



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.124.2025

Warszawa, 07 grudnia 2025

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 13332 Posła na Sejm RP pana Dariusza Mateckiego w sprawie ponownej oceny geotechnicznej oraz rozważenia zmiany lokalizacji Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) Sławoszewo w ciągu drogi ekspresowej S6 (Zachodniej Obwodnicy Szczecina), przekazaną do Ministra Infrastruktury pismem z dnia 5 listopada 2025 r. informuję co następuje.

W ramach prac przygotowawczych dla budowy Zachodniej Obwodnicy Szczecina została zlecona i opracowana uproszczona Koncepcja Programowa wraz z dokumentacją związaną z rozpoznaniem podłoża gruntowego. Zrealizowane zostały opracowania wraz z pracami terenowymi, tomografią elektrooporową całej trasy oraz badaniami laboratoryjnymi poprzedzonymi pracami geofizycznymi. Badania wykonane zostały przez profesjonalny zespół posiadający odpowiednie uprawnienia geologiczne, doświadczony w realizacji badań podłoża dla inwestycji liniowych. Część opracowań, zgodnie z przepisami prawa, została zatwierdzona przez właściwe organy, tj. dokumentacja geologiczno-inżynierska dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich, dokumentacja hydrogeologiczna dla określenia warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, raport z badań geofizycznych metodą tomografii elektrooporowej, dokumentacja badań podłoża gruntowego, dokumentacja badań podłoża gruntowego dla określenia warunków geotechnicznych na etapie Projektu Budowlanego.

W ramach opracowanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i hydrogeologicznej wydzielono serie litologiczno-genetyczne dla gruntów występujących w podłożu projektowanej inwestycji, określono warunki geologiczno-inżynierskie w lokalizacji trasy głównej projektowanej drogi i obiektów inżynierskich, zawarto ocenę przydatności gruntów z wykopów do budowy nasypów, ustalono prognozę wpływu inwestycji na

środowisko oraz zalecenia do prowadzenia monitoringu. Niezależnie od dokumentacji hydrogeologicznej zrealizowano ponad 5 090 wierceń o łącznym metrażu 55 040 mb i 2 783 sondowań o łącznym metrażu 21 960 mb, w tym wykonano liczne badania, wiercenia i sondowania dla całego obszaru wszystkich zaprojektowanych Miejsc Obsługi Podróżnych.

Załączone do interpelacji, wykonane w październiku 2025 r. opracowanie „Opinia geotechniczna” dot. warunków gruntowo-wodnych w rejonie planowanego MOP koncentruje się na fragmencie terenu, w północno-zachodniej części MOP Sławoszewo i nie została przygotowana w oparciu o przepisy i wytyczne stosowane na inwestycjach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Przedstawione w opinii ogólne warunki gruntowo-wodne nie zawierają nowych informacji, w odniesieniu do pozyskanych w ramach opracowania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i hydrogeologicznej wykonanej na zlecenie inwestora.

Pragnę podkreślić, iż dotychczas GDDKiA zleciła wykonanie wszystkich wymaganych opracowań wynikających z przepisów prawa dla danego etapu opracowania. Część dokumentacji, z uwagi na szczegółowość obejmuje etap Projektu technicznego oraz dokumentacji wykonawczej i zostanie wykonana w ramach umowy zawartej z wykonawcą zadania.

Obecnie dla inwestycji – Zachodniej Obwodnicy Szczecina – prowadzone jest postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót. Przed wszczęciem postępowania przetargowego prowadzony był długoletni proces przygotowania inwestycji, w ramach którego uzyskane zostały prawomocne decyzje administracyjne, tj. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz i decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W trakcie tego procesu, w wyniku inwestycji realizowanej przez Gminę Kołbaskowo – budowy nowej drogi gminnej, konieczna była zmiana lokalizacji węzła Będargowo. Nowa lokalizacja węzła kolidowała z planowanym pierwotnie MOP Stobno, co doprowadziło do rezygnacji z jego budowy. Aktualnie jakiegokolwiek znaczące zmiany w dokumentacji projektowej mogą skutkować koniecznością ponownego przeprowadzenia części procedur administracyjnych, co w konsekwencji może doprowadzić do kilkuletnich opóźnień w realizacji zadania. Inwestycja ma istotne znaczenie w systemie transportowym kraju, jest oczekiwana społecznie i opóźnienia w jej budowie nie są pożądane. Ponadto przesunięcie zadania w czasie może spowodować również wzrost kosztów budowy tej drogi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu