

Historia formułowania wariantów drogi ekspresowej S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta

Zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia w Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowym (Etap I) projektowana droga ekspresowa ma swój początek w miejscowości Leśnice na drodze krajowej nr 6 w kilometrażu istniejącej drogi DK6 255 + 336,54, natomiast koniec opracowania umownie wyznaczony został w węzle „Wysoka” na terenie miasta Gdańsk (km 325 + 228). Umowność końca projektowanego odcinka odnosi się do miejsca, gdzie projektowana droga ekspresowa S6 między Lęborkiem a Chwaszczynem ma się włączać do istniejącej Obwodowej Trójmiasta – istniejącego odcinka drogi ekspresowej S6. Opracowaniem objęty był odcinek pomiędzy Lęborkiem (wraz z obwodnicą) a Chwaszczynem, który zgodnie z zamówieniem powinien włączać się w węzle „Chwaszczyno” w drogę ekspresową S6 objętą projektem tzw. Komunikacyjnego Trójmiejskiego C które na zamówienie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Oddziału w Gdańsku projektuje inne biuro projektowe.

W ramach poszukiwania optymalnego przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku pomiędzy Lęborkiem, a Chwaszczynem rozpatrywano pierwotnie dwie zasadnicze alternatywy dotyczące przebiegu tej drogi: przejście przez tereny miejskie Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni po istniejącym śladzie drogi nr 6, albo budowa nowej drogi na południe od powyższych miast.

Po wykonaniu odpowiednich studialnych i koncepcyjnych prac projektowych z pierwszej z tych alternatyw ostatecznie zrezygnowano z uwagi na konieczność masowych wyburzeń zabudowy mieszkaniowej (zwłaszcza w Redzie i Rumii) oraz brak możliwości odpowiedniego zabezpieczenia przeciwhałasowego wysokiej zabudowy mieszkaniowej (w Wejherowie i Gdyni). Natomiast druga alternatywa w wyniku rozpoznania miejsc szczególnie konfliktowych przybrała kształt następujących podstawowych wariantów przebiegu drogi S6 oznaczonych jako wariant I – „południowy” (kolor pomarańczowy), wariant II – „południowy” (kolor zielony), wariant III „północny” (kolor niebieski), wariant IV – (kolor zgniozielony) (wariant V – południowy „bis” (kolor jasno niebieski) oraz wariant VI (czerwony) – będący połączeniem wariantu III na odcinku Leśnice – obwodnica Lęborka – Strzebielino oraz wariantu II na dalszym przebiegu w kierunku Gdyni (kolor ciemno żółty).

Wariant I: zakładający budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie, a następnie przebieg drogi ekspresowej w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 6 od końca obwodnicy Lęborka we wsi Ługi do miejscowości Bożepole Wielkie, gdzie droga ekspresowa wyłączy się z istniejącej drogi nr 6 i pobiegnie po nowym śladzie na południe od Bożegopola, Luzina, Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni aż do włączenia w istniejącą drogę ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta); na odcinku Lębork - Bożepole wystąpią lokalnie nowe krótkie odcinki drogi S6 prowadzone po nowym śladzie (o łącznej długości około 2,5 km) związane z koniecznością skorygowania zbyt ostrych łuków poziomych na drodze istniejącej. Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantcie 55,123 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 9 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km, budowa obwodnicy Godętowa 2 km oraz budowa odcinka Bożepole - Chwaszczyno – 35,623 km.

Wariant II: zakładający budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie, a następnie przebieg drogi ekspresowej w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 6 od końca obwodnicy Lęborka we wsi Lubowidz do miejscowości Mosty, gdzie droga ekspresowa wyłączy się z istniejącej drogi nr 6 i pobiegnie po nowym śladzie na północ od Godętowa, a następnie na południe od Bożegopola, Luzina, Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni aż do włączenia w istniejącą drogę ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta); na odcinku Bożepole-Chwaszczyno przebieg drogi będzie pokrywał się przebiegiem drogi wg wariantu I z wyjątkiem odcinka Sychowo – Kamień, gdzie północna obwodnica Szemudu projektowana w wariantcie I zostanie w wariantcie II zastąpiona obwodnicą południową. Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantcie 56,888 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 4 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km oraz budowa odcinka Mosty-Chwaszczyno – 48,388 km.

