

STADIUM DOKUMENTACJI	STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE ETAP 1		
NAZWA ZADANIA	Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej oraz materiałami do decyzji środowiskowej dla zadania pn.: „Budowa połączenia dr.woj.211 z Obwodnicą Metropolitalną węzeł Glinicz”		
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	województwo pomorskie powiat kartuski miasto i gmina Żukowo		
INWESTOR		Województwo Pomorskie - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA		Multiconsult Polska Sp. z o.o. ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa	
NAZWA OPRACOWANIA	STEŚ-1 KONCEPCJA WSTĘPNA		

Autorzy opracowania

Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Tomasz Kammer	341/ GD / 2002	
Sprawdzający	mgr inż. Wojciech Dolny	WAM/0031/PWOD/13	
Opracował	inż. Maciej Berkowski		
	inż. Jan Grabarczyk		

Nr umowy :: 72/ 2022-2033	Data opracowania: Kwiecień 2022 r.	Numer rewizji Rev.2	Nr egzemplarza: 1
-------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------	-----------------------------

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. WSTĘP	4
1.1 Przedmiot opracowania	4
1.2 Inwestor	4
1.3 Jednostka Projektowa	4
1.4 Podstawa opracowania	4
1.5 Materiały wyjściowe	5
2. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO	6
2.1 Lokalizacja.....	6
2.2 Cel zamierzenia inwestycyjnego.....	6
2.3 Program zadania inwestycyjnego	7
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	7
3.1 Uwarunkowania wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu.....	7
3.2 Istniejące układ komunikacyjny - drogowy	18
3.3 Istniejące układ komunikacyjny - infrastruktura kolejowa.....	19
4. TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE	19
4.1 Warunki wynikające z planu zagospodarowania województwa pomorskiego	19
4.2 Warunki wynikające ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo 27	
4.3 Ustalenia miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego m. Glinicz	33
4.4 Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta	35
5. STAN PROJEKTOWANY.....	39
5.1 Założenia projektowe	39
5.2 Proponowane warianty zadania inwestycyjnego i ich uwarunkowania	39
6. REKOMENDACJA	47

CZEŚĆ RYSUNKOWA

Rysunek nr 1	- orientacja 1:10000
Rysunek nr 2.1	- plan sytuacyjny - wariant W1
Rysunek nr 2.2	- plan sytuacyjny - wariant W2
Rysunek nr 2.3	- plan sytuacyjny - wariant W3
Rysunek nr 2.4	- plan sytuacyjny - wariant W4
Rysunek nr 2.5	- plan sytuacyjny - wariant W5
Rysunek nr 2.6	- plan sytuacyjny - wariant W6

CZĘŚĆ OPISOWA

1. WSTĘP

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zaprojektowanie wstępnych wariantów trasowania odcinka obwodnicy południowej Żukowa łączącej drogę krajową DK20 (węzeł Glinisz) z drogą wojewódzką DW211. Opracowanie jest wykonane w ramach dokumentacji Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe z elementami koncepcji programowej (STES-R) wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „ Budowa połączenia dr. woj. 211 z Obwodnicą Metropolitalną – węzeł Glinisz”

1.2 Inwestor

Inwestorem planowanego przedsięwzięcia jest:

Województwo Pomorskie
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
Ul. Mostowa 11A
80-778 Gdańsk

1.3 Jednostka Projektowa

Multiconsult Polska Sp. z o.o.
Ul. Bonifraterska 17
00-203 Warszawa

1.4 Podstawa opracowania

Podstawą formalną wykonanie opracowania jest Umowa nr 72/2022-2023 z dnia 21 lutego 2022 r. zawarta pomiędzy Województwem Pomorskim w imieniu którego działa Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku a firmą Multiconsult Polska Sp. z o.o., na wykonanie dokumentacji „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe z elementami koncepcji programowej oraz materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „ Budowa połączenia dr. woj. 211 z Obwodnicą Metropolitalną – węzeł Glinisz”

”

1.5 Materiały wyjściowe

Opracowanie wykonuje się w oparciu o następujące materiały wyjściowe :

1. Mapy topograficzne w skali 1:10 000;
2. Ortofotomapa z zasobów archiwalnych.
3. Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów informacyjnych 2022 r.
4. Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych dla Obwodnicy Metropolitalnej – 2016 r.
5. Mapa ewidencyjna
6. Koncepcja Programowo Przestrzenna budowy Obwodnicy Metropolitalnej – Zadanie 2 - Multiconsult Polska 2016 r.;
7. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 - Gdańsk 2012;
8. Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 - Gdańsk 2020;
9. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 ;
10. Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030;
11. Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji 2022 r.
12. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo - 2019 r.
13. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Glinisz - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.
14. Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta – 2018 r.
15. Plan rozwoju sieci dróg wojewódzkich województwa pomorskiego na lata 2021 – 2030+

2. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

2.1 Lokalizacja

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zaprojektowanie wstępnych wariantów trasowania odcinka obwodnicy południowej Żukowa łączącej drogę krajową DK20 (węzeł Glinicz) z drogą wojewódzką DW211. Opracowanie jest wykonane w ramach dokumentacji „Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe z elementami Koncepcji Programowej oraz materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „ Budowa połączenia dr. woj. 211 z Obwodnicą Metropolitalną – węzeł Glinicz”



Rys.1 – orientacja przebiegu nowego odcinka drogi wojewódzkiej na tle przebiegu OMT

2.2 Cel zamierzenia inwestycyjnego

Przedmiotem inwestycji jest budowa połączenia drogi wojewódzkiej 211 z Obwodnicą Metropolitalną poprzez węzeł Glinicz wraz z wszelkimi niezbędnymi obiektami i urządzeniami towarzyszącymi, jako przedłużenie projektowanej południowej obwodnicy Żukowa (droga klasy GP). Pozwoli to na :

- stworzenie bezpiecznego odcinka tranzytowej trasy drogowej, zapewniającego usprawnienie dalekobieżnego ruchu drogowego o adekwatnych prędkościach podróży na kierunku Kartuzy – Trójmiasto;
- zwiększenie wewnętrznej dostępności transportowej oraz spójności wewnętrznej układu komunikacyjnego;
- stworzenie odcinka drogowego o parametrach technicznych dostosowanego do istniejącego i prognozowanego natężenia ruchu;
- odciążenie miasta Żukowo od ruchu tranzytowego;

- poprawę warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji i w mieście Żukowo;
- poprawa warunków środowiskowych mieszkańców miasta Żukowo i sąsiedztwa istniejącego odcinka drogi wojewódzkiej poprzez zmniejszenie jej uciążliwości;
- podwyższenie atrakcyjności regionu dla potencjalnych inwestorów;

2.3 Program zadania inwestycyjnego

W zakresie zadania inwestycyjnego przewiduje się wykonanie :

- jezdni głównej drogi wojewódzkiej klasy GP / G;
- budowy lub rozbudowy/przebudowy węzłów, skrzyżowań drogowych;
- dodatkowych jezdni przeznaczonych do obsługi terenu przyległego;
- przebudowy i rozbudowy dróg innych kategorii;
- obiektów mostowych/obiektów inżynierskich,
- systemu odwodnienia dróg,
- obiektów i urządzeń wynikających z wymogów ochrony środowiska (m.in. ekranów akustycznych);
- urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ciągów dla ruchu pieszego i rowerowego pomiędzy DW211 i DK20;
- oświetlenia drogowego;
- przebudowy sieci i urządzeń uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją;
- kanału technologicznego wzdłuż projektowanej obwodnicy;
- zatok autobusowych, przejść dla pieszych i chodników z oświetleniem;
- stacji meteorologiczną wraz z przyłączem;
- ewentualnych wyburzeń (rozbiórek) istniejących obiektów budowlanych,
- zagospodarowania zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1 Uwarunkowania wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu

Pod względem administracyjnym projektowany odcinek obwodnicy Żukowa przebiegać będzie na terenie województwa pomorskiego, w powiecie kartuskim, na obszarze gminy Żukowo.

Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej w całości przebiegać będzie po nowym śladzie na terenie sołectw Glinicz i Borkowo.

Początek projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej zlokalizowany jest w km ok. 1+600 (kilometraż wg projektu budowlanego) projektowanej przez GDDKiA obwodnicy Żukowa w ramach budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej. Wykonawcą tego odcinka jest konsorcjum firm Mirbud i Kobyłarnia S.A.

Zakres inwestycji GDDKiA obejmuje budowę odcinka południowej obwodnicy m. Żukowo pomiędzy istniejącymi drogami krajowymi DK20 i DK7 jako drogi klasy GP o $V_p=100\text{ km/h}$. Obwodnica projektowana jest w przekroju 2 x 2 od DK20 do węzła Żukowo na OMT i w przekroju 1 x 2 pomiędzy węzłem Żukowo a DK7. Powiązanie projektowanej obwodnicy Żukowa z drogą DK20 realizowane jest poprzez skrzyżowanie typu dwupasowe rondo o średnicy $D=50\text{ m}$ z wykonaniem jednej łącznicy przyszłego węzła GLINCZ – docelowo węzeł typu „harfa”.



Rys.2 – projekt skrzyżowania typu rondo na połączeniu DK20 i DK7

Powiązanie projektowanej obwodnicy Żukowa z istniejącą drogą DK7 w kierunku Gdańska także realizowane jest poprzez skrzyżowanie typu dwupasowe rondo o średnicy $D=50\text{ m}$.

Zgodnie z fizjograficzną regionalizacją Polski, teren inwestycji położony jest w obrębie prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego, podprowincji Pojezierza Południowo-bałtyckie, makroregionu Pojezierze Wschodniopomorskie, jednostki fizjograficznej rzędu mezoregionu: Pojezierze Kaszubskie. Teren wykazuje duże zróżnicowanie pod względem ukształtowania. Wysoczyzny morenowe dominują w krajobrazie mezoregionu.

Projektowana droga przebiega po nowym terenie, w jej otoczeniu występują głównie użytki rolne i zainwestowanie osadnicze o zróżnicowanym charakterze: mieszkaniowe jednorodzinne w skupiskach i tzw. wybudowania zagrodowe, usługowe (głównie usługi handlu), obsługi rolnictwa, przemysłowe, magazynowe itp.

Głównym elementem przyrodniczym i przestrzennym, który będzie miał wpływ na realizację inwestycji jest jar rzeki Radunia , której lustro wody jest położone około 30m poniżej otaczającego terenu. Teren ten stanowi Obszar Chronionego Krajobrazu. Poza strefą inwestycji część terenu jaru Raduni stanowi rezerwat przyrody.

Drugim elementem przyrodniczym i przestrzennym, który będzie miał wpływ na realizację inwestycji są tereny leśne położone na obszarze jaru rzeki Radunia i na terenie sołectwa Borkowo , Dominują lasy mieszane i liściaste z bukiem i dębem, rzadziej z grabem.

Trzecim głównym elementem przestrzennym mającym wpływ na realizację inwestycji jest przecinający ją teren kolejowy który obejmuje 2 linie kolejowe :

- LK201 Gdynia - Kościerzyna - objęta inwestycją PKP PLK - w trakcie opracowania dokumentacji
- LK229 Stara Piła - Kartuzy (tzw. kartuski bypass) wraz z mostem kolejowym nad zalewem rzeki Radunia - linia objęta inwestycją PKP PLK- w trakcie budowy.

Czwartym elementem zagospodarowania mającym wpływ na realizację inwestycji jest teren kopani kruszyw należącej do firmy GABREX.

Pozostałe obiekty przemysłowe mające wpływ na trasowanie układu drogowego stanowią :

- elektrownia wodna RADUNIA
- stacja elektroenergetyczna 110/15kV Rutki
- zakład produkcyjny LONZA – NATA w Borkowie
- Centrum naprawy pojazdów w Borkowie
- Skład drewna ESSAV w Glinczu



Zdjęcie 1– miejsce projektowanego ronda na DK20 na zakończeniu OMT



Zdjęcie 2– miejsce projektowanego wiaduktu nad DK20 – węzeł GLINISZ



Zdjęcie 3– miejsce projektowanego wiaduktu nad DK20 – węzeł GLINCZ



Zdjęcie 4– kopalnia kruszyw na trasie projektowanej drogi wojewódzkiej - wariant zgodny z mpzp



Zdjęcie 5– jar rzeki Radunia na trasie projektowanej drogi wojewódzkiej - wariant zgodny z mpzp



Zdjęcie 6– widok osi drogi wojewódzkiej w kierunku terenu kolejowego i jaru Raduni - wariant zgodny z mpzp



Zdjęcie 7– widok terenu kolejowego w miejscu osi drogi wojewódzkiej - wariant zgodny z mpzp



Zdjęcie 8– widok terenu toru motocross z widokiem na brzeg jaru Raduni - wariant 2



Zdjęcie 9– wiadukt kolejowy nad linią kolejową w ciągu ul. Kolonijnej - wariant 2



Zdjęcie 10– widok z wiaduktu kolejowego nad linią kolejową w ciągu ul. Kolonijnej - wariant 2



Zdjęcie 11– opuszczone domki rekreacyjne przy ul. Kolonijnej - wariant 2



Zdjęcie 12– wolny teren – na terenie zakładów NATA



Zdjęcie 13– wolny teren – wjazd do zakładu NATA



Zdjęcie 14– miejsce połączenia z DW211 – wariant zgodny z mpzp



Zdjęcie 15– miejsce połączenia z DW211 – wariant zgodny z mpzp



Zdjęcie 16– alternatywne miejsce połączenia z DW211



Zdjęcie 17– alternatywne miejsce połączenia z DW211

3.2 Istniejący układ komunikacyjny - drogowy

W rejonie inwestycji podstawowy układ komunikacyjny tworzą następujące drogi publiczne:

Lp	Typ drogi publicznej	Numer drogi		klasa drogi
1	droga krajowa	20		G
2	droga gminna	157039G		L
6	droga wojewódzka	211		G

3.3 Istniejące układ komunikacyjny - infrastruktura kolejowa

Na terenie inwestycji zlokalizowany jest zamknięty teren kolejowy.

Na w/w terenie kolejowym zlokalizowane są dwie linie kolejowe:

1. Linia kolejowa LK201 Gdynia - Kościerzyna

Jest to linia kolejowa jednotorowa, niezeletryfikowana, pierwszorzędna w zarządzie Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni. Linia jest aktualnie objęta inwestycją w ramach zadania „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego na odc. Kościerzyna – Gdynia Główna linii kolejowej nr 201”. Zakres prac obejmuje wykonanie przebudowy linii kolejowej polegającej na budowie drugiego toru od strony zachodniej, elektryfikacji linii i zwiększeniu prędkości eksploatacyjnej.

2. Linia kolejowa jednotorowa LK229 Stara Piła - Kartuzy (tzw. kartuski bypass).

Jest to linia kolejowa jednotorowa, niezeletryfikowana, znaczenia miejscowego w zarządzie Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni. Linia jest aktualnie objęta inwestycją w ramach zadania „Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Przygotowanie linii kolejowych nr 234 na odcinku Kokoszki – Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła – Glinch jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu – Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”. Zakres prac obejmuje wykonanie remontu linii kolejowej w ramach istniejącego terenu kolejowego

4. TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE

4.1 Warunki wynikające z planu zagospodarowania województwa pomorskiego

Niniejsza inwestycja budowy połączenia drogi wojewódzkiej nr 211 z Obwodnicą Metropolitalną jest zgodna z celami określonymi w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Uchwałą 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016r. przyjęto Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, który opisuje następujące uwarunkowanie dotyczące układu komunikacyjnego.

Sieć dróg w województwie obejmuje 19.500 km, z czego 12.851 km dróg o nawierzchni twardej. Drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA stanowią 3,9%, a drogi wojewódzkie zarządzane przez ZDW - 31% łącznej długości sieci.

Dla transportowej obsługi województwa szczególnie ważne są odcinkowo lub na całej długości:

1) drogi krajowe nr: A1, S6, S7, 6, 7, 20, 21, 22, 25, 55, 89, 90, 91;

2) drogi wojewódzkie nr: 209, 211, 212, 213, 214, 216, 221, 224, 226, 229, 231, 235, 240, 501, 502, 515, 521.

