 2033 r. Takie działanie oprócz otwarcia dostępu

do unijnych źródeł finansowania budowy, jak i późniejszego rozwoju, na trwale wpięłoby port w system transportowy o podstawowym znaczeniu dla całej UE.

W ramach sieci TEN-T wyodrębniono 9 europejskich korytarzy transportowych o najwyższym znaczeniu strategicznym, z których 3 przebiegają na terytorium Polski, a 2 z nich: Morze Bałtyckie-Morze Adriatyckie i Morze Bałtyckie-Morze Czarne-Morze Egejskie przebiegają przez sieć bazową TEN-T w Trójmieście.

Nowy port RO-RO poprzez DK69 i S6 będzie znajdować się w odległości ok. 70 km od przebiegu obu europejskich korytarzy transportowych.

Istotne jest również, że lokalizacja postulowanego portu RO-RO w rejonie Lubiatowo-Kopalino nie powinna być postrzegana wyłącznie przez pryzmat obsługi procesu inwestycyjnego elektrowni jądrowej, lecz jako element infrastruktury o potencjalnie trwałym znaczeniu dla północnej Polski. Port tego typu, po zakończeniu zasadniczych dostaw związanych z budową elektrowni, może pełnić funkcje komplementarne wobec istniejących portów morskich Trójmiasta, zwłaszcza w zakresie obsługi ładunków tocznych, ponadgabarytowych, projektowych oraz specjalistycznych dostaw przemysłowych. Włączenie go do układu drogowego o parametrach odpowiadających wymaganiom sieci TEN-T pozwoliłoby na stworzenie alternatywnego punktu dostępu do europejskiego systemu transportowego, odciążającego w określonych segmentach istniejące węzły portowo-drogowe aglomeracji trójmiejskiej.

Poniżej na rysunkach 9 - 13 przedstawiono szczegółowe przebiegi drogowej sieci TEN-T oraz europejskich korytarzy transportowych.