Wariant III: zakładający budowę północnej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie, a następnie przebieg drogi ekspresowej po nowym śladzie na północ od Nowej Wsi Lęborskiej, Łęczyc, Godętowa i Bożegopola, i dalej na południe od Luzina, Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni aż do włączenia w istniejącą drogę ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta); na odcinku Luzino-Chwaszczyno przebieg drogi będzie pokrywał się w całości z przebiegiem drogi wg wariantu I. Długość drogi S6 w wariantcie III wyniesie 58,365 km, w tym budowa obwodnicy Lęborka 7,5 km oraz budowa odcinka Nowa Wieś Lęborska - Chwaszczyno – 50,865 km.

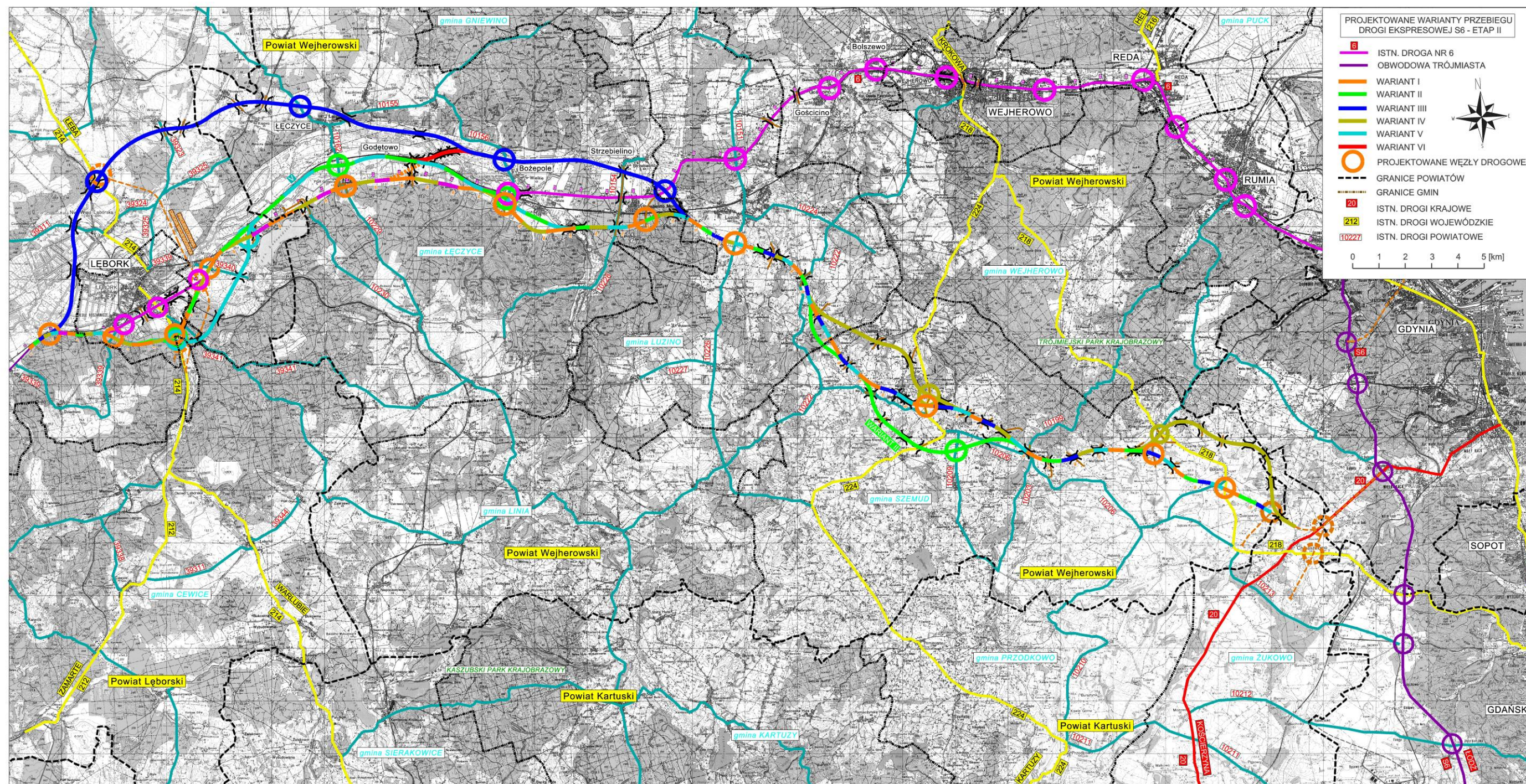
Wariant IV: zakładający budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie, a następnie przebieg drogi ekspresowej w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 6 od końca obwodnicy Lęborka we wsi Ługi do miejscowości Bożepole Wielkie, gdzie droga ekspresowa wyłączy się z istniejącej drogi nr 6 i pobiegnie po nowym śladzie na południe od Bożegopola, Luzina, Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni aż do włączenia w istniejącą drogę ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta); na odcinku Lębork - Bożepole wystąpią lokalnie nowe krótkie odcinki drogi S6 prowadzone po nowym śladzie (o łącznej długości około 1 km) związane z koniecznością skorygowania zbyt ostrych łuków poziomych na drodze istniejącej. Przebieg drogi w wariantie IV pokrywa się z przebiegiem drogi w wariantie I na przeważającej długości drogi z dwoma wyjątkami: w rejonie Szemudu oraz Bojana przyjęto w wariantie IV przebieg drogi bardziej na północ od tych miejscowości. Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantie 57,946 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 9 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km, budowa obwodnicy Godętowa 2 km oraz budowa odcinka Bożepole - Chwaszczyno – 38,446 km.

