

Uchwała Nr XXVIII/229/2013

Rady Powiatu Lęborskiego

z dnia 24 maja 2013 roku

w sprawie przyjęcia stanowiska w sprawie konieczności pilnej realizacji dwóch krajowych zadań drogowych: Drogi ekspresowej S6 Goleniów – Gdańsk, zwłaszcza tzw. Trasy Kaszubskiej oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej

Na podstawie § 17 ust. 2 statutu Powiatu Lęborskiego stanowiącego załącznik do Uchwały nr XXI/148/04 Rady Powiatu Lęborskiego z dnia 30 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2004 r. Nr 122, poz. 2118 ze zm.)

uchwala się, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się stanowisko w sprawie konieczności pilnej realizacji dwóch krajowych zadań drogowych: Drogi ekspresowej S6 Goleniów – Gdańsk, zwłaszcza tzw. Trasy Kaszubskiej oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Lęborskiego.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

**Stanowisko Rady Powiatu Lęborskiego
w sprawie konieczności pilnej realizacji dwóch krajowych zadań drogowych:
Drogi ekspresowej S6 Goleniów – Gdańsk, zwłaszcza tzw. Trasy Kaszubskiej
oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej**

Samorząd Powiatu Lęborskiego upomina się, aby do planu budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2014 – 2020 ująć i skierować do pilnej realizacji budowę, przy wsparciu środków infrastrukturalnych z Unii Europejskiej, dwóch zadań niezbędnych dla sprawnego funkcjonowania i rozwoju północnej Polski:

- 1) Drogi ekspresowej S6 z Goleniowa do Gdańska, zwłaszcza tzw. Trasy Kaszubskiej na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiejska
- 2) Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

Pilna budowa drogi ekspresowej S6 jest sprawą absolutnie kluczową dla zapobieżenia stagnacji Polski północnej i rozwoju wymiany międzynarodowej Polski, zwłaszcza z północnymi landami Niemiec oraz Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, Litwą, Łotwą i Estonią.

Dzięki tej realizacji:

- a) ulegnie skróceniu czas przejazdu pomiędzy największymi miastami Polski północnej, m.in.: Szczecinem, Nowogardem, Kołobrzegiem, Koszalinem, Słupskiem, Gdynią i Gdańskiem, dzięki czemu możliwe będzie:
 - zmniejszenie bardzo wysokiego bezrobocia w mniejszych miastach i na obszarach wiejskich (popegeerowskich)
 - poprawa dostępności do instytucji kultury, uczelni, administracji publicznej, co poprawi niskie standardy zamieszkiwania poza dużymi ośrodkami miejskimi
- b) poprawi się dostęp do regionalnej infrastruktury portowo-przeładunkowej oraz lotniskowej, co zdecydowanie ułatwi prowadzenie działalności gospodarczej i powstawanie nowych przedsiębiorstw nastawionych na wymianę ponadregionalną i międzynarodową,
- c) ułatwi dostęp mieszkańców z całej Polski oraz turystów zagranicznych do atrakcyjnych nadmorskich terenów turystycznych i stanowić będzie niezbędny impuls do rozwoju branży turystycznej północnej Polski,
- d) budowa w pierwszej kolejności tzw. Trasy Kaszubskiej, odcinka S6 łączącego Lębork z Trójmiastem, z pominięciem stale zakorkowanego „małego trójmiasta”, tj. Wejherowa, Redy i Rumi, jest niezbędna dodatkowo m.in. z następujących powodów:
 - zatrzymanie szybkiego spadku liczby ludności z terenu Ziemi Lęborskiej
 - skrócenie a zwłaszcza ustabilizowanie czasu przejazdu z Lęborka do Gdańska: obecnie w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz licznych czynników nieprzewidywalnych (np. awaria sygnalizacji świetlnej, kolizja drogowa, promocja w hipermarkecie na terenie „małego trójmiasta”) przejazd ten trwa od 1,5 do 2,5 godzin
 - możliwość skorzystania mieszkańców Trójmiasta oraz Polski centralnej i południowej poprzez A1 i S6 z niezwykle atrakcyjnych a obecnie niedostępnych walorów turystycznych Ziemi Lęborskiej i Słowińskiego Parku Narodowego
- e) umożliwiona zostanie lepsza komunikacja między ośrodkami portowymi Trójmiasta i Szczecina, dzięki czemu możliwa będzie lepsza koordynacja polityki gospodarczej wykorzystującej potencjał Wybrzeża:
 - bez minimum dwupasmowej drogi każda próba zwiększenia przewozów towarowych do centrów przeładunkowych w portach oraz planowanego terminalu intermodalnego na zapleczu aglomeracji w Zajączkowie Tczewskim spowoduje całkowity paraliż obecnie już niewydolnej

drogi krajowej A6, zwłaszcza w porach nakładania się dojazdów (powrotów) do pracy i szkół oraz prowadzenia zaopatrzenia handlu i usług

f) ułatwi się inwestycje związane z przyszłym wydobyciem gazu łupkowego.

Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, łączącej Wejherowo z Obwodnicą Trójmiejską w Gdyni z ominięciem Redy i Rumi, stanowi niezbędny element udrożnienia krajowej sieci dróg w obrębie bardzo gęsto zaludnionego trójmiejskiego obszaru funkcjonalnego.

OPAT jest konieczny dla:

- a) zmniejszenia uciążliwości ruchu tranzytowego w centrach miast Gdyni, Rumi i Redy (obecnie jest to ponad 60 tysięcy pojazdów na dobę)
- b) ułatwienia prowadzenia działalności gospodarczej podmiotom korzystającym z gdyńskiej dzielnicy portowo-przemysłowo- składowej
- c) usprawnienia dojazdu do atrakcyjnego turystycznie obszaru nadmorskiego północnych Kaszub, zwłaszcza półwyspu helskiego
- d) poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej w systemie dróg krajowych powinna nastąpić równolegle z budową drogi ekspresowej S6. Planowana zmiana przebiegu obecnej trasy drogi krajowej A6 po wybudowaniu Trasy Kaszubskiej (omijającej Wejherowo, Redę, Rumię i Gdynię) nie może spowodować, że problem niezbędnego udrożnienia ruchu kołowego dla kilkuset tysięcy zespół wymienionych miast zachodniej części aglomeracji trójmiejskiej zostanie przerzucony na barki samorządów gminnych.