

## FORMULARZ INTERPELACJI\*

Zgłoszony na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: 09. 02.2015r.

przez Radną: Annę Chinalską

w sprawie: Budowy obwodnicy miasta Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr.29.

Treść interpelacji:

Historia budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego sięga lat 80 i 90 XX wieku. W końcu lat 90 ubiegłego wieku, dokładnie w 1998 roku podjęto próbę rozpoczęcia prac nad budową obwodnicy. Przy udziale przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych i Wojewody Lubuskiego wybierano pierwszy wariant obwodnicy, którego to realizacja wymagała wyłączenia eksploatacji kruszywa w rejonie Raduszca Starego, co też uczyniono niezwłocznie.

Przez kolejne dwa lata nie podejmowano dalszych działań. Wznowiono je w lutym 2000 roku proponując do rozważenia kolejne warianty i tu Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych wnioskuje o ujęcie wariantu I w opracowanym przez Gminę Krosno Odrzańskie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Krosno Odrzańskie (pismo Nr GDDP-ZG-4-400p/6/2000), co też uczyniono.

W 2002 roku kolejne spotkanie potwierdziło konieczność realizacji prac nad koncepcją budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego. W styczniu 2003 roku dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze pismem GDDKiA-0/ZG-4-013/10/2003 potwierdza fakt przyjęcia do dalszego projektowania V wariantu przebiegu planowanej obwodnicy Krosna Odrzańskiego i przesyła plan sytuacyjny. Tego samego roku odbyło się w Krośnie Odrzańskim wyjazdowe posiedzenie Komisji Oceny Przedsięwzięcia Inwestycyjnego przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad. Przedmiotem obrad w/w Komisji była: „Koncepcja programowania obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej Nr 29 (dawniej 275) Słubice-Połupin” długości 8,4 km opracowana przez „Promost” sp. z o.o. z Zielonej Góry w 2003 roku.

W krótkim opisie wynikającym z protokołu Nr 29/2003 można dla przypomnienia przeczytać cytując: „Koncepcja programowa dotyczy budowy nowego odcinka drogi krajowej nr 29 Słubice-Połupin – obwodnicy Krosna Odrzańskiego. Projektowana obwodnica wyeliminuje ze śródmieścia Krosna Odrzańskiego ruch tranzytowy (obecnie 2003 rok 10000 pojazdów na dobę) na kierunku Zielona Góra – Słubice, Gubin(Lubsko)-Świebodzin, Lubsko-Słubice i odciążą jedyny na długości 100 km most na rzece Odrze.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za budową obwodnicy są skutki powodzi z roku 1997, która spowodowała duże straty w mieście i gminie oraz zalała odcinek drogi dojazdowej do istniejącego mostu zamykając na kilka dni tą przeprawę. Trasa leży w zachodniej części województwa i przechodzi przez południowo – zachodnie peryferia miasta i gminy Krosno Odrzańskie.

Krosno Odrzańskie jest blisko 13 – tysięcznym miastem, strategicznie położonym, przez które ze względu na jedyny od Słubic do Cigacic most na Odrze musi odbywać się ruch w kierunku granicy jak i wzdłuż niej. To powoduje coraz dłuższe korki na drogach dojazdowych do mostu oraz zwiększenie zagrożeń ekologicznych dla mieszkańców. Obecnie ruch przez miasto osiągnął ponad 15 000 pojazdów na dobę.

Efektom posiedzenia w/w komisji było zatwierdzenie koncepcji programowej obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej nr 29 Słubice-Połupin. Kolejnym pismem z dnia 14 lutego 2006 r. GDDKiA Oddział w Zielonej Górze udzieliła pełnomocnictwa dla Biura Usług Hydrogeologicznych i Kompleksowych Analiz Środowiska „Hydro” Oborniki Śląskie do wystąpienia w imieniu Oddziału w postępowaniu o udzielenie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji „Budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego – w ciągu drogi krajowej nr 29”.

W dniu 21 sierpnia 2006 r. GDDKiA Oddział w Zielonej Górze złożyła do Wojewody Lubuskiego wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację w/w przedsięwzięcia. W tymże wniosku podnosi się już po raz kolejny sprawę natężenia ruchu dla istniejącej drogi krajowej nr 29 na odcinku jej przelotu przez istniejący most nad rzeką Odrą w Krośnie Odrzańskim, który to wg prognoz wynosić będzie:

- rok 2005 – 11.419 poj./dobę

-rok 2020 – 19.227 poj./dobę.



