



**STUDIUM KORYTARZOWE PRZEBIEGU
PLANOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ
WROCŁAW – KŁODZKO - BOBOSZÓW
(ŁĄCZĄCEJ AUTOSTRADOWĄ OBWODNICĘ
WROCŁAWIA Z POŁUDNIOWĄ GRANICĄ PAŃSTWA
W OKOLICACH BOBOSZOWA)**

RAPORT TECHNICZNY
Wrocław, kwiecień 2015

OPRACOWANIE

Instytut Rozwoju Terytorialnego
ul. Świdnicka 12/16
50 – 068 Wrocław

DYREKTOR
Maciej Zathey

Z-CA DYREKTORA
Magdalena Belof
Przemysław Malczewski

ZESPÓŁ AUTORSKI
Jan Blachowski
Karolina Drewnicka
Konrad Giejsztor
Karolina Gmur
Magdalena Kasprzak
Marta Kukuła
Wojciech Maleszka
Ewa Markowicz – Judycka
Jakub Rosowski
Maciej Samulewicz
Witold Warczewski
Dariusz Zięba

PPU „INKOM” s.c.
ul. Św. Barbary 21a
40-053 Katowice

OPRACOWANIA KARTOGRAFICZNE I ELEKTRONICZNE PRZETWARZANIE DANYCH
Ewa Skoczeń
Małgorzata Wolańska

I. WSTĘP	7
I.1. Przedmiot opracowania	7
I.2. Cel opracowania	7
I.3. Metodologia opracowania	7
I.4. Kwalifikacja przedsięwzięcia	7
II. OPIS PROJEKTU	8
II.1. Lokalizacja przedmiotu opracowania	8
II.2. Położenie geograficzne głównych elementów	10
II.3. Opis analizowanej sieci	14
III. TŁO PROJEKTU	21
III.1. Wstęp	21
III.2. Zgodność ze strategiami i programami rozwoju	21
III.3. Warunki społeczne i gospodarcze	24
IV. IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW	37
V. CELE PROJEKTU	38
VI. KONCEPCJA I UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE INWESTYCJI	38
VI.1. Podstawowe założenia projektowe	38
VI.2. Uwarunkowania planistyczne	39
VI.3. Uwarunkowania przyrodnicze	40
VI.4. Uwarunkowania geologiczne i hydrogeologiczne	42
VII. ANALIZOWANE ROZWIĄZANIA	44
VII.1. Stan istniejący układu komunikacyjnego	44
VII.2. Charakterystyka istniejących dróg w korytarzu planowanej drogi	49
VII.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	60
VII.4. Założone parametry techniczne projektowanej drogi	62
VIII. PROJEKTOWANY PRZEBIEG DROGI	64
VIII.1. Projektowany przebieg trasy	65
VIII.1.1. Wariant I	65
VIII.1.2. Wariant II	77
VIII.1.3. Wariant III	92
IX. ANALIZA WPŁYWU ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ NA ŚRODOWISKO	106
X. MODEL I PROGNOZA RUCHU	107
XI. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	107
XII. KOSZTY ZADANIA INWESTYCYJNEGO	107
XIII. PLANOWANIE I FINANSOWANIE ZADANIA	107
XIV. ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI	107
XV. ANALIZA WARIANTÓW	107
XVI. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	107

Spis rysunków w tekście:

Rys. 1.	Lokalizacja przedsięwzięcia	9
Rys. 2.	Przedsięwzięcie na tle europejskiej sieci TEN-T	16
Rys. 3.	Przedsięwzięcie na tle sieci TEN-T w ujęciu krajowym.....	17
Rys. 4.	Docelowa sieć dróg ekspresowych i autostrad	18
Rys. 5.	Sieć dróg w regionie planowanego przedsięwzięcia	19
Rys. 6.	Istniejące i planowane autostrady i drogi ekspresowe	20
Rys. 7.	Planowana droga na tle liczby ludności w gminach wg faktycznego miejsca zamieszkania .	26
Rys. 8.	Planowana droga na tle liczby ludności w miastach wg miejsca zamieszkania	28

Spis tabel w tekście:

Tab. 1.	Charakterystyka gmin w granicach opracowania.....	11
Tab. 2.	Powierzchnia w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r.	24
Tab. 3.	Liczba ludności ogółem w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r. ...	25
Tab. 4.	Liczba ludności ogółem w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r. ...	27
Tab. 5.	Liczba ludności ogółem na 1 km ² w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r.	29
Tab. 6.	Liczba ludności wg grup ekonomicznych w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013r.	31
Tab. 7.	Udział ludności w wieku produkcyjnym w liczbie ludności ogółem w 2009 i 2013r.	32
Tab. 8.	Liczba ludności ogółem, w wieku produkcyjnym oraz bezrobotni zarejestrowani w 2009 i 2013 r.	34
Tab. 9.	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2009 i 2013r.	35
Tab. 10.	Ilość wypadków na drodze krajowej nr 8 na odcinku Magnice – Kłodzko opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:	60
Tab. 11.	Ilość wypadków na drodze krajowej nr 33 na odcinku Kłodzko - Boboszków opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:	60
Tab. 12.	Ilość wypadków na drodze krajowej nr 35 na odcinku Wrocław - Świdnica opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:	61
Tab. 13.	Ilość wypadków na drodze wojewódzkiej nr 382 na odcinku Świdnica – Ząbkowice Śl. opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco	61
Tab. 14.	Zestawienie ilości wypadków oraz wskaźnikowa W100 w latach 2011-2013 w województwie dolnośląskim wg kategorii dróg:	61
Tab. 15.	Dla wariantu I przewidziano budowę następujących węzłów:	67
Tab. 16.	Projektowane obiekty inżynierskie dla wariantu I	68
Tab. 17.	Kolizje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu dla wariantu I	76
Tab. 18.	Wyburzenia budynków dla wariantu I	77
Tab. 19.	Dla wariantu II przewidziano budowę następujących węzłów:	80
Tab. 20.	Projektowane obiekty inżynierskie dla wariantu II	81
Tab. 21.	Kolizje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu dla wariantu II	89
Tab. 22.	Wyburzenia budynków dla wariantu II	91
Tab. 23.	Dla wariantu III przewidziano budowę następujących węzłów:	94
Tab. 24.	Projektowane obiekty inżynierskie dla wariantu III	96
Tab. 25.	Kolizje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu dla wariantu III	105
Tab. 26.	Wyburzenia budynków dla wariantu III	106

STRESZCZENIE

Przedsięwzięcie będące przedmiotem Studium Korytarzowego dotyczy budowy drogi ekspresowej łączącej Wrocław z Kłodzkiem i granicą państwa w okolicach Boboszowa.

Zlecającym wykonanie opracowania jest Zarząd Województwa Dolnośląskiego na mocy uchwały nr 3183/IV/12 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 listopada 2012 r. w sprawie powierzenia Wojewódzkiemu Biuru Urbanistycznemu wykonania i koordynacji prac nad Studium pasma rozwoju południowej części województwa dolnośląskiego wzdłuż korytarza drogi łączącej Autostradą Obwodnicę Wrocławia z południową granicą państwa w okolicach Boboszowa, wraz z analizami techniczno – ekonomiczno - środowiskowymi, niezbędnymi dla wdrożenia proponowanych rozwiązań. Przyszłym inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Celem jest połączenie sieci drogowej kraju drogą o wysokiej klasie technicznej m.in. z Republiką Czeską i Austrią oraz zwiększenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej południowej części regionu województwa dolnośląskiego, sprzyjające ożywieniu gospodarczemu i zapobiegające marginalizacji komunikacyjnej obszarów przygranicznych.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie powiatów: wrocławskiego, dzierzoniowskiego, świdnickiego, ząbkowickiego i kłodzkiego w województwie dolnośląskim.

Cele ogólne:

- Połączenie sieci drogowej kraju drogą o wysokiej klasie technicznej m.in. z Republiką Czeską i Austrią,
- Realizacja fragmentu podstawowego układu transportowego w postaci drogi ekspresowej,
- Usprawnienie powiązania obszarów przygranicznych województwa dolnośląskiego z resztą regionu i Polski.

Cele szczegółowe

- Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym dla mieszkańców miejscowości ulokowanych w bliskiej odległości drogi krajowej nr 8,
- Skrócenie czasu przejazdu do obszarów atrakcyjnych turystycznie,
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- Budowa obejść miejscowości położonych przy planowanej drodze.

Metodologia opracowania

Przyjęta metodologia jest zgodna z wytycznymi zawartymi w zarządzeniu nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11 maja 2009 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

Wykonano analizy stanu istniejącego w zakresie transportu, zagospodarowania terenu oraz uwarunkowań środowiskowych, planistycznych, technicznych i społecznych. Zagregowano wszelkie dostępne dane, wyniki pomiarów i analiz ruchowych w granicach opracowania. Wykonano prognozę ruchu, która dała informacje dotyczące spodziewanego obciążenia ruchem oraz wymaganego przekroju poprzecznego trasy. Analizie zostały poddane także plany, strategie i programy szczebla lokalnego, regionalnego, krajowego i unijnego. Na ich podstawie określono priorytety. Wszystkie wykonane badania i analizy pozwoliły na doprecyzowanie celów przedsięwzięcia.

Wnioski

Ustalono najważniejsze uwarunkowania realizacji budowy drogi ekspresowej na odcinku łączącym Wrocław z Kłodzkiem i granicą państwa w Boboszowie:

- założono częściowe wykorzystanie istniejących odcinków dróg, pod uwagę wzięto także uwarunkowania środowiskowe, więc zakres wariantowania przebiegu projektowanej trasy jest ograniczony;
- wyniki prognoz i modelu ruchu wskazują na potrzebę realizacji inwestycji docelowo na odcinku północnym w przekroju dwujezdniowym oraz na odcinku południowym w przekroju jednojezdniowym;
- preferowanym korytarzem do realizacji inwestycji jest wariant 1
- ochrony cennych obszarów i siedlisk przyrodniczych, w tym Ślązańskiego Parku Krajobrazowego, Śnieżnickiego Parku Krajobrazowego oraz występujących na tym terenie obszarów Natura 2000.

Przeprowadzona analiza warunków ruchu na lata prognozowane wskazuje na niewystarczającą przepustowość obecnego układu komunikacyjnego

Droga ekspresowa oraz jej połączenia z autostradami: A4 i A8 oraz z drogami ekspresowymi: S5 i S8 będą stanowiły podstawowy układ drogowy południowo zachodniej Polski, który znacznie wpłynie na rozwój zmarginalizowanych obszarów kraju oraz usprawni dalszy rozwój obszarów bardziej zaawansowanych. Po wybudowaniu drogi znacząco poprawi się także dostępność do Republiki Czeskiej, Austrii i dalej do Morza Adriatyckiego. Realizacja przedsięwzięcia zapewni połączenie wysokiej klasy technicznej o standardach obowiązujących w Unii Europejskiej w zakresie dopuszczalnych obciążeń na oś oraz zdecydowanie zapewni wymagane bezpieczeństwo ruchu, które obecnie jest na bardzo niskim poziomie.

I. WSTĘP

I.1. Przedmiot opracowania

Zarząd Województwa Dolnośląskiego powierzył uchwałą nr 3183/IV/12 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 20 listopada 2012 r. opracowanie „Studium pasma rozwoju południowej części województwa dolnośląskiego wzdłuż korytarza drogi łączącej Autostradą Obwodnicę Wrocławia z południową granicą państwa w okolicach Boboszowa, wraz z analizami techniczno – ekonomiczno – środowiskowymi, niezbędnymi dla wdrożenia proponowanych rozwiązań” samorządowej jednostce organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego jaką jest Instytut Rozwoju Terytorialnego.

Niniejsze opracowanie obejmuje tematykę przewidzianą dla Studium Korytarzowego.

I.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dogłębnej analizy istniejących i przyszłych uwarunkowań budowy drogi ekspresowej na odcinku między Wrocławiem, Kłodzkiem i granicą państwa w okolicach Boboszowa na etapie Studium Korytarzowego.

Celem Studium Korytarzowego jest:

- Określenie możliwych korytarzy terenowych dla przebiegu wariantów trasy,
- Analiza potencjalnych wariantów przebiegu drogi objętej zadaniem inwestycyjnym i jej powiązań z siecią dróg publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzennych relacji z obszarami o różnych funkcjach przestrzennych, w tym objętymi ochroną na podstawie przepisów o ochronę przyrody oraz o ochronie zabytków oraz uwzględnieniem rozwiązań zawartych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- Wybór wariantu najmniej kolidującego z uwarunkowaniami lokalnymi, w tym z obszarami i obiektami, objętymi ochroną na podstawie przepisów o ochronie zabytków.

I.3. Metodologia opracowania

Metodologia przyjęta w raporcie technicznym jest zgodna z wytycznymi zawartymi w opracowaniu pt.: „Stadia i skład dokumentacji dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań” wprowadzonego do stosowania zarządzeniem nr 17 Dyrektora GDDKiA z dnia 11 maja 2009r.

I.4. Kwalifikacja przedsięwzięcia

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r., nr 213 poz. 1397 z późn. zm.), rozpatrywane w raporcie technicznym przedsięwzięcie zalicza się do mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.

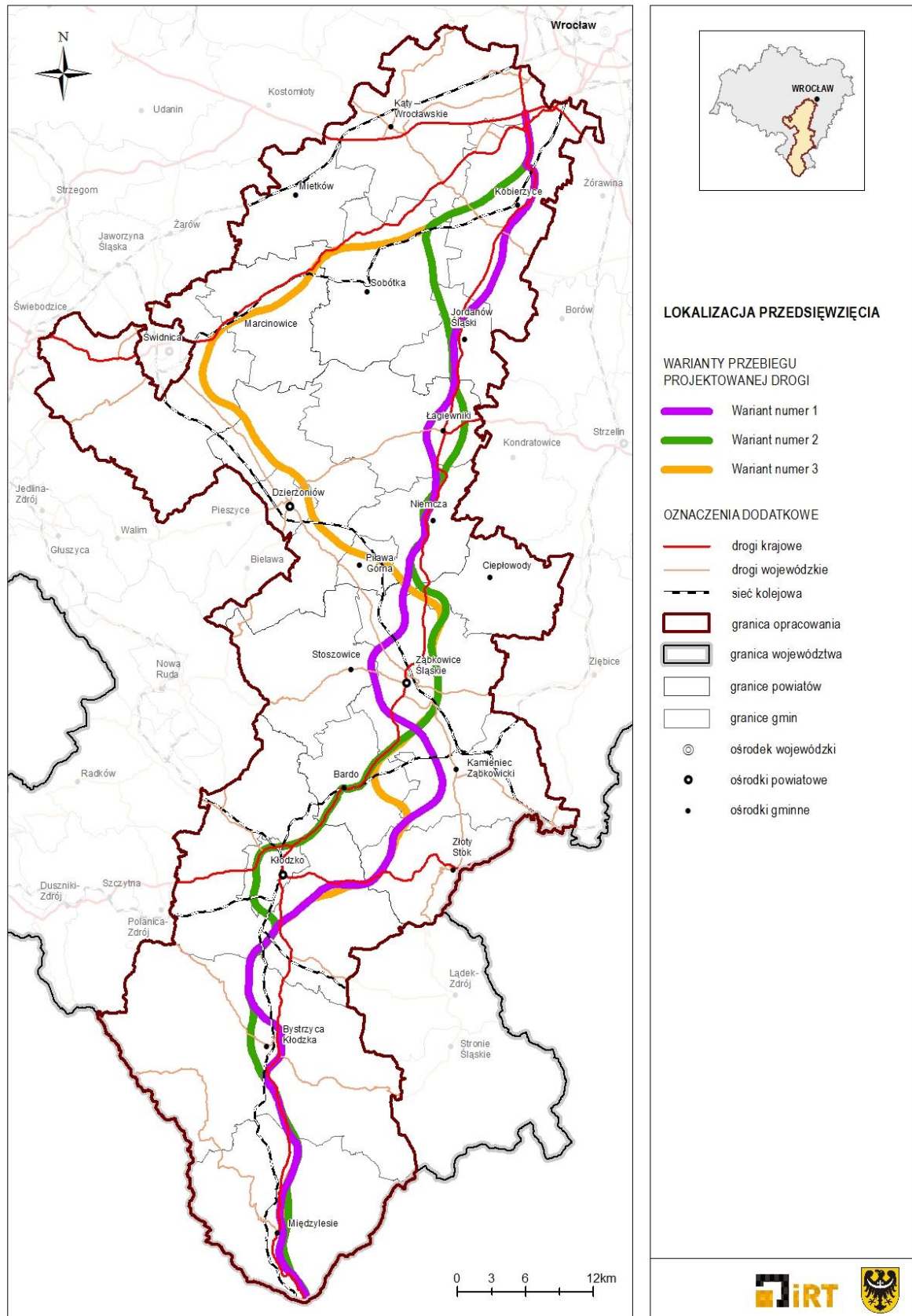
Ze względu na powyższą kwalifikację realizacja przedsięwzięcia dopuszczalna jest po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie art. 71 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (t.j. Dz. U. z 2013 poz. 1235 z późn. zm.).

II. OPIS PROJEKTU

II.1. Lokalizacja przedmiotu opracowania

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na obszarze następujących jednostek podziału administracyjnego kraju:

Państwo członkowskie (NUTS 0):	Polska
Region (NUTS 1):	południowo-zachodni
Województw (NUTS 2):	dolnośląskie
Podregion (NUTS 3):	Podregion wrocławski, Podregion wałbrzyski
Powiat (NUTS 4):	powiat dzierzoniowski, powiat kłodzki, powiat świdnicki, powiat wrocławski, powiat ząbkowicki
Gmina:	Bardo, Bystrzyca Kłodzka, Ciepłowody, Dzierżonów, Jordanów Śląski, Kamieniec Ząbkowicki, Kąty Wrocławskie, Kłodzko, Kobierzyce, Łagiewniki, Marcinowice, Mietków, Międzylesie, Niemcza, Piława Górna, Sobótka, Stoszowice, Świdnica, Ząbkowice Śląskie, Złoty Stok



Rys. 1. Lokalizacja przedsięwzięcia

II.2. Położenie geograficzne głównych elementów

Powiaty dzierzoniowski, kłodzki, świdnicki, wrocławski oraz ząbkowicki położone są w południowo-zachodniej Polsce, w województwie dolnośląskim, zostały utworzone w 1999 roku w wyniku reformy administracyjnej. Siedzibami powiatów są miasta Dzierżoniów, Kłodzko, Świdnica, Wrocław oraz Ząbkowice Śląskie. Północna część opisywanego obszaru znajduje się na Nizinie Śląskiej, centralna część położona jest na Przedgórzu Sudeckim, południowa część położona jest w Sudetach Środkowych oraz w Sudetach Wschodnich.

Powiat dzierzoniowski składa się z siedmiu gmin, z których cztery to gminy miejskie: Bielawa, Dzierżoniów, Pieszyce, Piława Górna, status miejsko-wiejski posiada gmina Niemcza, natomiast dwie gminy mają status wiejski: Dzierżoniów, Łagiewniki. Powiat kłodzki składa się z czternastu gmin, z których pięć posiada status miejski: Duszniki-Zdrój, Kłodzko, Kudowa Zdrój, Nowa Ruda, Polanica-Zdrój, sześć gmin posiada status miejsko-wiejski: Bystrzyca Kłodzka, Łądek-Zdrój, Międzylesie, Radków, Stronie Śląskie, Szczytna, natomiast status wiejski posiadają trzy gminy Kłodzko, Łądek-Zdrój, Nowa Ruda. Powiat świdnicki składa się z ośmiu gmin, z których dwie mają status miejski Świdnica, Świebodzice, trzy gminy posiadają status miejsko-wiejski: Jaworzyna Śląska, Strzegom, Żarów, natomiast status wiejski posiadają gminy: Dobromierz, Marcinowice, Świdnica. Powiat wrocławski składa się z dziewięciu gmin, z których trzy posiadają status miejsko-wiejski: Kąty Wrocławskie, Sobótka, Siechnice, natomiast status wiejski posiada pięć gmin: Czernica, Długoleś, Jordanów Śląski, Kobierzyce, Mietków, Żórawina. Powiat ząbkowicki składa się z siedmiu gmin, z których status miejsko-wiejski posiadają: Bardo, Ząbkowice Śląskie, Ziębice, Złoty Stok, natomiast status wiejski posiadają trzy gminy: Ciepłowody, Kamieniec Ząbkowicki, Stoszowice.

Obszar wymienionych powiatów od północy graniczy z powiatami średzkim, trzebnickim oraz miastem na prawach powiatu Wrocław. Od wschodu graniczy z powiatami oleśnickim, oławskim, strzelińskim, nyskim oraz krajem ołomunieckim w Republice Czeskiej. Od południa obszar graniczy z krajem hradeckim oraz krajem pardubickim położonymi w Republice Czeskiej. Od zachodu obszar graniczy z powiatami jaworskim i wałbrzyskim oraz powiatem grodzki Wałbrzych. Projektowany odcinek drogi przebiega przez tereny gmin: Bardo, Bystrzyca Kłodzka, Ciepłowody, Dzierżoniów (gmina miejska), Dzierżoniów (gmina wiejska), Jordanów Śląski, Kamieniec Ząbkowicki, Kąty Wrocławskie, Kłodzko (gmina miejska), Kłodzko (gmina wiejska), Kobierzyce, Łagiewniki, Marcinowice, Międzylesie, Niemcza, Piława Górna, Sobótka, Stoszowice, Świdnica (gmina wiejska), Ząbkowice Śląskie, Złoty Stok.

Tab. 1. Charakterystyka gmin w granicach opracowania

Lp.	Gmina	Powierzchnia	Udział w powierzchni powiatu	Liczba ludności	Udział w liczbie ludności powiatu	Gminy sąsiednie
powiat dzierzoniowski						
1.	Dzierżonów – gmina miejska	20,07 km ²	4,2%	34 679	32,9%	<ul style="list-style-type: none"> • Bielawa, Dzierżonów - gmina wiejska, Pieszycy (powiat dzierzoniowski)
2.	Dzierżonów – gmina wiejska	141,06 km ²	29,5%	9 353	8,9%	<ul style="list-style-type: none"> • Bielawa, Dzierżonów - gmina miejska, Łagiewniki, Niemcza, Pieszycy, Piława Górna (powiat dzierzoniowski) • Marcinowice, Świdnica - gmina wiejska (powiat kłodzki) • Nowa Ruda - gmina wiejska (powiat kłodzki) • Stoszowice (powiat ząbkowicki)
3.	Łagiewniki	124,77 km ²	26,1%	7 540	7,2%	<ul style="list-style-type: none"> • Dzierżonów - gmina wiejska, Niemcza (powiat dzierzoniowski) • Jordanów Śląski, Sobótka (powiat wrocławski) • Kondratowice (powiat strzeliński) • Marcinowice (powiat świdnicki)
4.	Niemcza	71,86 km ²	15,0%	5 805	5,5%	<ul style="list-style-type: none"> • Ciepłowody, Ząbkowice Śląskie (powiat ząbkowicki) • Dzierżonów - gmina wiejska, Łagiewniki, Piława Górna (powiat dzierzoniowski) • Kondratowice (powiat strzeliński)
5.	Piława Górna	20,93 km ²	4,4%	6 749	6,4%	<ul style="list-style-type: none"> • Dzierżonów - gmina wiejska, Niemcza (powiat dzierzoniowski) • Stoszowice, Ząbkowice Śląskie (powiat ząbkowicki)

powiat kłodzki						
6.	Bystrzyca Kłodzka	338,53 km ²	20,6%	19 689	11,9%	<ul style="list-style-type: none"> • Dobruška, Rychnov nad Kněžnou (kraj hradecki w Czechach) • Kłodzko, Lądek-Zdrój, Polanica-Zdrój, Stronie Śląskie, Szczytna (powiat kłodzki)
7.	Kłodzko – gmina miejska	24,84 km ²	1,5%	28 356	17,1%	<ul style="list-style-type: none"> • Kłodzko - gmina wiejska (powiat kłodzki)
8.	Kłodzko – gmina wiejska	253,25 km ²	25,4%	17 290	10,4%	<ul style="list-style-type: none"> • Bardo, Stoszowice, Złoty Stok (powiat strzeliński) • Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko - gmina miejska, Lądek-Zdrój, Nowa Ruda - gmina wiejska, Polanica-Zdrój, Radków, Szczytna (powiat kłodzki)
9.	Międzylesie	188,75 km ²	11,5%	7 559	4,6%	<ul style="list-style-type: none"> • Bystrzyca Kłodzka (powiat kłodzki) • Králíky, Žamberk (kraj pardubicki w Czechach)
powiat świdnicki						
10.	Marcinowice	95,24 km ²	12,4%	6 480	4,0%	<ul style="list-style-type: none"> • Dzierżoniów - gmina wiejska, Łagiewniki (powiat dzierżoniowski) • Mietków, Sobótka (powiat wrocławski) • Świdnica - gmina miejska, Żarów (powiat świdnicki)
11.	Świdnica – gmina wiejska	207,84 km ²	28,0%	16 719	10,3%	<ul style="list-style-type: none"> • Jaworzyna Śląska, Marcinowice, Świdnica – gmina miejska, Świebodzice, Żarów (powiat świdnicki) • Dzierżoniów - gmina wiejska, Pieszycy (powiat dzierżoniowski) • Walim (powiat wałbrzyski) • Wałbrzych (miasto na prawach powiatu)
powiat wrocławski						

12.	Jordanów Śląski	56,69 km ²	5,1%	3 138	2,5%	<ul style="list-style-type: none"> • Borów, Kondratowice (powiat strzeliński) • Kobierzyce, Sobótka (powiat wrocławski) • Łagiewniki (powiat świdnicki)
13.	Kamieniec Ząbkowicki	96,69 km ²	12,1%	8 512	12,5%	<ul style="list-style-type: none"> • Bardo, Ząbkowice Śląskie, Ziębice, Złoty Stok (powiat ząbkowicki) • Paczków (powiat nyski)
14.	Kąty Wrocławskie	176,66 km ²	15,8%	21 892	17,6%	<ul style="list-style-type: none"> • Kobierzyce, Mietków, Sobótka (powiat wrocławski) • Kostomłoty, Miękinia (powiat średzki) • Wrocław (miasto na prawach powiatu)
15.	Kobierzyce	149,26 km ²	13,4%	17 684	14,2%	<ul style="list-style-type: none"> • Borów (powiat strzeliński) • Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Siechnice, Sobótka, Żórawina (powiat wrocławski)
powiat ząbkowicki						
16.	Bardo	73,03 km ²	9,1%	5 510	8,1%	<ul style="list-style-type: none"> • Kamieniec Ząbkowicki, Stoszowice, Ząbkowice Śląskie, Złoty Stok (powiat ząbkowicki) • Kłodzko – gmina wiejska (powiat kłodzki)
16.	Cieplowody	77,41 km ²	9,7%	3 125	4,6%	<ul style="list-style-type: none"> • Kondratowice, Strzelin (powiat strzeliński) • Niemcza (powiat dzierzoniowski) • Ząbkowice Śląskie, Ziębice (powiat ząbkowicki)
17.	Stoszowice	110,72 km ²	13,8%	8 512	12,5%	<ul style="list-style-type: none"> • Bardo, Ząbkowice Śląskie (powiat ząbkowicki) • Dzierżonów - gmina wiejska, Piława Górna (powiat dzierzoniowski)

						<ul style="list-style-type: none"> • Kłodzko - gmina wiejska, Nowa Ruda - gmina wiejska (powiat kłodzki)
18.	Ząbkowice Śląskie	146,13 km ²	18,2%	22 799	33,4%	<ul style="list-style-type: none"> • Bardo, Ciepłowody, Kamieniec Ząbkowicki, Stoszowice, Ziębice (powiat ząbkowicki) • Piława Górna, Niemcza (powiat dzierzoniowski)
19.	Złoty Stok	75,27 km ²	9,4%	4 742	6,9%	<ul style="list-style-type: none"> • Bardo, Kamieniec Ząbkowicki (powiat ząbkowicki) • Jeseník (kraj ołomuniecki w Czechach) • Kłodzko – gmina wiejska, Łądek-Zdrój (powiat kłodzki) • Paczków (powiat nyski)

Całkowity obszar zajmowany przez gminy na terenie, których położony jest projektowany odcinek drogi ekspresowej wynosi 2585,3 km², co stanowi 13% powierzchni województwa dolnośląskiego. Wymienione gminy zamieszkałe są przez 268 949 osób, co stanowi 9,2% ludności województwa.

II.3. Opis analizowanej sieci

Droga ekspresowa łącząca Wrocław z Kłodzkiem i granicą państwa w Boboszowie ma szansę stanowić element korytarza transportowego CETC – Route65 (Central European Transport Corridor), łączącego Bałtyk z Adriatykiem. Planowana droga oraz jej połączenia z autostradami: A4 i A8 oraz z drogami ekspresowymi: S5 i S8 mogą stanowić podstawowy układ dróg o wysokiej klasie technicznej zapewniający sprawne połączenie pogranicza polsko – niemiecko – czeskiego i Dolnego Śląska z pozostałą częścią Polski.

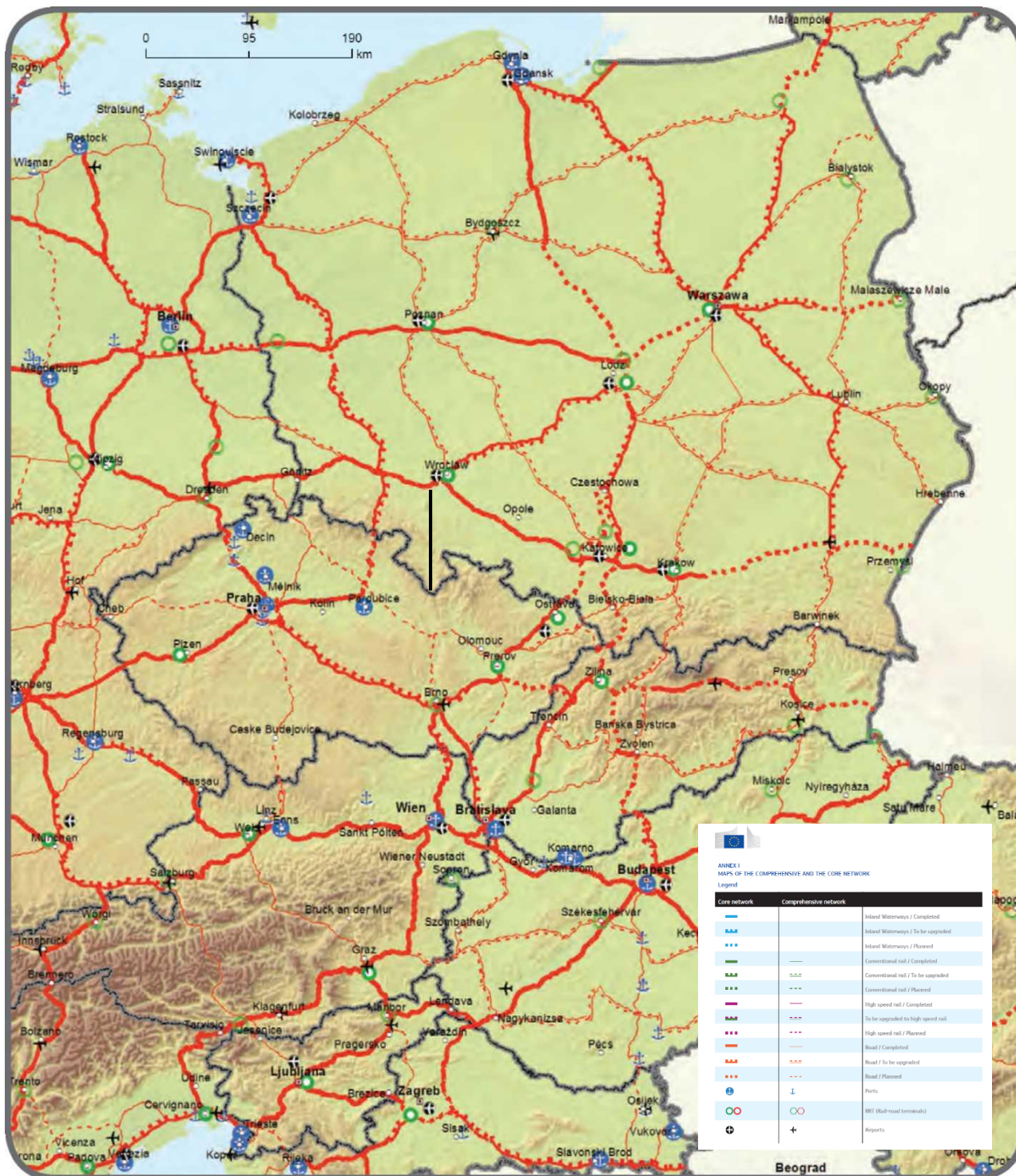
Obszar obsługiwany przez przyszłą drogę ekspresową zajmuje 8664 km² czyli około 2% powierzchni kraju i jest zamieszkały przez około 1,8 mln osób.