Przy blisko 1,48 mln zarejestrowanych pojazdów (1,15 mln samochodów osobowych), wskaźnik motoryzacji w województwie osiągnął poziom 624 pojazdów na 1.000 mieszkańców (483 samochody osobowe na 1.000 mieszkańców). W latach 2010-2015 na drogach krajowych i wojewódzkich, przy stałym wzroście poziomu motoryzacji, nastąpił wzrost dobowego natężenia ruchu o około 30%.

Największe natężenia ruchu występują na sieci dróg Trójmiasta oraz na drogach dojazdowych do Trójmiasta, tj. na drogach nr 6, 7, 20 i 22, jedynie na drodze nr 91 nastąpił spadek natężenia ruchu, spowodowany oddaniem do użytkowania autostrady A1; duże natężenie ruchu obserwuje się w sezonie letnim na drogach dojazdowych do miejscowości turystycznych: Ustki (droga nr 21), Władysławowa (droga nr 216), Kartuz (droga nr 211) i Łeby (droga nr 214).

Ocena istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich (2014 r.) wskazuje, że:

- 1) struktura sieci wymaga weryfikacji i dostosowania do aktualnych uwarunkowań administracyjnych, finansowych i transportowych wynikających z obecnych funkcji tych dróg w sieci połączeń pomiędzy ośrodkami osadniczymi, prowadzenia linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, uwzględnienia uwarunkowań ochrony środowiska oraz planowanego rozwoju sieci dróg krajowych;
- 2) w przypadku dróg krajowych:
 - a) 79,8% długości dróg ma stan dobry i zadowalający (w rejonie słupskim - 90%),
 - b) 5,8% długości dróg ma stan zły (w rejonie kościerskim - 14%, w OM – 0%);
- 3) w przypadku dróg wojewódzkich:
 - a) 40% długości dróg ma stan dobry i zadowalający,
 - b) 60% długości sieci dróg ma zły stan nawierzchni.

Stan sieci drogowej jest istotnym czynnikiem sprawczym zdarzeń drogowych.

W 2014 r. na drogach województwa doszło do 2.724 wypadków drogowych, w których zginęło 181 osób, a 3.476 zostało rannych. Najwięcej wypadków i ofiar tych wypadków odnotowano w Gdańsku, powiecie kartuskim i wejherowskim. W latach 2005-2014 nastąpiło zmniejszenie liczby ofiar zabitych o 33%. Największe ryzyko wystąpienia wypadku z ofiarami ciężko rannymi i zabitymi charakteryzuje drogi nr 6, 20, 21, 210, 214, 224 i 235.

Niska jakość sieci transportowej na kierunku wschód-zachód, jak i specyficzne, niekoncentryczne położenie Trójmiasta w regionie ma wpływ na duży czas przejazdu pomiędzy Trójmiastem a ośrodkami osadniczymi w zachodniej części województwa. Podróż ze Słupska do Gdańska trwa prawie 2 godziny, z innych ośrodków, takich jak Ustka, Smołdzino, Koczała, Kępice, Miastko, Rzeczenica, Czarne, Debrno - ponad dwie godziny.

Skrócenie czasu podróży z różnych stron województwa, przy zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i redukcji uciążliwości ruchu tranzytowego, wiąże się z koniecznością budowy obwodnic miast i obejść miejscowości. W szczególności jest to istotne m.in. w ciągu dróg nr 20, 22, 55, 211, 212, 214 i 235.

Kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa wskazują następujące cele i kierunki rozwoju

- poprawa zewnętrznej dostępności transportowej województwa

- wzmacnianie wewnątrzregionalnych powiązań transportowych województwa poprawiających jego spójność przestrzenną.

połączenia szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej województwa obejmują drogi :

- a) nr A1 (Rusocin – Toruń – Łódź – Gliwice – gr. państwa), nr S6 (gr. państwa – Kołbaskowo - Koszalin – Słupsk – Chwaszczyno – Gdynia - Gdańsk – Rusocin), nr S7 (Gdynia – Gdańsk - Elbląg – Warszawa – Kraków – gr. państwa), nr 22 (gr. państwa – Gorzów Wielkopolski – Człuchów – Chojnice – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – gr. państwa), nr 89 (droga nr S7 – Port Gdańsk), nr 91 (odcinek: droga nr S7 węzeł Gdańsk Lipce – Tczew – Gniew – Łódź – Częstochowa), połączenie od drogi nr S7 do Portu Gdynia poprzez Drogę Czerwoną, odcinki dróg nr 20 (Szczecinek – gr. woj. Miastko) i nr 25 (Bobolice – gr. woj. – Człuchów) stanowiące bezpośrednie połączenia do drogi nr S11 (Koszalin – Szczecinek – Poznań),

infrastrukturę drogową szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej województwa tworzą drogi :

- a) nr 7 (droga nr S7 węzeł „Żukowo” – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Karczemki”,
- b) nr 20 (Miastko – Bytów – Kościerzyna – droga nr S7 (OMT) węzeł „Żukowo”),
- c) nr 21 (odcinek: Ustka - Słupsk – Miastko),
- c) nr 25 (odcinek: Biały Bór - Człuchów – Zamarte),
- d) nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański - Malbork - Sztum – Kwidzyn - Gardeja),
- e) nr 90 (Jeleń - Baldram),
- f) nr 201 (odcinek: Czarne – droga nr 20),
- g) nr 202 (Czarne - Rzeczenica) wraz z drogą nr 2512G (Rzeczenica - Przechlewo - Konarzynki),
- h) nr 203 (odcinek: Ustka – Postomino),
- i) nr 209 (odcinek: Suchorze - Bytów),
- j) **nr 211 (Nowa Dąbrowa - Czarna Dąbrówka - Sierakowice - Kartuzy - Żukowo)** wraz z istniejącym odcinkiem drogi nr 6 (Słupsk - Nowa Dąbrowa),
- k) nr 212 (droga nr 214 Osowo Lęborskie - Bytów - Chojnice – droga nr 25 Kamionka),
- l) nr 213 (odcinek: Główczyce - Wicko - Celbowo),
- m) nr 214 (Łeba - Lębork - Kościerzyna – Skórcz - Warlubie),
- n) nr 215 (odcinek: Władysławowo - Jastrzębia Góra),
- o) nr 216 (Reda - Władysławowo - Hel),
- p) nr 218 (odcinki: Krokowa – Wejherowo – droga nr 224, Chwaszczyno – droga nr 468 Gdańsk),
- q) nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – Kowale - Przywidz - Kościerzyna),
- r) nr 222 (droga nr S6 (OZT) - Straszyn - Starogard Gdański - Skórcz),
- s) nr 224 (droga nr 218 - Kartuzy - Skarszewy - Tczew),
- t) nr 226 (odcinek: droga nr 222 – droga nr S6 węzeł „Pruszcz Gdański” i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr S7 węzeł „Gdańsk Wschód” - droga nr 501 Przejazdowo),

- u) nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo - droga nr A1 - Pelplin – droga nr 91 Rudno),
- v) nr 231 (Skórcz - autostrada A1 - Kolonia Ostrowicka),
- w) nr 235 (Korne - Chojnice),
- x) nr 236 (Konarzyny - Brusy) wraz z drogami nr 2610G (Brusy - Czersk) i nr 2680 (Brusy),
- y) nr 237 (odcinek: Czersk – Tuchola),
- z) nr 240 (odcinek Chojnice – Tuchola),
- aa) nr 468 (droga nr S7 (OZT) Gdynia - Sopot - droga nr 91 Gdańsk) wraz z drogami nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino” - Wejherowo - droga nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia”) i nr 91 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - droga nr S7 (OPG) węzeł „Gdańsk Lipce”),
- bb) nr 472 (droga nr 468 Gdańsk - Gdańsk Port Lotniczy) wraz jej przedłużeniem do drogi nr S6 (OMT) węzeł „Miszewo” i dalej do drogi nr 224 w Przodkowie,
- cc) nr 474 (droga nr S6/S7 (OZT) węzeł „Gdynia Wielki Kack” - droga nr 468 Gdynia),
- dd) nr 501 (odcinki: drogi nr S6 (OZT) węzeł „Gdańsk Karczemki” – Przejazdowo i Stegna - Krynica Morska),
- ee) nr 502 (Stegna - Nowy Dwór Gdański),
- ff) nr 515 (Malbork - Dzierżgoń – Susz),
- gg) nr 517 (odcinek Sztum - Górki),
- hh) nr 519 (odcinek Stary Dzierżgoń – Zalewo),
- ii) nr 521 (Kwidzyn - Prabuty – Susz),
- d) nr 522 (Górki - Prabuty - Trumieje – droga nr 16),
- jj) nr 527 (odcinek: Dzierżgoń – Kwietniewo),
- kk) nr 1139G (odcinek: droga nr 213 Głównicy - Wielka Wieś - droga S6 węzeł „Bobrowniki”),
- ll) nr 1140 (odcinek: Damno węzeł „Bobrowniki” - Łebień - Stara Dąbrowa),
- mm) droga łącząca intermodalny terminal kontenerowy w Zajączkowie z drogą nr A1 węzeł „Tczew”;

Zasada hierarchizacji sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych:

- 1) według klas określających minimalne wymagania techniczne i przestrzenne usytuowania drogi:
 - a) autostrady (A) – droga nr A1,
 - b) drogi ekspresowe (S) – drogi nr S6 i S7,
 - c) **drogi główne ruchu przyspieszonego (GP)** – nr 6 (odcinek: droga nr S6 – droga nr 91 Łęgowo), nr 20 (obwodnica Żukowa), nr 22 (gr. woj. - Chojnice - Tczew - Malbork - gr. woj.), droga nr 89 (odcinek Trasy Sucharskiego: droga nr S7 węzeł „Gdańsk Port” – węzeł „Ku Ujściu”) wraz z tunelem pod Martwą Wisłą, nr 91 (odcinek: Łęgowo - gr. województwa), połączenie drogowe od drogi nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia” poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia, nowe obwodnice w ciągu dróg krajowych klasy G,
 - d) **drogi główne (G)** - nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Redzikowo” i odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino” - Wejherowo - droga nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia”), nr 7 (odcinek: droga nr S7 (OMT) węzeł „Żukowo” – droga nr S6 (OZT) węzeł „Gdańsk Karczemki”), **nr 20 (odcinek: gr. woj. - Miastko – Żukowo (obwodnica**

Żukowa, nr 21, nr 25, nr 55, nr 90, nr 91 (odcinek: Gdańsk ul. Wyzwolenia – droga nr 6 Łęgowo), nr 188 (odcinek: Człuchów - gr. woj.), **nr 211**, nr 212 (ul. Prosta w Bytowie), nr 214, nr 216 (odcinek: Reda - Władysławowo), nr 218 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa” - droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno”), nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Kowale” – droga nr S7 węzeł „Lublewo”), nr 222 (odcinek: droga nr S6 (OZT) węzeł „Gdańsk Południe” – Trąbki Wielkie - Jabłowo), nr 224 (odcinki: Godziszewo - droga nr A1 węzeł „Tczew” - droga nr 91 Tczew), nr 226 (odcinek: Jagatowo droga nr A1 węzeł „Pruszcz Gdański” i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo), nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo – droga nr A1 węzeł „Pelplin” - droga nr 91 Rudno), nr 231, nr 235, nr 240, nr 468, nr 472 wraz z jej przedłużeniem do drogi nr S7 (OMT) i drogi nr 224 w Przodkowie, nr 474, nr 501 (odcinek: droga nr S6 (OZT) – droga nr 468 Gdańsk), nr 502, nr 515, nr 521, nr 527, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) (odcinek od węzła „Droga Czerwona” w Gdyni - Reda), **nowe odcinki dróg wojewódzkich**,

e) drogi zbiorcze (Z) - pozostałe odcinki dróg wojewódzkich w granicach województwa;

2) z zachowaniem następujących zasad szczegółowych:

- a) dla dróg klasy G i Z na wniosek zarządcy drogi można przyjąć wyższą klasę,
- b) w przypadku zmiany przebiegu drogi (np. po wybudowaniu obwodnicy) ważność połączenia należy przenieść na odcinek o nowym przebiegu, a na odcinku o dotychczasowym przebiegu dokonać korekty klasy drogi w dostosowaniu do jej rzeczywistego charakteru i standardu technicznego (np. zmiana klasy G na Z),
- c) dla dróg wojewódzkich położonych na granicy dwóch województw obowiązuje klasa drogi ustalona w województwie, na terenie którego znajduje się dłuższy odcinek tej drogi.

Zasada kształtowania sieci drogowej z zachowaniem wymagań w zakresie:

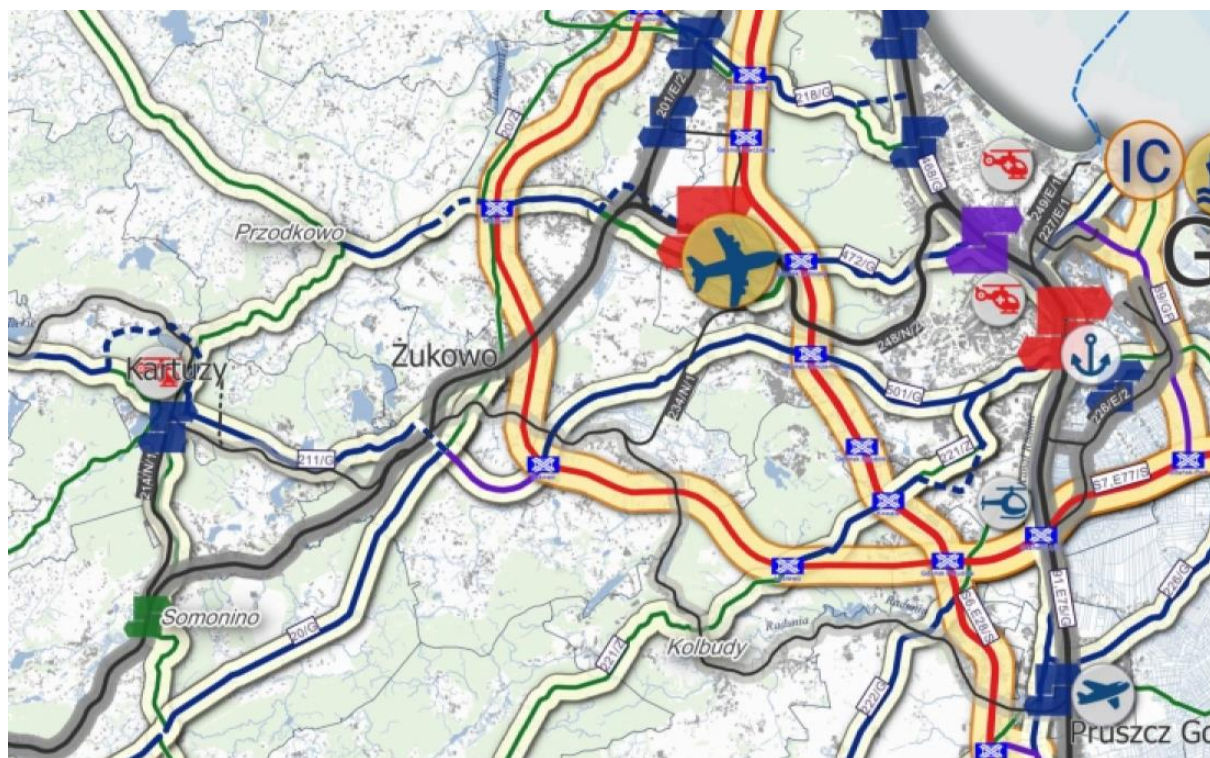
- 1) hierarchizacji sieci drogowej wynikającej z dopasowania do siebie kategorii i klas łączących się dróg;
- 2) regulacji dostępu do drogi, w tym normatywnych odległości węzłów drogowych przy lokalizacji dodatkowych węzłów w ciągach dróg klasy A, S, GP i G;
- 3) użytkowania drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, głównie poprzez oddzielanie od siebie ruchu lokalnego i tranzytowego;
- 4) ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacji przyrodniczej;
- 5) minimalizacji kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń w przypadku obsługi terenów rozwoju osadnictwa;
- 6) oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

