

NIEFORMALNE KONSULTACJE SPOŁECZNE i ich wyniki.

Konsultacje społeczne i badania opinii publicznej projektowanych wariantów drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, stanowiły integralną część Studium Techniczno Ekonomiczno – Środowiskowego, w ramach, którego wykonywano również Raport o oddziaływaniu na środowisko i przygotowano materiały do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Należy podkreślić, że konsultacje prowadzone były na zlecenie Inwestora GDDKiA Oddział w Gdańsku przez firmę PENTOR Research International w postaci wywiadów, badań ankietowych, spotkań informacyjnych oraz spotkań z grupami ... Celem konsultacji jest poinformowanie lokalnej społeczności i innych zainteresowanych stron o planowanym przedsięwzięciu. Mają one również pełnić rolę sprzężenia zwrotnego w procesie prac studialnych i wyborze lokalizacji drogi. Postulaty i wnioski różnych grup społecznych biorących udział w wywiadach i spotkaniach informacyjnych, a także wypełniających ankiety lub przedstawiających swoje stanowisko w formie pisemnej były uwzględniane na etapie przygotowywania Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego. Rezultatem konsultacji prowadzonych na tak wczesnym etapie było dokonanie rozlicznych korekt w planowanych rozwiązaniach oraz zwiększenie liczby analizowanych wariantów przebiegu drogi.

Właściwe, formalne konsultacje społeczne odbędą się w trakcie postępowania prowadzącego do wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, a dodatkowo zostaną przeprowadzone również w trakcie postępowania prowadzącego do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi, a także decyzji o pozwoleniu na budowę. Podstawą do przeprowadzenia tych konsultacji są art. 33-38 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [Dz. U. Nr 199, poz. 1227]. Zgodnie z tymi przepisami konsultacje społeczne polegają na zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie ochrony środowiska; może być przeprowadzona rozprawa administracyjna z udziałem społeczeństwa.

Konsultacje zaplanowano do przeprowadzenia w trzech etapach:



ETAP I: Badania społeczne dotyczące funkcjonalności obecnego stanu dróg. Badania ilościowe, których uczestnikami będą użytkownicy poszczególnych dróg w obszarze badania.

ETAP II: Konsultacje społeczne (właściwe). Badania jakościowe i konsultacje z mieszkańcami obszarów, w których może przebiegać korytarz nowoprojektowanej drogi.

ETAP III: Badania postaw mieszkańców obszaru znajdującego się w zasięgu nowoprojektowanych dróg oraz ocena poszczególnych wariantów przebiegu dróg. Badania ilościowe z mieszkańcami obszarów, w których może przebiegać korytarz nowoprojektowanej drogi.

W ramach konsultacji przeprowadzono dotychczas:

- Wywiady przeprowadzone z użytkownikami dróg w regionie – 17 – 30 wrzesień 2007 r.
- Spotkania informacyjne – styczeń/luty 2008 r.
- Spotkania informacyjne – wrzesień 2008 r.
- Spotkania informacyjne – grudzień 2008 r.
- Spotkania informacyjne – styczeń 2009 r.
- Badania ilościowe na reprezentatywnej próbie mieszkańców

Przeprowadzenie wywiadów, zebranie i przeanalizowanie ankiet oraz wnioski ze spotkań informacyjnych pozwoliły na poznanie opinii użytkowników obecnie istniejącej sieci dróg oraz opinii mieszkańców obszarów, w których mogłaby przebiegać nowa droga ekspresowa w kwestii obecnego stanu dróg, warunków transportu drogowego, potrzeb w tym zakresie, a także argumentów za i przeciw projektowanej trasie. Cennym źródłem informacji dla osób zainteresowanych projektem była także strona internetowa poświęcona Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowemu drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Chwaszczyno- Gdynia.

ETAP I – Funkcjonalność obecnego stanu dróg

Konsultacje społeczne przeprowadzone w ramach I etapu podzielono na dwie części. Pierwsza polegała na przeprowadzeniu badań w formie wywiadów dotyczących funkcjonalności obecnego stanu dróg. Ich celem było uzyskanie obrazu obecnej sytuacji komunikacyjnej w badanym regionie.

W ramach badania zostało przeprowadzonych 2000 wywiadów z grupą społeczną najbardziej zainteresowaną budową dróg, a więc z ich użytkownikami, po 500 na każdy z analizowanych odcinków istniejących dróg: nr 6, nr 7, nr 20 oraz łącznie wybranych 2 dróg lokalnych – nr 218 i nr 224.

Badanie realizowane było na stacjach benzynowych. Aby uchwycić profil wszystkich użytkowników badanych dróg wywiady przeprowadzono przez cały tydzień. Na każdej stacji połowę wywiadów zrealizowano w godzinach przedpołudniowych – do godziny 15, drugą połowę w godzinach popołudniowych – po 15.

Pytania ankiety były skierowane do dorosłych kierowców, zarówno kobiet jak i mężczyzn, którzy jeżdżą badanym odcinkiem drogi przynajmniej kilka razy w miesiącu

Badanie skupiało się na następujących zagadnieniach:

- ✓ częstotliwość korzystania z danego odcinka drogi,
- ✓ najczęstsze pory dnia/ dni tygodnia, w których korzysta się z badanych dróg,
- ✓ czynniki decydujące o wyborze drogi,
- ✓ ocena obecnych warunków panujących na badanych odcinkach dróg,
- ✓ ocena projektowanej drogi Lębork-Chwaszczyno,
- ✓ preferencje wobec poszczególnych wariantów planowanej drogi ekspresowej.

Dodatkowo na próbę zostały nałożone kwoty na pleć, wiek i wykształcenie tak, aby zachować strukturę kierowców. Kwoty zostały opracowane na podstawie ogólnodostępnych danych obejmujących populację kierowców w Polsce.

Wywiady zostały przeprowadzone w terminie 17-30 września 2007.

Badani wyraźnie i jednogłośnie mówią o konieczności budowy nowych dróg i poprawie jakości już istniejących tras. Nic więc dziwnego, że informacja o planach budowy nowej trasy ekspresowej S-6 Szczecin-Gdańsk została przyjęta entuzjastycznie. Z nową drogą kierowcy wiążą nadzieje na zmniejszenie korków, szybszą i bezpieczniejszą podróż. Dla części respondentów nowa trasa zwiększy możliwości rozwoju regionu.

Z nową drogą ekspresową kierowcy wiążą nadzieje na poprawę przepustowości, a co za tym idzie poprawę jakości jazdy - zmniejszenie korków i szybszą podróż oraz zwiększenie bezpieczeństwa jazdy, na co szczególnie zwracają uwagę starsi respondenci. Część użytkowników drogi nr 6 oraz dróg lokalnych, szczególnie tych rzadziej jeżdżących samochodem, zwróciła także uwagę na fakt, że nowa droga będzie stwarzała możliwości lepszego rozwoju regionu.

Parametry techniczne nowej drogi ekspresowej zostały także bardzo przychylnie przyjęte. Kierowcom podobał się plan podwójnych pasów jezdni oddzielonych pasem zieleni, z awaryjnym pasem i ziemnym poboczem.

Kierowcy obiecują sobie po tak zbudowanej drodze większej przepustowości zapewniającej sprawny i szybszy ruch, co wpłynie na większą wygodę podróżowania, oraz zwiększenia bezpieczeństwa jazdy.

ETAP II – Konsultacje społeczne

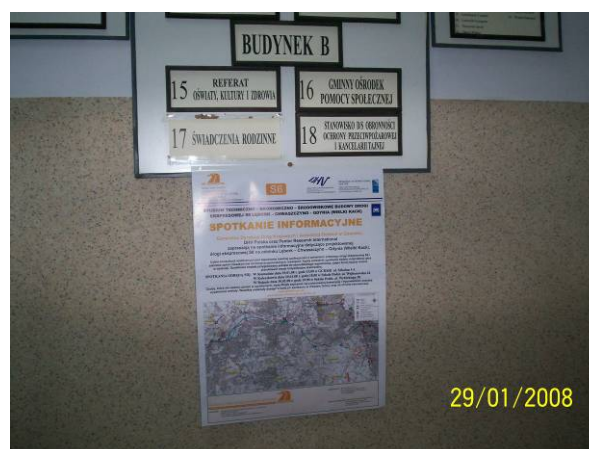
Na tym etapie konsultacji prowadzono spotkania informacyjne z mieszkańcami poszczególnych gmin położonych w rejonie wariantów. Spotkania lokalnych wspólnot organizowane były w miejscach publicznych – siedzibach gmin, centrach kulturalnych etc. w okresie 22.01.2008 – 01.02.2008

Ogłoszenia dotyczące organizacji spotkań informacyjnych zamieszczano w lokalnej prasie i telewizji, na budynkach szkół, słupach ogłoszeniowych i w urzędach gmin rozwieszano również plakaty z informacją dotyczącą kolejnych spotkań. Uruchomiono również stronę internetową <http://www.lebork-chwaszczyno-s6.dhv.pl/> na której zamieszczano aktualizowane na bieżąco informacje o projekcie i spotkaniach informacyjnych. Na stronie działa również forum, na którym mogą się porozumiewać wszyscy zainteresowani budową drogi. Poprzez stronę można było również wypełniać ankiety dotyczące projektowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S6.

Plakaty i ulotki były dostępne w urzędach gmin, jak również w innych miejscach publicznych. Informacje o konsultacjach były wywieszane na tablicach ogłoszeń urzędów gmin. Plakaty rozwieszono również na ulicach miejscowości, których mieszkańcy mogli być zainteresowani przebiegiem drogi S6.

Również w lokalnej prasie (*Polska Dziennik Bałtycki*, *Tygodnik Kartuzy*, *Polska Gryf Wejherowski*) ukazały się artykuły dotyczące konsultacji społecznych – zarówno informujące o planowanych miejscach i terminach spotkań, jak również informujące o spotkaniach, które się już odbyły.

Informacje o planowanych spotkaniach oraz o ich przebiegu zamieszczane były również na gminnych stronach internetowych.



Informacje na stronach internetowych:

NoweDrogiKrajowe.PL
Problem przebiegu nowych dróg krajowych na Pomorzu

Strona główna | Aktualności | Mapy | Forum | Informacje | Kontakt

Informacje o projekcie

Niniejszy projekt wykonywany jest przez biuro konsultingowo – projektowe DHV POLSKA Sp. z o.o., które wybrane zostało do jego wykonania, w wyniku ogłoszonego przetargu publicznego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Gdańsku.

Start | Kontakt | Forum | Ogłoszenia | Galerie | O nas | O Chwaszczynie | Działy | Reklama | Przyjaciele

Refinansowanie
Oferty różnych banków w jednym miejscu. Umów się z doradcą!
www.Expander.pl

Posadzki Przemysłowe
Betonowe, Niepyłace, Żywice, Najwyższa Jakość tel. 510 035 905
www.evotechposadzki.pl

Kruszywo betonowe
kruszywa dolomitowe, żwir, piasek, pospółka 508 245 737
www.sasin.com.pl

Logowanie
login:
hasło:
 zapamiętaj mnie

Chwaszczyno. Ekspresowa szóstka dopiero za kilka lat.

MIRON, 2008-01-25

Przez tereny Chwa Trasa Lęborska - o konsultacji już wzd się, czy mogą bud

Inwestor uspokaja - rokiem 2012. Rozm roku. Teraz do nich i Dróg Krajowych i Au jedna z ważniejszych Jerzy Wojnarowski, c

drogi. Bierzymy przy tym pod uwagę kilka kryteriów - środki niezbędne także dlatego, by nie doszło do sytuacji podobn szczegóły techniczne drogi, rozwiązania skrzyżowań, wloty, hałasem i w jakiej sytuacji będzie następował wykup domów drogi inwestować, budować. Słyszeliśmy że niektórzy będą Pytaniami zarzucono inwestora i wykonawców projektu. O musiaby być wyburzone, to inwestycja nadrzędnego celu Gdańsku. - Droga S6 jest jedną z najważniejszych w kraju. towarzyszących jednej z największych inwestycji drogowej planiści oraz dyrektor gdańskiej dyrekcji dróg też nie potra ta jest tu potrzebna? Może to wcale nie będzie dobrze dla a w raz w nim hakas, zanieczyszczone powietrze. Większość przebiegała w pobliżu moich zabudowań, jakie będą zabez drogi musi stać dom byście go wykupili. Jak rozwiązany bęc niczym z przyszłowiowego rękawa - czy możemy inwestowa ponosi koszty zmiany planów zagospodarowania gminy - kt mieszkańcy. - Każda inwestycja drogowa narusza czyjeś int uspokoić atmosferę Jerzy Wojnarowski. - O protestach wie wyrwany burmistrz Żukowa Albin Bychowski. - Co na to w przebiegającej przez tereny wsi? - Radni i zarząd opowiedzi - Tereny te w naszych planach są przeznaczone bardziej p drogi w takim przebiegu, jako mniejsze zło. - Jeśli zajdzie ta Nie płacimy źle. Na wszystkie postawione pytania odpowie

naszemiasto.pl

Wejherowo Pomorze

Wybierz miasto
Wybierz region

Wydarzenia | Rozrywka | Turystyka | Sport | Informator miejski | Hobby | Forum

Lokalne | Gospodarka | Kultura | Z kraju | Archiwum prasowe | Gazety on-line | RSS | Wyszukiwarka

VEGA INWEST

Naszemiasto.pl > Wejherowo > Lokalne > W gminie Łęczycze mieszkańcy są już po...
Zobacz: Wszystkie

W gminie Łęczycze mieszkańcy są już po konsultacjach społecznych. Nie chcą drogi ekspresowej we wsi

23.01.2008

Mieszkańcy gm. łęczycze, przez którą ma przebiegać planowana droga ekspresowa S6 Lębork - Chwaszczyno, są już po konsultacjach społecznych w sprawie przebiegu trasy. Sprawa wzbudza wielkie emocje, szczególnie wśród dwóch sołectw Strzebielina.

