



KONCEPCJA PRZEBIEGU
POŁĄCZEŃ DROGOWYCH DO WĘZŁÓW

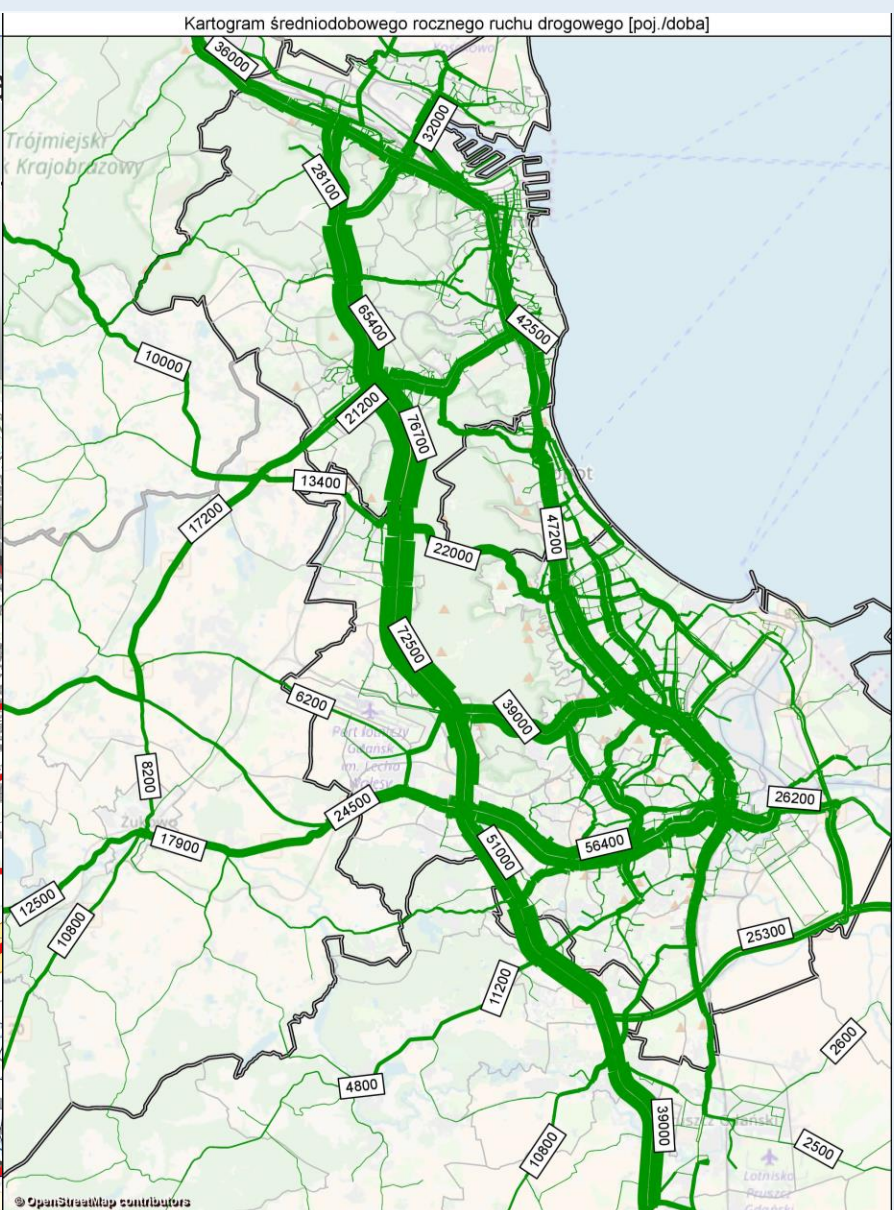
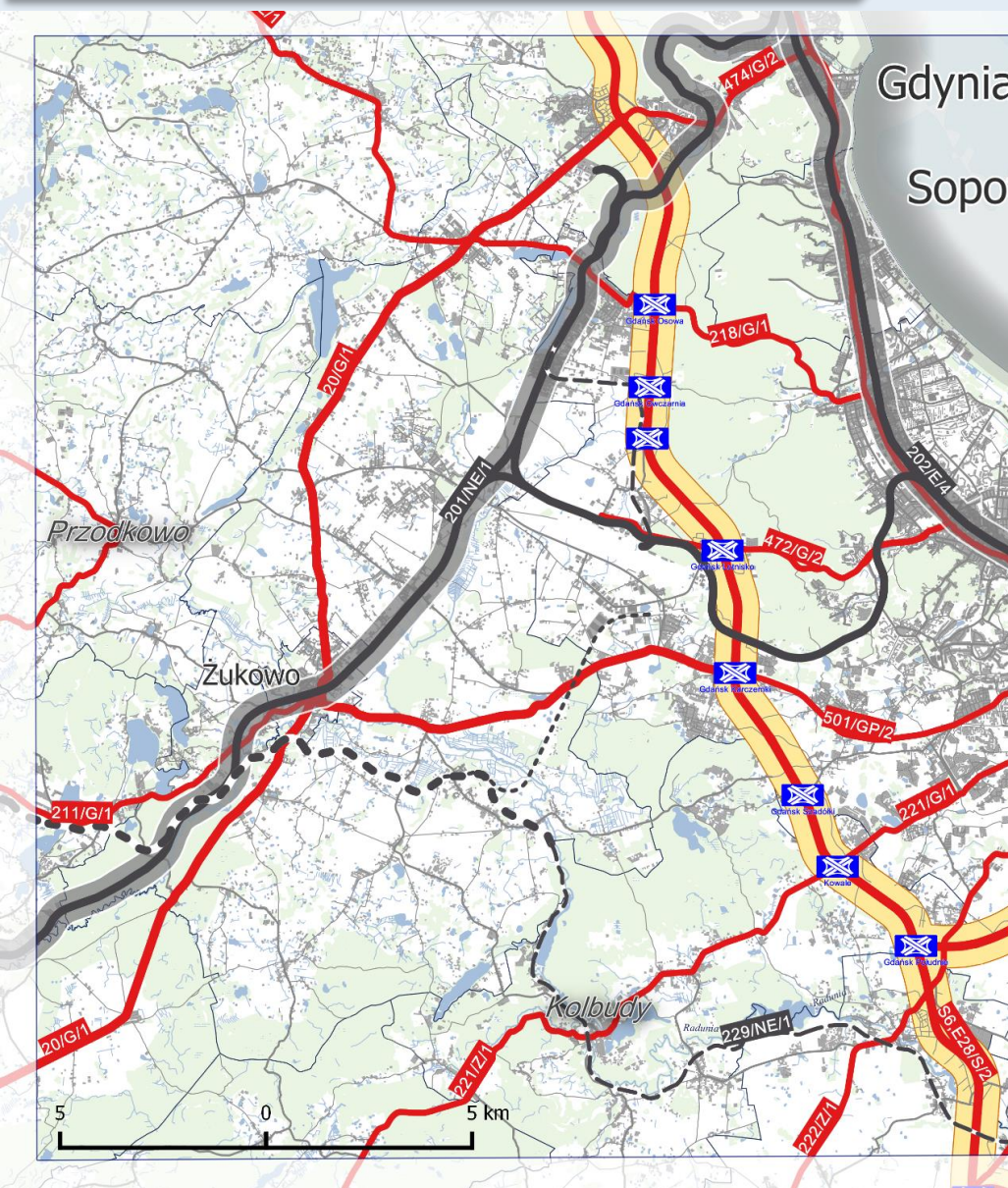
**OBWODNICY
METROPOLITALNEJ
TRÓJMIASTA**



