



## **RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

w ramach przygotowania przedsięwzięcia pn. Budowa obwodnicy Polic stanowiącej dojazd do „Węzła Police” Zachodniego Obejścia Miasta Szczecina dofinansowanego ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych. Na podstawie Zarządzenia Burmistrza Polic nr 36/2023 z dnia 20 stycznia 2023 r.

## ZAWARTOŚĆ RAPORTU

1. WSTĘP.
2. UWARUNKOWANIA.
3. PRZEBIEG KONSULTACJI.
4. PODSUMOWANIE KONSULTACJI.
5. PLAN DZIAŁAŃ.

## **1. WSTĘP**

Gmina Police pozyskała dofinansowanie ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych – Rozwój stref przemysłowych na realizację projektu pn. Budowa Obwodnicy Polic stanowiącej dojazd do „Węzła Police” Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina w wysokości 245 mln zł.

Przedmiotem projektu jest budowa nowej drogi usprawniającej dojazd do „Węzła Police” Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina. Zaplanowano realizację odcinka od ulicy Nadbrzeżnej przez drogę powiatową nr 3914 Z Szczecin – Przęsocin – Police do drogi wojewódzkiej nr 114 w ul. Tanowskiej w Policach wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Zaplanowana na tym odcinku została droga gminna klasy Z, o prędkości projektowanej do 70 km/h, szerokość drogi: 7,0 m, ze skrzyżowaniami typu rondo i bezkolizyjnymi przejściami. Przedsięwzięcie zostało zaplanowane do realizacji w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Przebieg może ulec zmianie i doprecyzowaniu w trakcie projektowania oraz uzgadniania decyzji środowiskowej.

Punktem wyjścia dla projektu budowy obwodnicy Polic stanowiącej dojazd do Węzła Police Zachodniego Obejścia Miasta Szczecina jest analiza skutków i wpływu zmian komunikacyjnych na gminę i jej mieszkańców związana z planowaną budową obejścia zachodniego miasta Szczecina.

### **Podstawa prawna:**

Zarządzeniem nr 36/2023 Burmistrza Polic z dnia 20 stycznia 2023 roku, na podstawie § 3 ust. 2 uchwały Nr XXI/149/2012 Rady Miejskiej w Policach z dnia 26 czerwca 2012 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Police. W okresie od 20 stycznia 2023 do 28 lutego 2023 roku przeprowadzono konsultacje społeczne dotyczące przebiegu dróg dojazdowych do Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina.

Konsultacje społeczne przeprowadzono celem zebrania opinii mieszkańców w sprawie preferowanego korytarza drogi na terenie Gminy Police, który będzie realizowany jako pierwszy z pozyskanych środków zewnętrznych. Przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach budowy dróg poprawiających dostęp do projektowanego „Węzła Police” w ciągu drogi krajowej S6 Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina. Konsultacje społeczne nie stanowiły rankingu przebiegów. Wskazały wartości i potrzeby mieszkańców, które powinny zostać uwzględnione na etapie wyboru i projektowania konkretnego przebiegu. Realizacja przedsięwzięcia budowy Zachodniego Drogowego Obejścia wraz z łącznikiem do DW nr 114 planowana jest przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie do 2030 r.

Podejmowane przez Gminę Police działania mają na celu wypracowanie optymalnego przebiegu dróg dojazdowych – w ramach tzw. Obwodnicy Polic, których zadaniem będzie wyprowadzenie ruchu tranzytowego i docelowego na kierunki inne niż miasto, w tym ruchu ciężarowego z miasta Police. Poprawa funkcjonowania połączeń drogowych ma służyć również wspieraniu rozwoju gospodarczego oraz zapewnieniu bezpiecznego i płynnego dojazdu do ZOS.

**Niniejszy dokument stanowi przegląd wniosków płynących z dotychczasowych analiz oraz opinii, propozycji i obaw mieszkańców. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami po zakończeniu konsultacji społecznych zmiany przebiegów zostaną skonsultowane z zarządcami dróg innych kategorii (istniejących i planowanych). Proponowany przebieg zostanie przedstawiony na spotkaniu z radnymi oraz mieszkańcami Polic a po akceptacji złożony do zmiany w Programie Inwestycji Strategicznych.**

## 2. UWARUNKOWANIA

### Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina

Zachodnie Drogowe Obejście Miasta Szczecina w swoim założeniu stanowi przedłużenie drogi ekspresowej S6 od węzła Goleniów w kierunku zachodnim do węzła Kołbaskowo przy autostradzie A6. Droga zaprojektowana zostanie jako połączenie o statusie S, o dwóch jezdniach i bezkolizyjnych połączeniach przecinanych drogami w węzłach na terenie gmin: Police, Kołbaskowo, Dobra i Szczecin. W ciągu planowanej na ok. 49,5 km drogi założono zbudowanie 10 węzłów drogowych.