Tutaj mieszkańcom zaproponowano do wyboru dwa warianty

źródło:Polska -Dziennik Bałtycki wyl.dz dn. 24.01.2008 autor: Alicja Zielińska

Menu

- Strona Główna
- Aktualności
- Rekomendacje
- Kontakt

Miasto

- Wybierz Lębork
- Położenie
- Lębork dawniej
- Lębork dzisiaj
- Gospodarka
- Strategia Rozwoju Miasta Lęborka
- Inwestycje
- Samorząd Miasta
- Rada Miejska
- Urząd miejski
- Współpraca

Zadecyduj o przebiegu drogi ekspresowej - 2008-01-29
15:41:44

Trwają konsultacje społeczne dotyczące projektowanej drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork - Chwaszczyno - Gdynia (Wielki Kack). **31 stycznia o godz. 16.00** w Sali Rajsów Urzędu Miejskiego w Lęborku przy ul. Armii Krajowej 14 z projektem będą mogli zapoznać się wszyscy chętni mieszkańcy Lęborka.

Organizatorem spotkania są: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, DHV Polska oraz Pentor Research International.

Celem jest zapoznanie lokalnej społeczności z wariantami przebiegu drogi ekspresowej S6 i zebranie opinii mieszkańców na temat proponowanych rozwiązań. Każdy uczestnik spotkania będzie mógł zabrać głos w dyskusji. Organizatorzy przygotowali także ankietę do samodzielnego wypełnienia, dzięki której będzie można przedstawić swoje indywidualne stanowisko.

Wybierz Lębork

wybiezLębork.pl

Prześlij zdjęcie

Organizujesz...

ówiili ze km lub dalej. I las bariera nie

y go - mówić w na przebiegać w O wariantie zwnictwo może, wariantie ychaczczami.

: Generalnej zności, ale też irawy związane

Wiadomości na email
Wpisz swój adres, jeśli chcesz dostawać wiadomości e-mailem.
Zamów

Sonda
Życzę awansu do ekstraklasy:

- tylko Arce Gdynia
- tylko Lechii Gdańsk
- Arce i Lechii
- nikomu
- nie wiem

Głosuj Opini: 6

O tym się mówi

Łódź: Aquapark Fala tylko dla bogatych Opini: 73

ACK przestaje istnieć! Opini: 26

Lekarze z Pomorza znów gotowi do strajku Opini: 22

Gdańsk: Tralka wiosna zagra w Lechii Opini: 18

reklama

4fit Hurtownia Odzieży Używanej

Wydarzenia

DHV POLSKA Sp. z o.o.

6

Spotkania informacyjne zorganizowane i prowadzone przez Inwestora - Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, biuro projektowe DHV POLSKA przedstawiające przebieg poszczególnych wariantów drogi S6 oraz przedstawiciele Pentor Research International, miały na celu zapoznanie lokalnej społeczności z wariantami przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S6 i zebranie opinii mieszkańców na temat proponowanych rozwiązań. Istotnym elementem spotkań była dyskusja z mieszkańcami, w której wskazywano zalety lub wady poszczególnych wariantów, co z kolei umożliwiło projektantom dokonywanie konkretnych zaproponowanych rozwiązań.

Każdy z uczestników spotkań mógł zabrać głos w dyskusji i/lub wypełnić ankietę. W celu zapewnienia anonimowości ankiety będą zbierane przy pomocy zalakowanej urny.

Łącznie przeprowadzono 11 spotkań z mieszkańcami, które odbyły się zgodnie z zaprezentowanym poniżej harmonogramem.

Miejsce:	Gmina:	Termin:
Chwaszczyno	Żukowo	22.01.2008
Nowa. Wieś Lęborska	N. Wieś Lęborska	23.01.2008
Lubowidz/ Mosty	N. Wieś Lęborska	23.01.2008
Łęczyce	Łęczyce	24.01.2008
Strzebielino i Bożepole	Łęczyce	24.01.2008
Szemud	Szemud	29.01.2008
Gmina Szemud - Koleczkowo	Szemud	29.01.2008
Luzino	Luzino	30.01.2008
Bojano	Szemud	30.01.2008
Miasto Lębork	Miasto Lebork	31.01.2008
Miasto Gdynia – Wielki Kack		01.02.2008

Ponadto w trakcie trwania etapu konsultacji społecznych w gminach w siedzibach urzędów gmin, sołectwach, przez które przebiegają warianty projektowanej drogi ekspresowej rozstawione były specjalne zalakowane urny oraz ankiety, podobne do tych rozdawanych w trakcie spotkań. W ten sposób osoby, które z różnych przyczyn nie mogły lub nie chciały uczestniczyć w spotkaniach, uzyskały możliwość wypowiedzenia się na temat wariantów nowoprojektowanej drogi.

Główne obawy i zarzuty podnoszone przez mieszkańców na zorganizowanych spotkaniach przedstawiono poniżej z podziałem na poszczególne gminy i miejscowości:

Gmina Żukowo

Chwaszczyno:

- Wyburzenie istniejących zabudowań pod budowę drogi oraz ingerencja w planowane inwestycje (osiedle domów jednorodzinnych)
- Utrudnienia w komunikacji – droga będzie oddzielać niektóre posiadłości od wsi
- Zwiększenie natężenia ruchu pojazdów ciężkich na nowej drodze w porównaniu z obecną
- Zwiększenie emisji spalin
- Brak alternatywnych propozycji przebiegu drogi S6 na terenie gminy Żukowo



Fot. 1 Spotkanie informacyjne w miejscowości Chwaszczyno.

Nowa Wieś Lęborska:

- Utrudnienia w uprawie roli w sąsiedztwie drogi:
 - Trudności w dojeździe na pole podzielone przez drogę
 - Zanieczyszczenie pól uprawnych w pobliżu planowanej drogi
 - Niskie rekompensaty w przypadku wykupienia ziem od rolników
- Zanieczyszczenie terenów rekreacyjnych i atrakcyjnych ekologicznie poprzez spaliny i hałas:
 - Jezioro Lubowidzkie
 - Pradolina rzeki Łeby
- Wyburzenia związane z budową drogi

Mosty:

- Zanieczyszczenie i degradacja ekologiczna jeziora Lubowidz oraz pradoliny rzeki Łeby (Wariant V)
- Utrata wartości rekreacyjnych miejscowości dla mieszkańców oraz turystów
- Uciążliwości dla mieszkańców terenów w pobliżu planowanej trasy:
 - Nadmierny hałas emitowany przez pojazdy, które będą się poruszały po drodze, spowodowany brakiem lub nieskutecznością planowanych zabezpieczeń
 - Zanieczyszczenie powietrza emitowanymi przez samochody spalinami



Fot. 2 Spotkanie informacyjne w miejscowości Mosty



Fot. 3 Spotkanie informacyjne w miejscowości Mosty

Miasto Lębork:

- Degradacja ekologiczna terenów naturalnych:
 - Rzeka Łeba
 - Rzeka Okalica
 - Jezioro Lubowidzkie
- Zmniejszenie atrakcyjności turystycznej terenów rekreacyjnych położonych nad jeziorem Lubowidzkim



Fot. 4 Spotkanie informacyjne w mieście Lębork

Gmina Łęczyce:

Łęczyce:

- Wyburzenia gospodarstw w pasie planowanej drogi (Węgornia)
- Planowanie przebiegu trasy w pobliżu plantacji borówki, oraz masarni – obawa o przyszłość tych zakładów
- Zbyt niskie odszkodowania i ceny wykupu ziemi dla rolników
- Straty w zwierzynie leśnej (przy wyborze obu wariantów), która będzie ginęła na drodze



Fot. 5 Spotkanie informacyjne w miejscowości Łęczyce

Strzebielino:

- Oddzielenie wsi Strzebielino od osiedla Strzebielino powodujące zahamowanie rozwoju wsi
- Uciążliwości dla mieszkańców:
 - Trudności w poruszaniu się po oddzielonych przez drogę miejscowościach
 - Zbyt duży hałas
- Ingerowanie drogi w planowaną zabudowę mieszkalną
- Degradacja walorów ekologicznych i turystycznych okolic rzeki Łeby na odcinku od Łęczycy do Bożego Pola



Fot. 6 Spotkanie informacyjne w miejscowości Strzebielino

Gmina Szemud

Szemud:

- Zanieczyszczenie środowiska, które może mieć negatywne konsekwencje dla zdrowia mieszkańców:
 - Zanieczyszczenie powietrza, które wpłynie na rozwój chorób nowotworowych
 - Duże natężenia hałasu
- Utrudnione przemieszczanie się po wsi przeciętej przez drogę oraz korzystanie z infrastruktury tj. kościoły, sklepy
- Degradacja środowiska naturalnego (rzeka Gościcina)



Fot. 7 Spotkanie informacyjne w miejscowości Szemud



Fot. 8 Spotkanie informacyjne w miejscowości Szemud

Koleczkowo:

- Niedogodności dla mieszkańców:
 - Węzeł w Koleczkowie spowoduje wzrost natężenia ruchu przez tą miejscowość
 - Trudności w przemieszczaniu się po miejscowości – zostanie przecięta przez drogę
 - Zwiększone natężenia hałasu (osiedle Sarnia Góra)
- Kolidowanie planowanej drogi z planem zagospodarowania przestrzennego gminy Szemud
- Zagrożenie ekologiczne obszarów:
 - leśne obszary TPK w miejscowości Kamień.
 - strefa wylęgu mewy białej i czapli szarej.
- Zmniejszenie atrakcyjności turystycznej

Bojano:

- Kolidowanie planowanej drogi z planem zagospodarowania przestrzennego gminy
- Gmina podczas wykupywania gruntów od mieszkańców zostanie zadłużona
- Niedogodności dla mieszkańców:
 - wzrost natężenia ruchu samochodów powodujący wzrost hałasu
 - Trudności w przemieszczaniu się po miejscowości – zostanie przecięta przez drogę
 - rozwój alergii u dzieci a w szczególności u noworodków - wysoka emisja toksyn
- Powstawanie przy planowanej inwestycji niepotrzebnych zdaniem mieszkańców hal przemysłowych, stacji benzynowych, itp.



Fot. 9 Spotkanie informacyjne w miejscowości Bojano

Gmina Luzino

Luzino:

- Obawy o niewystarczającą ilość ekranów przeciwhałasowych
- Przecinanie przez planowaną drogę sieci dróg lokalnych i związane z tym problemy z komunikacją
- Ingerowanie planowanej drogi w obszary objęte planami zabudowy mieszkaniowej – problem pozwoleń na budowę

Miasto Gdynia - Wielki Kack:

- Zwiększenie natężenia ruchu, które spowoduje:
 - Zwiększony hałas
 - Spadek cen nieruchomości (dzielnica Dąbrowa)
 - Zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców, zwłaszcza dzieci poruszających się po drogach

W trakcie spotkań informacyjnych rozdawane były ankiety dotyczące projektowanych wariantów przebiegu. Analiza wypełnianych ankiet (liczba ankiet 325) pozwoliła na sformułowanie poniższych wniosków.