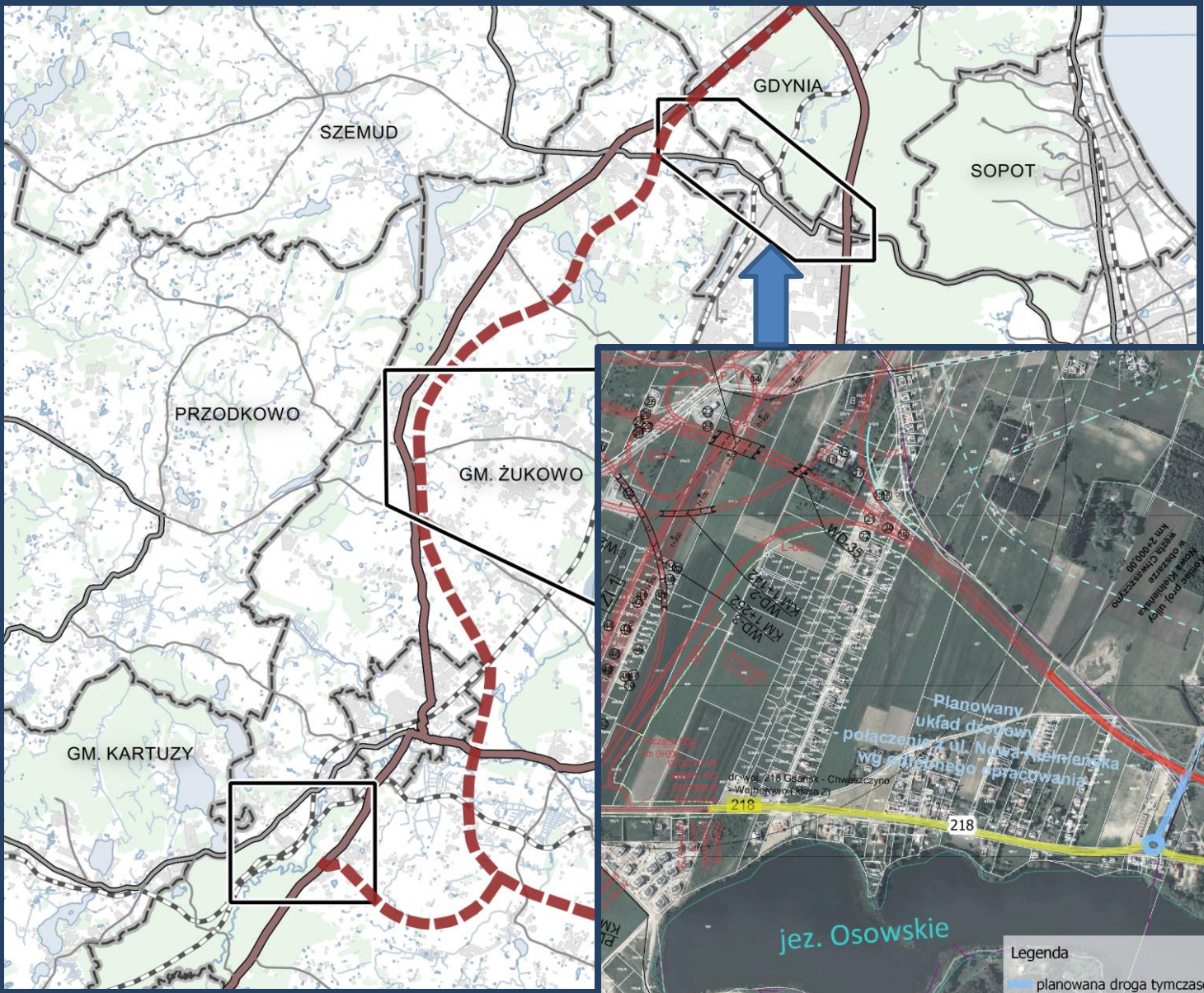
JEDNOSTKA SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



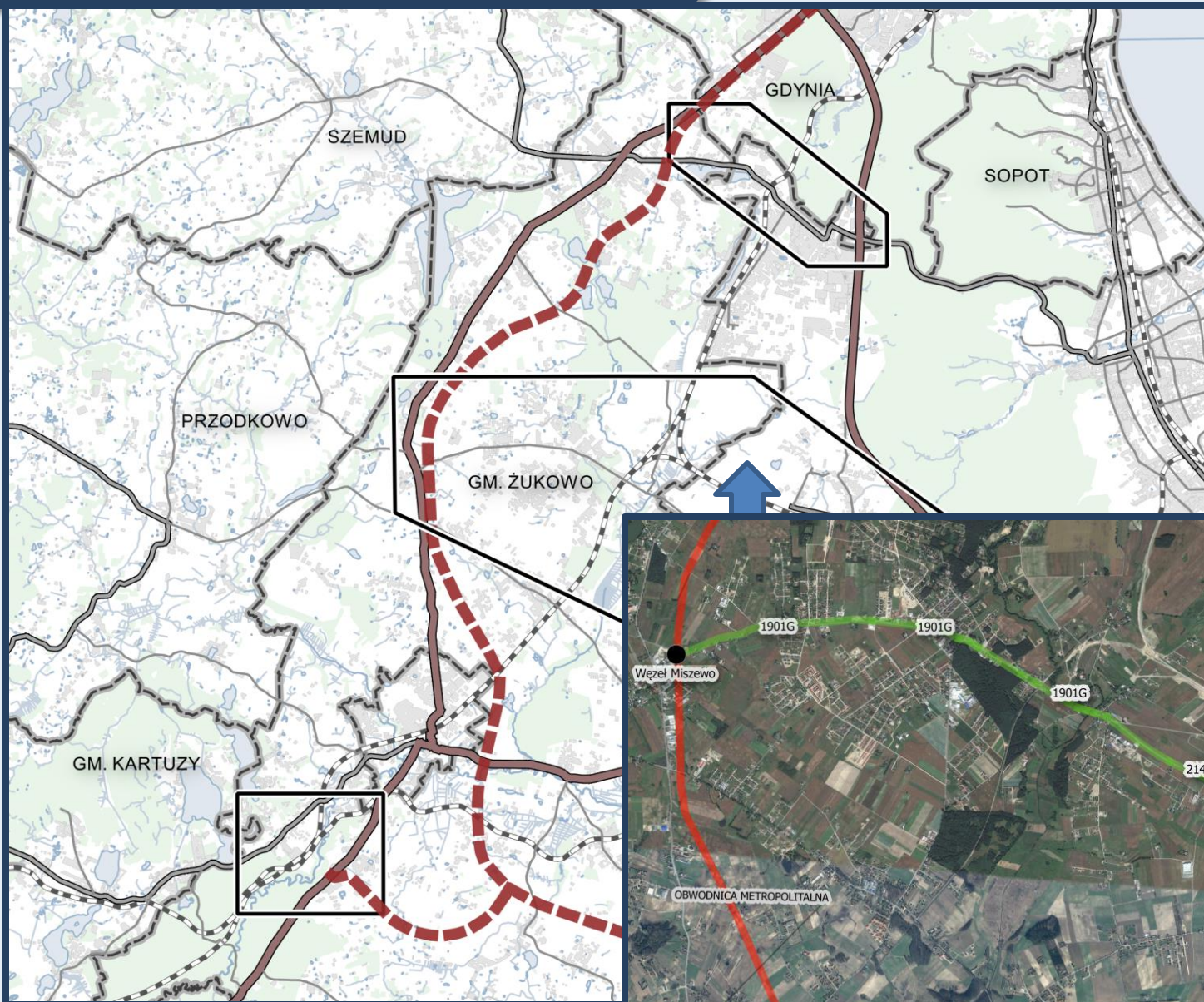
SIĘĆ DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH



OBSZAR POSZUKIWAŃ LOKALIZACJI



OBSZAR POSZUKIWAŃ LOKALIZACJI

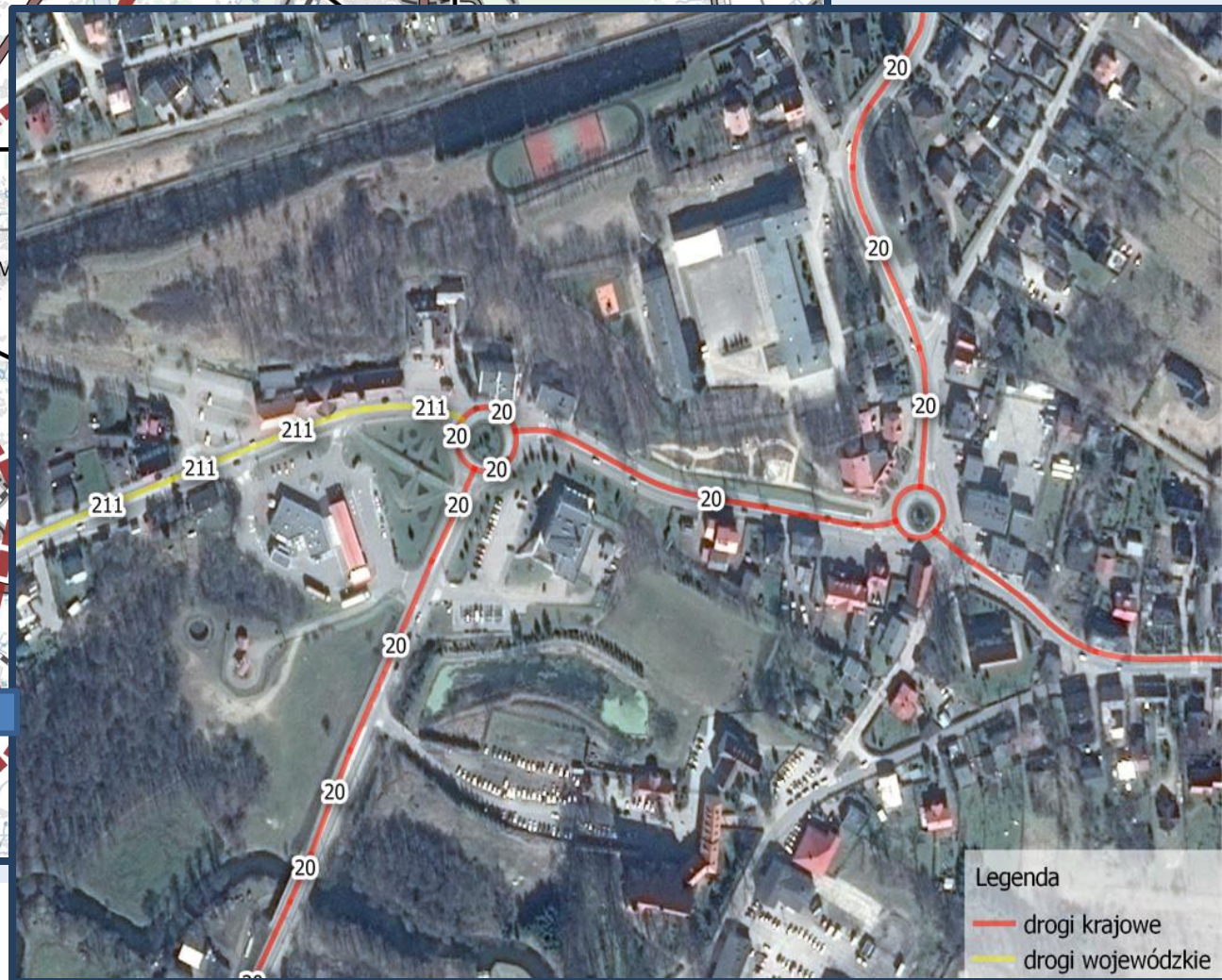
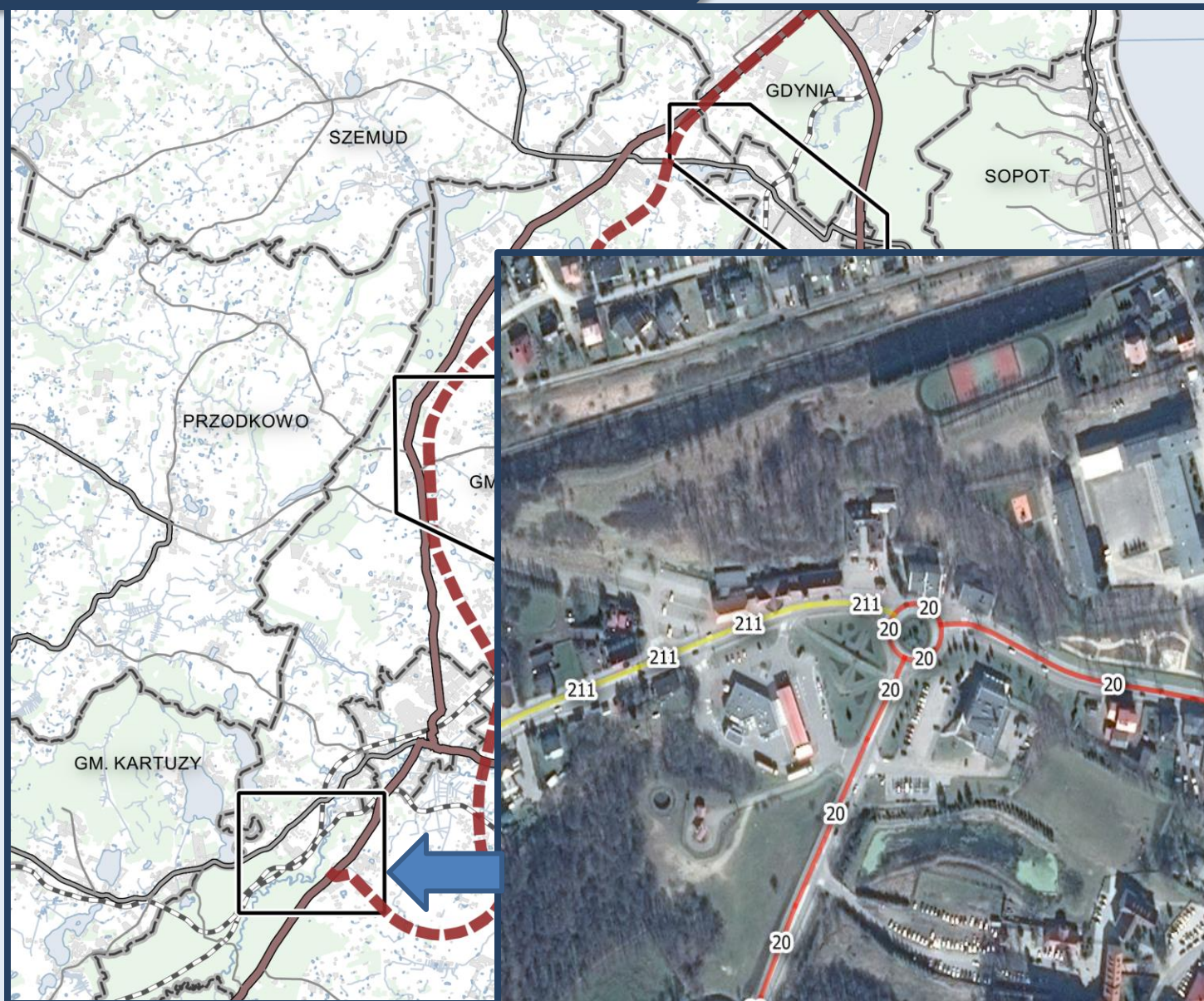