Jednym z ważniejszych węzłów na trasie Zachodniego drogowego obejścia Szczecina jest węzeł Police. Jest on planowany w bezpośrednim otoczeniu Portu Police oraz Grupy Azoty. Powstanie węzła znacząco ułatwi komunikację przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie gminy. Obecnie ruch tranzytowy do i z Polic skupia się w śródmieściu Miasta Szczecina i biegnie przez centrum Polic do terenów przemysłowych.

Obecny układ drogowy wokół Szczecina wskazuje znaczną koncentrację ruchu docelowego jak i tranzytowego w południowej części miasta. Realizacja projektu pozwoli wyrównać dysproporcje w rozkładzie ruchu przenosząc jego środek ciężkości bardziej na północ i zachód.

Cele przedsięwzięcia:

- Stworzenie zewnętrznej obwodnicy dla lewobrzeżnej części Szczecina.
- Przejęcie ruchu tranzytowego, w tym ruchu ciężarowego przejeżdżającego przez centra miast: Szczecin i Police.
- Wyeliminowanie ruchu tranzytowego z przejść granicznych, który aktualnie zmuszony jest przejeżdżać przez centrum lewobrzeżnej części Szczecina, aby skierować się w głąb kraju.
- Poprawa dostępności komunikacyjnej zachodnich dzielnic lewobrzeżnego Szczecina i gmin: Kołbaskowo, Dobra, Police poprzez ich bezpośrednie połączenie z systemem dróg krajowych w kierunku Świnoujścia i Gdańska wskutek istotnego skrócenia trasy i czasu dojazdu a także aktywizację gospodarczą tych terenów.
- Zabezpieczenie rosnących potrzeb transportowych Grupy Azoty oraz ich planów rozwojowych.

Realizacja Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina przyniesie poprawę warunków przemieszczania ruchu tranzytowego i docelowego w granicach gminy Police, jednocześnie otwierając ruch w kierunku Świnoujścia i Gdańska. Zmiana ta niesie szereg pozytywnych aspektów związanych z rozwojem oraz poprawą życia mieszkańców. Jednocześnie budzi obawy odnośnie negatywnego wpływu, który może spowodować zmiana sytuacji komunikacyjnej i pojawienie się nowych potoków ruchu w regionie po wybudowaniu ZOS. W szczególności będzie to prognozowane nasilenie ruchu z północnych części Szczecina przy jednoczesnej obawie niedoszacowanie ruchu na „Węzle Police” w obowiązujących dokumentach przygotowanych na etapie planowania inwestycji.

Planowana budowa Zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina wymusza na władzach samorządowych podjęcie działań na rzecz ograniczenia ryzyka powstawania zatorów i paraliżu komunikacyjnego na terenach zurbanizowanych. W rezultacie konieczne jest podjęcie działań zapobiegających zagrożeniom i zmian w zakresie polityki transportowej. W obecnym kształcie ruch pojazdów do Węzła Police odbywałby się drogami powiatowymi m.in. w ul. Nadbrzeżnej, ul. Cisowej, ul. Asfaltowej, ul. Piłsudskiego, ul. Wojska Polskiego, ul. Grunwaldzkiej. Biorąc pod uwagę panujące

warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ilość kolizji i wypadków drogowych zasadne jest ograniczenie zwiększenia natężenia ruchu drogowego na istniejącej sieci drogowej miasta Police.

Pracownia Projektowa DiM na zlecenie Urzędu Miejskiego w Policach przygotowuje wielowariantową koncepcję przebiegu dróg dojazdowych do Zachodniego Drogowego Obejścia. Koncepcja wskazuje dwa scenariusze rozbudowy sieci drogowej z ominięciem terenów silnie zurbanizowanych, każdy obejmujący różne warianty przebiegu. Koncepcja określa możliwe rozwiązania, które pozwolą na odciążenie istniejącej sieci drogowej na kierunkach Szczecin – Police – „Węzeł Police”, wyprowadzenie ruchu tranzytowego i prognozowanego ruchu turystycznego z miasta Police co zapewni rozluźnienie ruchu w centrum miasta i umożliwi mieszkańcom Polic poprawę komfortu dojazdu do projektowanego Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina.

### **Cel podejmowanych działań**

**Skierowanie ruchu tranzytowego i docelowego z pominięciem wjazdu samochodów ciężarowych do centrum miasta Police.**

### **Przebieg 1**

**Na odcinku od ul. Nadbrzeżnej do skrzyżowania typu rondo na połączeniu z drogą wojewódzką nr 114 – kontynuacja dojazdu z drogi wojewódzkiej do „Węzła Police”.**

Przedsięwzięcie w przedmiotowym wariantcie polega na budowie nowej drogi gminnej, jednojezdniowej, na odcinku od drogi powiatowej nr 3914Z Szczecin- Przęsocin-Police do drogi wojewódzkiej nr 114 (ul. Tanowska w Policach) – dojazd do „Węzła Police” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, niezbędną do funkcjonowania obiektu drogowego w tym odwodnienia i oświetlenia. W ramach przedsięwzięcia konieczna jest likwidacja kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu.