Wariant V: zakładający budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie, a następnie przebieg drogi ekspresowej w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 6 od końca obwodnicy Lęborka we wsi Ługi, gdzie droga ekspresowa przetnie istniejącą drogę nr 6 i pobiegnie po nowym śladzie na północ od Godętowa, a następnie na południe od Bożegopola, Luzina, Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni aż do włączenia w istniejącą drogę ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta); na odcinku Ługi-Luzino przebieg drogi będzie pokrywał się z przebiegiem drogi wg wariantu II, a na odcinku Luzino-Chwaszczyno z wariantem I. Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantie 56,360 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 2,7 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,0 km, budowa obwodnicy Godętowa 2 km oraz budowa odcinka Bożepole - Chwaszczyno – 43,66 km.

Wariant VI: zakładający budowę drogi jako kompilacji wariantu II i III; wariant II (odcinek od Lęborka do Godętowa) łączyłby się poprzez przewiązkę na odcinku Godętowo – Bożepole z wariantem III (odcinek od Bożegopola do Chwaszczyna).

Nie rozpatrywano w ogóle możliwości ominięcia terenów miast Wejherowo, Reda i Rumia od strony północnej ze względu na związane z taką opcją znaczne wydłużenie trasy ekspresowej w stosunku do najkrótszej trasy po linii prostej łączącej Lębork z Gdańskiem.

Przy obejściu tych miast od strony południowej długość drogi skraca się o około 10 km w stosunku do stanu istniejącego, a w przypadku obejścia północnego nastąpi wydłużenie o około 2-3 km w stosunku do stanu istniejącego. Długość analizowanego odcinka istniejącego drogi nr 6 wynosi 70 km (do węzła „Wielki Kack”), a długość w prostej linii powietrznej dla tego odcinka to 54 km.



Rys. 1. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno [październik 2007 r.]

Analiza środowiskowa będąc wstępnym opracowaniem skupiającym się na ocenie oddziaływania poszczególnych wariantów drogi na środowisko pozwoliła na sformułowanie wniosków świadczących o optymalności wariantów II, III i V przebiegu trasy S6, w odniesieniu do całości trasy, z punktu widzenia szeroko rozumianej ekologii, tzn. ze względu na ochronę przyrody, zdrowia ludzi oraz dóbr materialnych i dóbr kultury. Na optymalność w/w wariantów wskazywały głównie takie czynniki jak: stosunkowo mała kolizyjność z obszarami cennymi przyrodniczo, znaczne ograniczenie uciążliwości ruchu drogowego dla ludzi, znaczna poprawa obsługi komunikacyjnej terenów przyległych oraz uporządkowanie przestrzeni wokół nowej drogi, w tym wprowadzenie odpowiednich środków ochrony środowiska.