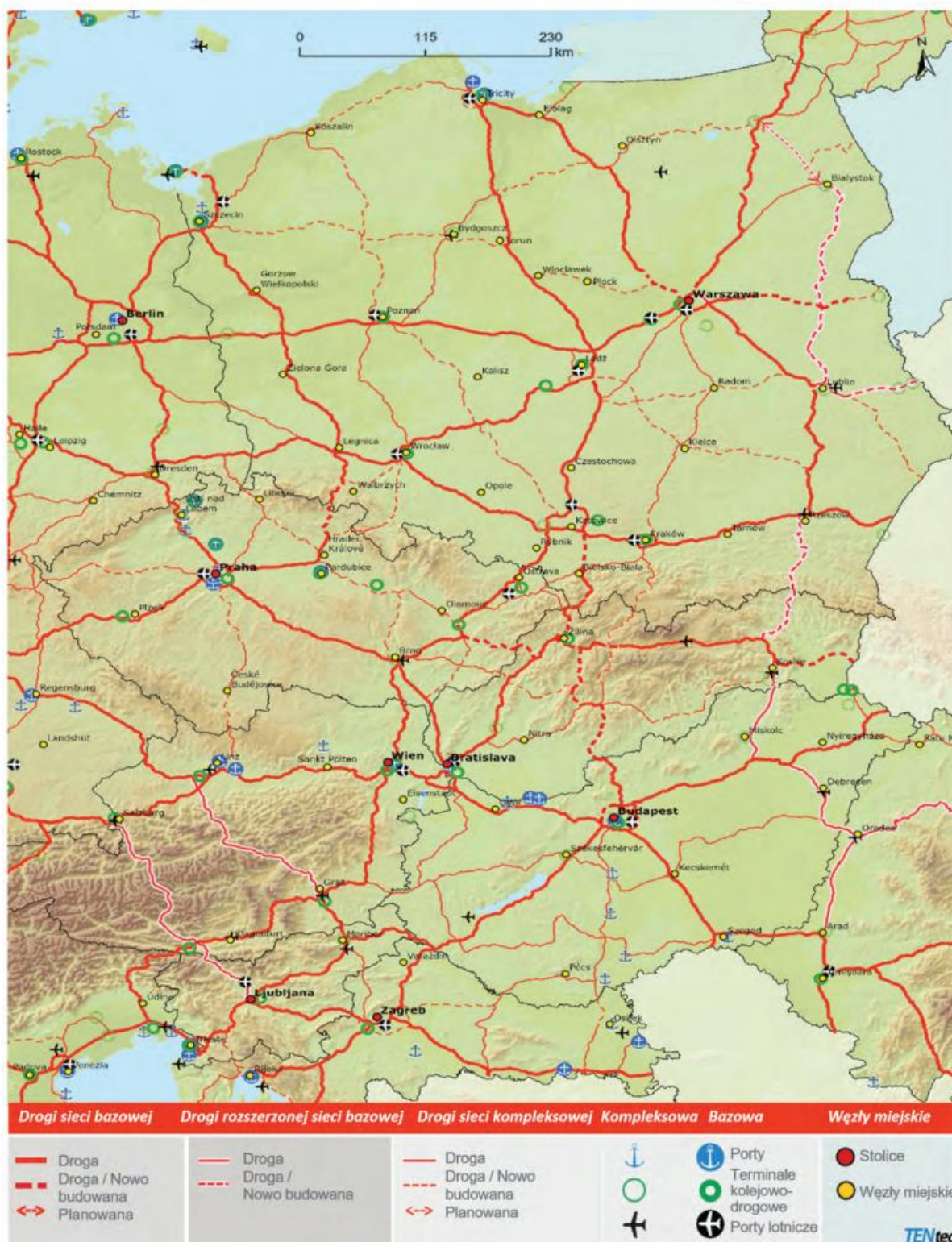


Sieć bazowa, rozszerzona sieć bazowa i sieć kompleksowa:
Drogi, porty sieci bazowej, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze
Państwa członkowskie UE

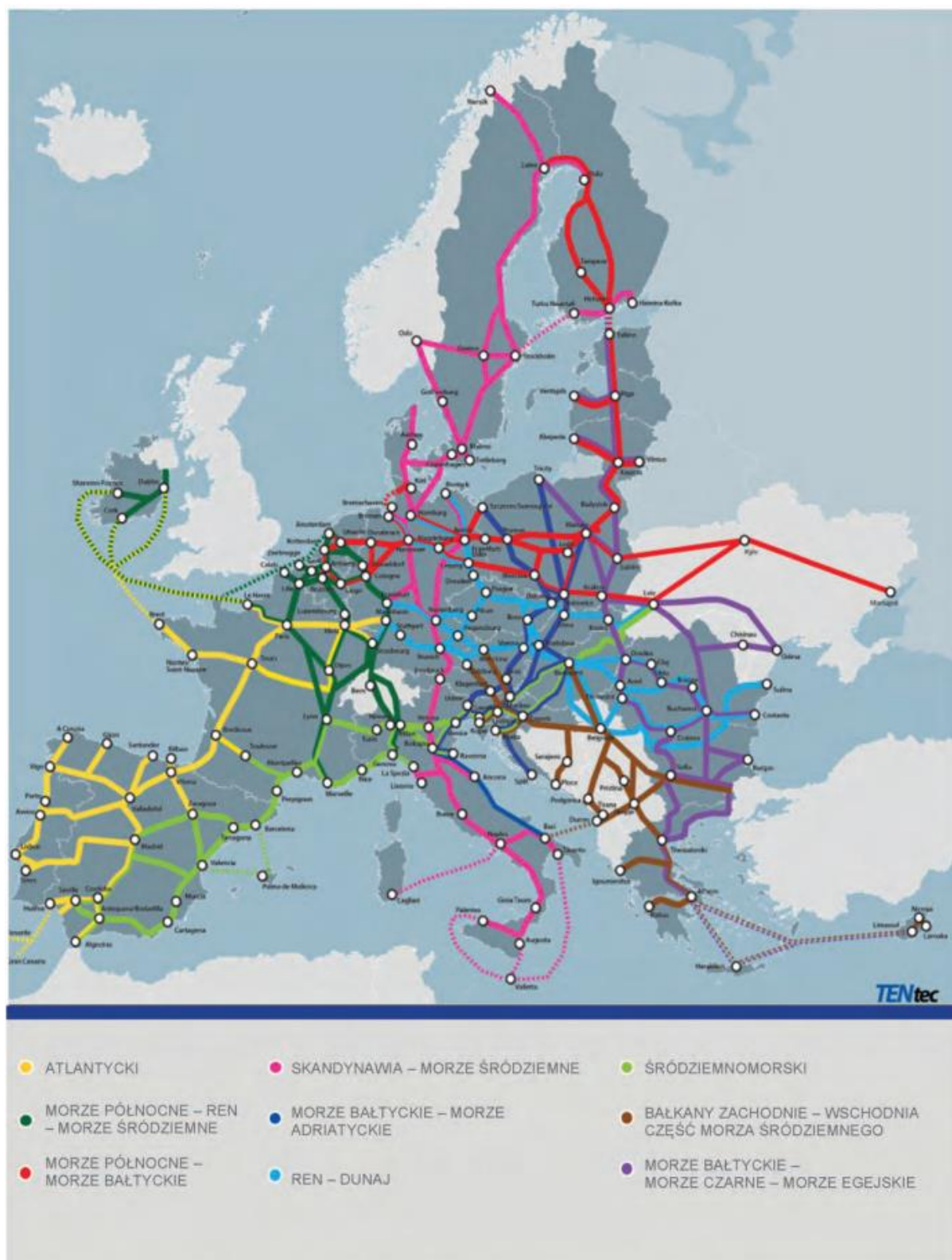
UE



Rys. 9. Mapa UE w zakresie drogowej sieci TEN-T, (źródło: Zał. I do Rozp. PE i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. (...))



