

Zakres inwestycji drogowych w województwie pomorskim na przykładzie Drogi Kaszubskiej oraz Obwodnicy Północnej Gdyni

Pomorskie inwestycje drogowe

W ostatnich latach obserwujemy dynamiczny rozwój gospodarczy Polski, wzrost wartości transportowanych towarów, jak i liczby przewożonych pasażerów, wzrastające zainteresowanie firm zagranicznych inwestowaniem w Województwie Pomorskim co pozwala zakładać, że będzie to długotrwała koniunktura i dlatego Pomorze jest miejscem intensywnych prac nad rozwojem infrastruktury drogowej.

Przez obszar województwa pomorskiego przebiegają dwa paneuropejskie korytarze transportowe:

- korytarz I - odcinek A (Helsinki - Tallin - Ryga - Kaliningrad - Gdańsk), jako odgałęzienie korytarza I (Helsinki - Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa);
- korytarz VI - łączący Skandynawię z Europą Środkową i Wschodnią.

Korytarze te stanowią ogromną szansę rozwoju gospodarczego dla całego Pomorza.

Ponadto w trakcie budowy lub w stanie zaawansowanego planowania są także krótsze odcinki dróg ekspresowych mające ogromne znaczenie dla drogowej infrastruktury całego regionu Pomorza:

- połączenie gdańskiej "Trasy W-Z" z Obwodnicą Trójmiasta (w realizacji),
- budowa tzw. "Obwodnicy Południowej" Gdańska - bezpośrednie i bezkolizyjne połączenie Obwodnicy Trójmiasta z drogą krajową nr 7 Gdańsk-Warszawa,
- budowa "Trasy Sucharskiego" wraz z tunelem pod Martwą Wisłą - droga ekspresowa mająca połączyć Port w Gdańsku z Obwodnicą Trójmiasta z ominięciem centrum Gdańska.

Do 2013 roku przewiduje się oddanie do użytku Obwodnicy Malborka oraz Obwodnicy Kościerzyny. Do 2015 roku ma powstać droga ekspresowa S-6 łącząca Gdańsk ze Słupskiem, zaś do połowy 2016 roku Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta.

Na przestrzeni minionych lat samorządy pomorskie mocno zaangażowały się w przygotowanie projektu OPAT, ale droga nie powstanie bez pieniędzy z budżetu państwa.



Rys. 1. Lokalizacja planowanych inwestycji drogowych w województwie pomorskim

Źródło: Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego UMWP na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Decyzja w sprawie OPAT, trasy niezwykle ważnej nie tylko dla mieszkańców Trójmiasta, należy więc w gestii urzędów centralnych państwa takich jak: Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad². Budowa (OPAT) może być jednym z ważniejszych wyzwań komunikacyjnych dla całego Trójmiasta ponieważ nowa trasa zwiększyłaby dostępność transportową do atrakcyjnych logistycznie - turystycznych terenów wybrzeża Bałtyku.

Zwiększyłaby się także dostępność do infrastruktury portu Gdynia. O stopniu ważności OPAT przekonują się każdego dnia setki kierowców samochodów osobowych i ciężarowych, przemierzających drogę krajową S-6 z Gdyni do Redy i dalej w kierunku Szczecina gdzie korki na tej trasie stały się codziennością, a w kolejne weekendy wszyscy uczestnicy ruchu komunikacyjnego przeżywają prawdziwą niepotrzebną gehennę ponieważ nie uwzględniono między innymi następujących przesłanek:

- szybko rozwijające się osiedla mieszkaniowe w północnych dzielnicach Gdyni i w gminie Kosakowo, jeszcze bardziej ograniczą przepustowość oraz płynność Trasy Kwiatkowskiego.

¹ Tytuł stopień naukowy, imię i nazwisko, instytucja

² www.gddkia.gov.pl/

- port w Gdyni wraz z całym zapleczem logistycznym jest pozbawiony wymaganych tras komunikacyjnych, odpowiadających normom unijnym, co ma niekorzystny wpływ na rozwój społeczno - gospodarczy miasta i regionu przyległego.

Rząd RP przyjął „Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015” a Rada Ministrów podjęła uchwałę jako Załącznik Nr.10/2011 z dnia 25.01. 2011 w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą "Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015", przedłożoną przez ministra infrastruktury.

Biorąc za podstawę główne założenia uchwalonego programu należy stwierdzić, że stan realizacji dróg na Pomorzu przedstawia się następująco³:

Lista nr 1 - zadania inwestycyjne, których realizacja rozpocznie się do 2013 r.

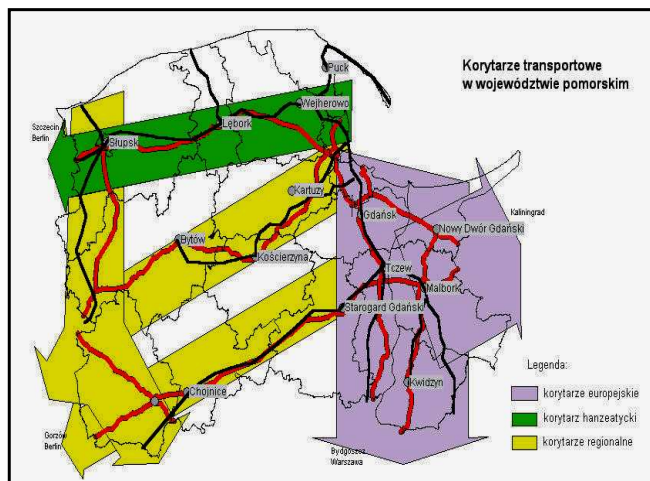
- Gdańsk (S-6, w. Południowy) - Koszwały (DK nr 7, Koszwały) Obwodnica Południowa Gdańska
- Rozbudowa węzła Obwodnicy Trójmiasta (DK S-6) z ul. Kartuską (DK 7) w Gdańsku - węzeł Karczemki.
- Budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu DK nr 90

Lista nr 2 - Lista tzw. rezerwowa - zadania priorytetowe, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 r.

