

## PROTOKÓŁ Nr 4/2013

z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 23 stycznia 2013 r. w Warszawie.

### OBEĆNI.

Wg załączonej listy.

### PRZEDMIOT OBRAD.

**Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (OMT) na parametrach drogi ekspresowej** wykonane przez Lafrentz Polska Sp. z o.o. w listopadzie 2012 roku.

## I. OPIS SPRAWY

### 1. Stan istniejący

Rozwój przestrzenny i gospodarczy aglomeracji trójmiejskiej, wzrastające wskaźniki motoryzacji i mobilności jej mieszkańców powodują szybki wzrost ruchu nie tylko w centrach dużych miast aglomeracji, ale także na jej obszarach peryferyjnych. Istniejąca w sieci drogowej aglomeracji Obwodnica Trójmiasta (S6), niegdyś położona daleko od obszarów centralnych i obciążona niewielkim ruchem tranzytowym i wewnątrz aglomeracyjnym na klerunku północ-południe, obecnie znajduje się w bliskim sąsiedztwie intensywnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej, a poziom natężenia ruchu zbliża się do poziomu przepustowości. W rezultacie droga ta traci możliwości utrzymania parametrów ruchu właściwych dla drogi ekspresowej i prowadzenia dalekobieżnego tranzytu.

### 2. Podstawowe parametry techniczne

#### Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej

Klasa drogi	- S
Prędkość projektowa	- 120 km/h
Prędkość miarodajna	- 130 km/h
Przekrój normalny	- 2x2 z rezerwą terenu w pasie dzielącym pod budowę trzeciego pasa - docelowo 2x3
Szerokość jezdni	- 7,0 m
Szerokość pasa dzielącego	- 12 m (w tym opaski 2x0,5 m) - docelowo 5 m (w tym opaski 2x0,5 m)
Szerokość pasa awaryjnego	- 2,5 m
Kategoria ruchu	- KR 6
Dopuszczalny nacisk	- 115 kN/oś
Skrajnia pionowa	- 5,0 m

#### Obwodnica Żukowa

Klasa drogi	- GP
Prędkość projektowa	- 100 km/h
Prędkość miarodajna	- 110 km/h
Przekrój normalny	- 2x2
Szerokość jezdni	- 7,0 m
Szerokość pasa dzielącego	- 5 m (w tym opaski 2x0,5 m)
Szerokość opaski zewnętrznej	- 0,5 m
Kategoria ruchu	- KR 6
Dopuszczalny nacisk	- 115 kN/oś
Skrajnia pionowa	- 4,7 m

										W P Ł Y N Ę Ł O				
DO	ZP	ZZ	ZR	ZT	ZF	L. dz.				Zyjt				
A						2844				[Signature]				
C														
						2013 -03- 11				Ogólne				
										Osobiste				
										Fax / mail				
										Poczta				
D4	D5	D6	D8	D9	R1	R2	P1	P2	P3	Z1	Z2	Z3	Z4	
A								X						
C													X	
F1	F2	F3	F4	T1	T2	Rejony drog				Uwagi				
A						11	12	13	14	15				
C														

### 3. Stan projektowany

Początek trasy znajduje się na połączeniu z projektowaną Trasą Kaszubską (droga S6 Słupsk-Lębork-Gdańsk) na węźle „Chwaszczyno” natomiast koniec trasy znajduje się na węźle zespólnym „Straszyn” na połączeniu z drogą S6 (dalej A1) i S7 - Południową Obwodnicą Gdańską.

#### Wariant IA – długość trasy 32,73 km

Za węźle Chwaszczyno trasa biegnie w kierunku południowym, przecina bezkolizyjnie drogę wojewódzką nr 218 mijając w odległości ok. 80 m nowobudowane osiedle mieszkaniowe nad Jeziorem Ossowskim. Następnie przecina w km 3+394 strugę Chwaszczyno oraz omija od strony zachodniej czynną kopalnię kruszywa „Borowiec”. W okolicy kopalni, z uwagi na środowiskowe uwarunkowania w obrębie zbiornika wodnego oraz rzeki Strzelniczki, projektowana jest estakada ES-7 długości 320 m. Dalej zmienia kierunek na południowo-zachodni przebiegając również w terenie otwartym w kierunku miejscowości Tuchom i

