

Informacja dot. studium korytarzowego drogi ekspresowej S11 na odcinku Chodzież – Oborniki

W dniu 13 grudnia 2018 r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu (dalej „GDDKiA Oddział w Poznaniu”) odbyło się posiedzenie Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w przedmiocie oceny studium korytarzowego drogi ekspresowej S11 na odcinku Chodzież–Oborniki. W posiedzeniu udział wzięli pracownicy GDDKiA oraz przedstawiciele wykonawcy studium korytarzowego tej drogi. Na posiedzenie Dyrektor GDDKiA Oddział w Poznaniu zaprosił przedstawicieli zainteresowanych samorządów powiatowych i gminnych, oraz Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Poznaniu.

Gmina Rogoźno reprezentowana była przez p. Macieja Kutkę – Przewodniczącą Rady Miejskiej w Rogoźnie, p. Henryka Janusa – Przewodniczącą Komisji Gospodarki, Finansów i Rolnictwa RM w Rogoźnie oraz p. Marka Jagodę – Sekretarza Gminy.

Podczas posiedzenia pracownicy wykonawcy przedstawili informację dot. studium korytarzowego dla planowanej drogi S11 na odcinku Chodzież–Oborniki. W tym przedstawili opis istniejącej sieci drogowej (drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne) oraz przebieg wszystkich wariantów studium korytarzowego S11 na tym odcinku (korytarze nr 1, 1A, 2, 3 i 4).

Pracownicy wykonawcy studium korytarzowego wskazali, że wprowadzony został dodatkowo korytarz 1B (w części odcinka w okolicach Chodzieży), prowadzący po stronie wschodniej miasta Chodzież. Przy czym dla wariantu korytarzowego 1B – obszar Natura 2000 i ukształtowanie terenu wymusza niewłaściwe (czyli niezgodne z przepisami) podejście do linii kolejowej.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez wykonawców studium korytarzowego, planowane korytarze drogi S11 na odcinku Chodzież-Oborniki:

- I. Dla wariantów korytarzowych nr 1, 1A i 1B – przebieg na terenie Gminy Rogoźno (patrzac od północy):
 - 1) na wysokości Tarnowa – rozejście się wariantu nr 1 i 1B (wariant 1B alternatywny), warianty te obchodzą Tarnowo w większej odległości (obejście od strony wschodniej) i zapewniają właściwe podejście pod linię kolejową; a wariant nr 1A jest usytuowany bliżej Tarnowa, przy czym ma gorszy kont podejścia pod linię kolejową,
 - 2) na wysokości Gościejewa – w wariacie nr 1A przewidziane zostało obejście Gościejewa od strony wschodniej, a także węzeł z planowaną obwodnicą Rogoźna (po drodze wojewódzkiej), wariant ten usytuowany jest bliżej Rogoźna; warianty nr 1 i 1B przewidują obejście Gościejewa od strony zachodniej,
 - 3) na odcinku południowym Gminy Rogoźno – dla wariantów nr 1, 1A i 1B węzeł drogowy przewidziany został na wysokości Wełna; w wariacie 1A przewidziane zostało lepsze podejście pod linię kolejową (ograniczone rezerwatem przyrody „Wełna”).
 - II. Dla wariantów korytarzowych zachodnich – korytarze 2, 3 i 4: węzeł przewidziany został na wysokości miejscowości Owieczki i Wiardunki. W wariacie 2 przewidziane zostało zbliżenie do drogi krajowej nr 11 na wysokości miejscowości Garbatka i Dziewcza Struga. Dla wariantów nr 2 i 3 przewidziany został węzeł drogowy na wysokości miejscowości Wełna. Wariant nr 4 – w nim przewidziane zostało prawidłowe podejście pod linię kolejową, natomiast ten wariant ingeruje w obszary Natura 2000.
- Dla ww. wariantów: najdłuższym wariantem jest wariant nr 1B, natomiast najkrótszym wariant nr 4. Dla wariantów nr 1, 1A i 1B przewidziana jest większa ilość obiektów

inżynierskich (jak mosty, wiadukty), niż przy wariantach zachodnich, z uwagi na konieczność zapewnienia dodatkowych przejść nad linią kolejową.

Odnosnie ochrony środowiska: zgodnie z informacjami przekazanymi przez wykonawców studium korytarzowego, najbardziej ingerującym w środowisko jest wariant nr 4, naruszający obszary Natura 2000. Ponadto warianty nr 3 i 4 usytuowane zostały w zbliżeniu do rezerwatów przyrody „Promenada” i „Wełna”. Wariant nr 3 usytuowany został między rezerwatami przyrody i wybór tego wariantu powodowałby konieczność minimalizacji jego wpływu na rezerwaty (np. estakady, mury oporowe).

Ponadto wariant nr 3 powodowałby naruszenie obszaru ochrony zabytkowej – pałac i park w Wełnie.

Zgodnie z informacjami ze strony wykonawcy studium korytarzowego, w zakresie analizy ekonomicznej najwięcej punktów otrzymały warianty korytarzy nr 3 i 4.

Ponadto pracownicy wykonawcy studium korytarzowego przedstawili wariant społeczny, przedłożony GDDKiA Oddział w Poznaniu przez Sołectwo Parkowo – w przypadku tego wariantu wskazali, że:

- 1) technicznie jest on korzystny, z uwagi na kont przebiegu z linią kolejową,
- 2) na wysokości Słomowa przebiegałby on w rejonie ujęcia wody,
- 3) przyjęcie tego wariantu społecznego spowodowałoby wydłużenie korytarza drogi S11 (niekorzystne ekonomicznie),
- 4) przy jego przyjęciu, brak byłoby węzła drogowego na wysokości miejscowości Wełna, co spowodowałoby wydłużenie odcinka drogi S11 pomiędzy węzłami,
- 5) w zakresie obszarów chronionych – spowodowałby on defragmentację (izolację) doliny Wełny, która już dziś jest ograniczona przez linię kolejową,
- 6) przy przyjęciu tego wariantu – koniec odcinka Poznań-Oborniki zostałby usytuowany na drodze powiatowej w Parkowie, co przeniosłoby ruch z drogi S11 na drogę powiatową.