Postrzeżenie korzyści płynących z budowy nowej drogi ekspresowej:

- 3/4 respondentów uważa, że nowa droga ekspresowa na odcinku Lębork – Chwaszczyno – Gdynia (Wielki Kack) jest potrzebna.
- Mieszkańcy gmin Lębork, Łęczyce i Nowa Wieś Lęborska najczęściej dostrzegali pozytywne efekty wybudowania nowej drogi ekspresowej. Uważali, że jest potrzebna, pomoże zlikwidować korki, dzięki niej ulegnie poprawie bezpieczeństwo kierowców i pieszych. Ponadto dzięki nowej drodze ekspresowej nastąpi ożywienie rozwoju gospodarczego regionu. Większość mieszkańców gminy Szemud była znacznie bardziej sceptyczna i we wszystkich wyżej wymienionych kwestiach prezentowała przeciwne poglądy.
- Pozytywnych skutków budowy nowej drogi ekspresowej częściej od pozostałych spodziewali się kierowcy oraz osoby korzystające z dróg Lębork-Gdynia przynajmniej kilka razy w miesiącu.
- Jedynie co trzeci uczestnik sondażu dostrzega korzystny wpływ nowej drogi ekspresowej na środowisko poprzez zmniejszenie ilości spalin.

Ocena przedstawionych wariantów przebiegu drogi:

- Dla respondentów najważniejszym czynnikiem decydującym o wyborze danego wariantu było to, czy droga będzie przebiegać dostatecznie daleko od istniejącej zabudowy / ich miejsca zamieszkania. Zwracali również uwagę na konsekwencje budowy drogi dla środowiska.
- Respondentom wielokrotnie trudno było wybrać jeden z przedstawionych im do wyboru wariantów przebiegu drogi ekspresowej. Jednak najwięcej osób (29%) opowiedziało się za wariantem II, nieco mniej za wariantem III (26%). Pozostałe otrzymały jedynie kilkuprocentowe poparcie.
- Za wariantem II przebiegu odcinka drogi ekspresowej S6 najczęściej opowiadali się mieszkańcy gminy Łęczyce. Również osoby korzystające kilka razy w tygodniu oraz codziennie z dróg Lębork – Gdynia częściej opowiadały się za tym wariantem. Zdaniem respondentów ten wariant jest najlepszy, ponieważ droga przebiega z dala od zabudowań.
- Natomiast za wariantem III opowiadali się przede wszystkim mieszkańcy gmin Lębork i Nowa Wieś Lęborska oraz osoby jeżdżące drogami Lębork – Gdynia kilka razy w miesiącu lub kilka razy w tygodniu. Zdaniem respondentów popierających tę opcję ta droga również przebiega daleko od zabudowań. Ponadto dzięki niej będzie lepszy dojazd

do Łeby i zostanie odciążony ruch w Lęborku.

- Tyle samo przeciwników, co zwolenników ma wariant III. Warianty II i V zostały uznane za najgorsze rozwiązania przez co szóstego uczestnika sondażu (odpowiednio 16 i 15%).
- Przeciwno wariantowi II występują przede wszystkim mieszkańcy gminy Lębork. Ten wariant jest najgorszy, ponieważ droga będzie przebiegała zbyt blisko istniejących zabudowań, ponadto zniszczy cenne elementy środowiska naturalnego.
- Wariant III skrytykowali przede wszystkim mieszkańcy gminy Łęczyce, ta droga będzie przebiegała za blisko zabudowy mieszkalnej. Również osoby, które najczęściej poruszają się drogą Lębork – Gdynia uznały, że ten wariant będzie najgorszy.
- Mieszkańcy gminy Nowa Wieś Lęborska byli przeciwni realizacji wariantu V. Ta droga, według jej przeciwników, zniszczy cenne elementy środowiska naturalnego i będzie przebiegała zbyt blisko jeziora.

Ze względu na ilość uwag dotyczących zaproponowanego przebiegu drogi ekspresowej przez teren gminy Szemud i związanych z proponowanym przebiegiem (wariant III), w gminie tej zorganizowano dodatkowe spotkanie z udziałem przedstawicieli władz gminy i komitetami protestacyjnymi.

Po przeanalizowaniu zebranych w czasie spotkań informacyjnych uwag i sugestii projektanci wraz z Inwestorem zdecydowali się na przygotowanie dodatkowych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku od Strzebielina do Gdyni, wychodząc tym samym naprzeciw oczekiwaniom lokalnej społeczności.

Biuro Przygotowania Inwestycji GDDKiA, w swym piśmie skierowanym do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku z dnia 19.11.2007r. (pismo GDDKiA/BPI-3/kmm/Dk/4117/2329/07), rekomendowało do dalszych analiz, w ramach II Etapu Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Chwaszczyno, następujące warianty:

- **wariant II** z wyłączeniem przebiegu obwodnicy Lęborka (ze względu na nie spełnienie warunków bezpiecznej jazdy) i poprowadzenie trasy na tym odcinku wg wariantu I;
- **wariant III;**
- **wariant V.**

Biuro Przygotowania Inwestycji GDDKiA zaleciło równocześnie przeanalizowanie możliwości połączenia wariantów I i II z wariantem III i utworzenia kompilacji wariantów za pomocą łączników zaproponowanych w analizie przyrodniczej. Wykonane analizy powiązań wariantu II i III wykazały, że poszukiwanie powiązań między ww. wariantami jest nieefektywne i znacząco ingeruje w środowisko.

W przedmiotowym aneksie do Analizy środowiskowej przedstawiono nowoprojektowane warianty dodatkowe przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku od Strzebielina do Obwodowej Trójmiasta.

- **A** – wariant III z korektą w okolicach Szemudu, Głazicy i Koleczkowa – kolor granatowy
- **B** – włączenie w Obwodową Trójmiasta w Węźle Owczarnia II – kolor jasny brązowy
- **C** – włączenie w Obwodową Trójmiasta w Węźle Matarnia – kolor jasny brązowy
- **D** – włączenie w Obwodową Trójmiasta w Węźle Karczemki – kolor ciemny zielony

W przypadku przebiegu wariantu dodatkowego oznaczonego literą A zmiany przebiegu drogi w stosunku do dotychczasowej trasy przebiegu wariantów III i V wiążą się ze stosunkowo niewielkimi korektami w rejonie wyrobiska należącego do żwirowni „Kowalewski” w miejscowości Głazica w gm. Szemud oraz na odcinku pomiędzy miejscowościami Kamień i Dąbrowa, omijając jeziora Marchowo Zachodnie i Marchowo Wschodnie od południa.

Warianty B i C stworzono jako warianty alternatywne do przebiegu dotychczasowych wariantów II, III i V na terenie gm. Szemud i Żukowo, co poskutkowało wprowadzeniem trasy na teren gm. Przdokowo i m. Gdańska.

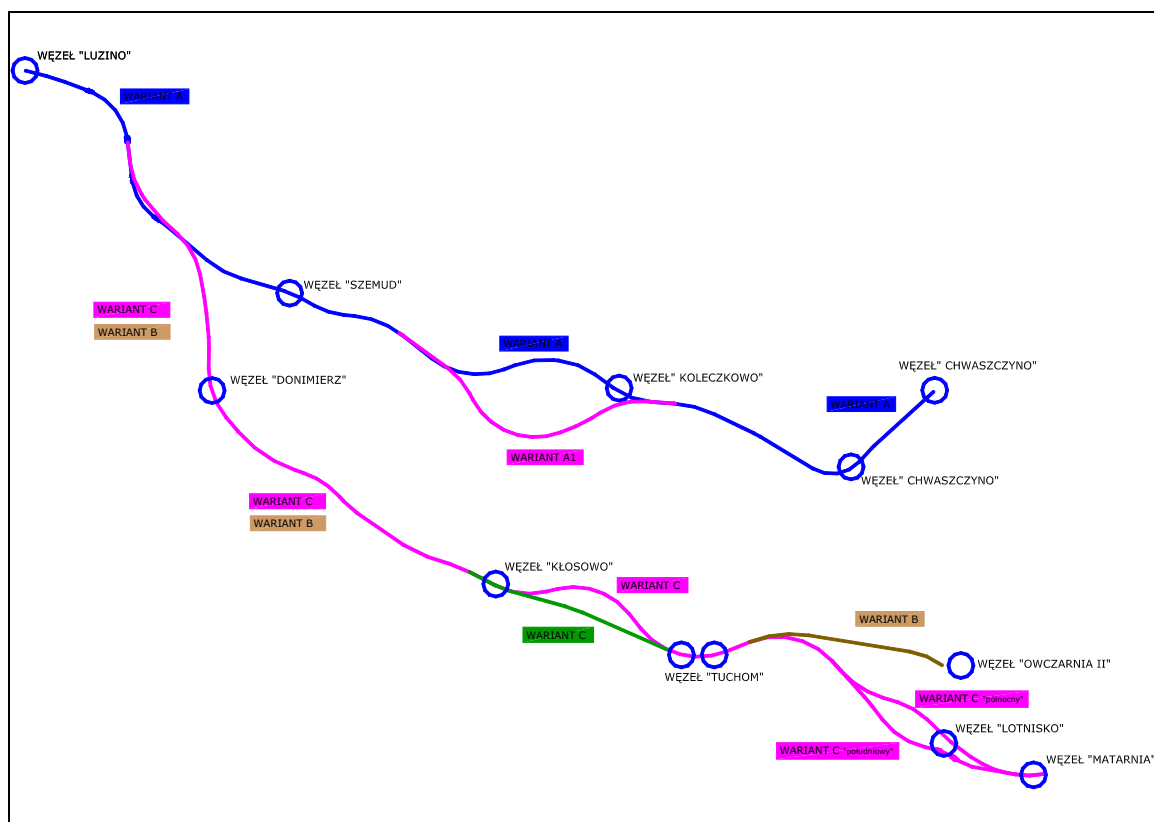
Ponieważ najczęściej kontrowersji budziła budowa drogi w rejonie najbliższym aglomeracji trójmiejskiej we wrześniu zorganizowano kolejną serię spotkań informacyjnych z mieszkańcami gmin Szemud, Żukowo i Przodkowo (na teren, której droga została wprowadzona po korektach uwzględniających uwagi mieszkańców gm. Szemud). Spotkania prowadzono zgodnie z zaprezentowanym poniżej harmonogramem.

Miejsce:	Gmina:	Termin:
Gmina Szemud – Bojano	Szemud	01.09.2008
Gmina Szemud - Kielno	Szemud	02.09.2008
Gmina Szemud - Szemud	Szemud	03.09.2008
Gmina Żukowo – Banino	Żukowo	04.09.2008
Gmina Żukowo – Miszewo	Żukowo	05.09.2008
Gmina Przodkowo - Kłosowo	Przodkowo	08.09.2008

Również i te spotkania przyczyniły się do kolejnych korekt zaproponowanych wariantów. Ostateczny przebieg proponowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku od Strzebielina do włączenia w obwodową Trójmiasta wraz ze wszystkimi analizowanymi na wcześniejszych etapach wariantami przedstawiono na kolejnych rysunkach.

Zmiany dokonane po spotkaniach informacyjnych ograniczały się do korekt przedstawionych na spotkaniach wariantów. Nie wprowadzono zmian w nazewnictwie poszczególnych alternatyw przebiegu.

W dniu 20.11.2008 r. odbyło się posiedzenie Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych GDDKiA Oddział w Gdańsku dotyczące wyboru wariantów do dalszych prac projektowych. Warianty pozostawione do dalszych analiz przedstawiono na poniższym rysunku orientacyjnym.



Zgodnie z decyzjami, jakie zapadły na posiedzeniu do dalszych analiz pozostawiono poniższe warianty:

- **A** – wariant III z korektą w okolicach Szemudu, Głazicy i Koleczkowa – kolor granatowy oraz **jego korekta** na odcinku od ok. km 13 + 500 do km 21 + 500 **wariant A1** omijający od południa jeziora Marchowskie, oznaczony kolorem różowym. (korytarz w którym prowadzone są te warianty nazwano północnym)

wariant A - początek: km 0 +000 węzeł „Luzino” – koniec: km 29 + 755 węzeł „Wielki Kack”

wariant A1 – początek: km 0 + 000 węzeł „Luzino” – koniec: km 30 + 401 węzeł „Wielki Kack”

Ze względu na kolizję z istniejącą zabudową podjęto decyzję o odrzuceniu podwariantu znajdującego się w rejonie węzła „Koleczkowo” i biegnącego 200 m na północ od wariantu A (niebieskiego) w km ok. 18 + 500 do 21 + 500. Budowa północnego podwariantu wariantu A wiązałaby się z koniecznością wyburzenia ok. 18 budynków mieszkalnych oraz przyległych do nich zabudowań gospodarczych. Tak prowadzona trasa kolidowałaby również z projektowanym użytkowaniem ekologicznym „Dabrówka w Dąbrowie”. Podwariant ten powstał jako odpowiedź na prośby mieszkańców o odsunięcie drogi ekspresowej jak najdalej od zabudowań powstałych w miejscowości Kielno. Niestety ze względu na niemożność uniknięcia kolizji z innymi zabudowaniami zdecydowano o wykluczeniu tego rozwiązania z dalszych analiz.