Nowy Tuchom omijając je od strony wschodniej. W km ok. 6+150 trasa przecina gazociąg wysokiego ciśnienia ga 300 oraz linię napowietrzną SN 110kV. Następnie zmienia kierunek na południowy i w km ok. 9+450 przecina drogę powiatową nr 10212. W miejscu przecięcia z drogą powiatową projektuje się węzeł „Miszewo”, przy którym projektowany jest Obwód Utrzymania Drogi Ekspresowej. Dalej trasa przebiega równoległe do drogi krajowej nr 20, gdzie w km ok. 10+650 przecina drogę powiatową nr 10211. Na odcinku pomiędzy węzłem „Miszewo” a drogą powiatową nr 10211 przewiduje się przełożenie po nowym śladzie drogi powiatowej nr 10211, wzdłuż trasy OMT po stronie wschodniej. Następnie trasa zmienia kierunek na południowo-wschodni przebiegając w terenie otwartym polami. W km ok. 10+800 trasa przecina istniejącą linię WN 2x400kV (planowana jest również w przyszłości druga równoległa linia 2x400kV) oraz w km ok. 12+100 przecina gazociągi wysokiego ciśnienia g150 i g100 oraz w km 12+900 gazociąg g80. Na tym odcinku przewiduje się przebudowę ok. 500m gazociągu g80. Następnie przecina bezkolizyjnie w km 13+521 drogę gminną nr 1045018 i dalej przebiega bezkolizyjnie nad czynną linią kolejową nr 201 relacji Kościerzyna – Gdynia (linia przewidziana w przyszłości do modernizacji do prędkości 120km/h). Z uwagi na skrzyżowanie z linią kolejową jak i również znaczne obniżenie terenu zaprojektowana została tutaj estakada ES-14 długości 920 m.

Dalej trasa biegnie w kierunku południowym przecinając drogę krajową nr 7 w km ok. 15+450 oraz rzekę Radunię w km ok. 15+700. Przecina w tym miejscu również Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni na długości ok. 500 m. Podobnie jak w przypadku ES-14 z uwagi na znaczne obniżenie terenu oraz bezkolizyjne przejście nad nieczynną linią kolejową nr 229 zaprojektowana została kolejna estakada ES-15 długości 1120m.

Dalej zmienia kierunek na wschodni zbliżając się do miejscowości Otomino Dolne i Otomino Górne. W km 18+082 zaprojektowany został węzeł „Żukowo” z projektowaną obwodnicą Żukowa (warlant IA).

Dalej trasa przecina w km ok. 18+665 drogę powiatową nr 10257, przebiega polami w kierunku wschodnim przechodząc przez tereny wsi Mankocin i Widlino. Dalej od km ok 22+550 do km 25+500 przecina kompleksy leśne – Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni oraz Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu wraz z rzeką Radunią w km ok. 22+580, gdzie planowany jest most o długości 240 m. Następnie polami wchodzi w obszar miejscowości Lublewo, gdzie w km ok. 26+428 zaprojektowany jest węzeł „Lublewo” łączący OMT z drogą wojewódzką nr 221. Następnie przecina w km 27+017 drogę wojewódzką nr 221 oraz w km ok. 27+160 linię WN 2x400kV oraz gazociągi wysokiego ciśnienia gA300 i g500. Dalej przebiega w otwartym terenie wzdłuż linii energetycznej WN 2x400kV mijając od południa Bąkowo, Jankowo Gdańskie oraz od północy miasto Straszyn. W km 32+120 trasa przecina istniejącą Obwodnicę Trójmiasta i łączy się z Południową Obwodnicą Gdańską (S7).

Wzdłuż całego wariantu IA dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Wariant IA\_3 – długość trasy 34,00 km**

Od km 0+000 do km ok. 20+700 pokrywa się z wariantem IA. Dalej trasa zmienia nieznacznie geometrię, przebiega polami w kierunku wschodnim przechodząc przez tereny wsi Mankocin i Widlino, przecina na tym odcinku bezkolizyjnie drogi gminne nr 1045043 oraz 1045041. Następnie zmienia kierunek na południowy, od km ok 22+550 do km 24+700 przecina kompleksy leśne – Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni oraz Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu wraz z rzeką Radunią w km ok. 22+590 gdzie planowany jest most o długości 240 m. Trasa na tym odcinku wykorzystuje tereny byłego poligonu. Następnie wchodzi w obszar miejscowości Lublewo od strony zachodniej, gdzie w km ok. 26+282 zaprojektowany jest węzeł „Lublewo” łączący OMT z drogą wojewódzką nr 221. Dalej zmienia kierunek na wschodni biegnie przez tereny msc. Bielkowo. W km 27+758 trasa przecina bezkolizyjnie drogę powiatową nr 2202. Następnie w km ok. 28+450 przecina gazociągi wysokiego ciśnienia g500 i gA300. Na odcinku od km ok. 28+700 do km ok. 30+000 przecina kompleks leśny – Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni.

Na odcinku od km 30+700 do km ok. 31+200 trasa przebiega w pobliżu ujęcia wody „Straszyn”. Następnie w km ok. 31+575 przecina linię energetyczną WN 400kV, bezkolizyjnie przechodzi nad drogą gminną Jankowo – Starszyn w km 32+021. W km 33+392 przecina Obwodnicę Trójmiasta i podobnie z jak wariant IA łączy się z Południową Obwodnicą Gdańską (S7).