Lp.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
3.	<p>Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej, koncentrujący się na budowie i modernizacji dróg w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego:</p> <p>1) służących powiązaniom z węzłami autostrady A1 oraz nowymi węzłami na drogach nr S6, S7 i S11 oraz prowadzeniu nowych linii transportu zbiorowego, w tym m.in.:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) rozbudowa dróg nr 222 i nr 229 na odcinku Starogard Gdański – Jabłowo – autostrada A1 węzeł „Pelplin” (Tabl. 1, poz. 8),</p> <p>b) rozbudowa drogi nr 224 na odcinku Godziszewo – autostrada A1 węzeł „Tczew” (Tabl. 1, poz. 9),</p> <p>c) rozbudowa drogi nr 226 na odcinkach autostrada A1 węzeł „Pruszcz Gdański” – Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański – Przejazdowo (Tabl. 1, poz. 14),</p> <p>d) budowa nowego przebiegu drogi nr 231 na odcinku od Skórcza do autostrady A1 węzeł „Gniew”,</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>e) rozbudowa drogi nr 21 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Słupsk Zachód” – Miastko) i nr 20 (odcinek: Miastko – gr. woj. – Szczecinek),</p> <p>f) rozbudowa drogi nr 22 na odcinku Malbork – autostrada A1 (węzeł „Swarożyn”),</p> <p>g) budowa nowego połączenia „Nowa Kielnieńska” w ciągu drogi nr 218 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa” – droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno”),</p> <p>h) budowa nowego połączenia: Przodkowo – droga nr S7 węzeł „Miszewo” jako przedłużenia drogi nr 472,</p> <p>i) budowa połączenia między drogą nr 211 a drogą nr 20 jako nowego przebiegu drogi nr 211 (obejście Żukowa),</p> <p>j) przebudowa dróg powiatowych, stanowiących bezpośrednie powiązania z nowymi węzłami na drodze S6 i S7, w szczególności przebudowa dróg nr 1139G i nr 1140G prowadzących do węzła „Bobrowniki”;</p> <p>2) redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane przez budowę obwodnic:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta w ciągu drogi nr S7 wraz z obwodnicą Żukowa w ciągu drogi nr 20 (Tabl. 1, poz. 4),</p> <p>b) Kościerzyny w ciągu drogi nr 20 (Tabl. 1, poz. 6),</p> <p>c) Ustki w ciągu drogi nr 203,</p>	<p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>GDDKiA Gdańsk</p> <p>GDDKiA Gdańsk</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>JST</p> <p>JST</p> <p>samorządy powiatowe</p> <p>GDDKiA Gdańsk</p> <p>GDDKiA Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p>	<p>W„AB”</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„B”</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>W„AB”</p>

d) Kartuz w ciągu drogi nr 211 – I etap (Tabl. 1, poz. 12),	ZDW Gdańsk	U
e) Chojnic w ciągu drogi nr 212,	Miasto Chojnice	W„AB”
f) Skórcza w ciągu drogi nr 231,	ZDW Gdańsk	W„B”
po 2020 roku:		
g) Bytowa i Miastka w ciągu drogi nr 20,	GDDKiA Gdańsk	W„AB”
h) Słupska (obwodnica zachodnia) i Miastka w ciągu drogi nr 21,	GDDKiA Gdańsk	W„AB”
i) Czerska, Człuchowa, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi nr 22,	GDDKiA Gdańsk	W„AB”
j) Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi nr 55,	GDDKiA Gdańsk	W„AB”
k) Czarnego w ciągu drogi nr 201,	ZDW Gdańsk	W„AB”
l) Żukowa, Sierakowic, Kartuz (II etap) i Słupska w ciągu drogi nr 211,	ZDW Gdańsk Miasto Słupsk	W„AB”
m) Kościerzyny, Lęborka i Mściszewic w ciągu drogi nr 214,	ZDW Gdańsk	W„AB”
n) Wicka w ciągu drogi nr 214 (Tabl. 1, poz. 13),	ZDW Gdańsk	U
o) Władysławowa w ciągu drogi nr 215,	ZDW Gdańsk	W„AB”
p) Wejherowa w ciągu drogi nr 218,	ZDW Gdańsk	W„AB”
q) Trąbek Wielkich w ciągu drogi nr 222,	ZDW Gdańsk	W„AB”
r) Szemudu w ciągu drogi nr 224,	ZDW Gdańsk	W„AB”
s) Brus w ciągu drogi nr 235 oraz budowę łącznika (jako obwodowej wschodniej między drogą nr 235 a obwodnicą Chojnic w ciągu drogi nr 22,	ZDW Gdańsk	W„AB”
t) Gdyni Chyloni, Rumi i Redy jako Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,	GDDKiA Gdańsk JST	W„AB”
u) Rybiny w ciągu drogi nr 502,	ZDW Gdańsk	W„AB”
v) Prabut w ciągu drogi nr 521;	ZDW Gdańsk	W„AB”
3) usprawniających połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi a Trójmiastem, a także pomiędzy nimi a ich zapleczem funkcjonalnym, w tym:		
do 2020 roku:		
a) rozbudowa drogi nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno (Tabl. 1, poz. 12),	ZDW Gdańsk	U
b) rozbudowa drogi nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa (Tabl. 1, poz. 15),	ZDW Gdańsk	U
c) rozbudowa drogi nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański (Tabl. 1, poz. 8),	ZDW Gdańsk	U
d) rozbudowa i przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze – Bytów,	ZDW Gdańsk	W„B”
e) rozbudowa i przebudowa drogi nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Mojusz – Kartuzy,	ZDW Gdańsk	W„B”
f) rozbudowa drogi nr 212 na odcinku Osowo Lęborskie – Unichowo oraz na odcinku Lipnica – Konarzynki,	ZDW Gdańsk	W„B”
g) budowa i rozbudowa drogi nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda wraz z budową obwodnicy w m. Wicko (Tabl. 1, poz. 14),	ZDW Gdańsk	U

h) rozbudowa drogi nr 216 na odcinku Kuźnica - Jastarnia i Jastarnia - Jurata,	ZDW Gdańsk	W„B”
i) rozbudowa i przebudowa drogi nr 221 na odcinku granica Gdańska - Nowa Karcza,	ZDW Gdańsk	W„B”
j) rozbudowa i przebudowa drogi nr 235 Korne - Chojnice,	ZDW Gdańsk	W„B”
k) rozbudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna - Krynica Morska,	ZDW Gdańsk	W„B”
l) rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna - Nowy Dwór Gdański,	ZDW Gdańsk	W„B”
m) rozbudowa drogi nr 521 na odcinku Kwidzyn - Prabuty (Tabl. 1, poz. 10),	ZDW Gdańsk	U
n) rozbudowa drogi nr 515 od granicy Malborka do granicy województwa,	ZDW Gdańsk	W„B”
o) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 532 - ul. Hallera w Kwidzynie (Tabl. 1, poz. 16),	ZDW Gdańsk	U
p) rozbudowa ul. Kartuskiej (odcinek drogi krajowej nr 7) do węzła „Karczemki” w Gdańsku,	Miasto Gdańsk	W„A”
po 2020 roku:		
q) przebudowa dróg powiatowych nr 2340G (odcinek Nowy Staw - Tczew) i połączenia Nowy Staw - droga nr 55 (uwarunkowana stanem technicznym mostu drogowego przez rz. Wisłę),	samorządy powiatowe	W„A”
r) przebudowa drogi nr 214 na odcinku Kościerzyna - Zblewo,	ZDW Gdańsk	W„B”
s) przebudowa drogi nr 218 na odcinku od drogi nr 468 (Gdańsk Oliwa) do drogi nr S6/S7 (węzeł „Chwaszczyno”), w tym budowa ulicy nowej Spacerowa (z tunelem pod Pachółkiem) i ulicy nowej Kielnieńskiej;	Miasto Gdańsk, ZDW Gdańsk	W„AB”
4) budowa dróg do bezpośredniej obsługi strategicznych terenów inwestycyjnych, w tym:		
a) Drogi Popiołowej, łączącej drogę nr 100 (ulica I Dywizji Wojska Polskiego) w Rumi z drogą powiatową nr 1605 G (ulica Pucka) w Gdyni,	JST	W„AB”
b) dojazdu tranzytowego do terminalu intermodalnego w Zajączkowie Tczewskim;	JST	W„AB”
5) zapewniających dogodne połączenia transportowe miast: Bytów, Czarne, Człuchów, Miastko do węzłów drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S11.	GDDKiA Gdańsk	W„AB”



Rys.3 – Kierunki rozwoju infrastruktury systemu transportu

4.2 Warunki wynikające ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo

Niniejsza inwestycja budowy połączenia drogi wojewódzkiej nr 211 z Obwodnicą Metropolitalną jest zgodna z celami określonymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Żukowo 2019.

Uchwałą XI/151/2019 Rady Miejskiej w Żukowie z dnia 27 sierpnia 2019r. przyjęto zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Żukowo. Studium uwarunkowań gminy Żukowo opisuje następujące uwarunkowanie dotyczące układu komunikacyjnego gminy.

Układ zewnętrznych drogowych powiązań komunikacyjnych

Gmina oraz miasto Żukowo współtworzy Trójmiejski Obszar Metropolitalny, który pełni ważną funkcję powiązań transportu drogowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Obecnie przez obszar gminy Żukowo przebiegają dwie drogi krajowe:

- droga krajowa nr 7; Żukowo - Gdańsk - Elbląg - Warszawa - Chyżne,
- droga krajowa nr 20; Stargard Szczeciński - Miastko - Kościerzyna - Żukowo - Gdynia.

Regionalną strukturę transportu drogowego tworzą m.in.:

- droga wojewódzka nr 211; Nowa Dąbrowa - Czarna Dąbrówka - Żukowo (prowadząca m.in. do Kartuz),
- droga wojewódzka nr 218; Gdańsk - Chwaszczyno - Wejherowo - Krokowa,
- droga powiatowa nr 1900G: Przodkowo - Miszewo - Pępowo - Leżno,
- droga powiatowa nr 1901G: Miszewo - Gdańsk,
- droga powiatowa nr 1903G: Kobysewo - Smołdzino - Żukowo,
- droga powiatowa nr 1929G: Lniska – Przyjaźń - Łapino - Kolbudy,
- droga powiatowa nr 1930G: Lniska - Niestępowo - Gdańsk,
- droga powiatowa nr 1416G: (Szemud) - Kłósówko - Miszewo,
- droga powiatowa nr 1902G: Tuchom - Rębiechowo,
- droga powiatowa nr 1926G: Borowo - Babi Dół,
- droga powiatowa nr 1928G: Babi Dół - Skrzyszewo – (Marszewska Góra),

Ogółem sieć drogowa na obszarze gminy Żukowo ma długość ponad 511 km, w tym;

- drogi krajowe - 33,3 km,
- drogi wojewódzkie - 8,5 km,
- drogi powiatowe - 45,2 km,
- drogi gminne - 424,9 km.

Do kluczowych inwestycji w zakresie układu ponadlokalnego należą:

- planowana budowa odcinka trasy drogi krajowej S6 - Trasy Kaszubskiej, stanowiąca nowe połączenie miasta Gdańska i Gdyni z trasą drogi krajowej Gdynia - Szczecin, w ramach „północnego korytarza transportowego”;
- planowana Obwodnica Metropolitalna, łącząca Chwaszczyno (węzeł na projektowanej Trasie Kaszubskiej) z Południową Obwodnicą Gdańską (S7 w trakcie realizacji),
- Obwodnica miasta Żukowa (w ramach kolejnego etapu budowy Obwodnicy Metropolitalnej), łącząca drogę krajową nr 7 w węźle „Lniska” z drogą krajową nr 20 w węźle „Glinch” - **wskazany wariant pełnej Obwodnicy Żukowa, przedłużony i powiązany z drogą wojewódzką nr 211, prowadzącą do Kartuz**

Układ powiązań wewnętrznych:

Podstawowy układ drogowy w gminie tworzy 98 dróg gminnych oraz 381 ulic. Zaś podstawowy układ drogowy w mieście Żukowo tworzą 84 ulice.

Szkielet komunikacyjny na terenie miasta Żukowa zbudowany jest w oparciu o krzyżujące się drogi krajowe nr 7 i nr 20, które jednocześnie stanowią trasę przejazdową dla podróżujących z Gdańska bądź Gdyni w kierunku Kartuz i Kościerzyny, lub odwrotnie. Układ ten uzupełniony jest o drogę wojewódzką nr 211 (kierunek Kartuzy)- oraz miejską sieć uliczną.

Na obszarze gminy Żukowo funkcjonuje sieć transportu zbiorowego w postaci linii autobusowych. Usługi przewozowe świadczone są przez czterech przewoźników : Zakład Komunikacji Miejskiej Gdynia, Zakład Komunikacji Miejskiej Gdańsk, PKS Gdańsk, Przewozy Autobusowe „Gryf”.

Rozwój przestrzenny i funkcjonalny gminy w ostatnich latach charakteryzuje się :

- bardzo intensywnym rozwojem obszarów stykowych z Gdynią i z Gdańskiem, w tym w szczególności terenów na północ od rzeki Raduni,
- bardzo intensywnym rozwojem obszarów położonych wzdłuż drogi krajowej nr 20 (Gdynia – Kościerzyna),
- szczególnie miejscowości :Chwaszczyno, Tuchom i Miszewko - w zakresie funkcji produkcyjno - usługowych, magazynowych i mieszkaniowych oraz miejscowości Banino i Pępowo w zakresie funkcji mieszkaniowych mieszkalno - usługowych,
- bardzo intensywnym rozwojem funkcji mieszkaniowych na obszarze wsi Pępowo, Przyjaźń i Czaple będących w zasięgu oddziaływania miasta Gdańska i miasta Żukowo,
- wysokim stopniem rozproszenia nowo powstających zespołów zabudowy mieszkaniowej, szczególnie w rejonie południowym, z gorszą niż w innych rejonach dostępnością do usług oraz infrastruktury.

Rezerwaty przyrody

W granicach gminy Żukowo zlokalizowany jest fragment rezerwatu przyrody „Jar Rzeki Raduni”, który został ustanowiony w 1972 r. Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego nr 202 z dnia 23 czerwca 1972 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody. Granice rezerwatu obejmują teren o powierzchni 74,24 ha, zlokalizowany w Gminie Żukowo oraz w sąsiedniej gminie Somonino. Rezerwat obejmuje dno i strome zbocza doliny przełomowego odcinka Raduni, z meandrującą i tworzącą bystrza rzeką, o długości tego odcinka blisko 8 km. Dominują tutaj zbiorowiska leśne, w tym zbiorowiska grądów i łągów olszowych oraz buczyn. Bardzo bogata jest flora roślin naczyniowych z licznymi gatunkami rzadkimi i chronionymi oraz gatunkami o podgórskim charakterze.

Dla rezerwatu przyrody „Jar Rzeki Raduni” zarządzeniem nr 28/2012 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 28 września 2012 r. został ustanowiony plan ochrony. Zakazy zawarte w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r., Nr 92, poz. 880 z późn. zm.) oraz zakazy i ustalenia zawarte w zarządzeniu nr 28/2012 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 28 września 2012 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu, obowiązują na terenie rezerwatu oraz na terenach sąsiednich w zakresie przestrzennym ustalonym w ww. przepisach.

Obszary chronionego krajobrazu

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni - obejmuje dno i zbocza doliny rzeki Raduni, na odcinku od centralnej części Pojezierza Kaszubskiego (okolice Goręczyna-, przez Żukowo i Kolbudy po Pruszcz Gdańsk. Dolina Raduni ma złożoną strukturę geomorfologiczną, tworzoną przez baseny i przełomy rzeczne. Oprócz walorów geomorfologicznych i hydrograficznych istotne znaczenie ma zróżnicowanie florystyczne doliny i jej rola

jako tzw. korytarza ekologicznego. Na jego obszarze obowiązuje Uchwała Nr 540/XLIX/18 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2018r. poz. 3910).