- Budowa drogi S-6 - Obwodnica Słupska - Obwodnica Trójmiasta (Trasa Kaszubska)
- Budowa drogi S-7 - Koszwały - Kazimierzowo

Lista nr 3 - zadania, których realizacja przewidywana jest po roku 2013.

- Budowa Obwodnicy Metropolitalnej



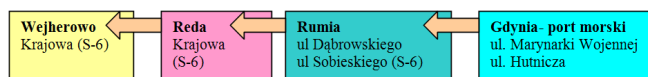
Rys. 2. Korytarze transportowe w województwie pomorskim

Źródło: Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego UMWP na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Projekt inwestycyjny - obwodnica północna aglomeracji trójmiejskiej⁴

Trasa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)⁵ ma przebiegać przez miejscowości tj.: Gdynię, Kosakowo, Redę i Rumie. Wszystkie samorządy powiatowe Wejherowa, Pucka oraz samorząd Województwa Pomorskiego współfinansują prace projektowe OPAT poprzez opracowanie pt.: „**Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowe**” (STEŚ) które zostało już przygotowane w kwietniu 2010 r. i opisuje wpływ inwestycji na środowisko, zawierać rozwiązania techniczne oraz ocenę kosztów realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego.

Stan funkcjonowania drogi krajowej S - 6 na terenach miejskich przedstawia rys. 3 który w sposób szczególny podkreśla fakt istnienia „wąskich gardeł” komunikacyjnych w miejscowościach Rumia oraz Reda.



Rysunek 3. Składowe sieci dróg w miastach województwa pomorskiego

Źródło: Opracowanie własne

Trasa komunikacyjna zwana Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) to 14 - kilometrowa droga, która ma w swoich założeniach znacznie odciążać ruch tranzytowy na krajowej S-6 i skutecznie usprawnić komunikację drogową w kierunku Helu i Wejherowa tj.: w kierunku północno - zachodnim z ominięciem miast: Rumi i Redy do ponownie połączenia w końcowym swym biegu z drogą krajową S- 6 i drogą wojewódzką nr 216. Całość inwestycji OPAT ma być usytuowana na terenach należących do gmin Gdyni, Kosakowa, Rumi, Redy. Ogólny koszt inwestycji budowy trasy szacowany jest w cenach bieżących na około 1,2 - 1,5 mld PLN, w zależności od wariantu wyboru przebiegu trasy. Plan budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej jest wspólnym projektem 13 samorządów z województwa pomorskiego, które współfinansują prace projektowe, jednak inwestycja nie będzie możliwa do zrealizowania bez znaczącej pomocy finansowej ze strony rządu RP.

Samorządy gmin miejskich: Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa oraz samorządy gmin wiejskich: Kosakowo i Wejherowo wystąpiły ponownie wspólnie z wnioskiem⁶ do Ministerstwa Infrastruktury o ujęcie w planie budowy dróg w latach 2011-2015 niezbędnych dla rozwoju regionu i portu w Gdyni.

³ www.pomorskie.eu/.../zezwozenia_inwest_drodowe_infr_delegatura

⁴ www.lebork-chwaszczyno-s6.dhv.pl

⁵ www.wezelkarczemki.pl/

⁶ www.konwentburmistrzow.one.pl/index.php?option=com...



Rys. 4. Lokalizacja połączenia planowanej inwestycji OPAT z istniejącą obwodnicą Trójmiasta

Źródło: www.trojmiasto.pl/.../Ruszaja-konsultacje-w-sprawie-Obwodnicy-Pol

Inwestycje te mają kluczowe znaczenie dla sprawnego funkcjonowania i podniesienia konkurencyjności portu morskiego Gdynia (*stanowi brakujący odcinek sieci drogowej TEN-T łączący terminal portu morskiego w Gdyni z siecią TEN-T dochodzącą do granic administracyjnych miasta Gdyni*) jak również dla poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku od Gdyni do Wejherowa i Helu co oznacza stworzenie obszarów ułatwionego inwestowania i przyspieszonego rozwoju, szczególnie wokół regionalnych korytarzy transportowych (*priorytet 2 - Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego*)

Cel budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) to:

1. Zapewnienie stabilnego rozwoju województwa Pomorskiego.
2. Przeciwdziałanie ograniczaniu dostępności komunikacyjnej do obszarów rekreacyjno-wypoczynkowych i obszarów o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych.
3. Zapewnienie stabilnego rozwoju województwa Pomorskiego.
4. Ograniczenie uciążliwości (emisja hałasu i zanieczyszczeń) korytarza komunikacyjnego dla otoczenia i środowiska (obszar problemowy zawarty w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego).
5. Przeniesienie ruchu tranzytowego w centralnych obszarach miast Gdyni, Rumi i Redy.

Ponadto w ramach projektu europejskiego „South-North Axis” samorządowcy gmin miejskich: Gdyni, Rumi, Redy oraz Wejherowa jak również samorządowcy gmin wiejskich: Kosakowo i Wejherowo powołały oraz podpisały projekt „Dolina Logistyczna”⁷, który cieszy się poparciem samorządu województwa pomorskiego. Przeprowadzone badania i ekspertyzy potwierdzają ogromny potencjał społeczny i gospodarczy, który będzie wygenerowany w strefie funkcjonowania „Doliny Logistycznej”, jednak pod warunkiem że powstanie w najbliższej przyszłości Obwodnica Północna, połączona drogą z ciągiem dróg

portowych ul. Janka Wiśniewskiego oraz ul. Polską. Powodzenie inwestycji OPAT jest niezbędne aby przedsięwzięcie „Dolina Logistyczna” mogło być realizowane.