JEDNOSTKA SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

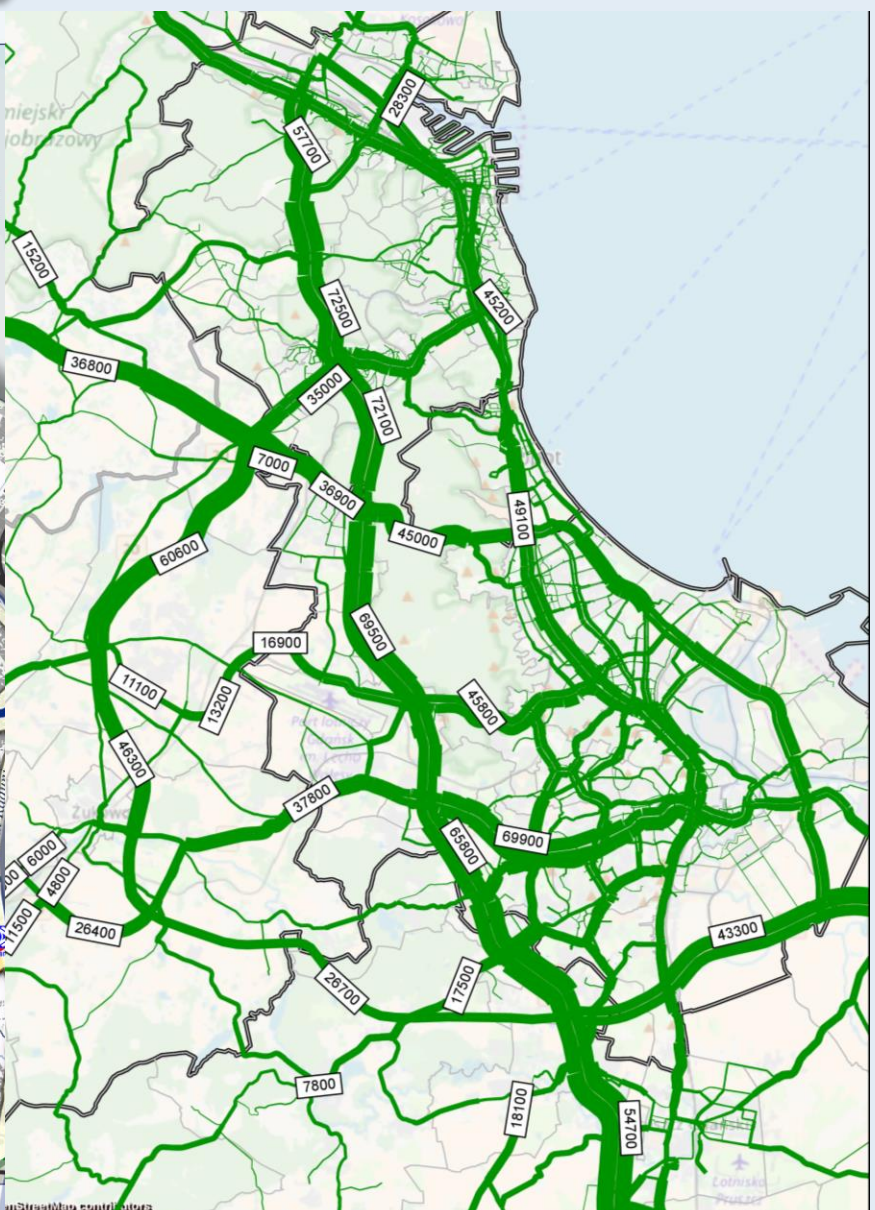
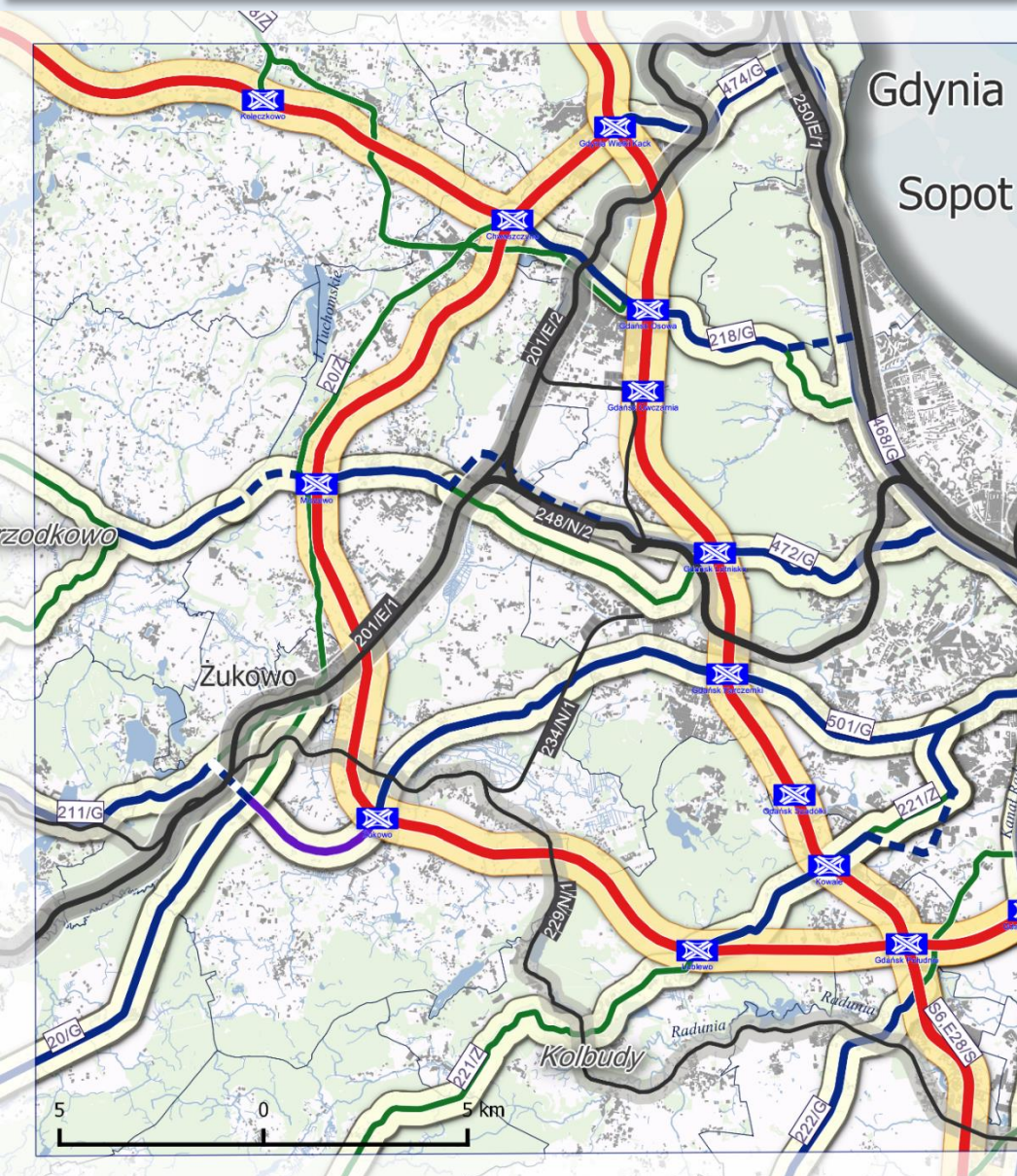
Legenda

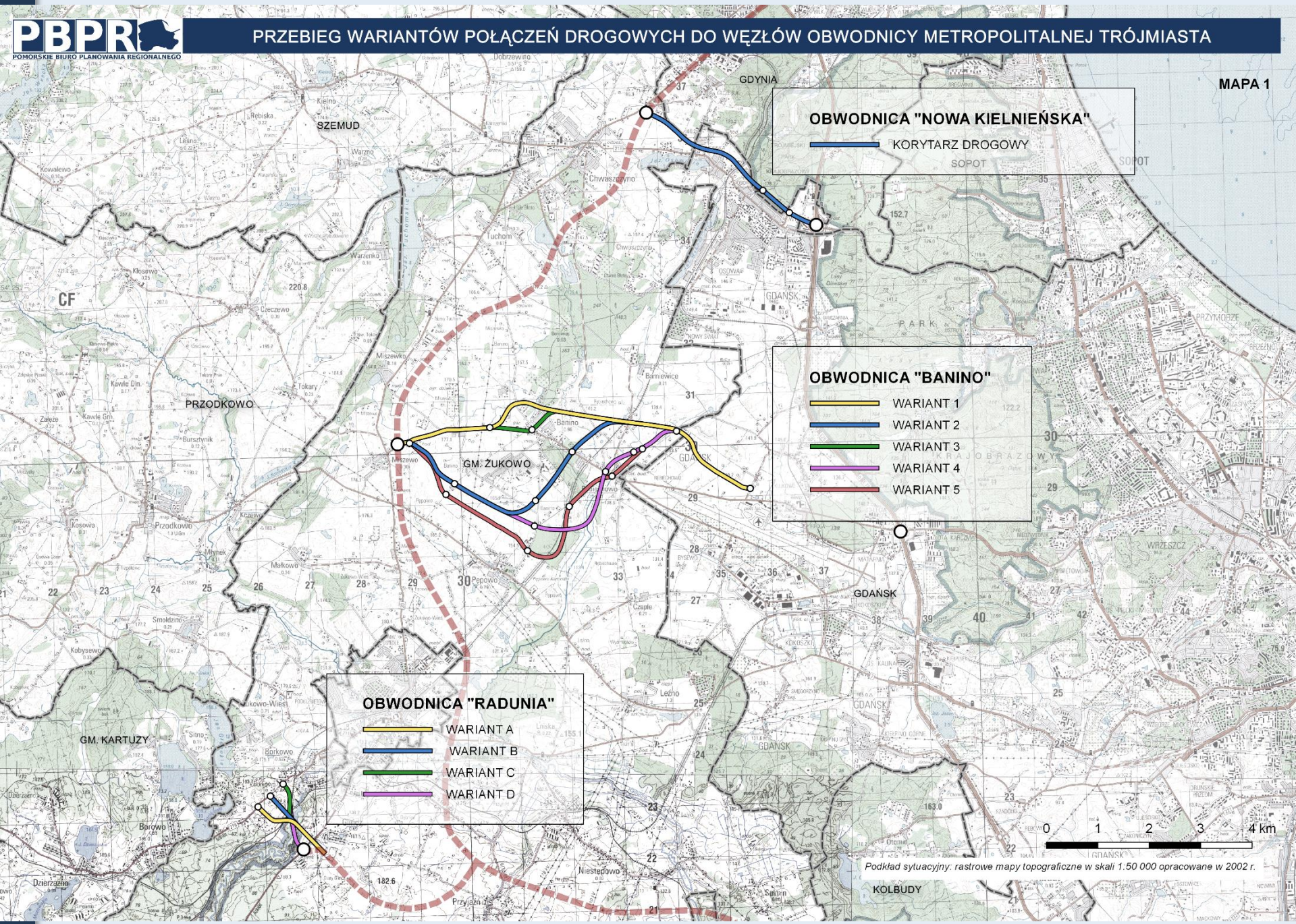
- Drogi powiatowe
- Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta
- Wezeł Miszewo

OBSZAR POSZUKIWAŃ LOKALIZACJI



SIĘĆ DRÓG KRAJOWYCH I REGIONALNYCH DO 2030





Podkład sytuacyjny; rastrowe mapy topograficzne w skali 1:50 000 opracowane w 2002 r.