Powstały układ komunikacyjny ma za zadanie połączyć zaprojektowaną drogę nazywaną Zachodnią Obwodnicą Szczecina z miastem Police a w konsekwencji skomunikowanie również z Północną Dzielnicą Szczecina (m.in. z osiedlami: Skolwin, Stołczyn, Bukowo, Gołęcino – Goław) ograniczając przy tym prowadzenie ruchu przez centrum miasta Police.

**Wymagania techniczno-użytkowe dla drogi klasy Z dla prędkości projektowych 40–60 km/h**

|                                                                                   |                       |              |                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------|----------------------------|
| Najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających [m]                       | jednojezdniowej       | 2 pasy ruchu | 20                         |
|                                                                                   | dwujezdniowej         | 4 pasy ruchu | 30                         |
| Najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających poza terenem zabudowy [m] | jednojezdniowej       | 2 pasy ruchu | 20                         |
|                                                                                   | dwujezdniowej         | 4 pasy ruchu | 30                         |
| Szerokość pasa ruchu [m]                                                          | na terenie zabudowy   |              | 2,75–3,5                   |
|                                                                                   | poza terenem zabudowy |              | 3,0–3,5                    |
| Minimalne odległości między skrzyżowaniami [m]                                    | na terenie zabudowy   |              | 300                        |
|                                                                                   | poza terenem zabudowy |              | 500                        |
| Szerokość pobocza gruntowego [m]                                                  |                       |              | 1,0                        |
| Szerokość pobocza utwardzonego [m]                                                |                       |              | 2,0                        |
| Minimalna odległość chodnika od krawędzi jezdni [m]                               |                       |              | bezpośrednio przy krawędzi |
| Minimalna wysokość skrajni drogi [m]                                              |                       |              | 4,6                        |

Obejmuje: możliwość wykonania nowych konstrukcji istniejących nawierzchni komunikacyjnych (jezdnie, chodniki, ciągi pieszo – rowerowe, zjazdy), możliwość budowy nowych chodników, ścieżki rowerowej i ciągów pieszo – rowerowych. Zaplanowany wariant zakłada zapewnienie odpowiednich przejść bezkolizyjnych dla bezpieczeństwa mieszkańców i zwierząt, budowę odpowiednich instalacji zabezpieczających przed hałasem.

**Celem realizacji inwestycji jest:**

- uspokojenie ruchu pojazdów wjeżdżających z kierunku miejscowości Przęsocin do obszaru zabudowanego miasta Police z dużą prędkością;
- uspokojenie ruchu pojazdów wjeżdżających do obszaru zabudowanego miasta Police z dużą prędkością (kierunek najazdu z miejscowości Siedlice);
- wyprowadzenie ruchu tranzytowego i ruchu turystycznego z miasta Police na kierunkach obsługiwanych przez Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina;
- wyprowadzenie transportu drogowego z Polic obwodnicą zamiejską;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na połączeniu ZOS "Węzła Police" z miastem Police i miastem Szczecin;
- poprawa jakości powiązań komunikacyjnych miasta Police, poprzez odpowiednie skomunikowanie planowanej trasy z istniejącą siecią drogową (połączenie z drogami powiatowymi i gminnymi);
- poprawa efektywności ekonomicznej transportu drogowego, poprzez rozluźnienie ruchu miejskiego i poprowadzenie transportu drogą zamiejską o relatywnie zmniejszonej dostępności. Skrócenie czasu przejazdu do Węzła Police drogą o podwyższonej prędkości

poruszania się pojazdów (droga zamiejska), zachowanie płynności ruchu i znacznie większej przepustowości niż ma to miejsce na drogach śródmiejskich.

- h) rozbudowa sieci infrastruktury rowerowej w tej części miasta;

#### **WADY**

- a) brak połączenia ze Śródmiejską Obwodnicą Szczecina – Trasą Północną;
- b) powstanie dużych strat energii pojazdów poruszających się po dużym spadku terenu na dojeździe do nowopowstałego skrzyżowania typu rondo u podstawy wzniesienia;
- c) poprowadzenie trasy na odcinku pomiędzy ogrodami działkowymi a osiedlem Leśna Polana, przecięcie ul. Bursztynowej;
- d) poprowadzenie trasy w zbliżeniu do zaplecza zabudowy wielorodzinnej osiedla Anny Jagiellonki;
- e) wycinka drzew na korytarzu pasa drogowego drogi zbiorczej;

## **Przebieg 2**

Na odcinku od ul. Szczecińskiej do skrzyżowania typu rondo na połączeniu z drogą wojewódzką nr 114 – kontynuacja dojazdu z drogi wojewódzkiej do „Węzła Police”.

Przedsięwzięcie w przedmiotowym przebiegu polega na budowie nowej drogi gminnej na odcinku od drogi powiatowej nr 3914Z Szczecin-Przęsocin-Police w ul. Szczecińskiej do drogi wojewódzkiej nr 114 (ul. Tanowska w Policach) – dojazd do „Węzła Police” wraz z infrastrukturą towarzyszącą, niezbędną do funkcjonowania obiektu drogowego w tym odwodnienie i oświetlenie. Początek trasy zlokalizowany jest w rejonie ulicy Szczecińskiej przed wlotem do miejscowości Przęsocin. Koniec trasy zlokalizowany jest na skrzyżowaniu typu rondo na połączeniu z drogą woj. nr 114 – kontynuacja dojazdu z drogi woj. do „Węzła Police”.

### **Cechy planowanej trasy:**

- a) usytuowanie drogi na obwodni miejscowości Przęsocin;
- b) możliwość powiązania planowanej drogi z istniejącą siecią dróg publicznych;
- c) wyprowadzenie ruchu tranzytowego i ruchu turystycznego z miasta Police na kierunkach obsługiwanych przez Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina;
- d) wyprowadzenie transportu drogowego z Polic obwodnicą zamiejską;
- e) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na połączeniu ZOS "Węzła Police" z miastem Police i miastem Szczecin;
- f) poprawa efektywności ekonomicznej transportu drogowego, poprzez rozluźnienie ruchu miejskiego i poprowadzenie transportu drogą zamiejską o relatywnie zmniejszonej dostępności. Skrócenie czasu przejazdu do Węzła Police drogą o podwyższonej prędkości poruszania się pojazdów (droga zamiejska), zachowanie płynności ruchu i znacznie większej przepustowości niż ma to miejsce na drogach śródmiejskich.
- g) droga spełniałaby wymagania dla dróg publicznych – 11,5/oś pojazdu.

Wymagania techniczno-użytkowe dla drogi klasy GP w zależności od prędkości projektowej

| Prędkość projektowa [km/h]                                                                             |                       |               | 60   | 70   | 80   | 100  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|------|------|------|------|
| Najmniejsza szerokość drogi<br>w liniach rozgraniczających [m]                                         | jednojezdniowej       | 2 pasy ruchu  | 30   | 30   | -    | -    |
|                                                                                                        |                       | 4 pasy ruchu  | 40   | 40   | -    | -    |
|                                                                                                        | dwujezdniowej         | 6 pasów ruchu | 50   | 50   | -    | -    |
| Najmniejsza szerokość drogi<br>w liniach rozgraniczających poza<br>terenem zabudowy [m]                | jednojezdniowej       | 2 pasy ruchu  | 25   | 25   | 25   | 25   |
|                                                                                                        |                       | 4 pasy ruchu  | 35   | 35   | 35   | 35   |
|                                                                                                        | dwujezdniowej         | 6 pasów ruchu | 45   | 45   | 45   | 45   |
| Szerokość pasa ruchu [m]                                                                               | na terenie zabudowy   |               | 3,5  | 3,5  | -    | -    |
|                                                                                                        | poza terenem zabudowy |               | 3,5  | 3,5  | 3,5  | 3,5  |
| Minimalne odległości między<br>skrzyżowaniami [m]                                                      | na terenie zabudowy   |               | 1000 | 1000 | -    | -    |
|                                                                                                        | poza terenem zabudowy |               | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| Największa długość odcinka prostego [m]                                                                |                       |               | 1000 | 1200 | 1500 | 2000 |
| Najmniejsza długość odcinka prostego między<br>odcinkami krzywoliniowymi o zgodnym kierunku zwrotu [m] |                       |               | 250  | 300  | 350  | 400  |
| Szerokość pobocza gruntowego [m]                                                                       |                       |               | 1,5  | 1,5  | 1,5  | 1,5  |
| Szerokość pobocza utwardzonego [m]                                                                     |                       |               | 2,0  | 2,0  | 2,0  | 2,0  |
| Minimalna odległość chodnika od krawędzi jezdni [m]                                                    |                       |               | 5,0  | 5,0  | 5,0  | 5,0  |
| Minimalna wysokość skrajni drogi [m]                                                                   |                       |               | 4,7  | 4,7  | 4,7  | 4,7  |

#### W wariantcie do ulicy Szczecińskiej:

- integracja planowanej drogi z siecią dróg doprowadzających ruch z północnej części miasta Szczecina (górny taras).
- poprowadzenie tranzytu dla pojazdów ciężarowych i dostawczych z górnego tarasu miasta Szczecin po nowo wybudowanej jednojezdniowej drodze obwodzącej miejscowość Przęsocin i miasto Police z dojazdem do projektowanego „Węzła Police”;
- częściowa ochrona Osiedla Stare Miasto poprzez ograniczenie natężenia ruchu ciężarowego i turystycznego;
- pośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym przez zmniejszenie natężenia ruchu na wlocie do miejscowości Przęsocin przez wprowadzenie skrzyżowania o ruchu okrężnym. Wpływ na obniżenie natężenia ruchu drogowego w ciągu ul. Szczecińskiej i Przęsocińskiej, ul. Wojska Polskiego - Asfaltowej – Grunwaldzkiej – Tanowskiej;
- dostępność terenów przyległych do drogi częściowo ograniczona i ograniczona na odcinku drogi docelowo klasy GP;
- przeprowadzenie ruchu sezonowego, turystycznego i dojazdu do głównego zakładu pracy z górnego tarasu miasta Szczecin po obwodnicy miejscowości Przęsocin i miasta Police;