Wzdłuż całego wariantu IA\_3 dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Wariant V – długość trasy 37,51 km**

Od km 0+000 do km ok. 8+800 pokrywa się z wariantem IA. Dalej trasa przecina w km ok. 9+399 drogę krajową nr 20, następnie biegnie już całkowicie po stronie zachodniej Żukowa oraz przyległych wsi.

Po przejściu przez drogę krajową nr 20 zmienia kierunek na południowy omijając msc. Miszewo od zachodu. W km 10+676 zaprojektowany został węzeł „Miszewo”, przy którym projektowany jest Obwód Utrzymania Drogi Ekspresowej.

Następnie trasa przebiega przez tereny wsi Małkowo, przecina bezkolizyjnie drogę gminną nr 1045029. Od km 13+480 z uwagi na znaczne obniżenie terenu biegnie na estakadzie ES-13 długości 1200 m. Dalej mija od strony zachodniej Podelzbietowo, przecina bezkolizyjnie w km 15+337 drogę powiatową nr 10214. Następnie w Borkowie zmienia kierunek na wschodni, następuje przecięcie z drogą wojewódzką nr 211 w km ok. 16+762 i dalej przecięcie z drogą krajową nr 20 w Glinczu w km 17+984. Na tym odcinku

projektowane są estakady: ES-15 o długości 840 m oraz ES-16 o długości 600 m. Z uwagi na małą odległość (ok. 1,2 km) pomiędzy drogą wojewódzką nr 211 a drogą krajową nr 20 projektuje się węzeł zespolony „Gliniec”. Ponadto na w/w odcinku przecina również Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Raduni wraz z rzeką Radunia w km ok. 17+453, następnie linię kolejową nr 201 relacji Kościerzyna – Gdynia (linia przewidziana w przyszłości do modernizacji do prędkości 120 km/h). Po przekroczeniu drogi krajowej nr 20 biegnie na wschód przez teren otwarty omijając od północy miejscowości Piaski, Nowe Pole i Przyjaźń.

W km 21+527 projektowany jest węzeł - „Żukowo”. Trasa OMT łączy się tutaj z projektowaną Obwodnicą Żukowa (wariant V).

Od północy trasa omija planowaną do budowy stację energetyczną 400/200 kV „Gdańsk Przyjaźń”, zmienia kierunek na wschodni. Dalszy przebieg trasy od km ok. 24+900 jest zgodny z wariantem IA\_3.

Wzdłuż całego wariantu V dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Wariant VI – długość trasy 36,52 km**

Na początkowym odcinku różni się od poprzednich wariantów zmianą geometrii na wysokości bezkolizyjnego przecięcia z drogą wojewódzką nr 218 w km 1+783. Następnie biegnie w kierunku południowym mijając w odległości ok. 50 m nowobudowane osiedle mieszkaniowe nad Jeziorem Ossowskim. Od km ok. 3+950 do km ok. 6+200 przecina kompleks leśny, omija od południa tereny kopalni Borowiec, przecina bezkolizyjnie drogę gminną nr 1045004 w km 4+578, km 5+335 drogę powiatową nr 10213 oraz drogę gminną nr 104515 w km 6+876.

W km ok. 7+030 przecina gazociąg wysokiego ciśnienia gA 300 oraz drogę gminną nr 1045013 w km 9+267. Przebieg wariantu VI od km 9+800 do km 24+600 jest zgodny z wariantem V. Dalej przebiega w terenie otwartym w obszarze wsi Mankocin i Widlino, przecina bezkolizyjnie drogę gminną nr 1045043 w km 24+892. Od km ok. 20+650 do km ok. 31+530 trasa przebiega przez tereny leśne – Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni oraz Otomińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu wraz z rzeką Radunią w km ok. 27+050 gdzie planowany jest most o długości 600 m.

W km ok. 29+800 przecina gazociągi wysokiego ciśnienia gA300 i g500 oraz linie energetyczne WN 2x400kV. W km 30+714 projektowany jest węzeł „Lublewo” łączący OMT z drogą wojewódzką nr 221. W km ok. 31+250 następuje lokalne zbliżenie trasy (ok. 74 m od osi do granicy obszaru) do rezerwatu Bursztynowa Góra. W km 31+621 przecina bezkolizyjnie drogę wojewódzką nr 221. Dalej przebiega w otwartym terenie wzdłuż linii energetycznej WN 2x400kV mijając Jankowo Gdańskie i Straszyn. Od km ok. 32+900 trasa pokrywa się z wariantem IA.

Wzdłuż całego wariantu VI dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Wariant IA Obwodnicy Żukowa (IA OZ) – długość trasy 7,73 km**

Początek projektowanej trasy znajduje się na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 20 w miejscowości Gliniec. Dodatkowo oś trasy oraz węzeł są projektowane w sposób umożliwiający w przyszłości Zarządcy Dróg Wojewódzkich ich rozbudowę w celu połączenia drogi wojewódzkiej nr 211 do drogi krajowej nr 20 oraz do Obwodnicy Żukowa.