Z oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego (przedstawionej w części drogowej Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowego) wynika, że wariant II na odcinku obwodnicy Lęborka nie spełnia warunków bezpiecznej jazdy po drodze S6, wobec czego w odniesieniu do oceny ekologicznej poszczególnych odcinków trasy S6 wariant ten powinien być zastąpiony na tym odcinku wariantem I, a zatem ostatecznie proponuje się dokonać wyboru wariantu skierowanego do realizacji spośród następujących opcji:

- a) wariant II z przebiegiem wg wariantu I na odcinku obwodnicy Lęborka,
- b) wariant III na całym analizowanym odcinku drogi S6,
- c) wariant V na całym analizowanym odcinku drogi S6.

Pozostałe warianty I i IV przebiegu drogi S6 okazały się znacznie mniej korzystne dla szeroko rozumianego środowiska, a ponadto zgodne z wstępną oceną oddziaływania poszczególnych wariantów przedsięwzięcia na obszary włączone do sieci Natura 2000 nie spełnia wymogów prawa krajowego i unijnego w tym zakresie, ponieważ jak wynika z wykonanej inwentaryzacji i oceny przyrodniczej realizacja i późniejsza eksploatacja drogi może powodować znaczące negatywne oddziaływania na projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Paraszyńskie Buczyny”. Z tych względów należy przyjąć, że warianty I i IV powinny być odrzucone i nie należy ich uwzględniać na dalszych etapach przygotowania inwestycji.

Wykonane analizy doprowadziły również do wniosku, że rezygnacja z budowy trasy S6 (tzw. wariant zerowy) byłaby niekorzystna dla środowiska, w tym zwłaszcza dla jakości życia i mobilności mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej.

Na podstawie materiałów opracowanych w pierwszym etapie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk oraz Biuro Przygotowania Inwestycji GDDKiA dokonały selekcji wariantów, które miały być analizowane na dalszym etapie prac.

Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku od węzła „Chwaszczyno” rekomendowane przez Biuro Przygotowania Inwestycji GDDKiA do dalszych analiz, to:

- wariant II z wyłączeniem przebiegu obwodnicy Lęborka (ze względu na nie spełnienie warunków bezpiecznej jazdy) i poprowadzenie trasy na tym odcinku według wariantu I;
- wariant III;
- wariant V.

Powodem odrzucenia wariantu IV było największe negatywne oddziaływanie na środowisko. Biuro Przygotowania Inwestycji wskazało także na potrzebę przeanalizowania możliwości połączenia wariantów I i II z wariantem III i utworzenia kompilacji wariantów zaproponowanych w analizie przyrodniczej.

Szczegółowy opis wariantów analizowanych w pierwszym etapie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego zawarty jest w zamieszczonym poniżej Protokole Nr 18/2007 z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk w dniu 30.10.2007 r.

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405
NIP 584-24-56-536

PROTOKÓŁ NR 18 / 2007

**z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Gdańsk
w dniu 30. 10. 2007 r.**

Obecni wg załączonej listy obecności.

I. PRZEDMIOT OBRAD

„Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno” (Etap I).

II. PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa nr 261/22/2006 z dn. 20.11.2006 r. zawarta pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku ul. Subisława 5, 80 - 354 Gdańsk - Oliwa, a DHV POLSKA Sp. z o. o. ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa.

III. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Projektowany odcinek drogi ekspresowej zlokalizowany jest w północno - wschodniej części województwa pomorskiego na obszarze miasta Lęborka, gmin: Nowa Wieś Lęborska, Łęczyce, Luzino, Szemud oraz miasta i gminy Żukowo. Projektowana droga jest w ciągu drogi ekspresowej S-6 Szczecin - Koszalin - Słupsk - Lębork - Gdynia. Początek projektowanej trasy zlokalizowany jest w miejscowości Leśnice na drodze krajowej nr 6 w kilometrażu istniejącej DK6 255+336,54.

