

INTERPELACJA/ZAPYTANIE Nr. 211  
Data rej. 05.02.2013  
Data przekazania 05.02.2013  
Data udzielenia odp. do 01.03.2013

Jerzy Kotłęga

04.02.2013

## INTERPELACJA

Zgodnie z § 33 Statutu Województwa Zachodniopomorskiego składam interpelację – zapytanie w następującej sprawie:

zwracam się z prośbą o udzielenie mi odpowiedzi na problemy związane z budową drogi ekspresowej S6 w zakresie dotyczącym kompetencji Zarządu Województwa.

Droga krajowa nr 6 jest najważniejszą trasą drogową Pomorza i należy do najważniejszych ogniw krajowego systemu komunikacyjnego. Łączy największe miasta Polski Północnej: Szczecin, Koszalin, Słupsk, Gdynia, Gdańsk. Stanowi połączenie drogowe polskich portów morskich, od Świnoujścia i Szczecina, do portów Trójmiasta. Od niej odchodzą na północ i południe drogi obsługujące tereny turystyczne. Stanowi ona także część korytarza transportowego, łączącego obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią oraz połączenie na Litwę – do Kowna i Wilna. Mogłoby się wydawać, że pomysł na inwestycję jest prosty. Należy dostosować drogę krajowej nr 6, do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Goleniów do początku obwodnicy Słupska, z wyłączeniem istniejącego odcinka północnej obwodnicy Nowogardu i projektowanej obwodnicy Koszalina i Sianowa. Tak się jednak nie stało. Wybrano wariant drogi S6 o łącznej długości 182,940 km od Goleniowa do początku obwodnicy Słupska z wykorzystaniem istniejącej trasy - 22,61 km tj. 12,35% całej trasy. Nowy przebieg S6 to aż - 160,33 km tj. aż 87,65% całej inwestycji. Przebieg drogi został określony w wydanej w lipcu 2010 roku decyzji środowiskowej. Droga S6 będzie się zaczynała od węzła Goleniów Północ na przecięciu z drogą S3, następnie do miejscowości Modlimowo będzie biegła w zbliżeniu do istniejącego przebiegu z obwodnicami miejscowości znajdujących się na trasie. Następnie za miejscowością Modlimowo droga odejdzie od obecnego przebiegu drogi krajowej nr 6 w kierunku Kołobrzegu. Od Kołobrzegu droga będzie biegła po południowej stronie istniejącej drogi krajowej nr 11, do połączenia z projektowaną obwodnicą Koszalina i Sianowa. Za obwodnicą Koszalina i Sianowa droga ponownie będzie przebiegać w pobliżu obecnego przebiegu drogi krajowej nr 6. Codzienne doświadczenia w zakresie inwestycji komunikacyjnych wykazują, że proces budowy dróg w Polsce dotknięty jest przykrym niedorozwojem. Wyraźną przeszkodą w rozwoju sieci polskich dróg jest, moim zdaniem, systemowo wadliwe podejście do całości procesu projektowo – inwestycyjnego, w tym kwestii odszkodowań za nieruchomości. Poprowadzenie drogi S 6 „nowym śladem” trasy jest tego dowodem. Za takie pomysły zapłacimy my wszyscy. Więcej zapłacą te miasta i gminy (a więc ich mieszkańcy) które zostaną dotknięte marginalizacją transportową m.in. Rymań, Gościno, Karlino, miasto i gmina Białogard, Biesiekierz. Niewątpliwie zyska Kołobrzeg. Poprawi się dostępność do świetnej bazy zabiegowo – rehabilitacyjnej uzdrowiska. Zastanawiam się czy Kołobrzeg nie zyskałby więcej gdyby poprawić infrastrukturę drogową z kierunku Czaplinka, Wałcza, Poznania i dalej z południa Polski. Takiej symulacji pewnie nikt jeszcze nie popełnił. A więc w sprawie nowego śladu drogi S 6 zapadła kolejna decyzja „w ciemno”?

Kilka tygodni temu w Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, odbyły się wspólne obrady Komisji Rozwoju, Promocji i Współpracy Międzynarodowej Województwa Zachodniopomorskiego i Komisji Strategii, Rozwoju i Polityki Przestrzennej Województwa Pomorskiego. W porządku obrad znalazły się dwa ważne dla naszego regionu

tematy: Rola miejskich obszarów funkcjonalnych w rozwoju regionów (nowa polityka miejska). Pas nadmorski w planach przestrzennych – droga ekspresowa S 6.

Najwięcej emocji wzbudziła budowa drogi ekspresowej S6 głównie za sprawą kontrowersji związanych z ustaleniem nowego śladu, czyli nowej trasy, w oderwaniu od dotychczasowej drogi krajowej DK6 łączącej obecnie Szczecin i Gdańsk. Już dwa lata temu mieszkańcy Mostów protestowali przeciw projektowanemu przebiegowi trasy S6. Od kilku lat protestują w sprawie budowy drogi mieszkańcy Lęborka. „Niechciany” wariant południowy zdaniem protestujących jest katastrofalny dla miasta. Jego zrealizowanie oznacza wycięcie ogromnych obszarów lasów, wyburzenie około 41 domów. Na realizacji trasy ucierpi w różny sposób ponad 500 instytucji i małych firm.

W części zachodniopomorskiej protestowali samorządowcy w Białogardzie. Jest to zrozumiałe ponieważ odsunięcie głównej drogi tranzytowej od Białogardu o 40 km spowoduje jego marginalizację, zmniejszy zainteresowanie potencjalnych inwestorów. Dotyczy to także wielu innych miejscowości które dotknie „marginalizacja transportowa”, a przez to także cywilizacyjna. Są to m.in. Rymań, Gościno, Karlino, Biesiekierz oraz powiat białogardzki i świdwiński.