Celem przeprowadzenia inwestycji jest zwiększenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu poprzez skrócenie czasu podróży, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

W obszarze opracowania istniejące drogi krajowe (DK) numer 8 i 33 posiadają następujące powiązania z drogami o znaczeniu krajowym i regionalnym:

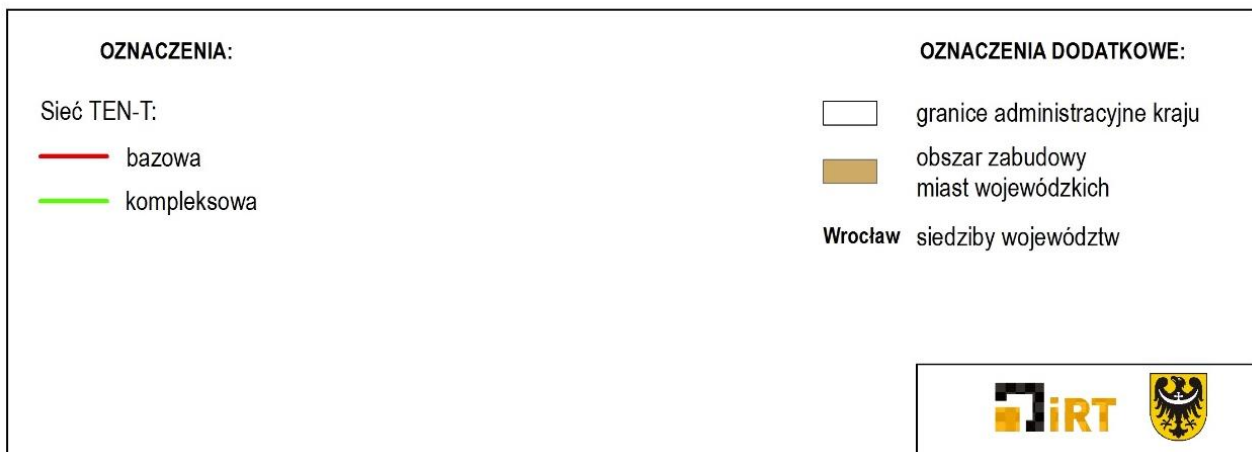
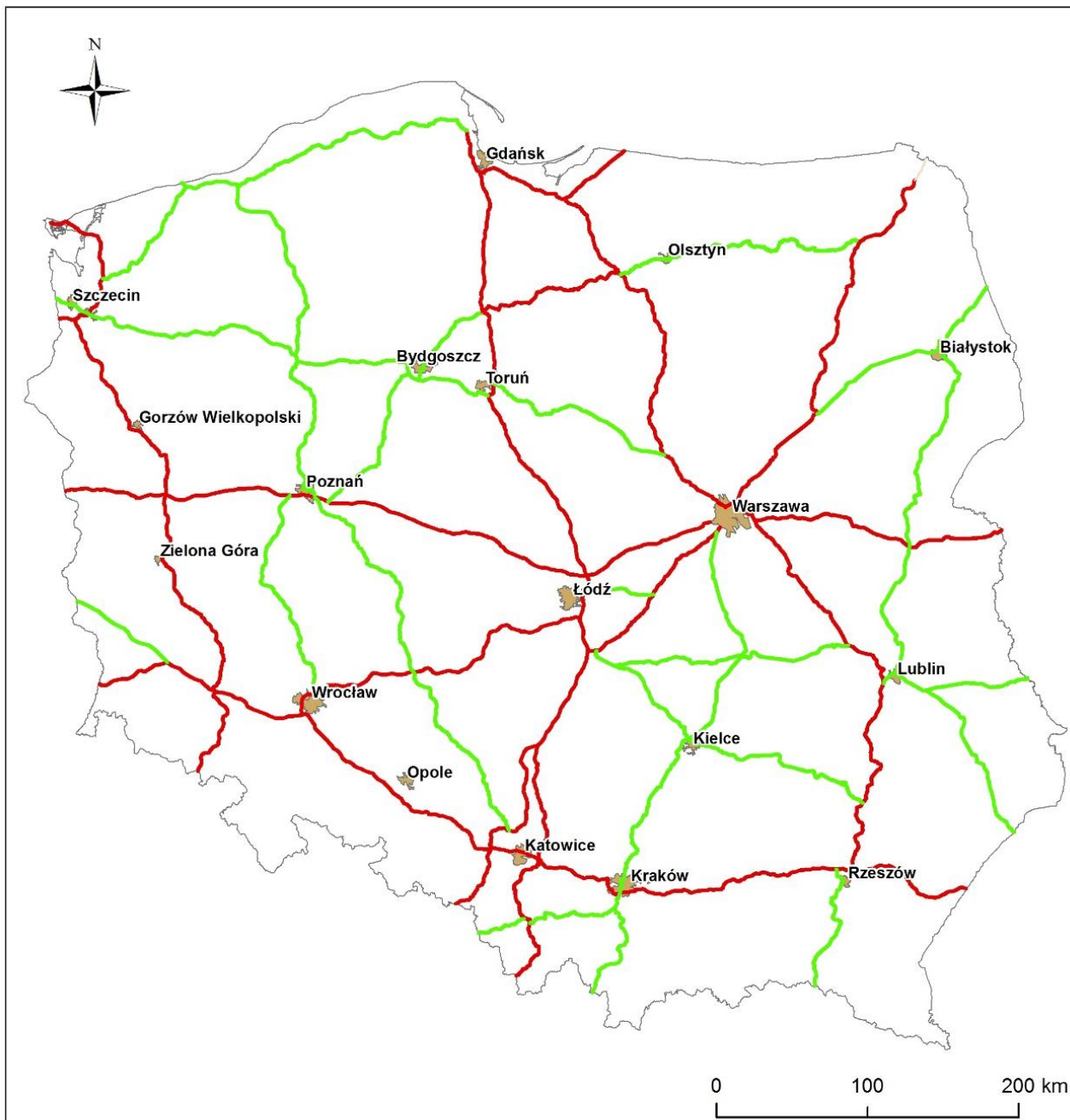
- DK39 (Łagiewniki – Strzelin – Brzeg – Namysłów – Kępno) w miejscowości Łagiewniki,
- DK33 (Kłodzko – Bystrzyca Kłodzka – Międzyzlesie – Boboszów) w miejscowości Kłodzko,
- DW346 (Środa Śląska - Kąty Wrocławskie – Gniechowice – Wierzbice – Szczepankowice – Stary Śleszów – Gaj Oławski – Godzikowice),
- DW384 (Wolibórz – Bielawa – Dzierżoniów – Kołaczów – Łagiewniki),
- DW382 (Nowy Jaworów – Słotwina – Świdnica – Dzierżoniów – Ząbkowice Śląskie – Kamieniec Ząbkowicki – Byczeń – gr. Województwa - Chałupki – Paczków – granica państwa Paczków/Biły Potok),

- DW385 (granica państwa Tłumaczów/Otovice – Tłumaczów – Nowa Ruda – Wolibórz – Srebrna Góra – Ząbkowice Śląskie – Niedźwiednik – Ziębice – Jagielnica – Wierzbna – Jaczowice),
- DW381 (Wałbrzych – Jedlina Zdrój – Głuszycza – obwodnica Nowej Rudy – Gorzuchów – Kłodzko),
- DW392 (Żelazno – Łądek Zdrój – Stronie Śląskie – Bystrzyca Kłodzka),
- DW388 (Ratno Dolne – Polanica Zdrój – Bystrzyca Kłodzka),
- DW389 (Duszniki Zdrój – Zieleniec – Mostowice granica państwa Mostowice/Orlicke Zahori – Międzylesie).

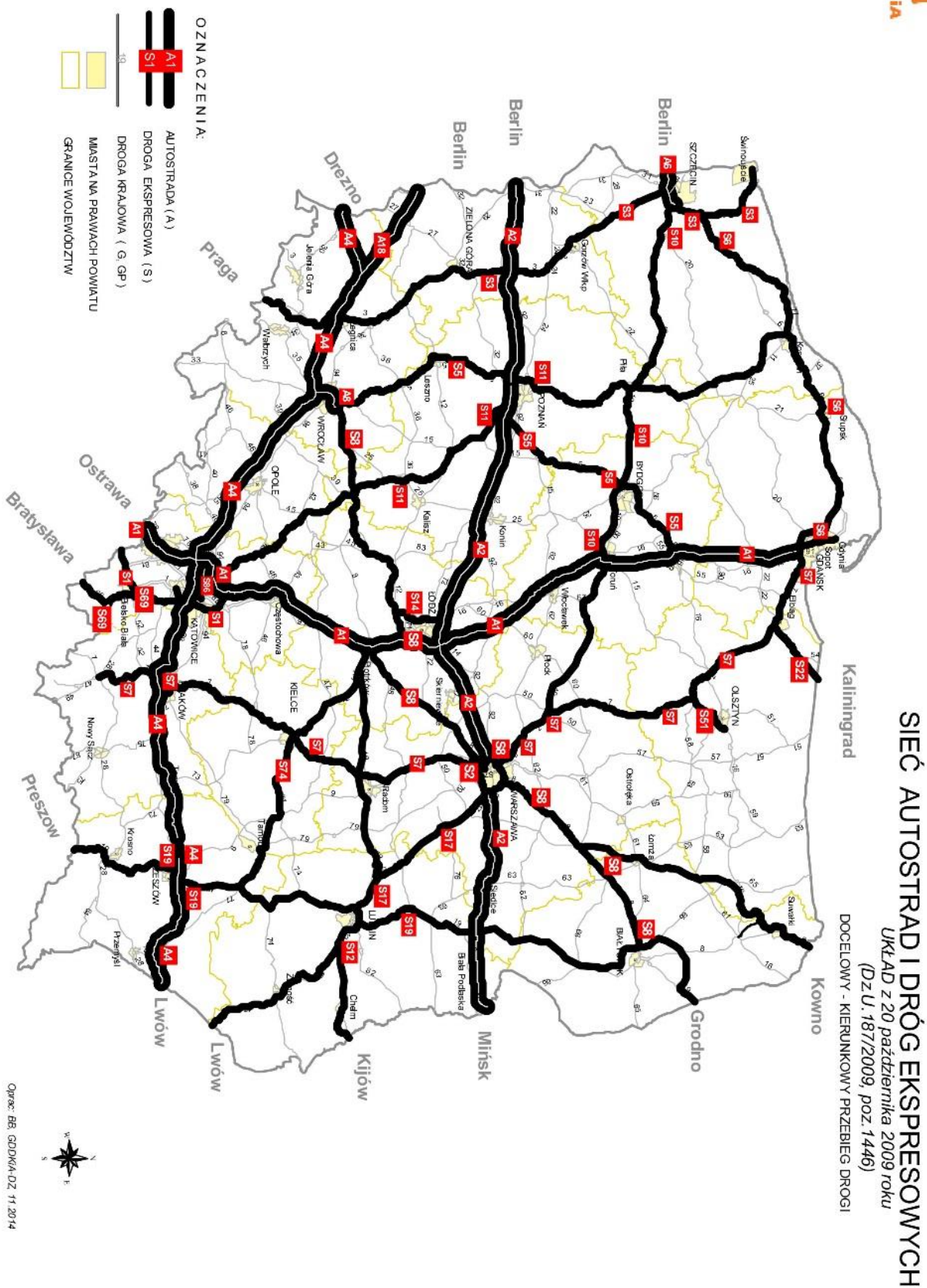


Rys. 2. Przedsięwzięcie na tle europejskiej sieci TEN-T¹

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

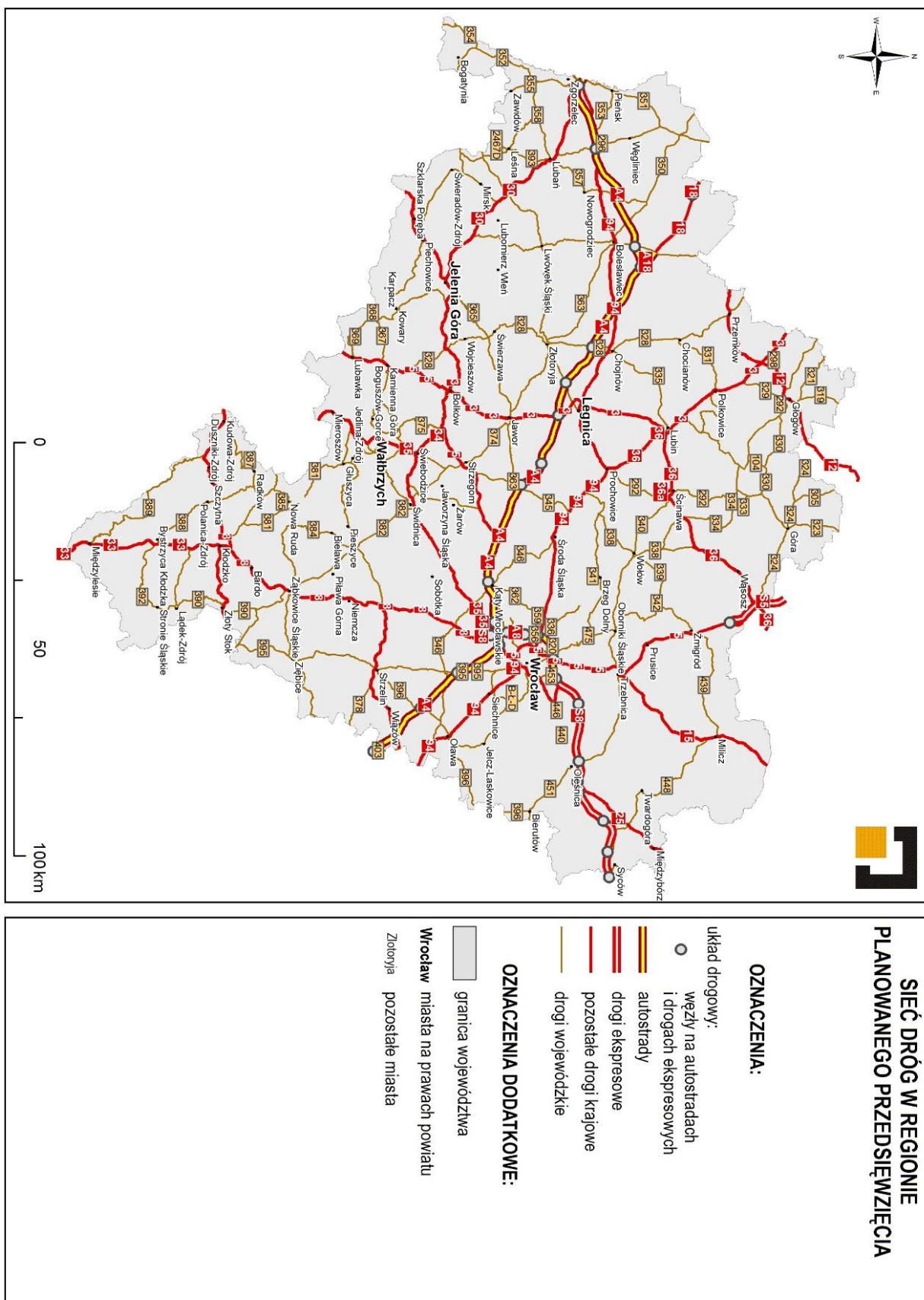


Rys. 3. Przedsięwzięcie na tle sieci TEN-T w ujęciu krajowym

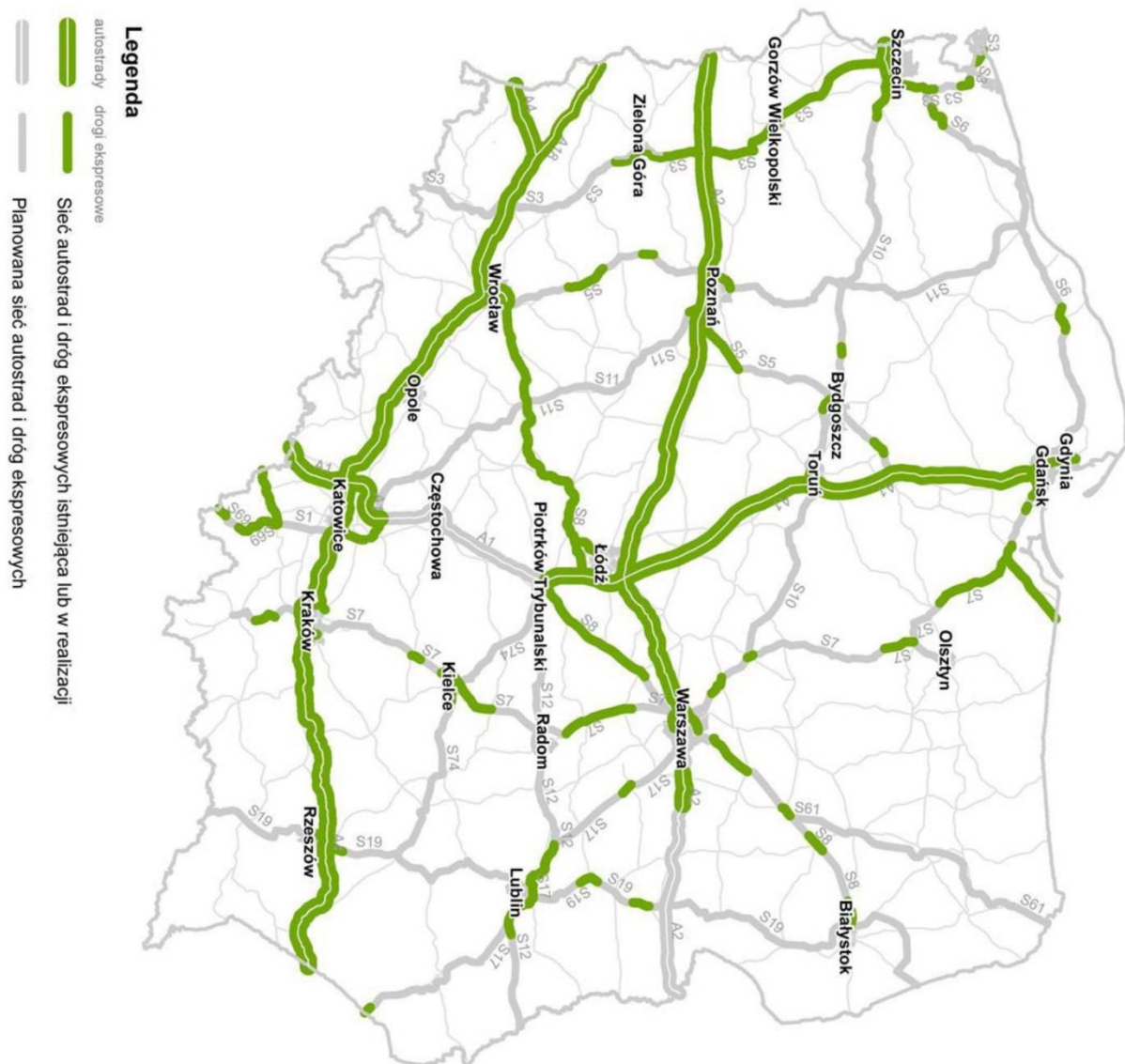


Oprac: BR, GDDKIA-DZ 11 2014

Rys. 4. Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych



Rys. 5. Sieć dróg w regionie planowanego przedsięwzięcia



Rys. 6. Istniejące i planowane autostrady i drogi ekspresowe

III. TŁO PROJEKTU

III.1. Wstęp

Transport drogowy jest dominującym środkiem transportu w Polsce z udziałem około 84% w ruchu towarowym i około 63% w ruchu pasażerskim. Stałe wzrosty natężenia ruchu kołowego zmuszają do rozwoju i poprawy parametrów ciągle niedoinwestowanej istniejącej sieci dróg krajowych. Wiele obszarów kraju (m.in. właśnie Kotlina Kłodzka) stanowi areały o silnej marginalizacji komunikacyjnej, które znacznie utrudniają ich rozwój ekonomiczny. Bez wątpienia konieczne jest podjęcie działań inwestycyjnych w tych obszarach, aby nie spowodować negatywnych konsekwencji dla dalszego rozwoju ekonomicznego.

Podstawowym celem rozwoju układu drogowego w omawianym obszarze jest:

- osiągnięcie korzyści w skali regionalnej i ponadregionalnej, jaką przyniosłoby usprawnienie ruchu turystycznego w kierunku Kotliny Kłodzkiej,
- wzrost bezpieczeństwa ruchu a także likwidacja „wąskich gardeł”, zwiększenie przepustowości oraz redukcja czasów podróży,
- polepszenie wewnętrznej infrastruktury drogowej na poziomie regionalnym w celu zwiększenia produktywności ekonomicznej przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju,
- Połączenie sieci drogowej kraju drogą o wysokiej klasie technicznej m.in. z Republiką Czeską i Austrią.

III.2. Zgodność ze strategiami i programami rozwoju

Poziom europejski

BIAŁA KSIĘGA - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (Bruksela, dnia 28 marca 2011r.), głównymi celami dokumentu są m.in.: transport jako fundament gospodarki i społeczeństwa, stymulujący rozwój gospodarczy, integracja gospodarcza obszarów poprzez zapewnienie skutecznego transportu, poprawa bezpieczeństwa systemów transportowych i minimalizacja szkodliwego oddziaływania na środowisko.

Poziom krajowy

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r.), zakłada osiągnięcie strategicznego celu kluczowego, jakim jest poprawa jakości życia Polaków. Będzie to możliwe dzięki podjęciu działań w trzech obszarach zadaniowych: – konkurencyjności i innowacyjności (modernizacji), – równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji), – efektywności i sprawności państwa. Obszarowi równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) przyporządkowane zostały dwa kierunki interwencji w podziale tematycznym na rozwój regionalny i transport. Strategia wskazuje, że kluczowym czynnikiem umożliwiającym realizację celów w tym obszarze jest poprawa dostępności transportowej. W konsekwencji konieczne jest zbudowanie do 2020 r. podstawowej sieci autostradowej i dróg ekspresowych łączących regiony, jak również poprawa jakości dróg lokalnych oraz budowa ich powiązań z siecią dróg krajowych. Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego przewiduje zwiększenie dostępności transportowej poprzez modernizację, rozbudowę (głównie w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T) i utrzymanie całej sieci dróg krajowych. Zwraca również uwagę na potrzebę podjęcia działań służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz udroźnieniu obszarów miejskich i metropolitalnych.

Strategia rozwoju kraju 2020 (dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012r.) - jednym z głównych celów i priorytetów rozwojowych Strategii jest *zwiększenie efektywności transportu* jako kluczowego czynnika determinującego rozwój gospodarczy kraju. Dostępność infrastruktury transportowej oraz jej odpowiednia przepustowość umożliwią dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do regionów rozwijających się wolniej. Najważniejszym celem Polski w perspektywie do roku 2020 jest zwiększenie zewnętrznej i wewnętrznej (międzyregionalnej i lokalnej) dostępności terytorialnej. Działania te powinny zatem być ukierunkowane na likwidację peryferyjności, zarówno całego kraju, jak i jego poszczególnych regionów. W kontekście zapewnienia spójności terytorialnej konieczna jest rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z siecią metropolii.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011r.) to główny dokument strategiczny kreujący ład przestrzenny w Polsce oraz porządkujący zagadnienia związane z rozwojem, w którym przestrzeń traktowana jest jako płaszczyzna odniesienia dla działań rozwojowych. Jednym z głównych celów zawartych w KPZK 2030 jest *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*. W ramach tego celu realizowane mają być następujące kierunki działań:

- *Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej* - działania obejmą podniesienie rangi i priorytetu realizacyjnego inwestycji drogowych i kolejowych na trasach m.in. **Wrocław - Brno - Wiedeń**;
- *Poprawa dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast* - szczególne działania dedykowane będą regionom takim jak **Kotlina Kłodzka**.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 13 lipca 2010 r.) - jednym z założeń dokumentu jest zwiększenie spójności terytorialnej, zarówno w skali krajowej, jak i regionalnej, w tym budowa powiązań między miastami wojewódzkimi a ich otoczeniem regionalnym, a przez to ograniczanie dysproporcji rozwojowych między poszczególnymi województwami. Jednym z wyzwań strategicznych KSRR jest *zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju*. Zdiagnozowany w nim został negatywny wpływ na efektywność i sprawność połączeń drogowych między obszarami miejskimi kraju oraz na płynność ruchu tranzytowego niedostatecznie rozbudowanej i rozproszonej sieci autostrad, dróg ekspresowych i dróg szybkiego ruchu.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) (dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013r.) - głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 - zgodnie z opublikowanym przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w ramach konsultacji publicznych (w terminie od 22 grudnia 2014 r. do 30 stycznia 2015 r.) projektem Programu, przedmiotowa inwestycja nie została uwzględniona na liście z zadaniami inwestycyjnymi planowanymi do realizacji w latach 2014 - 2020.

Poziom wojewódzki

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 (dokument przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w dniu 28 lutego 2013r.) - w ramach celów rozwoju województwa dolnośląskiego określonych w SRWD 2020 priorytetem jest *zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej*. W związku z tym jednym z głównych postulatów Samorządu Województwa Dolnośląskiego dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej jest przedsięwzięcie polegające na

budowie drogi o znaczeniu ponadregionalnym, w standardzie co najmniej drogi ekspresowej w relacji Wrocław - Kłodzko - Moravská Třebová.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020 (dokument przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego w dniu 27 marca 2014r.) - PZPWD stanowi podstawowe narzędzie dla kształtowania przez samorząd wojewódzki regionalnej polityki przestrzennej. Jednym z celów strategicznych dotyczącym rozwoju przestrzennego województwa wynikającym z przyjętych ustaleń w KPZK 2030, SRWD 2020 oraz zaleceń zawartych w krajowych i regionalnych dokumentach planowania strategicznego jest *ukształtowanie sprawnych, bezpiecznych systemów transportu i komunikacji, powiązanych z systemem krajowym i europejskim*. W przyjętych kierunkach i zasadach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej, w części *kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych - poprawa dostępności zewnętrznej*, poprzez działanie polegające na *realizacji nowych i rozbudowie istniejących powiązań zewnętrznych jako dróg bezkolizyjnych (autostrady i drogi ekspresowe w części w ramach sieci TEN-T)* wskazane zostało zadanie polegające na *budowie drogi S5 (odcinek granica województwa - Wrocław - Boboszków)*.

Poziom lokalny

Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin sporządzane są w celu określenia polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. W części określającej kierunki rozwoju przestrzennego i zasady polityki przestrzennej określone są podstawowe reguły działania w przestrzeni przyjęte przez samorządy lokalne w tym orientacyjne przebiegi dróg. Orientacyjny przebieg drogi szybkiego ruchu łączącej Wrocław z południową granicą państwa ujęty został w następujących studiach gmin: Bardo, Bystrzyca Kłodzka, Ciepłowody, Jordanów Śląski, Katy Wrocławskie, gmina miejska i wiejska Kłodzko, Łagiewniki, Marcinowice, Międzyzlesie, Niemcza, Sobótka, Ząbkowice Śląskie oraz Złoty Stok.

III.3. Warunki społeczne i gospodarcze

Podstawowe dane statystyczne charakteryzujące obszar w granicach, którego zlokalizowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie.

Tab. 2. Powierzchnia w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r.

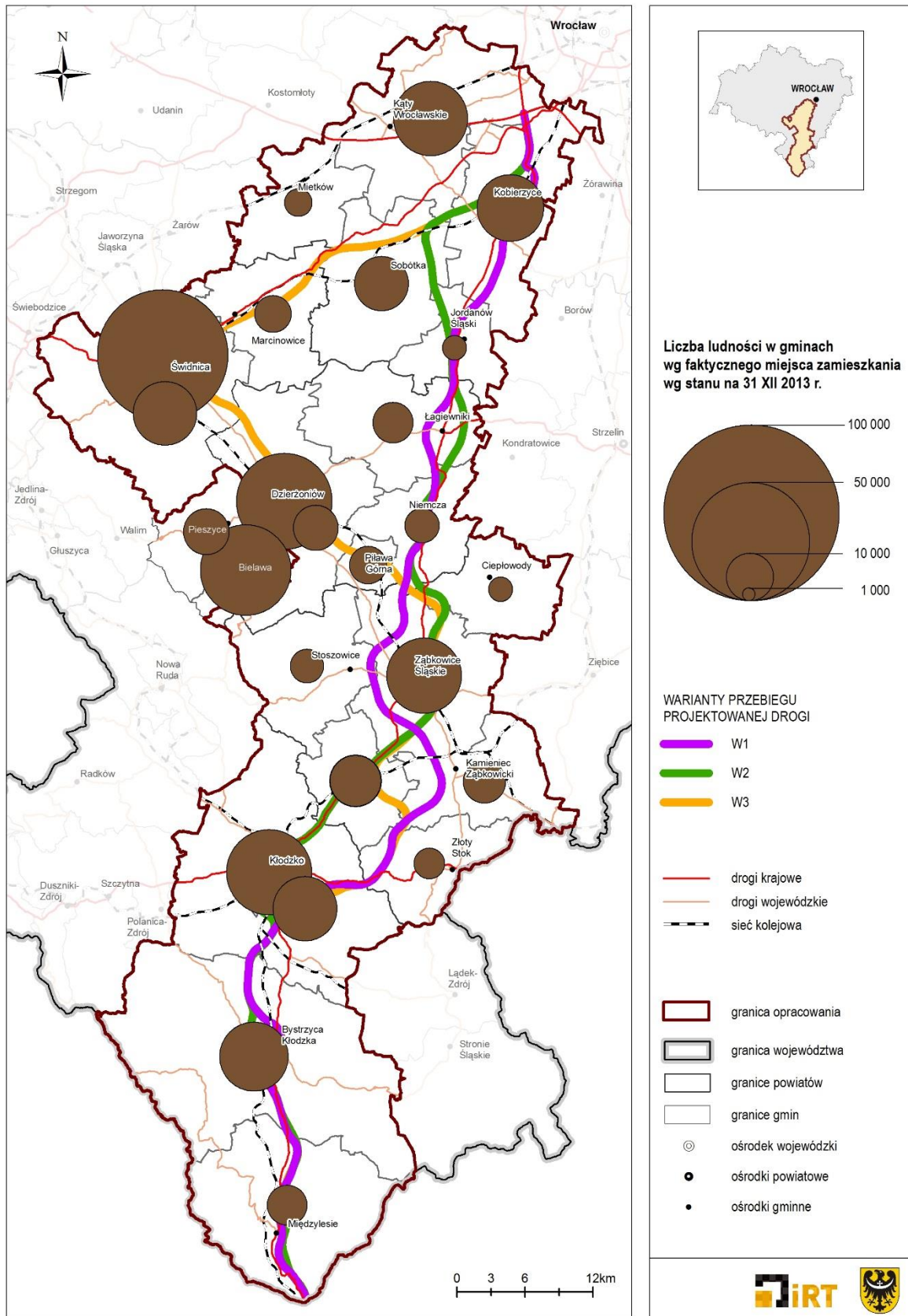
Jednostka terytorialna	Powierzchnia ogółem		% powierzchni województwa		% powierzchni kraju	
	2009	2013	2009	2013	2009	2013
	ha					
POLSKA	31267938	31267967				
DOLNOŚLĄSKIE	1994674	1994674				
gmina miejska Dzierżoniów	2007	2007	0,10	0,10	0,01	0,01
gmina miejska Piława Górna	2093	2093	0,10	0,10	0,01	0,01
gmina wiejska Dzierżoniów	14106	14106	0,71	0,71	0,05	0,05
gmina wiejska Łągiewniki	12477	12477	0,63	0,63	0,04	0,04
gmina miejsko-wiejska Niemcza	7186	7186	0,36	0,36	0,02	0,02
gmina miejska Kłodzko	2484	2484	0,12	0,12	0,01	0,01
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	33853	33853	1,70	1,70	0,11	0,11
gmina wiejska Kłodzko	25325	25325	1,27	1,27	0,08	0,08
gmina miejsko-wiejska Międzyzylesie	18875	18875	0,95	0,95	0,06	0,06
gmina miejska Świdnica	2176	2176	0,11	0,11	0,01	0,01
gmina wiejska Marcinowice	9524	9524	0,48	0,48	0,03	0,03
gmina wiejska Świdnica	20784	20784	1,04	1,04	0,07	0,07
gmina miejsko-wiejska Bardo	7303	7303	0,37	0,37	0,02	0,02
gmina wiejska Ciepłowody	7741	7741	0,39	0,39	0,02	0,02
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	9669	9669	0,48	0,48	0,03	0,03
gmina wiejska Stoszowice	11072	11072	0,56	0,56	0,04	0,04
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	14613	14613	0,73	0,73	0,05	0,05
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	7527	7527	0,38	0,38	0,02	0,02
gmina wiejska Jordanów Śląski	5669	5669	0,28	0,28	0,02	0,02
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	17666	17666	0,89	0,89	0,06	0,06
gmina wiejska Kobierzyce	14926	14926	0,75	0,75	0,05	0,05
gmina wiejska Mietków	8338	8338	0,42	0,42	0,03	0,03
gmina miejsko-wiejska Sobótka	13626	13626	0,68	0,68	0,04	0,04
gmina miejska Bielawa	3621	3621	0,18	0,18	0,01	0,01
gmina miejska Pieszyce	6361	6361	0,32	0,32	0,02	0,02

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).

Tab. 3. Liczba ludności ogółem w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r.

Jednostka terytorialna	Liczba ludności ogółem		% ludności województwa		% ludności kraju	
	2009	2013	2009	2013	2009	2013
POLSKA	38167329	38495659	2009	2013	2009	2013
DOLNOŚLĄSKIE	2876627	2909997				
gmina miejska Dzierżoniów	34168	34428	1,19	1,18	0,09	0,09
gmina miejska Piława Górna	6790	6696	0,24	0,23	0,02	0,02
gmina wiejska Dzierżoniów	9214	9339	0,32	0,32	0,02	0,02
gmina wiejska Łagiewniki	7332	7538	0,25	0,26	0,02	0,02
gmina miejsko-wiejska Niemcza	5891	5800	0,20	0,20	0,02	0,02
gmina miejska Kłodzko	27941	27997	0,97	0,96	0,07	0,07
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	19312	19549	0,67	0,67	0,05	0,05
gmina wiejska Kłodzko	16828	17372	0,58	0,60	0,04	0,05
gmina miejsko-wiejska Międzyzylesie	7382	7492	0,26	0,26	0,02	0,02
gmina miejska Świdnica	59620	59182	2,07	2,03	0,16	0,15
gmina wiejska Marcinowice	6354	6533	0,22	0,22	0,02	0,02
gmina wiejska Świdnica	15724	16854	0,55	0,58	0,04	0,04
gmina miejsko-wiejska Bardo	5505	5521	0,19	0,19	0,01	0,01
gmina wiejska Ciepłowody	3100	3111	0,11	0,11	0,01	0,01
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	8694	8462	0,30	0,29	0,02	0,02
gmina wiejska Stoszowice	5525	5516	0,19	0,19	0,01	0,01
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	22946	22631	0,80	0,78	0,06	0,06
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	4701	4717	0,16	0,16	0,01	0,01
gmina wiejska Jordanów Śląski	3044	3156	0,11	0,11	0,01	0,01
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	19232	22318	0,67	0,77	0,05	0,06
gmina wiejska Kobierzyce	15249	18232	0,53	0,63	0,04	0,05
gmina wiejska Mietków	3860	3857	0,13	0,13	0,01	0,01
gmina miejsko-wiejska Sobótka	12538	12793	0,44	0,44	0,03	0,03
gmina miejska Bielawa	30871	31186	1,07	1,07	0,08	0,08
gmina miejska Pieszyce	9370	9626	0,33	0,33	0,02	0,03

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).

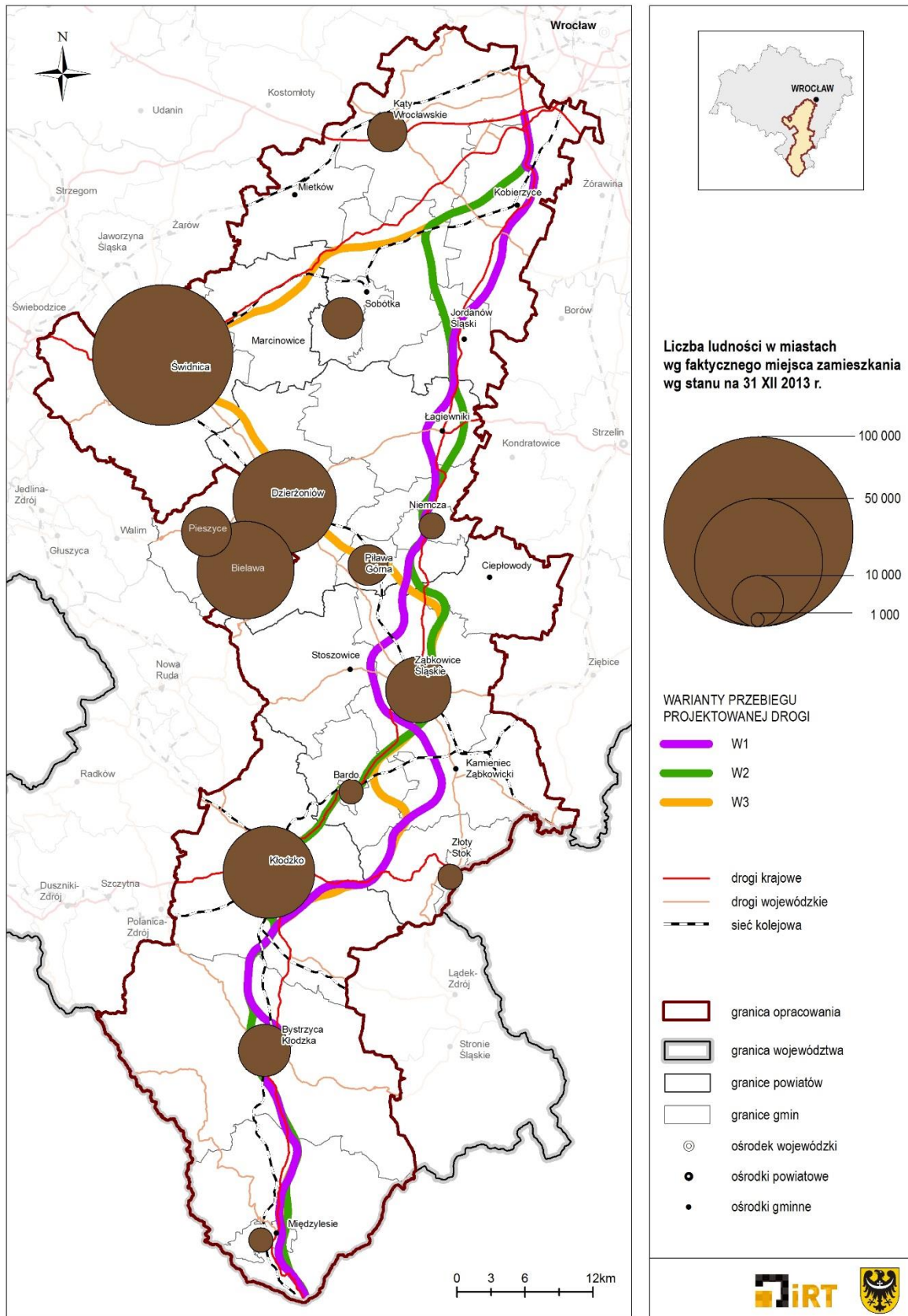


Rys. 7. Planowana droga na tle liczby ludności w gminach wg faktycznego miejsca zamieszkania

Tab. 4. Liczba ludności ogółem w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r.