Obszary Natura 2000

Obszar Natura 2000 mający znaczenie dla Wspólnoty (projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk zatwierdzony w listopadzie 2007 r.) „**Jar Rzeki Raduni**” PLH 220011, który obejmuje przełomowy odcinek rzeki Raduni. Obszar w całości położony jest na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni i rezerwatu przyrody „Jar Rzeki Raduni”. Powierzchnia obszaru wynosi 87,71 ha.

W obrębie obszaru wyróżniono 7 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wśród nich dominują lasy o naturalnym charakterze, porastające zbocza wąwozu. Stwierdzono tu też występowanie gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Obszar odznacza się wysokimi walorami florystycznymi. Stwierdzono tu 537 gatunków roślin naczyniowych, w tym rzadkie i zagrożone oraz chronione prawnie w Polsce. Zagrożeniem dla wartości przyrodniczych tego obszaru jest brak otuliny, zrębowa gospodarka leśna, synantropizacja flory oraz duża penetracja turystyczna.

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody dla obszaru Natura 2000, sprawujący nadzór nad obszarem sporządza projekt planu zadań ochronnych na okres 10 lat (projekt podlega ustanowieniu przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska w drodze zarządzenia) i projekt planu ochrony (projekt podlega ustanowieniu przez ministra właściwego do spraw środowiska w drodze rozporządzenia). Na terenie rezerwatu „Jar rzeki Radunia” obowiązuje plan ochrony dla rezerwatu przyrody, ustanowiony zarządzeniem nr 28/2012 RDOŚ w Gdańsku z dnia 28 września 2012 r., w którym uwzględniony został zakres zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 „Jar Rzeki Raduni” PLH220011.

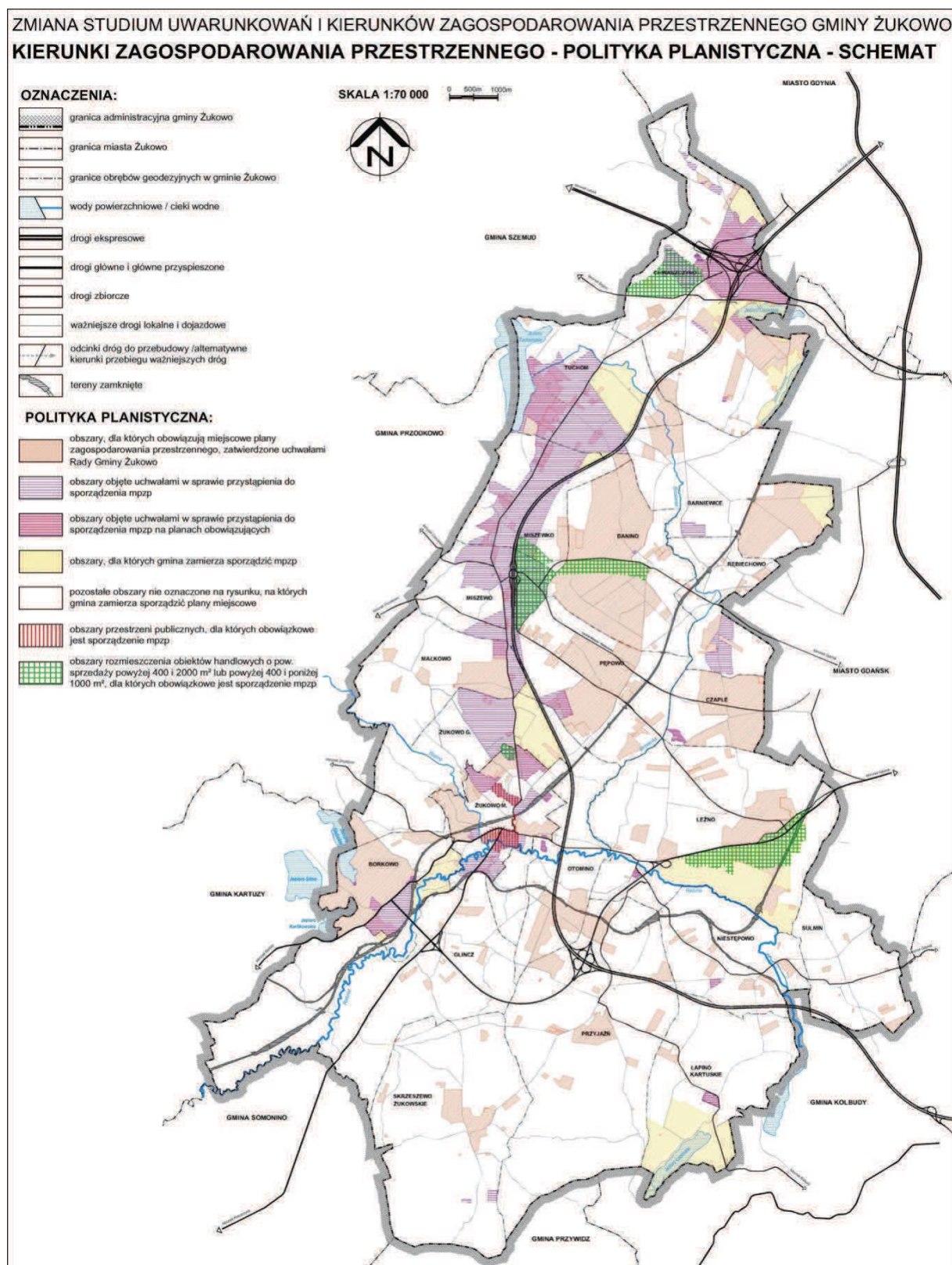
Perspektywiczny podstawowy układ drogowy na terenie gminy Żukowo tworzą:

- **planowana Obwodnica Metropolitalna** - rozbudowa regionalnego korytarza transportowego, który tworzy droga krajowa nr 20 wraz z planowaną obwodnicą miasta Żukowo. Najbardziej prawdopodobny Wariant IA, tzw. „wariant czerwony” z przebiegiem Obwodnicy Metropolitalnej po wschodniej stronie obecnej drogi krajowej nr 20, z węzłami w : Chwaszczynie, Miszewie, Żukowie, łączący się z Obwodnicą Trójmiasta w węźle Straszyn,
- **planowana Trasa Kaszubska (odcinek lęborski)** w ramach realizacji północnego korytarza transportowego (droga krajowa S6 Lębork – Chwaszczyno). Najbardziej prawdopodobny Wariant IIA2 (równoważny wariant IIA1) mający swój początek na węźle Chwaszczyno (Obwodnica Metropolitalna),
- **planowana ul. Nowa Kielnieńska** w klasie drogi głównej przyspieszonej (GP), w ramach realizacji Trasy Kaszubskiej i Obwodnicy Metropolitalnej. Poprowadzenie głównej osi komunikacyjnej Gdańsk - Lębork w śladzie tzw. planowanej Trasy Kaszubskiej,
- **planowane podłączenie DW2119 do planowanej Obwodnicy Żukowa i w dalszej części do DK20 w klasie drogi głównej (G), w ramach realizacji Obwodnicy Żukowa - poprowadzenie głównej osi komunikacyjnej**

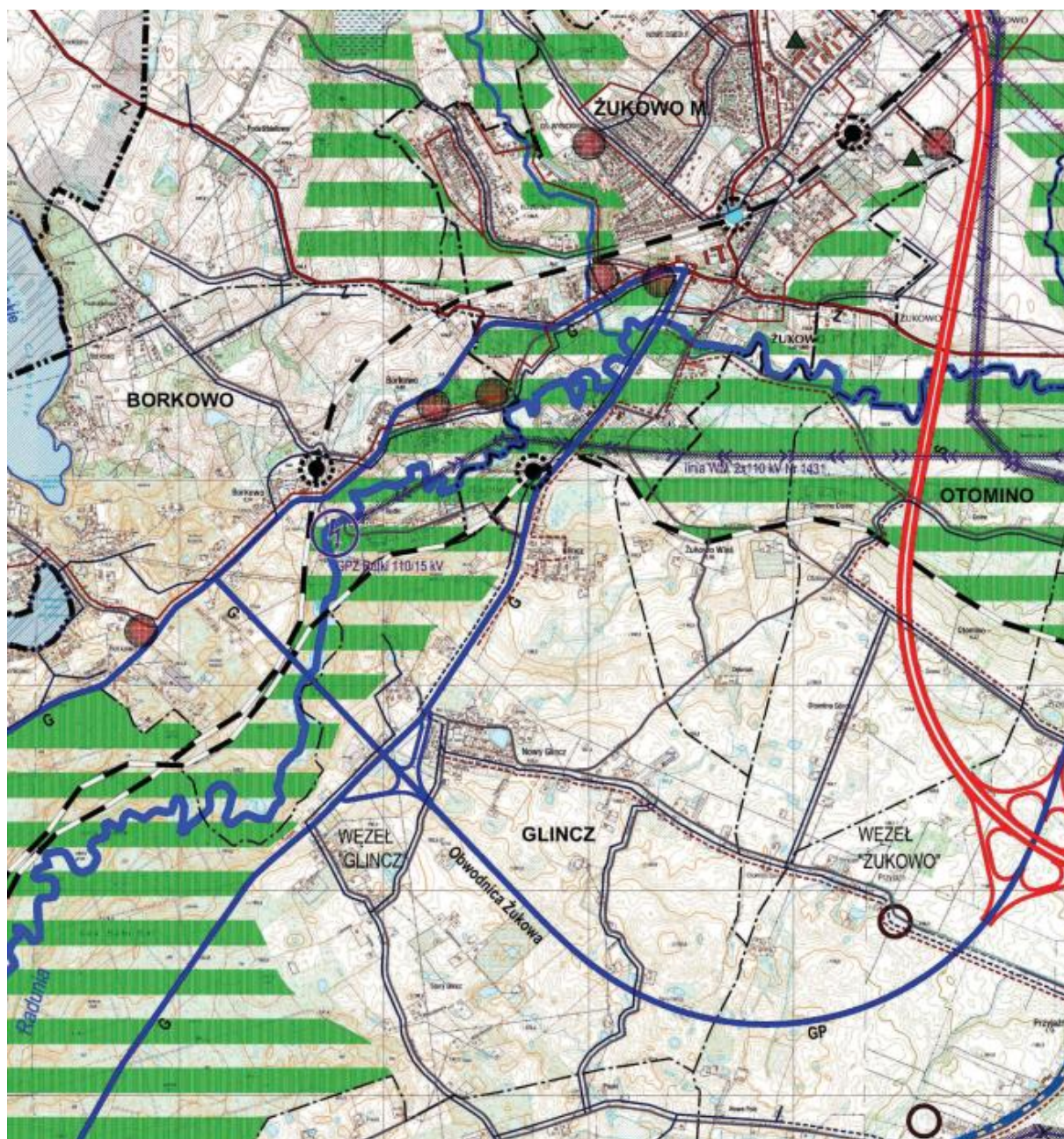
Gdańsk - Kartusy Obwodnica Żukowa z pominięciem centrum miasta Żukowa,

- **planowany łącznik Miszewo - Rębiechowo**, który jest niezbędny w związku z intensywnym rozwojem budownictwa mieszkalnego na terenie wsi Banino. Przejmie on rolę „małej obwodnicy Banina”, łącząc Obwodnicę Metropolitalną w węźle Miszewko z terenem w rejonie Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Wskazane przejęcie kategorii drogi powiatowej nr 1901. Planowana droga na parametrach klasy drogi zbiorczej włącza się w planowany układ dróg zbiorczych w granicach Miasta Gdańska.

W 2009 r. gmina Żukowo opracowała „Koncepcję zwiększenia i wykorzystania potencjału rozwojowego gminy Żukowo poprzez budowę szlaków rowerowych wraz z infrastrukturą”, która określa potencjalne kierunki działań dotyczących rozwoju infrastruktury rowerowej. Poza ww. szlakami rowerowymi przewiduje się wytyczenie i realizację nowej trasy rowerowej we wschodniej części gminy, prowadzącej z Nowego Świata przez m.in. Barniewice, Rębiechowo, Czapple, Leżno, Sulmin, Niestępowo, Przyjaźń, Glinisz, Otomino, do Żukowa. Trasa prowadzić powinna przez atrakcyjne krajobrazowo i interesujące kulturowo miejsca w gminie, i przewidywać rozbudowane szlaki w południowej i południowo-zachodniej części gminy, w rejonie Żukowa, Glinicza, Babiego Dołu, Rutek, Borkowa i Jaru Raduni. Trasa powinna łączyć się z trasami rowerowymi na obszarach gmin sąsiednich oraz z międzyregionalną i regionalną trasę rowerową.



Rys.4 – Kierunki zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo

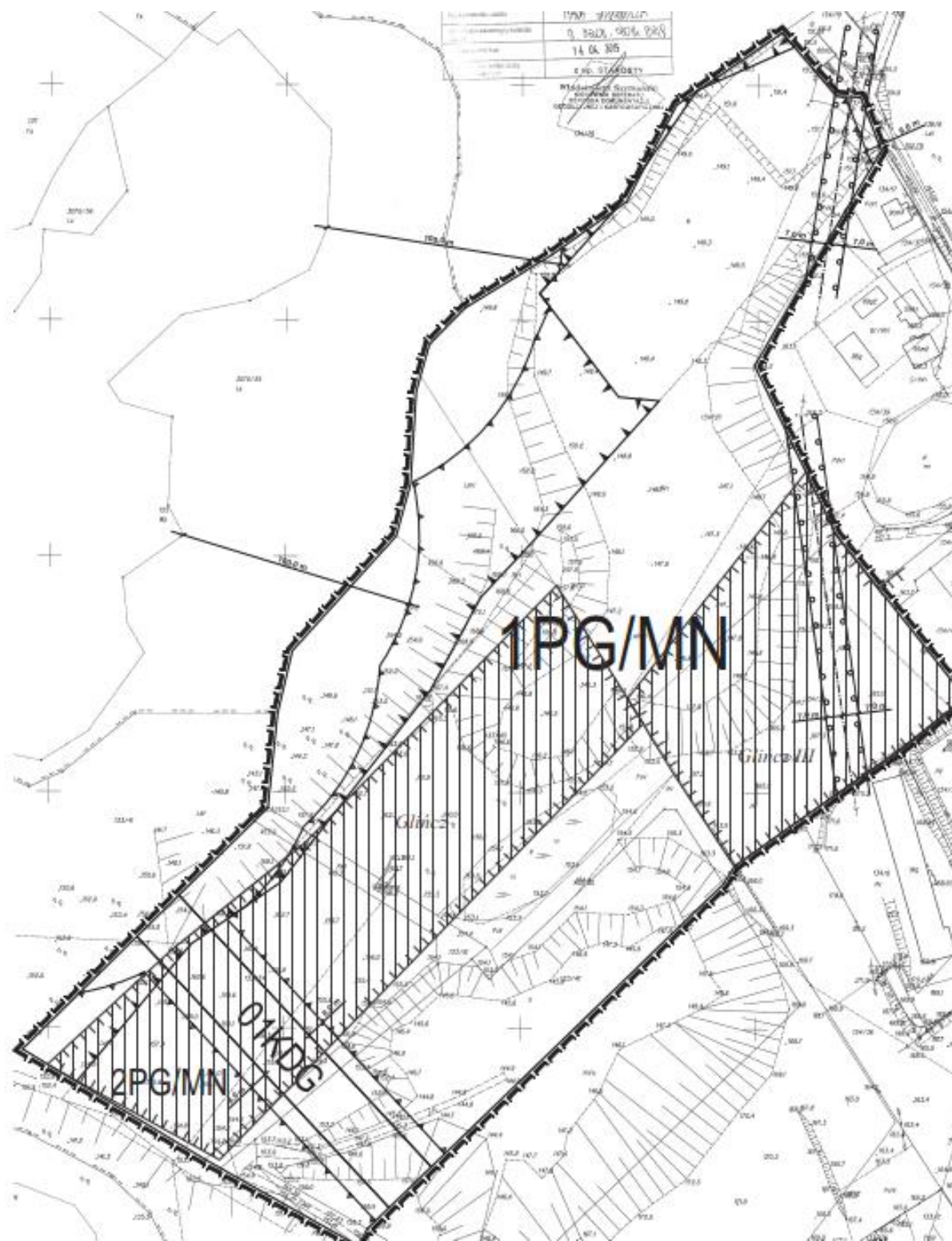


Rys.5 – Kierunki zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo – szczegół obwodnicy Żukowa

4.3 Ustalenia miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego m. Glinisz

Niniejsza inwestycja budowy połączenia drogi wojewódzkiej nr 211 z Obwodnicą Metropolitalną jest zgodna z ustaleniami określonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Glinisz w gminie Żukowo - 2017.