Rysunek 5. Schemat realizacji projektu - „Doliny Logistycznej”

Źródło: Opracowanie własne

Rys historyczny przedsięwzięcia - obwodnica północna aglomeracji trójmiejskiej

W celu wypromowania na szczeblu rządu RP potrzeby budowy OPAT samorządy pomorskie zawarły już w 24 maja 2007 r. w obecności ministra transportu porozumienie w sprawie podjęcia starań na rzecz przygotowania do realizacji budowy obwodnicy północnej aglomeracji trójmiejskiej. Jednym z podjętych metodycznych działań było zamówienie wykonania „*Studium Techniczno-Ekonomiczno - Środowiskowego*” dla Obwodnicy Północnej, wymagane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Przygotowywano również miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego terenów wskazanych pod budowę Obwodnicy Północnej.

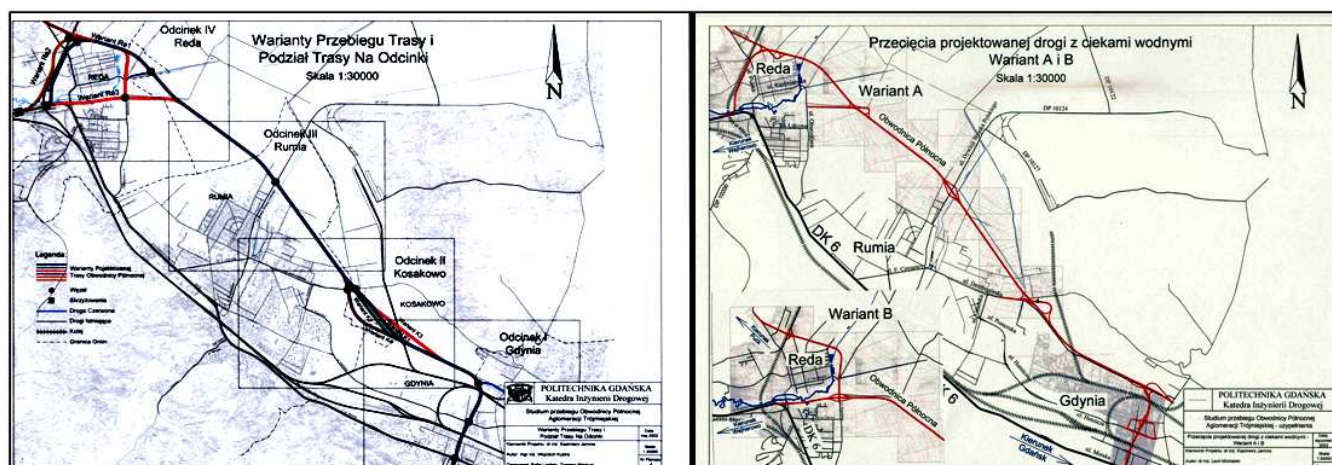
Bez inwestycji w OPAT sieć TEN-T zatrzyma się na granicy administracyjnej miasta, oddalanej od granicy administracyjnej portu do terminali portu gdyńskiego, mające status dróg powiatowych, i tym samym nie zostaną spełnione normy eksploatacyjne wymagane dla dróg w sieci TEN-T. Natomiast z powodu istnienia „wąskiego gardła” na ostatnim odcinku drogowym na trasie do portu w Gdyni ogromne nakłady finansowe na rozwój drogowej sieci TEN-T w Polsce nie osiągną zakładanych efektów spójności gospodarczej i przestrzennej obszaru Wspólnoty Europejskiej.

⁷ www.propertynews.pl/.../dolina-logistyczna-powstanie-na-terenach-g.

Starania władz województwa pomorskiego oraz samorządowców Gdyni, Rumia, Redy, Wejherowa, a także gmin wiejskich Wejherowa i Kosakowa o realizację budowy tzw. obwodnicy północnej aglomeracji trójmiejskiej (OPAT) stanowiącej przedłużenie istniejącej obwodnicy trójmiejskiej od jej skrzyżowania z ul. Morską w Gdyni do węzła z drogą krajową S-6 w mieście Reda mają już kilkuletnią historię.

Chronologia planistyczno - koncepcyjna przedsięwzięcia drogowego tj.: Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej przedstawia się następująco:

- rok 1997 - Rada Miejska Redy uchwała studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta,
- rok 1988 - przyjęto miejscowy ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta Redy, gdzie ujęto powstanie obwodnicy jako tzw. "Droga czerwona",
- rok 2001 - powstaje program działań na rzecz budowy OPAT - opracowanie planistyczne wykonane przez - Katedrę Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej,
- rok 2002 - studium przebiegu OPAT - opracowanie Politechniki Gdańskiej - warianty "A" i "B" - dotyczące trasy przebiegu przez miasto Redę,
- rok 2002 - studium przebiegu OPAT - opracowanie PG przebiegu obok miasta Rumia,
- rok 2003 - opracowano projekt OPAT dla części obszaru miasta Redy, uwzględniając istnienie wariantów: "A", "B" "C" a ponadto:
 1. wykonano sprawozdanie geotechniczne,
 2. opracowano ocenę oddziaływania OPAT na środowisko,
 3. opracowano dwuwariantową koncepcję programowo-przestrzenną przebiegu OPAT wraz z analizą finansową
- rok 2010 - zgłoszono projekt OPAT do realizacji na szczeblu rządowym
- rok 2011 - projekt OPAT przeniesiono do realizacji w trybie rezerwowym