#### W wariantcie do III etapu Trasy Północnej (aktualnie brak połączenia):

- integracja planowanej drogi z siecią dróg tej samej klasy doprowadzających ruch z północnej części miasta Szczecina (górny taras).
- poprowadzenie tranzytu dla pojazdów ciężarowych, dostawczych z górnego tarasu miasta Szczecin po nowo wybudowanej drodze obwodzącej miejscowość Przęsocin i miasto Police z dojazdem do projektowanego „Węzła Police”;

- c) utworzenie dodatkowego połączenia Szczecin – Police. Pośredni wpływ na swobodę ruchu w mieście Police;
- d) brak dostępności terenów przyległych do drogi docelowo klasy GP.
- e) przeprowadzenie ruchu sezonowego, turystycznego oraz dojazdu do głównego zakładu pracy z górnego tarasu miasta Szczecin po obwodnicy miejscowości Przęsocin i miasta Police.

#### **WADY**

- a) negatywny wpływ na wartościowe tereny rolne – przebieg przez działki rolne,
- b) negatywny wpływ na wartościowe tereny leśne – wycinki drzew;
- c) brak dostępności do drogi na odcinku klasy GP,
- d) minimalna ochrona osiedla Stare Miast poprzez ograniczenie natężenia ruchu i wyprowadzenie ruchu ciężarowego i turystycznego wyłącznie z górnego tarasu;
- e) poprowadzenie trasy w zbliżeniu do zaplecza zabudowy wielorodzinnej osiedla Anny Jagiellonki;
- f) brak przełączenia ruchu z dolnego tarasu miasta Szczecin do Zachodniego Drogowego Obejścia.

## UWARUNKOWANIA MIASTA SZCZECIN

1. Miasto Szczecin posiada strukturę dwutarasową: dolny taras nadodrzański (tereny przemysłowe wzdłuż rzeki Odry) i taras górny (wyniesienie doliny rzeki) Warszewo, górny Skolwin i Przęsocin po stronie gm. Police.
2. Tarasy górny i dolny posiadają także dwa odmienne obszary przeznaczenia. Dolny taras to pas produkcji, składów, magazynów, usług, w tym usług portowych i stoczniowych związanych lub nie z dostępem do akwenów wewnętrznych wód morskich (aktualnie pogłębionego toru wodnego do głębokości 12,5 m – inwestycja zakończona). Taras górny to generalnie zespoły zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej.
3. Dolny taras obecnie obsługuje ciąg ulic: Nad Odrą - Stołczyńska, z racji braku dogodnych połączeń od północy wprowadza ruch ciężarowy z produkcji, składów, magazynów, usług, w tym usług portowych i stoczniowych do centrum miasta, w kierunku Trasy Zamkowej lub do ul. Floriana Krygiera.
4. Dolny taras aktualnie intensywnie użytkują produkcyjne podmioty gospodarcze skupione w Strefie Przemysłowej Północ, tj. Teleyard sp.z o.o., Energopol – Szczecin S.A., Teleskop Sp. z o.o., Norda Sp. z o.o., Alfa Terminal Sp. z o.o., Fosfan S.A., ZMPS-Ś, Mars Finance 1 Sp. z o.o., Tryton s.c., APIS Fijałkowski Bloch s.j., Andreas Sp. z o.o., KIL Sp. z o.o., Argali International Sp. z o.o., Milex Sp. z o.o., Sternal International Sp. z o.o., ARMS Sp. z o.o. oraz firmy zrzeszone w Stowarzyszeniu Lokalna Organizacja Gospodarcza „Odroujście” (np. Jantar, Malserwis, MPM Metale i Kruszywa, Sim-Trans, Stocznia Partner).
5. Zgodnie z komunikatami rządowymi w osiedlu Skolwin zostanie wybudowana fabryka duńskiej firmy Vestas (największego na świecie producenta turbin wiatrowych) i planuje się jej dalszą rozbudowę. Nowa fabryka ma zacząć działać w drugiej połowie 2024 r. Wyprodukowane w Szczecinie elementy turbin wiatrowych mają być wykorzystywane przy budowie na Bałtyku polskich farm wiatrowych i pokryć krajowy i globalny popyt na morską energię wiatrową o łącznej mocy do 11 GW do 2040 r. Jest inwestycją sprzężoną z zapowiadaną przez rząd budową w Świnoujściu przez PKN Orlen portu instalacyjnego do obsługi przemysłu off-shore.
6. W najbliższej perspektywie z powodów ekonomiczno-finansowych nie będzie realizowany III etap budowy Trasy Północnej w Szczecinie. Niezależnie od terminów realizacji tego przedsięwzięcia oraz możliwości finansowych miasta Szczecina włączenie ruchu z kierunku Polic do Trasy Północnej Śródmiejskiej Obwodnicy Szczecina zaplanowano w ciągu drogi powiatowej, na skrzyżowaniu ul. Polickiej i Szosa Polska na wysokości dzisiejszej Galerii Północ.