Uchwałą XXXVI/392/2017 Rady Miejskiej w Żukowie z dnia 7 marca 2017r. przyjęta miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Glinisz, w rejonie ulicy Świerkowej, gmina Żukowo.



Rys.6 – rysunek mpzp m. Glinisz

Niniejszy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zawiera ustalenia dotyczące przebiegu niniejszej inwestycji pomiędzy DW211 a węzłem Glinicz.

Ustalenia dla głównej drogi publicznej o symbolu 01KDG o powierzchni 0,39ha:

- 1) obowiązuje szerokość drogi w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, tj. **25m**,
- 2) fragment terenu 01KDG znajduje się na Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni, w związku z powyższym planowane inwestycje winny być zgodne z Uchwałą Nr 1161/XLVII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28.04.2010r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2010r. Nr 80, poz. 1455),
- 3) do czasu realizacji drogi obowiązują na jej terenie ustalenia jak dla terenów 1PG/MN i 2PG/MN z wyłączeniem możliwości realizacji zabudowy.

Na terenie inwestycji występuje czynne kopalnia kruszyw w eksploatacji przez PPHU GABREX. Koncesja jest ważna do 31.12.2022 r. Po zamknięciu kopalni przewiduje się na jej terenie realizację zabudowy mieszkaniowej.

4.4 Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta

Niniejsza inwestycja budowy połączenia drogi wojewódzkiej nr 211 z Obwodnicą Metropolitalną jest zgodna z ustaleniami określonymi w dokumencie „Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej” opracowanej przez Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego w lipcu 2018 r.

W/w dokumentacja zawiera następujące ustalenia odnośnie obwodnicy Żukowa.

Przebieg Obwodnicy Żukowa

Uzupełnieniem dla Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta jest Obwodnica Żukowa. Długość tego odcinka obwodnicy wynosić będzie 7,73 km. I tak:

- 1) trasa obwodnicy będzie miała swój początek w km 1+167,60 na skrzyżowaniu z drogą nr 20 z wykorzystaniem węzła „Glinicz”; dalej kontynuując swój przebieg w kierunku południowo – wschodnim;
- 2) po ok. 2 km, trasa zmieni przebieg na północny omijając miejscowość Przyjaźń po jej północnej stronie; OŻ łączy się z OMT na w węźle „Żukowo”;
- 3) w km 6+210 trasa obwodnicy będzie przecinała się z linią kolejową, stąd planowana jest realizacja estakady ES-4 o długości 600m; dalej, trasa zmieni swój przebieg w kierunku północno – wschodnim przecinając linię energetyczną WN 2x400 kV oraz drogę powiatową nr 10257, która planowana jest do przełożenia na długości ok. 554 m wzdłuż trasy OŻ;

- 4) na dalszym odcinku OŻ kontynuuje swój przebieg nad drogą powiatową nr 10258, dalej przetrnie Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Raduni wraz z rzeką Radunia w km 7+612 - na tym fragmencie, zaplanowano estakadę ES-6 o długości 300 m;
- 5) na końcowym odcinku obwodnica zostanie włączona w drogę nr 7, przechodząc z przekroju dwujezdniowego do przekroju jezdniowego; na tym odcinku zaproponowany został również węzeł „Lniska”.

Projektowane węzły drogowe, na OŻ stanowią:

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

Dla Obwodnicy Żukowa przyjęte zostały następujące parametry techniczne:

klasa drogi	główna ruchu przyspieszonego GP
prędkość projektowa	100 km/h
prędkość miarodajna	110 km/h
przekrój poprzeczny	1x2 na odcinku Lniska – węzeł Żukowo, 2x2 na odcinku węzeł Żukowo – Gliniec
szerokość jezdni	7,0 m
szerokość pasa dzielącego	5,0 m
kategoria ruchu	KR 6
dopuszczalny nacisk	115 kN/oś
skrajnia pionowa	4,7 m

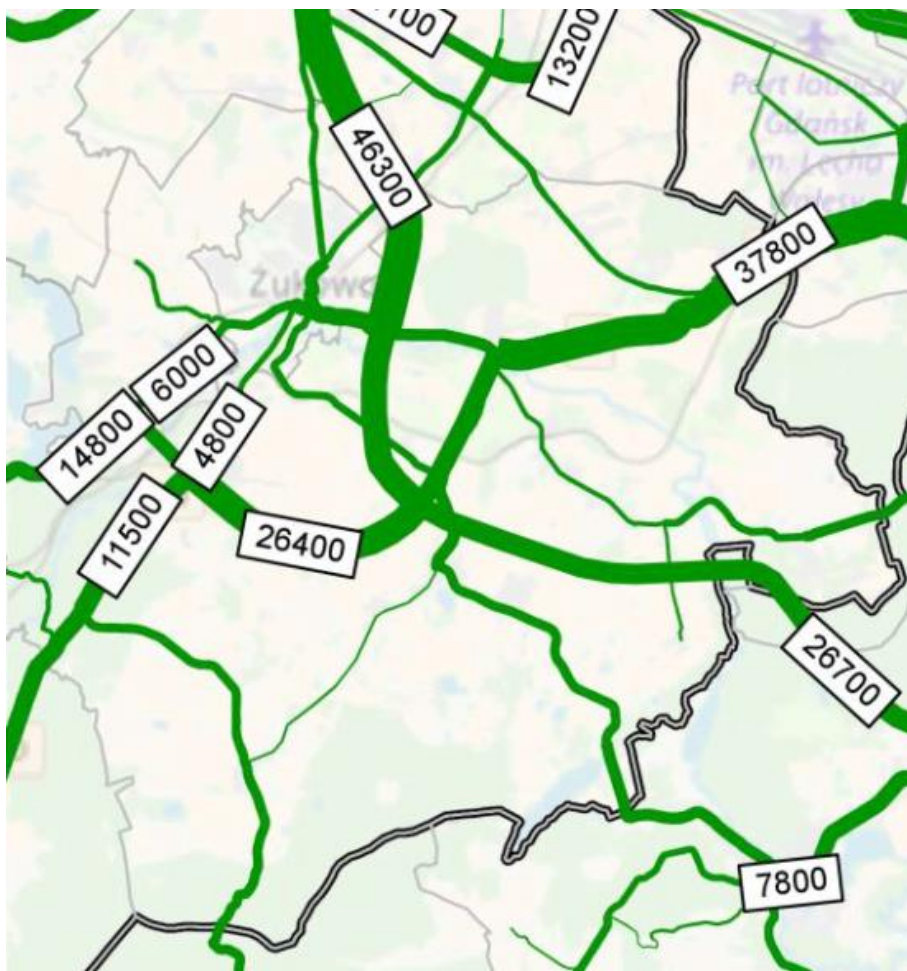
Proponowane uzupełnienia układu drogowego

Analiza wpływu planowanej Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta oraz Obwodnicy Żukowa na strukturę przestrzenną sieci drogowej oraz funkcje jej poszczególnych elementów wskazują na potrzebę uzupełnienia układu o 3 dodatkowe elementy o charakterze obwodnicowym:

- 1) budowę nowego połączenia od węzła „Wysoka” na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta do węzła „Chwaszczyno” na skrzyżowaniu Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta z Trasą Kaszubską S6 jako nowy przebieg drogi nr 218 zwany dalej obwodnicą „Nowa Kielnieńska”; celem budowy tego połączenia jest podniesienie jego sprawności i przejęcie ruchu tranzytowego przechodzącego obecnie ul. Kielnieńska w Gdańsku;
- 2) budowę nowego połączenia od Portu Lotniczego Gdańsk z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta do węzła „Miszewo” na Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta jako przedłużanie drogi nr 472, zwane dalej obwodnicą „Banino”; celem budowy tego połączenia oprócz poprawy dostępności Portu Lotniczego Gdańsk jest także usprawnienie połączenia pomiędzy węzłami dróg ekspresowych i przejęcie ruchu tranzytowego z miejscowości Banino;

- 3) budowę nowego połączenia od węzła „Gliniec” na drodze nr 20 do skrzyżowania na drodze nr 211 w miejscowości Borkowo, zwane dalej obwodnicą „Radunia”; celem budowy tego połączenia jest usprawnienie powiązań rejonu Kartuz z rdzeniem OMG-G-S i zmniejszenie uciążliwości ruchu na tym kierunku w miejscowości Żukowo.

Dla obwodnicy „Żukowa” jako łącznika drogowego pomiędzy drogą nr 20, a drogą nr 211 prognozuje się natężenie rzędu 10 tys. pojazdów na dobę. Jednak w przypadku zaniechania budowy tego odcinka, niewiele mniejsze (około 5%) natężenie ruchu będzie skierowane w kierunku układu ulicznego Żukowa.

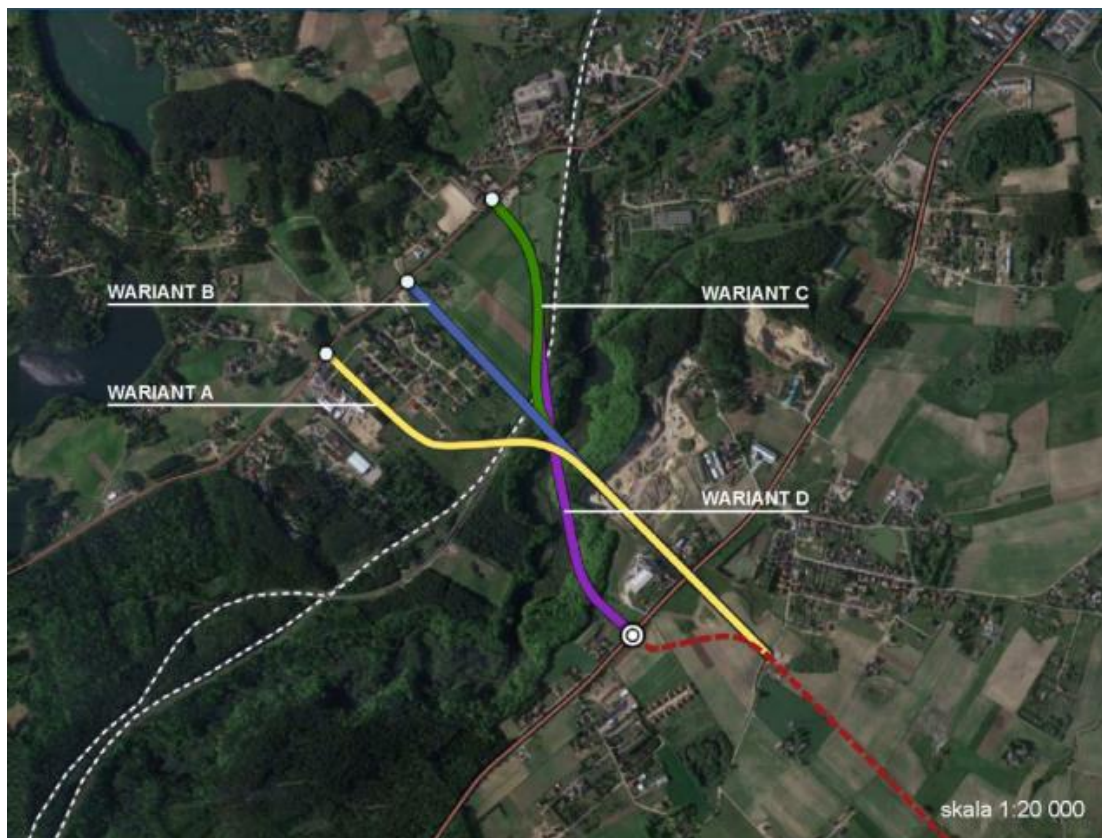


Rys.7 – kartogram ruchu na 2030 r, wg danych z 2018r.

W przypadku obwodnicy „Żukowa” w ciągu drogi nr 211 przyjęto do analizy cztery warianty przebiegu:

- 1) wariant A (żółty) – południowy bezkolizyjny z drogą nr 20 (ul. Kościerską);
- 2) wariant B (niebieski) – środkowy bezkolizyjny z drogą nr 20 (ul. Kościerską);
- 3) wariant C (zielony) – północny bezkolizyjny z drogą nr 20 (ul. Kościerską);

4) wariant D (fioletowy) – północny kolizyjny z drogą nr 20 (ul. Kościerską).



Rys.8 – zakres analiz wariantów wg koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej

Przeprowadzona na tym etapie analiza wielokryterialna wskazała warianty B i C jako najbardziej optymalne pod względem technicznym, środowiskowym i przestrzenno – społecznym. Nie był analizowany aspekt ekonomiczny.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Założenia projektowe

Na podstawie opisu przedmiotu zamówienia oraz ustaleń dokumentów planistycznych przyjęto następujące parametry techniczne projektowanych dróg:

Projektowana droga wojewódzka :

- klasa techniczna	- droga główna G
- prędkość projektowa:	- 70 km/h (możliwość obniżenia do 50km/h)
- prędkość miarodajna:	- 90 km/h (możliwość obniżenia do 70km/h)
- min promień łuku poziomego	dla Vm – 90km/h - R500m (6% przechyłka) dla Vm - 80 km/h - 350m (6% przechyłka) dla Vm - 70 km/h - 250m (6% przechyłka)
- ilość jezdni	- 1
- ilość pasów ruchu	- 1x2
- szerokość jezdni	- 7,0 m
- dopuszczalny nacisk	- 115 kN/oś
- skrajnia pionowa	- 4,70m

5.2 Proponowane warianty zadania inwestycyjnego i ich uwarunkowania

Dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego zaproponowano do wstępnej analizy projektowej pięć wariantów przebiegu trasy, w tym wariant zerowy:

- **Wariant W0** – „bezinwestycyjny” - przebieg trasy po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej DW211 do m. Żukowo.
- **Wariant W1 (czerwony)** – Początek projektowanego wydłużenie południowej obwodnicy Żukowa przyjęto ok. km 1+600 projektowanej obwodnicy w ramach inwestycji GDDKiA. Długość projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej wynosi około **1,57km**. Zakres inwestycji obejmuje budowę pełnego węzła „Glinicz” typu „harfa” z budowa brakujących łącznic i dwupasowego (lub turbinowego) ronda na skrzyżowaniu łącznic węzła z DK20 i z drogą gminną 157039G do m. Przyjaźń. W miejscu przecięcia DK20 projektowany jest 2 wiadukt drogowy WD-1 o szerokości uwzględniającej oba pasy obwodnicy jak i pasy włączenie i wyłączenia na węźle. Wiadukt projektowany jest na rzędnej ok. **173,50m**. Na obszarze węzła następuje zmiana przekroju projektowanej drogi z przekroju 2x2 na przekrój 1x2.
Trasowani projektowanego odcinka drogi pomiędzy węzłem „Glinicz” a drogą DW211 jest zgodne z przebiegiem ustalonym w :
 - Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 ;

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo - 2019 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gliniec - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.

Parametry geometryczne trasy spełniają wymagania techniczne dla drogi klasy **G dla Vm-90 km/h (łuki R min 800m)**.

Projektowany odcinek drogi od km 0+550 do km 0+780 przecina kopalnię kruszyw w eksploatacji przez PPHU GABREX. Koncesja jest ważna do 31.12.2022 r. Po zamknięciu kopalni przewiduje się na jej terenie realizację zabudowy mieszkaniowej. Minimalna rzędna terenu wyrobiska na obszarze kopalni - 138,00m. W km 0+850 – 0+980 trasa przecina jar rzeki Radunia i obszar chronionego krajobrazu obiektem mostowym M-1 na wysokości ok. 26 m nad lustrem wody (130 m n.p.m.). Zapisy mpzp nie dopuszczają lokalizacji przyczółków mostu na skarpach jaru Raduni co może wymusić budowę mostu długości ok 160-200 m. W km 1+050 -projektowana droga przecina linie kolejowe LK201 i LK 229 wiaduktem drogowym WD-2 na rzędnej ok. 158,30 m. Na odcinku od terenu kolejowego do DW211 trasa przebiega przez działki rolnicze. W km 1+562 projektowane jest skrzyżowanie typu rondo na połączeniu projektowanego odcinka drogi z DW211 na rzędnej ok 165,00 m.