Obwodnica Żukowa rozpoczyna się w km 1+187,60 i połączona będzie z drogą krajową nr 20 poprzez węzeł „Gliniec”. Dalej przebiega w kierunku południowo-wschodnim, w terenie otwartym. Lokalnie następuje zbliżenie trasy do zabudowy siedliskowej. Po ok. 2 km zmienia kierunek na północny, omijając Przyjaźń od strony północnej. W km 5+242 projektowany jest węzeł „Żukowo” – połączenie z projektowaną Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta. Z uwagi na skrzyżowanie w km ok. 6+210 z linią kolejową jak i również znaczne obniżenie terenu zaprojektowana została estakada ES-4 o długości 600 m. Następnie trasa zmienia kierunek na północno wschodni przecinając linię energetyczną WN 2x400 kV oraz drogę powiatową nr 10257, która planowana jest do przełożenia na długości ok. 554 m wzdłuż trasy OZ. Dalej przechodzi bezkolizyjnie nad drogą powiatową nr 10258 w km 7+471. Wariant przecina Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni wraz z rzeką Radunia w km ok. 7+612. Na tym odcinku zaprojektowana jest estakada ES-6 o długości 300 m. Następnie trasa włącza się w drogę krajową nr 7 gdzie zaprojektowano przejście z przekroju dwujezdniowego do przekroju jezdniowego. Na tym odcinku projektowany jest również w km 7+903 węzeł „Lniska”.

Wzdłuż wariantu IA dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Wariant IIB Obwodnicy Żukowa (IIB OZ) – długość trasy 6,788 km**

Początek projektowanej trasy znajduje się na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 20 w północnej części miejscowości Gliniec. Podobnie jak w wariantcie IA projektowany jest węzeł „Gliniec” z możliwością rozbudowy w przyszłości przez Zarządcę Dróg Wojewódzkich łącznika między drogą wojewódzką nr 211 a Obwodnicą Żukowa.

Obwodnica Żukowa w wariantcie IIB rozpoczyna się w km 1+017,60 i połączona będzie z drogą krajową nr 20 poprzez węzeł „Gliniec”. Dalej przebiega na południe od miejscowości Dębniak, Otomino Górne w terenie otwartym lokalnie zbliżając się do zabudowy siedliskowej. W km 1+945 przecina bezkolizyjnie drogę gminną nr 1045034 oraz w km 2+873 drogę gminną 1045035. Przed miejscowością Przyjaźń zmienia kierunek na północno wschodni. W km 3+850 łączy się poprzez węzeł „Żukowo” z projektowaną trasą OMT – wariant IA.



W km 4+341 przecina bezkolizyjnie drogę powiatową nr 10257. Od km 4+730 prowadzona jest na estakadzie ES-5 długości 600 m. Na tym odcinku przekracza dolinę oraz bezkolizyjnie przecina linię kolejową nr 229 w km ok. 4+798. Dalej przecina w km ok. 5+800 planowaną do budowy linię energetyczną 2x400kV oraz w km 5+951 istniejącą drogę powiatową nr 10258. Następnie podobnie jak w wariantcie IA przecina Obszar chronionego Krajobrazu Rzeki Raduni wraz z rzeką Radunia w km ok. 6+262. Na tym odcinku projektowana jest również kolejna estakada ES-7 długości 360 m. Następnie włącza się w drogę krajową nr 7 gdzie zaprojektowano przejście z przekroju dwujezdniowego do przekroju jezdniowego. Na tym odcinku projektowany jest również w km 6+823 węzeł „Lniska”.

Wzdłuż wariantu IIB dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Wariant V i VI Obwodnicy Żukowa (V OŻ i VI OŻ) - długość trasy 4,46 km**

Z uwagi na pokrywający się przebieg wariantu V OMT z wariantem VI OMT w obszarze planowanej Obwodnicy Żukowa oraz w celu uporządkowania nazewnictwa poszczególnych wariantów przyjęto w niniejszym opracowaniu wariant VI OŻ, który w całości pokrywa się z wariantem V OŻ. Początek trasy rozpoczyna się na węźle „Żukowo” po zachodniej stronie miejscowości Przyjaźń. Poprzez węzeł obwodnica OŻ łączy się z OMT w wariantcie V. Dalej trasa biegnie na północ przecinając bezkolizyjnie w km ok. 1+485 nieczynną linię kolejową nr 229. Podobnie jak w wariantcie IA uwagi na skrzyżowanie z linią kolejową jak i również znaczne obniżenie terenu zaprojektowana została tutaj estakada ES-4 o długości 600 m. Dalszy przebieg pokrywa się z wariantem IA OŻ opisanym powyżej.