Co do ww. wariantu społecznego Sołectwa Parkowo, ze strony GDDKiA Oddział w Poznaniu oraz wykonawcy studium korytarzowego wskazane zostało również, że:

- wpłynęły do nich petycje mieszkańców Parkowa, Słomowa i Józefinowa zarówno za tym wariantem, jak i przeciw niemu,
- z uwagi na pojawiające się duże ilości protestów, wykonawca studium korytarzowego nie rekomendował, żeby ten wariant był dalej procedowany przez GDDKiA.

W analizie wielokryterialnej, przedstawionej przez wykonawcę studium korytarzowego drogi S11:

- w zakresie kryteriów technicznych – najkorzystniej wypadł wariant 4, najmniej korzystnie wariant 1B,
- w zakresie kryteriów ekonomicznych – najkorzystniej wypadły warianty 4, 3 i 2,
- w zakresie kryteriów środowiskowych – najkorzystniej wypadły warianty 2 i 1A,
- w zakresie kryteriów społecznych – najkorzystniej wypadły warianty 1 i 2,
- w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego najkorzystniej wypadły warianty 1A i 1,
- w podsumowaniu analizy wielokryterialnej najkorzystniej wypadły warianty 2 i 1.

W tym miejscu ze strony osób reprezentujących Gminę Rogoźno padło zapytanie i propozycja, skierowane do GDDKiA Oddział w Poznaniu i wykonawcy studium korytarzowego, czy mogą oni przyjąć wersję „kombinowaną” proponowanych korytarzy w ten sposób, że: jako początek korytarza (od granicy Gminy Rogoźno z Gminą Oborniki do węzła drogowego na wysokości miejscowości Wełna) byłby wariant 1, a dalej w kierunku północnym – wariant 1A. Powyższe z uwagi na wyeliminowanie kolizji z zabudowaniami

na części korytarza na wysokości Parkowa i Jaracza oraz zapewnienie włączenia w S11 północnej obwodnicy Rogoźna, poprzez węzeł na wysokości Gościejewa.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez pracowników GDDKiA Oddział w Poznaniu oraz wykonawcy studium korytarzowego:

- 1) wariant nr 1: jest preferowany przez samorządy oraz to drugi z kolejności wariantów wskazywanych w petycjach mieszkańców,
- 2) wariant nr 1A: jest najbardziej kolizyjny z obszarami kolejowymi, a w petycjach mieszkańców jest on najbardziej korzystny,
- 3) wariant nr 1B: jest wariantem najdłuższym,
- 4) wariant nr 2: jest jednym z wariantów najmniej preferowanych przez samorządy, w jego przypadku występuje najmniejsza ilość kolizji z obiektami infrastrukturalnymi,
- 5) wariant nr 3: jest jednym z wariantów najmniej preferowanych przez samorządy, w jego przypadku występuje kolizja z zabytkowym parkiem w Wełnie, zbliżenie do rezerwatów przyrody,
- 6) wariant nr 4: niepreferowany przez mieszkańców i samorządy, ingeruje w obszary Natura 2000.

Ze strony projektantów – pracowników wykonawców studium korytarzowego drogi ekspresowej S11 na odcinku Chodzież – Oborniki: zaproponowali oni odrzucenie wariantów korytarzowych nr 3 i 4, oraz 1B. Powyższe z uwagi na okoliczność, że warianty 3 i 4 są najbardziej oprotestowane przez mieszkańców oraz ingerują w obszary cenne przyrodniczo. Ze strony przedstawiciela Lasów Państwowych padła informacja, że proponują wariant 1 i 1A, które z punktu widzenia przyrodniczego są najmniej kolizyjne.

Ze strony pracownika Wydziału Środowiska GDDKiA Oddział w Poznaniu padły postulaty:

- odrzucenia wariantów najmniej korzystnych, to jest wariantów korytarzowych nr 3 i 4,
- odnośnie końcówki wariantu nr 1A – od węzła Wełna przejście na warianty nr 1, 2 i 3.

Pracownicy GDDKiA Oddział w Poznaniu zajęli stanowisko, żeby przyjąć do dalszej pracy przyjąć warianty korytarzowe nr 1, 1A i 2, z korektą wariantu 2 w miejscowości Wiardunki.

Pracownicy wykonawcy studium korytarzowego wskazali, żeby do dalszych prac przyjąć warianty korytarzowe nr 1, 1A i 2. Z tym, że dla wariantu nr 1A – na wysokości Parkowo-Jaracz – z uwagi na kolizje z zabudową, która obniża jego punktację, zaproponowali kompilację tego wariantu tak, aby od węzła Wełna, w kierunku południowym, wejść wariantem 1A w warianty 1 i 2.

Pracownicy GDDKiA Oddział w Poznaniu poinformowali, że na etapie sporządzania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla tego odcinka S11 występuje możliwość łączenia wariantów, po konsultacjach społecznych.

Jednocześnie ze strony GDDKiA Oddział w Poznaniu padła informacja, że konsultacje społeczne dot. tego odcinka S11 przewidywane są na wiosnę 2019 roku.

Na tym posiedzenie zakończono.

Rogoźno, dnia 29 grudnia 2018 r.

SEKRETARZ GMINY
KIEROWNIK WYDZIAŁU
Organizacyjnego i Spraw Obywatelskich

mar Marek Jacoś