



BOZ.0003-20.11.2012.RJ

Szczecin, dnia 20 lutego 2013 r.

**Pan
Jerzy Kotłęga
Radny Województwa
Zachodniopomorskiego**

Sunny Pi hawsticyy,

W odniesieniu do Pana interpelacji nr 211/13 z dnia 4 lutego 2013 roku w sprawie budowy drogi ekspresowej numer 6 informuję, iż prace planistyczne w zakresie przebiegu przedmiotowej drogi realizowane były zgodnie z kompetencjami przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

W związku z powyższym zwrócono się do powyższej jednostki z prośbą o zajęcie stanowiska w ww. kwestii i w załączeniu przekazuję odpowiedź Zastępcy Dyrektora GDDKiA Oddział w Szczecinie w przedmiotowej sprawie.

Z. Piwnicki

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Wojciech Drożdż
WICEMARSZAŁEK



Szczecin, dnia 18.02.2013 r.

Mariusz Mierzwa
Z-ca Dyrektora Oddziału
w Szczecinie

GDDKIA-O/Sz-P2.łg/4111-S6/02/2013

Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego
ul. Korsarzy 34
70-540 Szczecin

Dot.: budowy drogi ekspresowej S6 – województwo zachodniopomorskie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie w nawiązaniu do pisma znak: WIIT-III.PM.8014.07.02.2013.PM z dnia 08.02.2013 r. w sprawie interpelacji Radnego Województwa Zachodniopomorskiego Pana Jerzego Kotłegi poniżej przedstawia stanowisko.

Wybór wariantu według, którego będzie realizowana inwestycja został dokładnie przeanalizowany i zawarty w opracowaniach poprzedzających wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko dokładnie przeanalizowano aspekty środowiskowe i społeczne, natomiast w Studium Techniczno – Ekonomicznym dostosowania drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej aspekty techniczne i ekonomiczne. Był to długotrwały i obszerny proces przygotowawczy mający na celu właściwe podjęcie decyzji w sprawie budowy drogi ekspresowej oraz wypracowanie ostatecznego i racjonalnego przebiegu drogi na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Wynikiem powyższych prac i opracowań było uzyskanie w pierwszej kolejności ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w której zatwierdzono i wybrano do realizacji wariant V przebiegający na odcinku Goleniów – Słupsk przez Kołobrzeg. Wariant został pozytywnie odebrany w kontekście oddziaływania niniejszej inwestycji na środowisko i człowieka na co wskazywały ujęte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko liczne pomiary, badania i

analizy. Natomiast w w/w studium wykonano opracowania techniczne wszystkich branż wraz z opracowaniami ekonomicznymi. Niniejsze opracowanie pozwoliło Inwestorowi podjąć wstępną decyzję jeszcze przed wydaniem decyzji środowiskowej co do preferencji wariantu V spośród wszystkich opracowywanych wariantów. Znalazło to odzwierciedlenie przy zatwierdzaniu opracowań techniczno - ekonomicznych przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działający przy Dyrektorze Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie oraz przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającą przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie. Podjęte decyzje były oparte na wynikach zawartych w powyższych opracowaniach, które jednoznacznie wskazywały na zasadność takiego wyboru a nie innego. Należy przy tym również nadmienić, że cały proces przygotowawczy został starannie przeprowadzony. Podkreślenia wymaga również fakt, że proces inwestycyjny zwłaszcza dla przedsięwzięć drogowych nie jest łatwy. Na etapie prac przygotowawczych należy w sposób właściwy i rozsądny powiązać ze sobą wiele czynników mających wpływ na kształtowanie przebiegu drogi i rozwiązać z tym związane trudności i problemy.

Istotnym aspektem przy projektowaniu wszystkich wariantów przebiegu drogi S6 była kwestia planowania pozostałej sieci dróg ekspresowych i ich powiązania. Projektem, który miał bardzo ścisły związek z planowaniem budowy drogi S6 oraz zasadniczy wpływ na jej przebieg jest projekt budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kołobrzeg - Koszalin - Szczecinek. Po dokonaniu przez projektantów szeregu gruntownych analiz możliwości poprowadzenia drogi S6 okazało się, że najkorzystniejszym i racjonalnym okazał się wariant V przebiegający w rejonie Kołobrzegu wykorzystujący przebieg planowanej drogi S11 na odcinku Kołobrzeg - Koszalin. Jak się okazuje na odcinku od Włocimic do Koszalina długość projektowanej drogi S6 przebiegającej równoległe do istniejącego korytarza drogi krajowej nr 6 wynosi około 65 km, natomiast długość projektowanej drogi według wariantu V na odcinku Włocimice - Kołobrzeg wynosi około 37 km. Odcinek wspólnego przebiegu drogi ekspresowej S6 i S11 na odcinku Kołobrzeg - Koszalin ma długość około 35 km. Zatem łączna długość planowanych dróg ekspresowych S6 i S11 przebiegających w dwóch niezależnych ciągach wynosi około 100 km, gdzie w zestawieniu z budową drogi S6 według wariantu V długość planowanej drogi wynosi około 72 km. Wydawać się może, że budowa drogi S6 według wariantu V jest mniej racjonalna i efektywna, lecz w rzeczywistości okazuje się to mylące, a argumenty przedstawione w projektach tylko to potwierdzają. Takie podejście do sprawy diametralnie przedkłada się na techniczny i ekonomiczny aspekt realizacji inwestycji w takim wymiarze. W celu zobrazowania powyższych informacji do pisma załączono plan orientacyjny przedstawiający przebieg drogi S6 i S11 wraz z długościami poszczególnych odcinków dróg.

Ponadto należy również zwrócić uwagę na fakt, że wykorzystanie obecnego śladu istniejącej drogi krajowej nr 6 w istotny sposób nie daje pożądaných oszczędności. Istniejąca droga nie posiada parametrów technicznych odpowiadających parametrom drogi ekspresowej, stąd też nie jest możliwe jej wykorzystanie w 100%. Roboty budowlane będą się sprowadzały do poniesienia dodatkowych kosztów rozbiórki istniejącej drogi krajowej nr 6, ponieważ jej obecne ukształtowanie geometryczne w planie i profilu podłużnym oraz parametry techniczne dotyczące m. in. konstrukcji, nośności, szerokości jezdni nie są przydatne i nie mogą być w żadnym stopniu w całości zaadaptowane. Dodatkowo na przebiegu drogi krajowej występują miejscowości z zabudową zlokalizowaną wzdłuż drogi krajowej. W związku z czym ślad nowej drogi został poprowadzony z ominięciem miejscowości. Lokalizacja drogi po nowym śladzie dała korzystniejsze możliwości jej zlokalizowania w terenie i omięcie zabudowy w bezpiecznej odległości pozwalając na zmniejszenie oddziaływania na ludzi. Całościowy bilans wydaje się być przemawiający na korzyść wariantu V. Wykorzystanie około 20 km istniejącej drogi krajowej nr 6 z przeznaczeniem jej do rozbiórki na długości 65 km jest mało przekonujące w zestawieniu z racjonalnym pomysłem budowy drogi S6 i S11 w jednym śladzie na długości 37 km. Budowa drogi ekspresowej wykorzystującej istniejący przebieg drogi krajowej nr 6 czy też przebiegającej po nowym śladzie będzie wymagała budowy wszystkich niezbędnych obiektów koniecznych do prawidłowego funkcjonowania drogi ekspresowej. Z posiadanej dokumentacji jednoznacznie wynika, że ilość wszystkich niezbędnych obiektów i infrastruktury koniecznych do wykonania jest porównywalna z tą różnicą, że dla wariantu V osiągane są o wiele lepsze efekty i korzyści, o których mowa powyżej. Założenie, że budowa drogi ekspresowej po starym śladzie jest bardziej korzystna w tym również pod kątem wybudowania mniejszej ilości niezbędnych obiektów jest w tym konkretnym przypadku błędne.

Wymagania postawione w decyzji środowiskowej są konieczne do spełnienia, aby inwestycja mogła zostać poprawnie zrealizowana. W trosce o środowisko i poszanowanie dla człowieka, elementy i urządzenia ochrony środowiska muszą zostać w pełnym wymiarze uwzględnione w projekcie i zrealizowane w ramach inwestycji. W przeciwnym wypadku realizacja inwestycji z pominięciem zapisów decyzji środowiskowej zostałaby przeprowadzona z naruszeniem prawa, a GDDKIA jako inwestor nie może sobie pozwolić na takie działania. Koszty, które należy z tego tytułu ponieść są nieuniknione. Poza tym wszelkie uwarunkowania środowiskowe i społeczne są szeroko rozpatrywane i analizowane i to z nich wynika konieczność zastosowania takich a nie innych zabezpieczeń i urządzeń ochrony środowiska.

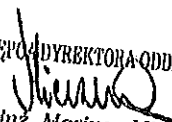
Sprawa uszczegółowienia przyjętych rozwiązań projektowych dla odcinka drogi S6 sporządzonych na etapie Studium Techniczno – Ekonomicznego nastąpi w momencie wykonywania kolejnych etapów prac projektowych. Aktualnie GDDKIA Oddział w

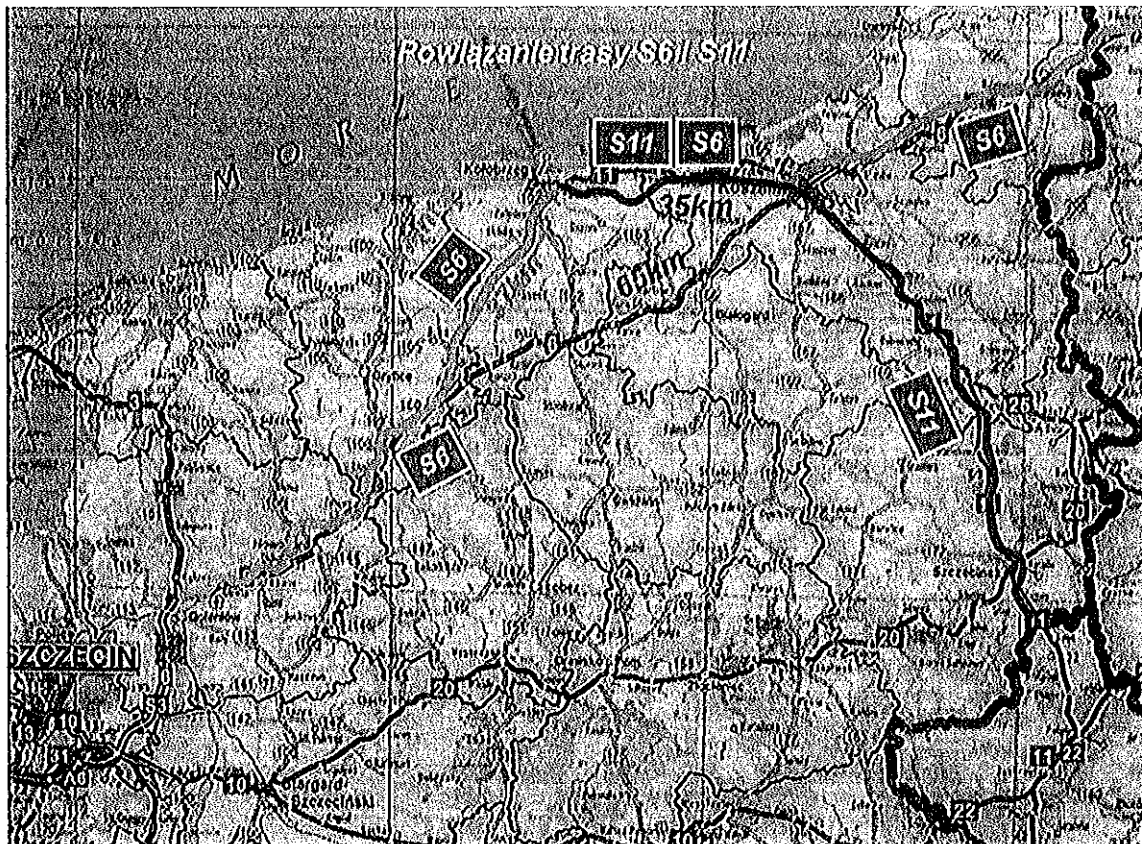
Szczecinie jest na etapie przed podpisaniem umów na prace projektowe dla opracowania koncepcji Programowej dla całego przebiegu drogi S6 od Goleniowa do Słupska z wyłączeniem odcinka obwodnicy Koszallina i Sianowa, dla których już trwają prace projektowe w zakresie koncepcji Programowej, Projektu Budowlanego i Wykonawczego. W ramach prowadzonych prac projektowych zostaną określone wstępnie linie rozgraniczające na podstawie, których będzie można z większą dokładnością określić przez jakie działki będzie przebiegać droga i jaka powierzchnia działek będzie przeznaczona pod przyszły pas drogowy drogi S6. Wszystkie aspekty związane z lokalizacją drogi w stosunku do terenu i jego zagospodarowania będą dokładnie analizowane w ramach opracowywanej koncepcji Programowej.