Wzdłuż wariantu V i VI OŻ dla obsługi przyległego terenu zaprojektowano drogi dojazdowe.

#### **Projektowane węzły drogowe**

##### **Wariant 1A**

- km 0+973 - węzeł "Chwaszczyno" z ul. Nową Kielnieńską klasy G i S6 - Trasą Kaszubską klasy S;
- km 9+457,40 - węzeł "Miszewo" z drogą powiatową DP nr 1901G klasy G;
- km 18+082 - węzeł "Żukowo" z drogą krajową nr 20 (projektowana obwodnica Żukowa) klasy GP;
- km 26+428 - węzeł „Lublewo” z drogą wojewódzką nr 221 klasy Z;
- km 32+120 - węzeł "Straszyn" z obwodnicą Trójmiasta (S6) i Południową Obwodnicą Gdańską (S7) klasy S.

##### **Wariant 1A\_3**

- km 0+973 - węzeł "Chwaszczyno" z ul. Nowa Kielnieńska klasy G i S6 - Trasą Kaszubską klasy S;
- km 9+457,40 - węzeł "Miszewo" z drogą powiatową DP nr 1901G klasy G;
- km 18+082 - węzeł "Żukowo" z drogą krajową nr 20 (projektowana obwodnica Żukowa) klasy GP;
- km 26+282 - węzeł „Lublewo” z drogą wojewódzką nr 221 klasy Z;
- km 33+392 - węzeł "Straszyn" z obwodnicą Trójmiasta (S6) i Południową Obwodnicą Gdańską (S7) klasy S.

##### **Wariant V**

- km 0+973 - węzeł "Chwaszczyno" z ul. Nowa Kielnieńska klasy G i S6 - Trasą Kaszubską klasy S;
- km 10+676 - węzeł "Miszewo" z drogą powiatową DP nr 1900G klasy Z;
- km 16+770 i 17+985 - węzeł zespolony „Glinicz” z drogą wojewódzką nr 211 klasy G i drogą krajową nr 20 klasy GP;
- km 21+527 - węzeł "Żukowo" z drogą krajową nr 20 (projektowana obwodnica Żukowa) klasy GP;
- km 29+788 - węzeł „Lublewo” z drogą wojewódzką nr 221 klasy Z;
- km 36+898 - węzeł "Straszyn" z obwodnicą Trójmiasta (S6) i Południową Obwodnicą Gdańską (S7) klasy S.

##### **Wariant VI**

- km 0+973 - węzeł "Chwaszczyno" z ul. Nowa Kielnieńska klasy G i S6 - Trasą Kaszubską - klasy S;
- km 11+372 - węzeł "Miszewo" z drogą powiatową DP nr 1900G klasy Z;
- km 17+466; 18+681; 22+223 - węzeł zespolony „Borkowo” - „Glinicz” - „Żukowo” z drogą wojewódzką nr 211 klasy G i drogą krajową nr 20 klasy GP (projektowana obwodnica Żukowa) - droga krajowa 20 klasy GP;
- km 30+714 - węzeł „Lublewo” z drogą wojewódzką nr 221 klasy Z;
- km 35+905 - węzeł "Straszyn" z obwodnicą Trójmiasta (S6) i Południową Obwodnicą Gdańską (S7) klasy S.

##### **Wariant IA OŻ**

- km 1+188 - węzeł „Glinicz” z drogą krajową nr 20 klasy GP;
- km 5+242 - węzeł „Żukowo” z OMT klasy S;
- km 7+904 - węzeł "Lniska" z drogą krajową nr 7 klasy GP.

##### **Wariant IIB OŻ**

- km 1+024 - węzeł „Glinicz” z drogą krajową nr 20 klasy GP;
- km 3+851 - węzeł „Żukowo” z OMT klasy S;
- km 6+825 - węzeł "Lniska" z drogą krajową nr 7 klasy GP.

### Wariant V i VI OŻ

- km 0+000 - węzeł „Żukowo” z OMT klasy S;
- km 3+176- węzeł „Lniska” z drogą krajową nr 7 klasy GP.

### Miejsca Obsługi Podróżnych i obwody utrzymania

Lokalizacje MOP

OMT	Strona lewa	Strona prawa
wariant IA	km 19+200	Km 22+150
wariant IA_3	km 19+200	km 22+150
wariant V	km 25+600	km 25+600
wariant VI	km 26+000	km 26+500

Zestawienie projektowanych obwodów utrzymania

OMT	Kilometraż	Lokalizacja
Wariant IA, IA_3	km 9+300	rejon węzła Miszewo
Wariant V	km 10+850	
Wariant VI	km 11+550	

### 4. Obiekty inżynierskie

Rodzaj obiektu	IA OMT IA OŻ	IA OMT IIB OŻ	IA_3 OMT IA OŻ	V	VI
Obiekty mostowe ogółem	91	91	92	99	95
<b>W tym</b>					
Obiekty mostowe w ciągu projektowanej drogi	31	31	32	33	27
Obiekty mostowe nad projektowaną drogą	15	15	14	16	16

### 5. Ochrona środowiska

#### Projektowane przejścia dla zwierząt:

W ramach budowy trasy OMT przewidziano zaprojektowanie bezkolizyjnych przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych. Lokalizację poszczególnych przejść określono na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej.