- **B** – włączenie w Obwodową Trójmiasta w Węzle Owczarnia II – kolor jasny brązowy

wariant B – początek: km 0 + 000 węzeł „Luzino” – koniec: km 33 + 550 węzeł „Owczarnia II”

Zdecydowano się odrzucić podwariant przebiegający w okolicy m. Donimierz Wielki, ok. 200 m od skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 224 z linią wysokiego napięcia 400kV z uwagi na kolizję z istniejącym MPZP i trudności w lokalizacji węzła drogowego w pobliżu linii elektroenergetycznej.

Odrzucono również wariant brązowy (wariant B) pomiędzy km 15 + 000 a miejscowością Czczewo, ze względu na aż trzykrotne przecinanie się trasy wariantu z linią wysokiego napięcia 400kV. Na tym odcinku pozostawiono wariant różowy (wariant C) przebiegający pomiędzy m. Kowalewo a linią wysokiego napięcia. Jego dodatkową zaletą jest również brak kolizji z MPZP miejscowości Kowalewo i tylko jednokrotne krzyżowanie się z linią wysokiego napięcia.

- **C** – włączenie w Obwodową Trójmiasta w Węzle Matarnia – kolor jasny brązowy / różowy

wariant C (podwariant zielony) – początek: km 0 + 000 węzeł „Luzino” – koniec: km 33 + 000 węzeł „Owczarnia II”; różnica w przebiegu dot. odcinka pomiędzy węzłem „Kłoso” km 20 + 500 , a węzłem „Tuchom” km 26 + 000

wariant C (podwariant różowy północny) – początek: km 0 + 000 węzeł „Luzino” – koniec: km 37 + 328 węzeł „Matarnia”; różnica w przebiegu dotyczy odc. pomiędzy km 31 + 000, a km 36 + 500

wariant C (podwariant różowy południowy) – początek: km 0 + 000 węzeł „Luzino” – koniec: km 37 + 466 węzeł „Matarnia”; różnica w przebiegu dot. odcinka pomiędzy km 31 + 000 , a km 36 + 500

Na odcinku od km 21 + 000 do km 25 + 000 zdecydowano o odrzuceniu wariantu przebiegającego pomiędzy wariantem różowym i zielonym. Na tym odcinku pozostawia się do dalszych analiz 2 warianty – różowy i zielony.

Ponieważ lokalna społeczność wykazuje duże zainteresowanie analizowanymi wariantami przebiegu drogi zdecydowano się na zorganizowanie kolejnych spotkań informacyjnych dla mieszkańców miasta Gdańsk (rejon Owczarni i Matarni) oraz mieszkańców gminy Przodkowo, na których przedstawione zostaną warianty tzw. „korytarza południowego” projektowanej drogi ekspresowej S6 (wariant B i C oraz ich podwarianty).

Ze względu na silne protesty społeczne oraz niekorzystne oddziaływanie na pobliskie jeziora podjęto decyzję o odrzuceniu wariantu nr V na odcinku węzeł „Lębork Południe” – węzeł „Lubowidz” przebiegający pomiędzy Małym, a Dużym jeziorem Lubowidzkim.

Główne obawy i zarzuty podnoszone przez mieszkańców na zorganizowanych spotkaniach, które odbyły się we wrześniu 2008 przedstawiono poniżej z podziałem na poszczególne gminy i miejscowości:

Gmina Szemud

Bojano:

Wszyscy mieszkańcy, którzy zabrali głos w dyskusji opowiedzieli się za wariantem „południowym” projektowanej trasy i ponownie podkreślili swój sprzeciw wobec wariantu „północnego”:

Mieszkańcy wyrażali swoją **aprobatę wobec wariantów**, które przechodzą w **większej odległości od ich domów**, a znajdowali wady w wariantach, które planowano w pobliżu ich miejsc zamieszkania

Do głównych zalet, jakie mieszkańcy znajdowali w wariantach „południowych” można zaliczyć:

- Zachowanie terenów rekreacyjnych i ocalenie przyrody, które umożliwiają warianty „południowe” B i C
- Możliwość pominięcia poprowadzenia drogi przez Bojano i Koleczkowo dzięki wariantom „południowym”, czyli przeprowadzenia trasy w większej odległości od miejsc zamieszkania osób zabierających głos w dyskusji
- Przebieg tras południowych przez tereny mniej zurbanizowane, co wiąże się z mniejszą ilością wyburzeń i minimalizacją uciążliwości

Zdaniem mieszkańców szkodliwość wariantu „północnego” wyraża się przede wszystkim poprzez:

- Uciążliwości dla mieszkańców terenów w pobliżu wariantu „A”
- Degradację przyrody na terenach po których miałyby być prowadzone wariant „A”
- Spowodowane budową wariantu „A” korki

Osoby przybyłe na spotkanie wrażały swoje zadowolenie, że projektanci przy opracowywaniu nowych wariantów wzięli pod uwagę postulaty zgłaszane przez mieszkańców gminy Szemud

Jednocześnie zgromadzeni na konsultacjach mieszkańcy, wyrażali swoje **rozczarowanie** faktem, że **droga nie jest prowadzona korytarzem wyznaczonym w latach 70**, pod który gmina miała zarezerwowane tereny. Mieszkańcy oswoili się z faktem, że droga będzie poprowadzona tym korytarzem i starali się osiedlać w takiej odległości od przyszłej drogi jaka im pasuje



Fot. 10 Spotkanie informacyjne w miejscowości Bojano

Kielno:

Główne obawy mieszkańców względem budowy drogi dotyczyły:

- Powstawania dróg dojazdowych i obsługujących oraz renowacji istniejącej sieci dróg w pobliżu planowanej trasy. Mieszkańcy wyrażali swoje obawy odnośnie faktu, że ruch samochodów wzrośnie, a lokalne drogi nie będą na to przygotowane. Przybyli na spotkanie mieszkańcy obawiali się o bezpieczeństwo na drogach, które ich zdaniem są w złym stanie technicznym
- Wzrostu natężenia hałasu w okolicy trasy i węzłów
- Możliwości degradacji ekologicznej Jeziora Wycztok leżącego w pobliżu miejscowości Rąb w przypadku budowy drogi w przebiegu wariantu „południowego”
- Ilości koniecznych wyburzeń gospodarstw na trasie drogi

Mieszkańcy ponadto zadawali pytania dotyczące dalszych etapów pracy nad projektem oraz innych inwestycji prowadzonych przy budowie drogi:

- Akceptacji wariantów „południowych” przez społeczność innych miejscowości zainteresowanych przebiegiem trasy

- Planowanej infrastruktury przy projektowanej drodze
- Dokładnego harmonogramu pracy nad budową drogi



Fot. 11 Spotkanie informacyjne w miejscowości Kielno

Szemud:

Większość osób zabierających głos w dyskusji opowiadała się za wariantami „południowymi”, ale z pewnymi modyfikacjami.

Mieszkańcy zgromadzeni na spotkaniu sugerowali przesunięcie pasa drogi za miejscowością Cząstkowo jeszcze dalej na południe, przybliżenie wariantów B i C do linii wysokiego napięcia w okolicach miejscowości Donimierz.

Mieszkańcy wyrażali swoją **aprobatę wobec wariantów**, które przechodzą w **większej odległości od ich domów**, a znajdowali wady w wariantach, które planowano w pobliżu ich miejsc zamieszkania

Do głównych zalet, jakie mieszkańcy znajdowali w wariantach „południowych” można zaliczyć:

- Zachowanie terenów rekreacyjnych i ocalenie przyrody
- Dobry dojazd do lotniska Rębiechowo, który zostanie zapewniony przez wariant „C”
- Możliwość pominięcia poprowadzenia drogi przez Bojano i Koleczkowo, czyli przeprowadzenia trasy w większej odległości od miejsc zamieszkania osób zabierających głos w dyskusji
- Mniejszą ilość wyburzeń i zminimalizowanie uciążliwości, ponieważ zdaniem mieszkańców, warianty południowe przebiegają przez tereny mniej zurbanizowane

Zdaniem mieszkańców szkodliwość wariantu „północnego” wyraża się przede wszystkim poprzez:

- Uciążliwości dla mieszkańców terenów w pobliżu wariantu „A”
- Degradację przyrody na terenach po których miałyby być prowadzone wariant „A”
- Spowodowane budową wariantu „A” korki

Osoby przybyłe na spotkanie wrażały swoje zadowolenie, że projektanci przy opracowywaniu nowych wariantów wzięli pod uwagę postulaty zgłaszane przez mieszkańców gminy Szemud

Jednocześnie zgromadzeni na konsultacjach mieszkańcy, wyrażali swoje **rozczarowanie** faktem, że **droga nie jest prowadzona korytarzem wyznaczonym w latach 70**, pod który gmina miała zarezerwowane tereny. Mieszkańcy oswoili się z faktem, że droga będzie poprowadzona tym korytarzem i starali się osiedlać w takiej odległości od przyszłej drogi jaka im pasuje



Fot. 12 Spotkanie informacyjne w miejscowości Szemud

Gmina Żukowo

Banino:

Mieszkańcy biorący udział w dyskusji opowiedzieli się za wariantem „północnym” A

Zgromadzeni na spotkaniu mieszkańcy negatywnie ocenili warianty „południowe” (B i C) i zadawali pytania o zasadność ich powstania

Problemy związane z wariantami „południowymi” (B i C) poruszane przez mieszkańców dotyczyły:

- Nagromadzenie uciążliwości dla mieszkańców w tym terenie – lotnisko i nowa droga – oba obiekty będą źródłem spalin i hałasu, który będzie się na siebie nakładał
- Pozwolenia na budowę, które są nadal wydawane mimo powstałych planów nowych wariantów
- Możliwości wyburzenia zakładów: "Izolacje" PPU. R. Pokorski oraz "Kostbet" Zakład Produkcji i Kostki Brukowej, w przypadku, kiedy zostanie wybrany wariant drogi przebiegający przez Miszewo
- **Dojazdu do przeciętych przez drogę pól lub gospodarstw** zwłaszcza w wariantcie „B”, który zdaniem mieszkańców przecina wiele siedlisk



Fot. 13 Spotkanie informacyjne w miejscowości Banino

Miszewo:

Mieszkańcy w większości **opowiedzieli się za wariantem „północnym”** projektowanej drogi.

Problemy związane z przeprowadzeniem drogi wariantami „południowymi” dotyczyły:

- Zmiana turystycznego charakteru miejscowości Miszewo
- Kumulacja hałasu z różnych źródeł – lotniska, drogi numer 20 i projektowanej drogi S6 oraz wynikających z tego powodu uciążliwości dla mieszkańców
- Zerwanie połączeń między siedliskami mieszczącymi się po dwóch stronach projektowanej drogi
- Utrudnienia w dojeżdżaniu do Gdańska, spowodowane nadmiernym ruchem samochodów ciężarowych i osobowych, które będą się poruszały nową drogą
- Wyburzenia związanych z budową drogi i węzłów
- Utrudnienia w uprawie ziemi rolnej związanych z przecinaniem pól przez drogę
- Mieszkańcy w większości opowiedzieli się za wariantem „północnym” projektowanej drogi



Fot. 14 Spotkanie informacyjne w miejscowości Miszewo

Pytania zgłaszane przez przybyłych na spotkanie mieszkańców:

- Pytanie o dokładny harmonogram prac nad projektowaną drogą
- Pytanie o powody powstania wariantów „południowych”
- Pytanie o czynniki brane pod uwagę przy wyborze wariantu, który zostanie zrealizowany
- Pytanie o możliwość powstania kolejnych wariantów przebiegu drogi

Propozycje i zmiany w przedstawianych wariantach zgłaszane przez mieszkańców:

- Poprowadzenia „południowego” wariantu drogi w pobliżu linii wysokiego napięcia na całej długości
- Przesunięcia wariantu przebiegającego przez gminę Żukowo bardziej na południe i poprowadzenia go przez las

Gmina Przdkowo

Kłosowo:

Większość mieszkańców zabierających głos w dyskusji opowiedziała się za wariantem „północnym”, czyli wariantem A, podkreślając sprzeciw wobec wariantów „południowych”

Mieszkańcy zgromadzeni na spotkaniu obawiali się:

- zagrożenia zanieczyszczenia terenów „czystych ekologicznie”
- kolizji drogi z planarni zagospodarowania przestrzennego oraz potrzeba wyburzeń gospodarstw pod budowę nowej drogi
- niedogodności dla mieszkańców związane ze: zwiększonym hałasem oraz z zanieczyszczeniem powietrza spalinami



Fot. 15 Spotkanie informacyjne w miejscowości Kłosowo

Osoby obecne na spotkaniu zadawały pytania o:

Kryteria wyboru wariantów planowanej drogi:

- Długość w kilometrach poszczególnych wariantów
- Koszty budowy
- Ilość potrzebnych wyburzeń
- Klasa ziemi rolniczej, po której ma przebiegać planowana trasa

Harmonogram prac związanych z budową drogi

Techniczne parametry planowanej drogi:

- Odległość między przejazdami i węzłami
- Szerokość pasa drogi
- Stosowane zabezpieczenia przeciw hałasowi na terenach zabudowanych

Wysokość odszkodowań i cen wykupu gruntów pod budowę drogi – mieszkańcy wyrażali obawy o stronnictwo ustalania wysokości cen wykupu gruntów. Zebrani na spotkaniu mieszkańcy przytaczali argumenty, że ceny gruntów już zaczęły spadać, ponieważ brakuje chętnych na kupno działki budowlanej w pobliżu planowanej drogi

Pytania o **drogi lokalne**:

- Czy drogi łączące się z drogą ekspresową poprzez węzły będą remontowane
- Jak drogi lokalne będą łączyły się lub przecinały drogę ekspresową

Mieszkańcy wyrazili obawy, że budowa drogi ekspresowej nie odciąży dróg lokalnych, lecz wręcz przeciwnie będzie przyczyną powstawania dużej liczby korków na drogach dojazdowych do Trójmiasta i drogach łączących się z S6 poprzez węzły.