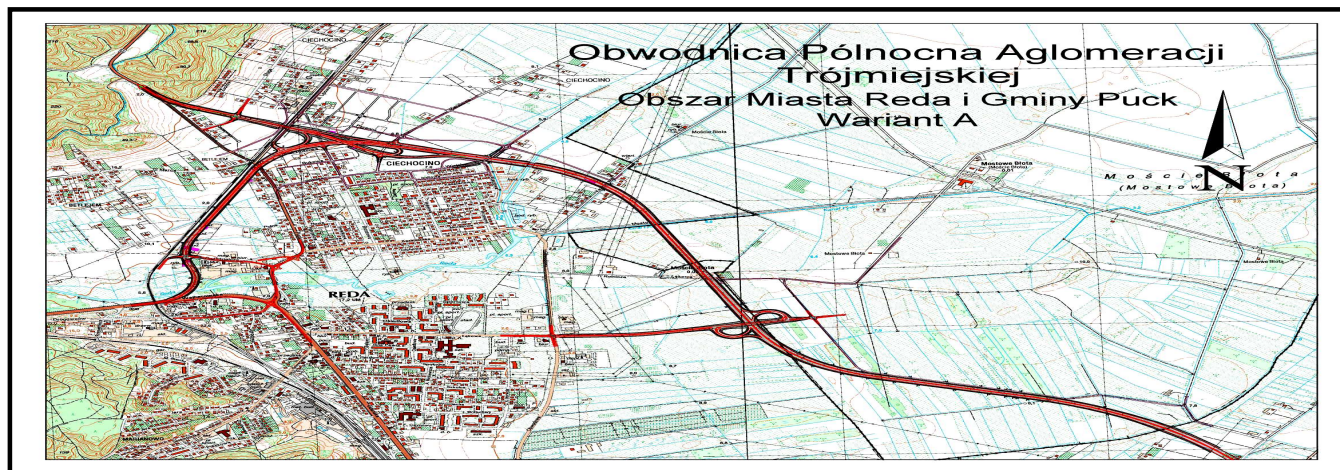
Rys. 6. Studium przebiegu OPAT - uzupełnienie z dnia 01. 01. 2003 projekt autorstwa: dr inż. Kazimierza Jamroza i dr inż. Lecha Michalskiego PG

Źródło: sitwp.umwp.pl/sba/pl/pdf/sem_sz_18.pdf



Rysunek 7. Proponowane warianty OPAT różnią się przede wszystkim przebiegiem trasy na terenie Redy

Źródło: sitwp.umwp.pl/sba/pl/pdf/sem_sz_18.pdf



Rysunek 8. Studium przebiegu OPAT- obszar miasta Redy i Gminy Puck

Źródło: sitwp.umwp.pl/sba/pl/pdf/sem_sz_18.pdf

Stan obecny przedsięwzięcia drogowego tj.: Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej przedstawia się następująco⁸:

Zdecydowane cięcia wydatków na drogi w styczniu 2011 roku to ostateczne decyzje rządowe w sprawie „Programu budowy dróg w latach 2011-2015”. Z uwagi na wysokość deficytu budżetowego państwa w dotychczasowym projekcie nie znalazły się niezbędne środki finansowe dla rozwoju regionu Trójmiasta to jest;

- budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT), która jest przedłużeniem drogi z ul. Janka Wiśniewskiego od Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni,
- modernizacja drogi stanowiącej przedłużenie ul. Polskiej od skrzyżowania z ul. Chrzanowskiego do Dworca Morskiego również w Gdyni. Wymienione inwestycje to brakujący odcinek sieci drogowej TEN-T, łączącej terminale portu morskiego w Gdyni z siecią TEN-T dochodzącą do granic miasta.

Niestety na dzień dzisiejszy projekt budowy OPAT nie został przez czynniki rządowe uwzględniony w opracowanym i zatwierdzonym „Programie budowy dróg krajowych na lata 2011-2015” mimo, że w istniejących dokumentach projektu widnieją następujące załączniki⁹:

W załączniku nr 1 programu zawierającym szczegółową listę zadań inwestycyjnych, których realizacja zostanie rozpoczęta do 2013 r. z terenu woj. pomorskiego ujęto następujące zadania:

- budowa drogi S7 na odcinku Gdańsk (S6) węzeł południowy - Koszwały (DK 7 węzeł Koszwały) obwodnica południowa Gdańska,
- rozbudowa węzła OT (DK S6) z ul. Kartuską (DK7) w Gdańsku - węzeł Karczemki,

- budowa mostu przez rzekę Wisłę koło Kwidzyna wraz z dojazdami w ciągu DK nr 90.

W załączniku nr 1a określającym zadania priorytetowe, które mogłyby być realizowane do roku 2013 w przypadku wystąpienia oszczędności bądź przyznania dodatkowych środków finansowych znalazły się inwestycje z terenu województwa pomorskiego:

- budowa drogi S-6 odcinek Słupsk - Lębork,
- budowa drogi S-6 Trasa Kaszubska odcinek Lębork - obwodnica Trójmiasta,
- budowa drogi S-7 na odcinku Gdańsk (A1) - Elbląg (S22) odcinku Koszwały - Elbląg (z węzłem Kazimierzowi).

W latach 2007-2015 do województwa pomorskiego trafi **1 897,78 mln euro** w ramach działań objętych programem - Strategią Rozwoju Kraju 2007-15. Wartość dofinansowania unijnego, obejmująca środki w ramach Narodowej Strategii Spójności oraz Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich, szacowana jest na **1 427,46 mln euro**. Udział środków krajowych szacowany jest na kwotę **470,32 mln euro**.

Tak więc wybudowana nowa trasa komunikacyjna OPAT byłaby alternatywnym połączeniem dla drogi krajowej S-6 na odcinku od obwodnicy Trójmiasta z ominięciem części mieszkalnej Gdyni, Rumi i Redy projekt mógłby być realizowany w kolejnej perspektywie finansowania z transzy funduszy UE przyznanych Polsce na lata 2014-2020.

Wnioski dotyczące budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej są następujące:

1. Obecnie OPAT nie znajduje się na liście dróg krajowych realizowanych do 2012 roku
2. Po 2014 r. powinny się rozpocząć prace budowlane przy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej.
3. Zakres cięcia kosztów w rządowych inwestycjach drogowych, ogłoszenie w „Programie Budowy Dróg Krajowych w latach 2011-2015”, odsunęły OPAT jako inwestycję państwową prawdopodobnie niekorzystnej perspektywie na kolejne być może 10 lat.