KOLBUDY

ANALIZY UWARUNKOWAŃ

UŻYTKOWANIE I ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW

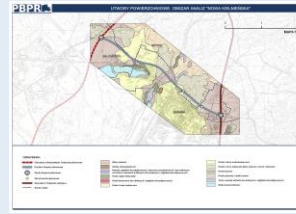
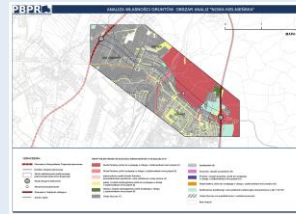
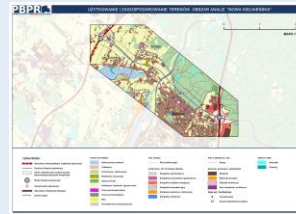
ANALIZA WŁASNOŚCI GRUNTÓW

UWARUNKOWANIA INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

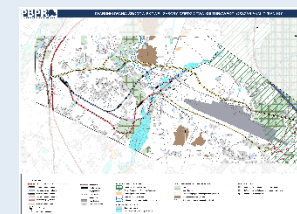
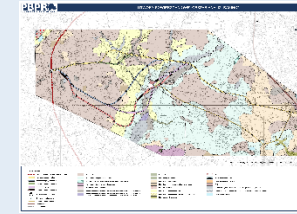
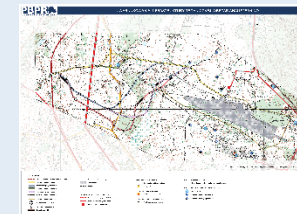
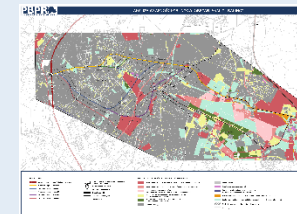
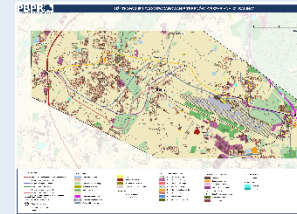
UTWORY POWIERZCHNIOWE

UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE I ZASOBY
DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

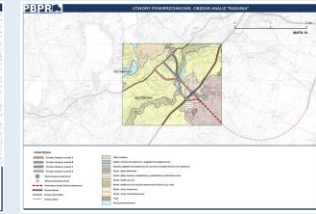
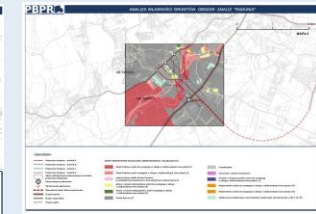
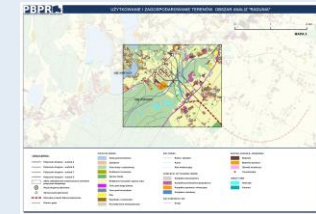
NOWA KIELNIĘSKA



BANINO



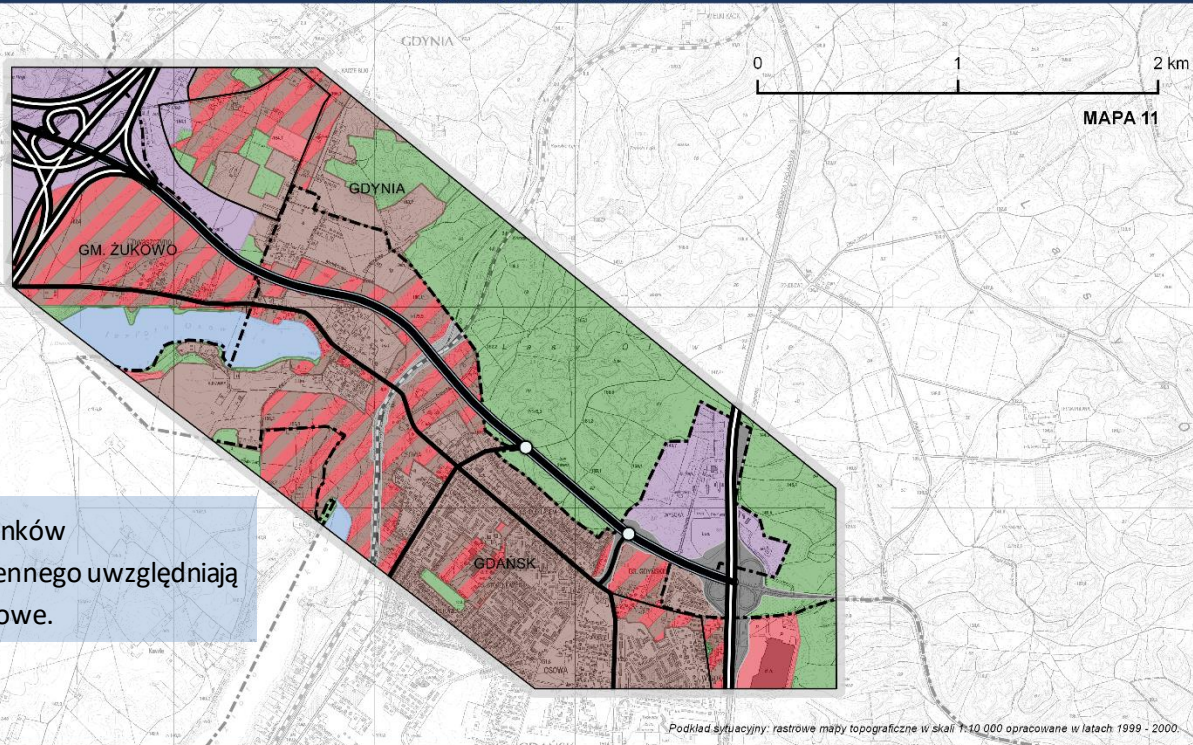
RADUNIA



JEDNOSTKA SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



ANALIZA OBOWIĄZUJĄCYCH STUDIÓW – Nowa Kielnieńska



✓ Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uwzględniają planowane połączenie drogowe.

Podkład sytuacyjny: rastrowe mapy topograficzne w skali 1:10 000 opracowane w latach 1999 - 2000.

OZNACZENIA:

- Korytarz drogowy planowany
- Skrzyżowania planowane

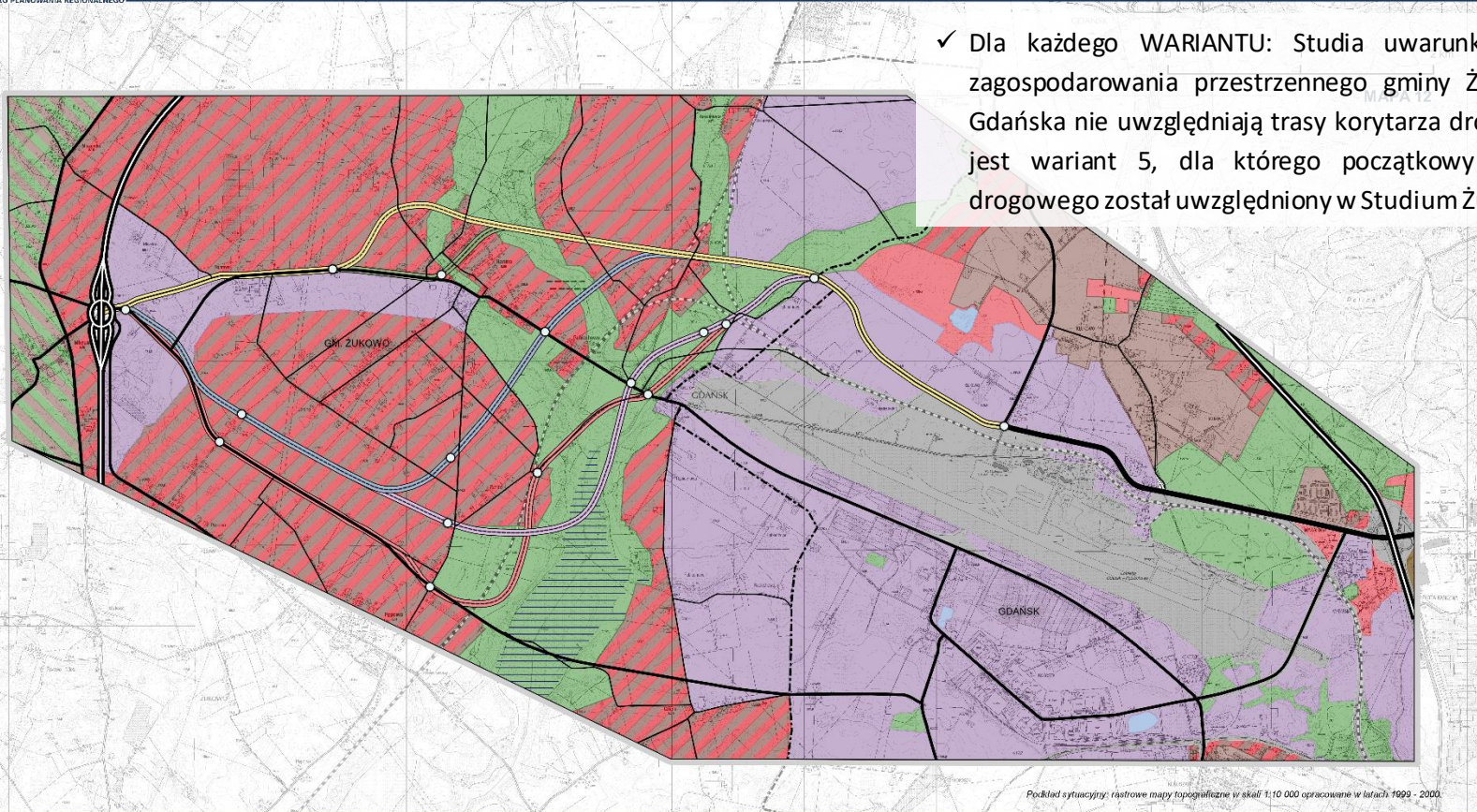
UKŁAD KOMUNIKACYJNY

- Drogi ekspresowe
- Drogi główne / główne przyspieszone
- Drogi zbiorcze
- Ważniejsze drogi lokalne

STRUKTURA FUNKCJONALNA

- Tereny mieszkaniowe z usługami podstawowymi
- Tereny mieszkaniowo-usługowe / obszary rozwoju osadniczego i gospodarczego
- Tereny rozwoju osadniczego w oparciu o walory przyrodnicze
- Tereny usług ponadpodstawowych
- Tereny przemysłowo-usługowo-skladowe / obszary rozwoju gospodarczego
- Tereny zieleni urządzonej i przyrodniczo-krajobrazowej
- Tereny transportu
- Tereny wód powierzchniowych

ANALIZA OBOWIĄZUJĄCYCH STUDIÓW – Banino



✓ Dla każdego WARIANTU: Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo oraz miasta Gdańska nie uwzględniają trasy korytarza drogowego; wyjątkiem jest wariant 5, dla którego początkowy odcinek korytarza drogowego został uwzględniony w Studium Żukowa

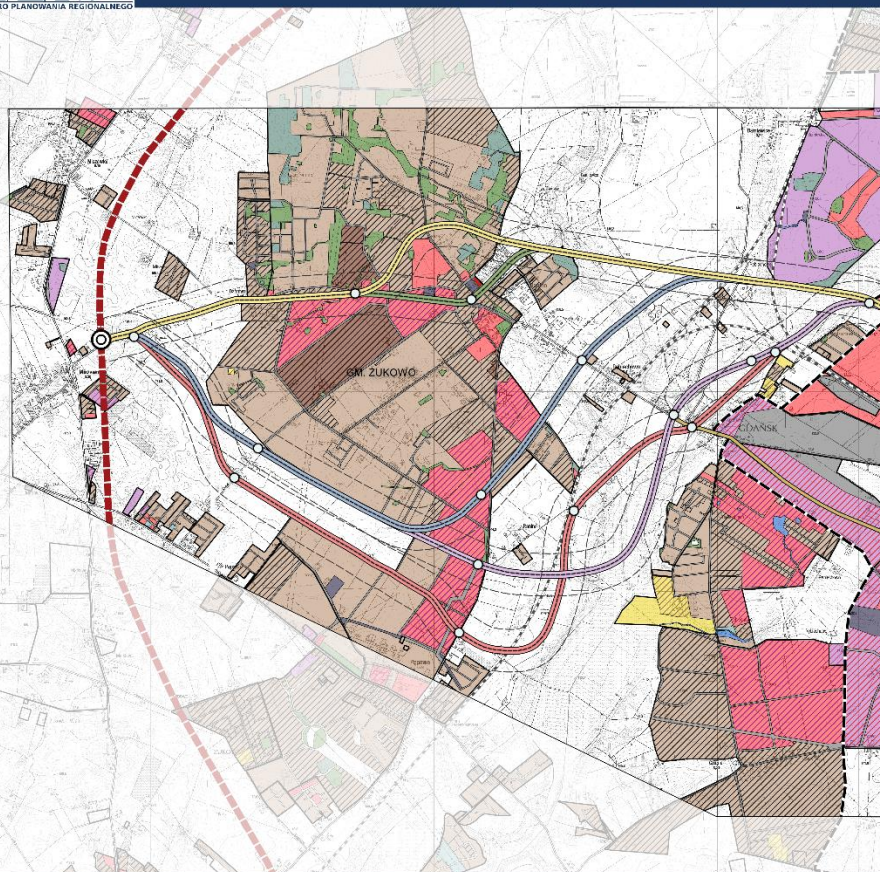
OZNACZENIA:

- Korytarz drogowy - wariant 1
 - Korytarz drogowy - wariant 2
 - Korytarz drogowy - wariant 3
 - Korytarz drogowy - wariant 4
 - Korytarz drogowy - wariant 5
 - Skrzyżowania planowane
- UKŁAD KOMUNIKACYJNY
- Drogi ekspresowe
 - Drogi główne / główne przyspieszane
 - Drogi zbiorcze
 - Ważniejsze drogi lokalne

STRUKTURA FUNKCJONALNA

- Tereny mieszkaniowe z usługami podstawowymi
- Tereny mieszkaniowo-usługowe / obszary rozwoju osadniczego i gospodarczego
- Tereny rozwoju osadniczego w oparciu o walce przyrodnicze
- Tereny usług posiedzielawowych
- Tereny przemysłowo-usługowo-eksklawowe / obszary rozwoju gospodarczego
- Tereny zielonej urzędowej i przyrodniczo-eksclawowej
- Tereny rozwoju rolnictwa
- Tereny transportu
- Tereny wód powierzchniowych
- Obszar przeznaczonego dla otwartych zbiorników retencyjnych

ANALIZA OBOWIĄZUJĄCYCH MIEJSCOWYCH PLANÓW - Banino



OZNACZENIA:

- Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta planowana
- Węzły drogowe planowane
- Skrzyżowania planowane
- Korytarz drogowy istniejący
- Korytarz drogowy - wariant 1
- Korytarz drogowy - wariant 2
- Korytarz drogowy - wariant 3
- Korytarz drogowy - wariant 4
- Korytarz drogowy - wariant 5
- Strefy oddziaływania analizowanych wariantów podziału drogowego