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

IV. STAN ISTNIEJĄCY

1. Przebieg istniejącej drogi krajowej nr 6

Początek projektowanego odcinka drogi krajowej nr 6 objęty projektem zaczyna się w miejscowości Leśnice (km 255+336) i prowadzi przez miasto Lębork, gminę Nowa Wieś Lęborska, gminy Łęczyce, Luzino, Wejherowo, miasto Wejherowo, miasta i gminy Reda oraz Rumia, miasta Gdynię i Gdańsk.

Koniec opracowania wg Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia umownie wyznaczony został w węźle Wysoka na terenie miasta Gdańska (km 325+228). Umowność końca projektowego odcinka odnosi się do miejsca, gdzie projektowana droga ekspresowa S-6 między Lęborkiem a Chwaszczynem ma się włączać do istniejącej Obwodowej Trójmiasta – istniejącego odcinka drogi ekspresowej S-6. Niniejszym opracowaniem objęty jest odcinek Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno, który zgodnie z zamówieniem powinien się włączać w węźle Chwaszczyno w drogę ekspresową S-6 objętą projektem tzw. Komunikacyjnego Trójmiejskiego C, które na zamówienie GDDKiA Oddział w Gdańsku opracowuje biuro Arcadis – Profil oddział w Gdańsku.

Droga krajowa nr 6 jest drogą klasy GP (głównej ruchu przyśpieszonego). Droga ze względu na przekrój jezdni dzieli się na następujące odcinki:

1. Leśnice a Gościcino przekrój jednojezdniowy dwupasowy, większości odcinka z utwardzonymi pobocznymi.
2. Gościcino do włączenia w Obwodową Trójmiasta w Gdyni, droga ma przekrój GP 2/2 (dwujezdniowy dwukierunkowy) z utwardzonymi pobocznymi.
3. Wejherowo, Rumia, Reda i Gdynia - droga DK6 ma przekrój uliczny, który odcinkowo jest poszerzony do przekroju GP 2/3. Poszerzenia przekroju występują na wlotach na skrzyżowanie, które na przejściach przez miasta i miejscowości są z reguły skrzyżowaniami skanalizowanymi z sygnalizacją świetlną. Brak jest miejsca na dalsze poszerzenia przekroju drogi do parametrów drogi ekspresowej.

Na odcinku objętym opracowaniem występują 4 skrzyżowania z drogami i ulicami wojewódzkimi (które ograniczają przepustowość trasy), 3 węzły (Chwarzno, Wielki Kack, Wysoka) oraz 1 skrzyżowanie w jednopoziomowe z linią kolejową Lębork – Gdańsk w Bożympolu. Przedstawione powyżej warunki, świadczą że przejazd szczególnie na odcinku Wejherowo – Reda – Rumia – Gdynia jest bardzo uciążliwy szczególnie w sezonie letnim przy dużym wzroście ruchu turystycznego.

V. PODSTAWOWE USTALENIA PROJEKTOWE

1. Uwagi ogólne

Opracowanie obejmuje 5 wariantów rozwiązań przebiegu drogi ekspresowej S-6 na odcinku Lębork – Chwaszczyno wraz obwodnicą Lęborka. Na odcinku obwodnicy Lęborka 4 warianty prowadzone są po stronie południowej i 1 wariant po północnej stronie miasta.

Długość trasy w zależności od wariantu wynosi od **55,0 km do 58,3 km**.

2. Parametry techniczne

- klasa drogi: S (droga ekspresowa),
- przekrój S 2/3 (dwie jezdnie jednokierunkowe po 3 pasy ruchu każda, z pasem środkowym),

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

- prędkość projektowa: $V_p = 100$ km/h,
- szerokość w liniach rozgraniczających – min. 40m,
- szerokości jezdni głównych: 2 x 10,50 m (w etapie I: jezdnie 2 x 7,00 m + rezerwa pod 3. pas ruchu od strony pasa środkowego)
- szerokości pasów awaryjnych: 2 x 2,50 m
- szerokości poboczy gruntowych: 2 x 1,25 m
- skrajnia pionowa: 4,70 m
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR6.