Mieszkańcy wyrazili swój sprzeciw wobec ingerowania planowanego wariantu „południowego”, który przechodzi przez gminę Przodkowo, w istniejące plany zagospodarowania przestrzennego gminy. Mieszkańcy wyrażali swoje rozczarowanie i zdziwienie faktem, że decyzje o pozwoleniu na budowę są nadal wydawane na terenach, gdzie mają przebiegać planowane warianty drogi S6.

Osoby obecne na konsultacjach społecznych w Kłosowie, wyraziły swoje oburzenie faktem, że mapy na których są opracowywane plany wariantów dróg są zbyt mało precyzyjne i stare. Mieszkańcy zauważyli, że na mapach brakuje wielu nowopowstałych zabudowań i nie widać granic konkretnych działek.

Ze względu na wprowadzenie zmian w projektowanych wariantach przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku najbliższym Trójmiasta zdecydowano się na zorganizowanie dodatkowych spotkań konsultacyjnych, które odbyły się w styczniu 2009 r.

Miejsce:	Termin:	
Gdańsk – Klukowo	05.01.2009 r.	spotkanie z mieszkańcami
Kłosowo	06.01.2009 r.	spotkanie z mieszkańcami
GDDKiA o/Gdańsk	07.01.2009 r.	spotkanie z przedstawicielami władzy i biznesu z obszaru Gdańska i okolic
Gdańsk Matarnia	07.01.2009 r.	spotkanie z mieszkańcami

Spotkanie w Gdańsku – Klukowie

Mieszkańcy, którzy zabrali głos w dyskusji **opowiedzieli się za wariantem A – „północnym”**, projektowanej trasy.

Zarzuty wobec wariantów „południowych”:

- **Zmiana charakteru okolicy** - mieszkańcy sprawdzali ewentualność powstania dróg szybkiego ruchu przed osiedleniem się w tym rejonie, teraz czują się oszukani, że droga może być prowadzona tym korytarzem
- **Uciążliwości** związane z budową drogi w wariantcie różowym (C) dla mieszkańców:
 - Osiedla Matarnia
 - Osiedla Klukowo
 - Nowy Świat
 - Ul. Radiowej
- **Degradację przyrody**:
 - Okolice węzła Owczarnia (droga przechodzi przez tereny zielone)
 - Otulina Parku Krajobrazowego (wariant różowy)
- **Powstanie zabudowy usługowej** w okolicy, która będzie stanowić dodatkową uciążliwość dla mieszkańców

Mieszkańcy byli rozczarowani faktem, że trasa nie jest prowadzona korytarzem zarezerwowanym na tę drogę w latach '70. Mieszkańcy wyrażali również swoje rozczarowanie faktem, że powstały nowe, „południowe” warianty drogi, a nie jest ona budowana w miejscu, gdzie jej przebieg był planowany od jakiegoś czasu, czyli aby łączyła się z obwodnicą Trójmiasta w węźle Osowa.

Mieszkańcy czuli się oszukani faktem, że przy projektowaniu wariantów drogi nie są brane pod uwagę plany zagospodarowania przestrzennego gminy oraz Regionalna Strategia Rozwoju Transportu Drogowego, które nie zakładały budowy drogi tej klasy w tej okolicy. Mieszkańcy decydując się na zamieszkanie w tej okolicy, sprawdzali ewentualność powstania dróg szybkiego ruchu. Teraz czują się oszukani, ponieważ swoje decyzje o kupnie działek w tym rejonie podejmowali w oparciu o wiedzę, że droga S6 ma przebiegać w północnej części regionu.

Zgromadzeni na spotkaniu podważali konieczność budowy drogi w tym rejonie, powołując się na prognozy ruchu kołowego, który nie stwarza zapotrzebowania na tego typu drogę.

Obecnym na spotkaniu przedstawicielom projektanta oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad następujące pytania:

- Pani Małgorzata Chmiel z Rady miasta zadała pytanie w jaki sposób będzie powiązana z drogą S6, projektowana nawa ul. Spadochroniarzy
- Czy zbadano ocenę ekonomiczną? Według oceny mieszkańców wariant A wydaje się tańszy w realizacji
- Jak będą przestrzegane normy hałasu, czy będą przewidziane w projekcie zabezpieczenia przeciw hałasowi?
- Kiedy zostanie podjęta decyzja o wyborze wariantu do dalszej realizacji?



Fot. 16 Spotkanie informacyjne w miejscowości Gdańsk – Klukowie.

Mieszkańcy, którzy zabrali głos w dyskusji opowiedzieli się za wariantem A – „północnym”, projektowanej trasy. Zarzuty wobec wariantów „południowych” to m.in.:

- Zmiana charakteru okolicy - mieszkańcy sprawdzali ewentualność powstania dróg szybkiego ruchu przed osiedleniem się w tym rejonie, teraz czują się oszukani, że droga może być prowadzona tym korytarzem
- Uciążliwości związane z budową drogi w wariantcie różowym (C) dla mieszkańców:
 - Osiedla Matarnia
 - Osiedla Klukowo
 - Nowy Świat
 - Ul. Radiowej
- Degradację przyrody:
 - Okolice węzła Owczarnia (droga przechodzi przez tereny zielone)
 - Otulina Parku Krajobrazowego (wariant różowy)
- Powstanie zabudowy usługowej w okolicy, która będzie stanowić dodatkową uciążliwość dla mieszkańców

Mieszkańcy byli rozczarowani faktem, że trasa nie jest prowadzona korytarzem zarezerwowanym na tę drogę w latach '70. Wyrażali również swoje rozczarowanie wynikające z faktu powstania nowych „południowych” wariantów drogi, i propozycji budowy drogi w miejscu, gdzie jej przebieg był wcześniej planowany, co umożliwiłoby jej połączenie z obwodnicą Trójmiasta w węźle Osowa.

Mieszkańcy czuli się oszukani faktem, że przy projektowaniu wariantów drogi nie są brane pod uwagę plany zagospodarowania przestrzennego gminy oraz Regionalna Strategia Rozwoju Transportu Drogowego, które nie zakładały budowy drogi tej klasy w okolicy. Wiele osób decydując się na kupno działki lub nieruchomości, sprawdzało miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i możliwość powstania dróg szybkiego ruchu w okolicy. Teraz czują się oszukani, ponieważ swoje decyzje o kupnie działek w tym rejonie podejmowali licząc na to, że droga ekspresowa S6 ma przebiegać w północnej części regionu

Mieszkańcy Gdańska podważali konieczność budowy drogi w tym rejonie, powołując się na prognozy ruchu kołowego, który nie stwarza zapotrzebowania na tego typu drogę.

Obecnym na spotkaniu przedstawicielom projektanta oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zadawano następujące pytania:

- W jaki sposób będzie powiązana z drogą S6, projektowana nawa ul. Spadochroniarzy
- Czy zbadano ocenę ekonomiczną? Według oceny mieszkańców wariant A wydaje się tańszy w realizacji
- Jak będą przestrzegane normy hałasu, czy będą przewidziane w projekcie zabezpieczenia przeciw hałasowi?
- Kiedy zostanie podjęta decyzja o wyborze wariantu do dalszej realizacji?

Spotkanie w Kłosowie

- Wszyscy mieszkańcy, którzy zabrali głos w dyskusji **opowiedzieli się za wariantem A – „północnym”**, projektowanej trasy
- Zarzuty mieszkańców wobec prowadzenia trasy wariantami południowymi:
 - Po wybudowaniu trasy **będą się tworzyły korki**, ponieważ ruch samochodów będzie większy
 - **Dostępność trasy będzie ograniczona tylko do węzłów** – mieszkańcy okolic po których będzie przebiegała trasa nic nie skorzystają na jej wybudowaniu, bo nie będą się mogli na nią łatwo dostać
 - Droga będzie **źródłem uciążliwości dla mieszkańców** terenów, po których będzie przebiegała trasa

Pytania jakie mieszkańcy kierowali do przybyłych przedstawicieli projektanta oraz GDDKiA oddział w Gdańsku, dotyczyły:

- **Rozwiązań projektowych związanych z budową drogi:**
 - Zachowania ciągłości dróg publicznych krzyżujących się z planowanym przebiegiem trasy S6
 - Sposobu minimalizowania uciążliwości jakich źródłem będzie droga dla ludzi i środowiska
 - Planowanych punktów obsługi podróżnych na drodze S6 – ich lokalizacji i ilości
 - Przechodzenia trasy w okolicach jezior Marchowskich
 - Wariantu C w okolicy Warzenka – przechodzi tam przez tereny zielone, na których występuje zwierzyna
 - Lokalizacji węzła w miejscowości Miszewo

- **Procedury wyboru** wariantów planowanej drogi oraz dalszych czynności związanych z budową drogi:
 - Prawdopodobieństwa i procedury wybierania poszczególnych wariantów do dalszej realizacji
 - Wag, jakie są przyznawane poszczególnym kryteriom w analizie wielokryterialnej podczas wybierania wariantu do dalszej realizacji
 - Procesu wykupu gruntów pod budowę drogi – harmonogramu i procedury, w jakiej odbywa się wypłacanie odszkodowań
 - Procedury odwoływania się do sądu w przypadku nie zgodzenia się z wysokością odszkodowania wypłacanego za zajęcie gruntów pod inwestycję

- **Międzynarodowego charakteru trasy** – czy będzie to trasa włączona w międzynarodową sieć dróg
- Sposobu **aktualizacji map**, na których pracują projektanci
- **Porównania wariantów „północnego” i „południowych”** pod względem długości i ilości potrzebnych wyburzeń

Gdańsk Matarnia

Większość mieszkańców, którzy zabrali głos w dyskusji opowiedziało się za wariantem A – „północnym”, projektowanej trasy. Głosy poparcia kierowane były również dla wariantu B, który łączy się z Obwodową Trójmiasta w węźle Owczarnia II.

Mieszkańcy byli jednak rozczarowani faktem, że trasa nie jest prowadzona korytarzem zarezerwowanym na tę drogę w latach '70 i że w związku z tym powstały nowe, „południowe” warianty drogi łączące się z obwodnicą Trójmiasta w węźle Osowa.

Mieszkańcy czuli się oszukani faktem, że przy projektowaniu wariantów drogi **nie są brane pod uwagę plany zagospodarowania przestrzennego gminy** oraz Regionalna Strategia Rozwoju Transportu Drogowego, które nie zakładały budowy drogi tej klasy w okolicy Matarni lub Osowej.