Według przeprowadzonych badań w 2007 roku natężenie ruchu przekracza już 15.000 poj./dobę.

Wojewoda Lubuski postanowieniem z dnia 2 października 2006 r. (znak: RŚ.U.ANow.66130-38/06) nałożył na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Zielonej Górze obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej nr 29 Słubice-Połupin”.

Mając na uwadze dotychczasowy postęp prac sądziliśmy, że sprawa budowy krośnieńskiej obwodnicy jest traktowana poważnie, o czym świadczyły kolejne pisma GDDKiA oddział w Zielonej Górze zapewniające, że trwa procedura związana z wydaniem decyzji środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację w/w inwestycji (pismo nr GDDKiA-O/ZG-17a-4400ko/1/2007 z dnia 3 kwietnia 2007 r.).

Zapewniono nas również, że „Ocena oddziaływania na środowisko” będzie zrealizowana do listopada 2007 r. informowano, że ostateczny wariant przebiegu obwodnicy miasta Krosna Odrzańskiego zostanie określony po wydaniu Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Uzyskane w/w decyzji planuje się na 2008 r.

Ponadto z-ca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki zapewniał pisemnie, że w 2008 r, zaplanowano niezbędne środki na kontynuowanie prac projektowych.

Jednak z informacji uzyskanych w Oddziale GDDKiA w Zielonej Górze wynika, iż nie otrzymano żadnych środków finansowych i nie są kontynuowane prace projektowe. W opracowaniu dotyczącym generalnego pomiaru ruchu w 2010r. poddającym analizie średni ruch dobowy (SDR) na drogach krajowych w województwie lubuskim GDKiA str. 4 opracowania napisano: „ Jak widać tylko dwie trasy międzynarodowe oraz łącznik „ trójki” z Zieloną Górą miały większy SRD dobowy niż Krosno Odrzańskie: E65 ( stara trójka) oraz E30 (stara dwójka). Zwrócić należy uwagę, iż sporo odcinków wymienionych dróg międzynarodowych charakteryzuje się ruchem mniejszym, niż ruch w mieście Krosno Odrzańskie. Nadmienić należy, że ze względów strategicznych obie drogi międzynarodowe zostały lub są modernizowane. E30 stała się drogą równoległą do Autostrady A-2, przez co ruch na niej wydatnie się zmniejszył. Natomiast E65 jest modernizowana do postaci drogi dwupasmowej dwukierunkowej ( do 2014r.). Można już

zatem powiedzieć, że już za kilkanaście miesięcy Krosno Odrzańskie będzie najbardziej obciążonym odcinkiem drogi krajowej jednojezdniowej dwupasmowej w województwie.

W imieniu mieszkańców Krosna Odrzańskiego, Powiatu Krośnieńskiego oraz własnym prośbę o udzielenie wyczerpujących odpowiedzi na następujące pytania:

- 1) Czy GDDKiA Oddział w Zielonej Górze sporządziła raport oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na Budowie obwodnicy Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej Nr.29 Słubice – Krosno Odrzańskie?
- 2) Czy została ostatecznie wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia?
- 3) Jakie poniesiono dotychczas nakłady związane z pracami projektowymi?
- 4) Dlaczego zaprzestano od 2011 roku monitoringu badającego średni dobowy ruch pojazdów w Krośnie Odrzańskim?
- 5) Proszę o udzielenie odpowiedzi czy Zarząd Województwa podejmował próby wpisania budowy tej obwodnicy do krajowego programu budowy obwodnic, jeśli tak to jakie były to działania?

Propozycja załatwienia sprawy:  
(wypełnić w przypadku wniosku)



(podpis)

\*zaznaczyć właściwe





Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego  
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2015-02-13

DG.IV.0003.10.2015

**W P Ł Y N Ę Ł O**  
**URZĄD MARSZAŁKOWSKI**  
**WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO**  
Biuro Sejmiku

**24-02-2015**

Nr rej. 284 ..... ilość zał. ....

Podpis .....