### 3. PRZEBIEG KONSULTACJI.

O rozpoczęciu konsultacji społecznych oraz formach w jakich były prowadzone powiadomiono Interesariuszy w następujący sposób:

- 1) Spotkanie z Radnymi Rady Miejskiej w Policach w dniu 12.01.2023 r.
- 2) Zarządzenie nr 36/2023 Burmistrza Polic z dnia 20 stycznia 2023 r. - <http://bip.police.pl/artukul/439/17056/konsultacje-spoeczne-przebieg-drog-dojazdowych-do-zachodniego-drogowego-obejscia-miasta-szczecin>

W ramach konsultacji społecznych odbyły się:

- spotkanie informacyjne z przedstawicielami mediów 26 stycznia 2023 r.
- Propozycje przebiegów dróg dojazdowych do Węzła Police Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina prezentowane podczas sesji Rady Miejskiej w Policach w dniu 31.01.2023 r.
- Spotkania z mieszkańcami:

4 lutego 2023 godz. 10.00 - Szkoła Podstawowa nr 5 w Policach, ul. Wojska Polskiego 68 (sala gimnastyczna)

✓ **W spotkaniu wzięło udział 86 mieszkańców Polic. (zgodnie z listami obecności)**

11 lutego 2023 godz. 10.00 - Szkoła Podstawowa nr 8 w Policach, ul. Piaskowa 99 (hala sportowa).

✓ **W spotkaniu wzięło udział 128 mieszkańców Polic. (zgodnie z listami obecności)**

Po prezentacjach na temat scenariuszy przyszłych rozwiązań komunikacyjnych rozpoczęło się zadawanie pytań oraz przedstawianie opinii, uwag i propozycji rozwiązań przez mieszkańców Polic. Spotkania miały służyć przekazaniu informacji o przebiegach oraz poznaniu opinii mieszkańców. Spotkania miały charakter otwarty i były prowadzone w sposób ułatwiający zrozumienie prezentowanych treści z bezpośrednim odniesieniem do map. Ze strony organizatorów w spotkaniu wzięli udział: Burmistrz Władysław Diakun, Zastępca Burmistrza Polic – Jakub Pisański, Zastępca Burmistrza Polic – Maciej Greinert, Ryszard Kowalski – Pracownia Dróg i Mostów, główny specjalista w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej – Grzegorz Łozynek, główny specjalista w zakresie Systemu Informacji Przestrzennej – Andrzej Haba, Naczelnik Wydziału Urbanistyki i Architektury – Stanisław Duda, Naczelnik Wydziału Techniczno – Inwestycyjnego – Krzysztof Kuśnierz, Naczelnik Wydziału Rozwoju i Funduszy Pomocowych – Aneta Kuśnierz.

- Spotkanie z sołtysami i przewodniczącymi rad osiedli – 3.02.2023 – 19 osób.

**Konsultacje społeczne przeprowadzono w następujących formach:**

- zbieranie uwag w formie papierowej i elektronicznej,
- zbieranie uwag ustnych,
- na adres: [obwodnicapolic@police.pl](mailto:obwodnicapolic@police.pl) można było zgłaszać uwagi, komentarze, pomysły i propozycje rozwiązań komunikacyjnych na terenie Gminy Police w zakresie realizacji dróg dojazdowych do Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina.

Jednocześnie Gmina Police wystąpiła z prośbą o zaopiniowanie przebiegów w ramach oficjalnego stanowiska do:

1. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – oddział w Szczecinie.
2. Miasta Szczecin.
3. Powiatu Polickiego.
4. Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.

Konsultacje miały na celu poznanie opinii mieszkańców na temat przebiegów i preferowanego odcinka jako 1 etapu budowy drogi dojazdowej w ramach realizacji projektu. Nie stanowiły rankingu przebiegów. Uwagi i opinie wskazują wartości i potrzeby mieszkańców, które powinny zostać uwzględnione na etapie projektowania przebiegów.

W terminie do 28.02.2023 do Urzędu Miejskiego w Policach wpłynęło 720 ankiet, 489 osób opowiedziało się za pierwszeństwem realizacji wariantu tzw. niebieskiego a 224 osoby za pierwszeństwem realizacji wariantu tzw. żółtego. 13 osób wskazało, iż żadna z dróg nie powinna być realizowana, 6 osób wskazywało konieczność realizacji obu dróg. Wśród ankiet ok 30 % nie zawierało uzasadnienia.

Mieszkańcy Polic w ankietach lub podczas spotkań informacyjnych złożyli 8 propozycji modyfikacji przebiegów.