3. Warianty trasy

3.1. Wariant 0

Wariant 0 polega na niezrealizowaniu inwestycji. Doświadczenie w większości przypadków pokazuje, że wariant ten jest najmniej korzystny. Wzrost ilości pojazdów powoduje utrudnienia w płynności ruchu oraz wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Istniejące zagospodarowanie terenu w rejonie drogi nr 6 wskazuje na brak możliwości zwiększenia przepustowości trasy przechodzącej przez tereny zurbanizowane.

Wąska szerokość pasa drogowego drogi krajowej nr 6 na odcinkach miejskich oraz lokalizacja zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej w bliskim sąsiedztwie jezdni uniemożliwiają rozbudowę istniejącego przekroju drogowego, budowę skrzyżowań dwupoziomowych oraz ustawienie zabezpieczeń ograniczających oddziaływania komunikacyjne t.j. ekranów akustycznych, pasów zieleni.

Adaptacja istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Boże Pole – Wejherowo – Rumia – Reda – Gdynia Wielki Kack nie jest możliwa bez dokonania znaczących wyburzeń.

3.2. Wariant I

Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantcie **55.123 km**, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 9 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km, budowa obwodnicy Godętowa 2 km oraz budowa odcinka Bożepole - Chwaszczyno (Gdańsk) (do węzła „Chwaszczyno”) – 35,623 km.

Wariant I zakłada budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie. Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-6 zaczyna się w miejscowości Leśnice w punkcie o kilometrażu 255+336,54. Droga ekspresowa odgina się w kierunku południowym i biegnie wzdłuż zalesionych wzgórz stanowiących naturalną barierę rozwoju Lęborka. Po minięciu od południa terenów istniejącej jednostki wojskowej, które częściowo miałyby być przeznaczone pod projektowaną trasę oraz po przecięciu istniejącego śladu drogi wojewódzkiej 214 przebieg drogi ekspresowej prowadzi w kierunku północno – wschodnim, do włączenia we wsi Mosty w istniejący ślad drogi krajowej nr 6. Projektowana droga ekspresowa biegnie istniejącym korytarzem drogi krajowej nr 6 przez Godętowo do miejscowości Bożepole Wielkie, gdzie wyłącza w kierunku południowo – wschodnim, omijając od południa zabudowania byłego PGR i przebiega w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Paraszyńskie Buczyny”, przecina kompleks leśny w Strzebielinie, przybliża się do istniejącej linii kolejowej. Po minięciu tej miejscowości odchodzi w kierunku południowo – wschodnim. Projektowany wariant drogi ekspresowej omija od południa

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

miejscowość Luzino, a wieś Barłomino od północy. Po przecięciu istniejącej drogi powiatowej nr 10226 projektowana droga ekspresowa przecina miejscowość Milwińską Hutę, omija wieś Częstkowo od północy. Projektowana trasa w swym dalszym przebiegu przecina wyrobisko kruszywa naturalnego ze złoża „Głazica”. W miejscowości Szemud projektowany wariant biegnie od północy równolegle do istniejącego szlaku drogi powiatowej nr 10206. W miejscowości Kamień korytarz wariantu I prowadzony jest między Jez. Kamień (po jego północnej stronie) a kompleksem leśnym znajdującym się na północ od projektowanego wariantu stanowiącego granicę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Przebiegając na wschód, projektowana droga ekspresowa mija wieś Marchowo od północy, a wieś Bojano od strony południowej. W rejonie wsi Dobrzewino włącza się w projektowaną drogę ekspresową Trójmiejskiego komunikacyjnego C, przez którą następuje włączenie do Obwodowej Trójmiasta.

Na odcinku Lębork - Bożepole wystąpią lokalnie nowe krótkie odcinki drogi S6 prowadzone po nowym śladzie (o łącznej długości około 2,5 km) związane z koniecznością skorygowania zbyt ostrych łuków poziomych na drodze istniejącej.

