



Szczecin, dnia 18.06.2013 r.

Pan Robert Stankiewicz
Radny Województwa
Zachodniopomorskiego

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina informuję, że Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 391/11 z dnia 17 marca 2011 r. w sprawie opinii do projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 w załączniku do uchwały zwrócił uwagę na brak zachodniego drogowego obejścia Szczecina. W przyjętym przez RM dokumencie uwaga ta nie została uwzględniona, natomiast znalazł się w nim zapis: „Kluczowym założeniem jest osiągnięcie w 2030 roku szkieletowej sieci połączeń o standardzie dróg szybkiego ruchu (autostrady i/lub drogi ekspresowej) dla sieci powiązań głównych ośrodków miejskich (tj. zwłaszcza pomiędzy Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, Łodzią, Wrocławiem, Konurbacją Górnośląską, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem) wraz z otwartym układem zagranicznym, metropolii europejskich (Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, Kijowa, Mińska i Moskwy). Dodatkowy element będą stanowić autostradowe obwodnice najważniejszych ośrodków miejskich – „duża” obwodnica Warszawy, obwodnica Krakowa, Trójmiasta oraz pełne obwodnice autostradowe po 2030 roku – Poznań, Wrocław, Szczecin. Kluczowe części uzupełniającej sieci dróg ekspresowych będą obejmować odcinki zapewniające obsługę obszarów obecnie niedostatecznie dostępnych.”

KPZK 2030 jest najważniejszym krajowym dokumentem dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Dokument ten przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określa cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazuje zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Koncepcja przedstawia krajowy układ transportowy obejmujący: drogi krajowe, linie kolejowe, żeglugę morską i śródlądową oraz komunikację lotniczą.

Ze względu na strategiczną rolę dokumentu, KPZK 2030 nie formuluje ustaleń i zaleceń odnoszących się do przygotowania i wyznaczania programów zadań celu publicznego o charakterze inwestycyjnym, pozostawiając to dokumentom strategicznym i realizacyjnym pozostającym domeną poszczególnych ministrów oraz jednostek samorządu terytorialnego. Włączenie Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina w poczet dróg krajowych, jako przedłużenie drogi ekspresowej S6, spowoduje uwzględnienie go w kolejnej aktualizacji koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Mając ponadto na uwadze obszar zainteresowania tego dokumentu, nie jest możliwe ujęcie w nim przeprawy promowej Police – Świeta (która mogłaby stanowić alternatywę dla stałego przejścia w ramach Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina), z uwagi na fakt, że znajduje się w ciągu dróg wojewódzkich.

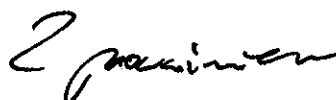
W dniu 2 listopada 2012 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie wydała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Był to ostatni etap dokumentacji przedprojektowej pn.: „Studium wykonalności Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina wraz ze stałą przeprawą Police – Świeta” wykonanej na zlecenie województwa. Zadanie to popierane jest przez miasto Szczecin, które deklaruje współudział w finansowaniu inwestycji. Z uwagi na szczególne znaczenie Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) również poparło starania władz Województwa Zachodniopomorskiego o zaliczenie Zachodniego Obejścia do kategorii dróg krajowych.

Z uwagi na powyższe, kontynuowane są działania województwa mające na celu zaliczenie Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina do kategorii dróg krajowych. W tym celu Województwo Zachodniopomorskie w roku 2010 dwukrotnie zwracało się do Ministra Infrastruktury. Ponowny wniosek do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej został złożony w sierpniu 2012 roku, we wrześniu 2012 roku wpłynęła odpowiedź na powyższy wniosek, z treści której wynika, iż ministerstwo nie znajduje uzasadnienia dla włączenia planowanej zachodniej obwodnicy Szczecina do sieci dróg krajowych.

W styczniu 2013 roku poproszono Wojewodę Zachodniopomorskiego o poparcie starań Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego o włączenie Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina do sieci dróg krajowych, a następnie złożono kolejny wniosek do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz z opracowaniem „Wstępnej analizy etapowania budowy Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina”. Ponadto pismem z dnia 6 marca br. ministrowi przekazane zostało opracowanie pn.: „Wstępna analiza etapowania budowy wariantu Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina na odcinku Kołbaskowo – Police”, stanowiące uzupełnienie wniosku ze stycznia br. Etapowe wykonanie inwestycji (od Kołbaskowa do Polic) pozwoliłoby na znaczne obniżenie kosztów wykonania zadania w pierwszej fazie

realizacji, pozostawiając jednocześnie możliwość rozbudowy do wariantu docelowego (droga ekspresowa dwujezdniowa o dwóch pasach ruchu w obu kierunkach). Do dnia dzisiejszego nie wpłynęła odpowiedź na powyższe pisma.

Niezależnie od korespondencji z Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej - Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina proponowane jest ze strony samorządu województwa do wpisania na listę przedsięwzięć w ramach kontraktu terytorialnego.



WICEMARSZAŁEK

Wojciech Drożdż