Jednostka terytorialna	ogółem	
	ogółem	
	2009	2013
	osoba	osoba
POLSKA	38167329	38495659
DOLNOŚLĄSKIE	2876627	2909997
gmina miejska Dzierżoniów	34168	34428
gmina miejska Piława Górna	6790	6696
gmina wiejska Dzierżoniów	9214	9339
gmina wiejska Łagiewniki	7332	7538
gmina miejsko-wiejska Niemcza	5891	5800
Niemcza - miasto	3121	3121
Niemcza - obszar wiejski	2770	2679
gmina miejska Kłodzko	27941	27997
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	19312	19549
Bystrzyca Kłodzka - miasto	10375	10476
Bystrzyca Kłodzka - obszar wiejski	8937	9073
gmina wiejska Kłodzko	16828	17372
gmina miejsko-wiejska Międzyzlesie	7382	7492
Międzyzlesie - miasto	2745	2723
Międzyzlesie - obszar wiejski	4637	4769
gmina miejska Świdnica	59620	59182
gmina wiejska Marcinowice	6354	6533
gmina wiejska Świdnica	15724	16854
gmina miejsko-wiejska Bardo	5505	5521
Bardo - miasto	2739	2741
Bardo - obszar wiejski	2766	2780
gmina wiejska Ciepłowody	3100	3111
gmina wiejska Kamieniec Żąbkowicki	8694	8462
gmina wiejska Stoszowice	5525	5516
gmina miejsko-wiejska Żąbkowice Śląskie	22946	22631
Żąbkowice Śląskie - miasto	15969	15707
Żąbkowice Śląskie - obszar wiejski	6977	6924
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	4701	4717
Złoty Stok - miasto	2896	2935
Złoty Stok - obszar wiejski	1805	1782
gmina wiejska Jordanów Śląski	3044	3156
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	19232	22318
Kąty Wrocławskie - miasto	5592	6422
Kąty Wrocławskie - obszar wiejski	13640	15896
gmina wiejska Kobierzyce	15249	18232
gmina wiejska Mietków	3860	3857
gmina miejsko-wiejska Sobótka	12538	12793
Sobótka - miasto	6906	6991
Sobótka - obszar wiejski	5632	5802
gmina miejska Bielawa	30871	31186
gmina miejska Pieszyce	9370	9626

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).

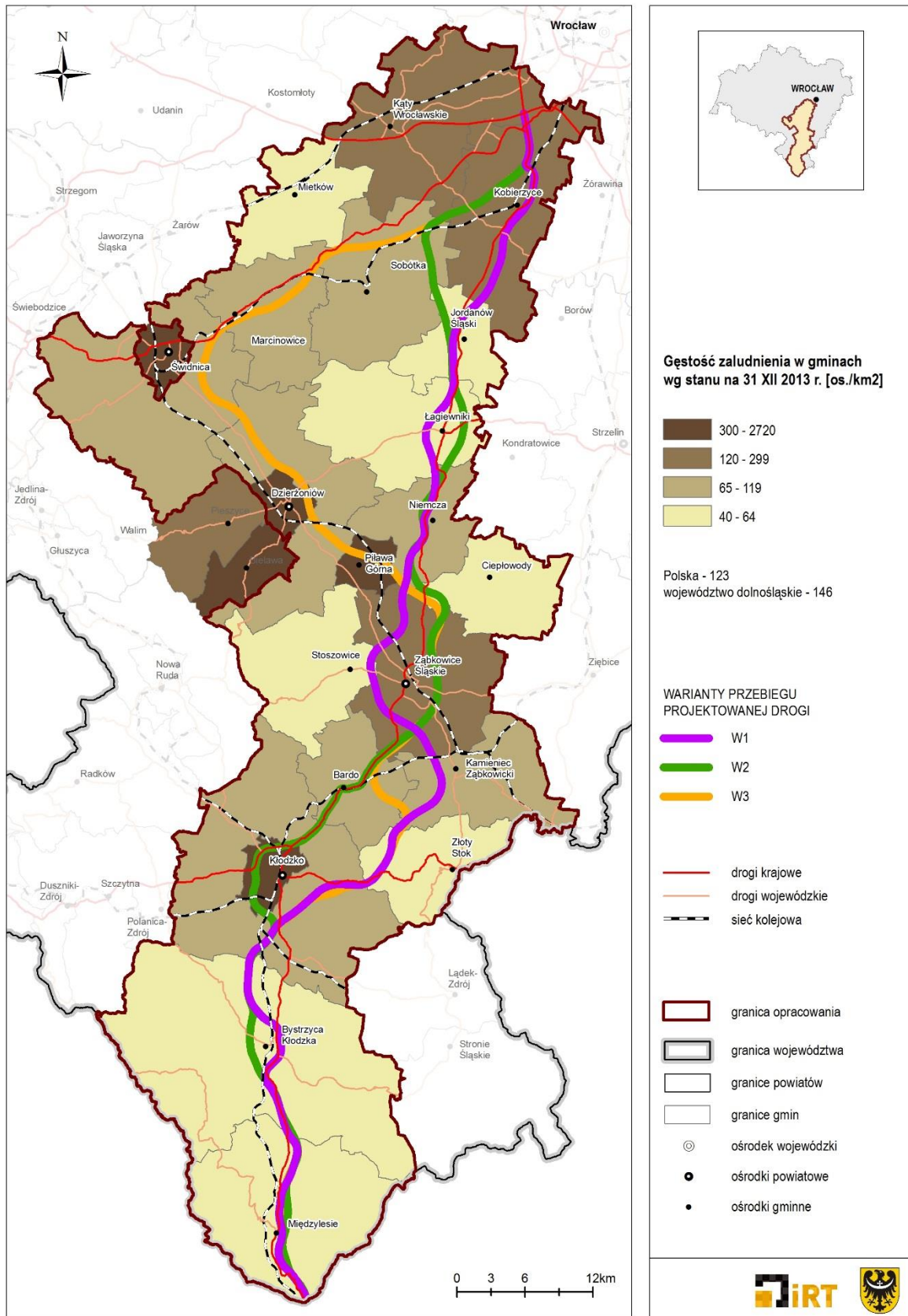


Rys. 8. Planowana droga na tle liczby ludności w miastach wg miejsca zamieszkania

Tab. 5. Liczba ludności ogółem na 1 km² w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013 r.

Jednostka terytorialna	ludność na 1 km ²	
	2009	2013
POLSKA	122	123
DOLNOŚLĄSKIE	144	146
gmina miejska Dzierżoniów	1702	1715
gmina miejska Piława Górna	324	320
gmina wiejska Dzierżoniów	65	66
gmina wiejska Łagiewniki	59	60
gmina miejsko-wiejska Niemcza	82	81
gmina miejska Kłodzko	1125	1127
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	57	58
gmina wiejska Kłodzko	66	69
gmina miejsko-wiejska Międzyzylesie	39	40
gmina miejska Świdnica	2740	2720
gmina wiejska Marcinowice	67	69
gmina wiejska Świdnica	76	81
gmina miejsko-wiejska Bardo	75	76
gmina wiejska Ciepłowody	40	40
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	90	88
gmina wiejska Stoszowice	50	50
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	157	155
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	62	63
gmina wiejska Jordanów Śląski	54	56
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	109	126
gmina wiejska Kobierzyce	102	122
gmina wiejska Mietków	46	46
gmina miejsko-wiejska Sobótka	92	94
gmina miejska Bielawa	853	861
gmina miejska Pieszyce	147	151

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).



Rys. 9. Planowana droga na tle gęstości zaludnienia w gminach.

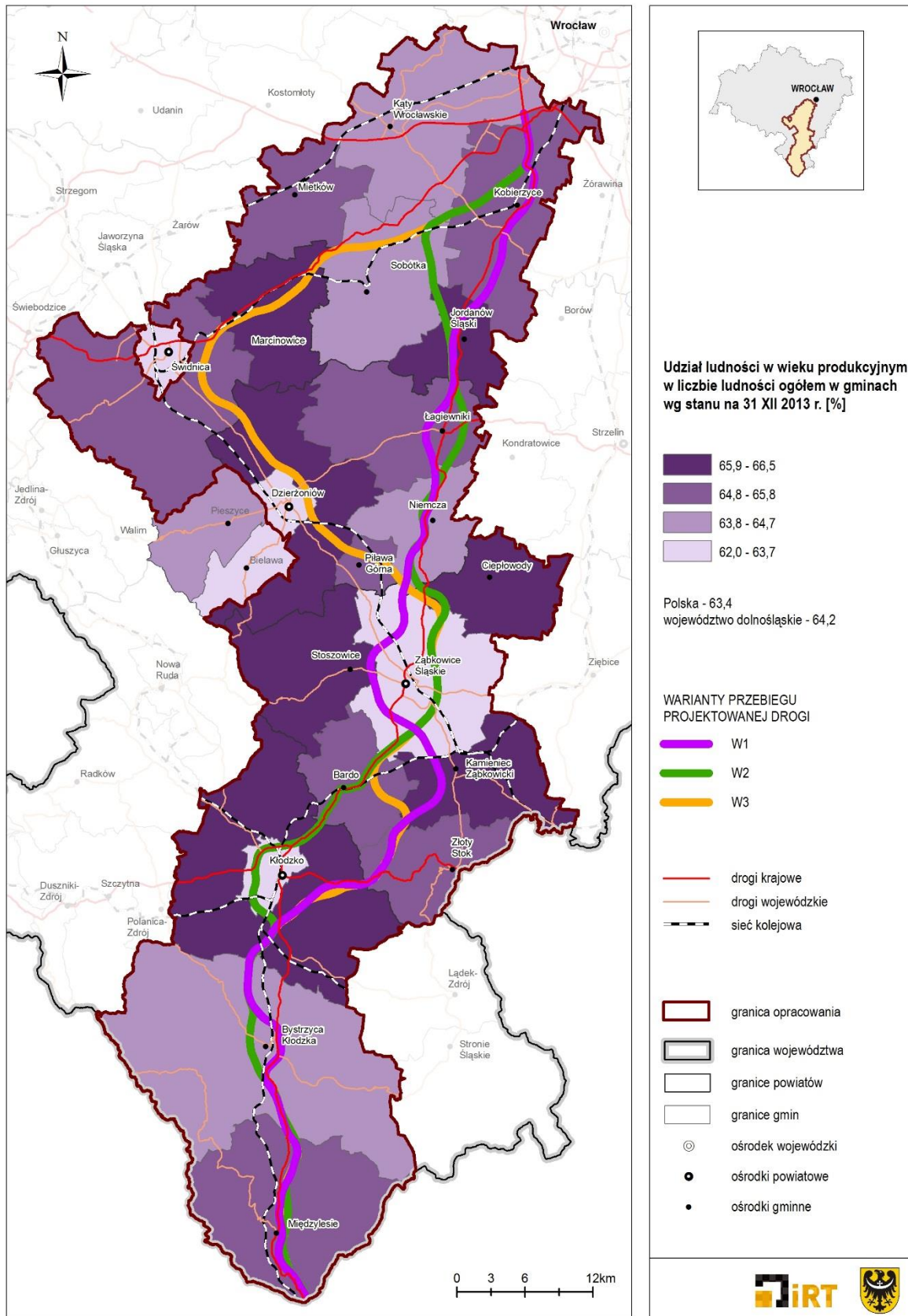
Tab. 6. Liczba ludności wg grup ekonomicznych w podziale na jednostki terytorialne wg stanu na 2009 i 2013r.

Jednostka terytorialna	w wieku przedprodukcyjnym		w wieku produkcyjnym		w wieku poprodukcyjnym	
	ogółem		ogółem		ogółem	
	2009	2013	2009	2013	2009	2013
	osoba	osoba	osoba	osoba	osoba	osoba
POLSKA	7231271	6995362	24624443	24422146	6311615	7078151
DOLNOŚLĄSKIE	504040	490561	1893481	1867285	479106	552151
gmina miejska Dzierżoniów	5287	5109	22007	21488	6874	7831
gmina miejska Piława Górna	1343	1178	4354	4369	1093	1149
gmina wiejska Dzierżoniów	1676	1583	6138	6169	1400	1587
gmina wiejska Łagiewniki	1401	1376	4849	4895	1082	1267
gmina miejsko-wiejska Niemcza	1048	936	3791	3736	1052	1128
gmina miejska Kłodzko	4751	4302	17753	17366	5437	6329
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	3370	3089	12662	12561	3280	3899
gmina wiejska Kłodzko	3170	3088	11136	11467	2522	2817
gmina miejsko-wiejska Międzyzylesie	1346	1292	4905	4895	1131	1305
gmina miejska Świdnica	9930	9089	38877	37325	10813	12768
gmina wiejska Marcinowice	1298	1256	4223	4334	833	943
gmina wiejska Świdnica	3235	3265	10391	11065	2098	2524
gmina miejsko-wiejska Bardo	926	878	3639	3621	940	1022
gmina wiejska Ciepłowody	589	540	2044	2066	467	505
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	1556	1454	5823	5609	1315	1399
gmina wiejska Stoszowice	985	961	3739	3644	801	911
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	4115	3647	14779	14320	4052	4664
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	831	759	3108	3072	762	886
gmina wiejska Jordanów Śląski	559	571	2055	2100	430	485
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	3928	4705	12654	14404	2650	3209
gmina wiejska Kobierzyce	3303	4086	10173	11929	1773	2217
gmina wiejska Mietków	692	688	2498	2505	670	664
gmina miejsko-wiejska Sobótka	2358	2300	8231	8185	1949	2308
gmina miejska Bielawa	4980	4682	20132	19857	5759	6647
gmina miejska Pieszyce	1698	1691	6087	6155	1585	1780

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).

Tab. 7. Udział ludności w wieku produkcyjnym w liczbie ludności ogółem w 2009 i 2013r.

Jednostka terytorialna	% ludności w wieku produkcyjnym w ogóle ludności	
	2009	2013
POLSKA		
DOLNOŚLĄSKIE		
gmina miejska Dzierżoniów	64,41	62,41
gmina miejska Piława Górna	64,12	65,25
gmina wiejska Dzierżoniów	66,62	66,06
gmina wiejska Łagiewniki	66,13	64,94
gmina miejsko-wiejska Niemcza	64,35	64,41
gmina miejska Kłodzko	63,54	62,03
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	65,57	64,25
gmina wiejska Kłodzko	66,18	66,01
gmina miejsko-wiejska Międzyzylesie	66,45	65,34
gmina miejska Świdnica	65,21	63,07
gmina wiejska Marcinowice	66,46	66,34
gmina wiejska Świdnica	66,08	65,65
gmina miejsko-wiejska Bardo	66,10	65,59
gmina wiejska Ciepłowody	65,94	66,41
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	66,98	66,28
gmina wiejska Stoszowice	67,67	66,06
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	64,41	63,28
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	66,11	65,13
gmina wiejska Jordanów Śląski	67,51	66,54
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	65,80	64,54
gmina wiejska Kobierzyce	66,71	65,43
gmina wiejska Mietków	64,72	64,95
gmina miejsko-wiejska Sobótka	65,65	63,98
gmina miejska Bielawa	65,2	63,7
gmina miejska Pieszycy	65,0	63,9



Rys. 10. Planowana droga na tle udziału ludności w wieku produkcyjnym.

Tab. 8. Liczba ludności ogółem, w wieku produkcyjnym oraz bezrobotni zarejestrowani w 2009 i 2013 r.

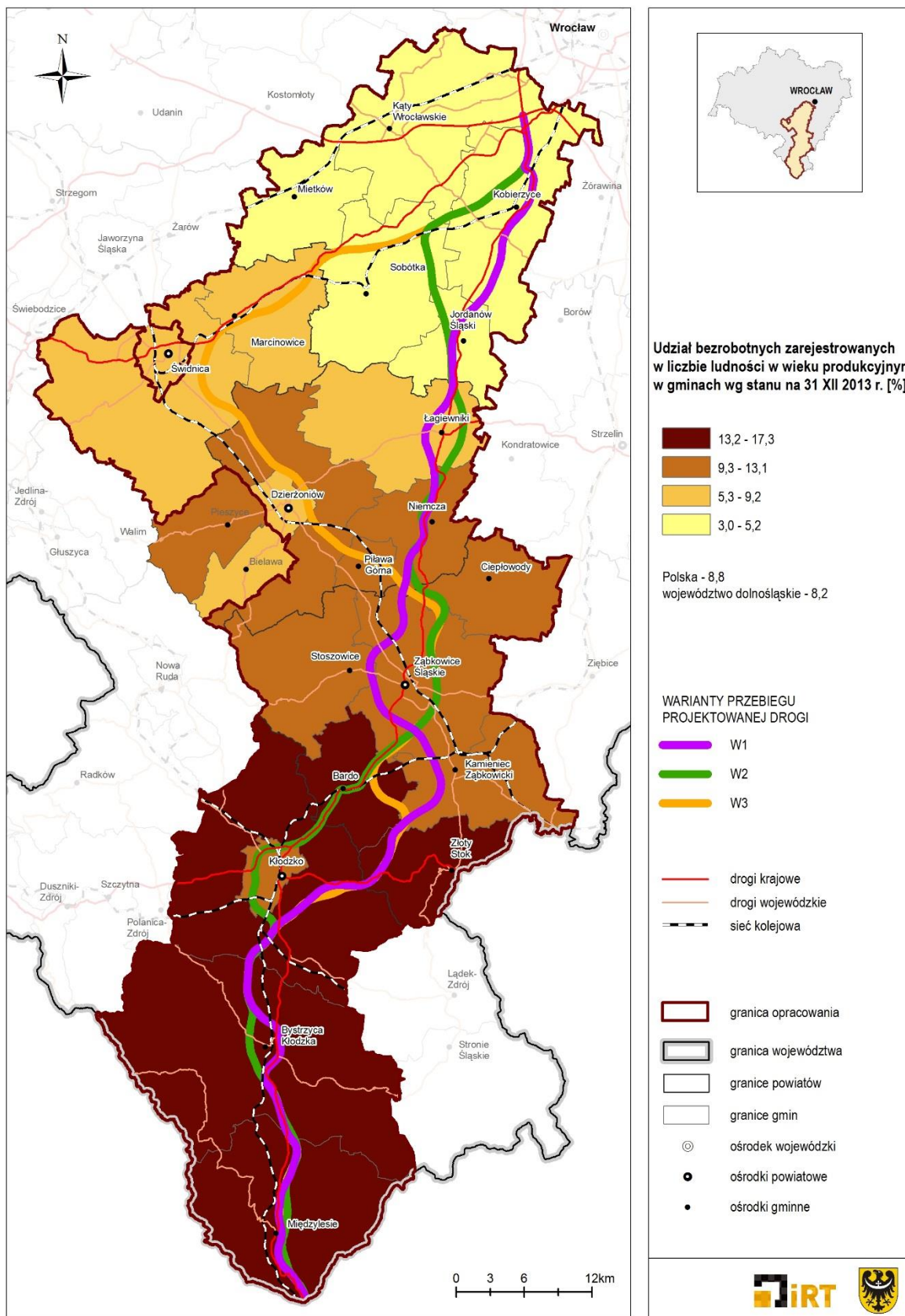
Jednostka terytorialna	Liczba ludności ogółem		Liczba ludności w wieku produkcyjnym		bezrobotni zarejestrowani	
	2009	2013	2009	2013	2009	2013
POLSKA	38167329	38495659	24624443	24422146	1892680	2157883
DOLNOŚLĄSKIE	2876627	2909997	1893481	1867285	146260	153558
gmina miejska Dzierżoniów	34168	34428	22007	21488	2619	1986
gmina miejska Piława Górna	6790	6696	4354	4369	595	534
gmina wiejska Dzierżoniów	9214	9339	6138	6169	720	660
gmina wiejska Łagiewniki	7332	7538	4849	4895	458	382
gmina miejsko-wiejska Niemcza	5891	5800	3791	3736	421	382
gmina miejska Kłodzko	27941	27997	17753	17366	1894	2210
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	19312	19549	12662	12561	1756	1808
gmina wiejska Kłodzko	16828	17372	11136	11467	1415	1632
gmina miejsko-wiejska Międzyzlesie	7382	7492	4905	4895	865	804
gmina miejska Świdnica	59620	59182	38877	37325	2622	2575
gmina wiejska Marcinowice	6354	6533	4223	4334	235	287
gmina wiejska Świdnica	15724	16854	10391	11065	700	783
gmina miejsko-wiejska Bardo	5505	5521	3639	3621	361	497
gmina wiejska Ciepłowody	3100	3111	2044	2066	235	270
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	8694	8462	5823	5609	547	590
gmina wiejska Stoszowice	5525	5516	3739	3644	423	424
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	22946	22631	14779	14320	1504	1491
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	4701	4717	3108	3072	399	531
gmina wiejska Jordanów Śląski	3044	3156	2055	2100	61	110
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	19232	22318	12654	14404	386	437
gmina wiejska Kobierzyce	15249	18232	10173	11929	324	407
gmina wiejska Mietków	3860	3857	2498	2505	83	93
gmina miejsko-wiejska Sobótka	12538	12793	8231	8185	387	365
gmina miejska Bielawa	30871	31186	20132	19857	2504	1724
gmina miejska Pieszyce	9370	9626	6087	6155	772	612

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).

Tab. 9. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2009 i 2013r.

Jednostka terytorialna	% bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	
	2009	2013
POLSKA	12,1	13,4
DOLNOŚLĄSKIE	12,8	13,1
gmina miejska Dzierżoniów	11,90	9,24
gmina miejska Piława Górna	13,67	12,22
gmina wiejska Dzierżoniów	11,73	10,70
gmina wiejska Łagiewniki	9,45	7,80
gmina miejsko-wiejska Niemcza	11,11	10,22
gmina miejska Kłodzko	10,67	12,73
gmina miejsko-wiejska Bystrzyca Kłodzka	13,87	14,39
gmina wiejska Kłodzko	12,71	14,23
gmina miejsko-wiejska Międzyzylesie	17,64	16,42
gmina miejska Świdnica	6,74	6,90
gmina wiejska Marcinowice	5,56	6,62
gmina wiejska Świdnica	6,74	7,08
gmina miejsko-wiejska Bardo	9,92	13,73
gmina wiejska Ciepłowody	11,50	13,07
gmina wiejska Kamieniec Ząbkowicki	9,39	10,52
gmina wiejska Stoszowice	11,31	11,64
gmina miejsko-wiejska Ząbkowice Śląskie	10,18	10,41
gmina miejsko-wiejska Złoty Stok	12,84	17,29
gmina wiejska Jordanów Śląski	2,97	5,24
gmina miejsko-wiejska Kąty Wrocławskie	3,05	3,03
gmina wiejska Kobierzyce	3,18	3,41
gmina wiejska Mietków	3,32	3,71
gmina miejsko-wiejska Sobótka	4,70	4,46
gmina miejska Bielawa	12,44	8,68
gmina miejska Pieszycy	12,68	9,94

źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (wg stanu na 31 grudnia za dany rok).



Rys. 11. Planowana droga na tle stopy bezrobocia

IV. IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW

Na podstawie dokonanych analiz i obserwacji zidentyfikowano podstawowe problemy i zagrożenia obecnie istniejącego układu drogowego. Związane są one z występowaniem dużych zagrożeń dla bezpieczeństwa, uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz długiego czasu podróży. Poniżej przedstawiono charakterystykę poszczególnych elementów drogi mających zasadniczy wpływ na powyższe problemy.

W zakresie adaptacji istniejących możliwych do wykorzystaniu do wykorzystania dla dróg o klasie technicznej S:

- dla projektowanej trasy konieczne jest ujednoczenie parametrów projektowych,
- dostosowanie parametrów trasy do wymagań technicznych drogi klasy S ze szczególnym uwzględnieniem promieni łuków poziomych.

W zakresie elementów przekroju poprzecznego drogi:

- zły stan nawierzchni jezdni na niektórych odcinkach analizowanej trasy,
- brak segregacji niechronionych uczestników ruchu na większości odcinków trasy,
- niedostateczna ilość azyli dla pieszych oraz ciągów pieszych i rowerowych,
- koncentracja niebezpiecznych manewrów ze względu na dużą liczbę zjazdów do posesji i na pola,
- często występująca słaba widoczność na skrzyżowaniach z drogami podporządkowanymi,
- brak poboczy na długich odcinkach,
- możliwość wyprzedzania na długich odcinkach w obszarach zabudowanych.

W zakresie elementów organizacji ruchu:

- liczne odcinki z niewłaściwym oznakowaniem poziomym,
- nadmierna dostępność dla drogi klasy G,
- nadmiar informacji dla kierowców (znaki i reklamy),
- niedostateczna liczba przejść dla pieszych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu na terenach zabudowanych,
- niedostateczna liczba urządzeń sterowania ruchem na terenie obszarów zabudowanych.

W zakresie elementów zagospodarowania terenu i ochrony środowiska:

- tradycyjne zagospodarowanie terenu wzdłuż drogi,
- przebieg trasy przez centa miejscowości i obszary o dużej intensywności zabudowy,
- duża kumulacja zanieczyszczeń szczególnie na obszarach położonych w kotlinach podgórskich,
- brak urządzeń ochrony akustycznej na obszarach zabudowanych.

V. CELE PROJEKTU

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie powiatów: dzierzoniowskiego, kłodzkiego, świdnickiego, wrocławskiego i ząbkowickiego w województwie dolnośląskim.

Cele ogólne:

- Połączenie sieci drogowej kraju drogą o wysokiej klasie technicznej m.in. z Republiką Czeską i Austrią,
- Realizacja fragmentu podstawowego układu transportowego w postaci drogi ekspresowej,
- Usprawnienie powiązania obszarów przygranicznych województwa dolnośląskiego z resztą regionu i Polski.

Cele szczegółowe:

- Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym dla mieszkańców miejscowości ulokowanych w bliskiej odległości drogi krajowej nr 8,
- Skrócenie czasu przejazdu do obszarów atrakcyjnych turystycznie,
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- Budowa obejść miejscowości położonych przy planowanej drodze.

VI. KONCEPCJA I UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE INWESTYCJI

VI.1. Podstawowe założenia projektowe

Poszukiwania optymalnej trasy drogi ekspresowej oparte były na następujących założeniach:

- Droga ekspresowa nie powinna przechodzić przez obszary zabudowane, ze względu na jej niekorzystne oddziaływanie na człowieka (hałas, zanieczyszczenie powietrza, efekt rozdzielania),
- Przebieg drogi powinien w największym możliwym stopniu uwzględniać wymogi ochrony środowiska, w szczególności obszarów chronionych,
- Dostępność do drogi możliwa jest jedynie poprzez węzły,
- Droga posiada parametry geometryczne umożliwiające zachowanie dobrych warunków bezpieczeństwa ruchu.

Możliwe przebiegi wariantowe projektowanej drogi ekspresowej wykorzystują długie odcinki w nowych korytarzach jest to wynikiem przebiegu istniejącej trasy przez tereny zabudowane, na których nie jest możliwa przebudowa istniejącej drogi. Wszystkie warianty posiadają odcinki znajdujące się w niewielkim oddaleniu od już istniejących dróg, co najczęściej wynika z warunków terenowych.

W rezultacie dla drogi uzyskano następujące przebiegi alternatywne:

- adaptacja istniejącego korytarza DK8 do Ząbkowic Śl. następnie nowy przebieg aż do włączenia się projektowanej trasy w korytarz DK46, następnie przejście nowym przebiegiem pomiędzy Kłodzkiem a Bystrzycą Kłodzką, gdzie następuje włączenie trasy w korytarz DK33 i jego maksymalna adaptacja na potrzeby drogi ekspresowej.
- adaptacja istniejącego korytarza DK8 do Kłodzka następnie wykorzystanie planowanej zachodniej obwodnicy miasta, a w pobliżu Bystrzycy Kłodzkiej trasa włącza się w korytarz DK33 i maksymalnie go wykorzystuje na potrzeby drogi ekspresowej.
- adaptacja korytarza DK8 do Kobierzyc następnie przebieg nowym korytarzem aż do wpisania się korytarz DK35, który jest adaptowany do granic miasta Świdnica. Następnie projektowana trasa adaptuje korytarz DW385, którym przebiega do Ząbkowic Śl. Na odcinku pomiędzy Ząbkowicami Śl. a Bardem ponownie wykorzystany jest korytarz DK8, następnie trasa biegnie

nowy przebieg aż do włączenia się w korytarz DK46. Dalszy odcinek biegnie nowym korytarzem pomiędzy Kłodzkiem a Bystrzycą Kłodzką, gdzie następuje włączenie trasy w korytarz DK33 i jego maksymalna adaptacja na potrzeby drogi ekspresowej.

W celu uzyskania dobrych warunków bezpieczeństwa ruchu, geometrie trasy zaprojektowano w taki sposób, aby ruch odbywał się płynnie, tj. aby różnice prędkości pojazdów na sąsiednich odcinkach drogi były niewielkie.

VI.2. Uwarunkowania planistyczne

Wszystkie opracowania planistyczne, niezależnie od szczebla administracji, na którym są tworzone, powstają na bazie dokumentów strategicznych. Na poziomie kraju dokumentem takim jest **Strategia rozwoju kraju**, która określa cele i priorytety rozwoju oraz warunki, które ten rozwój powinny zapewnić. Najwyżej w hierarchii aktów planistycznych kraju znajduje się **Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030**, która określa ramy kształtowania polityki przestrzennej państwa. Ustalenia zawarte w tych dokumentach wykorzystano jako przesłankę do sporządzenia przedmiotowego Studium korytarzowego.

Podstawą rozwiązań przestrzennych na poziomie województwa jest **Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020** oraz **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020**, który zawiera wskazania dla działań, których realizacja jest wypełnieniem zadań określonych przez strategię rozwoju regionu.

W przypadku w/w dokumentów projektowany przebieg drogi ekspresowej łączącej Wrocław z Kłodzkiem i dalej z granicą RP w Boboszowie został wskazany w terenie tylko orientacyjnie, poprzez określenie punktów, które inwestycja ma połączyć lub miejsc przecięcia sieci.

Na szczeblu lokalnym opracowaniem planistycznym określającym politykę w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru gminy jest **studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy**. Mimo iż nie stanowi ono aktu prawa miejscowego jest wiążące przy sporządzaniu **miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin**.

Lokalizacja szczegółowa przedmiotowej inwestycji należy do zakresu działania samorządu lokalnego, a próba zawarcia jej w opracowaniach krajowych i wojewódzkich stanowiłaby ingerencję w samodzielność gminy w zakresie planowania miejscowego.

Ze względu na brak ujęcia planowanej inwestycji w jakimkolwiek wykazie z programami inwestycyjnymi szczebla krajowego lub wojewódzkiego, co gwarantowałoby środki na jej realizację, w dokumentach gminnych postuluje się wprowadzanie określenia rezerwy terenowej z zachowaniem dotychczasowej funkcji (z zakazem zabudowy) bez określania kategorii drogi.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż realizacja inwestycji drogowych następuje głównie w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 687 z późn. zm.), a nie przy zastosowaniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z zapisami art. 11i ust. 2 specustawy w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

VI.3. Uwarunkowania przyrodnicze

Analizowane odcinki drogi krajowej nr 8 (Wrocław – Kłodzko) oraz droga krajowa nr 33 na odcinku Kłodzko – Boboszów/granica państwa, w większości nie posiadają rozwiązań i urządzeń ograniczających negatywny wpływ drogi na środowisko oraz zdrowie i życie człowieka, takich jak:

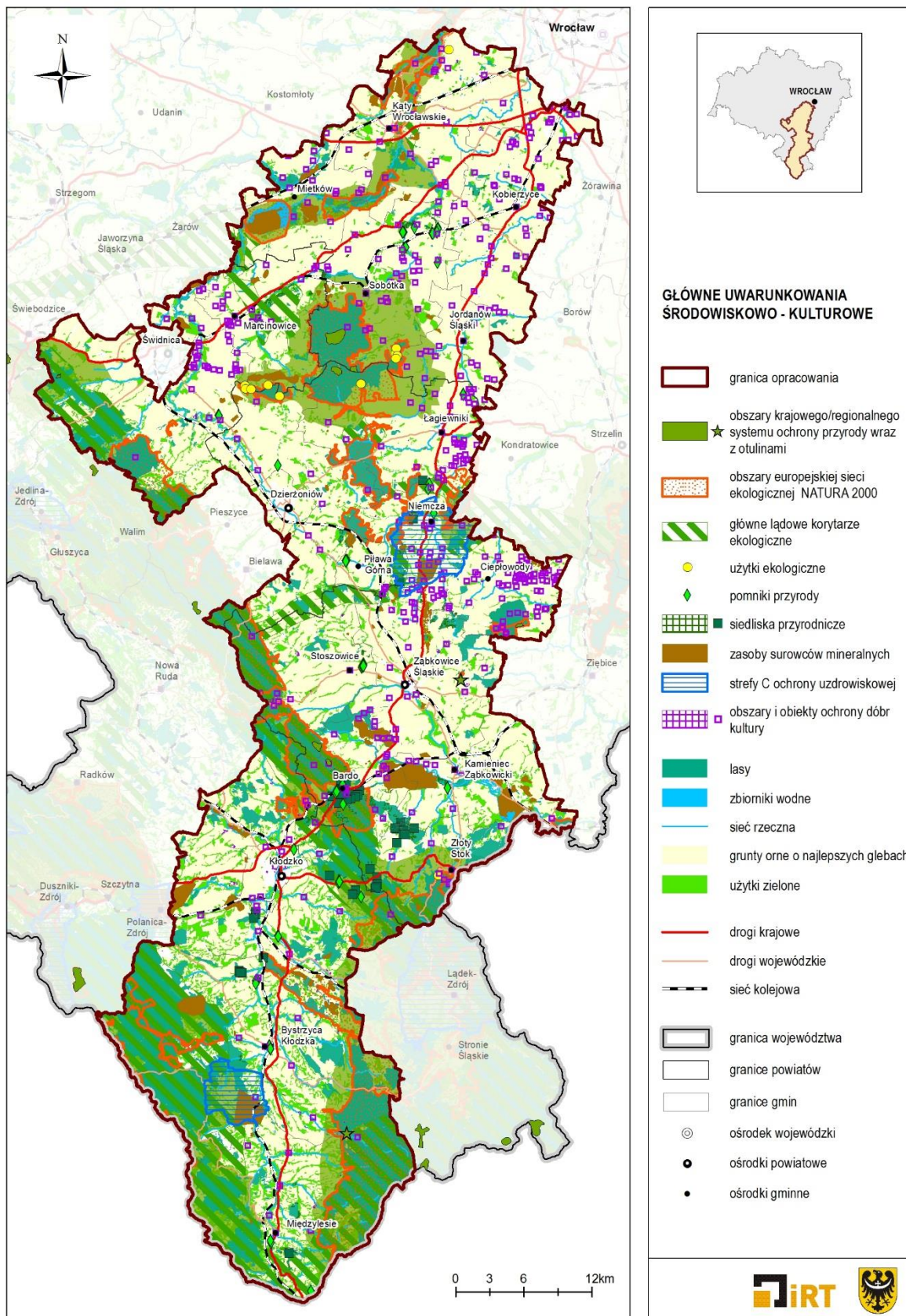
- obejścia miejscowości, skrzyżowania bezkolizyjne itp.,
- urządzenia ochrony przed hałasem (ekrany akustyczne),
- wygrodenie trasy,
- przejścia dla zwierząt,
- nasadzenia zieleni,
- systemy odwodnieniowe oczyszczające wody opadowe.