Tabelaryczne zestawienie przejść dla zwierząt dla poszczególnych wariantów przedstawiono poniżej:

Wariant	Ilość [szt.]
OMT IA + OŻ IA	45
OMT IA + OŻ IIB	45
OMT IA_3 + OŻ IA	46
OMT V + OŻ V	51
OMT VI + OŻ VI	52

#### Projektowane ekrany akustyczne:

W ramach budowy trasy OMT w celu zabezpieczenia przyległego do trasy terenu przewidziano budowę ekranów akustycznych. Zbiorcze zestawienie długości i powierzchni projektowanych ekranów akustycznych przedstawiono poniżej:

Symbol wariantu	Długość ekranów [m]	Powierzchnia ekranów [m <sup>2</sup> ]
Wariant IA OMT + IAOŻ	23 702	93611
Wariant IA_3 OMT+IAOŻ	22 641	89460,5
Wariant IA OMT+IIBOŻ	23 455	92817
Wariant V OMT+V OŻ	23 394	93397
Wariant VI OMT+VI OŻ	21 743	85885

### 6. Prognozy ruchu

Prognozy ruchu [p/dobę] dla projektowanej trasy przedstawiają się następująco:

Rok prognozy	Obwodnica Metropolii						Obwodnica Żukowa			
	Wariant IA						Wariant IA			
	Kack - Rdestowa	Rdestowa - Chwaszczyno	Chwaszczyno - Miszewo	Miszewo - Żukowo	Żukowo - Lubiewa	Lubiewa - Straszyn	DW211 - Gliniec	Gliniec - Żukowo	Żukowo - Lniska	Lniska - Gdaniek
2017	47110	32060	29230	22860	29790	26560	20820	37480	12570	15470
2020	53470	39430	37670	29070	35940	32280	21360	39350	14180	17510
2030	50920	40010	48200	31780	35330	30960	20020	41040	9270	12280
2040	70100	58380	66740	49830	55720	52600	23310	44390	11060	12010

	Wariant IA						Wariant IIB			
2017	45790	32280	29390	23130	30570	27350	20200	37760	11480	14250
2020	52140	38270	37270	28630	35830	32190	20690	39700	12470	15370
2030	50910	39700	48250	32120	35350	30990	19640	41970	8490	11430
2040	69970	58190	66740	49960	55940	52670	23410	46820	9240	11180
	Wariant IA 3									
2017	44390	100	28250	22070	27970	26000	20520	37380	13130	16090
2020	50340	36510	35690	26670	32830	30440	21120	39180	14050	17470
2030	50510	39300	47720	30950	33640	31020	19260	40130	8870	11880
2040	68730	57250	66040	47470	51900	51170	23140	44300	11820	12990
Obwodnica Metropolii										Obwodnica Żukowa
Wariant V										Wariant V
	Kack - Rdestowa	Rdestowa Chwaszczyno	Chwaszczyno Miszewo	Miszewo - Gliniec	Gliniec - DK 20	Gliniec - Żukowo	Żukowo - Lubiewo	Lubiewo - Straszyn	Żukowo - Lniska	Lniska - Gdańsk
2017	38410	25400	22390	16350	37570	34730	21880	20280	13710	16720
2020	40040	26630	26190	18900	40360	37000	23290	21250	14650	17820
2030	50760	39410	47320	31230	50900	39490	31740	29420	8910	11770
2040	60490	50190	63410	45040	66960	49610	43800	43360	10040	12430
	Wariant VI						Wariant VI			
2017	38480	25310	21920	17080	38390	35180	24890	20230	11180	14180
2020	40570	27170	26170	19400	40880	37150	24130	20110	13990	17320
2030	50460	39020	45960	31580	51730	40420	33460	28400	8240	11360
2040	61550	51260	63080	46960	70050	54820	48670	45120	10300	12270

## 7. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

	IA OMT IA OŻ	IA OMT IIB OŻ	IA_3 OMT IA OŻ	V OMT V OŻ	VI OMT VI OŻ
<b>Koszty brutto [mln. zł]</b>	2 995,98	2 987,61	3 020,74	3 337,13	3 291,94
długość trasy OMT [km]	32,730	32,730	34,002	37,508	36,52
długość trasy OŻ [km]	7,730	6,788	7,730	4,463	4,463
<b>Koszt brutto OMT [mln. zł/km]</b>	66,26	66,26	64,16	67,41	68,12
<b>Koszt brutto OŻ [mln. zł/km]</b>	47,58	54,03	47,58	73,35	73,35
<b>ERR [%]</b>	12,29%	4,28%	8,55%	18,33%	18,36%

## II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania przesłanych materiałów uzupełniających oraz rozwiązań zaprezentowanych na posiedzeniu KOPI przyjęto następujące ustalenia.