Obawy związane z budową drogi w wariantach „południowych” zgłaszane przez przybyłych na spotkanie mieszkańców dotyczyły:

- Uciążliwości dla mieszkańców, które spowoduje budowa drogi w wariantach C. Zwłaszcza dla osób zamieszkujących:
 - Osiedle Matarnia
 - Osiedle Klukowo
 - Osiedle Nowy Świat
 - ul. Radiową
 - Barniewice

- Braku zabezpieczenia akustycznego po wybudowaniu drogi S6 – mieszkańcy obawiają się, że ekrany nie zostaną wybudowane, nawet jeśli zabezpieczenia zostaną zaprojektowane

- Potrzeby modernizacji dróg w rejonie węzła Owczarnia w przypadku włączenia do niego drogi S6. Mieszkańcy przewidują w takim wypadku zwiększenie się ruchu samochodów w tym rejonie, a już teraz, z powodu korków, ciężko się dostać stamtąd np. do Gdańska Oliwy.

Mieszkańcy zadali obecnym na spotkaniu przedstawicielom projektanta pytania, które dotyczyły:

- Powodów, dla których powstały warianty B i C. Mieszkańcy dopytywali, czy czas powstania pozwalał na dokładne przeanalizowanie projektów tych wariantów

- Rozwiązań w zakresie ochrony przed hałasem:
 - Brania pod uwagę akustycznej mapy Gdańska przy projektowaniu wariantów drogi
 - Stosowanych zabezpieczeń przed hałasem wzdłuż projektowanej drogi
- Rozwiązań projektowych związanych z budową drogi:
 - Sposobu rozwiązania sprawy komunikacji miejskiej w okolicy dzielnicy Matarnia w przypadku budowy drogi w wariantcie C. Mieszkańcy dopytywali czy autobusy miejskie będą mogły jeździć po drodze ekspresowej oraz jak będzie wyglądała sprawa przystanków autobusowych
 - Możliwości przedostania się na drugą stronę drogi ekspresowej przez pieszych oraz pojazdy
 - Odległości, w jakiej może się znajdować budynek mieszkalny od skraju drogi
- Procesu wybierania wariantu do dalszej realizacji:
 - Sposobu analizy wariantów oraz kryteriów branych pod uwagę przy wyborze wariantu do dalszych prac
 - Oceny ekonomicznej poszczególnych wariantów przebiegu drogi. Według oceny mieszkańców, którzy przeprowadzili analizę wielokryterialną, wariant A wydaje się tańszy w realizacji
 - Sposobu upublicznienia wyników analizy wielokryterialnej wariantów przebiegu trasy
 - Dalszych kroków przy podejmowaniu decyzji o wyborze wariantu do dalszych prac oraz harmonogramu podejmowania tej decyzji
 - Organu wydającego decyzję środowiskową dotyczącą budowy drogi
- Aktualności ortofotomap i sposobów ich aktualizacji

Mieszkańcy zgromadzeni na spotkaniu zgłosili do zaprezentowanych wariantów następujące uwagi:

- Część mieszkańców Nowego Świata, Barniewic oraz części Osowy zgłaszała protest przeciwko aktualnemu przebiegowi wariantu B w okolicy Barniewic. Jako znacznie lepsze rozwiązanie proponowano rozdzielenie wariantu B i C na południe od Barniewic. Warianty miałyby być poprowadzone jednym korytarzem do wiaduktu nad torami w aktualnym wariantcie C i rozdzielałyby się w tym miejscu. Wariant B w linii prostej prowadzony byłby dalej do węzła Owczarnia II.

Spotkanie z przedstawicielami władzy

Spotkanie odbyło się w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Byli na nim obecni zainteresowani przedstawiciele władzy i biznesu. Gospodarzem spotkania był inwestor drogi – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Gdańsk.

Na spotkaniu zostały wygłoszone prezentacje dotyczące parametrów technicznych oraz szczegółowego planowanego przebiegu wraz z trudnościami projektowymi w poszczególnych wariantach drogi oraz analiz natężeń ruchu.

Po wygłoszonych prezentacjach nastąpiła dyskusja, w której głos zabrali:

- Tadeusz Mendel – Biuro Rozwoju Gdańska:
 - Czy w ramach wariantu C położonego bliżej lotniska był rozpatrywany węzeł integracyjny?
 - Jak opracowano model natężenia ruchu, grawitacyjnie czy wskaźnikowo?
- Ryszard Rosko – Spółka 2012:

- Czy szukanie kolejnych rozwiązań poprowadzenia drogi S6 ma sens i jakie są przyczyny powstawania nowych wariantów?
- Włodzimierz Machczyński - prezes zarządu Portu Lotniczego im L. Wałęsy w Gdańsku:
 - Poparcie dla wariantu C, ale tego oddalonego od lotniska. Wariant zbliżony do lotniska ingeruje w prowadzoną i planowaną rozbudowę portu lotniczego.
- Jerzy Góra - przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku:
 - Włączenie drogi S6 do obwodowej Trójmiasta w węźle Owczarnia II (wariant B) spowoduje utrudniony dostęp do lotniska, rozwiązaniem bardziej funkcjonalnym jest włączenie trasy w węźle Matarnia
- Wiesław Bielawski – Zastępca Prezydenta m. Gdańska ds. polityki przestrzennej:
 - Jaka jest wiedza projektantów o projektowanej kolei metropolitalnej i czy jej plany są brane pod uwagę przy planowaniu drogi S6?
 - W przypadku wyboru wariantu C, który przebiega bliżej lotniska, do dalszej realizacji spodziewane są znaczne protesty mieszkańców.
- Albin Bychowski – burmistrz gminy Żukowo:
 - Prośba o zdecydowanie o przebiegu drogi krajowej nr 20, bowiem znajomość tego przebiegu ma kluczowe znaczenie przy budowie węzła Tuchom w wariacie C planowanej trasy
 - Czy przy analizach ruchu na ulicy Budowlanych brano pod uwagę zamknięcie ulicy Słowackiego?
- Marek Piskorski – Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska:
 - Opowiedzenie się za włączeniem trasy S6 w Obwodową Trójmiasta w węźle Owczarnia II
 - Wprowadzenie trasy S6 w węźle Matarnia spowoduje wzrost ruchu – trasa dodatkowo przejmie ruch lokalny i ze strefy ekonomicznej
 - Kolejnym minusem wariantu C jest fakt, że przechodzi on przez tereny leśne
- Joanna Jarosik - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Pomorskiem:
 - Czy w procesie projektowania przebiegu odcinka drogi S6 Lębork – Obwodowa Trójmiasta brano były pod uwagę ramowe uwarunkowania środowiskowe?
 - Czy wszystkie warianty są porównywalne środowiskowo?

Wszyscy mieszkańcy, którzy zabrali głos w dyskusji opowiedzieli się przeciw wariantom „południowym” projektowanej trasy. Mieszkańcy sprzeciwiający się realizacji trasy S6 zgodnie z wariantami B i C podważali zasadność wybudowania drogi w tym rejonie. Wyrazili wątpliwości, co do fachowości wykonania planów wariantów „południowych” ze względu na krótszy czas ich powstawania w stosunku do wariantu A. Ich zdaniem nowa inwestycja nie rozładuje ruchu, samochody i tak będą jeździły starymi drogami. Dla mieszkańców tych terenów, droga ekspresowa kojarzy się wyłącznie z uciążliwościami, jakie spowoduje dla mieszkańców

Argumenty przemawiające zdaniem mieszkańców, przeciw budowie drogi kończącej się w węźle Matarnia, to:

- **Względy środowiskowe:** jest to otulina parku krajobrazowego, w okolicach Matarnii znajdują się ujęcia wody dla miasta oraz pas ochrony zabytków, w tym kościół św. Walentego z XIV w.
- **Względy społeczne:** znaczne pogorszenie warunków mieszkaniowych poprzez hałas i zanieczyszczenie powietrza emitowane przez drogę
- **Względy komunikacyjne:** mieszkańcy jako lepsze rozwiązanie dla tego regionu proponują tzw. „Spinkę Borusewicz” – połączenie od węzła Straszyn do Żukowa – nowego przebiegu drogi S7. Stworzyłoby to dogodną obwodnicę Trójmiasta. Dojazd do Gdyni w przypadku takiego rozwiązania zapewniłyby istniejące drogi o parametrach dróg wojewódzkich

Pytania zadane przez mieszkańców podczas dyskusji, dotyczyły:

- Kwestii środowiskowych związanych z budową drogi w wariantach C:
 - Ochrony przeciwhałasowej, jaka jest przewidziana dla położonych w pobliżu planowanej drogi osiedli: Klukowo, Matarnia, Złota Karczma
 - Ochrony przeciw zanieczyszczeniom powietrza spowodowanym przez przejeżdżające samochody
 - Przeprowadzania badania oddziaływania trasy na środowisko – kiedy i przez kogo były robione? Czy zostanie udostępniony raport oddziaływania na środowisko?
 - Pasa zieleni w okolicy osiedla Matarnia, który wytlumia hałas z obwodnicy. Mieszkańcy chcieli się dowiedzieć, czy w przypadku wyboru wariantu C zostanie on zlikwidowany?
- Procesu przeprowadzania i analizowania spotkań informacyjnych oraz procedury wyboru wariantu drogi do dalszej realizacji:
 - Identyfikowania ankiet – zmieniają się warianty i czy badaczom uda się poprawnie odnieść oceny do poszczególnych wariantów
 - Procedury, według której wybierane są warianty – czy radni Gdańska będą mogli odrzucić warianty B i C
 - Pominięcia Nowego Świata w procesie spotkań informacyjnych. Mieszkańcy Nowego Świata zgłaszali potrzebę przeprowadzenia spotkania w ich miejscowości
- Rozwiązań projektowych dotyczących węzła Matarnia oraz wpływu drogi na ruch na innych węzłach:
 - Konieczności przebudowy ulic w okolicy węzła Matarnia po włączeniu w niego drogi S6 – ul. Budowlanych i ul. Słowackiego
 - Przebudowy węzła Matarnia i sposobów połączenia planowanej drogi S6 z Obwodową Trójmiasta
 - Wpływu nowej trasy na przepustowość ruchu na innych węzłach. Mieszkańcy domagali się pokazania kartogramów natężeń ruchu. Dociekali czy były robione prognozy ruchu.
- Rozwiązań projektowych dotyczących planowanej trasy w wariantach C:
 - Zachowania sieci dróg lokalnych w Matarni oraz połączenia drogowego Matarni i Złotej Karczmy
 - Tego, jak będzie wyglądał ruch pieszy w pobliżu drogi. Szczególnie w pobliżu szkoły w Złotej Karczmi, gdzie już teraz dochodzi do wielu wypadków z udziałem dzieci
 - Odległości w jakiej planowana droga będzie przebiegała od zabudowań, w tym od elektrociepłowni oraz jaki zasięg terytorialny będzie miał węzeł Matarnia po włączeniu do niego trasy S6
 - Różnicy poziomów pomiędzy osiedlem Matarnia, obwodnicą i osiedlem Złota Karczma – sposobu, w jaki projektanci zamierzają ją pokonać, ponieważ ma tam być zbudowany wiadukt
 - Obsługi przez trasę S6 planowanego przy ulicy Budowlanych centrum logistycznego, gdzie będzie dużo przeładowywanych TIR-ów

Podsumowanie wniosków ze spotkań z mieszkańcami przeprowadzonych w ramach Etapu II konsultacji społecznych:

- Mieszkańcy widzą potrzebę budowy nowej drogi, ale są przeciwni prowadzenia jej w pobliżu ich miejsca zamieszkania
- Usytuowanie wariantu w jak największej odległości od własnego domostwa jest głównym kryterium akceptacji konkretnego wariantu projektowej drogi ekspresowej
- Mieszkańcy czują się oszukani faktem, że przy projektowaniu drogi ekspresowej nie są brane pod uwagę regionalne plany zagospodarowania przestrzennego – wybierając miejsce zamieszkania, często sprawdzali któredy mają przebiegać planowane inwestycje drogowe i teraz są zaskoczeni przedstawianymi wariantami drogi ekspresowej S6

- Mieszkańcy terenów, po których przebiegają południowe warianty drogi nie rozumieją dlaczego droga nie może przebiegać korytarzem z lat '70 i ciągle zgłaszają postulaty, by poprowadzić ją zgodnie ze starymi planami

Główne problemy podnoszone przez mieszkańców, **związane z budową drogi**, to:

- Uciążliwości dla mieszkańców, których domy znajdują się w pobliżu projektowanej drogi – hałas, zanieczyszczenie powietrza spalinami, trudności w skomunikowaniu się z terenami, które po wybudowaniu drogi ekspresowej znajdują się po jej przeciwnej stronie;
- Wywłaszczenia i wypłaty odszkodowań – obawy o zbyt niskie kwoty odszkodowań;
- Możliwość degradacji środowiska przyrodniczego oraz zmiana charakteru terenów, po których ma przebiegać droga, np. z wiejskich i rekreacyjnych na bardziej hałaśliwe, a tym samym mniej atrakcyjne jako miejsca wypoczynku i rekreacji;
- Powiększenie się korków na istniejących drogach i ulicach w związku z włączeniem ruchu tranzytowego;

Mieszkańcy **nie posiadają odpowiedniej wiedzy** o podziale obowiązków i władzy między poszczególnymi jednostkami władzy, inwestorem oraz projektantem, co sprawia, że są zdezorientowani i przyjmują **postawę obronną**. Postawa ta wyraża się często poprzez **brak konstruktywnej krytyki** poszczególnych wariantów i odrzucanie jakiegokolwiek propozycji. Duża część mieszkańców prezentują postawę określaną w literaturze jako syndrom „NIMBY” będący skrótem od ang. Wyrażenia „Not In My Back Yard”, co oznacza „nie na moim podwórku”. Najkrócej sytuację taką można opisać mówiąc, że mieszkańcy nie podważają konieczności budowy drogi ekspresowej pomiędzy Lęborkiem, a Trójmiastem, ale nie godzą się, by uciążliwa inwestycja zlokalizowana została właśnie w ich otoczeniu.