Rys. 10. Mapa Polski w zakresie drogowej sieci TEN-T, (źródło: Zał. I do Rozp. PE i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. (...))



Rys. 11. Mapa UE z przebiegiem 9 europejskich korytarzy transportowych.
 (źródło: Zał. III do Rozp. PE i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. (...))



Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie

Śródlądowe drogi wodne i drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE



Rys. 12. Mapa z przebiegiem europejskiego korytarza transportowego M. Bałtyckie – M. Adriatyckie, (źródło: Zał. III do Rozp. PE i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. (...))



Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie
Śródlądowe drogi wodne i drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe
i porty lotnicze

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE | MD UA



Rys. 13. Mapa z przebiegiem europejskiego korytarza transportowego M. Bałtyckie – M. Czarne – M. Egejskie, (źródło: Zał. III do Rozp. PE i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. (...))

V. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Powyższa analiza sieci dróg krajowych w północnej części województwa pomorskiego oraz wyników prognoz ruchu dla DK69, S6 i S7 (OMT) daje podstawy do sformułowania następujących wniosków:

1. Od roku 2029 r. na obszarze od elektrowni jądrowej do autostrady A1 i drogi ekspresowej S7 funkcjonować będzie sieć drogowa o wysokich parametrach technicznych, dostosowanych do obsługi pojazdów o nacisku do 11,5 t na oś.
2. W perspektywie 30 lat na tej sieci dróg krajowych prognozowana jest znaczna rezerwa przepustowości, pozwalająca na planowanie inwestycji portowej generującej ruch pojazdów ciężarowych z przyczepą o wolumenie porównywalnym z wynikami jednego z większych portów RO-RO w Europie w słoweńskim Koprze.
3. Wskazana sieć dróg krajowych (DK69, S6, S7 OMT) jest i będzie zupełnie nową infrastrukturą drogową, wystarczającą do obsługi portu RO-RO w postulowanej lokalizacji i w związku z tym nie wymagającą dodatkowych nakładów inwestycyjnych w perspektywie kolejnych 20 lat;
4. Ewentualna rozbudowa DK69 z obecnej klasy GP o przekroju jednojezdniowym do przekroju dwujezdniowego, zgodnie z prognozowanym natężeniem ruchu i po uwzględnieniu przyrostu ruchu SCP z nowego portu RO-RO o wolumenie porównywalnym z portem Koper, nie ma uzasadnienia ruchowego przed 2044 rokiem.
5. Odrębną analizą na dalszym etapie przygotowania inwestycji portowej powinna zostać zweryfikowana zasadność i skala inwestycji w parking buforowy dla TIR-ów w ciągu DK69 pomiędzy portem a węzłem Łęczyce na S6 oraz sposób połączenia drogowego placu portowego z DK69.
6. Droga krajowa 69 poprzez węzeł Łęczyce na S6 zapewni dostęp portu RO-RO do sieci kompleksowej TEN-T, a poprzez dowiązanie S6 do S7 (OMT) dostęp do sieci bazowej TEN-T oraz do 2 europejskich korytarzy transportowych przebiegających przez Trójmiasto (Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie i Morze Bałtyckie - Morze Czarne - Morze Egejskie).
7. Nowy port RO-RO i nowa droga krajowa nr 69 spełniają wymagania określone przez prawodawstwo unijne do przyszłego wpisania obu elementów infrastruktury do sieci kompleksowej TEN-T.
8. Z punktu widzenia spójności terytorialnej państwa oraz bezpieczeństwa transportowego Unii Europejskiej, planowane powiązanie portu z drogą ekspresową S6 oraz dalej z autostradą A1 i drogą ekspresową S7 umożliwi obsługę zarówno kierunku północ-południe, jak i wschód-zachód.

9. W przypadku infrastruktury krytycznej, jaką jest elektrownia jądrowa, znaczenie ma nie tylko sam fakt zapewnienia dojazdu drogowego, ale również jego jakość, niezawodność oraz możliwość wykorzystania w sytuacjach nadzwyczajnych.