⁸ www.firmy.net/inwestycje-budowlane,pomorskie.html

⁹ www.mi.gov.pl/files/0/1793721/SKMBTC55011020913080.pdf

Trasa kaszubska umożliwi szybkie połączenie miasta Łębork z Gdańskiem

Drogowcy z gdańskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad koncentrują swoje działania planistyczne na Trasie Kaszubskiej¹⁰, która ma wyprowadzić ruch tranzytowy z miejscowości takich jak: Wejherowo, Reda, Rumia oraz Gdynia. Na niekorzyść finansowania OPAT-u z budżetu państwa przemawia wstępny projekt, który nie spełnia warunków technicznych trasy kategorii S - ekspresowej. Taką kategorię miałyby OPAT zyskać dopiero po wybudowaniu inwestycji. Ponadto projekt OPAT-u posiada między innymi niewielkie odległości między węzłami, a także niewłaściwie zaprojektowane zjazdy z drogi głównej.

W obecnej sytuacji finansowej państwa Samorząd Województwa Pomorskiego musi interweniować w sprawie opóźnienia decyzji w sprawie budowy drogi tj.: Trasy Kaszubskiej (zwana też **Trasą Łęborską**) – nowoczesnej arterii komunikacyjnej, która ma skrócić drogę ze Słupska do Gdańska.



Rysunek 9. Przebieg Trasy Kaszubskiej odcinka S6 od Łęborka do obwodnicy Trójmiasta

Źródło:

<http://www.gazetakaszubska.pl/1751/trasa-kaszubska>, <http://www.obywatelski.slupsk.pl/forum/viewtopic.php?f=8&t=1419&start=30>

Trasa Kaszubska ma w przyszłości połączyć Gdańsk nie tylko ze Słupskiem, ale i ze Szczecinem. Budowa rozpocząć się miała w 2013 roku, ale według obecnych informacji rządowych termin rozpoczęcia i oddania do użytku inwestycji trzeba przełożyć aż o kolejne 3 lata, mimo że plany zakładały, iż z części drogi ekspresowej **S-6**, łączącej aglomerację szczecińską z Trójmiastem (330 km długości, Goleniów - Rusocin). Na razie zrealizowano obwodnicę Trójmiasta, miast Słupska i Sławna (łącznie 57,7 km).

Ponad 6 mld PLN może kosztować budowa 105-kilometrowej Trasy Kaszubskiej z Gdyni do Słupska. Budowa Trasy Kaszubskiej łączącej Trójmiasto ze

Słupskiem będzie największą w historii inwestycją drogową na Pomorzu. Całkowita powierzchnia placu budowy wyniesie ok. 850 ha. Imponujący jest także koszt drogi: 105-kilometrowy odcinek z Gdyni do Słupska może kosztować ponad 6 mld PLN. i ma radykalnie usprawnić komunikację między Słupskiem, Ustką i Łęborkiem a metropolią trójmiejską.

Dużo kontrowersji wzbudzał wybór wariantu drogi, dotyczącego przebiegu obwodnicy Łęborka. Wybrano **wariant południowy**. GDDKiA zastanawia się jeszcze nad wyborem między wariantami IIA, IIA1, IIA2, lecz różnice między nimi nie dotyczą Łęborka, ponieważ w mieście powstaną węzły "**Małoszyce**" oraz "**Łębork - Mosty**". Kolejne węzły to "Godętowo", "Strzebielino", "Luzino", "Szemud", "Koleczkowo", "Chwaszczyno" oraz "Wielki Kack", gdzie nastąpi skrzyżowanie z obwodnicą Trójmiasta oraz ul. Chwaszczyńską w Gdyni. Długość trasy wyniesie ok. 61 km. Droga ekspresowa łącząca Gdańsk ze Słupskiem i dalej ze Szczecinem pozostaje na liście rezerwowej. Budowa rozpocznie się po 2013 roku.

Parametry techniczne Trasy Kaszubskiej są następujące:

- klasa techniczna **S** (droga ekspresowa)
- prędkość projektowa $V_p = 100$ km/h
- korona 33,50m
- jezdnia 2 x 7,00m z możliwością poszerzenia o jeden pas ruchu w każdym kierunku
- pas awaryjny 2 x 2,50m
- pobocza ziemne 2 x 1,25 m
- pas dzielący 12m (11,0m + 2x0,5m)
- kategoria ruchu KR 6

Drogowcy z GDDKiA - **Trasę Kaszubską** zaprojektowali w takim odniesieniu, by łatwo w krótkim okresie czasu można zwiększyć jej przepustowość, gdy wzrośnie natężenie ruchu. W pierwszej kolejności powstaną dwie dwupasmowe jezdnie, ale pomiędzy

¹⁰ www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Trasa-Kaszubska-w629.html

nimi pozostanie wolna przestrzeń na wykonanie jeszcze jednego pasa ruchu w każdą stronę trasy. Po przebudowie znikną istniejące tu dziś prostopadłe zjazdy z obwodnicy a w ich miejsce powstaną łącznice, m.in. umożliwiające bezpośredni zjazd z obwodnicy od strony Gdańska w kierunku Lęborka z uwzględnieniem obowiązujących uwarunkowań środowiskowych inwestycji oraz decyzji związanych z pozwoleniami na budowę Trasy Kaszubskiej.

Trasa Kaszubska jako projekt rezerwowy

Przyjęta przez rząd RP w dniu 25 stycznia 2011¹¹ uchwała w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą "**Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015**", została przedłożona przez ministra infrastruktury. Przyjęty przez rząd program będzie realizowany w okresie 5 lat. Zawiera on listę priorytetowych zadań inwestycyjnych, które zostaną rozpoczęte do 2013 r. Określono wielkość środków przeznaczonych na jego finansowanie, które będą pochodzić z **Krajowego Funduszu Drogowego (KFD)**¹² oraz z budżetu państwa. W uchwale przyjęto, że limit wydatków na realizację zadań finansowanych z KFD, liczony od stycznia 2010 r., wyniesie 82,8 mld PLN. W 2012 r. program zostanie poddany aktualizacji, której celem ma być określenie szczegółowej listy zadań oraz środków na ich realizację w okresie do 2015 r.

