



**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział we Wrocławiu**

WUOZ



W.U.O.2 U.W.K.Z.
V
Wpl 17-03-2022
L.dz. 10206
K. DUDA
D. GIBSKI
K. DUDA
17.03.2022

Wrocław, 14-03-2022 r.

O/WR.KP-12.4110.1.37.2022.BM

Pan

Daniel Gibski

Dolnośląski Wojewódzki

Konserwator Zabytków

ul. Władysława Łokietka 11

50-243 Wrocław

Szanowny Panie,

nawiązując do Petycji Pana Sławomira Stanisława Pieniasa w sprawie wpisania autostrady A4 na odcinku Krzywa – Bielany Wrocławskie do rejestru zabytków, wystosowanej pismem z 08.02.2022r. skierowanym do Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu, jako zarządca autostrady A4 na terenie województwa dolnośląskiego informuje co następuje.

Autostrada A4 jest najdłuższą autostradą w Polsce, prowadząca z zachodu na wschód przez południową Polskę. Należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego.

Jedną z podstawowych funkcji autostrad jest umożliwienie szybkiego przemieszczania się pojazdów. Cel taki może być osiągnięty jedynie przy zapewnieniu odpowiedniego stanu technicznego nawierzchni autostrady, mającego bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jej użytkowników. Aby utrzymać stan techniczny nawierzchni autostrady na wymaganym poziomie konieczne jest sukcesywne wykonywanie napraw bieżących oraz cykliczne naprawy kompleksowe.

Misją i celem GDDKiA są dobre, wspierające gospodarkę i bezpieczne drogi. Naszym zadaniem jest dbałość o utrzymanie i rozwój infrastruktury dróg krajowych i autostrad w Polsce poprzez zapewnienie najlepszego możliwego poziomu funkcjonowania dróg krajowych, działanie na rzecz stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, minimalizowanie wpływu urządzeń krajowej sieci drogowej na otoczenie i środowisko oraz zapewnienie komfortu podróżowania.

Realizacja strategicznych celów GDDKiA takich jak m. in. spójna, nowoczesna i trwała sieć dróg krajowych, wzrost bezpieczeństwa użytkowników sieci dróg, poprawa komfortu

podróżowania byłaby niezwykle utrudniona na obiekcie wpisanym do rejestru zabytków, szczególnie w sytuacji konieczności niezwłocznego wykonania napraw interwencyjnych, a tym bardziej realizując plany rozbudowy w celu poprawy bezpieczeństwa na odcinku autostrady A4 Krzyżowa – Bielany Wrocławskie, który nie posiada pasa awaryjnego, Miejsc Obsługi Podróżnych, normatywnych węzłów, geometrii zapewniającej wymaganą widoczność.

W ramach remontu autostrady A4 w latach 2004-2006, na odcinku Krzywa – Bielany Wrocławskie została całkowicie wymieniona nawierzchnia i konstrukcja jezdni głównej i łącznic oraz wymienione zostały wszystkie elementy wyposażenia w ciągu autostrady A4 i łącznic, wykonano też przebudowę wszystkich obiektów mostowych i przepustów drogowych w ciągu autostrady A4. W rezultacie, w obecnej chwili nie istnieje już ciąg autostrady wybudowany przed II wojną światową. Wniosek o wpisanie autostrady do rejestru zabytków nie znajduje więc żadnego uzasadnienia. Na odcinku Krzywa – Bielany Wrocławskie pozostały 54 przedwojenne wiadukty nad autostradą. W ramach ww. remontu nastąpiła jednak zmiana ich charakteru poprzez wykonanie uzupełnień ubytków betonu, warstwy reprofiliującej oraz powłoki malarskiej skutkującej zmianą kolorystyki. Większość z nich ma wymienione nawierzchnie i poręcze mostowe (niektóre zamienione na bariery ochronne). W chwili obecnej obiekty są ogólnie w złym stanie technicznym, który z każdym rokiem ulega pogorszeniu. W 2020 roku wykonano naprawy i zabezpieczenie podpór na 11 wiaduktach. Są to jednak tylko działania doraźne umożliwiające bezpieczne użytkowanie w ciągu najbliższych lat. Obiekty te, ze względu na swój wiek i obecne obciążenia - znacznie przekraczające założenia projektowe, w szybkim tempie osiągają kres możliwości dalszego użytkowania. Dla obiektów żelbetowych przewiduje się trwałość około 100 lat. Po tym okresie w wyniku działających obciążeń, zmiennych warunków pogodowych (wielokrotne zamrażanie i rozmrażanie, wody opadowe) oraz działania agresywnego środowiska (np. stosowanie soli w okresie zimowym), beton traci swoje parametry wytrzymałościowe i właściwości ochronne zbrojenia przed korozją. Obniżające się parametry wytrzymałościowe i trwałość betonu uniemożliwiają przebudowę wiaduktów z zachowaniem ich pierwotnej konstrukcji. Dodatkowo ich parametry geometryczne nie są dostosowane do wymogów nowoczesnych, bezpiecznych dróg. Geometria obiektów nad autostradą A4 nie pozwala na umieszczenie brakujących pasów awaryjnych autostrady. W najbliższej perspektywie dojdzie do konieczności ich rozbiórki i budowy nowych obiektów. Nie ma technicznych możliwości zapewnienia nie tylko użytkowania ale też istnienia tych wiaduktów przez długie lata. Próby przedłużania utrzymania tych wiaduktów będą wymagały bardzo wysokich nakładów finansowych, a efekty będą krótkotrwałe, najwyżej kilkunastoletnie. Dodatkowo takie próby doprowadziłyby do zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu autostradowego przebiegającego pod obiektami. W rezultacie wydatkowanie znacznych środków nie zmieni w żaden sposób sytuacji i nie zlikwiduje konieczności rozbiórki. W związku z powyższym wpisywanie takich obiektów, które nie są

możliwe do utrzymania w dłuższym okresie czasu, do rejestru zabytków jest absolutnie nieuzasadnione.