Do najważniejszych zagrożeń związanych z obecnym przebiegiem analizowanych dróg (dotyczy głównie DK 8) należą:

- zagrożenie bezpieczeństwa i życia uczestników ruchu drogowego oraz mieszkańców miejscowości przez które przebiegają drogi,
- przekroczenia norm dotyczących hałasu komunikacyjnego,
- emisje zanieczyszczeń gazowych i pyłowych,
- zanieczyszczenia środowiska wodno – gruntowego.

Należy zakładać, że realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do znacznej poprawy bezpieczeństwa, zarówno korzystających z drogi ekspresowej jak i mieszkańców okolicznych miejscowości. Eksploatacja drogi zbudowanej z uwzględnieniem potrzeb środowiska powinna również przyczynić się do zredukowania oddziaływań na poszczególne jego komponenty, takie jak: powietrze atmosferyczne, wody powierzchniowe i podziemne, gleby, obszary leśne itd. Uwzględnienie występujących na omawianym terenie wszystkich uwarunkowań środowiskowo – kulturowych pozwoli na zminimalizowanie oddziaływań projektowanej drogi na system obszarów chronionych (w tym obszary NATURA 2000) oraz łączące je korytarze ekologiczne. Właściwy wybór wariantu planowanej trasy zminimalizuje również negatywne oddziaływania na obiekty i obszary związane z ochroną środowiska kulturowego.

Należy podkreślić, że w przypadku braku możliwości realizacji drogi ekspresowej o przebiegu Wrocław-Kłodzko-Boboszów, należy bezwzględnie dokonać modernizacji istniejących dróg, szczególnie w celu poprawy bezpieczeństwa i płynności ruchu oraz zmniejszenia pozostałych uciążliwości środowiskowych.



Rys. 12. Główne uwarunkowanie środowisko-kulturowe

VI.4. Uwarunkowania geologiczne i hydrogeologiczne

Budowa geologiczna i hydrogeologia

Podstawowe jednostki tektoniczne wyróżniające się w budowie geologicznej Dolnego Śląska i ukształtowane w wyniku kenozoicznych ruchów blokowych to, od południa: Sudety, Blok przedsudecki oraz Monoklina przedsudecka. Jednostki te rozdzielone są strefami uskokowymi (uskok sudecki brzeżny oddzielający Sudety od Boku przedsudeckiego oraz strefa uskoków środkowej Odry rozdzielająca Blok przedsudecki od Monokliny przedsudeckiej) i obniżają się progowo ku północnemu-wschodowi.

Rozpatrywane warianty drogi przebiegają, w granicach Bloku przedsudeckiego i Sudetów przez następujące jednostki geologiczno-strukturalne: Blok przedsudecki, Blok Gór Sowich, Strefę Niemczy, Masyw Gogołów-Jordanów, strukturę bardzką, Masyw kłodzko-złotostocki (warianty 1 i 3), Metamorfik kłodzki (wariant 2), Nieckę śródsudecką i Rów Nysy. Omijają od wschodu (warianty 1, 2, 3) lub zachodu (Wariant 3) Masyw Ślęzy oraz Masyw Strzegom-Sobótka.

Masyw Gogołów - Jordanów zbudowany jest ze skał metamorficznych. Od północnego zachodu graniczy z masywem Strzegom-Sobótka, od północy z masywem gabrowym Ślęzy, od wschodu ze strefą Niemczy i od południa z blokiem sowiogórskim. Powstał wraz z masywem Szklar, Grochowej oraz Braszowic. Stanowią one odsłonięte fragmenty tzw. Ofiolitu sudeckiego, który jest tektonicznie rozczłonkowaną jednostką litostrukturalną, odsłoniętą w wymienionych wyżej masywach skalnych.

Strefa ścinania Niemczy rozciąga się południkowo na długości około 30km i graniczy od zachodu z blokiem sowiogórskim a od wschodu z metamorficznym pasmem fałdowym Kamieńca Ząbkowickiego. Na południu jej granicę wyznacza uskok sudecki brzeżny. W kierunku północy zanika pod pokrywą utworów kenozoicznych. Strefa Niemczy występuje w całości w granicach opracowania. Blok Gór Sowich zbudowany jest ze skał metamorficznych, głównie z różnych odmian gnejsów. W jego obrębie, na starszym podłożu, występują także młodsze karbońskie skały osadowe takie jak: piaskowce, mułowce i zlepieńce. Masyw ma kształt zbliżony do trójkąta, o powierzchni około 600 km² i jest rozdzielony uskokiem sudeckim brzeżnym na dwie części, sudecką i przedsudecką.

Niecka śródsudecka to rozległa struktura powstała w wyniku dwuetapowej inwersji rozległego basenu sedymentacyjnego, jaki rozwinął się we wnętrzu Sudetów. Północno-zachodnią i zachodnią granicę synklinorium stanowi zespół uskoków normalnych, oddzielających je od metamorficznych serii skalnych masywu karkonosko-izerskiego. Po stronie północnowschodniej synklinorium graniczy ze strukturą fałdową Świebodzic i z masywem gnejsowym Gór Sowich, W części wschodniej i południowo-wschodniej, w granicach niniejszego opracowania, granice niecki są bardziej złożone, gdyż tworzą układ zrębów i rowów w strefie granicznej z metamorfikiem kłodzkim, strukturą bardzką, masywem kłodzko-złotostockim i krystalinikiem orlicko-bystrzyckim. Ku południowemu wschodowi synklinorium śródsudeckie przedłuża się w rów górnej Nysy Kłodzkiej. Niecka wypełniona jest osadami transgresji górnokredowej.

Struktura bardzka znajduje się na południe od masywu sowiogórskiego oraz strefy Niemczy i masywów ofiolitowych, w podniesionym skrzydle brzeżnego uskoku sudeckiego. Od południowego zachodu graniczy z niecką śródsudecką, intruzją kłodzko-złotostocką od południowego wschodu oraz metamorfikiem kłodzkim od południa. Zajmuje powierzchnię około 250 km². Tektonika struktury bardzkiej obejmująca kilka generacji fałdów o różnych kierunkach jest złożona.

Metamorfik kłodzki zbudowany jest ze skał metamorficznych. Graniczy od północnego-wschodu poprzez nasunięcie kłodzkie ze strukturą bardzką, od południowego - wschodu z masywem kłodzko-złotostockim, natomiast od południowego zachodu z niecką śródsudecką, której serie osadowe przykrywają masyw od północnego-zachodu. Skały metamorfiku kłodzkiego budują południową część Gór Bardzkich oraz północną część Kotliny Kłodzkiej.

Masyw kłodzko-złotostocki to wygięta w kierunku wschodnim intruzja granitowa powstała w paleozoiku w trakcie plutonizmu granitoidowego. W obszarze opracowania graniczy od zachodu ze strukturą bardzką oraz od południowego zachodu z metamorfikiem kłodzkim i niecką śródsudecką.

Rów Nysy rozciąga się południkowo i rozdziela kopułę orlicko - śnieżnicką, której skały występują po jego wschodniej i zachodniej stronie. Rów górnej Nysy wypełniają osady górnej kredy, które deponowane były na metamorficznych skałach kopuły orlicko-śnieżnickiej. Granice jednostki wyznaczają uskoki.

Utwory powierzchniowe w północnej części obszaru opracowania to odizolowanych od siebie płyty trzeciorzędowych ilów, mułków i piasków zalegających na skałach starszego podłoża i występujące na powierzchni np. w rejonie Kobierzyc i Wierzbic. Na całym obszarze występują również płyty żwirów i piasków wodnolodowcowych. W dolinach rzecznych występują mułki i piaski holocenu.

W południowej i środkowej części bloku przedsudeckiego utwory trzeciorzędowe wykształcone są w postaci piasków, ilów, pyłów ilastych z wkładkami węgla brunatnych zalegających na opisanym wcześniej podłożu krystalicznym o nieregularnej powierzchni. Utwory czwartorzędowe to głównie gliny pylaste, piaski i żwiry terasy zlodowacenia środkowopolskiego i bałtyckiego rzeki Nysy Kłodzkiej oraz piaski i żwiry fluwioglacjalne. Starsze formacje ukazują się na powierzchni w obrębie wierzchołków wzgórz i wzniesień w postaci skały litej lub rumoszu skalnego, np. Masyw Ślęży, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie. Dna dolin i obniżeń wypełnione są na ogół utworami holoceniowymi, wśród których dominują gliny pylaste i namuły oraz piaski pylaste i gliniaste.

Hydrogeologia

Pod względem podziału wynikającego z regionalizacji hydrogeologicznej Polski analizowany obszar należy do dwóch regionów hydrogeologicznych: wrocławskiego w części północnej oraz sudeckiego w części południowej. Charakteryzują się one dużym zróżnicowaniem, które jest związane z opisywaną wcześniej skomplikowaną budową geologiczną Dolnego Śląska.

Region wrocławski charakteryzuje się przewagą udziału trzeciorzędowego piętra wodonośnego (poziom mioceni). Poziom ten cechuje się napiętym zwierciadłem wód podziemnych oraz zmiennymi parametrami miąższości, filtracji i wydajności utworów wodonośnych. Czwartorzędowe piętro wodonośne występuje w obrębie wysoczyzn, dolin rzecznych oraz plejstoceniowych dolin kopalnych. Są to najczęściej wody o zwierciadle swobodnym. W południowej części regionu wyodrębniono subregion przedsudecki ze względu na występujące w tej części wody szczelinowe w utworach krystalicznych paleozoiku i proterozoiku nawiązujące do regionu sudeckiego.

Region sudecki charakteryzuje się zmiennymi warunkami hydrogeologicznymi objawiającymi się zmienną głębokością występowania użytkowego poziomu wodonośnego oraz jego zróżnicowaną miąższością, odmiennym charakterem zwierciadła wód podziemnych, które w utworach płytko zalegających jest swobodne natomiast głębiej napięte. Warunki te odzwierciedlają dominujący w tym obszarze udział wód szczelinowych, występujących w obrębie utworów krystalicznych paleozoiku-prekambriu (skały metamorficzne i magmowe). W obrębie niecki śródsudeckiej wydzielono subregion śródsudecki ze względu na przeważającym na tym obszarze udział wód porowo-szczelinowych w utworach mezozoiku i wód szczelinowych w utworach permu i karbonu. Lokalnie, podobnie jak w przypadku pozostałej części regionu, występują wody porowe w utworach kenozoicznych.

Czwartorzędowe utwory wodonośne występują w dolinach rzecznych i dolinach kopalnych rzek w części przedsudeckiej i w kopalnej strukturze rynnowej Nysy Kłodzkiej w Sudetach. Neogeńskie piętro wodonośne odgrywa dominującą rolę na obszarze bloku przedsudeckiego. Warunki występowania wód podziemnych determinowane są tutaj budową geologiczną podłoża i warstw skał osadowych. Tworzą je głównie piaski i żwiry, rzadziej osady drobniejsze stanowiące nieregularne wkładki, warstwy lub soczewy w obrębie dominujących skał ilastych. Kredowe piętro wodonośne występuje w niecce śródsudeckiej (w zapadlisku Kudowy) oraz w rowie Nysy Kłodzkiej gdzie tworzy 3–

4 poziomy, rozdzielone izolującymi seriami mułowców, iłowców i margli. Piętro paleozoiczno-prekambryjskie obejmuje utwory wodonośne w obrębie skał krystalicznych masywu sudeckiego. Występuje tu poziom wód szczelinowych, który jest zmienny w swych zasięgach i uzależniony od zaangażowania tektonicznego, oraz zasilający go okresowo przypowierzchniowy poziom rumoszowy.

W obszarze opracowania znajdują się fragmenty 3 głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) oraz jeden w całości (nr 340). Są to:

- GZWP nr 319 Subzbiornik Prochowice – Środa Śląska (udokumentowany),
- GZWP nr 339 Śnieżnik – Góry Bialskie (nieudokumentowany),
- GZWP nr 340 Dolina rzeki Nysa Kłodzka (nieudokumentowany),
- GZWP nr 341 Kudowa Zdrój–Bystrzyca Kłodzka (nieudokumentowany).

Charakterystycznym dla prowincji sudeckiej i obszaru opracowania jest występowanie wód zmineralizowanych takich jak wody wodorowęglanowe o różnym składzie kationowym, przesyconych dwutlenkiem węgla (szczawy, wody kwasowęglowe). Występują one zarówno w Sudetach, jak i w obrębie bloku przedsudeckiego. Wody tego typu współwystępują ze zwykłymi wodami podziemnymi (częściowo w granicach opracowania) na obszarze rowu Nysy Kłodzkiej, w utworach kredy górnej, w rejonach: Polanicy Zdroju, Gorzanowa, Bystrzyca Kłodzkiej i Długopola.

VII. ANALIZOWANE ROZWIĄZANIA

VII.1. Stan istniejący układu komunikacyjnego

Transport drogowy

Droga krajowa nr 8 na odcinku Magnice – Kłodzko stanowi główny ciąg komunikacyjny dla ruchu tranzytowego i lokalnego. Droga krajowa nr 33 stanowi główny ciąg komunikacyjny w południowej części kotliny kłodzkiej. Obie drogi tworzą najkrótszy korytarz transportowy łączący Wrocław z Bratysławą, Brnem oraz Wiedniem, stanowią one również ważną oś transportową łączącą Wrocław z Pragą. Droga ta może wpłynąć na poprawę spójności przestrzennej i społecznej oraz na rozwój gospodarczy pogranicza polsko-czeskiego.

Kluczową rolę dla transportu samochodowego w południowo-zachodniej Polsce odgrywa autostrada A4 zapewniająca połączenia w osi wschód-zachód. Widoczny jest brak dróg o wysokim standardzie technicznym w osi północ-południe pomiędzy autostradą A4 a granicą polsko-czeską.

drogi krajowe

- autostrada A4 w relacji Jędrzychowice – Wrocław – Kraków – Korczowa stanowi część międzynarodowej drogi E40 łączącej Francję z Kirgistanem,
- droga krajowa nr 8 relacji Kudowa-Zdrój – Wrocław – Warszawa – Budzisko wraz z odcinkami sklasyfikowanymi, jako droga ekspresowa S8 oraz autostradą A8 w relacji Wrocław Południe – Wrocław Psie Pole tworzącą Autostradową Obwodnicę Wrocławia
- droga krajowa nr 33 relacji Kłodzko - Boboszków
- droga krajowa nr 35 relacji Golińsk – Wałbrzych – Świdnica – Bielany Wrocławskie
- droga krajowa nr 39 relacji Łagiewniki – Brzeg - Kępno
- droga krajowa nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Częstochowa - Szczekociny
- droga krajowa nr 98 od węzła Wrocław Psie Pole poprzez centrum Wrocławia do węzła Bielany Wrocławskie

drogi wojewódzkie

- droga wojewódzka nr 346 relacji Środa Śląska – Kąty Wrocławskie - Godzikowice
- droga wojewódzka nr 381 relacji Wałbrzych – Nowa Ruda - Kłodzko
- droga wojewódzka nr 382 relacji Stanowice – Świdnica – Dzierżoniów - Paczków
- droga wojewódzka nr 383 relacji Jedlina-Zdrój - Dzierżoniów
- droga wojewódzka nr 384 relacji Wolibórz - Łagiewniki
- droga wojewódzka nr 385 relacji Tłumaczów – Ząbkowice Śląskie - Jaczkowice
- droga wojewódzka nr 386 relacji Ścinawka Średnia - Gorzuchów
- droga wojewódzka nr 388 relacji Ratno Dolne – Polanica-Zdrój – Bystrzyca Kłodzka
- droga wojewódzka nr 389 relacji Duszniki-Zdrój - Międzyzlesie
- droga wojewódzka nr 392 relacji Żelazno – Łądek-Zdrój – Bystrzyca Kłodzka

drogi powiatowe

- droga powiatowa nr 1950D – powiat wrocławski – relacja Małuszów (DK35) – Nowiny – Wierzbice(DW346)
- droga powiatowa nr 1959D – powiat wrocławski – relacja Żerniki Małe – Magnice – Wilczków (DP 1960D)
- droga powiatowa nr 1960D – powiat wrocławski - relacja Królikowice (DP 1960D) - Kobierzyce – Pełczyce – Wilczków (DP 1956D)
- droga powiatowa nr 1961D – powiat wrocławski – relacja Pełczyce (DP 1960D) – Kuklice (DP 1962D)
- droga powiatowa nr 1962D – powiat wrocławski – relacja Kobierzyce (DK8) – Kuklice – Szczepankowice (DW346)
- droga powiatowa nr 1963D – powiat wrocławski – relacja Pustków Wilczkowski (DK8) – Tyniec nad Ślężą (DP 2075D)
- droga powiatowa nr 1964D – powiat wrocławski – relacja Pustków Wilczkowski (DP 1963D) – Biskupice (DP 2075D)
- droga powiatowa nr 1965D – powiat wrocławski – relacja Jordanów Śl. (DK8) – Jordanów Śl. (DP 2075D)
- droga powiatowa nr 1966D – powiat wrocławski – relacja łącząca DK8 z miejscowością Janówek
- droga powiatowa nr 1967D – powiat wrocławski – Jordanów Śl. – (DK8)
- droga powiatowa nr 1971D – powiat wrocławski – relacja Tyniec Mały (DK35) – Domasław
- droga powiatowa nr 1975D – powiat wrocławski – relacja Krzyżowice (DP 1950D) – Bąki – Owsianka (DW346)
- droga powiatowa nr 1976D – powiat wrocławski – relacja Królikowice (DP 1950D) – Bąki (DP 1975D)
- droga powiatowa nr 1977D – powiat wrocławski – relacja DW346 – Solna – Nasławice – DP 2075D
- droga powiatowa nr 1978D – powiat wrocławski – relacja Zachowice (DP 2003D) - Siedlakowice – Pustków Żurawski – DW346
- droga powiatowa nr 1979D – powiat wrocławski – relacja Wierzbice (DW346) – Cieszyce (DK8)
- droga powiatowa nr 1980D – powiat wrocławski – relacja Mirosławice (DP 1990D) – Olbrachtowice – Solna (DP 1977D)
- droga powiatowa nr 1981D – powiat wrocławski – relacja Solna (DP 1977D) – Cieszyce (DK8)
- droga powiatowa nr 1982D – powiat wrocławski – relacja DP 1990D – Michałowice – Ręków (DP 1977D)
- droga powiatowa nr 1983D – powiat wrocławski – relacja Ręków (DP 1990D) – Rolantowice (DK8)
- droga powiatowa nr 1986D – powiat wrocławski – relacja Sobótka (DP 2075D) – Niestawice – Jordanów Śl. (DP 2075D)

- droga powiatowa nr 1987D – powiat wrocławski – relacja DK8 – Wilczkowice – Nasławice (DP 1986D)
- droga powiatowa nr 1989D – powiat dzierzoniowski, wrocławski – relacja Glinica – Oleszna (DP 2028D)
- droga powiatowa nr 1990D – powiat świdnicki, wrocławski – relacje Sobótka – Sulistrowiczki – Wiry – Świdnica
- droga powiatowa nr 1994D – powiat świdnicki – relacja Biała - Zebrzydów
- droga powiatowa nr 1995D – powiat wrocławski – relacje Wojnarowice (DK35) – Rogów (DP 1990D)
- droga powiatowa nr 2028D – powiat dzierzoniowski, wrocławski – relacja Świątniki – Oleszna – Łagiewniki (DW384)
- droga powiatowa nr 2075D – powiat świdnicki, wrocławski – relacja Mietków – Garncarsko
- droga powiatowa nr 2878D – powiat dzierzoniowski, świdnicki – relacja Bolescin – Jaźwina – Sieniawka (DW384)
- droga powiatowa nr 2879D – powiat dzierzoniowski, świdnicki – relacja Wierzbna – Jędrzejowice (DP 2878D)
- droga powiatowa nr 2899D – powiat świdnicki – relacja Strzelce Świdnickie – Chwałków
- droga powiatowa nr 2902D – powiat świdnicki – relacja Pszenno - Kątki
- droga powiatowa nr 2906D – powiat świdnicki – relacja Grodziszczce – Krzyżowa - Wieruszów – Lutomia Dolna
- droga powiatowa nr 2941D – powiat świdnicki – relacja Jagodnik (DW382) - Pszenno
- droga powiatowa nr 3004D – powiat dzierzoniowski – relacja Jodłownik (DW384) – Kietlice – Piława Górna – Ciepłowody (DP 3070D)
- droga powiatowa nr 3005D – powiat dzierzoniowski – relacja Dobrocin – Gilów – Niemcza (DK8)
- droga powiatowa nr 3009D – powiat dzierzoniowski – relacja Kiełczyn (DP 2878D) – Tuszyn - Dzierżoniów
- droga powiatowa nr 3013D – powiat dzierzoniowski – relacja Oleszna (DP 3028D) – Ligota Wielka – Dębowa Góra (DW384)
- droga powiatowa nr 3015D – powiat dzierzoniowski – relacja Gilów (DP 3005D) – Gola Dzierżoniowska – Kietlin (DK8)
- droga powiatowa nr 3018D – powiat dzierzoniowski – relacja Mościsko (DP 2904D) – Bartoszków - Dzierżoniów
- droga powiatowa nr 3019D – powiat dzierzoniowski – relacja Mościsko (DW382) – Tuszyn – Jaźwina (DP 2878D)
- droga powiatowa nr 3020D – powiat dzierzoniowski, wrocławski – relacja Piotrówek – Sokolniki (DK8)
- droga powiatowa nr 3021D – powiat dzierzoniowski, strzeliński – relacja Niemcza (DK8) – Piotrków - Strzelin
- droga powiatowa nr 3022D – powiat dzierzoniowski, strzeliński – relacja Łagiewniki (DK8) – Sienice - Prusy
- droga powiatowa nr 3023D – powiat dzierzoniowski – relacja Ligota Wielka (DP 3013D) – Przystronie (DK8)
- droga powiatowa nr 3024D – powiat dzierzoniowski – relacja Wilków Wielki (DK8) – Sienice (DP 3022D)
- droga powiatowa nr 3025D – powiat dzierzoniowski – relacja Wilków Wielki (DK8) - Chwałęcin
- droga powiatowa nr 3026D – powiat dzierzoniowski – relacja Niemcza (DP 3021D) – Podlesie (DP 3004D)
- droga powiatowa nr 3027D – powiat dzierzoniowski – relacja Podlesie (DP 3004) - Ruszkowice

- droga powiatowa nr 3028D – powiat dzierzoniowski – relacja Przerzeczyn Zdrój (DP 3004D) – Ligota Mała
- droga powiatowa nr 3029D – powiat dzierzoniowski, ząbkowicki – relacja Owiesno (DP 3008D) - Kozieniec
- droga powiatowa nr 3030D – powiat dzierzoniowski – relacja (DK8) - Trzebnik
- droga powiatowa nr 3070D – powiat strzeliński, ząbkowicki – relacja Wąwolnica (DW395) – Nieszkowice - Targowica – Ząbkowice Śl.
- droga powiatowa nr 3143D – powiat ząbkowicki – relacja Kamieniec (DW390) – Ożary – Laski (DK46)
- droga powiatowa nr 3145D – powiat kłodzki, ząbkowicki – relacja Dzbanów – Laskówka – Kłodzko (DK33)
- droga powiatowa nr 3146D – powiat ząbkowicki – relacja Janowiec (DP 3149D) – Laskówka (DP 3145D)
- droga powiatowa nr 3149D – powiat ząbkowicki – relacja Budzów (DW385) – Potworów – Ożary (DP 3143D)
- droga powiatowa nr 3154D – powiat ząbkowicki – relacja Olbrachcice (DW382) – Tarnów (DK8)
- droga powiatowa nr 3155D – powiat ząbkowicki – relacja Tarnów (DP 3154D) – (DK8)
- droga powiatowa nr 3157D – powiat ząbkowicki – relacja Braszowice (DK8) – (DP 3158D)
- droga powiatowa nr 3158D – powiat ząbkowicki – relacja Strąków (DW385) – Braszowice – Brzeźnica (DP 3149D)
- droga powiatowa nr 3159D – powiat ząbkowicki – relacja Grochowiska (DW385) – Suszka – Pilice (DP 3149D)
- droga powiatowa nr 3160D – powiat ząbkowicki – relacja Przyłek (DP 3149D) – Suszka – Kamieniec Ząbkowicki (DW382)
- droga powiatowa nr 3161D – powiat ząbkowicki – relacja Zwrócona (DK8) – Brodziszów - Dzierżoniów
- droga powiatowa nr 3162D – powiat ząbkowicki – relacja Kluczowa (DW382) – Brodziszów – Sulisławice (DK8)
- droga powiatowa nr 3163D – powiat ząbkowicki – relacja Koźmice (DK8) – Szklary – Bobolice (DP 3070D)
- droga powiatowa nr 3164D – powiat ząbkowicki – relacja Siodłowice (DK8) – Bobolice (DP 3163D)
- droga powiatowa nr 3165D – powiat ząbkowicki – relacja Bobolice (DK8) – (DP 3070D)
- droga powiatowa nr 3166D – powiat ząbkowicki – relacja (DP 3163D) - Rakowice
- droga powiatowa nr 3167D – powiat ząbkowicki – relacja Tomice (DP 3163D) – Kobyła Głowa (DP 3048D)
- droga powiatowa nr 3174D – powiat ząbkowicki – relacja Ząbkowice Śl. – Czernczyce – Ziębice (DW385)
- droga powiatowa nr 3176D – powiat ząbkowicki – relacja Ząbkowice Śl. (DW385) – Ząbkowice Śl. (DW382)
- droga powiatowa nr 3226D – powiat kłodzki – relacja Wojbórz (DP 3148) – Ścinawica – Kłodzko (DK8)
- droga powiatowa nr 3227D – powiat kłodzki – relacja Kłodzko (DK33) – Droszków – Ołdrzychowice Kłodzkie (DW392)
- droga powiatowa nr 3228D – powiat kłodzki – relacja Trzebieszowice (DW392) – Nowy Waliszów – Bystrzyca Kłodzka (DK33)
- droga powiatowa nr 3231D – powiat kłodzki – relacja Wilkanów (DP 3268D) – Międzygórze
- droga powiatowa nr 3232D – powiat kłodzki – relacja Domaszków (DK8) - Międzygórze
- droga powiatowa nr 3233D – powiat kłodzki – relacja Roztoki (DK33) – Goworów – Międzyzylesie (DK33)

- droga powiatowa nr 3235D – powiat kłodzki – relacja Bystrzyca Kłodzka (DP 3277D) – Długopole Zdrój – Rostoki (DK33)
- droga powiatowa nr 3236D – powiat kłodzki – relacja Spalona – Nowa Bystrzyca – Bystrzyca Kłodzka
- droga powiatowa nr 3237D – powiat kłodzki – relacja Gorzanów (DP 3238D) – Mielnik (DK33)
- droga powiatowa nr 3238D – powiat kłodzki – relacja Kłodzko – Krosnowice – Stara Łomnica (DW388)
- droga powiatowa nr 3248D – powiat kłodzki – relacja Podzamek (DK46)
- droga powiatowa nr 3261D – powiat kłodzki – relacja Żelazno (DK33) – Marcinów – Ołdrzychowice Kłodzkie (DW392)
- droga powiatowa nr 3268D – powiat kłodzki – relacja Idzików – Wilkanów (DK33)
- droga powiatowa nr 3269D – powiat kłodzki – relacja Domaszków (DK33) – Goworów – Międzyzlesie (DK33)
- droga powiatowa nr 3271D – powiat kłodzki – relacja Międzyzlesie (DK33) – Boboszów (DK33)
- droga powiatowa nr 3272D – powiat kłodzki – relacja Smerczyna (DK33) – Kamieńczyk (gr. państwa)
- droga powiatowa nr 3273D – powiat kłodzki – relacja Rostoki (DK33) – Nagodzice – Międzyzlesie (DW389)
- droga powiatowa nr 3274D – powiat kłodzki – relacja Mostowice (DW389) – Niemojów – Międzyzlesie (DK33)
- droga powiatowa nr 3277D – powiat kłodzki – relacja Bystrzyca Kłodzka (DP 3236D) – Wyszki – Długopole Zdrój (DP 3276D)
- droga powiatowa nr 3278D – powiat kłodzki – relacja Gorzanów (DP 3237D) – Zabłocie – Bystrzyca Kłodzka (DW388)
- droga powiatowa nr 3279D – powiat kłodzki – relacja Krosnowice (DP 3238) – Żelazno (DK33)
- droga powiatowa nr 3280D – powiat kłodzki – relacja Żelazno (DP 3279D) – Żelazno (DK33)
- droga powiatowa nr 3281D – powiat kłodzki – relacja Gorzanów – Topolice
- droga powiatowa nr 3292D – powiat kłodzki – relacja Stary Wielisław – Kłodzko
- droga powiatowa nr 3308D – powiat kłodzki – relacja Ruszowice (DP3239D) – Korytów - Kłodzko
- droga powiatowa nr 3310D – powiat kłodzki – relacja Kłodzko (DK8) – Morzyszów
- droga powiatowa nr 3340D – powiat kłodzki, ząbkowicki – relacja Wolbórz (DW381) – Opolnica - Bardo

Transport kolejowy

Przez analizowany obszar przebiega osiem linii kolejowych o numerach 137, 276, 285, 286, 304, 309, 310 oraz 332.

Linia kolejowa numer 137 Katowice – Kędzierzyn-Koźle - Nysa - Legnica to linia pierwszorzędna, która jest niezelektryfikowana na odcinku Kędzierzyn-Koźle - Legnica. Na odcinkach Kędzierzyn-Koźle – Nysa, Kamieniec Ząbkowicki – Świdnica Miasto oraz Jaworzyna Śląska –Legnica linia jest jednotorowa. Na odcinkach Legnica – Kamieniec Ząbkowicki oraz Nysa – Katowice prowadzony jest regularny ruch pociągów pasażerskich. Na całej długości linii prowadzony jest ruch pociągów towarowych.

Linia kolejowa numer 276 Wrocław – Międzyzlesie (granica państwa) to linia pierwszorzędowa, zelektryfikowana. Linia ta jest dwutorowa na odcinkach Wrocław - Strzelin oraz Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko. Linia objęta jest umową AGTC zgodnie, z którą stanowi część europejskiego ciągu transportowego C-59/2 oraz wchodzi w skład sieci kompleksowej TEN-T (towarowa i pasażerska) zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE. Na całej długości linii prowadzony jest regularny ruch pociągów

pasażerskich i towarowych. W Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. jednym z zapisanych do realizacji priorytetów jest przeprowadzenie modernizacji odcinka Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki.

Linia kolejowa numer 285 Wrocław – Świdnica – Jedlina-Zdrój to linia drugorzędowa, niezelektryfikowana, jednotorowa. Ruch pociągów towarowych prowadzony jest na odcinkach Wrocław – Sobótka oraz Pszenno – Świdnica. Odcinek Świdnica – Jedlina-Zdrój jest nieprzejezdny.

Linia kolejowa numer 286 Kłodzko – Wałbrzych to linia drugorzędowa, niezelektryfikowana. Linia ta jest jednotorowa na odcinkach Wałbrzych – Jedlina-Zdrój oraz Ludwikowice Kłodzkie – Nowa Ruda. Na całej długości linii prowadzony jest regularny ruch pociągów pasażerskich i towarowych.

Linia kolejowa numer 304 Brzeg – Łagiewniki Dzierżoniowskie to linia znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, jednotorowa. Na linii prowadzony jest ruch pociągów towarowych na odcinku Brzeg – Małujowice pozostałe odcinki linii są nieprzejezdne. Odcinek linii Strzelin – Kondratowice został przejęty przez jednostki samorządowe, które planują przywrócić mu przejezdność i wznowić ruch towarowy.

Linia kolejowa numer 309 Kłodzko – Kudowa Zdrój to linia znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, jednotorowa. Na całej linii prowadzony jest regularny ruch pociągów pasażerskich.

Linia kolejowa numer 310 Kobierzyce – Łagiewniki Dzierżoniowskie – Piława Górna to nieczynna linia znaczenia miejscowego, która jest niezelektryfikowana i jednotorowa. Linia ta jest w całości nieprzejezdna.

Linia kolejowa numer 322 Kłodzko – Stronie Śląskie to linia znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, jednotorowa. Na odcinku Kłodzko – Ołdrzychowice prowadzony jest ruch pociągów towarowych, na pozostałej części linii ruch jest zawieszony.

Transport lotniczy

Nad obszarem opracowanie przebiegają trzy równoleżnikowe drogi lotnicze:

- L867
- T714
- T738

Głównym elementem transportu lotniczego w rejonie opracowania jest Port Lotniczy Wrocław–Strachowice, który posiada znaczny potencjał w zakresie rozwoju połączeń pasażerskich i towarowych. Dostępność do portu lotniczego jest ważnym czynnikiem stymulującym rozwój gospodarczy Dolnego Śląska.

Czynnikiem wpływającym negatywnie na równomierny rozwój regionu oraz transportu lotniczego jest brak wysokiej klasy połączeń pomiędzy portem lotniczym we Wrocławiu, a południową częścią województwa dolnośląskiego.

VII.2. Charakterystyka istniejących dróg w korytarzu planowanej drogi

Droga krajowa nr 8

Istniejąca trasa DK8 (S8e) w kierunku południowym od węzła „Kobierzyce”, gdzie krzyżuje się z DK35 posiada przekrój dwujezdniowy (2x7,0 m) z pasem dzielącym. Każda jezdnia posiada obustronne pasy awaryjnego postoju i pobocza nieumocnione. Teren po obu stronach trasy jest płaski, występują pola, łąki oraz nieużytki. Pas drogowy jest wygradzony siatką.

W kilometrze 1+387 drogi S8e i DK8e następuje zmiana przekroju poprzecznego. Trasa biegnie dalej przekrojem dwujezdniowym, jezdnia zachodnia posiada jeden pas ruchu, natomiast jezdnia wschodnia posiada dwa pasy ruchu. W kilometrze 109+049 DK8 wytyczony jest również początek DK8e i droga ponownie zmienia przerój na jednojezdniowy, dwupasowy. Występują obustronne opaski

bezpieczeństwa oraz pobocza nieumocnione. W kilku miejscach występują włączenia dróg zbiorczych do trasy. Na odcinku jednojezdniowym trasa nie jest ogrodzona. Charakter i zagospodarowanie terenu jak poprzednio.

W miejscowości Magnice zlokalizowane jest skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Na wlotach DK8 wydzielono w rejonie skrzyżowania niezależne pasy ruchu dla lewoskrętów. W dalszym przebiegu trasa posiada przekrój drogowy - jednojezdniowy, dwupasowy. Występują obustronne opaski bezpieczeństwa oraz pobocza nieumocnione. Teren jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Około kilometra 100+200 zlokalizowany jest „Czarny punkt” – 2 zabitych, 36 rannych.

Trasa dochodzi do miejscowości Kobierzyce. Na odcinku przebiegającym w tym rejonie pełni rolę obejścia tej miejscowości. Na trasie zlokalizowano skrzyżowanie czterowlotowe proste z drogami lokalnymi. Od skrzyżowania w przekroju poprzecznym trasy wprowadzono obustronne pasy awaryjne, które kończą się w miejscu kolejnego skrzyżowania trójwlotowego z drogą wjazdową do miejscowości Kobierzyce. Na skrzyżowaniu wydzielono pas ruchu dla lewoskrętów z kierunku Ząbkowic Śl.

Po przejściu przez rejon miejscowości Kobierzyce trasa posiada przekrój drogowy - jednojezdniowy, dwupasowy. Występują obustronne pobocza nieumocnione. Teren jest płaski. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejne skrzyżowanie na trasie DK8 występuje w kilometrze 103+962 w granicach administracyjnych miejscowości Kobierzyce z DW346. Jest to skrzyżowanie trójwlotowe, proste, zlokalizowane po stronie prawej DK8. W kilometrze 103+479 w granicach administracyjnych miejscowości Cieszyce występuje kolejne skrzyżowanie trójwlotowe, proste z DW346 po stronie lewej.

W dalszym przebiegu trasa posiada przekrój drogowy - jednojezdniowy, dwupasowy. Występują obustronne pobocza nieumocnione. Teren jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się lokalne drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie to Cieszyce. Przekrój trasy zmienia się na uliczny, częściowo na półuliczny. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

Po minięciu miejscowości Cieszyce trasa biegnie dalej przekrojem drogowym - jednojezdniowym, dwupasowym. Występują obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się lokalne drogi polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa dochodzi do miejscowości Rolantowice, w której przekrój zmienia się na uliczny, częściowo na półuliczny. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych. W centrum miejscowości zlokalizowane jest skrzyżowanie proste z drogami lokalnymi.

W dalszym przebiegu występuje przekrój drogowy – jednojezdniowy, dwupasowy. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się lokalne drogi polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Następna miejscowość na trasie DK8 to Jaszowice. Przekrój trasy zmienia się na uliczny, częściowo na półuliczny. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

Po minięciu miejscowości Jaszowice przekrój poprzeczny trasy zmienia się na drogowy - jednojezdniowy, dwupasowy. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu

stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się lokalne drogi polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa dochodzi do miejscowości Pustków Wilczkowski. Przekrój trasy zmienia się na uliczny. Na długości przejazdu przez tą miejscowość wydzielono z ruchu środkowy pas jezdni o szerokości około 2,5 m. Uzyskana w ten sposób powierzchnia wykorzystana jest w rejonie skrzyżowań z drogami lokalnymi jako zatoka akumulacyjna dla lewoskrętów. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

W dalszym przebiegu występuje przekrój drogowy – jednojezdniowy, dwupasowy. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się lokalne drogi polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa DK8 omija Jordanów Śląski po stronie zachodniej. Połączenie miejscowości z trasą realizowane jest przy pomocy lokalnych dróg i ulic, które włączają się do DK8 poprzez dwa skrzyżowania proste. Parametry techniczne drogi oraz charakter zagospodarowania terenu nie zmieniają się na długości odcinka Jordanowa jak również w dalszym biegu trasy.

Trasa dochodzi do miejscowości Radzików. Przekrój trasy zmienia się na półuliczny, a następnie na pełen uliczny. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

Dalszy przebieg DK8 odbywa się przekrojem drogowym - jednojezdniowym, dwupasowym. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Następnie trasa DK8 dochodzi do miejscowości Łagiewniki k. Dzierżoniowa. Przekrój trasy zmienia się na półuliczny, a następnie na pełen uliczny. W miejscowości Łagiewniki w kilometrze 84+325 zlokalizowane jest wspólne dla tras DK8, DK39 i DW384 skrzyżowanie skanalizowane z sygnalizacją świetlną. Układ skrzyżowania jest dosyć skomplikowany, dodatkowo w niewielkiej odległości występuje skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną w lokalnymi ulicami (ul. Lipowa i ul. Przemysłowa). W ciągu DK8 wydzielono pasy ruchu do jazdy na wprost i w prawo oraz niezależny pas dla pojazdów skręcających w lewo. Na wlocie DK39 wprowadzono pas wspólny do jazdy na wprost i w prawo oraz niezależny pas dla lewoskrętów. Na wlocie DW384 zastosowano podobną organizację potoków ruchu. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa typu wiejskiego oraz typu podmiejskiego – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

Po minięciu miejscowości Łagiewniki przekrój trasy zmienia się na drogowy - jednojezdniowy, dwupasowy. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie to Wilków Wielki. Przekrój trasy zmienia się na uliczny, a następnie na półuliczny. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi zwarta zabudowa typu wiejskiego – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

Dalszy przebieg DK8 odbywa się przekrojem drogowym – jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest częściowo płaski, częściowo lekko pofałdowany. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa DK8 stanowi obwodnicę miasta Niemcza. Połączenie miejscowości z DK8 jest realizowane poprzez drogę lokalną oraz skrzyżowanie skanalizowane. Na skrzyżowaniu wydzielono pasy ruchu dla

lewoskrętów na wlotach DK8. Przeciwnie kierunki ruchu oddzielono wyspą z kostki brukowej. Na końcu obejścia włączenie do DK8 odbywa się poprzez drogę lokalną i skrzyżowanie proste. Przebieg DK8 na obwodnicy i aż do kolejnej miejscowości – Nowa Wieś Niemczańska odbywa się w przekroju drogowym oraz konfiguracji – jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest częściowo płaski, częściowo lekko pofałdowany. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Przejazd przez Nowa Wieś Niemczańska odbywa się przekrojem półulicznym. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa typu wiejskiego - budynki mieszkalne i gospodarcze, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK8.

Po minięciu wsi przekrój trasy oraz konfiguracja i zagospodarowanie terenu przyległego powracają do stanu poprzedniego.

Po kilkuset metrach trasa dochodzi do miejscowości Przerzeczyn Zdrój. Przekrój drogi zmienia się na uliczny. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa typu wiejskiego - budynki mieszkalne i gospodarcze, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK8. Ponadto zlokalizowano włączenia do trasy dróg lokalnych.

W dalszym przebiegu przekrój trasy wraca do charakteru drogowego - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Ukształtowanie terenu przyległego zmienia się. Występują liczne wzniesienia i doliny. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Na wzniesieniach trasy o dużych spadkach podłużnych wprowadzono pasy ruchu powolnego.

Trasa dochodzi do miejscowości Szklary. Przekrój poprzeczny nie zmienia się. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi rozproszona zabudowa typu wiejskiego - budynki mieszkalne i gospodarcze, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK8.

Po minięciu miejscowości Szklary parametry przekroju poprzecznego oraz charakter i zagospodarowanie terenu przyległego nie zmieniają się. Na wzniesieniach trasy o dużych spadkach podłużnych wprowadzono pasy ruchu powolnego.

Trasa DK8 omija miasto Ząbkowice Śl. po stronie zachodniej. Przekrój ma w dalszym ciągu charakter drogowy. Teren po obu stronach trasy jest płaski. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz drogi wojewódzkie poprzez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. W miejscowości Ząbkowice Śl. w kilometrze 60+637 zlokalizowane jest skrzyżowanie skanalizowane z DW382 oraz z DW385, na którym wydzielono dwa pasy ruchu – na wprost i w prawo oraz osobno dla lewoskrętów. Przeciwnie kierunki ruchu w rejonie skrzyżowania rozdzielono wyspą z kostki brukowej. Na DW 382 wydzielono dwa pasy ruchu – w lewo i w prawo. Kolejne skrzyżowanie z DW385 w kilometrze 59+529 jest proste, posiada sygnalizację świetlną. Po opuszczeniu granic administracyjnych miasta Ząbkowice Śl. trasa przebiega niezmiennym przekrojem poprzecznym w kierunku południowo-zachodnim, dochodząc do drugiego skrzyżowania z DW382 w kilometrze 58+505. Skrzyżowanie to jest skanalizowane. Przeciwnie kierunki ruchu na DK8 w rejonie skrzyżowania są rozdzielone wyspą z barierami stalowymi.

W dalszym przebiegu występuje przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Teren przyległy jest płaski. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Zagospodarowanie terenu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

W dalszym przebiegu trasa dochodzi do miejscowości Braszowice. Zabudowa Braszowice zlokalizowana jest poprzecznie do przebiegu DK8. Przekrój poprzeczny trasy nie zmienia się. Występuje jedno skrzyżowanie proste.

Po minięciu miejscowości Braszowice parametry techniczne przekroju poprzecznego oraz zagospodarowanie terenu przyległego nie zmieniają się. Zmienia się natomiast ukształtowanie terenu przyległego - teren staje się pofałdowany.

Trasa DK8 dochodzi do miasta Bardo, biegnąc po jego południowej stronie. Charakter terenu przyległego zmienia się radykalnie – po obu stronach trasy występują wzgórza. Profil trasy jest bardziej urozmaicony – występują liczne odcinki o dużych spadkach podłużnych. Parametry techniczne przekroju poprzecznego nie zmieniają się. Zmianie ulega natomiast sposób zagospodarowania terenu przyległego – występują tereny zielone, nieużytki, lokalnie luźna zabudowa. Wzdłuż trasy po lewej stronie pojawia się linia kolejowa. Na wzniesieniach trasy o dużych spadkach podłużnych wprowadzono pasy ruchu powolnego. Trasa w granicach miasta Bardo posiada krótkie odcinki o pełnym przekroju ulicznym. Na terenie miasta zlokalizowano włączenia do trasy DK8 dróg i ulic lokalnych.

Po wyjeździe z Barda trasa biegnie przekrojem drogowym - jedna jezdnia, na której wytyczono jeden pas w kierunku północnym i dwa w kierunku południowym. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Ukształtowanie terenu przyległego zmienia się – teren ma charakter podgórski. W profilu trasy występują liczne odcinki o dużych spadkach podłużnych. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią nieużytki oraz tereny leśne z licznymi zjazdami bezpośrednimi na DK8. Do trasy włączają się liczne drogi lokalne.

Trasa DK8 dochodzi do miejscowości Boguszyn. Trasa przebiega przekrojem ulicznym. Zabudowa występuje w formie luźno rozrzuconych budynków mieszkalnych i gospodarskich posiadających bezpośrednio wjazdy na DK8.

W dalszym przebiegu trasa wraca do przekroju drogowego - jedna jezdnia, na którym wyznaczono dwa pasy ruchu w kierunku północnym oraz jeden w kierunku południowym. Jezdnia posiada obustronne pobocza nieumocnione. Ukształtowanie terenu przyległego zmienia się – po obu stronach trasy występuje teren lekko pofałdowany. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednio zjazdy na pola i łąki.

Trasa DK 8 dochodzi do miasta Kłodzko. Na skrzyżowaniu w kilometrze 39+895 następuje zjazd z DK8 na DK33. Skrzyżowanie jest skanalizowane. Na wlotach DK8 i DK33 wydzielono niezależne pasy ruchu dla lewoskrętów. Przeciwnie kierunki ruchu na DK8 oddzielono w rejonie skrzyżowania wyspami malowanymi na jezdni. Wlot DK33 jest skanalizowany wyspami w krawężnikach.

Na terenie wymienionych miejscowości, przez które przebiega trasa DK8 występuje wiele przejść dla pieszych na poziomie jezdni oraz zlokalizowane są przystanki autobusowe.

Droga krajowa nr 33

Trasa DK33 od swojego początku przy skrzyżowaniu z DK8 przechodzi przez Kłodzko przekrojem ulicznym z obustronnymi chodnikami. Teren przyległy zajmują budynki mieszkalne jedno i wielorodzinne. Na terenie miasta występuje także zwarta zabudowa wielokondygnacyjna. Przejazd przez miasto odbywa się wyznaczonymi ulicami i został oznakowany jako „tranzyt”. W kilometrze 2+980 na terenie miasta Kłodzka zlokalizowano skrzyżowanie w formie ronda, z którego bierze swój początek trasa DK46.

Po wyjeździe z Kłodzka trasa ma przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, po obu stronach występują pobocza ziemne, nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Na odcinku trasy w rejonie miejscowości Żelazno po prawej stronie DK33 przebiega rzeka Biała Łądecka. Konfiguracja terenu jest urozmaicona – trasa przebiega odcinkami w terenie falistym, częściowo w terenie pagórkowatym. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednio zjazdy na pola i łąki.

Następną miejscowością na trasie DK33 jest Żelazno. Trasa krzyżuje się w tej miejscowości w kilometrze 10+468 z DW392. Jest to skrzyżowanie częściowo skanalizowane. Na wlocie DK33 od strony

południowej dozwolona jest jazda wyłącznie na wprost. Na wlocie od strony północnej wydzielono pasy ruchu na wprost i w lewo. Na wlocie trasy DW 392 dozwolona jest jazda w prawo w kierunku Kłodzka lub w lewo w kierunku Boboszowa. Kolejne skrzyżowanie w miejscowości Żelazno jest proste, trójwlotowe. Przekrój poprzeczny DK33 zmienia się na półuliczny z chodnikiem po prawej stronie. Zabudowa występuje w formie luźno rozrzuconych budynków mieszkalnych i gospodarskich posiadających bezpośrednie wjazdy na DK33.

Po minięciu miejscowości Żelazno przekrój trasy zmienia się na drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, po obu stronach występują pobocza ziemne, nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Konfiguracja terenu jest urozmaicona – trasa przebiega odcinkami w terenie falistym, częściowo w terenie pagórkowatym. W niewielkiej odległości od granicy terenu zabudowanego Żelazna trasa krzyżuje się w jednym poziomie z jednotorową linią kolejową nr 322. Skrzyżowanie jest zabezpieczone półzaporami oraz sygnalizacją świetlną.

Następną miejscowością na trasie DK33 jest Mielnik. Trasa omija tę miejscowość po stronie wschodniej, zmieniając na krótkim odcinku przekrój poprzeczny na półuliczny z chodnikiem po prawej stronie. Zabudowa występuje w formie luźno rozrzuconych budynków mieszkalnych i gospodarskich posiadających bezpośrednie wjazdy na DK33. Zlokalizowano także jedno skrzyżowanie trójwlotowe z drogą lokalną.

W dalszym przebiegu DK33 posiada przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, obustronnie występują pobocza ziemne nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Konfiguracja terenu zmienia się - teren jest częściowo płaski, częściowo lekko pofałdowany.

Kolejna miejscowość na trasie DK33 to Stary Waliszów. Trasa zmienia na krótkim odcinku przekrój poprzeczny na półuliczny z krawężnikiem po prawej stronie. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowią luźno rozrzucone budynki mieszkalne i gospodarskie, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK33.

Po minięciu miejscowości Stary Waliszów przekrój trasy zmienia się na drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, po obu stronach występują pobocza ziemne, nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Konfiguracja terenu jest urozmaicona – trasa przebiega odcinkami w terenie falistym, częściowo w terenie płaskim.

W kilometrze 17+042 zlokalizowano skrzyżowanie z DW388, które jest częściowo skanalizowane, trójwlotowe. Skanalizowany jest wlot z DW388. Trasa DK33 od strony wschodniej omija miasto Bystrzyca Kłodzka, nie zmieniając przekroju. Rzeźba terenu oraz zagospodarowanie otoczenia nie ulega zmianie.

Kolejne skrzyżowanie zlokalizowane jest w kilometrze 19+918 stanowiące włączenie do trasy DW392. Jest to skrzyżowanie proste, bez sygnalizacji. Na DK33 wprowadzono segregację kierunków ruchu wydzielając lewoskręty na tej trasie.

Trasa dochodzi do miejscowości Wilkanów. Przekrój poprzeczny zmienia się na półuliczny z chodnikiem po lewej stronie. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowią luźno rozrzucone budynki mieszkalne i gospodarskie, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK33. Do trasy włączają się drogi lokalne.

W dalszym przebiegu DK33 posiada przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, obustronnie występują pobocza ziemne nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz

polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Konfiguracja terenu nie zmienia się - teren jest częściowo płaski, częściowo lekko pofałdowany.

Kolejna miejscowość na trasie DK33 to Domaszków. Przekrój trasy zmienia się na uliczny z obustronnymi chodnikami. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowią luźno rozrzucone budynki mieszkalne i gospodarskie, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK33. Do trasy włączają się drogi lokalne. Jedna z nich włącza się poprzez małe rondo.

Po minięciu miejscowości Domaszków trasa powraca do przekroju drogowego - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, obustronnie występują pobocza ziemne nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Konfiguracja terenu zmienia się - teren jest lekko pofałdowany.

W dalszym przebiegu trasa dochodzi do miejscowości Roztoki. Przekrój poprzeczny zmienia się na półuliczny z chodnikiem po prawej stronie, następnie pełen uliczny z chodnikami obustronnymi. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowią luźno rozrzucone budynki mieszkalne i gospodarskie posiadające bezpośrednie wjazdy na DK33. Do trasy włączają się drogi lokalne.

Z miejscowością Roztoki graniczy kolejna miejscowość na trasie DK33 – Nagodzice. Przekrój trasy nie zmienia się. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowi kilka budynków mieszkalnych gospodarskich posiadających bezpośrednie wjazdy na DK33.

Po minięciu miejscowości Nagodzice trasa powraca do przekroju drogowego - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, obustronnie występują pobocza ziemne nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią pola, łąki i nieużytki. Miejscami występują tereny zalesione. Po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Konfiguracja terenu nie zmienia się - teren jest lekko pofałdowany.

Trasa DK33 dochodzi do miasta Międzyzlesie. Przekrój poprzeczny zmienia się na półuliczny z chodnikiem po lewej stronie, następnie pełen uliczny z chodnikami obustronnymi. W Międzyzlesiu w kilometrze 36+978 trasa krzyżuje się z DW389 poprzez skrzyżowanie trójwlotowe, proste. Zagospodarowanie przyległego terenu stanowi zwarta zabudowa typu miejskiego. Występują liczne bezpośrednie wjazdy z posesji na DK33. Do trasy na terenie Międzyzlesia włączają się liczne ulice oraz drogi lokalne.

Bezpośrednio z Międzyzlesiem graniczy miejscowość Smreczyna. Przekrój poprzeczny na terenie tej miejscowości zmienia się na drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, obustronnie występują pobocza ziemne nieumocnione. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowi luźna zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowania gospodarcze. Zabudowania posiadają bezpośrednie wjazdy na DK33. Miejscami występują tereny pól uprawnych i łąk. Do trasy na terenie Smreczyna włączają się drogi lokalne.

Granica administracyjna miejscowości Smreczyna pokrywa się z granicą miejscowości Boboszów, która jest ostatnią miejscowością na trasie DK33. Przekrój poprzeczny na terenie tej miejscowości pozostaje bez zmian - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa, obustronnie występują pobocza nieumocnione. Na krawędzi pobocza na kilku odcinkach występują drzewa. Zagospodarowanie terenu przyległego stanowią częściowo tereny pól uprawnych i łąk, częściowo luźna zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowania gospodarcze, posiadające bezpośrednie wjazdy na DK33. Na znacznej części długości odcinka po prawej stronie wzdłuż trasy płynie Nysa Kłodzka, przecinająca kilkanaście razy DK33. Miejscami występują tereny zalesione. Do trasy na terenie Boboszowa włączają się liczne drogi lokalne. Konfiguracja terenu nie zmienia się - teren jest pofałdowany. Przebieg DK33 kończy się w Boboszowie na granicy z Republiką Czeską.

Na terenie miejscowości, przez które przebiega trasa DK33 występuje wiele przejść dla pieszych na poziomie jezdni oraz zlokalizowane są przystanki autobusowe.

Droga krajowa nr 35

Początek opisu istniejącej trasy DK35 przyjęto w kilometrze 84+326 stanowiąca skrzyżowanie wykonane w formie ronda typu średniego o przekroju dwupasowym. Na skrzyżowaniu tym trasa DK35 zmienia przekrój z jednojezdniowego dwupasowego na dwujezdniowy dwupasowy. Do skrzyżowania doprowadzono drogę lokalną prowadzącą w kierunku miejscowości Tyniec Mały oraz łącznica o przekroju dwujezdniowym dwupasowym doprowadzająca ruch z DK35 do węzła „Kobierzyce”, a dalej na drogę ekspresową S8.

Po opuszczeniu ronda trasa biegnie w kierunku miejscowości Świdnica. Przekrój poprzeczny – dwie jezdnie z pasem dzielącym, opaski bezpieczeństwa i pobocza nieumocnione. Teren po obu stronach trasy jest płaski, występują pola, łąki oraz nieużytki. Na krótkim fragmencie trasy występują tereny zalesione.

Kolejne jest skrzyżowanie z drogą lokalną do miejscowości Tyniec Mały wykonane w formie małego ronda o przekroju jednopasowym z czterema wlotami. Za rondem przekrój trasy pozostaje bez zmian - dwie jezdnie z pasem dzielącym, opaski bezpieczeństwa i pobocza nieumocnione. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Teren jest płaski. Następnie trasa dochodzi do kolejnego małego ronda z lokalną drogą prowadzącą do terenów przemysłowych położonych we wrocławskiej podstrefie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Rondo jest trzywlotowe o przekroju jednopasowym.

Dalszy przebieg w kierunku Świdnicy odbywa się przekrojem trasy jak poprzednio. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Teren w dalszym ciągu jest płaski. Trasa dochodzi do kolejnego ronda na skrzyżowaniu z drogą lokalną do miejscowości Tyniec Mały. Rondo jest trójwlotowe, jednopasowe. Za rondem zarówno przekrój jak i zagospodarowanie terenu oraz jego konfiguracja pozostają bez zmian.

Kolejne małe rondo położone w kilometrze 80+176 jest jednocześnie punktem zmiany przekroju poprzecznego trasy. Rondo jest jednopasowe, trójwlotowe. W chwili obecnej trzeci wlot na drogę lokalną jest nieczynny. Po opuszczeniu ronda przekrój poprzeczny trasy stanowi jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa. Po obu jej stronach występują opaski bezpieczeństwa oraz pobocza nieumocnione. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy w dalszym ciągu stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Teren jest płaski. Po obu stronach trasy poza korpusem drogi występują rzędy drzew.

W dalszym przebiegu Trasa DK35 przecina granicę administracyjną miejscowości Małuszów. Przez tą miejscowość trasa biegnie przekrojem półulicznym – z chodnikiem po jednej stronie. W kilometrze 79+191 w granicach Małuszowa zlokalizowane jest skrzyżowanie z DW348 (strona prawa) oraz drogą lokalną (strona lewa). Na zachodnim wlocie skrzyżowania (w ciągu DK35) wydzielono pas dla lewoskrętów. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze.

Przekrój na dalszym przebiegu trasy stanowi jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie DK35 to Gniechowice. Przez miejscowość tą trasa biegnie częściowo przekrojem półulicznym, częściowo ulicznym. Na obszarze miejscowości w kilometrze 75+154 zlokalizowane jest skrzyżowanie proste z DW346. Wloty na skrzyżowanie z DW346 są przesunięte o kilkanaście metrów. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi zwarta zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków.

Po minięciu Gniechowic przekrój trasy zmienia się na drogowy - jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DK35 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa w dalszym przebiegu dociera do miejscowości Siedlakowice. Przekrój poprzeczny zasadniczo nie zmienia się. W miejscowości występuje skrzyżowanie proste czterowlotowe z drogami lokalnymi. W rejonie skrzyżowania występuje odcinek trasy o przekroju ulicznym z obustronnymi chodnikami. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze.

Na odcinku pomiędzy kilometrem 71+100, a 70+400 wyznaczony jest „Czarny punkt” – 11 zabitych i 26 rannych.

Przekrój poprzeczny na dalszym przebiegu trasy stanowi jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie DK35 to Mirostawice. Przez teren miejscowości trasa DK35 biegnie przekrojem ulicznym z obustronnymi chodnikami. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi zwarta zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków. W rejonie wyjazdu z miejscowości Mirostawice zlokalizowane jest włączenie po stronie lewej drogi lokalnej. Na DK35 wydzielono osobny pas dla lewoskrętów. Na wlocie drogi lokalnej wykonano wyspy kanalizujące potoki ruchu skręcające w prawo i w lewo. W rejonie skrzyżowania przeciwne kierunki ruchu na DK35 oddzielono wyspami rozdzielającymi. Po minięciu skrzyżowania przekrój trasy stanowi jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi opaskami bezpieczeństwa oraz poboczami nieumocnionymi. Opaski bezpieczeństwa zanikają po kilkuset metrach od granicy miejscowości Mirostawice. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki oraz nieużytki. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Do trasy włączają się drogi lokalne oraz polne. Występują także bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa w dalszym przebiegu dociera do miejscowości Wojnarowice. Przez teren tej miejscowości trasa DK35 biegnie przekrojem ulicznym z obustronnymi chodnikami. W Wojnarowicach zlokalizowano dwa skrzyżowania proste trójwlotowe. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze. Występują liczne zjazdy na posesje i do budynków.

Po minięciu Wojnarowic przekrój trasy zmienia się na drogowy - jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DK35 występują skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa DK35 dociera do miejscowości Tworzyjanów. Przekrój poprzeczny trasy nie zmienia się. Na terenie tej miejscowości występuje jedno skrzyżowanie proste czterowlotowe z drogami lokalnymi. Po minięciu miejscowości Tworzyjanów trasa DK35 biegnie dalej przekrojem drogowym - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DK35 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

W dalszym przebiegu trasa DK35 przebiega przez miejscowość Strzelce. Trasa nie zmienia przekroju poprzecznego. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – kilka budynków mieszkalnych i gospodarczych, które posiadają bezpośrednie zjazdy na DK35. W miejscowości Strzelce zlokalizowano jedno skrzyżowanie trójwlotowe z drogą lokalną.

Dalszy przebieg DK35 posiada niezmienny przekrój poprzeczny. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew.

Po obu stronach DK35 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie DK35 to Szczepanów. Droga ta stanowi obejście tej miejscowości. Trasa nie zmienia przekroju poprzecznego. Zabudowa w bezpośredniej bliskości trasy nie występuje. W ciągu drogi zlokalizowane jest jedno skrzyżowanie czterowylotowe z drogami lokalnymi.

Po minięciu miejscowości Szczepanów trasa DK35 biegnie dalej przekrojem drogowym - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi pobocznymi nieumocnionymi. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DK35 występują skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa DK35 dociera do miejscowości Marcinowice, przez którą przebiega przekrojem częściowo półulicznym, częściowo ulicznym. Zagospodarowanie przyległego do trasy terenu stanowi luźna zabudowa wiejska – budynki mieszkalne i gospodarcze, które posiadają bezpośrednie zjazdy na DK35. W miejscowości występuje skrzyżowanie z drogą lokalną. Ponadto występują także włączenia dróg lokalnych oraz zjazdy na posesje.

W dalszym przebiegu DK35 posiada przekrój poprzeczny drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi pobocznymi nieumocnionymi. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DK35 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. W pobliżu kilometra 52 + 400, trasę DK35 przecina w poziomie jednotorowa linia kolejowa nr 285. Skrzyżowanie nie posiada zapór ani sygnalizacji świetlnej.

Kolejna miejscowość na trasie DK35 to Pszenno. Przekrój DK35 zmienia się na uliczny z obustronnymi chodnikami. Występuje obustronna dość zwarta zabudowa o charakterze częściowo wiejskim, częściowo podmiejskim. Zabudowania posiadają bezpośrednie zjazdy na DK35. Na znacznej długości przebiegu DK35 przez Pszenno wyłączono z ruchu środkową część jezdni o szer. około 2,5 m poprzez malowanie pasów ukośnych. W tak uzyskanej strefie wygospodarowano zatoki akumulacyjne dla pojazdów skręcających w lewo. Na terenie miejscowości występuje przejazd kolejowy z jednotorową linią kolejową nr 285. Przejazd jest w poziomie jezdni DK35 bez zapór z sygnalizacją świetlną.

Bezpośrednio za przejazdem znajduje się granica administracyjna miasta Świdnica. Początkowo przez tereny Świdnicy trasa DK35 biegnie przekrojem drogowym - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi pobocznymi nieumocnionymi. Zagospodarowanie terenów to luźna zabudowa mieszkaniowa oraz tereny przemysłowo – składowe i handlowe. Występują tu liczne włączenia dróg i ulic lokalnych oraz zjazdy na posesje. W bliższym centrum miasta większość skrzyżowań z ulicami poprzecznymi jest skanalizowana i posiada sygnalizację świetlną. Występuje typowy przekrój uliczny z obustronnymi chodnikami. Przebieg trasy DK35 przez Świdnicę pomiędzy kilometrem 43+912, a 46+638 pokrywa się z przebiegiem DW382 i odbywa się ulicami miejskimi o zwartej zabudowie. Opis ich wspólnego przebiegu zostaje pominięty z uwagi na miejski charakter obszaru, znaczne zróżnicowane rodzajów zabudowy, skomplikowany układ ulic, placów i skrzyżowań lokalnych.

Na terenie miejscowości, przez które przebiega trasa DK35 występuje wiele przejść dla pieszych na poziomie jezdni oraz zlokalizowane są przystanki autobusowe.

Droga wojewódzka nr 382

Charakterystykę przebiegu trasy DW382 w kierunku Dzierżoniowa rozpoczęto poza granicą zabudowy miasta Świdnica. Trasa posiada przekrój poprzeczny drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi pobocznymi nieumocnionymi. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Pierwszą miejscowością na opisywanym odcinku trasy DW382 jest Boleścin. Trasa biegnie w przekroju półulicznym oraz ulicznym. Występuje obustronna dość zwarta zabudowa o charakterze wiejskim. Zabudowania posiadają bezpośrednie zjazdy na DW382. Ponadto występują także włączenia dróg lokalnych oraz zjazdy na posesje.

Po minięciu miejscowości Boleścin trasa DW382 posiada przekrój poprzeczny drogowy – jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie DW382 to Grodziszczce. Trasa biegnie w przekroju półulicznym oraz ulicznym. Po obu stronach drogi występuje zagospodarowanie o charakterze wiejskim – częściowo luźna, a częściowo zwarta zabudowa mieszkaniowa i budynki gospodarskie. Zabudowania posiadają bezpośrednie zjazdy na DW382. Ponadto występują także włączenia dróg lokalnych oraz zjazdy na posesje.

W dalszym przebiegu DW382 trasa posiada przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest częściowo płaski, częściowo lekko pofałdowany. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Następnie trasa dochodzi do miejscowości Mościsko, pełniąc funkcję obejścia tej miejscowości. Zabudowa na tym odcinku nie występuje. Przekrój poprzeczny DW382 nie zmienia się.

Za miejscowością Mościsko trasa DW382 posiada przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. W wielu miejscach drzewa rosną bezpośrednio za poboczem drogi. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie DW382 to Dzierżoniów. Od granic administracyjnych miasta do rejonu centrum trasa nie zmienia przekroju drogowego - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. W rejonie centrum przekrój zmienia się na uliczny, trasa poszerza się o dodatkowe pasy ruchu. Przejazd przez miasto następuje ciągiem odpowiednio oznakowanych ulic. Trasa biegnie w gęstej zabudowie krzyżując się z ulicami lokalnymi poprzez skrzyżowania zwykłe, skrzyżowania z sygnalizacją świetlną oraz liczne ronda.

Po opuszczeniu Dzierżoniowa trasa DW382 posiada przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Teren jest płaski. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Trasa DW382 dochodzi w dalszym przebiegu do miejscowości Piława Dolna. Przekrój trasy zmienia się na półuliczny z chodnikiem po lewej stronie. Zagospodarowanie terenu po obu stronach trasy ma charakter luźnej zabudowy wiejskiej. Występują także tereny o charakterze handlowym i składowym, zabudowania posiadają bezpośrednie zjazdy na DW382. Ponadto występują także włączenia dróg lokalnych oraz zjazdy na posesje. W kilku miejscach zlokalizowano linie drzew rosnących blisko krawędzi jezdni.

Po opuszczeniu granic administracyjnych miejscowości Piława Dolna trasa biegnie przekrojem drogowym - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi poboczami nieumocnionymi. Teren jest w przeważającej części płaski, miejscami nieco pofałdowany – występują niewielkie wzniesienia. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy

drzew. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki.

Kolejna miejscowość na trasie DW382 to Kluczowa. Przekrój drogi nie zmienia się. Wzdłuż trasy występuje luźna zabudowa mieszkaniowa oraz zabudowania gospodarcze. Zabudowania posiadają bezpośrednie zjazdy na DW382.

W dalszym przebiegu droga posiada przekrój drogowy - jedna jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa z obustronnymi pobocznymi nieumocnionymi. Ukształtowanie terenu zmieniło się częściowo – występują większe lokalne wzniesienia terenu. Poza tym występują też odcinki terenu o charakterze płaskim. Teren przyległy po obu stronach trasy stanowią pola, łąki, nieużytki oraz na fragmentach tereny zalesione. Po obu stronach DW382 występują liczne skrzyżowania z drogami lokalnymi i polnymi. Ponadto zlokalizowane są bezpośrednie zjazdy na pola i łąki. Miejscami po obu stronach trasy lub jednostronnie poza korpusem drogi występują rzędy drzew.

Charakterystyka istniejącej DW382 kończy się na skrzyżowaniu z DK8 (km 60+637) w miejscowości Ząbkowice Śląskie.

Dalszy przebieg trasy w rejonie Ząbkowic Śl. opisano w części dotyczącej korytarza drogi DK8.

VII.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Tab. 10. Ilość wypadków na drodze krajowej nr 8 na odcinku Magnice – Kłodzko opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:

Rok	Ilość kolizji	Ilość wypadków	Osoby zabite	Osoby ranne	W100
1.	2.	3.	4.	5.	6.
2011	420	65	20	101	186
2012	390	62	12	109	195
2013	364	53	7	66	138
średnia	391	60	13	92	175

źródło: Opracowanie na podstawie bazy danych SEWIK

Wskaźnik ofiar wypadków W100 charakteryzuje ilość ofiar (rannych i zabitych) w przeliczeniu na 100 wypadków. Im wyższy tym ciężkość wypadków zwiększa się.

Tab. 11. Ilość wypadków na drodze krajowej nr 33 na odcinku Kłodzko - Boboszów opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:

Rok	Ilość kolizji	Ilość wypadków	Osoby zabite	Osoby ranne	W100
1.	2.	3.	4.	5.	6.
2011	199	14	2	15	121
2012	160	21	2	34	171
2013	159	24	4	47	213
średnia	173	20	3	32	175

źródło: Opracowanie na podstawie bazy danych SEWIK

Wskaźnik ofiar wypadków W100 charakteryzuje ilość ofiar (rannych i zabitych) w przeliczeniu na 100 wypadków. Im wyższy tym ciężkość wypadków zwiększa się.

Tab. 12. Ilość wypadków na drodze krajowej nr 35 na odcinku Wrocław - Świdnica opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:

Rok	Ilość kolizji	Ilość wypadków	Osoby zabite	Osoby ranne	W100
1.	2.	3.	4.	5.	6.
2011	185	40	3	84	218
2012	161	41	5	71	185
2013	188	26	5	41	177
średnia	178	36	4	65	192

źródło: Opracowanie na podstawie bazy danych SEWIK

Wskaźnik ofiar wypadków W100 charakteryzuje ilość ofiar (rannych i zabitych) w przeliczeniu na 100 wypadków. Im wyższy tym ciężkość wypadków zwiększa się.

Tab. 13. Ilość wypadków na drodze wojewódzkiej nr 382 na odcinku Świdnica – Ząbkowice Śl. opracowane na podstawie ewidencji SEWIK za okres 2011-2013 przedstawia się następująco:

Rok	Ilość kolizji	Ilość wypadków	Osoby zabite	Osoby ranne	W100
1.	2.	3.	4.	5.	6.
2011	229	19	1	24	132
2012	198	23	7	24	135
2013	167	20	3	22	125
średnia	198	21	4	23	129

źródło: Opracowanie na podstawie bazy danych SEWIK

Wskaźnik ofiar wypadków W100 charakteryzuje ilość ofiar (rannych i zabitych) w przeliczeniu na 100 wypadków. Im wyższy tym ciężkość wypadków zwiększa się.