Pieniądze na realizację programu będą co-rocennie zapewniane w planach finansowych KFD oraz kolejnych ustawach budżetowych, co jednoznacznie przesunęła budowę S-6 (Trasy Kaszubskiej: Gdańsk - Lębork - Słupsk) na tzw. **listę rezerwową**. To oznacza, że inwestycja może się rozpocząć przed rokiem 2013, ale tylko wtedy, kiedy rząd znajdzie na tę inwestycję odpowiednie środki finansowe.

GDDKiA musi posiadać od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż taka decyzja ważna jest 4 lata z możliwością przedłużenia na kolejne 2 lata, co umożliwi kontynuację dalszych prac planistycznych co umożliwi w późniejszym terminie opracowywanie dokumentacji technicznej, czyli koncepcji programowej oraz projektu budowlanego, na etapie których przyjmowane są ostatecznie rozwiązania projektowe.

Proces przygotowania inwestycji **Trasa Kaszubska** będzie trwał nadal ponieważ "**Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015**" zapewnił środki na opracowanie kolejnych części dokumentacji technicznej. Opracowan jest już studium techniczno-ekonomiczno - środowiskowe dla odcinka Lębork - Obwodnica Trójmiasta oraz wykonywane jest studium dla odcinka Słupsk - Lębork. Oba te przedsięwzięcia nie tracą ważności.

Droga S-6 na odcinku obwodnica Słupska¹³

W dniu 26 października 2010 roku została otwarta Obwodnica Słupska tj.: 16.3 - kilometrowa trasa będzie elementem drogi ekspresowej wiodącej z Trójmiasta do Kołbaskowa omijając Słupsk od strony południowej. Łączny koszt inwestycji wraz z przygotowaniem projektów, wykupami gruntów, robotami montażowo-budowlanymi to ok. 435 mln PLN. Budowa trwała ponad dwa lata a rozpoczęła się w sierpniu 2008 r. Prace wykonawcze prowadziło wyłonione w przetargu konsorcjum spółek Strabag i Wako. Nadzór nad robotami sprawowała firma Arcadis. Po oddaniu obwodnicy do użytku, dotychczasowy odcinek drogi krajowej S - 6, przebiegający przez gminy Kobylnica, miasto Słupsk i gminę wiejską Słupsk, przestał być drogą krajową i stał się drogą gminną. Ze względów na prognozowane natężenie ruchu droga została zbudowana w okolicach węzłów jako dwujezdniowa a na pozostałych odcinkach jednojezdniowa. Nasypy ziemne i obiekty inżynierskie zostały przygotowane pod drugą jezdnię. Na trasie znajdują się cztery węzły drogowe w miejscowościach: Reblinko, Kobylnica, Głębino i Redzikowo.



Rysunek 10. Obwodnica Słupska stan obecny - węzeł Reblinko

Źródło:

www.gp24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/.../POWIATSLUPSKI/...

Budowa objazdu krajowej S-6 w miejscowościach: Rumia i Reda

Budowa alternatywnego połączenia Rumi¹⁴ i Redy z Wejherowem oraz z Helem jest jedną z najważniejszych inwestycji w powiecie wejherowskim, mająca znaczenie dla całego województwa pomorskiego ponieważ jest to zasadnicza przebudowa systemu drogowego miasta Rumi i Redy. Realizowana obecnie inwestycja obejmuje między innymi modernizację ulic Towarowej i Cegielnianej w Rumi oraz ulic Drogowców i Leśnej w Redzie wraz z połączeniami z drogą krajową S-6, a także budowę bezkolizyjnego przejazdu samochodowego pod linią kolejową nr 202 i 213. Całkowita wartość projektu to koszt 63 mln PLN, w tym dofinansowanie z funduszy europejskich to 30 mln PLN¹⁵.

¹¹ samorzad.infor.pl > Wiadomości

¹² www.bgk.com.pl > Fundusze i Programy > Fundusze celowe

¹³ www.slupsk.gdansk.gddkia.gov.pl/

¹⁴ www.um.rumia.pl/

¹⁵ trojmiasto.gazeta.pl > ... > Magazyn Pomorski

Realizacja projektu praktycznie rozpoczęła się już w 2005 roku, kiedy to zostało zawarte porozumienie między trzema samorządami: starostwem powiatowym oraz gminami Rumia i Reda. Następnym etapem projektu była koncepcja, która została poddana uzgodnieniom ze stosownymi instytucjami, mającymi wpływ na kształt tego połączenia tj.: Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz przedstawicielami PKP. Początkową wartość projektu szacowano na 80 mln PLN ale okazało się jednak, że koszt inwestycji został znacznie przeszacowany w stosunku do wymagań określonych przez UE aby móc ubiegać się skutecznie o środki z „Regionalnego Programu Operacyjnego”, dzięki któremu udzielane jest dofinansowanie unijne¹⁶.

Planowana inwestycja realizuje następujące cele szczegółowe:

- poprawa skomunikowania północnej części województwa z Trójmiastem;
- poprawa skomunikowania południowej Polski z Półwyspem Helskim oraz Łebą;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie strat związanych z brakami w infrastrukturze drogowej;
- poprawa bezpieczeństwa i warunków dojazdu lub dojścia do obiektów publicznych oraz do celów podróży wzdłuż planowanej inwestycji;
- zmniejszenie emisji spalin na DK6, czego konsekwencją będzie poprawa warunków życia mieszkańców oraz ochrona środowiska naturalnego;
- zwiększenie płynności ruchu drogowego dla 38-49 tys. pojazdów na dobę na odcinku Rumia Reda;
- podniesienie standardu podróży;
- zwiększenie nośności nawierzchni do 115 kN/os
- zwiększenie dostępności nowych terenów inwestycyjnych.

Znaczące rezultaty planowanej inwestycji to przede wszystkim:

- efekty realizowanego projektu są zgodne ze spodziewanymi efektami realizacji Osi Priorytetowej 4 takimi jak:
- skrócenie czasu przejazdu między głównymi ośrodkami miejskimi oraz zredukowanie kosztów podróży transportu;
- zwiększenie dostępności do terenów atrakcyjnych turystycznie oraz ekonomicznych stref inwestycyjnych;
- wzrost zdolności węzłowej infrastruktury transportowej do obsługi rosnących potrzeb przewozowych.

Władze samorządowe zmuszone były obniżyć koszty do kwoty 50 mln PLN i zdecydowały się zrezygnować z wybudowania tunelu pod torami na wysokości ul. Hodowlanej w Rumi. Wymagania stawiane

projektom zakładały tzw. regionalność rozwiązania, czyli nie lokalne połączenie Rumia – Reda, tylko poprawę komunikacji w wybranym regionie. Takie rozwiązanie wymagało zmian w projekcie i wydłużenia odcinka modernizowanej drogi dalej niż do ul. Gniewowskiej w Redzie. Konieczne było wybudowanie bezkolizyjnych tuneli pod torami i połączono to z projektem modernizacji kolei w ramach programów unijnych. Niestety tunel, który pierwotnie był przewidziany w Rumi, nie mógł się znaleźć w projekcie modernizacji linii kolejowej Reda – Hel ze względu na znaczne koszty co stawiało pod znakiem zapytania realizację całej inwestycji.

Marszałek Województwa Pomorskiego podpisał z zainteresowanymi samorządami umowę o dofinansowaniu tej inwestycji ze środków unijnych. Starostwo powiatowe w Wejherowie oraz miasta Rumia i Reda otrzymają na ten cel 37 mln PLN. Droga zostanie sfinansowana ze środków samorządów oraz otrzyma dodatkowe pieniądze z Unii Europejskiej¹⁷ w wysokości 30 mln PLN ale być może w trakcie realizacji inwestycji uda się jeszcze zwiększyć kwotę dofinansowania.

Charakterystyka projektu budowy objazdu krajowej S-6

Obecnie droga krajowa nr 6 stanowi najdogodniejsze połączenie Trójmiasta z Wejherowem. Każdej doby na odcinku między Rumią i Redą kursuje od 38 do nawet 49 tys. samochodów. To powoduje, że pomimo dwóch pasów ruchu w każdą stronę jest ona mocno zakorkowana, szczególnie w godzinach szczytu.

Projekt drogi alternatywnej zaczyna się na wysokości Urzędu Miasta Rumi. Tuż przed wiaduktem zaplanowano jednopasmowy zjazd z ul. Sobieskiego (ruch wahadłowy w obu kierunkach jazdy), który będzie przebiegał na terenie obecnego parku i dalej pod wiaduktem do skrzyżowania z ul. Leśną. Od tego miejsca trasa będzie zlokalizowana w Rumi ulicami: Towarową, częścią Zbychowskiej, Cegielnianą, natomiast w Redzie: ul. Leśną – do skrzyżowania z ul. Gniewkowską, czyli zakończy się tuż przed skrzyżowaniem z ul. Pucką (droga na kierunku - Półwysp Helski). Nowa trasa będzie przebiegać tak, by zakończyć się na S-6 z pominięciem centrum. To największa inwestycja drogowa nie tylko w Redzie, ale i w całym powiecie. Wybudowanie tej drogi i tunelu pozwoli usprawnić komunikację w sytuacjach ekstremalnych.

¹⁶ Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013

- Oś Priorytetowa: 4. Regionalny system transportowy
- Działanie: 4.1. Rozwój regionalnej infrastruktury drogowej

¹⁷ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)



Rysunek 11. Wizualizacja projektu budowy objazdu krajowej S-6 w Rumi - Redzie

Źródło:

www.bip.powiat.wejherowo.pl/upload/726/Etap_I_12_2010.pdf

Duży drogowy projekt - budowa połączenia tzw. "Leśna-Cegielniana" ma za zadanie odciążyć obecną drogę krajową S-6 z Trójmiasta w kierunku Wejherowa oraz posłużyć jako swoista obwodnica dla obu miast. Przebudowie ulegną biegnące niemal równoległe do "szóstki" ulice Drogowców, Leśnej i Rzemieślniczej w Redzie oraz ulic Cegielnianej i Towarowej w Rumi. Łącznie zmianom poddane zostanie prawie 7 km dróg, które dzisiaj są prawie na całej długości drogami gruntowymi. W zasadzie wszystkie ulice zostaną wybudowane od podstaw a nowym odcinkiem będzie też fragment od skrzyżowania ulicy Gniewowskiej do skrzyżowania z Drogą Krajowa S-6 (ulica Wejherowska) w Redzie.

Projekt podzielony został na dwa etapy. Dofinansowanie uzyskał na blisko 37 mln PLN z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, natomiast całkowita wartość projektów wynosi ponad 83 mln PLN. Całość realizowana jest w ramach partnerstwa. Liderem i bezpośrednim inwestorem obu projektów jest powiat wejherowski, natomiast współfinansującymi projekt są samorządy miast: Redy i Rumi.

W dniu 27 września 2010 r. wyłoniono wykonawcę na: przebudowę systemu drogowego w Rumi i Redzie wraz z budową bezkolizyjnych przejazdów pod liniami nr 202 i 213 w celu modernizacji regionalnej infrastruktury drogowej

- Etap I i likwidację przejazdu kolejowego w ciągu linii 213 poprzez wykonanie przejścia podziemnego dla pieszych wraz z budową wiaduktu kolejowego w ciągu drogi powiatowej w miejscowości Reda
- Etap II. Inwestycja będzie dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego - Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013.

Rozpoczęcie realizacji obu etapów planuje się od 2011 roku, natomiast planowany termin zakończenia inwestycji to jesień 2012 roku - tak więc wykonanie wszystkich prac zajmie około 2 lat a szczegółowo wygląda to następująco:

- Etap I - wrzesień 2010 - październik 2011
- Etap II - wrzesień 2011 - czerwiec 2012.

Planuje się, że prace w obu etapach będą prowadzone równoległe. Szczegółowy harmonogram prac ustalony zostanie z wyłonionym wykonawcą robót budowlanych.