1. Przyjąć przebieg Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej według wariantu **IA OMT** i **IA OŻ**. Wariant ten rekomendować we wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne:

### Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej

- Klasa drogi - S
- Prędkość projektowa - 120 km/h
- Prędkość miarodajna - 130 km/h
- Szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m
- Kategoria ruchu - KR 6
- Dopuszczalny nacisk - 115 kN/oś
- Skrajnia pionowa - 5,0 m

### Obwodnica Żukowa

- Klasa drogi - GP
- Prędkość projektowa - 100 km/h
- Prędkość miarodajna - 110 km/h
- Przekrój normalny - 1x2 na odcinku Lniska - węzeł Żukowo
- 2x2 na odcinku węzeł Żukowo - Gliniec
- Szerokość jezdni - 7,0 m
- Szerokość pasa dzielącego - 5 m (w tym opaski 2x0,5 m)
- Szerokość opaski zewnętrznej - 0,5 m
- Kategoria ruchu - KR 6

Dopuszczalny nacisk - 115 kN/oś  
Skrajnia pionowa - 4,7 m

3. Na etapie Koncepcji programowej ponownie przeanalizować zasadność rezerwy terenu w pasie dzielącym pod trzeci pas ruchu.
4. Odnośnie powiązań Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej z przyległym terenem przyjąć:
  - km 0+973 - węzeł "Chwaszczyno" z ul. Nową Kielnieńską I S6 (Trasa Kaszubska);
  - km 9+457,40 - węzeł "Miszewo" z drogą powiatową DP nr 1901G;
  - km 18+082 - węzeł "Żukowo" z drogą krajową nr 20 - obwodnica Żukowa;
  - km 26+428 - węzeł „Lublewo” z drogą wojewódzką nr 221;
  - km 32+120 - węzeł "Straszyn" z obwodnicą Trójmiasta (S6 i S7).
5. Odnośnie powiązań Obwodnicy Żukowa z przyległym terenem przyjąć:
  - km 1+188 - węzeł „Glincz” z drogą krajową nr 20;
  - km 5+242 - węzeł „Żukowo” z Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej;
  - km 7+904 - skrzyżowanie z drogą krajową nr 7.
6. Przewidzieć odpowiednią zajętość terenu umożliwiającą zaprojektowanie efektywnych ruchowo węzłów.
7. Przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przeanalizować możliwość zaprojektowania przejazdu w ciągu drogi powiatowej nr 1900G.
8. Przyjąć lokalizację obwodu utrzymania przy węźle Miszewo.
9. Odnośnie Miejsc Obsługi Podróżnych:
  - przyjąć lokalizację MOP w km 22+150 strona prawa,
  - zrezygnować z MOP-u „Przyjaźń” zespolonego z węzłem „Żukowo”,
  - w materiałach do wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przyjąć MOP po stronie lewej w ok. km 22+150 (jak w wariantcie IA\_3)<sup>1</sup>,
  - rozważyć zaprojektowanie przyjętych MOP jako MOP II (w pierwszym etapie MOP I).
10. Przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach należy przeprowadzić dla wszystkich przedstawionych wariantów analizę akustyczną uwzględniającą obowiązujące normy dopuszczalnego hałasu oraz zweryfikować planowane ekrany akustyczne.
11. Odnośnie obiektów inżynierskich:
  - 11.1. Przedstawić studium hydrologiczne, jako odrębne opracowanie, w zakresie niezbędnym dla wstępnego określenia świateł przepustów drogowych oraz określenia skali Ingerencji każdego z wariantów trasy w system obiektów gospodarki wodnej, z podaniem rozwiązań eliminujących negatywne oddziaływanie na gospodarkę wodną obszaru. Studium hydrologiczne przedstawić na roboczo przed wystąpieniem o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
  - 11.2. W Zbiorczym Zestawieniu Kosztów urealnić jednostkowe koszty wskaźnikowe dla wiaduktów, mostów i estakad w zależności o typu i rodzaju konstrukcji obiektu. Koszty przedstawić na roboczo przed wystąpieniem o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
  - 11.3. Część rysunkową dla obiektów inżynierskich uzupełnić o rysunki obiektów pełniących funkcję dolnych przejść dla zwierząt oraz rysunki widoków i przekrojów podłużnych obiektów typu WD, WS, MS.
  - 11.4. Na dalszym etapie projektowania obiektom mostowym wyznaczyć klasę obciążenia MLC, zgodnie z wojskową klasyfikacją obciążenia obiektów mostowych (zarządzenie nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2010r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych).
12. Zweryfikować koszty inwestycji w związku z ewentualną zmianę przekroju normalnego drogi ekspresowej oraz obwodnicy Żukowa, zmniejszeniem ilości ekranów akustycznych oraz urealnieniem kosztów obiektów inżynierskich.
13. Uwzględnić zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczące przygotowania inwestycji, w szczególności:
  - nr 31 z dnia 23 kwietnia 2010 roku w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych,
  - nr 42 z dnia 03.09.2009 roku w sprawie oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury drogowej.
14. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTiGM:
  - z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
  - z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
15. Zmiany wynikające z protokołu KOPI należy uwzględnić w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