Tab. 14. Zestawienie ilości wypadków oraz wskaźnikowa W100 w latach 2011-2013 w województwie dolnośląskim wg kategorii dróg:

Kategorie dróg	Ilość wypadków				W100			
	2011	2012	2013	Średnia	2011	2012	2013	Średnio
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Krajowe	892	969	726	862	157	159	155	157
Wojewódzkie	558	628	586	686	137	137	137	137
Powiatowe	1131	1068	821	1007	143	134	136	138
Inne	370	546	453	456	119	123	124	122
Wszystkie drogi	2951	3211	2586	2916	143	140	140	141

źródło: Opracowanie na podstawie bazy danych SEWIK

Na odcinku drogi krajowej nr 8 (DK8) Magnice – Kłodzko widoczna jest redukcja liczby zdarzeń drogowych, która bezpośrednio nie wpływa na ciężkość wypadków. Na drodze krajowej nr 33 (DK33) na odcinku Kłodzko – Boboszów notuje się niepokojącą tendencję zwiększania ciężkości zdarzeń drogowych. W okresie 2011-2013 odcinek Wrocław – Świdnica na drodze krajowej nr 35 (DK35) charakteryzował się wysoką liczbą zdarzeń o dużej ciężkości zdarzeń. Na drodze wojewódzkiej nr 382 (DW382) pomiędzy Świdnicą a Ząbkowicami Śl. w latach 2011-2013 liczba wypadków i osób poszkodowanych utrzymywała się na stałym poziomie.

Wskaźnik W100 dla analizowanych odcinków dróg krajowych nr 8, 33, 35 przekracza wartości średnie dla całego województwa. W przypadku drogi wojewódzkiej DW382 na odcinku Świdnica – Ząbkowice Śląskie wskaźnik W100 jest niższy od wartości wskaźnika w województwie zarówno dla wszystkich dróg, jak również dla dróg wojewódzkich. Analizowane odcinki dróg krajowych DK8, DK33, DK35 można określić, jako szczególnie niebezpieczne na tle ogółu dróg w województwie dolnośląskim.

***Szczegółowe sprawdzenie warunków BRD nowoprojektowanej drogi ekspresowej zawarto w:
Załączniku nr 2 – Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego***

VII.4. Założone parametry techniczne projektowanej drogi

Założenia podstawowe

- Klasa drogi S
- Prędkość projektowa
 - Wariant I od km 0+000 do km 77+400 $V_p= 100$ km/h
od km 77+400 do km 121+756 $V_p= 80$ km/h
 - Wariant II od km 0+000 do km 49+100 $V_p= 100$ km/h
od km 49+100 do km 70+100 $V_p= 80$ km/h
od km 70+100 do km 73+300 $V_p= 60$ km/h
od km 73+300 do km 89+600 $V_p= 70$ km/h
od km 89+600 do km 97+000 $V_p= 80$ km/h
od km 97+000 do km 104+000 $V_p= 70$ km/h
od km 104+000 do km 125+267 $V_p= 80$ km/h
 - Wariant III od km 0+000 do km 36+500 $V_p= 100$ km/h
od km 36+500 do km 117+000 $V_p= 80$ km/h
od km 117+000 do km 125+600 $V_p= 70$ km/h
od km 125+600 do km 145+223 $V_p= 80$ km/h
- Prędkość miarodajna $V_m= 100$ km/h dla $V_p= 80$ km/h
 $V_m= 110$ km/h dla $V_p= 100$ km/h
 $V_m= 130$ km/h dla $V_p= 120$ km/h
- Obciążenie 115 kN/oś

Parametry przekroju poprzecznego

- Ilość pasów ruchu
 - Wariant I 2 x 2 od km 0+000 do km 31+300
1 x 2 od km 31+300 do km 121+756
 - Wariant II 2 x 2 od km 0+000 do km 32+700
1 x 2 od km 32+700 do km 125+267

- Wariant III
 - 2 x 2 od km 0+000 do km 36+500
 - 1 x 2 od km 36+500 do km 145+223
- Szerokość jezdni
 - Teren niezabudowany
 - 2 x 7 m przekrój 2 x 2
 - 7,5 m przekrój 1 x 2
 - Teren zabudowany
 - 2 x 7 m przekrój 2 x 2
 - 7 m przekrój 1 x 2
- Szerokość pasa awaryjnego 2,5 m
- Szerokość pasa rozdziału dla przekroju 2 x 2 4,0 m (w tym dwie opaski po 0,50 m)
- Podstawowa szerokość poboczy gruntowych 2 x 0,75 m
- Szerokość korony drogi
 - 15,0 m dla przekroju 1 x 2
 - 26,0 m dla przekroju 2 x 2
- Minimalne promienie łuków poziomych
 - Teren niezabudowany Vp= 120 km/h
 - 1 100 m warianty 1, 3
 - 1 000 m wariant 2
 - Teren niezabudowany Vp= 100 km/h
 - 1 100 m warianty 1, 3
 - 1 000 m wariant 2
 - Teren niezabudowany Vp= 80 km/h
 - 500 m warianty 2, 3
 - 300 m wariant 1
 - Teren zabudowany Vp= 80 km/h
 - 500 m warianty 1, 3
 - 400 m wariant 2
- Minimalne promienie łuków pionowych
 - Łuki wypukłe 8 000 m dla Vp= 100 km/h
 - Łuki wklęsłe 3 000 m dla Vp= 100 km/h

Przebudowa dróg niższych klas administracyjnych

Ze względu na ograniczoną dostępność do drogi klasy S (włączenie dróg niższych klas tylko poprzez węzły drogowe), a także w związku z przecięciem przez trasę drogi ekspresowej połączeń lokalnych, konieczna jest przebudowa części istniejących dróg lokalnych i dojazdowych. Parametry poszczególnych dróg zostano ustalone na kolejnych etapach dokumentacji.

Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni projektowanej drogi ekspresowej została zwymiarowana na obciążenie 115 kN/oś, dla kategorii ruchu KR6

W rezultacie wynikowa konstrukcja nawierzchni jednakowa na całej długości projektowanej drogi ekspresowej jest następująca:

- warstwa ścieralna SMA, grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 mm, grub. 8 cm,
- górna warstwa podbudowy z betonu asfaltowego 0/25, grub. 10 cm,
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grub. 20 cm,
- warstwa mrozoodporna, grub. 35 cm,
- podłoże gruntowe zagęszczone do wskaźnika $I_s = 1,03$.

Warunki odwodnienia drogi

Zakłada się grawitacyjne odprowadzenie wód z projektowanej drogi ekspresowej. Na odcinkach w nasypach wody opadowe odprowadzane będą poprzez spadki podłużne i poprzeczne do rowów

przydrożnych. Natomiast na odcinkach w wykopach powinna zostać zaprojektowana kanalizacja deszczowa. Wody odprowadzone z dróg powinny zostać oczyszczone z zanieczyszczeń a następnie odprowadzone do lokalnych odbiorników.

VIII. PROJEKTOWANY PRZEBIEG DROGI

Projektowana droga przebiega w większości nowymi równoległymi do istniejących korytarzami. Możliwość wykorzystania istniejącego układu drogowego pojawia się przede wszystkim na początkowym odcinku projektowanej drogi, gdzie już obecnie istnieje droga dwujezdniowa. Pozostałe istniejące drogi mają parametry typowe dla dróg niższych klas technicznych, a ich przebieg przez obszary zurbanizowane ogranicza możliwości rozbudowy. Dodatkowym ograniczeniem są trudne warunki terenowe wysokościowe występujące na południowym odcinku, który przebiega przez tereny podgórskie i górskie. Wariantowanie trasy możliwe jest przede wszystkim w północnej części przebiegu drogi ze względu na nizinny charakter terenu. Każdy z południowych wariantów trasy ma podobny przebieg, który jest wynikiem licznych ograniczeń naturalnych i konieczności minimalizacji liczby obiektów inżynierskich.

Opracowane zostały trzy wariantowe przebiegi trasy:

WARIANT I – początkowy przebieg drogi ekspresowej możliwie najbliższy istniejącej DK8. Po minięciu miasta Niemcza droga oddala się na zachód o istniejącej drogi, następnie tworząc zachodnie obejście miasta Ząbkowice Śląskie. Na południe od Ząbkowic droga przecina istniejącą DK8 omijając po wschodniej stronie miasta Bardo i Kłodzko. Na południe od Kłodzka trasa przecina DK33 i biegnie równoległe do niej po zachodniej stronie aż do północnej granicy miasta Bystrzyca Kłodzka. Od Bystrzycy Kłodzkiej do granicy państwa planowana droga ekspresowa przebiega równoległe w bliskim sąsiedztwie obecnej DK33.

WARIANT II – początkowy przebieg drogi ekspresowej przebiega po zachodniej stronie w znacznej odległości od istniejącej DK8. W pobliżu miejscowości Rędzików droga przechodzi na wschodnią stronę istniejącego korytarza, tworząc wschodnie obejście miejscowości Łagiewniki. W dalszym przebiegu trasa mija miasto Niemcza w bliskim sąsiedztwie istniejącej DK8. Następnie zaprojektowano wschodnie obejście miasta Ząbkowice Śląskie na południe, od którego trasa włącza się w korytarz DK8. Biegąc korytarzem istniejącej DK8 trasa przechodzi przez miejscowość Bardo. W mieście Kłodzko trasa wykorzystuje istniejącą północną obwodnicę oraz część planowanej obwodnicy zachodniej. Na południe od Kłodzka trasa biegnie po zachodniej stronie DK33 omijając miasto Bystrzyca Kłodzka, za którym korytarz projektowanej drogi przebiega w bliskim sąsiedztwie DK33.

WARIANT III – początkowy przebieg drogi ekspresowej jest równoległy do DK35 i znajduje się na południe od niej. W rejonie miasta Świdnica kierunek trasy zmienia się na południowo-zachodni biegnąc równoległe po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr 382. W pobliżu miejscowości Szklary trasa przecina DK8 i po wschodniej stronie omija miasta Ząbkowice Śląskie, Bardo oraz Kłodzko. Następnie na południe od Kłodzka trasa przecina DK33 i biegnie po jej zachodniej stronie stanowiąc obejście miasta Bystrzyca Kłodzka. Dalszy odcinek aż do końca trasy w Boboszowie biegnie w bliskim sąsiedztwie istniejącej DK33.

VIII.1. Projektowany przebieg trasy

Opis wspólnego przebiegu wszystkich wariantów

Wszystkie trzy warianty projektowanej drogi rozpoczynają się w jednym miejscu – na węźle autostradowym „Wrocław – Południe”, gdzie założono początek kilometrażu - km 0+000. Od początku opracowania do km 2+200 wszystkie trzy warianty będą biegły wspólnym korytarzem, wykorzystując istniejącą trasę o przekroju 2x2 z pasem dzielącym i pasami awaryjnymi. Parametry geometryczne istniejącej drogi odpowiadają wymogom drogi ekspresowej. Pas drogowy jest wygradzony siatką. W km 1+650 zlokalizowany jest istniejący węzeł „Kobierzyce” łączący istniejącą z drogą z drogą krajową DK35.

W km 2+200 następuje zwężenie zachodniej jezdni do jednego pasa ruchu. Jezdnia wschodnia pozostaje bez zmian. Droga w dalszym ciągu ma przekrój dwujezdniowy z pasem dzielącym i pasami awaryjnymi. Pas drogowy jest wygradzony siatką. Od tego kilometra następuje przebudowa trasy do parametrów drogi ekspresowej posiadającej prędkość projektową $V_p=100$ km/h. W km 4+400 wariant 2 oraz wariant 3 kierują się na południowy zachód natomiast wariant 1 będzie dalej wykorzystując ślad istniejącej drogi o przekroju 1x2.

VIII.1.1. Wariant I

Opis przebiegu

Od km 4+400 do 8+400 przebieg drogi ekspresowej wpisuje się w ślad istniejącej DK8. Budowa planowanej drogi wiąże się z koniecznością zmiany geometrii i niwelety istniejącej drogi. Dla drogi ekspresowej na tym odcinku przyjęto przekrój 2x2 i prędkość projektową $V_p=100$ km/h. W rejonie miejscowości Magnice w km 6+550 zaprojektowano węzeł „Magnice” na skrzyżowaniu z drogą powiatową DP 1959 D (ul. Jesionowa).

Począwszy od km 8+400 do 21+100 trasa opuszcza korytarz DK8 przecinając tereny pól i łąk, będzie biegła w kierunku południowym po wschodniej stronie istniejącej drogi. Dla projektowanej drogi przyjęto przekrój 2x2 i prędkość projektową $V_p=100$ km/h. W km 9+000 zaprojektowano węzeł „Kobierzyce Południe”, który umożliwi skomunikowanie drogi ekspresowej z istniejącą drogą powiatową DP 1960D (ul. Witosa). W km 11+850 zaprojektowano węzeł „Wierzbice” łączący drogę ekspresową z drogą wojewódzką DW346. W rejonie miejscowości Pustków Wilczkowski w km 17+650 zlokalizowano węzeł „Biskupice” na skrzyżowaniu projektowanej drogi z drogą powiatową DP1963D.

W km 21+100 projektowana droga ekspresowa przebiega pod istniejącą DK8 i dalej będzie biegła po zachodniej stronie istniejącej trasy aż do km 31+300. Droga w dalszym ciągu ma przekrój 2x2 i prędkość projektową $V_p=100$ km/h. W km 25+750 zaprojektowano węzeł „Mleczna” umożliwiający dostęp do drogi ekspresowej z obecnej DK8. W km 31+300 trasa krzyżuje się z DW384, gdzie zaprojektowano węzeł „Łagiewniki”.

Od km 31+300 do km 58+950 planowana trasa będzie biegła w dalszym ciągu po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 8. Przekrój drogi ekspresowej po minięciu węzła zmienia się na 1x2, prędkość projektowa wynosi $V_p=100$ km/h. W km 38+350 zlokalizowany jest węzeł „Niemcza” zapewniający dostęp do istniejącej DK8 oraz do położonego po wschodniej stronie drogi miasta Niemcza. W rejonie miejscowości Przerzeczyn-Zdrój w km 44+100 trasa krzyżuje się z drogą powiatową DP 3004D. W miejscu tym zaprojektowano węzeł „Przerzeczyn”. W dalszym przebiegu trasa oddala się w kierunku zachodnim od korytarza DK8. Około km 47+050 droga przechodzi pod czynną linią kolejową nr 137 (Legnica – Nysa – Kędzierzyn-Koźle – Katowice), a około km 50+800 ponownie droga krzyżuje się z wyżej wymienioną linią kolejową tym razem przechodząc ponad nią. W km 52+050 zaprojektowano węzeł „Olbrachcice”, który umożliwi skomunikowanie drogi ekspresowej z istniejącą drogą wojewódzką DW382. W km 54+650 zlokalizowano węzeł „Stoszowice” łączący drogę ekspresową z drogą wojewódzką DW385. Trasa na tym odcinku stanowi zachodnią

obwodnicę miejscowości Ząbkowice Śląskie. W km 58+950 projektowana droga ekspresowa ponownie krzyżuje się z DK8 w miejscu tym zaprojektowano węzeł „Tarnów”.

Na odcinku od km 58+950 do 77+400 trasa oddala się znacznie od korytarza istniejącej DK8 biegnąc po jego wschodniej stronie. Przekrój drogi ekspresowej pozostaje bez zmian 1x2, prędkość projektowa wynosi $V_p=100$ km/h. W km 64+400 droga przebiega pod linią kolejową nr 276 (Wrocław - Kłodzko – Międzyzlesie). W km 66+250 przecina rzekę Nysa Kłodzka. Projektowana droga dochodzi do węzła „Sosnowa” zlokalizowanego w km 67+900 na skrzyżowaniu z drogą powiatową DP 3143D. Za węzłem droga skręca w kierunku zachodnim. W km 77+400 projektowana droga ekspresowa krzyżuje się bezkolizyjnie z istniejącą DK46

Od km 77+400 do km 81+700 trasa biegnie w korytarzu DK46. Przekrój drogi ekspresowej pozostaje bez zmian, a prędkość projektowa zmienia się do $V_p=80$ km/h. Połączenie z trasą DK46 zaprojektowano poprzez węzeł „Jaszkówka” zlokalizowany w km 81+700.

Od km 81+700 do 87+150 trasa skręca na południe opuszczając korytarz DK46, przecina prostopadle miejscowość Jaskowa Dolna i dochodzi do skrzyżowania z DK33 w km 87+150 w rejonie miejscowości Krosnowice. Skomunikowanie z istniejącą DK33 w km 87+150 zapewnia węzeł „Krosnowice”. Dla drogi ekspresowej na tym odcinku przyjęto przekrój 1x2 i prędkość projektową $V_p=80$ km/h.

Począwszy od km 87+150 do km 98+500 projektowana trasa przebiega na zachód o istniejącej DK33. Przyjęty przekrój drogi to 1x2, prędkość projektową $V_p=80$ km/h. Około km 89+800 droga przecina istniejącą linię kolejową o znaczeniu międzynarodowym nr 276 (Wrocław Główny – Kłodzko – Międzyzlesie). W km 92+500 zaprojektowano węzeł „Gorzanów” komunikujący projektowaną trasę z drogą powiatową DP 3238D. W km 97+800 projektowana droga ponownie przecina linię kolejową nr 276. W dalszym przebiegu trasa dochodzi do miejscowości Bystrzyca Kłodzka. W km 98+500 zaprojektowano węzeł „Zabłocie” zlokalizowany na skrzyżowaniu projektowanej trasy z istniejącą DK33.

Od km 98+500 do 101+400 trasa stanowi obwodnicę miasta Bystrzyca Kłodzka przebiegając po stronie wschodniej miejscowości i obecnej DK33. Przyjęty przekrój drogi to 1x2, prędkość projektowa wynosi $V_p=80$ km/h.

Od km 101+400 do km 102+950 droga ekspresowa wykorzystuje istniejący korytarz DK33. Budowa drogi ekspresowej wiązać się będzie ze zmianami geometrii i niwelety istniejącej drogi. Projektowana trasa posiada przekrój drogowy 1x2 i prędkość projektową $V_p=80$ km/h. W km 102+800 zaprojektowano węzeł „Bystrzyca” komunikując projektowaną trasę z DK33 oraz miastem Bystrzyca Kłodzka.

Na odcinku od km 102+950 do około km 105+400 projektowana droga przebiega po zachodniej stronie istniejącej DK33. Przekrój drogi w dalszym ciągu to 1x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p=80$ km/h.

W km 105+400 trasa wpisuje się ponownie w korytarz istniejącej drogi aż do km 108+750, gdzie zaprojektowano węzeł „Wilkanów” komunikujący projektowaną trasę z DK33. Budowa drogi wiązać się będzie ze zmianami geometrii i niwelety istniejącej drogi. Przyjęty przekrój projektowanej drogi ekspresowej to 1x2, prędkość projektowa $V_p=80$ km/h.

Dalej trasa od km 108+750 do km 121+756 przechodzi na wschodnią stronę DK33, omijając miejscowości Domaszków, Roztoki, Nagodzice i Międzyzlesie. W Międzyzlesiu w km 118+650 zlokalizowano węzeł „Międzyzlesie” zapewniający dostęp do centrum miasta poprzez ulicę Powstańców Śląskich. Po minięciu węzła trasa w dalszym ciągu biegnie równoległe do korytarza DK33 po stronie wschodniej. Ostatni węzeł - węzeł „Boboszów” – zaprojektowano w km 124+050 w niewielkiej odległości od granicy z Republiką Czeską łącząc projektowaną drogę z istniejącą DK33. Przekrój końcowego odcinka projektowanej drogi ekspresowej pozostaje bez zmian 1x2, prędkość projektowa również $V_p=80$ km/h.

Trasa wariantu 1 kończy się w km 121+756 na granicy z Czechami przechodząc na przekrój drogowy istniejącej drogi czeskiej nr I/43.

Całkowita projektowana długość wariantu I wynosi 121,756 km.

Węzły drogowe

Tab. 15. Dla wariantu I przewidziano budowę następujących węzłów:

L.P.	KILOMETR	PROPONOWANA NAZWA		DROGA POPRZECZNA
		WG NAZW MIEJSCOWOŚCI	WG KOLEJNYCH NUMERÓW WĘZŁÓW	
1.	3.	4.	5.	6.
1	0 + 0,00	WĘZEŁ „WROCŁAW POŁUDNIE”	W1/1	A4, A8, S8, DK5
2	1 + 650	WĘZEŁ „KOBIERZYCE”	W2/1	DK35
3	6 + 550	WĘZEŁ „MAGNICE”	W3/1	DP 1959D
4	9 + 0,00	WĘZEŁ „KOBIERZYCE POŁUDNIE”	W4/1	DP 1960D
5	11 + 850	WĘZEŁ „WIERZBICE”	W5/1	DW346
6	17 + 650	WĘZEŁ „BISKUPICE”	W6/1	DP 1963D
7	25 + 750	WĘZEŁ „MLECZNA”	W7/1	DK8
8	31 + 300	WĘZEŁ „ŁAGIEWNIKI”	W8/1	DW384
9	38 + 350	WĘZEŁ „NIEMCZA”	W9/1	DK8
10	44 + 100	WĘZEŁ „PRZERZECZYN”	W10/1	DP 3004D
11	52 + 050	WĘZEŁ „OLBRACHCICE”	W11/1	DW382
12	54 + 650	WĘZEŁ „STOSZOWICE”	W12/1	DW385
13	58 + 950	WĘZEŁ „TARNÓW”	W13/1	DK8
14	67 + 900	WĘZEŁ „SOSNOWA”	W14/1	DP 3143D
15	81 + 700	WĘZEŁ „JASKÓWKA”	W15/1	DK46
16	87 + 150	WĘZEŁ „KROSNOWICE”	W16/1	DK33
17	92 + 750	WĘZEŁ „GORZANÓW”	W17/1	DP 3238D
18	98 + 500	WĘZEŁ „ZABŁOCIE”	W18/1	DK33
19	102 + 800	WĘZEŁ „BYSTRZYCA”	W19/1	DK33
20	108 + 750	WĘZEŁ „WILKANÓW”	W20/1	DK33
21	118 + 650	WĘZEŁ „MIĘDZYLESIE”	W21/1	UL. POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH
22	124 + 050	WĘZEŁ „BOBOSZÓW”	W22/1	DK33

Parametry geometryczne jezdnii łącznikowych przyjęto dla prędkości projektowej $V_p = 40 \div 60$ km/h

Odległości pomiędzy węzłami przedstawiają się następująco:

- „WROCŁAW POŁUDNIE” - „KOBIERZYCE” – 1,65 km
- „KOBIERZYCE” - „MAGNICE” – 4,9 km
- „MAGNICE” - „KOBIERZYCE POŁUDNIE” – 2,45 km
- „KOBIERZYCE POŁUDNIE” - „WIERZBICE” – 2,85 km
- „WIERZBICE” - „BISKUPICE” – 5,8 km
- „BISKUPICE” - „MLECZNA” – 8,1 km

- „MLECZNA” - „ŁAGIEWNIKI” – 5,55 km
- „ŁAGIEWNIKI” - „NIEMCZA” – 7,05 km
- „NIEMCZA” - „PRZERZECZYN” – 5,75 km
- „PRZERZECZYN” - „OLBRACHCICE” – 7,95 km
- „OLBRACHCICE” - „STOSZOWICE” – 2,6 km
- „STOSZOWICE” - „TARNÓW” – 4,3 km
- „SOSNOWA” - „JASZKÓWKA” – 8,95 km
- „JASZKÓWKA” - „KROSNOWICE” – 13,8 km
- „KROSNOWICE” - „GORZANÓW” – 5,45 km
- „GORZANÓW” - „ZABŁOCIE” – 5,6 km
- „ZABŁOCIE” - „BYSTRZYCA” – 5,75 km
- „BYSTRZYCA” - „WILKANÓW” – 4,3 km
- „WILKANÓW” - „MIĘDZYLESIE” – 5,95 km
- „MIĘDZYLESIE” - „BOBOSZÓW” – 9,9 km

Tab. 16. Projektowane obiekty inżynierskie dla wariantu I

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	MD1 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	0+712	50	30	Obiekt istniejący
2	WD1 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DK35	1+017	80	30	Obiekt istniejący
3	WD2/I	Wiadukt drogowy	nad drogą DK35	1+659 - 1+759	100	30	Węzeł „Kobierzyce” Obiekt istniejący
4	MD2 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	2+330	50	30	Obiekt istniejący
5	MD3 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym i DP 1971D	3+380	50	30	Obiekt istniejący
6	WD3 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DK8	4+468	80	24	
7	WD4 /I	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową	5+330	50	30	
8	MD4 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	5+607	50	30	
9	WD5 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1959D	6+541 – 6+641	100	30	Węzeł „Magnice”
10	MD5 /I	Most drogowy	nad rzeką Czarna Sławka	7+563	60	30	
11	MD6 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	7+984	60	30	
12	MD7 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	8+523	60	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
13	WD6 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1960D	8+986	100	13	Węzeł „Kobierzyce Południe”
14	WD7 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1962D	9+260	80	13	
15	MD8 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	11+066	60	30	
16	MD9 /I	Most drogowy	nad rzeką Sławka	11+564	60	30	
17	WD8 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DW346	11+834 - 11+934	100	30	Węzeł „Wierzbice”
18	MD10 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	12+208	60	30	
19	WD9 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	13+170	60	30	
20	WD10 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	13+810	60	30	
21	WD11 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną	14+670	60	30	
22	MD11 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	15+946	80	13	
23	MD12 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	17+200	50	13	
24	WD12 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1963 D	17+640 – 17+740	100	30	Węzeł „Biskupice”
25	WD13 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1964D	17+900	80	30	
26	MD13 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	18+551	60	30	
27	MD14 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	18+773	60	30	
28	MD15 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	18+990	60	30	
29	MD16 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	19+090	60	30	
30	WD14 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DK8	21+100	80	30	
31	WD15 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1986D	21+796	80	13	
32	WD16 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2075D	22+280	60	30	
33	MD17 /I	Most drogowy	nad rzeką Oleszna	22+843	60	30	
34	MD18 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	23+550	60	30	
35	WD17 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1966D	24+232	80	13	
36	WD18 /I	Wiadukt drogowy	nad łącznicą	25+750 – 25+850	100	30	Węzeł „Mleczna”
37	WD19 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3020D	27+416	80	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
38	MD19 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	28+020	80	30	
39	WD20 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	29+150 – 29+250	100	30	
40	WD21 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2028D	30+410 – 30+530	120	30	
41	WD22 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DW384	31+311	120	13	Węzeł „Łagiewniki”
42	MD20 /I	Most drogowy	nad rzeką Krzywula	32+862	60	18	
43	WD23 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3023D	34+527	80	13	
44	MD21 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	35+296	60	18	
45	MD22 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	35+449	60	18	
46	WD24 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	36+080	80	10	
47	WD25 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3015D	36+902	80	13	
48	WD26 /I	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	38+360	100	17	Węzeł „Niemcza”
49	MD23 /I	Most drogowy	nad rzeką Piekelnik	38+856	60	18	
50	WD27 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3005D	39+370	80	13	
51	WD28 /I	Wiadukt drogowy	nad ciekim wodnym i drogą gminną	40+160	80	18	
52	WD29 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	41+220	60	10	
53	WD30 /I	Wiadukt drogowy	nad ciekim wodnym i drogą gminną	43+014	80	18	
54	MD24 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	43+849	60	18	
55	WD31 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3004D	44+100	100	13	Węzeł „Przerzeczyn”
56	WD32 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	45+090	80	10	
57	ED1 /I	Estakada drogowa	nad rzeką Ślęza i korytarzem ekologicznym	45+320 - 45+620	300	28	
58	WD33 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3162D	47+045	80	13	
59	MD25 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	48+296	60	18	
60	MD26 /I	Most drogowy	nad rzeką Sulisławką	48+746	50	18	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
61	MD27 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	50+191	60	18	
62	WD34 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3161D	50+344	80	13	
63	WD35 /I	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową nr 137	50+792	50	18	
64	MD28 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	51+802	60	18	
65	WD36 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DW382	52+050	100	16	Węzeł „Olbrachcice”
66	MD29 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	52+904	60	18	
67	MD30 /I	Most drogowy	nad rzeką Jackowa	53+712	60	18	
68	WD37 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną	53+850	60	18	
69	WD38 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DW385	54+642	100	16	Węzeł „Stoszowice”
70	MD31 /I	Most drogowy	nad rzeką Budzówka	55+834	60	18	
71	WD39 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	56+040	80	10	
72	MD32 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	56+500	60	18	
73	WD40 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną	57+840	60	18	
74	MD33 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	58+148	60	18	
75	WD41 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3156D	58+772	80	13	
76	WD42 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DK8	58+958	100	16	Węzeł „Tarnów”
77	WD43 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3158D	61+471	80	18	
78	WD44 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3159D	62+091	80	13	
79	MD34 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	62+555	60	18	
80	WDK1 /I	Wiadukt drogowo-kolejowy	pod drogą polną i linią kolejową nr 276	64+425 – 64+525	100	22	
81	WD45 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3160D	64+933	80	13	
82	MD35 /I	Most drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka i korytarz ekologiczny	66+217 – 66+367	150	18	
83	MD36 /I	Most drogowy	nad rzeką Ożarski Potok	66+755	60	18	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
84	ED1 /I	Estakada drogowa	nad korytarzem ekologicznym	67+000 - 67+430	430	28	
85	WD46 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3143D	67+928	100	13	Węzeł „Sosnowa”
86	WD47 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3142D	68+314	80	13	
87	WD48 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3144D	70+000	60	13	
88	MD37 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	70+487	60	18	
89	ED2 /I	Estakada drogowa	nad rzeką Ożarski Potok i drogą DP 3143D	71+250 - 71+900	650	22	
90	ED3 /I	Estakada drogowa	nad korytarzem ekologicznym	72+270 - 72+680	400	28	
91	MD38 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	73+367	60	18	
92	MD39 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym i drogą polną	74+596	60	18	
93	WD49 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	75+040	60	10	
94	PZGd1 /I	Przejście ekologiczne	pod korytarzem ekologicznym	76+248	150	30	
95	MD40 /I	Most drogowy	nad drogą polną	76+610	60	18	
96	WD50 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DK46	77+418	80	16	
97	PZDd1 /I	Przejście ekologiczne	nad korytarzem ekologicznym	77+950	80	30	
98	WD51 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą polną i korytarzem ekologicznym	78+780 - 78 930	150	18	
99	MD41 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	80+875	60	18	
100	MD42 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	81+250	60	18	
101	WD52 /I	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	81+763	120	16	Węzeł „Jaszkówka”
102	WD53 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3260D	82+078	80	13	
103	ED4 /I	Estakada drogowa	nad rzeką Jaszówka i drogą DP 3227D	83+900 - 84+150	250	22	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
104	MD43 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	85+720	60	18	
105	MD44 /I	Most drogowy	nad rzeką Marcinkowski Potok	86+335	60	18	
106	ED5 /I	Estakada drogowy	nad drogami DP 3261D i DK33 oraz odcinkiem planowanej zachodniej obwodnicy Kłodzka	87+070 - 87+520	450	22	
107	ED6 /I	Estakada drogowy	nad rzeką Biała Łądecka i drogą DP 3280D (ul. Fabryczna)	87+820 - 88+130	310	22	
108	ED7 /I	Estakada drogowy	nad rzeką Biała Łądecka, drogą DP 3279D i linią kolejową	88+450 - 88+950	500	22	
109	ED8 /I	Estakada drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka, korytarzem ekologicznym, drogą DP 3238D i linią kolejową	89+730 - 90+000	270	22	
110	WD54 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	91+544	60	18	
111	ED9 /I	Estakada drogowy	nad rzeką Łomnica	92+380 - 92+600	220	22	
112	WD55 /I	Wiadukt drogowy	pod drogami DP 3281D i DP 3238D	92+734	100	16	Węzeł „Gorzanów”
113	WD56 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	92+968	60	18	
114	MD45 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	93+322	60	18	
115	MD46 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	95+016	60	18	
116	ED10 /I	Estakada drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka	95+580 - 95+880	300	22	
117	MD47 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	96+780	60	18	
118	ED11 /I	Estakada drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka, korytarzem ekologicznym i linią kolejową	97+820 - 98+370	550	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
119	WD57 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DK33	98+500 – 98+650	150	18	Węzeł „Zabłocie”
120	MD48 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	99+097	60	18	
121	WD58 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3228D	99+300	80	18	
122	MD49 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	99+674	60	18	
123	MD50 /I	Most drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka	99+894	60	18	
124	MD51 /I	Most drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka	100+136	60	18	
125	WD59 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DW392	101+157	120	16	
126	MD52 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	102+271	60	18	
127	WD60 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3236D	102+771	120	13	Węzeł „Bystrzyca”
128	MD53 /I	Most drogowy	nad rzeką Wilczy Potok	103+069	60	18	
129	WD61 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	105+850	80	13	
130	WD62 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	106+480	100	13	
131	MD54 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	107+146	60	18	
132	WD63 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	107+970	80	10	
133	WD64 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DK33	108+718– 108+868	150	18	Węzeł „Wilkanów”
134	MD55 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	109+358	60	18	
135	MD56 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	110+150	60	18	
136	MD57 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	110+535	60	18	
137	ED12 /I	Estakada drogową	nad rzeką Domaszkowski Potok i drogą DP 3232 D	110+680 - 110+930	250	22	
138	MD58 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	111+724	60	18	
139	MD59 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	112+489	60	18	
140	WD65 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3233D	113+501	150	13	
141	MD60 /I	Most drogowy	nad rzeką Goworówka	113+703	60	18	
142	MD61 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	114+098	60	18	
143	WD66 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	114+400	80	10	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
144	MD62 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	115+035	60	18	
145	MD63 /I	Most drogowy	nad rzeką Szklarka	115+525– 115+645	120	18	
146	WD67 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3233D	117+446– 117+546	100	18	
147	WD68 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3269D	118+645– 118+795	150	18	Węzeł „Międzyzlesie”
148	WD69 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną	118+911	60	18	
149	MD64 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	119+249	60	18	
150	WD70 /I	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3271D i korytarzem ekologicznym	119+500– 119+620	120	30	.
151	MD65 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	119+710	60	18	
152	MD66 /I	Most drogowy	nad ciekim wodnym	119+784	40	18	
153	ED13 /I	Estakada drogowa	nad obniżeniem terenu	120+315 - 120+620	305	22	
154	ED14 /I	Estakada drogowa	nad ciekami wodnymi i obniżeniem terenu	120+710 - 121+210	500	22	
155	WD71 /I	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3271D	121+400	100	13	
156	ED15 /I	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i obniżeniem terenu	121+580 - 121+910	330	22	
157	ED16 /I	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i korytarzem ekologicznym	122+590 - 122+940	350	30	
158	ED17 /I	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i obniżeniem terenu	123+710 - 124+040	330	22	
158	WD72 /I	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	124+050	150	16	Węzeł „Boboszów”
160	PZGd2 / I	Przejście ekologiczne	pod korytarzem ekologicznym	124+700	80	30	

Dla wszystkich obiektów położonych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej oraz wiaduktów na łącznicach należy przyjąć klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 oraz obciążenie pojazdem klasy 150 wg STANAG 2021.

Realizacja robót związanych z budową drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością przebudowy istniejących kolidujących urządzeń i sieci podziemnych i nadziemnych.