Tak bardzo uczęszczana przez mieszkańców kilku powiatów droga do Koszalina, najprawdopodobniej stanie się drogą gminną. Będzie bardzo niebezpieczna zimą z powodu m.in. słabego odśnieżania. Obserwuję to dzisiaj na przykładzie trasy S3. Jak najgorsze skutki takiej sytuacji doświadczają dzisiaj gminy w naszym województwie, leżące przy starym śladzie drogi krajowej nr 3, od czasu oddania do użytku drogi ekspresowej S 3. Obniżenie rangi trasy spowoduje zmniejszenie częstości niezbędnych remontów. Pomimo budowy nowej nitki, latem na dotychczasowym odcinku tej trasy wzmożony będzie ruch tranzytowy z południa Polski. Samochody ciężarowe chcąc uniknąć płatnej drogi ekspresowej będą także rozjeżdżać drogi gminne.

Nowa trasa to nie tylko wydłużenie obecnej, to także konieczność wybudowania 130 wiaduktów, mostów, 27 węzłów drogowych, licznych przepustów, przejazdów gospodarczych, przejść dla zwierząt dużych, średnich, małych oraz płazów. Ponieważ trasa wiedzie przez wybrane obszary Natura 2000 – dlatego też konieczne stanie się wybudowanie 45 przejść dla zwierząt. Wskazano 24 miejsca potencjalnego bytowania płazów. Wybrano więc 11 lokalizacji, w których zaprojektowane zostaną wielootworowe przepusty dla płazów. Wybudowane zostaną urządzenia podczyszczające wody opadowe, zbiorniki retencyjne i retencyjno – infiltracyjne. Zbudowane zostaną także ekrany akustyczne o łącznej długość ponad 50 kilometrów.

Ogromne dodatkowe koszty. W miejscach gdzie planowana inwestycja wykorzystuje stary ślad DK 6 przepusty znajdujące się na obecnie istniejącej drodze zostaną przebudowane tak, aby spełniać funkcje przejść dla płazów. Dotyczy to także wielu innych obiektów inżynierskich.

Pozostaje jeszcze problem wywłaszczeń działek i nieruchomości przez które będzie przebiegać ekspresowa szóstka. Jak praktyka wskazuje jest to często proces kilkuletni. Czy wiadomo, przez które działki dokładnie będzie biec S6? Ile budynków zostanie wyburzonych? Co zrobić w sytuacji, gdy ktoś oceni, że ma działkę zbyt w bliskim sąsiedztwie przebiegającej drogi, albo czuje się zaniepokojony co do losów swojej własności? O ile wydłuży się droga wielu rolników do ich gruntów, które znajdują się po drugiej stronie „ekspresówki”? Według danych szacunkowych wywłaszczenia mają kosztować podatnika ponad 100 mln zł.

Okoliczności zmiany przebiegu drogi ekspresowej S6 nie mieszczą się w jakichkolwiek kryteriach racjonalności i budzą mój uzasadniony sprzeciw. Od blisko trzydziestu lat przebieg drogi S6 wyznaczony był po dotychczasowej trasie DK6. Czy Polska musi być krajem aż tak rażących absurdów? Czy polski obywatel i jego prawa muszą być aż tak bezceremonialnie deptane i ignorowane? Jaka jest zatem przyczyna tak nagłej i diametralnej zmiany przebiegu drogi S6 i wyznaczenie przebiegu nowej trasy przez tereny odznaczające się dotychczas nieskazitelnym naturalnym krajobrazem, na których nigdy wcześniej w jakichkolwiek planach nie przewidywano powstania drogi szybkiego ruchu?

Przygotowywane przez te lata projekty i analizy pochłonęły bardzo wiele pracy i pieniędzy. Należy mieć przy tym świadomość, iż wobec obowiązujących planów rozwoju regionu domostwa tysięcy rodzin zostały przeniesione tam gdzie droga S6 nigdy nie była planowana.

W przyjętym przez rząd Programie Przebudowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015 nie ma jednak drogi S6. Trasa ta pozostała na liście rezerwowej i zostanie wybudowana dopiero po 2015. Budowa trasy ekspresowej S6 miała być potraktowana jako inwestycja priorytetowa. O tym, że powstanie do 2015 roku zapewniał premier. Słowa nie dotrzymał. Obecnie trwają prace przygotowawcze podzielone na etapy inwestycyjne.

14 lipca 2010 roku wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka Goleniów – Słupsk. Ogłoszono przetarg na koncepcję programową dla odcinka Goleniów - Słupsk w dniu 26 października 2012 roku. Według wstępnych założeń budowa trasy S6 ma potrwać dwa lata. Najprawdopodobniej będzie przejezdna od 2018 roku.

Nowa droga S6 nie poprawi jednak skomunikowania środkowego wybrzeża z centrum kraju.. Czy wywrócenie układu komunikacyjnego w województwie zachodniopomorskim prawie do „góry nogami” to jakieś żarty? Co lub raczej kto paraliżuje umysły inżynierów? Jeżeli są jakiegokolwiek naciski, to czy uzasadniają one wybór najgorszych i złych rozwiązań? O ile wzrosną koszty budowy drogi ekspresowej S6 poprowadzonej nową trasą? Co się stało z projektami poprawy dostępności z południa Polski do Kołobrzegu. Dlaczego poprowadzi się S6 nowym śladem, zamiast dotychczasowym. Oczywistym i zaawansowanym działaniem były prace w zakresie połączenia drogą ekspresową miejscowości Koszalin – Kołobrzeg ?

Mam świadomość, że jednym z głównych nerwów gospodarki są drogi o głównym strategicznym znaczeniu dla gospodarki. Trzeba je budować lub modernizować w sposób rozsądny i przemyślany.



podpis radnego