Osoby mieszkające w okolicach wariantów południowych są wstępnie uprzedzone do tych wariantów, droga S6 jest dla nich drogą „niechcianą”. Protesty mieszkańców gmin położonych na przebiegu korytarza północnego są, ich zdaniem, jedyną przyczyną powstania nowych wariantów. Takie założenie uruchamia **postawę negatywną wobec drogi bez wcześniejszego zapoznania się z argumentami** - jeśli wiele osób sprzeciwiało się budowie drogi, to znaczy, że ta droga musi być „zła”.

ETAP III: Badania postaw mieszkańców obszaru znajdującego się w zasięgu nowoprojektowanych dróg oraz ocena poszczególnych wariantów przebiegu dróg. Badania ilościowe z mieszkańcami obszarów, w których może przebiegać korytarz nowoprojektowanej drogi.

Konsultacje społeczne przeprowadzone w ramach III etapu badań dotyczyły oceny ostatecznie przygotowanych wariantów przebiegu planowanej drogi ekspresowej oraz wskazanie najbardziej optymalnego wariantu dla mieszkańców badanego regionu.

Badanie było przeprowadzone metodą wywiadów bezpośrednich w domach respondentów, z użyciem kwestionariusza papierowego.

W ramach badania zrealizowano łącznie 1509 wywiadów, z czego 513 z mieszkańcami Trójmiasta (w tym osiedli i dzielnic położonych w pobliżu połączenia planowanej drogi z obwodnicą trójmiejską), 522 z mieszkańcami miejscowości położonych w pobliżu odcinka Lębork-Milwino oraz 473 z mieszkańcami miejscowości położonych w pobliżu odcinka Milwino- Obwodowa Trójmiasta.

Liczba wywiadów w miejscowościach na trasie planowanego przebiegu drogi ekspresowej była dobierania proporcjonalnie do liczby mieszkańców. Wyjątek stanowią Lębork i Luzino, które ze względu na dużą liczbę mieszkańców mają obniżony udział w próbie.

W wybranym gospodarstwie pytania ankiety zadawano dorosłej osobie, która jako ostatnia obchodziła urodziny. Wywiady realizowano na przemian z kobietą i mężczyzną, aby poznać zróżnicowane opinie mieszkańców.

Wywiady realizowano w terminie 5-22 luty 2009 r.

Maksymalny błąd pomiaru wynosi 2,6%.

Na wyniki zostały nałożone testy istotności tak, aby pokazać, które różnice rzeczywiście odzwierciedlają różne opinie. W analizach zostały wykorzystane testy na równość proporcji (przy rozkładach procentowych) i równość średnich (przy średnich ocenach) – testy o rozkładzie T-studenta z dwustronnym obszarem krytycznym i domyślnym poziomem istotności 5%.

W badanym regionie najintensywniej użytkowana jest droga krajowa nr 6. Mniej kierowców wybiera drogi wojewódzkie 218 i 224. Zdecydowanie najmniejsze obciążenia mają pozostałe drogi krajowe – nr 7 i 20.

Polacy pogodzili się z faktem, że wiele naszych dróg ma zły stan nawierzchni. Znacznie większe niezadowolenie niż dziury w asfalcie wzbudza duże natężenie ruchu i konieczność stania w korkach. Kierowcy narzekają także na pieszych poruszających się poboczami, pojazdy rolnicze, które przeszkadzają w jeździe oraz innych kierowców łamiących przepisy drogowe.

Badani wyraźnie i jednogłośnie mówią o konieczności przede wszystkim poprawy jakości już istniejących tras, w drugiej kolejności zaś o budowie nowych dróg.

Informacja o planach budowy nowej trasy ekspresowej S-6 Szczecin-Gdańsk została przyjęta entuzjastycznie. Z nową drogą kierowcy wiążą nadzieje na zmniejszenie korków, szybszą i bezpieczniejszą podróż. Dla części respondentów nowa trasa zwiększy możliwości rozwoju regionu.

Entuzjastycznie została również przyjęta informacja o budowie odcinka Lębork-Obwodowa Trójmiasta. Co prawda istnieją obawy, że może ona wpłynąć negatywnie na środowisko naturalne, ale użytkownicy dróg zyskają za to lepsze warunki jazdy. Pozytywnie oceniany jest nie tylko plan budowy drogi ekspresowej w regionie, ale również jej techniczne parametry.

Wskazanie najlepszego przebiegu drogi jest na niektórych odcinkach utrudnione. Preferencje mieszkańców regionu najbardziej widoczne są na poziomie głównych wariantów. Podczas oceny bardziej szczegółowych opcji często nie dostrzegano między nimi różnic, co utrudniało jednoznaczny wybór najlepszej z nich.

W przypadku Odcinka 1 (Lębork-Strzebielino) najbardziej preferowany jest Wariant II (zielony), zaś na Odcinku 2 (Strzebielino-Obwodowa Trójmiasta) warianty Grupy A. Trudno jest jednak jednoznacznie wskazać spośród wariantów Grupy A, tę najlepszą opcję. Nieco lepiej wypadła opcja A (niebieska), jednak przewaga nad opcją A1 (fioletowa) nie jest znacząca.

W przypadku mniej popularnych wariantów Grupy B/C, droga powinna zdaniem respondentów przebiegać na Odcinku 1 - Wariantem B południowym (zielony), zaś na Odcinku 3 - Wariantem C (różowy). Na Odcinku 2 oba warianty (B północny i południowy) spotkały się z podobnym uznaniem, więc trudno tutaj wskazać najbardziej preferowaną opcję przebiegu planowanej drogi ekspresowej. W opinii badanych są one do siebie zbliżone, więc czy droga będzie przebiegała w Wariantcie B północnym (brązowy), czy B południowym (pomarańczowy) nie ma tak istotnego znaczenia.

Kolejnym etapem badania były tzw. badania fokusowe nazywane także zogniskowanymi wywiadami grupowymi.

Zogniskowane wywiady grupowe (FGI – Fokus Group Interview) to **technika badawcza polegająca na dyskusji grupy respondentów o zbliżonych doświadczeniach** takich jak podobny styl życia, różniących się jednak wyznaczonymi cechami społeczno-demograficznymi. Zogniskowany wywiad grupowy polega na rozmowie niewielkiej grupy zaproszonych osób, z udziałem doświadczonego moderatora, który ukierunkowuje przebieg dyskusji na zagadnienia, które mają zostać omówione podczas spotkania.

W badaniach prowadzonych na zlecenie GDDKiA o/Gdańsk przez przedstawicieli Pentor Research International utworzono 6 grup dyskusyjnych składających się z użytkowników dróg korzystających z nich w różnym stopniu i reprezentowanych przez:

- przedsiębiorców i przedstawicieli biznesu,
- mieszkańców danego regionu będących częstymi użytkownikami dróg,
- mieszkańców, którzy nie korzystają intensywnie z sieci drogowej w danym rejonie.

Pozwoliło to na konfrontację różnych stanowisk i opinii dotyczących projektowanej drogi ekspresowej S6 oraz uniknięcie efektu potęgowania się skrajnych opinii pod wpływem otoczenia.

Respondenci znajdowali wiele pozytywnych stron budowy trasy ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Trójmiasto.

Główną korzyścią powstania takiej drogi jest zgodnie z opiniami badanych **podniesienie wygody i szybkości podróży**. Respondenci zauważają, że w omawianym regionie brakuje dróg dobrej jakości, które nie byłyby zakorkowane. Jest to dla nich znacznym utrudnieniem i niewygodą. Powstanie nowej drogi mogłoby rozwiązać ten problem. Osoby biorące udział w badaniu oczekują, że nowa droga skróci czas dojazdu do Lęborka i Gdańska oraz do innych, ważnych dla nich miejscowości, a poprzez bliskość autostrady A1 skróci się również czas dojazdu do centrum kraju.

Szybszy dojazd do Trójmiasta jest ważny zwłaszcza do osób, które tam pracują, a mieszkają w mniejszych miejscowościach na obrzeżach aglomeracji trójmiejskiej. Szybki i bezpieczny dojazd do pracy byłby dla nich znacznym ułatwieniem.

Kolejnym plusem budowy drogi ekspresowej S6 na wspomnianym już odcinku będzie **podniesienie bezpieczeństwa jazdy**. Nowa droga gwarantuje bezkolizyjne skrzyżowania, które zdaniem respondentów pozytywnie wpłyną na poprawę warunków jazdy i zmniejszenie liczby kolizji drogowych. Inne czynniki, które będą miały podobny wpływ to: brak dziur w jezdni oraz brak kolein.

Inną ze wskazywanych przez respondentów korzyści jest **łatwiejszy dojazd do miejscowości wypoczynkowych dla turystów oraz mieszkańców regionu** – szybki dojazd na miejsce wypoczynku stanowi o jego atrakcyjności. Respondenci widzą szansę jeszcze większego rozwoju regionu jako miejsca wypoczynkowego, kiedy turyści będą mieli możliwość szybkiego dojazdu do miejscowości nadmorskich, np. Łeby oraz miejsc wypoczynkowych nad jeziorami.

Wśród innych korzyści wymienianych przez przedstawicieli lokalnych społeczności wymieniano także:

Wyprowadzenie ruchu TIR-ów z miast przez, które przechodzi obecna droga S6 lub Obwodowa Trójmiasta – osoby biorące udział w badaniu podkreślały uciążliwości związane z mieszkaniem w pobliżu dróg, po których obecnie poruszają się TIR-y. Są to w szczególności drgania i hałas. Nowa droga sprawi, że większość samochodów ciężarowych będzie przemieszczała się właśnie tą trasą i odciąży drogi w miastach.

Mniejsze natężenie ruchu na istniejących drogach – ruch samochodowy, dzięki większej ilości dróg do wyboru, rozłoży się na istniejącą sieć dróg oraz nowopowstałą S6 i dzięki temu zmniejszy się jego natężenie. Będzie to widoczne zwłaszcza w regionie „małego Trójmiasta” – Redy, Rumi, Wejherowa, gdzie obecnie jest trudno się poruszać z uwagi na korki. Respondenci z Gdańska, zdają sobie sprawę z tego, że korki na ulicach miasta Gdańska nadal pozostaną, zmieni się jedynie ich położenie. Będzie tak dopóki nie zostaną wybudowane drogi dojazdowe z większą liczbą pasów jezdni i poprawiona zostanie infrastruktura drogowa w całym Trójmieście.

Rozwój regionu – budowa drogi zapewni ludziom miejsca pracy. Powstaną również nowe miejsca pracy w punktach obsługi podróżujących. Większa liczba turystów również przyczyni się do lepszego rozwoju gospodarczego regionu.

Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza – większa przepustowość dróg oraz mniejsze natężenie ruchu spowodowane większą ilością tras do wyboru spowoduje mniejszą emisję spalin. Najwięcej spalin jest emitowanych w czasie stania w korkach, ruszania i zatrzymywania się pojazdów. Płynny ruch samochodów przyczyni się do ochrony środowiska zdaniem respondentów.

Łatwiejszy i szybszy dojazd do lotniska Rębiechowo – osoby biorące udział w badaniu odebrały możliwość szybszego dojazdu do lotniska (zwłaszcza w wariantach C1 i C2) jako udogodnienie dla nich w korzystaniu z portu lotniczego. Respondenci widzą w tym również możliwość rozwoju regionu – lepsze skomunikowanie lotniska z Trójmiastem i innymi częściami regionu może pozytywnie wpłynąć na rozwój biznesu i turystyki.