W czasie trwania konsultacji społecznych do Urzędu Miejskiego w Policach wpłynęły:

- w dniu 27.02. 2023 r. wniosek mieszkańców Przęsocina podpisanych przez 151 osób o uwzględnienie i analizę wariantów i włączenie ich do opinii sporządzonej po konsultacjach społecznych.
- w dniu 27.02.2023 sprzeciw wobec planowanej budowy obwodnicy Polic w wariantcie tzw. Żółtym – podpisane przez 685 osób.
- w dniu 22.02.2023 r. stanowisko Stowarzyszenia „Leśne Ścieżki” w sprawie zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecin.
- w dniu 29.01.2023 r. – wnioski dot. Przebiegów obwodnicy Polic – Krzysztof Targosiński.
- w dniu 27.02.2023 r. stanowisko ZWIK Police sp. z o.o. w sprawie analizy zagrożeń budowy drogi w sąsiedztwie strefy ochrony bezpośredniej ujęcia wód podziemnych.

**Wzór ankiety:**

**KONSULTACJE SPOŁECZNE**

w ramach przygotowania do realizacji projektu pn. Budowa obwodnicy Polic stanowiącej dojazd do „Węzła Police” Zachodniego Obejścia Miasta Szczecina dofinansowanego ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych.

Imię i nazwisko:

.....

Adres:

.....

Telefon lub e-mail:

.....

**PROPOZYCJA PRZEBIEGU DO REALIZACJI W ETAPIE 1 BUDOWY DRÓG DOJAZDOWYCH DO PROJEKTOWANEGO ZACHODNIEGO DROGOWEGO OBEJŚCIA MIASTA SZCZECINA:**

☐

Jestem za przebiegiem drogi dojazdowej do ZOS na odcinku od ul. Nadbrzeżnej do skrzyżowania typu rondo na połączeniu z drogą wojewódzką nr 114 – kontynuacja dojazdu z drogi wojewódzkiej do „Węzła Police” – tzw. **Przebieg żółty**.

☐

Jestem za przebiegiem drogi dojazdowej do ZOS na odcinku od ul. Szosa Polska do skrzyżowania typu rondo na połączeniu z drogą wojewódzką nr 114 – kontynuacja dojazdu z drogi wojewódzkiej do „Węzła Police” – tzw. **Przebieg niebieski**.

**1. Uzasadnienie z wyborem wariantu:**

**2. Uwagi, wnioski, propozycje dotyczące przebiegu dróg dojazdowych do Zachodniego Obejścia Drogowego Miasta Szczecina.**

Ankiety należy przesać na adres: obwodnicapolic@polic.pl najpóźniej do dnia 28.02.2023 r. lub przesać albo złożyć w Urzędzie Miejskim w Policach, ul. Stefana Batorego 3, 72-010 Police z dopiskiem: "Konsultacje – obwodnica Polic" lub ustnie do protokołu w siedzibie Urzędu Miejskiego w Policach (ul. Stefana Batorego 3, 72 - 010 Police, pokój 52 w godzinach od 8.00 do 13.00 w dni powszednie.