Wpisanie drogi A4 w rejestr zabytków doprowadziłoby do zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu ze względu na pogarszający się stan nawierzchni i obiektów inżynierskich, co w rezultacie spowodowałoby konieczność wyłączenia drogi lub jej odcinków z ruchu.

Jednocześnie informuję, że tut. Oddział prowadzi prace przygotowawcze dot. budowy/rozbudowy autostrady A4 na odcinku Krzyżowa – Wrocław. W 2020r. wykonane zostało Studium Korytarzowe dla A4 Wrocław – Krzyżowa i S5 Sobótka - Bolków.

W czerwcu 2021r. zostały podpisane umowy na wykonanie:

1. Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego wraz z elementami koncepcji Programowej (STeS-R) i Programem Funkcjonalno – Użytkowym (PFU) budowy/rozbudowy autostrady A4 Krzyżowa - Legnica Południe (bez węzła)
2. Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego wraz z elementami koncepcji Programowej (STeS-R) i Programem Funkcjonalno – Użytkowym (PFU) budowy/rozbudowy autostrady A4 Legnica Południe (z węzłem) – Wrocław Wschód (bez węzła) / Stary Śleszów (z węzłem) i budowy drogi ekspresowej S5 Sobótka – Bolków.

W ramach realizacji tych umów opracowane są różne warianty przebiegu tras: autostrady A4 i drogi ekspresowej S5.

Dla odcinka A4 od węzła Krzyżowa do okolic węzła Kostomłoty rozpatrywane są warianty rozbudowy autostrady A4 w istniejącym śladzie w następujący sposób: budowa jednej jezdni (3 pasy ruchu + pas awaryjny) równoległe do istniejącej A4, po wcześniejszej przebudowie węzłów i budowie nowych obiektów inżynierskich, następnie przełożenie ruchu na wybudowaną jezdnię, rozbiórka starej nawierzchni i budowa drugiej jezdni (3 pasy ruchu + pas awaryjny) lub miejscami może to być rozbudowa polegająca na poszerzeniu w śladzie istniejących jezdni;

Dla odcinka A4 od węzła Wichrów (okolice węzła Kostomłoty) do węzła Wrocław Wschód/Stary Śleszów rozpatrywane są warianty rozbudowy autostrady A4 w istniejącym śladzie w sposób opisany powyżej i warianty przebiegu w nowym śladzie.

W ramach realizacji pierwszej ww. wymienionej umowy, od września 2021 roku prowadzona jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, w styczniu i lutym br. odbyły się spotkania informacyjne ze społeczeństwem 21 gmin, przez które przebiegają proponowane warianty tras A4 i S5.

W ramach realizacji drugiej ww. wymienionej umowy od września 2021 roku prowadzona jest całoroczna inwentaryzacja przyrodnicza, od 14 marca br. zaplanowane są spotkania informacyjne ze społeczeństwem 6 gmin przez które przebiega odcinek autostrady A4 Krzyżowa- Legnica Południe.

Po spotkaniach informacyjnych ze społeczeństwem, po spotkaniach z zarządcami dróg, po przeprowadzeniu rocznej inwentaryzacji przyrodniczej, która potrwa do września 2022r.

oraz po przeprowadzeniu wstępnego rozpoznania geologicznego zostaną opracowane analizy wielokryterialne wszystkich wariantów przebiegu tras A4 i S5. Opracowanie STEŚ wskaże ostatecznie najkorzystniejszy wariant rozbudowy/budowy autostrady A4, dla którego uzyskane będą decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

Opracowanie zostanie przedstawiona na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) planowanym w I kwartale 2023r., a następnie na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) działającej w Centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wskazany zostanie wariant rekomendowany do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

Planowane jest złożenie wniosków o uzyskanie DŚU w połowie 2023r. Ostateczny wariant przebiegu ww. odcinków A4 i S5 będzie znany po uzyskaniu DŚU. Obecne plany zakładają uzyskanie DŚU w połowie 2024r.

Po uzyskaniu DŚU wykonana zostanie Koncepcja Programowa i Program Funkcjonalno-Użytkowy dla wariantu wskazanego w DŚU i ogłoszone zostaną przetargi na wykonanie ww. dróg w formule Projektu i Buduj w podziale na odcinki.

Wszystkie podane informacje są zgodne ze stanem wiedzy na **14.03.2022r.**, a planowane terminy zostaną dochowane przy założeniu braku jakichkolwiek opóźnień i nieprzewidzianych okoliczności.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Lidia Markowska
Dyrektor Oddziału

Do wiadomości:

1. ZI
2. ZZ
3. I-1
4. I-2
5. Z-1
6. Z-4
7. Z-13
8. Z-18
9. KP-24