Tab. 17. Koliduje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu dla wariantu I

ZESTAWIENIE KOLIZJI Z WAŻNIEJSZYMI ISTNIEJĄCYMI SIECIAMI UZBROJENIA TERENU W WARIANCIE I		
L.P.	KILOMETR	RODZAJ UZBROJENIA
1.	2.	3.
1	0+500	linia napowietrzno-kablowa 110kV (trzytorowa)
2	3+700	linia napowietrzna 400kV
3	3+900	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa)
4	5+300	Dolnośląska Sieć Szkieletowa DSS (DSIP szkielet)
5	33+200	linia napowietrzna 110kV (projektowana)
6	35+300	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
7	36+500	linia napowietrzna 110kV
8	39+500 - 41+100	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
9	43+200 - 43+400	linia napowietrzna 110kV
10	44+500 - 44-900	DSS (DSIP dystrybucja)
11	45+100 - 47+100	linia napowietrzna 110kV
12	46+000 - 46+400	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
13	46+000 - 46+400	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 150
14	48+700 - 49+000	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
15	48+700 - 49+000	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 150
16	51+200 - 51+500	linia napowietrzna 220kV
17	53+600 - 53+700	linia napowietrzna 110kV
18	53+600 - 53+700	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa) (projektowana)
19	55+200	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
20	55+500	linia napowietrzna 110kV
21	55+600	linia napowietrzna 110kV
22	56+300	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
23	58+400 - 58+500	linia napowietrzna 110kV
24	58+400 - 58+500	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa) (projektowana)
25	60+700 - 60+800	linia napowietrzna 110kV
26	60+700 - 60+800	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwy z Ząbkowic Śl.
27	62+800	linia napowietrzna 110kV
28	64+300 - 64+600	linia napowietrzna 110kV
29	64+400	DSS (DSIP szkielet)
30	73+100 - 73+300	linia napowietrzna 110kV
31	73+100 - 73+301	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwy z Ząbkowic Śl.
32	76+600 - 76+700	linia napowietrzna 110kV (projektowana)
33	88+700 - 88+800	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
34	88+800	DSS (DSIP dystrybucja)
35	89+800	DSS (DSIP dystrybucja)
36	90+900	linia napowietrzna 110kV
37	96+400	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 100

38	96+700 - 96+800	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200
39	97+800	DSS (DSIP dystrybucja)
40	97+900 - 98+300	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200
41	99+500 - 99+700	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200
42	117+300 - 118+500	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200

Tab. 18. Wyburzenia budynków dla wariantu I

ZESTAWIENIE WYBURZEŃ W WARIANCIE I			
L.P.	KILOMETR	ILOŚĆ BUDYNKÓW DO WYBURZENIA	RODZAJ BUDYNKÓW
1.	2.	3.	4.
1	39+300 - 39+400	2	inne niemieszkalne
2	69+000	1	mieszkalny
3	71+200 - 71+300	7	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne, inne niemieszkalne
4	71+400 - 71+500	6	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
5	84+000	6	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
6	84+100 - 84+200	7	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
7	89+800	1	gospodarczy, gospodarczo-produkcyjny
8	89+900	1	mieszkalny
9	90+300	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
10	110+700	1	mieszkalny
11	122+700	1	mieszkalny
12	123+800	1	gospodarczy, gospodarczo-produkcyjny
13	123+800 - 123+900	1	mieszkalny
14	123+800 - 123+900	1	gospodarczy, gospodarczo-produkcyjny

Powyżej przedstawiono tylko szacunkową ilość wyburzeń niezbędnych do zrealizowania przedmiotowej inwestycji. Szczegółowe opracowanie dotyczące wyburzeń zostaną doprecyzowane w kolejnych etapach dokumentacji.

VIII.1.2. Wariant II

Opis przebiegu

Od km 4+400 do 29+700 projektowana trasa opuszcza korytarz istniejącej DK8. Wariant II oraz Wariant III mają wspólny przebieg obierając kierunek południowo zachodni. Droga ma przekrój 2x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p = 100$ km/h. W rejonie miejscowości Nowiny zaprojektowano w km 7+600 węzeł „Nowiny” komunikujący projektowaną drogę z drogą powiatową DP 1950D. Dalej trasa biegnie poprzez tereny pól, łąk i nieużytków. W km 10+900 zaprojektowano węzeł „Żurawice” łącząc planowaną drogę z drogą wojewódzką DW346. W rejonie km 14+700 korytarze wariantu 2 i wariantu 3 rozdzielają się. Trasa wariantu 2 kieruje się na południe. Około km 15+200 trasa przebiega ponad linią kolejową nr 285 (Wrocław – Świdnica – Jedlina-Zdrój) w dalszym przebiegu trasa biegnie w kierunku południowo-wschodnim. W km 17+500 na skrzyżowaniu z drogą powiatową DP 1982D zaprojektowano węzeł „Ręków”. W km 24+900 zlokalizowano węzeł „Jordanów” umożliwiający dostęp

do projektowanej drogi z istniejącej drogi powiatowej DP 2075D. Dalej droga biegnie w zbliżeniu do korytarza DK8 po jego zachodniej stronie. W km 29+700 w rejonie miejscowości Trzebnik trasa krzyżuje się bezkolizyjnie z istniejącą DK8.

Od km 29+700 do około 32+700 trasa przebiega po wschodniej stronie istniejącego korytarza DK8. Droga w dalszym ciągu ma przekrój 2x2 i prędkość projektową $V_p = 100$ km/h. W km 32+700 trasa dochodzi do skrzyżowania z DK39, gdzie zaprojektowano węzeł „Łagiewniki”.

Od km 32+700 do km 37+440 projektowana droga biegnie po wschodniej stronie istniejącego korytarza DK8. Przekrój drogi zmienia się na 1x2, prędkość projektowa wynosi $V_p = 100$ km/h. Około km 34+00 droga przebiega ponad nieczynną linią kolejową nr 304 (Łagiewniki – Strzelin). W km 37+440 projektowana droga ekspresowa krzyżuje się bezkolizyjnie z DK8.

Począwszy od km 37+440 do km 49+100 trasa biegnie po zachodniej stronie korytarza DK8. Przekrój projektowanej drogi ekspresowej to 1x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p = 100$ km/h. W km 39+400 zaprojektowano węzeł „Kietlin” na skrzyżowaniu z drogą powiatową DP 3015D. Od km 42+500 przebieg wpisuje się w korytarz opisany dla wariantu 1. Wspólny przebieg wariantu 2 i wariantu 1 kończy się w rejonie miejscowości Przerzeczyn Zdrój w km 45+700. Dalej trasa biegnie w kierunku południowo-wschodnim. W km 49+100 zlokalizowano węzeł „Kozmice” komunikujący projektowaną trasę z DK8.

Od km 49+100 do km 65+600 trasa biegnie po wschodniej stronie korytarza istniejącej DK8. Przekrój projektowanej drogi pozostaje bez zmian 1x2 prędkość projektowa zmienia się i wynosi $V_p = 80$ km/h. Od węzła projektowana trasa znacznie się oddala w kierunku wschodnim zbliżając się około km 51+700 do Karczowickiego Potoku, w dalszym biegu trasa przybiera kierunek południowo-zachodni. Od km 53+000 wariant 2 i wariant 1 biegną ponownie wspólnym korytarzem. W km 55+500 trasa krzyżuje się z drogą powiatową DP 3165D w miejscu tym zaprojektowano węzeł „Bobolice”. W dalszym przebiegu droga omija po stronie wschodniej miasto Ząbkowice Śląskie. W rejonie miejscowości Ząbkowice Śl. zaprojektowano dwa węzły – w km 59+500 węzeł „Ząbkowice” na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW385 oraz w km 60+800 węzeł „Strąkowa” na skrzyżowaniu z DW382 pomiędzy tymi węzłami droga przechodzi ponad linią kolejową nr 137 (Legnica – Nysa – Kędzierzyn-Koźle – Katowice). W rejonie km 65+600 trasa włącza się w korytarz istniejącej DK8 poprzez węzeł „Braszowice”.

Zaczynając od km 65+600 aż do 70+100 przebieg projektowanej trasy wpisuje się ściśle w korytarz DK8. Budowa drogi ekspresowej wiązać się będzie ze zmianami geometrii i niwelety istniejącej drogi. Projektowana droga posiada przekrój 1x2 oraz prędkość projektową wynoszącą $V_p = 80$ km/h.

Od km 70+100 do km 73+300 projektowana droga w dalszym ciągu wpisuje się w istniejący korytarz drogi DK8, która przechodzi przez miejscowość Bardo. Ze względu na ograniczenia terenowe i liczną zabudowę konieczne jest zmniejszenie prędkości projektowej drogi do $V_p = 60$ km/h przekrój drogi w dalszym ciągu pozostaje 1x2. W km 70+400 w mieście Bardo zlokalizowano węzeł „Fabryczna” u zbiegu ulic Fabrycznej i Główniej. Po wschodniej stronie miasta w pobliżu stacji kolejowej Bardo Śląskie w km 72+300 zaprojektowano węzeł „Bardo” łączący projektowaną drogą z DK8.

Od około km 73+300 do km 83+600 trasa w dalszym ciągu wpisuje się ściśle w korytarz DK8 i przebiegając przez obszar zabudowany miejscowości Kłodzko i jego bezpośredniego sąsiedztwa. Projektowana droga wymusza konieczność przebudowy istniejącej estakady drogowej stanowiącej północne obejście miasta w ciągu DK8. Przekrój projektowanej drogi ekspresowej to 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 70$ km/h. W km 79+100 zlokalizowano węzeł „Kłodzko”, który łączy planowaną drogę z istniejącym skrzyżowaniem dróg DK8 i DK33. Trasa omija miejscowość Kłodzko po stronie zachodniej, krzyżując się z DW381 na węzle „Noworudzka” w km 81+800. W km 83+600 planowane jest stworzenie węzła „Dusznicka” łączący projektowaną drogę ekspresową z DK8 oraz ulicą Dusznicką prowadzącą do centrum miasta. Utworzenie węzła drogowego u zbiegu istniejącej DK8 oraz ulicy Dusznickiej planowane jest w ramach budowy południowego drogowego obejścia miasta Kłodzko.

Od km 83+600 do km 89+600 projektowana droga ekspresowa opuszcza korytarz DK8 i kieruje się na południe wpisując się w korytarz planowanego obejścia. Przekrój projektowanej drogi na tym odcinku to 1x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p = 70$ km/h. W km 89 + 250 zaprojektowano węzeł „Żelazno”, stanowiący połączenie z DK33.

Od km 89+600 do km 97+000 trasa wariantu 2 przebiega tym samym korytarzem co wariant 1 i wariant 3. Korytarz ten położony jest równoległe do przebiegu istniejącej DK33, lecz jest on znacznie oddalony na zachód od jej bieżącego korytarza. Przekrój projektowanej drogi ekspresowej to 1x2 natomiast prędkość ulega zmianie i wynosi $V_p = 80$ km/h. Około km 91+600 droga przecina rzekę Nysa Kłodzka i linię kolejową nr 276 (Wrocław – Kłodzko – Międzylesie). W km 94+150 zlokalizowano węzeł „Gorzanów” służący skomunikowaniu drogi z drogami powiatowymi DP 3238D, DP 3237D, DP 3281D. W km 97+000 trasa wariantu 1 kieruje się na południowy wschód, natomiast trasy wariantu 2 kieruje się na południe.

Pomiędzy km 97+000 a km 104+000 trasa wariantów 2 i 3 jest wspólna i biegną dalej na południe po zachodniej stronie istniejącej drogi DK33. Planowana droga omija po stronie zachodniej miejscowość Bystrzyca Kłodzka. Przekrój planowanej drogi pozostaje bez zmian 1x2, natomiast prędkość projektowa ze względu na przecinanie terenów zabudowanych wynosi $V_p = 70$ km/h. W km 99+900 trasa krzyżuje się z DW388 poprzez węzeł „Bystrzyca”. W pobliżu km zlokalizowano estakadę ponad ciekami wodnymi i linią kolejową nr 276 (Wrocław – Kłodzko – Międzylesie). W rejonie km 104+000 ponownie trasy wszystkich trzech wariantów przebiegają jednym korytarzem.

Od około km 104+000 do km 105+700 wspólny korytarz wariantów 1, 2 i 3 biegnie równoległe do istniejącej DK33 po jej zachodniej stronie. Projektowana droga ekspresowa posiada przekrój 1x2 prędkość projektowa to ponownie $V_p = 80$ km/h.

Od km 105+700 do km 108+200 przebieg wariantu 2 wpisuje się w korytarz istniejącej DK33 i jest zbliżony do korytarzy pozostałych wariantów. Budowa nowej drogi wiązać się będzie ze zmianami geometrii i niwelety istniejącej drogi. Projektowana droga ekspresowa posiada przekrój 1x2 i prędkość projektową $V_p = 80$ km/h. W km 105+700 zaprojektowano węzeł „Wilkanów” za pomocą, którego połączono planowaną trasę z DK33.

Na odcinku od km 108+200 do km 111+000 wariant 2 biegnie korytarzem niezależnym od pozostałych wariantów na wschód względem istniejącej DK33. Projektowana droga ekspresowa posiada przekrój 1x2 i prędkość projektową $V_p = 80$ km/h.

Od około km 111+000 do km 114+000 wszystkie trzy warianty ponownie mają wspólny korytarz, który jest na wschód od istniejącej DK33. Przekrój drogi to 1x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W km 111 + 250 zaprojektowano węzeł „Domaszów” łącząc projektowaną drogę z drogą powiatową DP 3233D.

Od km 114+000 do 122+300 wariant 2 ma wspólny korytarz z wariantem 3, natomiast wariant 1 biegnie bliżej istniejącego korytarza DK33. W rejonie km 117+900 trasa dochodzi w rejon miejscowości Międzylesie, gdzie połączenie z biegnącą równoległe DK33 zostanie zrealizowane poprzez węzeł „Międzylesie”. Przekrój drogi to 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h.

Począwszy od km 122+300 do 125+267 wszystkie trzy warianty mają wspólny korytarz po wschodniej stronie istniejącej DK33. Ostatni węzeł zlokalizowano w km 123+250 – węzeł „Boboszów”, który komunikuje projektowaną drogę z DK33. Na końcowym odcinku drogi przekrój poprzeczny w dalszym ciągu to 1x2, a prędkość projektowa to $V_p = 80$ km/h.

Trasa wariantu 2 kończy się na granicy z Republiką Czeską w km 125+267.

Trasa wariantu 2 kończy się w km 125+267 na granicy z Czechami przechodząc na przekrój drogowy istniejącej drogi czeskiej nr I/43.

Całkowita projektowana długość wariantu I wynosi 125,267 km.

Węzły drogowe

Tab. 19. Dla wariantu II przewidziano budowę następujących węzłów:

L.P.	KILOMETR	PROPONOWANA NAZWA		DROGA POPZECZNA
		WG NAZW MIEJSCOWOŚCI	WG KOLEJNYCH NUMERÓW WĘZŁÓW	
1.	3.	4.	5.	6.
1	0 + 000	WĘZEŁ „WROCŁAW POŁUDNIE”	W1/2	A4, A8, S8, DK5
2	1 + 650	WĘZEŁ „KOBIERZYCE”	W2/2	DK35
3	7 + 600	WĘZEŁ „NOWINY”	W3/2	DP 1950D
4	10 + 900	WĘZEŁ „ŻURAWICE”	W4/2	DW346
5	17 + 500	WĘZEŁ „RĘKÓW”	W5/2	DP 1982D
6	24 + 900	WĘZEŁ „JORDANÓW”	W6/2	DP 2075D
7	32 + 700	WĘZEŁ „ŁAGIEWNIKI”	W7/2	DK39
8	39 + 400	WĘZEŁ „KIETLIN”	W8/2	DP 3015D
9	49 + 100	WĘZEŁ „KOŹMICE”	W9/2	DK8
10	55 + 500	WĘZEŁ „BOBOLICE”	W10/2	DP 3165D
11	59 + 500	WĘZEŁ „ZĄBKOWICE”	W11/2	DW385
12	60 + 800	WĘZEŁ „STRĄKOWA”	W12/2	DW382
13	65 + 300	WĘZEŁ „BRASZOWICE”	W13/2	DK8
14	70 + 400	WĘZEŁ „FABRYCZNA”	W14/2	ul. Fabryczna, ul. Główna
15	72 + 300	WĘZEŁ „BARDO”	W15/2	DK8
16	79 + 100	WĘZEŁ „KŁODZKO”	W16/2	DK8, DK33
17	81 + 800	WĘZEŁ „NOWORUDZKA”	W17/2	DW381
18	83 + 600	WĘZEŁ „DUSZNICKA”	W18/2	DK8, ul. Dusznicka
19	89 + 250	WĘZEŁ „ŻELAZNO”	W19/2	DK33
20	94 + 150	WĘZEŁ „GORZANÓW”	W20/2	DP 3238D, DP 3237D, DP 3281D
21	99 + 900	WĘZEŁ „BYSTRZYCA”	W21/2	DW388
22	105 + 700	WĘZEŁ „WILKANÓW”	W22/2	DK33
23	111 + 250	WĘZEŁ „DOMASZKÓW”	W23/2	DP 3233D
24	117 + 250	WĘZEŁ „MIĘDZYLESIE”	W24/2	DK33
25	123 + 250	WĘZEŁ „BOBOSZÓW”	W25/2	DK33

Parametry geometryczne jezdnii łącznikowych przyjęto dla prędkości projektowej $V_p = 40 \div 60$ km/h

Odległości pomiędzy węzłami przedstawiają się następująco:

„WROCŁAW POŁUDNIE” - „KOBIERZYCE” – 1,65 km

„KOBIERZYCE” - „NOWINY” – 5,95 km

„NOWINY” - „ŻURAWICE” – 3,3 km

„ŻURAWICE” - „RĘKÓW” – 6,6 km

„RĘKÓW” - „JORDANÓW” – 7,4 km

„JORDANÓW” - „ŁAGIEWNIKI” – 7,8 km

„ŁAGIEWNIKI” - „KIETLIN” – 6,7 km

„KIETLIN” - „KOŹMICE” – 9,7 km
 „KOŹMICE” - „BOBOLICE” – 6,4 km
 „BOBOLICE” - „ZĄBKOWICE” – 4 km
 „ZĄBKOWICE” - „STRĄKOWA” – 1,3 km
 „STRĄKOWA” - „BRASZOWICE” – 4,5 km
 „BRASZOWICE” - „FABRYCZNA” – 5,1 km
 „FABRYCZNA” - „BARDO” – 1,9 km
 „BARDO” - „KŁODZKO” – 6,8 km
 „KŁODZKO” - „NOWORUDZKA” – 2,7 km
 „NOWORUDZKA” - „DUSZNICKA” – 1,8 km
 „DUSZNICKA” - „ŻELAZNO” – 5,65 km
 „ŻELAZNO” - „GORZANÓW” – 4,9 km
 „GORZANÓW” - „BYSTRZYCA” – 5,75 km
 „BYSTRZYCA” - „WILKANÓW” – 5,8 km
 „WILKANÓW” - „DOMASZKÓW” – 5,55 km
 „DOMASZKÓW” - „MIĘDZYLESIE” – 6 km
 „MIĘDZYLESIE” - „BOBOSZÓW” – 6 km

Tab. 20. Projektowane obiekty inżynierskie dla wariantu II

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	MD1 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	0+712	50	30	Obiekt istniejący
2	WD1 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DK35	1+017	80	30	Obiekt istniejący
3	WD2 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DK35	1+659 - 1+759	100	30	Węzeł „Kobierzyce” Obiekt istniejący
4	MD2 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	2+330	50	30	Obiekt istniejący
5	MD3 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym i DP 1971D	3+380	50	30	Obiekt istniejący
6	MD4 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	4+470	60	30	Obiekt istniejący do przebudowy
7	MD5 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	5+252	80	30	
8	WD3 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1959D	5+965	100	13	
9	MD6 /II	Most drogowy	nad rzeką Czarna Sławka	6+703 – 6+803	100	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
10	WD4 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1950D	7+632	100	13	Węzeł „Nowiny”
11	MD7 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym i drogą DP 1976D	8+726	90	30	
12	WD5 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	10+150	80	10	
13	WD6 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DW346	10+877 – 10+977	100	30	Węzeł „Żurawice”
14	WD7 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1977D	12+171	80	30	
15	WD8 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1978D	13+207	80	13	
16	MD8 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	14+033	60	30	
17	WD9 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1980D i linią kolejową nr 285	15+201	80	30	
18	WD10 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	16+770	80	9	
19	WD11 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1982D	17+462	120	13	Węzeł „Ręków”
20	WD12 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1977D	18+987	80	13	
21	MD9 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	21+748	60	30	
22	WD13 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1987D	21+937 – 22+037	100	30	
23	WD14 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1986D	23+576	80	13	
24	WD15 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 2075D	24+883	120	13	Węzeł „Jordanów”
25	MD10 /II	Most drogowy	nad rzeką Oleszna	25+488	60	30	
26	MD11 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	26+393	60	30	
27	WD16 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1966D	26+865	80	13	
28	WD17 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	28+500	80	9	
29	WD18 /II	Wiadukt drogowy	nad drogami DK8 i DP 3030D	29+703 – 29+953	250	30	
30	WD19 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	31+000	80	10	
31	MD12 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	31+745	80	30	
32	WD20 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DK39	32+661	100	22	Węzeł „Łagiewniki”

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
33	MD13 /II	Most drogowy	nad rzeką Krzywula	33+700	60	18	
34	WD21 /II	Wiadukt drogowy	Nad linią kolejową nr 304	33+990	50	18	
35	MD14 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	34+237	60	18	
36	WD22 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3022D	34+768	80	18	
37	MD15 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	35+207	60	18	
38	WD23 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	36+100	80	9	
39	WD24 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DK8	37+456 – 37+556	100	18	
40	MD16 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym i linią kolejową	37+581	60	18	
41	WD25 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną	38+510 – 38+610	100	18	
42	WD26 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3015D	39+420	100	13	Węzeł „Kietlin”
43	WD27 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	41+100	80	9	
44	ED1 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Piekielnik	41+300 - 41+760	460	22	
45	WD28 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3005D	42+079	100	13	
46	ED2 /II	Estakada drogowa	nad ciekiem wodnym i drogą gminną	42+700 - 43+000	300	22	
47	WD29 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną	43+910 – 44+010	100	18	
48	WD30 /II	Wiadukt drogowy	nad ciekiem wodnym i drogą gminną	45+750	80	18	
49	MD17 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	46+500	60	18	
50	WD31 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3004D	46+702	100	13	
51	WD32 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3028D	47+100	80	13	
52	ED3 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Ślęza, korytarzem ekologicznym i drogą polną	47+860 - 48+060	200	20	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
53	ED4 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Sulistawka i obniżeniem terenu	48+500 - 49+000	200	22	
54	WD33 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DK8	49+110 – 49+310	200	18	Węzeł „Kozmice”
55	WD34 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3163D	50+060	80	13	
56	WD35 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3167D	50+359	80	13	
57	MD18 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	51+598	50	18	
58	WD36 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3166D	52+306	100	13	
59	WD37 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3163D	53+422 – 53+522	100	18	
60	MD19 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	53+677	50	18	
61	WD38 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3164D	54+365 – 54+465	100	18	
62	WD39 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3165D	55+486 – 55+586	100	18	Węzeł „Bobolice”
63	WD40 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3070D	56+443	80	13	
64	MD20 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	56+640	60	18	
65	WD41 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3174D	57+330	100	13	
66	WD42 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DW385	59+490 – 59+610	120	18	Węzeł „Ząbkowice”
67	WD43 /II	Wiadukt drogowy	Nad linią kolejową nr 137	60+666	50	18	
68	WD44 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DW382	60+834 – 60+954	120	18	Węzeł „Strąkowa”
69	MD21 /II	Most drogowy	nad rzeką Budzówka	61+598 – 61+748	150	18	
70	WD45 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	62+780	80	9	
71	WD46 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3158D	63+500	100	13	
72	MD22 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	64+453 – 64+553	100	18	
73	WD47 /II	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	65+300	100	13	Węzeł „Braszowice”
74	MD23 /II	Most drogowy	nad rzeką Studew i drogą DP 3149D	67+746 – 67+896	150	18	
75	MD24 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	68+384	60	18	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
76	WD48 /II	Wiadukt drogowy	nad łącznicą	70+427 – 70+527	100	18	Węzeł „Fabryczna”
77	MD25 /II	Most drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka	71+845	60	18	
78	WD49 /II	Wiadukt drogowy	nad łącznicą i drogą DK8	72+485	200	18	Węzeł „Bardo”
79	ED5 /II	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i obniżeniem terenu	73+400 - 73+950	550	22	
80	ED6 /II	Estakada drogowa	nad korytarzem ekologicznym	74+080 - 74+340	260	22	
81	WD50 /II	Wiadukt drogowy	nad ciekim wodnym i korytarzem ekologicznym	74+993 – 75+143	150	18	
82	WD51 /II	Wiadukt drogowy	nad korytarzem ekologicznym i drogą DK8	75+600	150	18	
83	WD52 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	76+500 – 76+600	100	18	
84	WD53 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	78+666 – 78+766	100	18	
85	ED7 /II	Estakada drogowa	nad drogą DP 3310D i obniżeniem terenu	79+050 - 79+850	800	22	Węzeł „Kłodzko”
86	ED8 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Nysa Kłodzka, drogami DP 3226D i gminnymi oraz liniami kolejowymi	79+900 - 80+800	900	22	Przebudowa istniejącego obiektu
87	WD54 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DW381	81+802	200	13	Węzeł „Noworudzka”
88	WD55 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3308D (ul. Zajęcza)	82+754	150	13	
89	WD56 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą gminną (ul. Dusznicka)	83+568 – 83+768	200	18	Węzeł „Dusznicka” Obiekt realizowany w ramach budowy

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							zachodniej obwodnicy Kłodzka
90	WD57 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3292D (ul. Wielista-wska)	85+764	150	13	Obiekt realizowany w ramach budowy zachodniej obwodnicy Kłodzka
91	ED9 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Bystrzyca Dusznicka i linią kolejową	85+990 - 86+540	550	22	Obiekt realizowany w ramach budowy zachodniej obwodnicy Kłodzka
92	ED10 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka, korytarzem ekologiczny m drogami DP 3238D i gminnymi oraz linią kolejową	87+290 - 88+340	1050	20	Obiekt realizowany w ramach budowy zachodniej obwodnicy Kłodzka
93	WD58 /II	Wiadukt drogowy	nad łącznicą	89+235 – 89+335	100	18	Węzeł „Żelazno” Estakada
94	ED11 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Biała Łądecka oraz drogami DP 3280D i gminnymi	89+590 - 89+900	310	22	
95	ED12 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Biała Łądecka, drogą DP 3279D i linią kolejową	90+200 - 90+750	550	22	
96	ED13 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka, korytarzem ekologiczny m, drogą DP 3238D i linią kolejową	91+560 - 92+410	850	22	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
97	MD26 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	93+250 – 93+350	100	18	
98	ED14 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Łomnica	94+000 - 94+400	400	22	
99	WD59 /II	Wiadukt drogowy	pod drogami DP 3238D i DP 3237D	94+450	150	13	Węzeł „Gorzanów”
100	WD60 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	94+655	60	18	
101	MD27 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	95+019	60	18	
102	WD61 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	95+710	80	13	
103	MD28 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	96+731	60	18	
104	MD29 /II	Most drogowy	nad rzeką Smerek	97+331	60	18	
105	WD62 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	98+200	80	13	
106	MD30 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	99+047	60	18	
107	MD31 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	99+494	60	18	
108	WD63 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DW388	99+895	100	13	Węzeł „Bystrzyca”
109	ED15 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Bystrzyca i drogą DP 3236D	100+370 - 100+670	300	22	
110	WD64 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3277D	101+333	150	13	
111	MD32 /II	Most drogowy	nad rzeką Toczna	101+927	60	18	
112	MD33 /II	Most drogowy	nad ciekiem wodnym	102+857	60	18	
113	WD65 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3235D	103+100	60	18	
114	ED16 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Nysa Kłodzka i korytarzem ekologicznym i linią kolejową nr 276	103+200 - 103+840	640	20	
115	WD66 /II	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	105+762	200	13	Węzeł „Wilkanów”
116	WD67 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	106+410	200	10	
117	WD68 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	107+000	80	9	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
118	WD69 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3268D	108+545	100	13	
119	MD34 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	109+419	60	18	
120	MD35 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	109+946	60	18	
121	MD36 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	110+675	60	18	
122	ED17 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Domaszkowski Potok i drogą DP 3232D	111+000 - 111+560	560	22	Węzeł „Domaszków”
123	MD37 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	112+283	60	18	
124	MD38 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	113+080	60	18	
125	ED18 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Goworówka i drogą DP 3233D	114+000 - 114+300	300	22	
126	MD39 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	114+757	60	18	
127	WD70 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	115+050	80	9	
128	WD71 /II	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	116+050	80	9	
129	MD40 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	116+597	60	18	
130	MD41 /II	Most drogowy	nad rzeką Szklarka	117+416	60	18	
131	WD72 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3233D	117+950 – 118+050	100	18	Węzeł „Międzylesie”
132	MD42 /II	Most drogowy	nad ciekim wodnym	118+176	60	18	
133	ED19 /II	Estakada drogowy	nad rzeką Polna, korytarzem ekologicznym i drogą DP 3269D	118+700 - 120+200	1 500	20	
134	PZGd1 /II	Przejście ekologiczne	pod korytarzem ekologicznym	120+800	100	50	
135	ED20 /II	Estakada drogowy	nad ciekim wodnym	121+720 - 122+100	380	22	
136	ED21 /II	Estakada drogowy	nad ciekim wodnym i korytarzem ekologicznym	122+150 - 122+500	350	22	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
137	ED22 /II	Estakada drogowa	nad rzeką Nysa Kłodzka, korytarzem ekologicznym i drogą gminną	122+750 - 123+200	450	22	
138	WD73 /II	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	123+270	150	13	Węzeł „Boboszów”
139	ED23 /II	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i drogą gminną	123+830 - 124+200	370	20	
140	WD74 /II	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	124+870 – 124+970	100	18	

Dla wszystkich obiektów położonych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej oraz wiaduktów na łącznicach należy przyjąć klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 oraz obciążenie pojazdem klasy 150 wg STANAG 2021.

Realizacja robót związanych z budową drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością przebudowy istniejących kolidujących urządzeń i sieci podziemnych i nadziemnych.

Tab. 21. Kolizje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu dla wariantu II

ZESTAWIENIE KOLIZJI Z WAŻNIEJSZYMI ISTNIEJĄCYMI SIECIAMI UZBROJENIA TERENU W WARIANCIE II		
L.P.	KILOMETR	RODZAJ UZBROJENIA
1.	2.	3.
1	0+500	linia napowietrzno-kablowa 110kV (trzytorowa)
2	3+700	linia napowietrzna 400kV
3	3+900	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa)
4	11+200	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa) (projektowana)
5	12+700 - 13+300	linia napowietrzna 110kV
6	12+700 - 13+300	linia napowietrzna 400kV
7	12+700 - 13+300	linia napowietrzna 220kV
8	14+800 - 15+300	linia napowietrzna 110kV
9	14+800 - 15+300	linia napowietrzna 400kV
10	14+800 - 15+300	linia napowietrzna 220kV
11	14+800 - 15+300	Dolnośląska Sieć Szkieletowa DSS (DSIP szkielet)
12	29+600	DSS (DSIP dystrybucja)
13	31+700	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
14	34+000	DSS (DSIP dystrybucja)
15	34+000 - 34+200	linia napowietrzna 110kV

16	35+800 - 36+100	linia napowietrzna 110kV
17	37+500 - 37+700	DSS (DSIP dystrybucja)
18	37+700 - 38+300	linia napowietrzna 110kV
19	39+700 - 40+100	linia napowietrzna 110kV
20	41+300 - 41+400	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
21	41+500 - 41+800	linia napowietrzna 110kV
22	41+900 - 43+800	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
23	46+000 - 46+900	linia napowietrzna 110kV
24	46+800	DSS (DSIP dystrybucja)
25	48+300 - 48+500	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
26	48+300 - 48+500	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 150
27	56+300 - 56+500	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200
28	56+800	linia napowietrzna 220kV
29	60+700 - 60+900	linia napowietrzna 110kV
30	62+700 - 62+800	linia napowietrzna 110kV
31	64+100	linia napowietrzna 110kV
32	64+100	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwy z Ząbkowic Śl.
33	66+900	linia napowietrzna 110kV
34	66+900	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwy z Ząbkowic Śl.
35	68+700	linia napowietrzna 110kV
36	68+700	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwy z Ząbkowic Śl.
37	68+800	linia napowietrzna 110kV
38	69+800	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa) (projektowana)
39	69+900 - 70+900	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
40	70+300 - 72+400	DSS (DSIP szkielet)
41	70+700 - 70+900	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 100
42	70+800	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
43	70+900	stacja redukcyjno-pomiarowa I st. Bardo BZP ciśnienie 6,3 MPa
44	72+000	stacja redukcyjno-pomiarowa I st. Bardo 1 ul. Krakowska ciśnienie 1,6 MPa
45	72+000 - 72+100	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
46	72+500 - 73+200	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
47	76+000 - 76+100	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
48	76+000 - 76+100	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
49	80+000	DSS (DSIP szkielet)
50	80+500	DSS (DSIP szkielet)
51	81+200 - 81+400	linia napowietrzna 110kV (projektowana)
52	81+300 - 81+600	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
53	83+300	linia napowietrzna 110kV
54	83+400	linia napowietrzna 110kV
55	83+900	linia napowietrzna 110kV
56	85+000	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
57	86+100	DSS (DSIP dystrybucja)
58	87+700	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
59	88+200	DSS (DSIP dystrybucja)
60	90+500 - 90+600	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
61	90+500 - 90+600	DSS (DSIP dystrybucja)

62	91+600	DSS (DSIP dystrybucja)
63	92+700	linia napowietrzna 110kV
64	103+800	DSS (DSIP dystrybucja)
65	114+900	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200

Tab. 22. Wyburzenia budynków dla wariantu II

ZESTAWIENIE WYBURZEŃ W WARIANCIE II			
L.P.	KILOMETR	ILOŚĆ BUDYNKÓW DO WYBURZENIA	RODZAJ BUDYNKÓW
1.	2.	3.	4.
1	68+500 - 68+600	1	inny niemieszkalny
2	71+500 - 71+800	11	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
3	71+900	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
4	72+000	3	mieszkalny
5	72+100 - 72+300	13	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, handlowe, mieszkalne, transportu i łączności, usługowe
6	72+400 - 72+500	1	magazynowy
7	74+500	1	mieszkalny
8	75+600	1	mieszkalny
9	79+500 - 79+700	4	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, handlowe, mieszkalne, usługowe
10	80+200 - 80+300	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne
11	82+900	1	handlowy, usługowy
12	91+500 - 91+600	4	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
13	91+700 - 91+800	4	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
14	100+400 - 100+500	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
15	103+700	1	mieszkalny
16	111+300 - 111+500	6	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne

Powyżej przedstawiono tylko szacunkową ilość wyburzeń niezbędnych do zrealizowania przedmiotowej inwestycji. Szczegółowe opracowanie dotyczące wyburzeń zostaną doprecyzowane w kolejnych etapach dokumentacji.

VIII.1.3. Wariant III

Opis przebiegu

Od km 4+400 do km 13+500 trasa wariantu 3 biegnie korytarzem wspólnym z wariantem 2 po zachodniej stronie istniejącej DK8. Droga ma przekrój 2x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p = 100$ km/h. Na tym odcinku zlokalizowane są dwa kolejne węzły. W km 7+600 zaprojektowano węzeł „Nowiny” komunikujący projektowaną drogę z drogą powiatową DP 1950D. W km 10+900 zaprojektowano węzeł „Żurawice” łącząc projektowaną drogę z drogą wojewódzką DW 346. W km 13+500 w rejonie miejscowości Olbrachtowice trasa wariantu 2 odchodzi w kierunku południowym, natomiast wariant 3 biegnie dalej w kierunku zachodnim.