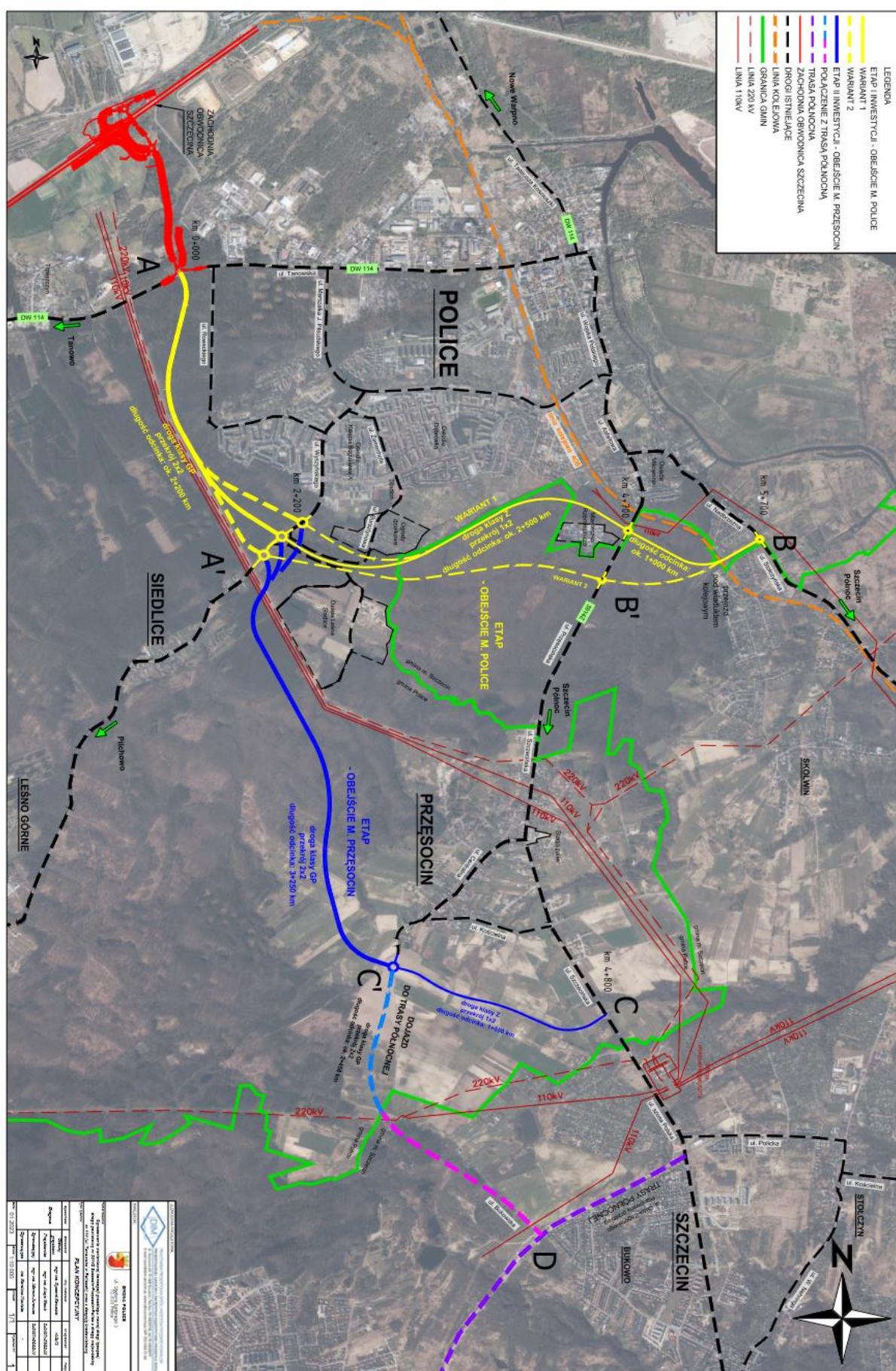
Oświadczenie

Oświadczam iż jestem mieszkańcem/mieszkanką gminy Police i zapoznałem/am się z Zarządzeniem Burmistrza Polic z dnia 20 stycznia 2023 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących przebiegu dróg dojazdowych do Zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina nr oraz wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych dla potrzeb niezbędnych do przeprowadzanie konsultacji społecznych przez Burmistrza Polic z siedzibą w Policach, ul. Stefana Batorego 3, 72-010 Police, jako administratora, zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych osobowych z dnia 26 kwietnia 2016r. (Dz. Urz. UE L 2016, Nr 119, RODO). W przypadku wyrażenia zgody na przetwarzanie danych osobowych

przysługuje prawo do cofnięcia zgody w dowolnym momencie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem.

( miejscowość, data )

(podpis)



W trakcie dyskusji zgłoszono szereg zagadnień oraz wątpliwości o charakterze ogólnym i szczegółowym. Analiza złożonych ankiet w ramach konsultacji wskazuje istotne dla mieszkańców Gminy Police przesłanki i wartości, które powinny zostać uwzględnione przy wskazaniu ostatecznego przebiegu i projektowaniu:

- 1) ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na walory przyrodnicze Gminy Police (ograniczenie wycinki drzew i przebiegu drogi przez wartościowe przyrodniczo i krajobrazowo tereny);
- 2) zapewnienie swobodnego dostępu mieszkańców do Lasów Komunalnych Miasta Szczecina, położonych pomiędzy Przęsocinem a Policami;
- 3) ograniczenie wpływu inwestycji na teren ochrony pośredniej ujęcia wody / przebieg w bliskim sąsiedztwie ujęcia wody „Grzybowa”;
- 4) ograniczenie przebiegu przy terenach ROD „Nad Grzepnicą”, który ma negatywny wpływ na użytkowników działek;
- 5) zapewnienie swobodnego dostępu mieszkańców „Leśnej Osady” do terenów leśnych. Zdaniem mieszkańców przebieg 1 tzw. żółty powoduje zagrożenie bezpiecznej drogi dzieci do szkoły, do terenów rekreacyjnych, itp.
- 6) znaczna część mieszkańców opowiada się za budową nowego połączenia drogowego pomiędzy Policami i Szczecinem, wskazując na istniejące utrudnienia w ruchu drogowym na trasie Szczecin – Police,
- 7) zapewnienie ochrony terenów rolnych wsi Przęsocin,
- 8) ograniczenie oddziaływania planowanej drogi na tereny zabudowy mieszkaniowej, (odsunięcie trasy, rozwiązania tłumiące hałas).

#### **Plan działań**

1. Wypracowanie nowego przebiegu drogi z uwzględnieniem postulatów mieszkańców.
2. Pozyskanie od zarządców dróg wyższych kategorii opinii w kontekście istniejących i planowanych połączeń.
3. Analiza oceny wielokryterialnej.
4. Przedstawienie mieszkańcom Polic wypracowanego przebiegu drogi dojazdowej do Węzła Police Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina.
5. Przedłożenie zmian do Programu Inwestycji Strategicznych.

Mapa poglądowa zawierająca wszystkie rozwiązania, które zostały wypracowane w trakcie konsultacji społecznych w uwzględnieniu rozwiązań wskazywanych przez mieszkańców.