**Pani**  
**Anna Chinalska**  
**Radna Województwa Lubuskiego**

W odpowiedzi na interpelację Pani Radnej Województwa Lubuskiego, zgłoszoną w dn. 09.02.2015 r., podczas sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, odnośnie budowy obwodnicy miasta Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29, uprzejmie informuję co następuje:

Odpowiadając na pkt. 5 interpelacji, w związku z procesem konsultacji społecznych projektu „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”, Zarząd Województwa Lubuskiego, mając na uwadze brak w nim planów realizacji kluczowych dla terenu województwa zadań inwestycyjnych, wniósł do powyższego programu uwagi, które zostały przesłane do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z prośbą o uwzględnienie i odniesienie się do uwag opracowanych przez Województwo Lubuskie.

Ponadto w dniu 28.01.2015 r., zaproszono na spotkanie Pana Przemysława Hamerę - Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze w celu wyjaśnienia stanu przygotowania inwestycji na drogach krajowych wnioskowanych przez WL do ujęcia w PBDK 2014-2023. W spotkaniu wzięł udział przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze, przedstawiając stanowisko GDDKiA, dla poszczególnych inwestycji zawartych w Kontrakcie Terytorialnym, w ramach konsultacji do PBDK 2014-2023.

W dniu 30.01.2015r., w Warszawie odbyło się spotkanie, w którym uczestniczył przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, na którym przedstawił uwagi do tego dokumentu wniesione przez Panią Marszałek Elżbietę Annę Polak. W ramach dyskusji wymienione zostały

argumenty dotyczące wniesionych uwag dotyczących postulowanych inwestycji w Województwie Lubuskim.

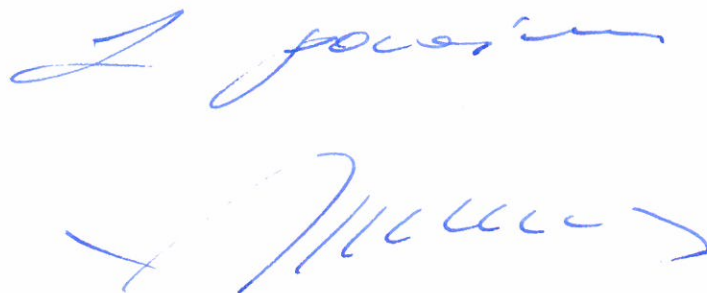
Między innymi został wskazany aspekt dotyczący potrzeby budowy mostu w Krośnie Odrzańskim w ciągu K 29, który wraz z obwodnicą tego miasta jest absolutną koniecznością, gdyż istniejący około stuletni most kratownicowy nie spełnia żadnych norm technicznych obowiązujących dla przepraw mostowych oraz stanowi „wąskie gardło” na DK29, która jest dojazdem do przejść granicznych w Świecku i Słubicach.

Ponadto w dniu 10 lutego 2015 r., w związku z zakończonym procesem konsultacji społecznych projektu „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023”, Departament Infrastruktury i Komunikacji otrzymał pismo z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, znak: DDA-II-020-402(53)-mz/14, w którym zostało przedstawione stanowisko resortu infrastruktury i rozwoju, odnośnie braku ujęcia przedmiotowej inwestycji w PBDK 2014-2023.

Minister wyjaśnił, że zgodnie z przyjętymi założeniami do projektu Programu dla obwodnic wskazanych na liście podstawowej brano pod uwagę m.in. natężenie ruchu, które zgodnie z Generalnym Pomiarom Ruchu przeprowadzonym w 2010 r. przez GDDKiA, nie wskazuje na pilność tej inwestycji, wykazując, że ruch na drogach dojazdowych jest prawie dwukrotnie niższy niż w samym mieście. Taki rozkład ruchu sugeruje, że największy udział w ruchu drogowym na tym odcinku drogi krajowej nr 29 ma ruch lokalny. Na wyżej wymienione pismo wysłana została odpowiedź do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju w dniu 19.02.2015 r. W piśmie tym zostały podtrzymane zastrzeżenia samorządu województwa lubuskiego do przedstawionego projektu PBDK 2014-2023.

Jednocześnie informuję, że o udzielenie informacji dot. odpowiedzi na pkt. 1, pkt. 2, pkt. 3, pkt. 4 niniejszej interpelacji zwróciliśmy się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w kompetencji której są sprawy wymienione w tych punktach.

Po otrzymaniu powyższych informacji niezwłocznie prześlemy je Pani Radnej za pośrednictwem Biura Sejmiku.



**Otrzymują do wiadomości:**

1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego
2. a/a Departament Infrastruktury i Komunikacji