- **Wariant W2 (pomarańczowy)** – Początek projektowanego wydłużenie południowej obwodnicy Żukowa przyjęto ok. km 1+600 projektowanej obwodnicy w ramach inwestycji GDDKiA. Długość projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej wynosi około **1,57 km**. Zakres inwestycji obejmuje budowę pełnego węzła „Gliniec” typu niesymetryczna „harfa” z budową brakujących łącznic i dwupasowego (lub turbinowego) ronda na skrzyżowaniu łącznic węzła z DK20 i z drogą gminną 157039G do m. Przyjaźń. W odróżnieniu od wariantu W1 dodatkowe łącznice węzła projektowane są z wykorzystaniem terenu kopalni kruszyw i na terenie do niej przyległym. W miejscu przecięcia z DK20 projektowane są 2 wiadukty drogowy WD-1 i WD-2 dla obu jezdni drogi wojewódzkiej. Projektowane są one na rzędnej ok. **173,50 m**. Za obszarem węzła następuje zmiana przekroju projektowanej drogi z przekroju 2x2 na przekrój 1x2.

Trasowanie projektowanego odcinka drogi pomiędzy węzłem „Gliniec” a drogą DW211 jest w części zgodna lub częściowo skorygowana z przebiegiem ustalonym w :

- Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 ;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo - 2019 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gliniec - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.

Parametry geometryczne trasy spełniają wymagania techniczne dla drogi klasy **G dla Vm-90 km/h (łuki min R- 800 bez uwzględnienia wlotu na rondo)**.

Projektowany odcinek drogi od km 0+550 do km 0+780 przecina kopalnię kruszyw w eksploatacji przez PPHU GABREX. Koncesja jest ważna do 31.12.2022 r. Po zamknięciu kopalni przewiduje się na jej terenie realizację zabudowy mieszkaniowej. Minimalna rzędna terenu wyrobiska na obszarze kopalni - **138,00 m**. W km 0+820 – 1+000 trasa przecina jar rzeki Radunia i obszar chronionego krajobrazu obiektem mostowym M-1 na wysokości ok.25m nad lustrem wody (130m npm). Zapisy mpzp nie dopuszczają lokalizacji

przyczółków mostu na skarpach jaru Raduni co może wymusić budowę mostu długości ok 200m. Długość obiektu będzie dłuższa niż w wariantcie W-1A z uwagi na przecięcie jaru Raduni pod kątem.

W km 1+080 projektowana droga przecina linie kolejowe LK201 i LK 229 wiaduktem drogowym WD-3 na rzędnej ok. **158,00 m**. Wiadukt drogowy w tym wariantcie będzie dłuższy niż w wariantcie W-1 (ok 150m) z uwagi na przecięcie terenu kolejowego w miejscu rozejścia się linii kolejowych i przejście przez nowy drugi tor LK201. Możliwa jest budowa wiaduktu wieloprzęsłowego przęsłowego po uzyskaniu zgody ZLK Gdyni. Długość obiektu może ulec zwiększeniu po uzyskaniu danych z PKP PLK odnośnie dobudowy drugiego toru LK201. Na odcinku od terenu kolejowego do DW211 trasa przebiega przez działki rolnicze w oddaleniu od zabudowy.. W km 1+572 projektowane jest skrzyżowanie typu rondo na połączeniu projektowanego odcinka drogi z DW211 na rzędnej ok **155,00 m**.

- **Wariant W3 (żółty)** – Początek projektowanego wydłużenie południowej obwodnicy Żukowa przyjęto ok. km 1+600 projektowanej obwodnicy w ramach inwestycji GDDKiA. Długość projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej wynosi około **1,77km**. Zakres inwestycji obejmuje budowę pełnego węzła „Glinicz” typu niesymetryczna „harfa” z budową brakujących łącznic i dwupasowego (lub turbinowego) ronda na skrzyżowaniu łącznic węzła z DK20 i z drogą gminną 157039G do m. Przyjaźń. W odróżnieniu od wariantu W1 dodatkowe łącznice węzła projektowane są z wykorzystaniem terenu kopalni kruszyw i na terenie do niej przyległym. W miejscu przecięcia z DK20 projektowane są 2 wiadukty drogowy WD-1 i WD-2 dla obu jezdni drogi wojewódzkiej. Projektowane są one na rzędnej ok. **173,50 m**. Za obszarem węzła następuje zmiana przekroju projektowanej drogi z przekroju 2x2 na przekrój 1x2.

Trasowanie projektowanego odcinka drogi pomiędzy węzłem „Glinicz” a drogą DW211 jest w części zgodna lub częściowo skorygowana z przebiegiem ustalonym w :

- Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 ;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo - 2019 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Glinicz - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.

Parametry geometryczne trasy spełniają wymagania techniczne dla drogi **klasy G dla Vm-70 km/h (łuk min R - 300m)**. Zastosowano także łuku R-100m na wlocie na skrzyżowanie.

Projektowany odcinek drogi od km 0+550 do km 0+780 przecina kopalnię kruszyw w eksploatacji przez PPHU GABREX. Koncesja jest ważna do 31.12.2022 r. Po zamknięciu kopalni przewiduje się na jej terenie realizację zabudowy mieszkaniowej. Minimalna rzędna terenu wyrobiska na obszarze kopalni - **138,00 m**.

W km 0+800 – 1+020 trasa przecina jar rzeki Radunia i obszar chronionego krajobrazu obiektem mostowym M-1 na wysokości ok.25m nad lustrem wody (130m npm). Zapisy mpzp nie dopuszczają lokalizacji przyczółków mostu na skarpach jaru Raduni co może wymusić budowę mostu długości ok 200m. Długość obiektu będzie dłuższa niż w wariantcie W1 i W2 z uwagi na przecięcie jaru Raduni pod kątem.

W km 1+080 projektowana droga przecina linie kolejowe LK201 i LK 229 wiaduktem drogowym WD-2 na rzędnej ok. **158,00 m**. Wiadukt drogowy w tym wariantie będzie dłuższy niż w wariantie W-1 (ok 150m) z uwagi na przecięcie terenu kolejowego w miejscu rozejścia się linii kolejowych. Możliwa jest budowa wiaduktu wieloprzęsłowego po uzyskaniu zgody ZLK Gdyni. Długość obiektu może ulec zwiększeniu po uzyskaniu danych z PKP PLK odnośnie dobudowy drugiego toru LK201. Na odcinku od terenu kolejowego do DW211 trasa przebiega przez działki rolnicze wzdłuż terenu kolejowego.. W km 1+700 projektowane jest skrzyżowanie typu rondo na połączeniu projektowanego odcinka drogi z DW211 w rejonie przystanku PKM Borkowo - na rzędnej ok **146,00 m**. To rozważenia jest budowa dodatkowego wlotu na rondo celem obsługi planowanego węzła przesiadkowego przy PKM Borkowo.

Budowa ronda na skrzyżowaniu z DW211 i ul. Leśną wymagać będzie zajęcia posesji na działkach 95/5, 95/6 i 98/6.

- **Wariant W4 (cyan)** – Początek projektowanego wydłużenie południowej obwodnicy Żukowa przyjęto ok. km 1+600 projektowanej obwodnicy w ramach inwestycji GDDKiA. Długość projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej wynosi około **1,75km**. Zakres inwestycji obejmuje budowę pełnego węzła „Gliniec” typu niesymetryczna „harfa” z budową brakujących łącznic i dwupasowego (lub turbinowego) ronda na skrzyżowaniu łącznic węzła z DK20 i z drogą gminną 157039G do m. Przyjaźń. W odróżnieniu od wariantu W1 dodatkowe łącznice węzła projektowane są z wykorzystaniem terenu kopalni kruszyw i na terenie do niej przyległym. W miejscu przecięcia z DK20 projektowane są 2 wiadukty drogowy WD-1 i WD-2 dla obu jezdni drogi wojewódzkiej. Projektowane są one na rzędnej ok. **173,20 m**. Za obszarem węzła następuje zmiana przekroju projektowanej drogi z przekroju 2x2 na przekrój 1x2.

Trasowanie drogi głównej na węźle w łuku R-300 z przechyłką 5% w strefie pasa włączenia jest bardzo niekorzystne. Można założyć konieczność powrotu w tym wariantie do rozwiązania węzła w wariantu W1.

Przebieg drogi w tym wariantie jest niezgodny z przebiegiem ustalonym w :

- Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 ;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo - 2019 r.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gliniec - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.

Analiza podobnego punktu wyjścia do trasowania przebiegu drogi wojewódzkiej została przeprowadzona w Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej.

Parametry geometryczne trasy w tym wariantie spełniają wymagania techniczne dla drogi klasy **G dla Vm-70 km/h (łuk min R - 300m)**.

Projektowany odcinek drogi od km 0+550 do km 0+780 przecina kopalnię kruszyw w eksploatacji przez PPHU GABREX. Koncesja jest ważna do 31.12.2022 r. Po zamknięciu kopalni przewiduje się na jej terenie realizację zabudowy mieszkaniowej. Minimalna rzędna terenu wyrobiska na obszarze kopalni - **138,00 m**. W km 0+800 – 1+020 trasa przecina jar rzeki Radunia i obszar chronionego krajobrazu obiektem mostowym

M-1 na wysokości ok. 26m nad lustrem wody (130m n.p.m.). Zapisy mpzp nie dopuszczają lokalizacji przyczółków mostu na skarpach jaru Raduni co może wymusić budowę mostu długości ok. 200m. Długość obiektu będzie dłuższa niż w wariantach W1 i W2 z uwagi na przecięcie jaru Raduni pod kątem.

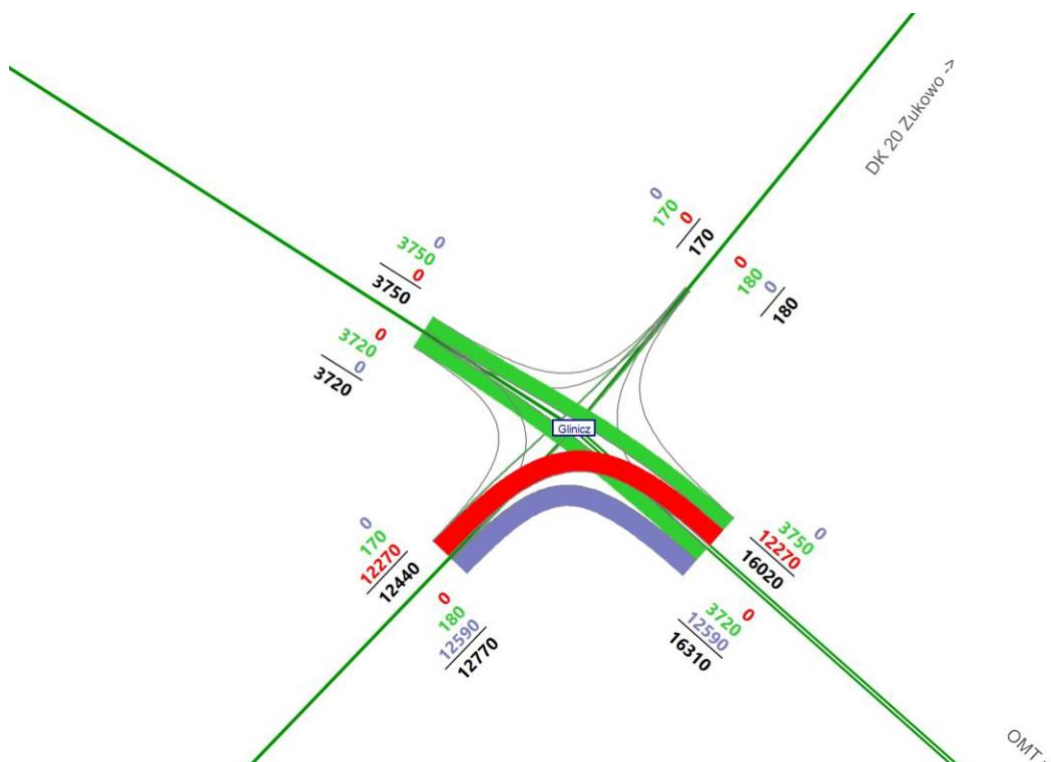
W km 1+100 – 1+180 projektowana droga przecina linie kolejowe LK201 i LK 229 wiaduktem drogowym WD-3 na rzędnej ok. **160,50 m**. Możliwa jest budowa wiaduktu wieloprzęsłowego po uzyskaniu zgody ZLK Gdyni. Długość obiektu może ulec zwiększeniu po uzyskaniu danych z PKP PLK odnośnie dobudowy drugiego toru LK201.

Skarpa przyległa do terenu kolejowego jest na wysokości **164 m n.p.m.**

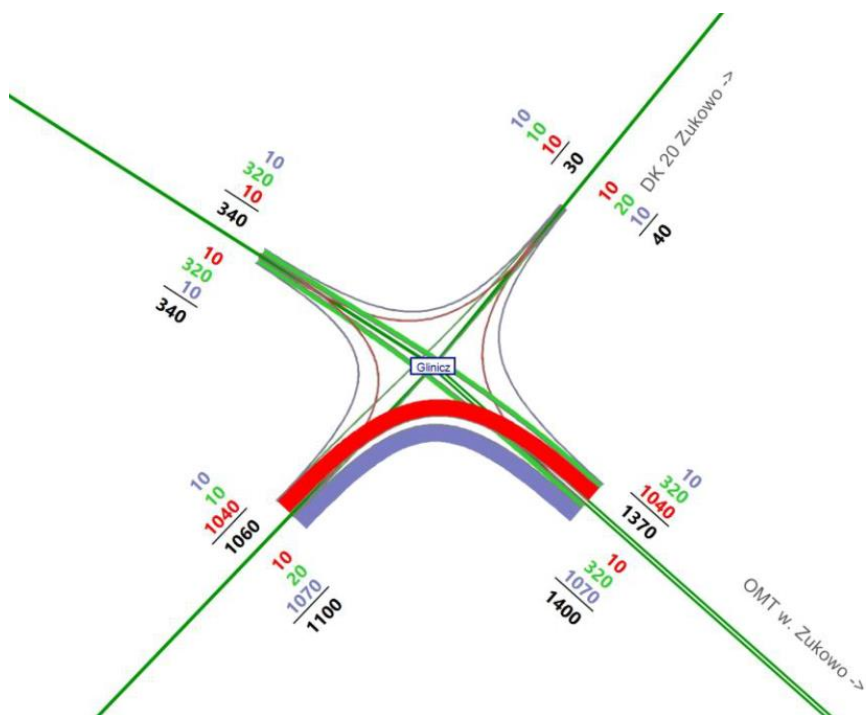
Na odcinku od terenu kolejowego do terenów zakładu produkcyjnego LONZA – NATA trasa przebiega przez zalesiony teren rekreacyjny na którym są zlokalizowane domki rekreacyjne. Wszystkie te domki są opuszczone i są zdewastowane (patrz dokumentacja fotograficzna).

Od km 1+400 do projektowanego skrzyżowania typu rondo na połączeniu z drogą DW211 nowy odcinek drogi trasowany jest przez niezagospodarowany teren lub teren zielony położony na terenie zakładu produkcyjnego LONZA – NATA i Centrum napraw pojazdów. Zakłada się wykorzystanie istniejącego wjazdu do zakładu NATA w celu budowy wlotu na projektowane rondo. Realizacja tego wariantu wymagać będzie wykonanie w ramach inwestycji nowego wjazdu na teren zakładu.