- Droga krajowa S6
- Linia kolei metropolitalnej
- Granice gmin

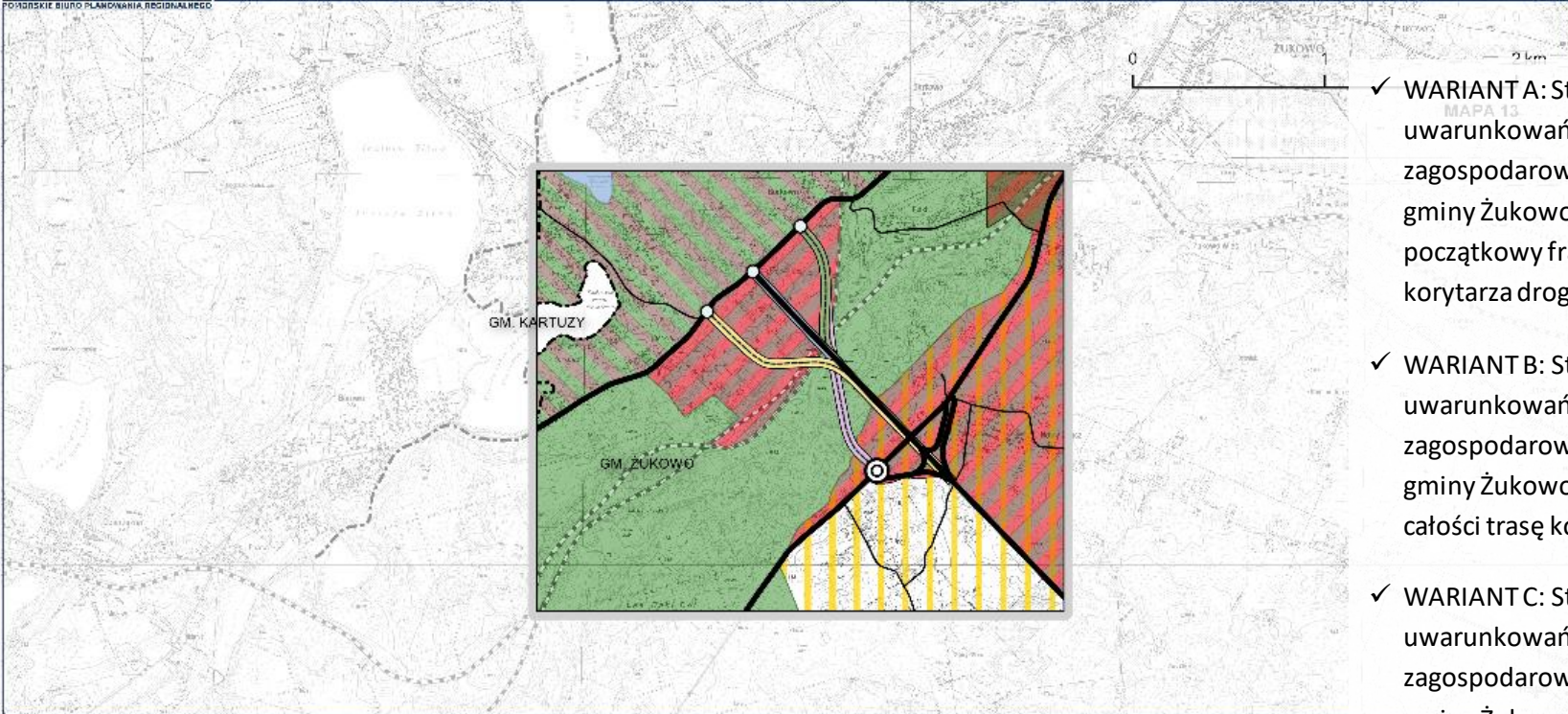
PRZEZNACZENIE TERENÓW USTALONE W MPZP

- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej
- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy usługowej
- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej | wielorodzinnej
- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej | wielorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy usługowej
- Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej

- Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej | usługowej
- Tereny obiektów produkcyjnych, składowo - magazynowych
- Tereny obiektów produkcyjno-usługowych
- Tereny zabudowy usługowo-przemysłowej
- Tereny usług sportu i rekreacji
- Tereny rolnicze
- Tereny rolnicze z dopuszczeniem zabudowy
- Tereny rolniczo-produkcyjno-usługowe

- ✓ WARIANT 1 i 2: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie uwzględniają trasy (poza początkowym odcinkiem znajdującym się na terenie miasta Gdańska (na długości około 850 m - przebiega w liniach rozgraniczających drogi dojazdowej) oraz odcinkiem przebiegającym w pasie drogi DP 472 (na długości 630 m)), koliduje z funkcjami terenu ustalonymi w 6 obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- ✓ WARIANT 3: korytarz drogowy nie został uwzględniony w obowiązujących mpzp (poza początkowym odcinkiem znajdującym się na terenie miasta Gdańska (na długości około 850 m przebiega w liniach rozgraniczających drogi dojazdowej) oraz odcinkiem przebiegającym w pasie drogi DP 472 (na długości 1360 m)), koliduje z funkcjami terenu ustalonymi w 7 miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- ✓ WARIANT 4: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie uwzględniają trasy (poza początkowym odcinkiem znajdującym się na terenie miasta Gdańska (na długości około 850 m przebiega w liniach rozgraniczających drogi dojazdowej), koliduje z funkcjami terenu ustalonymi w 5 miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- ✓ WARIANT 5: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie uwzględniają trasy (poza początkowym odcinkiem znajdującym się na terenie miasta Gdańska (na długości około 850 m przebiega w liniach rozgraniczających drogi dojazdowej), koliduje z funkcjami terenu ustalonymi w 3 miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;

ANALIZA OBOWIĄZUJĄCYCH STUDIÓW – Radunia Żukowo



- ✓ WARIANT A: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo uwzględniania początkowy fragment trasy korytarza drogowego;
- ✓ WARIANT B: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo uwzględniania w całości trasę korytarza drogowego;
- ✓ WARIANT C: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo uwzględnia początkowy fragment korytarza drogowego
- ✓ WARIANT D: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo nie uwzględnia trasy korytarza drogowego;

OZNACZENIA:

- Korytarz drogowy wariant A
- Korytarz drogowy wariant B
- Korytarz drogowy wariant C
- Korytarz drogowy wariant D

- Węzły drogowe planowane
- Skrzyżowania planowane

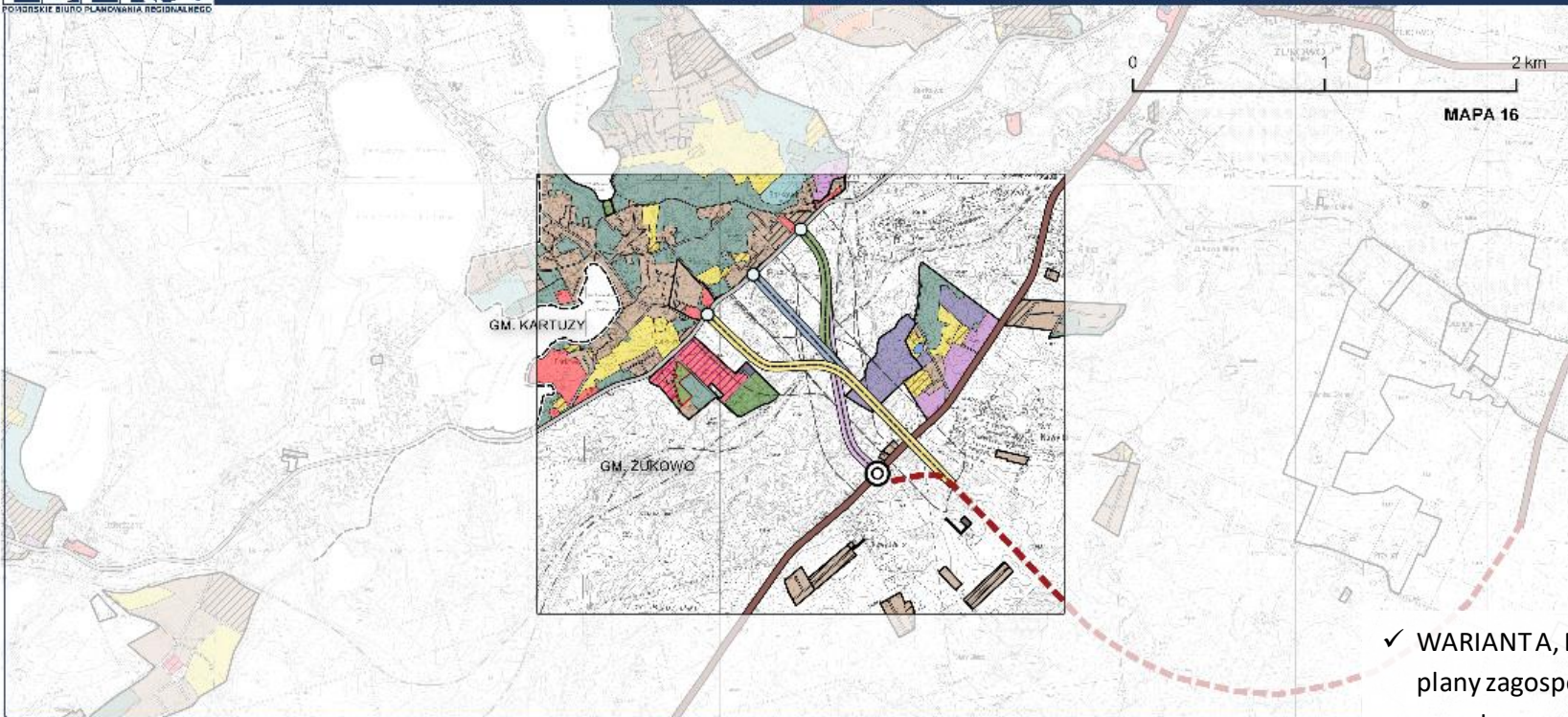
UKŁAD KOMUNIKACYJNY

- Drogi główne i główne przyspieszone
- Ważniejsze drogi lokalne

STRUKTURA FUNKCJONALNA

- Tereny mieszkaniowo-usługowe i obszary rozwoju osadniczego i gospodarczego
- Tereny rozwoju osadniczego w oparciu o walory przyrodnicze
- Tereny zielonej infrastruktury i przyrodniczo-krajoznawczej
- Tereny rozwoju rolnictwa
- Tereny wód powierzchniowych