Przedsiębiorcy, którzy przybyli na spotkania zarówno w Gdańsku, jak i w Lęborku, dodatkowo w powstaniu nowej trasy S6 widzieli następujące korzyści:

Mniejsze koszty prowadzenia przedsiębiorstwa, na które składają się takie czynniki, jak:

- Zmniejszone koszty utrzymania samochodu związane z jazdą po lepszej drodze, na której jest mniej dziur i kolein;
- Mniejsze zużycie paliwa – związane z mniejszą ilością korków;
- Bezpłatność drogi – droga przypominająca autostradę, a bezpłatna.

Możliwość poszerzenie pola działania przedsiębiorstwa oraz jego rozwój, co jest związane z:

- Szybszym dotarciem do klienta dzięki mniejszej ilości korków zarówno na drogach lokalnych, które zostaną odciążone przez budowę nowej drogi oraz dzięki poruszaniu się po samej drodze ekspresowej
- Możliwością oferowania swoich usług bądź towarów na większym terenie – szybsze poruszanie się „z mniejszy” odległości pomiędzy różnymi miejscowościami – skróci się czas dojazdu i będzie opłacalna ekspansja na dalsze tereny

Budowa drogi może stać się **dźwignią napędową dla gospodarki regionu**, zwłaszcza w czasie kryzysu:

- Powstaną nowe miejsca pracy zarówno przy budowie drogi, jak i w wyniku nowych inwestycji związanych z drogą, które mogą ożywić gospodarkę regionu

Poza korzyściami płynącymi z budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku pomiędzy Lęborkiem, a Trójmiastem respondenci wskazywali na liczne zagrożenia i obawy związane z realizacją inwestycji.

Wśród wymienianych zagrożeń znalazły się m.in.:

1. Uciążliwości dla mieszkańców, których domy znajdują się w pobliżu projektowanej drogi – hałas, zanieczyszczenie powietrza spalinami.

Respondenci uznali te niedogodności za istotne, pomimo, że dotyczą one stosunkowo małej liczby ludności. Dla osób, które mieszkają w pobliżu projektowanej drogi, zrealizowanie tej inwestycji będzie wiązało się z różnorodnymi niedogodnościami (prowadzenie prac budowlanych, późniejsze oddziaływanie hałasu itp.). Dla osób, które osiedliły się na terenach podmiejskich, licząc na ciszę i spokój, nowa droga oznacza zmianę charakteru okolicy, w której mieszkają, a tym samym pogorszenie warunków życia. Również na osiedlach podmiejskich (w rejonie Trójmiasta), budowa takiej drogi może wiązać się z dużymi niedogodnościami dla mieszkańców – obecnie powstaje tam intensywna zabudowa mieszkaniowa. Korzyści płynące z budowy drogi będą odczuwane przez większą rzeszę osób. Ponadto, respondenci zwracali uwagę na dobre rozwiązania projektowe, jakie się obecnie stosuje do zmniejszenia uciążliwości dla mieszkańców. Ekranu stawiane przy nowopowstających drogach pozwalają na uniknięcie znacznej części hałasu, który wytwarza droga.

2. Wywłaszczenia i wypłaty odszkodowań – obawy o zbyt niskie odszkodowania.

Osoby biorące udział w badaniu nie widziały większego zagrożenia w tym wypadku. Uważały one, że mogą się pojawić oczywiście jakieś problemy, ale będą to kwestie indywidualne, niewpływające na całość procesu.

3. Nieuwzględnianie planów zagospodarowania przestrzennego gmin przy projektowaniu trasy oraz nie prowadzenie trasy korytarzem z lat '70.

Większość respondentów biorących udział w badaniu rozumie powodów, dla których droga nie może być prowadzona korytarzem planowanym przed laty. Ich zdaniem takie rozwiązania stwarzają wrażenie nieuporządkowania i chaosu w sprawach gospodarki przestrzennej. Respondenci nie mają zbyt dobrej opinii o urzędach i instytucjach zajmujących się inwestycjami drogowymi w Polsce. Uważają, że zbyt mało inwestycji jest realizowanych, a dodatkowo czas ich realizacji się przedłuża. Respondenci mają wrażenie, że plany ciągle się zmieniają i nie ma ciągłości w projektowaniu.

4. Możliwość degradacji ekologicznej oraz zmiana charakteru terenów, po których ma przebiegać droga z wiejskich i rekreacyjnych na bardziej halaśliwe.

Respondenci w powstaniu nowej drogi widzieli raczej możliwość poprawy warunków ekologicznych na danym terenie – mniejsza emisja spalin związana z tym, że samochody nie będą stały w korkach. Problemem zauważanym przez respondentów była wycinka lasów pod budowę drogi. Jednakże, jest to strata, którą trzeba ponieść, by region mógł się rozwijać, a mieszkańcy mogli wygodnie, szybko i bezpiecznie się przemieszczać.

|Nowa droga jest również szansą na rozwój turystyki w regionie. Łatwiejszy dojazd do miejsc lotniskowych może wręcz zachęcić turystów do przyjazdów do miejscowości nadmorskich, jak i położonych nad jeziorami. Oczywiście stracą osoby zajmujące się turystyką, które oferowały swoje usługi na terenach, w pobliżu, których przebiegać będzie trasa szybkiego ruchu. Bezpośrednie sąsiedztwo takiej trasy na pewno wpłynie na zmniejszenie walorów turystycznych takich obszarów.

5. Powiększenie się korków na drogach w związku z włączeniem ruchu tranzytowego.

Problem ten był zauważany jedynie przez mieszkańców Gdańska i dotyczył zwłaszcza Trójmiasta. Włączenie drogi ekspresowej do obwodnicy Trójmiasta bez przygotowania odpowiedniej przepustowości dróg dojazdowych w mieście może sprawić, że korki na ulicach nadal pozostaną, zmieni się jedynie ich miejsce. Ruch samochodów z drogi ekspresowej będzie kierowany w mieście w drogi jednopasmowe, co spowoduje ich zakorkowanie. Rozwiązaniem tego problemu mogłoby być całościowe przebudowanie sieci dróg w Trójmieście lub włączenie drogi ekspresowej S6 jeszcze bardziej na południe, bliżej południowej obwodnicy Gdańska. Jest to, zdaniem respondentów, sposób na rozładowanie korków i wydaje się to rozwiązanie, rozwiązaniem przyszłościowym.

6. Trudności w przedostaniu się na drugą stronę drogi – mieszkańcy obawiają się, że będą musieli nadkładać drogi.

Jest to problem bardzo istotny zwłaszcza w przypadku osób, które posiadają dzieci. Obawiają się one, że dzieci będą musiały nadkładać drogi podczas dojeżdżania do szkoły. Ponadto, istnieje obawa, że będzie to mniej bezpieczne. Jest to uciążliwość dotkliwa właśnie dla dzieci oraz osób, które nie mają samochodu, ponieważ osoby zmotoryzowane łatwo włączają się do ruchu albo poprzez węzły do drogi ekspresowej albo będą korzystać z dróg lokalnych.

7. Prowizoryczność rozwiązania – I etap z tylko dwoma pasami – zdaniem mieszkańców potrzebne byłyby od razu 3 pasy, ich zdaniem jakość później wykonywanych pasów jest gorsza. Potrzeba wyłączenia z ruchu na czas budowy jezdnii stanowi kolejne utrudnienie. W przypadku respondentów mieszkających w Lęborku i okolicach, dodatkowym minusem może okazać się omijanie Lęborka przez potencjalnych turystów przy wyborze wariantu niebieskiego. Może to spowodować osłabienie gospodarki miasta

Jednym z założeń prowadzenia badania opinii lokalnej społeczności w postaci zogniskowanych wywiadów grupowych (FGI) było poznanie różnych punktów widzenia przedstawicieli mieszkańców terenów, przez które przebiegać mają analizowane warianty projektowanej drogi ekspresowej S6. Preferencje wobec poszczególnych wariantów różniły się znacznie w zależności od rejonu – inne były w pobliżu Lęborka, i inne były w rejonie Gdańska.

Respondenci z Gdańska przychylali się do wariantów biegnących jak najbardziej na południe. Sami zaproponowali wariant, który włączałby się do obwodnicy Gdańska w jej południowym odcinku. Ich zdaniem, główne zalety takiego rozwiązania to:

- Wyprowadzenie ruchu TIR-ów z Gdańska;
- Zmniejszenie natężenia ruchu w mieście.

Z pośród wariantów obecnie rozpatrywanych ich aprobatę wzbudziły warianty B i C. Ich zaletami są wg. badanych:

- Łatwiejszy dojazd do lotniska;
- Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza większą część miasta.

Większość respondentów nie miała sprecyzowanych preferencji w zakresie wyboru wariantu. Wszystkie propozycje wydały im się dobre. Widzą oni dużą potrzebę budowy takiej drogi w regionie Trójmiasta. Odciąży ona ruch na obecnych drogach, które obecnie są często zakorkowane, a dodatkowo ich jakość oceniana jest nisko. Respondenci wyrażają opinie, że drogę ekspresową należałoby wybudować znacznie szybciej niż wynikałoby to z propozycji inwestora - zakładany rok oddania drogi do użytkowania 2013 r..

Respondenci z Lęborka i okolic widzieli plusy i minusy w obu wariantach:

Wariant III (niebieski) w okolicy Lęborka:

- Biegnie po terenach mniej zurbanizowanych, więc będzie konieczna mniejsza liczba wyburzeń. Wariant ten, zdaniem respondentów, będzie powodować mniej uciążliwości dla mieszkańców.
- Droga ekspresowa prowadzona bliżej miejscowości nadmorskich – będzie ułatwiała dojazd dla turystów chcących odpocząć nad morzem. Większa wygoda dojazdu do miejsc wypoczynkowych może zwiększyć ruch turystów i wspomóc gospodarkę regionu.
- Kierowcy z Lęborka i okolic włączaliby się do ruchu na drodze S6 dalej od Lęborka, wcześniejsze odcinki trasy musieliby pokonywać drogami niższej klasy. Zdaniem badanych droga w wariantcie III nie byłaby w pełni wykorzystywana.
- Podróżni udający się do Łeby omijaliby Lębork – z jednej strony jest to plus, ponieważ miasto jest zakorkowane, zwłaszcza w sezonie letnim, z powodu ruchu turystów. Jednakże, z drugiej strony, osoby przejeżdżające przez Lębork, często się w nim zatrzymują i dokonują zakupów. Sprzyja to rozwojowi miasta.

Wariant II (zielony) w okolicach Lęborka:

- Wariant zapewnia łatwiejszy dostęp do drogi S6 dla mieszkańców Lęborka i okolic.
- Jest krótszy – będzie tańszy w budowie, a co za tym idzie może wcześniej powstanie.

- Nie niszczy terenów zielonych w takim stopniu jak wariant niebieski.
- Biegnie w okolicy torów kolejowych – zmniejsza to jego uciążliwość dla ludności.
- Nie wyprowadza ruchu turystów z Lęborka, co może prowadzić do tego, że miasto nadal będzie zakorkowane. Jest to uciążliwe dla mieszkańców, zwłaszcza w sezonie letnim, kiedy jest większy ruch turystów.

Warianty w pobliżu Gdańska:

- Wariant biegnący najbliżej lotniska (C1 lub C2) – ułatwi korzystanie z portu lotniczego, skraca czas potrzebny na dojazd do lotniska. Jest to ważna zaleta dla respondentów, którzy albo sami korzystają z portu lotniczego, albo widzą w tym szansę rozwoju regionu – łatwiejszy i szybszy sposób dostania się do tych terenów dla turystów, przedsiębiorców wpłynie na ich atrakcyjność

Podsumowanie:

Zastosowanie różnego typu technik i metod badawczych pozwoliło na uzyskanie pełnego obrazu społecznego poparcia lub sprzeciwu dla poszczególnych wariantów przebiegu dróg. Tak szeroko zakrojone konsultacje społeczne umożliwiły poznanie opinii użytkowników dróg i przedstawicieli lokalnych społeczności, co z kolei pozwoliło na dokonywanie wielu zmian w przebiegu projektowanych wariantów drogi ekspresowej, wprowadzenie wariantów dodatkowych lub taką korektę proponowanych rozwiązań, która zadowoliłaby mieszkańców terenów przyległych do drogi. Dzięki organizacji licznych spotkań z mieszkańcami, przedstawicielami samorządów i przedsiębiorców uzyskano swego rodzaju sprzężenie zwrotne pomiędzy stronami reprezentującymi mieszkańców oraz inwestora i zespół projektantów. Przyczyniło się to do uwzględnienia wielu uwag zgłaszanych w czasie trwania spotkań lub tych, które wpływały do Inwestora i projektantów w formie pisemnej w późniejszym terminie.