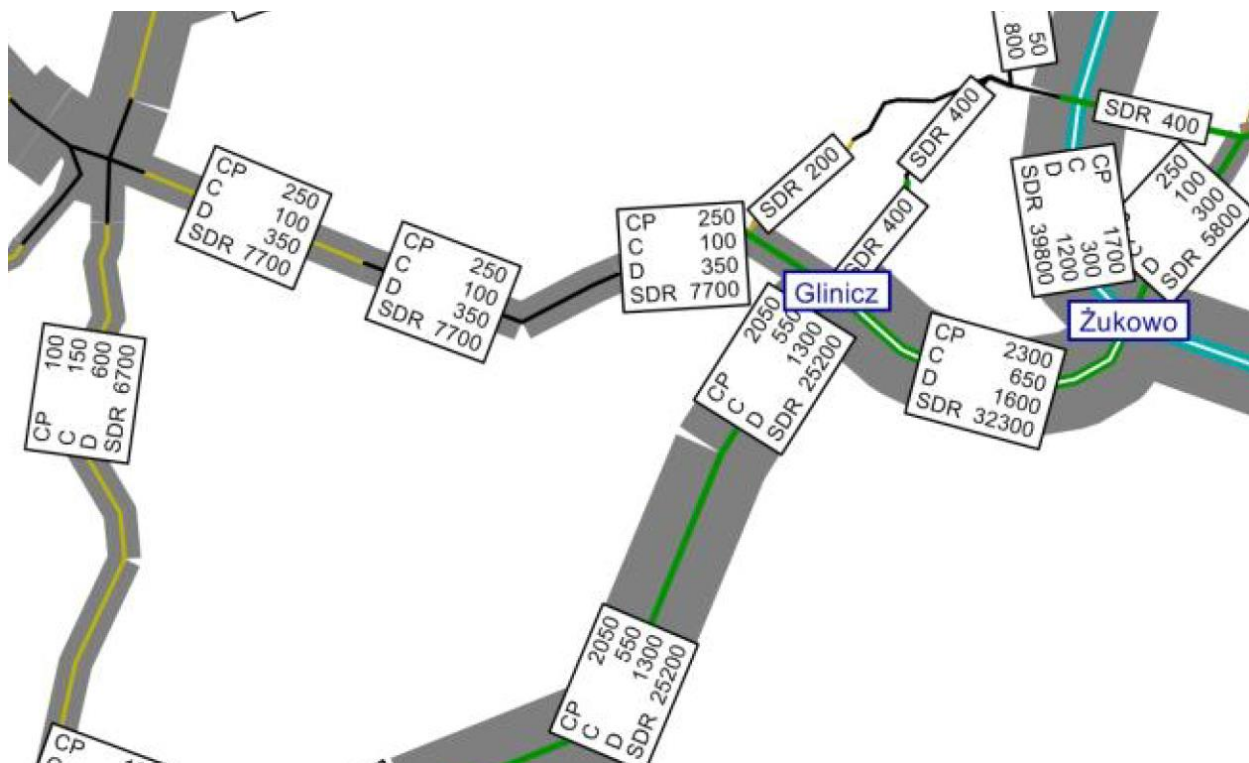
- **Wariant W5 (magenta)** – Wariant W5 tak samo jak wariant następny W6 bazuje na założeniu, że przepustowość dwupasowego ronda na połączeniu dwujezdniowej łącznicy węzła „Glinisz” z drogą krajową DK20, budowanego w ramach inwestycji GDDKiA będzie zapewnił akceptowalny poziom swobody ruchu. Zostanie to potwierdzone lub odrzucone na następnej fazie opracowania dokumentacji projektowej po wykonaniu aktualizacji prognozy ruchu wykonanej w ramach projektu OMT w 2015r. gdzie była analizowana przepustowość układu drogowego z wydłużeniem obwodnicy Żukowa do DW211. Należy także zauważyć, że nie jest planowana realizacja dwupoziomego węzła w Leźnie za połączeniu budowanego odcinka obwodnicy Żukowa z drogą DK7 w kierunku centrum Gdańska.



Rys.9 – kartogram ruchu pojazdów SDR [poj/doba] w roku 2040 na węźle Gliniec - prognoza ruchu dla OMT – Transprojekt 2015 r.



Rys.10 – kartogram ruchu pojazdów [poj/h] w roku 2040 na węźle Gliniec - prognoza ruchu dla OMT – Transprojekt 2015 r.



Rys.11 – natężenie pojazdów SDR [poj/doba] w roku 2040 na węźle Glinicz - prognoza ruchu dla OMT – Transprojekt 2015 r.

Początek projektowanego wydłużenie południowej obwodnicy Żukowa przyjęto w tym wariancie na skrzyżowaniu (dwupasowe rondo) na połączeniu dwujezdniowej łącznicy węzła „Glinicz” z drogą krajową DK20, budowanego w ramach inwestycji GDDKiA. Długość projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej wynosi w tym wariancie około **1,30 km**. Na całej długości projektowana jest droga w przekroju 1 x 2.

Przebieg drogi w tym wariancie jest niezgodny z przebiegiem ustalonym w :

- Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukow - 2019 r.
- Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Glinicz - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.
- Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Borkowo - 3001 Kolonijna – 1999r.

Analiza podobnego punktu wyjścia do trasowania przebiegu drogi wojewódzkiej została przeprowadzona w Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej.

Parametry geometryczne trasy w tym wariancie spełniają wymagania techniczne dla drogi klasy G dla **Vm-70 km/h (łuk min R - 300m)**. Zastosowano także łuk R-150m na wlocie na skrzyżowanie typu rondo.

Projektowany odcinek drogi od km 0+000 do km 0+150 przecina teren rolniczy. Rzędna budowanego ronda - ok. 167,00m. Od km 0+200 – 0+400 trasa przecina jar rzeki Radunia i obszar chronionego krajobrazu obiektem mostowym M-1 na wysokości ok. 25-30m nad lustrem wody (130m n.p.m.). Zapisy mpzp nie dopuszczają lokalizacji przyczółków mostu na skarpach jaru Raduni co może wymusić budowę mostu długości ok 200m. Od km 0+400 do terenu kolejowego w km 0+600 trasa jest prowadzona skrajem kompleksu leśnego i terenu niezagospodarowanego na którym właściciel urządził nieformalny tor motocrossowy.

Od km 0+680 do 0+820 projektowana droga przecina linie kolejowe LK201 i LK 229 dwoma wiaduktami drogowym WD-1 i WD-2 na rzędnej min. ok. **163,00 -162,00m..** Na długość obiektu WD-2 będzie miała wpływ projektowana lokalizacja drugiego toru LK201 po uzyskaniu danych z PKP PLK.

Skarpa przyległa do terenu kolejowego jest na wysokości **164 m n.p.m.**

Na odcinku od terenu kolejowego do skrzyżowania z DW211 trasa przebiega przez zalesiony teren położony wzdłuż ulicy Kolonijnej. W km 1+200 projektowana droga przecina ul. Kolonijną. Dostęp do tego odcinka ul. Kolonijnej będzie możliwy poprzez drogę projektowaną wzdłuż pasa kolejowego w ramach inwestycji PKP PLK. Na odcinku od km 1+200 do skrzyżowania z DW211 projektowana droga trasowana jest przez niezabudowane i zalesione działki.

- **Wariant W6 (niebieski)** – Początek projektowanego wydłużenie południowej obwodnicy Żukowa przyjęto w tym wariantie tak samo jak w W5 na skrzyżowaniu (dwupasowe rondo) na połączeniu dwujezdniowej łącznicy węzła „Glinicz” z drogą krajową DK20, budowanego w ramach inwestycji GDDKiA. Długość projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej wynosi w tym wariantie około 1,22 km. Na całej długości projektowana jest droga w przekroju 1 x 2.

Przebieg drogi w tym wariantie jest niezgodny z przebiegiem ustalonym w :

- Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukow - 2019 r.
- Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Glinicz - uchwała XXXVI/392/2017 r. z 7.03.2017r.
- Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Borkowo - 3001 Kolonijna – 1999r.

Analiza podobnego punktu wyjścia do trasowania przebiegu drogi wojewódzkiej została przeprowadzona w Koncepcja przebiegu połączeń drogowych do węzłów Obwodnicy Metropolitalnej.

Parametry geometryczne trasy w tym wariantie spełniają wymagania techniczne dla drogi klasy GP/G dla **Vm-80 km/h (łuk min R - 400 m)**. Zastosowano także łuk R-150m na wlocie na skrzyżowanie.

Projektowany odcinek drogi od km 0+000 do km 0+150 przecina teren rolniczy. Rzędna budowanego ronda - ok. 167,00m. Od km 0+150 – 0+400 trasa przecina jar rzeki Radunia i obszar chronionego krajobrazu obiektem mostowym M-1 na wysokości ok. 25-30m nad lustrem wody (130m n.p.m.). Zapisy mpzp nie dopuszczają lokalizacji przyczółków mostu na skarpach jaru Raduni co może wymusić budowę mostu długości ok. 200m. Od km 0+400 do terenu kolejowego w km 0+600 trasa jest prowadzona skrajem kompleksu leśnego i terenu niezagospodarowanego na którym właściciel urządził nieformalny tor motocrossowy.

Od km 0+600 do 0+700 projektowana droga przecina linie kolejowe LK201 i LK 229 wieloprzęsłowym wiaduktem drogowym WD-1 na rzędnej min. ok. **161,00 m**.. Na długość obiektu WD-1 będzie miała wpływ projektowana lokalizacja drugiego toru LK201 po uzyskaniu danych z PKP PLK.

Skarpa przyległa do terenu kolejowego jest na wysokości **164 m n.p.m.**

Na odcinku od terenu kolejowego do terenów zakładu produkcyjnego LONZA – NATA trasa przebiega przez zalesiony teren rekreacyjny na którym są zlokalizowane domki rekreacyjne. Wszystkie te domki są opuszczone i są zdewastowane (patrz dokumentacja fotograficzna).

Od km 0+900 do projektowanego skrzyżowania typu rondo na połączeniu z drogą DW211 nowy odcinek drogi trasowany jest przez niezagospodarowany teren lub teren zielony położony na terenie zakładu produkcyjnego LONZA – NATA i Centrum napraw pojazdów. Zakłada się wykorzystanie istniejącego wjazdu do zakładu NATA w celu budowy wlotu na projektowane rondo. Realizacja tego wariantu wymusić będzie wykonanie w ramach inwestycji nowego wjazdu na teren zakładu.

6. REKOMENDACJA

Po wstępnym porównaniu przedstawionych wariantów, z uwag na długość, parametry techniczne, ilość koniecznych do wybudowania obiektów, zgodność z mpzp i aspekty środowiskowe, do dalszej fazy analiz rekomenduje się warianty :

- W1 - podstawowy zgodny z mpzp - ważne w kontekście oceny środowiskowej
- W2 - skorygowany wariant W1 – do rozważenia rodzaj węzła
- W6 - alternatywne rozwiązanie bez etapowania węzła GLINCZ - najkrótszy i najtańsze rozwiązanie
- W4 - alternatywa dla wariantu W6 ale pod warunkiem zmiany rozwiązania węzła z/w na BRD

Wariant 3 - wariant ten nie znajduje się w wariantach rekomendowanych przez Wykonawcę. Dokładna jego analiza została podana w części opisowej koncepcji wstępnej wariantów. W przypadku decyzji inwestora o wskazaniu tego wariantu do analiz szczegółowych w STES można się spodziewać, że wariant ten będzie miał jedną z najniższych ocen zwłaszcza jeżeli chodzi o wskaźnik efektywności z uwagi na :

- jest jednym z najdłuższych wariantów
- jego praca przewozowa będzie najmniejsza z uwagi przeniesienie punktu decyzyjnego najdalej od celu – źródła ruchu . Trzeba nadłożyć ponad 1km aby dostać się do tego samego miejsca co w wariantcie W1 . Z uwagi na powyższe część kierowców będzie kierowała się przez centrum Żukowa, w którym nie będzie już obciążone ruchem a bonusem za to będzie pierwszeństwo na nowo projektowanym rondzie w Leżnie (węzeł Leżno) ;

Należy zwrócić także uwagę na fakt, że proponowane przesunięcie projektowanego skrzyżowania typu rondo na połączeniu DW211 z projektowanym odcinkiem na teren działki 95/3 bardzo skomplikuje albo nawet uniemożliwi powiązanie projektowanego ronda z ulicą Leśnią i będzie to się wiązało z wyburzeniem nieruchomości na działce 95/5.

Chęć wygospodarowania terenu pod miejsce obsługi podróżnych przy projektowanym rondzie będzie się wiązało ze zgodą zarządcy drogi na podłączenie drogi wewnętrznej obsługującej ten P&R do projektowanego ronda, przy czym trudno w tym momencie ocenić bez otrzymania danych z PKP czy ilość miejsca będzie tam na to wystarczająca. Budowa przez PKP PLK drugiego toru odbędzie się prawdopodobnie w kierunku południowo- zachodnim czyli ograniczy ilość miejsca.

Wariant 5 - Wariant ten ma o wiele gorsze parametry geometryczne od wariantu W6. Konieczne będzie obniżenie prędkości projektowej do V-50km/k. Dodatkowo wariant ten przecina ciąg komunikacyjny ulicy Kolonijnej, który będzie musiał zostać odtworzony w innym miejscu gdyż nie będzie miejsca na budowę dodatkowego skrzyżowania od DW211 do terenu kolejowego. Wariant ten jest także najgorszy środowiskowo - położony najbliżej rezerwatu

Tabela porównawcza wariantów

	W1	W2	W3	W4	W5	W6
długość	1,56	1,57	1,77	1,73	1,31	1,22
Ilość wiaduktów drogowych	2	3	3	3	2	1
Ilość mostów	1	1	1	1	1	1
Długość odcinka 2x2	300m	500m	600m	500m	0	0
Ilość skrzyżowań typu rondo	2	2	2	2	1	1
Wyburzenia	1	1	3	1	0	0
Ekonomiczność						
Środowisko (ocena w kontekście odległości od rezerwatu i zgodności z mpzp)						
Parametry geometryczne Vm	90km/h	90km/h	70km/h	70km/h	70km/h	80km/h

Opracował

Tomasz Kammer

OPINIE I WYTYCZNE

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH w KARTUZACH

83-300 KARTUZY,
telefony: centrala 681-07-15/681-07-16

ul. Gdańska 26
fax 681-15-22

ZDP.4.4192.94.2022.AK

Kartuzy, dnia 16.03.2022r.

Multiconsult Polska sp. z o. o.
Biuro w Gdańsku
Tomasz Kammer
ul. Marynarki Polskiej 163
80-868 Gdańsk

Dotyczy: nr pisma 4944/22/025

Zarząd Dróg Powiatowych w Kartuzach w związku z Państwa Pismem z dnia 14 marca 2022 roku w załączeniu przesyła wnioskowane informacje.