<sup>1</sup> węzeł „Żukowo” jest węzłem typu WB ze względu na przepiętanie na drodze krajowej nr 20.

### III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć **Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej** pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II. W przypadku wprowadzenia zmian w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jego treść uzgodnić z Departamentem Środowiska GDDKIA.

Członkowie:

Przewodniczący

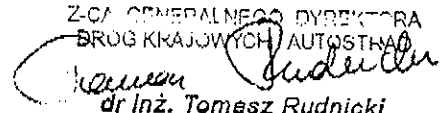
Departament Przygotowania Inwestycji

  
Katarzyna Wiktorowicz  
DYREKTOR

07.03.2013r.

Zatwierdzam uchwałę KOPI

Z-CIA GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH/AUTOSTRAD

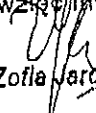
  
dr inż. Tomasz Rudnicki

Departament Środowiska


  
Paweł Mickiewicz  
DYREKTOR

Warszawa, dnia 08.03.2013r. 2013 r.

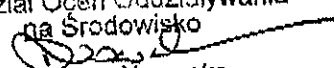
Naczelnik Wydziału Oceny  
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

  
mgr inż. Zofia Jaroszevska-Krak

Naczelnik Wydziału Dokumentacji  
Objektów Inżynierskich

  
mgr inż. Krzysztof Bełza

Wydział Oceny Oddziaływania  
na Środowisko

  
Dagmara Nowacka  
Naczelnik



## Lista obecności

na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy  
Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu **23 stycznia 2013 r.** w siedzibie GDDKIA przy ul.  
Żelaznej 59 w Warszawie

**Przedmiot obrad:**

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja - stanowisko	Podpis
1.	Katarzyna Wiktorowicz	GDDKIA DPI - przewodnicząca KOPI	
2.	Marek Rolla	GDDKIA DS. z-ca przew. KOPI	
3.	Paweł Mickiewicz	GDDKIA DŚR z-ca przew. KOPI	
4.	Tadeusz Rafajczak	MTCO: GM	
5.	Paweł Gimpel	GDDKIA DDU	
6.	Ewa Zbieć	GDDKIA DPU WAF	
7.	Jacek Karły	Stowarzyszenie Mierzanów Gm.	
8.	Piotr Marucha	Stowarzyszenie Wąchoła Pom. i Kłobucka	
9.	JOHANN SZYMONIAK	UG. ZUKOWO KIER. REP. UR. S.	
10.	Judyna Tupała	GDDKIA DŚR	
11.	Dagmara Nosal	---	
12.	Liliana Hichkiewicz	GDDKIA O/Gd	
13.	MALDENAR CHEDMANOWSKI	GDDKIA O/Gd	
14.	LESZEK LESNIEWSKI	GDDKIA O/Gd.	
15.	Krzysztof Kozłowski	Lotente	
16.	Dariusz Janusz	Lotente Polska Sp. z o.o.	
17.	Krzysztof Biewer	Lotente Polska Sp. z o.o.	
18.	Krzysztof Branin	Lotente Polska Sp. z o.o.	
19.	Tomasz Sobczak	Lotente - Polska Sp. z o.o.	
20.	Marek Jendryczak	Biuro Planowania Bezpieczeństwa M. Górni / zespół ds. komunikacji	
21.	Jacek Olgierd	U.G. Kalkonij Jacek Sijt	
22.	Anna Sykuta	U.G. Kalkonij: Kier. Rep. Rep. Planowania i zap. Projektowania	
23.	LEONARDA BIENIAJ-L KIRZYWIĘC	POWIAT GDAN'SKI STROSTIA GDAN'SKI	
24.	JACEK GACPARSIK	GDDKIA Naczel. WPR	
25.	JÓZEF KARDA	GDDKIA DZ WZM	

26.	Éva Jekelová	GDDK. A DPI W1	
27.	Tomáš Ryžek	GDDK. A 02/W20	
28.	Momika Bielenka	GDDK. A DPI W0	
29.	Andrzej Lerner	GDDK. A - DSO ep. Společně	
30.			
31.			
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			
47.			
48.			
49.			
50.			
51.			
52.			