Przyszła droga ekspresowa S6 wybudowana po nowym śladzie bądź z wykorzystaniem istniejącego śladu drogi krajowej nr 6 z całą pewnością nie będzie pełniła roli drogi komunikującej wybrzeże z centrum kraju. Obecny przebieg drogi krajowej nr 6 również nie pełni takiej roli. Głównym jej zadaniem jest i będzie skomunikowanie dwóch największych aglomeracji miejskich w północnej części kraju, tj. Gdańska i Szczecina a także zapewnienie możliwości skomunikowania i obsługi ruchu tranzytowego na kierunku wschód – zachód. Rola jaką będzie pełniła droga S6 pozostanie bez zmian i nie zajdą w związku z tym kluczowe zmiany w układzie komunikacyjnym nie tylko w samym województwie ale i również w północnej części kraju. Droga która będzie pełniła funkcję komunikacyjną i tranzytową na linii północ – południe będzie droga ekspresowa S11, która mając wspólny przebieg na odcinku Kołobrzeg – Koszalin z drogą ekspresową S6 ma szansę powstać wcześniej przynosząc w najbliższej perspektywie czasu duże korzyści w układzie komunikacyjnym.

Nie bez znaczenia warto również zasygnalizować w tym miejscu stan i zaawansowanie prac przygotowawczych dla drogi ekspresowej S11. Dla niniejszego zadania uzyskano ostateczną decyzję środowiskową, dla części zadania jest wykonywana obecnie koncepcja Programowa dla budowy obwodnicy m. Szczecinek na parametrach drogi ekspresowej. Budowa drogi ekspresowej S6 według wariantu V z pewnością pozwoli wcześniej przystąpić do realizacji niniejszej inwestycji, a także wykonać znaczną część drogi ekspresowej S11 ułatwiając tym samym w znacznym stopniu dojazd do ważnych ośrodków miejskich w województwie zachodniopomorskim z południowych części Polski w tym także nad morze w sezonie wakacyjnym.

Mając na uwadze powyższe można stwierdzić, że podjęte decyzje były decyzjami świadomymi popartymi licznymi analizami i opracowaniami czego efektem jest przyjęcie najkorzystniejszego wariantu pod względem środowiskowym, społecznym, technicznym i ekonomicznym.

ZASTĘP. DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Mariusz Mierżwa



GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W SZCZECINIE
70-340 Szczecin, al. Bohaterów Warszawy 33
Skrytka Poczta 83, tel. centr. 0-91-43-25-300
Sekretariat 0-91-432-53-01
fax. 484-39-97 i 484-38-73
NIP 652-23-53-007

NACZELNIK
Wydziału Dokumentacji
[Signature]
mgr inż. Łukasz Obrski