Począwszy od km 13+500 do km 23+300 trasa opuszcza wspólny korytarz z wariantem 2. Od km 13+500 do km 19+700 projektowana trasa przebiega w bliskim sąsiedztwie po północnej stronie linii kolejowej nr 285 (Wrocław – Świdnica – Jedlina-Zdrój). Droga w dalszym ciągu posiada przekrój 2x2 oraz prędkość projektową $V_p = 100$ km/h. W km 15+500 zaprojektowano węzeł „Kryształowice” komunikujący drogę ekspresową z drogą powiatową DP 1980D. W km 23+300 zaprojektowano węzeł „Tworzyjanów” łącząc projektowaną drogę z DK35.

Od km 23+300 do km 36+500 trasa zbliża się do korytarza DK35 biegnąc równolegle po jego wschodniej stronie. Około km 26+600 droga przebiega ponad linią kolejową nr 285 (Wrocław – Świdnica – Jedlina-Zdrój) biegnąc dalej w bliskim sąsiedztwie istniejącej DK35. Na całej długości dotychczasowego przebiegu planowana trasa przecina tereny pól uprawnych, łąk i nieużytków oraz tereny zalesione. Droga ma przekrój 2x2, prędkość projektowa wynosi $V_p = 100$ km/h. W km 36+500 zaprojektowano węzeł „Pszemno”, który połączy nową trasę z DK35. Budowa węzła wiąże się z koniecznością zmiany geometrii istniejącej DK35.

W dalszym przebiegu począwszy od km 36+500 do km 41+900 trasa zmienia kierunek na południowy, oddalając się od biegnącej w kierunku zachodnim DK35. Trasa biegnie równolegle do rzeki Piława po jej wschodniej stronie. Przekrój drogi zmienia się na 1x2, a prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. Po minięciu miejscowości Krzczonów około km 41+000 kierunek trasy zmienia się na południowo – wschodni.

Od km 41+900 do 69+650 trasa biegnie równolegle do korytarza istniejącej drogi wojewódzkiej DW382 po jej północnej stronie. Projektowana droga ekspresowa posiada przekrój 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W km 47+450 dochodzi do węzła „Mościsko”, który zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową DP 3019D. Dalej zmienia kierunek przebiegu na południowy, omijając miasto Dzierżoniów po stronie wschodniej. W km 54+050 trasa krzyżuje się z drogą wojewódzką DW384, gdzie zaprojektowano węzeł „Dzierżoniów”. Około km 57+700 trasa przecina linię kolejową nr 137 (Legnica – Nysa – Kędzierzyn-Koźle – Katowice) biegnąc dalej równolegle po jej południowej stronie aż do około km 64+350, gdzie następuje ponowne przecięcie. W km 66+000 zlokalizowano węzeł „Kalinów” komunikując projektowaną trasę z drogą powiatową DP 3004D. W km 69+650 trasa dochodzi do drogi krajowej DK8 w rejonie miejscowości Sulisławice, gdzie zaprojektowano węzeł „Sulisławice” łączący obie drogi.

Zaczynając od km 69+650 do km 74+650 projektowana droga biegnie równolegle do istniejącej DK8 po jej wschodniej stronie. Przekrój projektowanej drogi to 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W km 74+650 zlokalizowano węzeł „Bobolice” stanowiący skomunikowanie projektowanej trasy z drogą powiatową DP 3165D.

Od km 74+650 do km 84+500 trasa wariantu 3 biegnie wspólnym korytarzem z przebiegiem wariantu 2. Projektowana droga ekspresowa posiada przekrój 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W dalszym ciągu przebiegając po wschodniej stronie korytarza DK8. Trasa przebiega po wschodniej stronie miejscowości Ząbkowice Śląskie. Na odcinku obejścia Ząbkowic Śl. trasa krzyżuje się z dwiema drogami wojewódzkimi. W miejscu skrzyżowania z DW385 km 78+600 zaprojektowano węzeł – „Ząbkowice”. Około km 79+800 projektowana droga ekspresowa przechodzi ponad linią kolejową

nr 137 (Legnica – Nysa – Kędzierzyn-Koźle – Katowice). W km 79+950 zlokalizowano węzeł „Strąkowa” komunikując projektowaną trasę z DW382. Po minięciu Ząbkowic Śl. kierunek trasy zmienia się na południowo-zachodni. W km 84+500 zlokalizowano węzeł „Pawłowice” łączący planowaną trasę z DK8.

Począwszy od km 84+500 do 87+000 trasa biegnie korytarzem istniejącej DK8. Przekrój projektowanej drogi to 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h.

Od km 87+000 do 93+100 trasa zmienia kierunek na południowo wschodni oddalając się od korytarza istniejącej DK8. Przekrój drogi pozostaje bez zmian 1x2 również prędkość projektowa nie zmienia się wynosząc $V_p = 80$ km/h. W km 88+400 droga przecina się z linią kolejową nr 276 (Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie) przebiegając ponad nią. W km 91+550 zaprojektowano węzeł „Dzbanów” komunikujący drogę ekspresową z drogą powiatową DP 3145D.

W km 93+100 trasa dochodzi do wzniesienia terenu, które uniemożliwia poprowadzenie niwelety z zachowaniem wymaganych pochyłości podłużnych. W związku z powyższym na odcinku od km 93+100 do km 93+450 zaprojektowano tunel długości $L = 350$ m. Tunel zaprojektowano dla dwóch jezdni. W planie występuje łuk poziomy o promieniu $R = 1\,200$ m. W przekroju podłużnym na długości tunelu zaprojektowano przebieg niwelety w łuku pionowym wypukłym o promieniu $R = 9\,000$ m. Prędkość projektowa na odcinku wynosi $V_p = 80$ km/h. Założono realizację tunelu metodą górniczą - w miarę postępu robót będzie stosowana obudowa wstępna. W końcowej fazie wykonana zostanie obudowa zasadnicza.

Od km 93+450 do km 99+200 trasa zmienia kierunek na południowy. Korytarz wariantu 3 pokrywa się z przebiegiem wariantu 1. Przekrój projektowanej drogi to 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W km 98+550 zlokalizowano węzeł „Laski” łączący projektowaną trasę z DK46. Około km 99+200 trasa przecina DK46.

Począwszy od km 99+200 do km 109+150 projektowana droga ekspresowa obiera kierunek południowo – zachodni. Do km 101+900 trasa biegnie równoległe po południowej stronie korytarza DK46. Projektowana trasa posiada przekrój 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W rejonie km 105+800 trasa przecina prostopadle teren zabudowy miejscowości Jaskowa Dolna. Następnie dochodzi w km 109+150 do drogi krajowej DK33, gdzie zaprojektowano węzeł „Żelazno”.

Od km 109+150 do 117+000 droga biegnie po zachodniej stronie istniejącej DK33. Od około km 110+000 korytarze przebiegu trasy we wszystkich wariantach pokrywają się. Przekrój drogi pozostaje bez zmian 1x2 również prędkość projektowa nie zmienia się wynosząc w dalszym ciągu $V_p = 80$ km/h. W km 114+350 zaprojektowano węzeł „Gorzanów” łączący trasę z drogami powiatowymi DP 3238D, DP 3237D, DP 3281D. W rejonie km 117+000 korytarze wariantów 3 i 1 rozchodzą się.

Zaczynając od km 117+000 do km 125+600 projektowana trasa biegnie na południe po zachodniej stronie DK33. Przekrój planowanej drogi pozostaje bez zmian 1x2, natomiast prędkość projektowa ze względu na przecinanie terenów zabudowanych miejscowości Bystrzyca Kłodzka wynosi $V_p = 70$ km/h. W km 119+850 zaprojektowano węzeł „Bystrzyca” komunikujący trasę z DW388. Około km 123+800 zlokalizowano wiadukt ponad linią kolejową nr 276 (Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie). W dalszym przebiegu trasa omija miejscowość Bystrzyca Kłodzka po stronie zachodniej, dochodząc w km 125+600 do korytarza DK33, gdzie połączenie obu dróg zapewnia węzeł „Wilkanów”.

Od km 125+600 do około km 129+100 wszystkie trzy warianty wpisują się w korytarz istniejącej drogi krajowej DK33. Budowa drogi ekspresowej wiązać się będzie ze zmianami geometrii i niwelety istniejącej drogi. Przekrój projektowanej drogi w dalszym ciągu to 1x2. Prędkość projektowa zmienia się na $V_p = 80$ km/h.

Zaczynając od około km 129+100 do km 140+100 wszystkie trzy warianty mają zbliżony przebieg po wschodniej stronie korytarza DK33. Projektowana droga ekspresowa posiada przekrój 1x2 prędkość projektowa wynosi $V_p = 80$ km/h. W km 131+200 zlokalizowano węzeł „Domaszków”

komunikując trasę z drogą powiatową DP 3232D. W km 137+900 trasa krzyżuje się z drogą powiatową DP 3233D, zaprojektowano tam węzeł „Międzylesie”.

Na odcinku od km 140+100 do km 140+930 zaprojektowano przejście tunelem długości $L = 830$ m pod lokalnym wzniesieniem, które nie pozwala na zastosowanie normatywnych parametrów projektowych. Przyjęta prędkość projektowa to $V_p = 80$ km/h. Tunel zaprojektowano dla dwóch jezdni. W planie na całej długości tunelu występuje odcinek prosty. W przekroju podłużnym na długości tunelu zaprojektowano przebieg niwelety w jednolitym spadku $i = 3,0$ %. Założono realizację tunelu metodą górniczą - w miarę postępu robót będzie stosowana obudowa wstępna. W końcowej fazie wykonana zostanie obudowa zasadnicza.

Od km 140+930 do km 145+223 trasa omija miejscowości Międzylesie dochodząc do miejscowości Boboszów. Przekrój drogi końcowego odcinka pozostaje bez zmian 1×2 również prędkość projektowa nie zmienia się wynosząc w dalszym ciągu $V_p = 80$ km/h. W km 143+200 zlokalizowano węzeł „Boboszów”, który połączy trasę z DK33.

Trasa wariantu 3 kończy się w km 145+223 na granicy z Czechami przechodząc na przekrój drogowy istniejącej drogi czeskiej nr I/43.

Całkowita projektowana długość wariantu III wynosi 145,223 km.

Węzły drogowe

Tab. 23. Dla wariantu III przewidziano budowę następujących węzłów:

L.P.	KILOMETR	PROPONOWANA NAZWA		DROGA POPRZECZNA
		WG NAZW MIEJSCOWOŚCI	WG KOLEJNYCH NUMERÓW WĘZŁÓW	
1.	3.	4.	5.	6.
1	0 + 000	WĘZEŁ „WROCŁAW POŁUDNIE”	W1/3	A4, A8, S8, DK5
2	1 + 650	WĘZEŁ „KOBIERZYCE”	W2/3	DK35
3	7 + 600	WĘZEŁ „NOWINY”	W3/3	DP 1950D
4	10 + 900	WĘZEŁ „ŻURAWICE”	W4/3	DW346
5	15 + 500	WĘZEŁ „KRYSTAŁOWICE”	W5/3	DP 1980D
6	23 + 300	WĘZEŁ „TWORZYJANÓW”	W6/3	DK35
7	36 + 500	WĘZEŁ „PSZENNO”	W7/3	DK35
8	47 + 450	WĘZEŁ „MOŚCISKO”	W8/3	DP 3019D
9	54 + 050	WĘZEŁ „DZIERŻONIÓW”	W9/3	DW384
10	66 + 0,00	WĘZEŁ „KALINÓW”	W10/3	DP 3004D
11	69 + 650	WĘZEŁ „SULISŁAWICE”	W11/3	DK8
12	74 + 650	WĘZEŁ „BOBOLICE”	W12/3	DP 3165D
13	78 + 600	WĘZEŁ „ZĄBKOWICE”	W13/3	DW385
14	79 + 950	WĘZEŁ „STRAKOWA”	W14/3	DW382
15	84 + 500	WĘZEŁ „PAWŁOWICE”	W15/3	DK8
16	91 + 550	WĘZEŁ „DZBANÓW”	W16/3	DP 3145D
17	98 + 550	WĘZEŁ „LASKI”	W17/3	DK46
18	109 + 150	WĘZEŁ „ŻELAZNO”	W18/3	DK33
19	114 + 350	WĘZEŁ „GORZANÓW”	W19/3	DP 3238D, DP 3237D, DP 3281D
20	119 + 850	WĘZEŁ „BYSTRZYCA”	W20/3	DW388
21	125 + 600	WĘZEŁ „WILKANÓW”	W21/3	DK33
22	131 + 200	WĘZEŁ „DOMASZKÓW”	W22/3	DP 3232D

23	137 + 900	WĘZEL „ MIĘDZYLESIE”	W23/3	DP 3233D
24	143 + 200	WĘZEL „BOBOSZÓW”	W24/3	DK33

Parametry geometryczne jezdnii łącznikowych przyjęto dla prędkości projektowej $V_p = 40 \div 60$ km/h

Odległości pomiędzy węzłami przedstawiają się następująco:

„WROCŁAW POŁUDNIE” - „KOBIERZYCE” – 1,65 km

„KOBIERZYCE” - „NOWINY” – 5,95 km

„NOWINY” - „ŻURAWICE” – 3,3 km

„ŻURAWICE” - „KRYSZTAŁOWICE” – 4,6 km

„KRYSZTAŁOWICE” - „TWORZYJANÓW” – 7,8 km

„TWORZYJANÓW” - „PSZENNO” – 13,2 km

„PSZENNO” - „MOŚCISKO” – 10,95 km

„MOŚCISKO” - „DZIERŻONIÓW” – 6,6 km

„DZIERŻONIÓW” - „KALINÓW” – 11,95 km

„KALINÓW” - „SULISŁAWICE” – 3,65 km

„SULISŁAWICE” - „BOBOLICE” – 5 km

„BOBOLICE” - „ZĄBKOWICE” – 3,95 km

„ZĄBKOWICE” - „STRĄKOWA” – 1,35 km

„STRĄKOWA” - „PAWŁOWICE” – 4,55 km

„PAWŁOWICE” - „DZBANÓW” – 7,05 km

„DZBANÓW” - „LASKI” – 7 km

„LASKI” - „ŻELAZNO” – 10,6 km

„ŻELAZNO” - „GORZANÓW” – 5,2 km

„GORZANÓW” - „BYSTRZYCA” – 5,5 km

„BYSTRZYCA” - „WILKANÓW” – 5,75 km

„WILKANÓW” - „DOMASZKÓW” – 5,6 km

„DOMASZKÓW” - „MIĘDZYLESIE” – 6,7 km

„MIĘDZYLESIE” - „BOBOSZÓW” – 5,3 km

Tab. 24. Projektowane obiekty inżynierskie dla wariantu III

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	MD1 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	0+712	50	30	Obiekt istniejący
2	WD1 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DK35	1+017	80	30	Obiekt istniejący
3	WD2 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DK35	1+659 - 1+759	100	30	Węzeł „Kobierzyce” Obiekt istniejący
4	MD2 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	2+330	50	30	Obiekt istniejący
5	MD3 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym i DP 1971D	3+380	50	30	Obiekt istniejący
6	MD4 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	4+470	60	30	Obiekt istniejący do przebudowy
7	MD5 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	5+252	80	30	
8	WD3 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1959D	5+965	100	13	
9	MD6 /III	Most drogowy	nad rzeką Czarna Sławka	6+703 – 6+803	100	30	
10	WD4 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1950D	7+632	100	13	Węzeł „Nowiny”
11	MD7 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym i drogą DP 1976D	8+726	90	30	
12	WD5 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	10+150	80	10	
13	WD6 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DW346	10+877 – 10+977	100	30	Węzeł „Żurawice”
14	WD7 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1977D	12+171	80	30	
15	WD8 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1978D	13+207	80	13	
16	MD8 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	14+037	60	30	
17	WD9 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1980D	15+438 – 15+538	100	30	Węzeł „Kryształowice”
18	MD9 /III	Most drogowy	nad rzeką Czarna Woda	17+128 – 17 228	100	30	
19	WD10 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1982D	18+574	100	13	
20	WD11 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1990D	18+913	80	30	
21	WD12 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 1995D	20+091	80	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
22	WD13 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	21+850	100	9	
23	WD14 /III	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	23+315	100	16	Węzeł „Tworzyjanów”
24	WD15 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2075D	24+619 – 24+739	120	30	
25	MD10 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	25+001	60	30	
26	WD16 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	25+680	80	9	
27	MD11 /III	Most drogowy	nad rzeką Czarna Woda	26+249 – 26+349	100	30	
28	WD17 /III	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową nr 285	26+580	50	30	
29	WD18 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2899D	27+283 – 27+383	100	30	
30	ED1 /III	Estakada drogowa	nad ciekami wodnymi	28+100 - 28+500	400	30	
31	WD19 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	29+500	80	10	
32	WD20 /III	Wiadukt drogowy	nad korytarzem ekologicznym	31+670 - 31+770	100	26	
33	MD12 /III	Most drogowy	nad rzeką Czarna Woda	31+812	80	30	
34	WD21 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2879D	33+897 – 33+997	100	30	
35	WD22 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	34+007	60	30	
36	WD23 /III	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	36+500	150	16	Węzeł „Pszemno”
37	WD24 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2902D	37+012	80	30	
38	WD25 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	38+130	80	10	
39	MD13 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	38+959	60	18	
40	WD26 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 1990D	40+053	80	13	
41	WD27 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 2878D	41+482	80	18	
42	WD28 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	42+990	80	10	
43	WD29 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	44+550	80	10	
44	MD14 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	46+190	60	18	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
45	WD30 /III	Most drogowy	nad rzeką Gniły Potok	47+085	60	18	
46	WD31 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3019D	47+436 – 47+536	100	18	Węzeł „Mościsko”
47	WD32 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	49+060 – 49+210	150	18	
48	WD33 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	50+300	80	10	
49	WD34 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3009D	51+143	100	13	
50	MD15 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	52+423	60	18	
51	WD35 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DW384	54+046 – 54+196	150	18	Węzeł „Dzierżonów”
52	WD36 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3005D	55+690	80	18	
53	MD16 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	57+067	60	18	
54	WD37 /III	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową nr 137	57+700 – 57+850	150	18	
55	WD38 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą polną	58+150	80	18	
56	WD39 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	58+770	80	9	
57	WD40 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	60+020	80	10	
58	WD41 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	61+820	80	10	
59	MD17 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	63+611	60	18	
60	WD42 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą lokalną i linią kolejową nr 137	64+338 – 64+438	100	18	
61	WD43 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	65+150	80	10	
62	WD44 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3004D	66+015	150	13	Węzeł „Kalinów”
63	WD45 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą gminną	66+440	80	10	
64	ED2 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Ślęza i korytarzem ekologicznym	66+900 - 67+300	400	30	
65	WD46 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	68+950	80	10	
66	ED3 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Sulisławka	69+080 - 69+330	250	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
67	WD47 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DK8	69+653 – 69+773	120	18	Węzeł „Sulisławice”
68	WD48 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3163D	70+895 – 71+045	150	18	
69	MD18 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	71+069	60	18	
70	WD49 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	71+370	80	18	
71	WD50 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3166D	72+045	80	18	
72	WD51 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3163D i ciekim wodnym	72+727 – 72+877	150	18	
73	WD52 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3164D	73+681	80	13	
74	WD53 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3165D	74+625	120	13	Węzeł „Bobolice”
75	WD54 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3070D	75+565	80	18	
76	MD19 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	75+770	60	18	
77	WD55 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3174D	76+459	80	13	
78	WD56 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	77+430	80	10	
79	WD57 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DW385	78+611	150	18	Węzeł „Ząbkowice”
80	WD58 /III	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową nr 137	79+791	50	18	
81	WD59 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DW382	79+958 – 80+108	150	18	Węzeł „Strąkowa”
82	MD20 /III	Most drogowy	nad rzeką Budzówka	80+731	60	18	
83	WD60 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	81+880	80	10	
84	WD61 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3158D	82+716	80	18	
85	MD21 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	83+526	60	18	
86	WD62 /III	Wiadukt drogowy	nad łącznicą	84+426 – 84+576	150	16	Węzeł „Pawłowice”
87	WD63 /III	Wiadukt drogowy	nad rzeką Studew i drogą DP 3149D	86+944 – 87+094	150	18	
88	MD22 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	87+406	60	18	
89	WD64 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	87+950	80	10	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
90	WD65 /III	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową nr 276	88+370	50	18	
91	WD66 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3340D	88+608	60	18	
92	MD23 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	88+879	60	18	
93	MD24 /III	Most drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka	89+122	60	18	
94	WD67 /III	Wiadukt drogowy	pod korytarzem ekologicznym i drogą DP 3146D	89+420	150	30	
95	WD68 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3145D i ciekim wodnym	91+569 – 91+719	150	18	Węzeł „Dzbanów”
96	MD25 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	92+997	50	18	
97	T1 /III	Tunel	poprzez wzgórze	93+100 - 93+450	350	18	
98	WD69 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3143D	93+672	80	18	
99	WD70 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	94+460	80	10	
100	ED4 /III	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i korytarzem ekologicznym	95+010 - 95+360	350	30	
101	WD71 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	96+100	80	10	
102	MD26 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym i drogą gminną	96+473	50	18	
103	WD72 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	96+930	80	10	
104	MD27 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	97+160	50	18	
105	ED5 /III	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym, korytarzem ekologicznym i drogą polną	98+160 – 98+320	160	30	
106	WD73 /III	Wiadukt drogowy	pod łącznicą	98+544	100	16	Węzeł „Laski”
107	WD74 /III	Wiadukt drogowy	nad korytarzem	99+966 – 100+066	100	30	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			ekologiczny m				
108	WD75 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DK46	99+250	80	18	
109	WD76 /III	Wiadukt drogowy	pod korytarzem ekologiczny m	99+860	80	50	Korytarz ekologiczny
110	WD77 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą pólną	100+680	80	10	
111	WD78 /III	Wiadukt drogowy	nad korytarzem ekologiczny m	101+600	80	30	Korytarz ekologiczny
112	WD79 /III	Wiadukt drogowy	pod korytarzem ekologiczny m	102+100	80	30	
113	WD80 /III	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i obniżeniem terenu	103+980 - 104+430	450	30	
114	MD28 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	104+680 – 104+830	150	18	
115	ED6 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Jaszkówka i drogą DP 3227D	105+620 - 105+840	220	30	
116	MD29 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	107+485	60	18	
117	MD30 /III	Most drogowy	nad rzeką Marcinkow ki Potok	108+127	60	18	
118	ED7 /III	Estakada drogowa	nad drogami DK33 i DP 3261D	108+740 - 109+230	490	28	
119	ED8 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Biała Łądecka i drogą DP 3280D	109 +520 - 109 +830	310	26	
120	ED9 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Biała Łądecka, drogą DP 3279D i linią kolejową	110+150 - 110+650	500	26	
121	ED10 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Nysa Kłodzka,	111+520 - 111+820	300	26	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			korytarzem ekologicznym, drogą DP 3238D i linią kolejową				
122	MD31 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	113+220	50	18	
123	ED11 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Łomnica i obniżeniem terenu	113+980 - 114+230	250	26	
124	WD81 /III	Wiadukt drogowy	pod drogami DP 3237D i DP 3238D	114+376	150	13	Węzeł „Gorzanów”
125	MD32 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	114+609	60	18	
126	MD33 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	114+962	60	18	
127	WD82 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	115+660	80	10	
128	MD34 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	116+682	60	18	
129	ED12 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Smerek i obniżeniem terenu	117+260 - 117+390	130	26	
130	WD83 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	118+140	80	10	
131	MD35 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	118+991	50	18	
132	MD36 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	119+372	50	18	
133	WD84 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DW 388	119+840	150	18	Węzeł „Bystrzyca”
134	ED13 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Bystrzyca, drogą DP 3236D	120+330 - 120+580	250	26	
135	WD85 /III	Wiadukt drogowy	nad ciekim wodnym i drogą DP 3277D	121+279 – 121+379	100	18	
136	MD37 /III	Most drogowy	nad rzeką Toczna	121+876	50	18	
137	MD38 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	122+807	60	18	
138	WD86 /III	Wiadukt drogowy	nad drogą DP 3235D	123+065	80	18	
139	MD39 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	123+162 – 123+312	150	18	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
140	MD40 /III	Most drogowy	nad rzeką Nysa Kłodzka	123+521	50	18	
141	WD87 /III	Wiadukt drogowy	nad linią kolejową nr 276	123+791	50	18	
142	WD88 /III	Wiadukt drogowy	nad łącznicą	125+689 – 125+839	150	18	Węzeł „Wilkanów”
143	WD89 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	126+350	80	10	
144	WD90 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	126+920	80	10	
145	WD91 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3266D	128+460	80	13	
146	MD41 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	129+824	50	18	
147	MD42 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	130+630	50	18	
148	MD43 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	130+995	50	18	
149	WD92 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3232D	131+218	60	13	Węzeł „Domaszków”
150	WD93 /III	Wiadukt drogowy	nad rzeką Domaszkowski Potok drogą gminną	131+300 – 131+550	250	18	
151	MD44 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	132+239	60	18	
152	MD45 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	133+083	60	18	
153	WD94 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3233D	134+015	80	13	
154	MD46 /III	Most drogowy	nad rzeką Goworówka	134+190	80	18	
155	MD47 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	134+724	60	18	
156	WD95 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą polną	135+920	80	10	
157	ED14 /III	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i obniżeniem terenu	136+380 - 136+630	250	26	
158	MD48 /III	Most drogowy	nad rzeką Szklarka	137+338	60	18	
159	WD96 /III	Wiadukt drogowy	pod drogą DP 3233D	137+920	150	13	Węzeł „Międzyzlesie”
160	MD49 /III	Most drogowy	nad ciekim wodnym	138+132	50	18	
161	ED15 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Polna, korytarzem	138+860 - 139+110	250	26	

L.p.	Nazwa obiektu	Rodzaj obiektu	Sposób pokonania przeszkody	Kilometr	Długość L [m]	Szerokość [m]	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			ekologiczny m i drogą DP 3269D				
162	ED16 /III	Estakada drogowa	nad korytarzem ekologiczny m i drogą gminną	139+300 - 140+040	740	26	
163	T2 /III	Tunel	poprzez wzgórze	140+140 - 140+970	830	18	
164	ED17 /III	Estakada drogowa	nad korytarzem ekologiczny m i drogą polną	141+700 - 141+990	290	26	
165	ED18 /III	Estakada drogowa	nad rzeką Nysa Kłodzka, korytarzem ekologiczny m i drogą gminną	142+800 - 143+050	250	26	
166	WD97 /III	Wiadukt drogowy	nad łącznicą	143+189 – 143+289	100	18	Węzeł „Boboszków”
167	ED19 /III	Estakada drogowa	nad ciekim wodnym i drogą gminną	143+820 - 144+150	320	26	
168	WD98 /III	Wiadukt drogowy	Pod korytarzem ekologiczny m	144+800	80	30	

Dla wszystkich obiektów położonych wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej oraz wiaduktów na łącznicach należy przyjąć klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 oraz obciążenie pojazdem klasy 150 wg STANAG 2021.

Realizacja robót związanych z budową drogi ekspresowej wiąże się z koniecznością przebudowy istniejących kolidujących urządzeń i sieci podziemnych i nadziemnych.

Tab. 25. Koliduje z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu dla wariantu III

ZESTAWIENIE KOLIZJI Z WAŻNIEJSZYMI ISTNIEJĄCYMI SIECIAMI UZBROJENIA TERENU W WARIANCIE III		
L.P.	KILOMETR	RODZAJ UZBROJENIA
1.	2.	3.
1	0+500	linia napowietrzno-kablowa 110kV (trzytorowa)
2	3+700	linia napowietrzna 400kV
3	3+900	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa)
4	11+200	linia napowietrzna 110kV (dwutorowa) (projektowana)
5	12+700 - 13+300	linia napowietrzna 110kV
6	12+700 - 13+300	linia napowietrzna 400kV
7	12+700 - 13+300	linia napowietrzna 220kV
8	15+000 - 20+000	linia napowietrzna 110kV
9	15+000 - 20+000	linia napowietrzna 400kV
10	15+000 - 20+000	linia napowietrzna 220kV
11	24+600	Dolnośląska Sieć Szkieletowa DSS (DSIP dystrybucja)
12	25+200	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 150
13	26+600	DSS (DSIP szkielet)
14	31+500 - 33+300	linia napowietrzna 110kV
15	33+900 - 34+000	linia napowietrzna 110kV
16	35+100 - 35+800	DSS (DSIP szkielet)
17	36+600	linia napowietrzna 110kV
18	38+500	linia napowietrzna 110kV
19	39+100	linia napowietrzna 110kV
20	54+100	linia napowietrzna 110kV (projektowana)
21	55+300 - 56+200	linia napowietrzna 110kV
22	57+700	DSS (DSIP dystrybucja)
23	64+300	DSS (DSIP dystrybucja)
24	66+900	DSS (DSIP dystrybucja)
25	67+500	linia napowietrzna 110kV
26	67+700 - 67+800	gazociąg wysokiego ciśnienia 6,3 MPa Ø 300
27	67+700 - 67+800	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 150
28	75+500 - 75+600	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200
29	76+000	linia napowietrzna 220kV
30	79+800 - 80+000	linia napowietrzna 110kV
31	81+900	linia napowietrzna 110kV
32	83+200 - 83+500	linia napowietrzna 110kV
33	83+200 - 83+500	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwowy z Ząbkowic Śl.
34	85+700 - 85+900	linia napowietrzna 110kV
35	85+700 - 85+900	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwowy z Ząbkowic Śl.
36	88+200 - 90+800	linia napowietrzna 110kV
37	88+200 - 90+800	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwowy z Ząbkowic Śl.

38	88+400	DSS (DSIP szkielet)
39	88+700 - 88+800	linia napowietrzna 110kV
40	88+800	stacja elektroenergetyczna o górnym napięciu 110kV Bardo-Przyłek
41	88+800	linia napowietrzna 110kV (projektowana)
42	95+300 - 95+400	linia napowietrzna 110kV
43	95+300 - 95+400	linia napowietrzna 110kV - tor rezerwowy z Ząbkowic Śl.
44	98+600	linia napowietrzna 110kV (projektowana)
45	110+400 - 110+500	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 250
46	110+400 - 110+500	DSS (DSIP dystrybucja)
47	111+500	DSS (DSIP dystrybucja)
48	112+600	linia napowietrzna 110kV
49	123+800	DSS (DSIP dystrybucja)
50	135+000	gazociąg podwyższonego średniego ciśnienia 1,6 MPa Ø 200

Tab. 26. Wyburzenia budynków dla wariantu III

ZESTAWIENIE WYBURZEŃ W WARIANCIE III			
L.P.	KILOMETR	ILOŚĆ BUDYNKÓW DO WYBURZENIA	RODZAJ BUDYNKÓW
1.	2.	3.	4.
1	26+600 - 26+700	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
2	88+700	1	inny niemieszkalny
3	91+500 - 91+600	9	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
4	92+800	1	inny niemieszkalny
5	105+700 - 105+900	10	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
6	111+400 - 111+500	6	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
7	111+700	4	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
8	120+400	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
9	123+600	1	mieszkalny
10	131+300	2	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne, mieszkalne
11	131+400	3	gospodarcze, gospodarczo-produkcyjne
12	131+500 - 131+600	1	mieszkalny

Powyżej przedstawiono tylko szacunkową ilość wyburzeń niezbędnych do zrealizowania przedmiotowej inwestycji. Szczegółowe opracowanie dotyczące wyburzeń zostaną doprecyzowane w kolejnych etapach dokumentacji.

IX. ANALIZA WPŁYWU ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ NA ŚRODOWISKO

Szczegółowy opis oddziaływania przedmiotowej trasy na mieszkańców, dobra kultury, środowisko przyrodnicze oraz wskazanie stref potencjalnych konfliktów przedstawiono w Załączniku 1 „Analiza wpływu rozpatrywanych rozwiązań na środowisko”

X. MODEL I PROGNOZA RUCHU

Szczegółowy opis zawarto w Załączniku 2 „Analiza i prognoza ruchu”

XI. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Szczegółowy opis zawarto w Załączniku nr 3 „Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego”

XII. KOSZTY ZADANIA INWESTYCYJNEGO

Szczegółowe zestawienie kosztów realizacji planowanej trasy przedstawiono w Załączniku 4 „Koszty zadania inwestycyjnego”.

XIII. PLANOWANIE I FINANSOWANIE ZADANIA

Szczegółowy opis zawarto w Załączniku 5 „Planowanie i finansowanie zadania inwestycyjnego”

XIV. ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI

Szczegółowy opis zawarto w Załączniku 6 „Analiza kosztów i korzyści wariantów inwestycyjnych”

XV. ANALIZA WARIANTÓW

Wielokryterialną ocenę wariantów tras drogi ekspresowej przedstawiono szczegółowo z Załączniku 7 „Analiza wielokryterialna”

XVI. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia jakim jest budowa drogi ekspresowej Wrocław – Kłodzko – Boboszów (łączącej Autostradą Obwodnicę Wrocławia z południową granicą państwa w okolicach Boboszowa) zdecydowanie usprawni połączenie południowej części województwa dolnośląskiego z resztą regionu i kraju.

Podjęcie wskazanej problematyki było uzasadnione i konieczne ze względu na bardzo słabą dostępność transportową i w konsekwencji wysoki stopień marginalizacji i peryferyzacji obszaru Ziemi Kłodzkiej względem ośrodka wojewódzkiego oraz pozostałych głównych miast Dolnego Śląska.

Droga mogłaby stanowić podstawową oś transportową obszaru wraz z autostradami A4, A18 oraz istniejącymi i realizowanymi drogami ekspresowymi S3, S5 i S8, zapewniając spójność przestrzenną, gospodarczą i społeczną w ujęciu regionalnym, krajowym oraz międzynarodowym.

Projektowana droga przebiega w większości nowymi równoległymi do istniejących korytarzami. Możliwość wykorzystania istniejącego układu drogowego pojawia się przede wszystkim na początkowym odcinku projektowanej drogi, gdzie już obecnie istnieje droga dwujezdniowa. Pozostałe istniejące drogi mają parametry typowe dla dróg niższych klas technicznych, a ich przebieg przez obszary zurbanizowane ogranicza możliwości rozbudowy. Dodatkowym ograniczeniem są trudne warunki terenowe wysokościowe występujące na południowym odcinku, który przebiega przez tereny podgórskie i górskie.

Wariantowanie trasy możliwe jest przede wszystkim w północnej części przebiegu drogi ze względu na nizinny charakter terenu. Każdy z południowych wariantów trasy ma podobny przebieg, który jest wynikiem licznych ograniczeń naturalnych i konieczności minimalizacji liczby obiektów inżynierskich.

W wyniku przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, najkorzystniejszym wariantem, który uzyskał największą liczbę punktów jest **Wariant 3**. Realizacja tego wariantu pozwoli osiągnąć cele krótko i długoterminowe. Jednym z celów, które można będzie osiągnąć w krótkim okresie czasu poprzez budowę drogi klasy S, będzie obsługa większej liczby ludności oraz większej liczby ośrodków miejskich. Poprawa dostępności transportowej spowoduje ożywienie gospodarcze tych terenów i będzie przeciwdziałać negatywnym zjawiskom społecznym (wysokie bezrobocie, odpływ ludności). W dłuższej perspektywie czasu powstanie szybkie połączenie komunikacyjne Wrocławia z Brnem oraz Wiedniem.