ANALIZA OBOWIĄZUJĄCYCH MIEJSCOWYCH PLANÓW – Radunia Żukowo



OZNACZENIA:

- Korytarz drogowy wariant A
- Korytarz drogowy wariant B
- Korytarz drogowy wariant C
- Korytarz drogowy wariant D
- Strefy oddziaływania analizowanych wariantów połączenia drogowego
- Węzły drogowe planowane
- Skrzyżowania planowane
- Obwodnica miasta Żukowa planowana
- Droga krajowa
- Droga wojewódzka
- Granica gmin

PRZEZNACZENIE TERENÓW USTALONE W MPZP

- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej
- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z dopuszczeniem zabudowy usługowej
- Tereny zabudowy letniskowej, rekreacji indywidualnej
- Tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów
- Tereny obiektów produkcyjno-usługowych
- Tereny zabudowy usługowej
- Tereny usług sportu i rekreacji
- Tereny rolnicze

- Tereny rolnicze z dopuszczeniem zabudowy
- Tereny udokumentowanych kopalin
- Tereny ogrodów działkowych
- Lasy
- Tereny zieleni urządzonej
- Tereny zieleni nieurządzonej
- Tereny komunikacji
- Tereny infrastruktury technicznej
- Granice mpxp

✓ WARIANTA, B i C: miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego uwzględniają fragment trasy (odcinek o długości 157 m);

✓ WARIANT D: trasa korytarza drogowego przebiega poza terenami objętymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego;

PODSUMOWANIE (1)

- Lokalizacja Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta** i jej węzłów drogowych **została ustalona** w poszczególnych stadiach dokumentacji projektowej (Studium Sieciowe, Studium Korytarzowe, Studium Techniczno-ekonomiczno-Środowiskowe) i wskazania w strategicznych dokumentach (*SRWP2020*, *PZPWP2030*, *STiM2030*) jako ważny element rozwoju sieci transportowej województwa.
- Prognozy do roku 2030 wskazują na duży, dalszy wzrost natężenia ruchu na istniejącej i planowanej w zachodniej części OMG-G-S sieci drogowej, co w przypadku braku interwencji inwestycyjnych prowadzić będzie do pogarszania się dostępności drogowej i wzrostu negatywnego oddziaływania tranzytowego ruchu drogowego** (wypadki drogowe, emisja spalin i hałasu) w obszarach mieszkaniowych położonych w sąsiedztwie węzłów OMT, w tym w Gdańsku Osowa, Banino i Żukowo. Problem ten tylko nieznacznie jest redukowany poprzez planowany rozwój kolejowego i autobusowego transportu publicznego w tej części OMG-G-S.
- Większość z analizowanych wariantów przebiega przez tereny istniejącej zabudowy**, co skutkować będzie wyburzeniami budynków, najwięcej w *wariancie 3* obwodnicy „Banino” (33 budynki) natomiast trasa *wariantu D* obwodnicy „Radunia” przebiega poza terenem zabudowanym (nie wymaga wyburzeń).
- Wszystkie z analizowanych wariantów korytarzy drogowych przebiegają na dużych fragmentach po gruntach należących do osób fizycznych**, przy czym w *wariancie 3* obwodnicy „Banino” i *wariancie D* obwodnicy „Radunia” ich powierzchnia jest najmniejsza, odpowiednio 25,41 ha i 3,92 ha.
- Planowane połączenia drogowe, zależnie od wybranego wariantu, **wpłyną w różnym stopniu na wiele komponentów środowiska przyrodniczego**, skala tego oddziaływania zależna jest od zastosowanych środków ochronnych. Analizowane połączenia drogowe poprowadzono przez tereny, gdzie występują biocenozy zarówno mocno jak i nieznacznie zniekształcone istniejącym zagospodarowaniem. W przypadku obwodnicy „Radunia” analizowane warianty połączenia drogowego zajmują m.in. fragment doliny rzecznej, tereny leśne i podmokłe. Przecinają siedliska przyrodnicze Natura 2000 (w dolinie Raduni), których stan zachowania oceniono jako dobry. Natomiast obwodnica „Nowa Kielnieńska” na fragmencie przebiega przez lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.



PODSUMOWANIE (2)

- Budowa planowanych połączeń drogowych wiązać się będzie z wycinką lasu** oraz zadrzewień pojedynczych i grupowych, często kilkudziesięcioletnich. Wielkość wylesienia uzależniona będzie od ostatecznego wyboru wariantu (najmniejsza w wariancie 3 obwodnicy „Banino” i wariancie B obwodnicy „Radunia”).
- Nie stwierdzono kolizji żadnego z analizowanych wariantów połączeń drogowych z obiektami wpisanymi do ewidencji zabytków.** Bogata historia osadnictwa na analizowanych obszarach pozwala domniemywać, że w korytarzach połączeń drogowych **mogą znaleźć się stanowiska archeologiczne.**
- Jednym z istotnych oddziaływań eksploatacyjnych planowanych połączeń drogowych dla terenów sąsiednich będzie hałas.** Analiza rozmieszczenia w przestrzeni istniejącego zainwestowania pozwala na stwierdzenie, że w zasięgu ponadnormatywnego hałasu znajdują się budynki mieszkalne – najmniej w wariancie 5 obwodnicy „Banino” i wariancie D obwodnicy „Radunia”. Z tego względu niezbędne w wielu miejscach będą ekrany akustyczne lub inne środki ograniczające poziom odbieranego hałasu.
- W przypadku obwodnicy „Banino” stwierdza się, że:
 - **z funkcjonalnego sieciowego punktu widzenia najkorzystniejszymi rozwiązaniami są warianty południowe (wariant 2, 4 i 5),** umożliwiające etapowe/wariantowe ich powiązanie z układem ulicznym Gdańska (z ul. Nowatorów i/lub z ul. Słowackiego);
 - z technicznego punktu widzenia **wszystkie warianty spełniają wymagania techniczne,** przy czym w wariantach 1, 2 i 3 mogą wystąpić lokalnie odstępstwa od standardów właściwych dla klasy G, natomiast warianty 4 i 5 wymagać będą zastosowania specjalnej technologii posadowienia konstrukcji na gruntach słabonośnych występujących w dolinie rzeki Strzelenki;
 - z przestrzenno-społecznego punktu najniższą ocenę uzyskał wariant 3, a najwyższą wariant 5; jednocześnie wariant 5 ma niską ocenę według kryteriów środowiskowych;
 - przewiduje się, że **warianty 1, 2 i 3 mogą wywołać najwięcej konfliktów społecznych wywołanych wywłaszczeniami lub uciążliwością ruchu dla bliskiego otoczenia drogi.**



PODSUMOWANIE (3)

1. W przypadku obwodnicy „Radunia” stwierdza się, że:

- z punktu funkcjonalnego, sieciowego punktu widzenia **warianty A, B i C** są podobne i zakładają dwupoziomowe skrzyżowanie całej obwodnicy Żukowa z drogą nr 20, natomiast **wariant D** zakłada etapowanie budowy tego skrzyżowania; w pierwszym zakłada się budowę ronda na skrzyżowaniu dróg nr 20 i nr 211;
- z technicznego punktu widzenia **wszystkie warianty zakładają przejście nad doliną Radunii stosunkowo długim obiektem mostowym**, a jego długość decydować będzie o kosztach tego połączenia; skrócenia obiektu mostowego można oczekiwać jedynie w **wariacie B** z uwagi na możliwość niskiego względem rzeki Raduni prowadzenia niwelety drogi;
- z przestrzenno-społecznego punktu widzenia **najwyższą ocenę uzyskała wariant C i D**, a najniższą ocenę uzyskał **wariant A**;
- **najwyższą ocenę środowiskową uzyskał wariant B, a najniższą wariant D**; **wariant D** na największej powierzchni spowoduje degradację siedlisk przyrodniczych Natura 2000; we wszystkich wariantach z uwagi na lokalizację trasy w rejonach zabudowy mieszkaniowej występuje konieczność zastosowania rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie się hałasu (ekrany akustyczne, pasy zieleni ochronnej).

2. Przeprowadzona analiza wielokryteriowa wykazała, że najkorzystniejszym wariantem w przypadku połączenia drogowego między Portem Lotniczym w Gdańsku a węzłem **OMT „Miszewo” jest wariant 5** (mimo niskiej oceny środowiskowej), natomiast w przypadku połączenia drogowego między drogą nr 211 a drogą nr 20 (**obejście Żukowa**) **jest wariant C** który uzyskał wysokie oceny w modelu ekologicznym i modelu transportowym.





**DZIĘKUJEMY
ZA UWAGĘ**



JEDNOSTKA SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