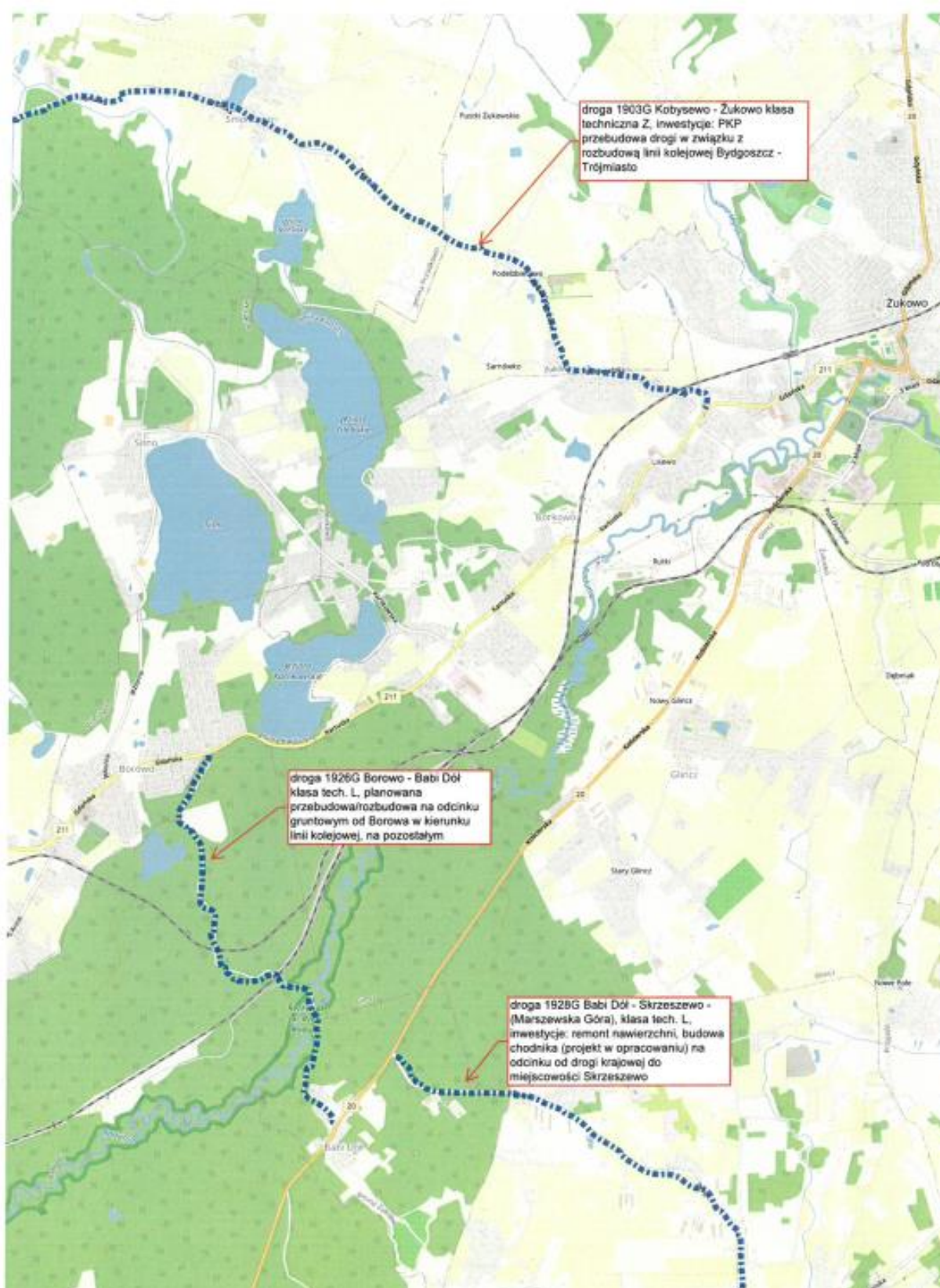
Z poważaniem

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych w Kartuzach

Andrzej Puzdrowski

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a







Główny Inspektorat
Ochrony Środowiska



Departament Monitoringu Środowiska

tel. +48 22 574 27 00

e-mail: sekretariatdm@gios.gov.pl

adres: Al. Jerozolimskie 92, 00-807 Warszawa

Warszawa, dnia: 16 marca 2022 r.

DMS-MPR.731.40.2022

Multiconsult Polska Sp. z o.o.

ul. Bonifraterska 17

00-203 Warszawa

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na wniosek z 8 marca 2022 r. (znak 4944/22/014) o udostępnienie danych przyrodniczych z obszaru wskazanego na załączniku graficznym dołączonym do wniosku, uprzejmie informuję jak niżej.

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska prowadzi monitoring gatunków i siedlisk przyrodniczych a także monitoring ptaków Polski, które to programy dostarczają informacji na temat elementów środowiska przyrodniczego. Jednakże w obszarze wskazanym na mapie poglądowej załączonej do wniosku Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie posiada założonych stanowisk monitoringowych jak również powierzchni monitoringowych wyżej wymienionych programów.

Ponadto informuję, iż Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie posiada informacji w zakresie:

- lokalizacji istniejących i projektowanych stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania zwierząt objętych ochroną gatunkową, poza stanowiskami objętymi Państwowym Monitoringiem Środowiska,
- lokalizacji istniejących i projektowanych stref ochrony ostoi oraz stanowisk roślin objętych ochroną gatunkową, poza stanowiskami objętymi Państwowym Monitoringiem Środowiska,
- lokalizacji istniejących i projektowanych stref ochrony ostoi oraz stanowisk grzybów objętych ochroną gatunkową,
- występowania chronionych siedlisk przyrodniczych, poza stanowiskami objętymi Państwowym Monitoringiem Środowiska,
- przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych oraz obszarów chronionych znajdujących się w strefie analizowanej inwestycji.

GŁÓWNY INSPEKTORAT
OCHRONY ŚRODOWISKA

M: gios@gios.gov.pl
W: www.gios.gov.pl

A: ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. nr 3
02-362 Warszawa

T: +48 22 369 22 26
F: +48 22 825 04 65

Niniejsza odpowiedź została przesłana drogą elektroniczną na adresy e-mail:

- Tomasz.kammer@multiconsultgroup.com,
- tomasz.pakula@naturprojekt.pl,
- bartlomiej.dzierza@naturprojekt.pl.

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska nie ponosi odpowiedzialności za wyniki przetworzenia przekazanych informacji.

Z poważaniem,

Anna Katarzyna Wiech
Dyrektor Departamentu

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

WOJEWODA POMORSKI

Gdańsk, dnia 21 marca 2022 r.

BZK-V.710.6.8.2022.MM

**Pan
Andrzej Winiarski**

**Dyrektor Regionalnego Zarządu
Gospodarki Wodnej w Gdańsku
Państwowe Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie**

Szanowny Panie Dyrektorze,

działając na podstawie art. 65 § 1 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), w związku z art. 19 ust. 2 pkt. 1) 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* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247) przekazuję według właściwości wystąpienie pana Tomasza Kammera ze Spółki Multiconsult Polska z dnia 11 marca 2022 r., dotyczące przekazania informacji o granicach istniejących stref ochronnych ustanowionych dla ujęć wody, obejmujących tereny ochrony bezpośredniej i pośredniej, zlokalizowanych w obszarze objętym ww wystąpieniem.

Wojewoda Pomorski od 1 stycznia 2018 r. tj. wejścia w życie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (t.j. Dz. U. z 2021 roku, poz. 2233), posiada kompetencje do wydawania aktów prawa miejscowego w celu ustanawiania stref ochronnych ujęć wody, jednakże nie wydawał aktów prawnych w tym zakresie dla ujęć zlokalizowanych w rejonie budowy węzła w Glinczu. Obecnie w PUW rozpatrywany jest wniosek dot. korekty granic i uaktualnienia zakazów w zapisach rozporządzenia Dyrektora RZGW w Gdańsku w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Straszyn” z rzeki Raduni (Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 59, poz. 882) zmienionego rozporządzeniem Nr 7/2015 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 02.07.2015 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2015 r., poz. 2263), ale analiza mapy terenów objętych tą strefą wykazuje, że znajdują się poza obszarem budowy węzła w Glinczu, ww. mapę przekazuję w załączeniu.

Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie prowadzą obecnie, zgodnie z art. 329 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* System Informacyjny, zawierający aktualne i wcześniejsze, wieloletnie dane dotyczące m. in. ujęć wód podziemnych i stref ochronnych ujęć wody, a także posiadają kompetencje do ustanawiania stref ochrony bezpośredniej dla ujęć wody.

Powyższe uzasadnia przekazanie przedmiotowego wystąpienia wraz z załącznikiem.

Z poważaniem,
z up. Wojewody Pomorskiego

Zastępca Dyrektora
Wydziału Bezpieczeństwa
i Zarządzania
Kryzysowego Roman Słowiński

Do wiadomości:

1. Tomasz Kammer Spółka Multiconsult Polska

POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI W GDAŃSKU
Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego
ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk, tel.: 58 30 77 322, fax: 58 30 15 435
www.gdansk.uw.gov.pl, e-mail: wwbz@gdansk.uw.gov.pl

Kammer, Tomasz

Temat: FW: DW211 Glinicz

From: PZŁ ZO w Gdańsku <zo.gdansk@pzlow.pl>
Sent: Wednesday, March 23, 2022 10:29 AM
To: Kammer, Tomasz <Tomasz.Kammer@multiconsultgroup.com>; Tomasz Pakula <tomasz.pakula@naturprojekt.pl>; bartłomiej.dzierza@naturprojekt
Subject: Re: DW211 Glinicz

L.dz. 722/2022, Gdańsk, 23.03.2022 r.

Dzień dobry, w związku z załączonym pismem (sygn.akt: 4944/22/016), ZO PZŁ w Gdańsku informuje:

1. Działalność Polskiego Związku Łowieckiego, w tym Zarządów Okręgowych oraz Kół Łowieckich reguluje ustawa z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie oraz Statut Polskiego Związku Łowieckiego stanowiący *Załącznik do uchwały XXIV Krajowego Zjazdu Delegatów Polskiego Związku Łowieckiego z dnia 16 lutego 2019 roku*. W myśl § 22. Statutu PZŁ do zadań kół łowieckich należy prowadzenie gospodarki łowieckiej w dzierzawionych obwodach łowieckich, które realizowane są przez dzierżawienie obwodów łowieckich i prowadzenie w nich prawidłowej gospodarki łowieckiej, w tym monitorowanie liczebności i struktur populacji zwierzyny (§ 23 ww. Statutu).
2. Zgodnie z przepisami Prawa łowieckiego (ustawa z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie, t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 67, 148, 695, 875) inwentaryzację zwierzyny przeprowadzają dzierżawcy obwodów – koła łowieckie wg stanu na dzień 10 marca każdego roku, w której określa się liczebność zwierzyny z wyłączeniem ptaków łownych migrujących. W związku z powyższym pismo o miejscach przechodzenia zwierzyny oraz jej liczebności kierować należy bezpośrednio do podmiotów realizujących ww. zadanie na terenie okręgu gdańskiego.
3. Wskazana lokalizacja projektu budowy położona jest na terenie następujących obwodów :
 - nr 118 - dzierżawca: Wojskowe Koło Łowieckie Nr 319 „Grom” Gdynia. Adres do korespondencji: ul. Orańska 35, 81-533 Gdynia, e-mail: sekretarz@wklgrom.pl, lowczy@wklgrom.pl,
 - nr 97 - dzierżawca: Koło Łowieckie „Sokół - Kolejarz” Gdańsk. Adres do korespondencji: ul. Korzeniowskiego 28 m.71, 80-508 Gdańsk, e-mail: sokolkolejarz@o2.pl.

Powyższa informacja została wysłana wyłącznie drogą elektroniczną.

Darzbór!
Sławomira Plichta
Instruktor
Zarząd Okręgowy PZŁ w Gdańsku
tel.: + 48 58 718 00 93



Polski Związek Łowiecki
ul. Nowy Świat 35, 00-029 Warszawa
www.pzlow.pl

**

Informacja dot. ochrony danych osobowych.

Ta wiadomość wraz z załącznikami jest przeznaczona dla określonego adresata i może zawierać informacje poufne - chronione przez przepisy prawa. Jeśli wiadomość została przesłana omyłkowo, proszę zawiadomić o tym nadawcę poprzez wysłanie odpowiedzi, a następnie skasować tę wiadomość. Jakiegokolwiek kopiowanie lub



**Główny Inspektorat
Ochrony Środowiska**

Departament Monitoringu Środowiska
Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Gdańsku

tel. 765 95 51

rwmsgdansk@gios.gov.pl

Trakt św. Wojciecha 293D, 80-001, Gdańsk

DMS-GD.731.1.79.2022

Gdańsk, dn. 23.03.2022 r.

Multiconsult Polska Sp. z o.o.
ul. Bonifraterska 17
00-203 Warszawa

Na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 1 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. 2021 r., poz. 247 z późn. zm.), w związku z pismem z dnia 08.03.2022 r. informuję, że w roku kalendarzowym 2020 w rej. budowy połączenia dr. woj. 211 z Obwodnicą Metropolitalną węzeł Glinicz wg. załączonego planu orientacyjnego, gmina Żukowo, powiat kartuski, wystąpiły następujące **wartości stężeń średniorocznych**:

1. **NO₂** (nr CAS 10102-44-0):
 $S_a = 9 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 2. **SO₂** (nr CAS 7446-09-5)*:
 $S_a = 2 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 3. **Pył zawieszony PM₁₀**:
 $S_a = 13 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 4. **Pył zawieszony PM_{2,5}**:
 $S_a = 7 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 5. **Benzen** (nr CAS 71-43-2):
 $S_a = 0.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
 6. **Ołów** (nr CAS 7439-92-1)**:
 $S_a = 0.01 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- * Poziom dopuszczalny jako wartość średnioroczna dla SO₂ jest określony w polskim prawie jedynie pod kątem ochrony roślin, co oznacza, że norma ta nie dotyczy stref będących aglomeracjami lub miastami powyżej 100 tys. mieszkańców.
- ** Stężenie oznaczone jako suma metalu i jego związków w pyłe zawieszonym PM₁₀.

Dokument podpisany przez
Barbara Toczko
Data: 2022.03.23 12:19:26
CET

Barbara Toczko
Zastępca Dyrektora
Departament Monitoringu Środowiska
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Adresat (mailem na: tomasz.pakula@naturprojekt.pl, bartlomiej.dzierza@naturprojekt.pl,
tomasz.kammer@multiconsultgroup.com)
2. WM – a/a

Powyższe dane osobowe będą przetwarzane wyłącznie w celu udzielenia informacji o środowisku zgodnie z powołaną wyżej Ustawą. Informuję, że Administratorem Danych Osobowych jest Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Dane będą przechowywane przez okres 5 lat. Każda osoba, za pośrednictwem Inspektora Ochrony Danych w GIOS (iod@gios.gov.pl) posiada prawo do dostępu do treści swoich danych, ich sprostowania, a w uzasadnionych przypadkach sprzeciwu, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania. Każdemu przysługuje ponadto prawo do wniesienia skargi do Urzędu Ochrony Danych na niewłaściwe przetwarzanie jego danych. Podanie danych jest dobrowolne, jednak konieczne do uzyskania informacji o środowisku.

GŁÓWNY INSPEKTORAT
OCHRONY ŚRODOWISKA

M: gios@gios.gov.pl
W: www.gios.gov.pl

A: ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. nr 3
02-362 Warszawa

T: +48 22 369 22 26
F: +48 22 825 04 65

Kammer, Tomasz

Temat: FW: DW211 Glinisz
Załączniki: 20220323_os_p_pkt_buff5km-2.zip

From: Izabella Jahns-Marciniak - Nadleśnictwo Kolbudy <izabella.jahns@gdansk.lasy.gov.pl>

Sent: Friday, April 1, 2022 8:16 AM

To: Kammer, Tomasz <Tomasz.Kammer@multiconsultgroup.com>

Subject: RE: DW211 Glinisz

Dzień dobry,

W odpowiedzi na Państwa pytania informuję:

- Lokalizacja roślin chronionych lub „szczególnie istotnych ze względów przyrodniczych” została zawarta w warstwie: 20220323_os_p_pkt_buff5km
- Wykaz form ochrony przyrody dostępny jest w zasobach ogólnodostępnych <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>
- Organem udostępniającym informacje w zakresie „występowania gatunków i siedlisk chronionych oraz lokalizacji stref ochronnych” jest Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku.
- Informacje z PUL i Planu Ochrony przyrody Nadleśnictwa Kolbudy dostępne są na stronie internetowej <https://kolbudy.gdansk.lasy.gov.pl/urzadzanie-lasu#.YkaXzTUwiUk>
- Najdokładniejsze informacje o kolizjach ze zwierzyną, a tym samym o korytarzach, którymi migruje zwierzyna będą posiadały Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, policja oraz Koło Łowieckie Grom.

Lokalizacja inwestycji graniczy z rezerwatem „Jar Rzeki Raduni” i przecina rzekę. Siedliskowo i przyrodniczo teren projektowanej inwestycji nie różni się od terenu rezerwatu, w związku z czym sugerujemy przejście nad rzeką Radunią estakadą.

Pozdrawiam,

Izabella Jahns-Marciniak

Specjalista Służby Leśnej
ds. stanu posiadania
tel.: + 48 58 682 68 46
tel. kom.: +48 692 246 472



Nadleśnictwo Kolbudy

83-050 Kolbudy, ul. Osiedle Leśników 15
tel.: +48 58 682 73 95, fax: +48 58 682 62 57

www.lasy.gov.pl
www.kolbudy.gdansk.lasy.gov.pl

CZĘŚĆ RYSUNKOWA