Kluczowa dla całej inwestycji będzie budowa dwóch bezkolizyjnych przejazdów drogowych pod liniami kolejowymi, które umożliwią kierowcom bezpieczną jazdę. - Oba bezkolizyjne przejazdy będą stanowiły wiadukty kolejowe, które powstaną na obszarze tzw. międzytorza, które znajduje się w Redzie pomiędzy torami linii tj.:

- 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński
- 213 Reda - Hel.

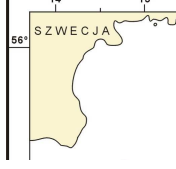
Przejazd pod linią kolejową nr 202 w Redzie umożliwi bezkolizyjne połączenie projektowanej drogi z DK nr 6 w kierunku Wejherowa i Gdyni. Drugim dużym wyzwaniem będzie likwidacja przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Gniewowskiej na regionalnej linii kolejowej nr 213. Zbudowany zostanie tam bezkolizyjny, bezpieczny wiadukt kolejowy, a pod nim usytuowana zostanie nowa ulica, a również podziemne przejście dla pieszych oraz niezbędna infrastruktura drogowa i towarzysząca przy pełnym poszanowaniu istniejących zasobów i walorów środowiska naturalnego.

Ponadto zaplanowano również przebudowę kilku skrzyżowań oraz przebudowę przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Zbychowskiej w Rumi. Realizacja obu projektów wraz z istniejącą drogą krajową S-6 stworzy kompleksowy, wydajny system transportowy dla obu miast i powiatu. Poprawi się spójność i efektywność transportowa poprzez lepszą dostępność Wejherowa i okolic oraz Redy i Rumi, północnej części powiatu wejherowskiego oraz powiatu puckiego do Trójmiasta.

Pierwszy etap dotyczy w zasadzie spraw związanych z budową ulic, natomiast drugi dotyczy budowy głównie obiektów kolejowych. Złożone zostały przez powiat wejherowski dwa odrębne wnioski o dofinansowanie w ramach „**Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego**” na około 63,5 mln PLN z czego przyznane dofinansowanie to 20 mln PLN. Drugi etap to wydatek rządu 20 mln PLN, z czego przyznane dofinansowanie to 10 mln PLN. Realizacja projektu znacznie poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego i drożność sieci drogowej, co przyczyni się bezpośrednio do eliminacji "wąskich gardeł" w systemie transportu drogowego i przyczyni się znacznie do dostosowania dróg do przewidywanego natężenia ruchu.

Wnioski z budowy objazdu krajowej S - 6 w miejscowościach: Rumi i Reda są następujące:

1. Przebudowa systemu drogowego w Rumi i Redzie to największa inwestycja infrastrukturalna w powiecie wejherowskim i bardzo ważny projekt zarówno dla mieszkańców „małego trójmiasta kaszubskiego”, jak i turystów przyjeżdżających nad Bałtyk.
2. Kontrakt jest współfinansowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Wojewódz-



twą Pomorskiego na lata 2007 - 2013 ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Inwestorem projektu jest Powiat Wejherowski.

3. Wzrośnie również dostępność do terenów atrakcyjnych pod względem inwestycyjnym i turystycznym dla całego regionu Pomorza.

Streszczenie

Położenie geograficzne województwa pomorskiego oraz rozwinięta gospodarka morska sprawiają, że na system transportowy województwa składają się sieć dróg samochodowych, kolejowych i wodnych co zarazem stanowi element składowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej Unii Europejskiej (TEN-T). Brak w wielu miejscowościach województwa tj.: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo realnego konkurencyjnego systemu transportowego opartego na obwodnicach miejskich, przekłada się na dalszy wzrost czasu przejazdu samochodem, oraz coraz wyższych kosztów transportu.

Abstract

The Pomeranian province by the geographical situation and the developed sea economy cause that a net of car, train and water roads is making the transport system of the province up what all at the same time constitutes the storage element for Transeuropean Transport Network of the European Union (TEN-T). In many towns a province is missing i.e.: Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo of the realistic competitive transport system leaned against urban ring roads, is translating into the more distant height of the time of the ride on car and the more and more high cost of transport.

Literatura

1. Rozporządzenie Nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady UE z 20 czerwca 2007
2. Decyzja Nr 1692/96/EC Parlamentu Europejskiego i Rady UE określająca Wspólnotowe wytyczne dla rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej
3. Strategia Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 - 2020
4. Regionalny Program Operacyjny dla województwa Pomorskiego na lata 2007-2013
5. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR)
6. Studium przebiegu OPAT - uzupełnienie dr inż. Kazimierz Jamroz, dr inż. Lech Michalski Politechnika Gdańska Gdańsk, 2003
7. Perspektywy poprawy dostępności transportowej Pomorza do roku 2030 dr inż. Lech Michalski, Politechnika Gdańska Gdańsk, 2011
8. www.gddkia.gov.pl/
9. www.pomorskie.eu/.../zezwozenia_inwest_dro_dowe_infr_delegatura
10. www.lebork-chwaszczyno-s6.dhv.pl
11. www.wezelkarczemki.pl/
12. www.konwentburmistrzow.one.pl/index.php?option=com...
13. www.propertynews.pl/.../dolina-logistyczna-powstanie-na-terenach-g...
14. www.firmy.net/inwestycje-budowlane,pomorskie.html
15. www.mi.gov.pl/files/0/1793721/SKMBTC55011020913080.pdf
16. www.samorzad.infor.pl > Wiadomości
17. www.bgk.com.pl > Fundusze i Programy > Fundusze celowe
18. www.slupsk.gdansk.gddkia.gov.pl/
19. trojmiasto.gazeta.pl > ... > Magazyn Pomorski
20. www.um.rumia.pl/
21. www.gdynia.pl/
22. www.reda.pl/
23. www.bip.powiat.wejherowo.pl/upload/726/Etap_I_12_2010.pdf
24. www.powiat.wejherowo.pl/
25. www.starostwo.puck.pl/