Początek projektowanego odcinka rozpoczyna się w miejscowości **Leśnice** – km 0+000 (kilometraż istniejącej DK6 km 255+336,54),

Dostęp do projektowanej drogi w **wariantcie I** przez węzły drogowe:

- **Małoszyce** - połączenie z istniejącą DK nr 6 - km 3+400,
- **Lębork Południe** - z istniejącym śladem drogi wojewódzkiej nr 214 - km 5+900,
- **Lębork Mosty** - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 6 i planowana obwodnicą drogi wojewódzkiej nr 213 – km 8+050,
- **Godętowo** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10229 - km 14+900,
- **Bożepole** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10156 - 21+100,
- **Strzebielino** - połączenie z projektowanym łącznikiem do istniejącej drogi krajowej nr 6 - km 27+000,
- **Luzino** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10226 - km 30+700,
- **Szemud** - połączenie z istniejącą drogą wojewódzką nr 224 - km 42+750,
- **Koleczkowo** - połączenie z istniejącą drogą gminną – łącznikiem z drogą wojewódzką nr 218 – km 50+100,
- **Bojano** - połączenie z drogą wojewódzką nr 218 - km 53+215,
- **Chwaszczyno** - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 20 - km 55+010, (włączenie w istniejącą drogę krajową nr 20 – km 312+785).

3.3. Wariant II

Długość drogi S-6 wyniesie w tym wariantcie **56.888 km**, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 4 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km oraz budowa odcinka Mosty – Chwaszczyno (Gdańsk) (do węzła „Chwaszczyno”) – 44,388 km.

Wariant II zakłada budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie. Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-6 zaczyna się w miejscowości Leśnice w punkcie o kilometrażu 255+336,54. Droga ekspresowa odgina się w kierunku południowym i biegnie wzdłuż zalesionych wzgórz stanowiących naturalną barierę rozwoju Lęborka. Po minięciu od południa terenów istniejącej jednostki wojskowej, których powierzchnia w tym wariantcie nie zostaje naruszona, oraz po przecięciu istniejącego śladu drogi wojewódzkiej 214 przebieg drogi ekspresowej prowadzi w kierunku północno – wschodnim.

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

Projektowana droga ekspresowa biegnie śladem wariantu I do miejscowości Mosty, gdzie po przecięciu z istniejącą drogą krajową nr 6 prowadzona jest wzdłuż istniejącej linii kolejowej aż do miejscowości Bożepole Małe, przecina istniejący szlak drogi krajowej nr 6, po czym od południa omija zabudowę wsi Bożegopola i włącza się w ślad wariantu I. Na odcinku między Bożympołem a Milwińską Hutą przebieg wg wariantu II pokrywa się z wariantem I. Zabudowania byłego PGR pozostają po stronie południowej projektowanej trasy, podobnie jak rezerwat przyrody „Paraszyńskie Buczyny”. Projektowana droga ekspresowa przecina kompleks leśny w Strzebielinie i przybliża się do istniejącej linii kolejowej. Po minięciu tej miejscowości odchodzi w kierunku południowo – wschodnim. Projektowany wariant drogi ekspresowej omija od południa miejscowość Luzino, a wieś Barłomino od północy. Po przecięciu istniejącej drogi powiatowej nr 10226 projektowana droga ekspresowa za miejscowością Milwińska Huta odchodzi na długości ok. 2,5 km w kierunku południowo- zachodnim w stronę Milwina od wariantu I, po czym za wsią Golica włącza się w wariant I, a za wsią Częstkowo wyłącza się z niego, tworząc jakby „południową obwodnicę Szemudu”. Przez miejscowość Kamień przebieg wariantu II pokrywa się z wariantem I, gdzie korytarz wariantu I prowadzony jest między Jez. Kamień (po jego północnej stronie) a kompleksem leśnym na północy stanowiącym granicę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Przebiegając na wschód, projektowana droga ekspresowa mija wieś Marchowo od północy. Projektowana trasa omija wieś Koleczkowo i wieś Bojano od strony południowej i w rejonie wsi Dobrzewino włącza się w projektowaną drogę ekspresową Trójmiejskiego komunikacyjnego C, przez którą następuje włączenie do Obwodowej Trójmiasta.

Początek projektowanego odcinka rozpoczyna się w miejscowości **Leśnice** – km 0+000 (kilometraż istniejącej DK6 km 255+336,54),

Dostęp do projektowanej drogi w **wariancie I** przez węzły drogowe:

- **Małoszyce** – połączenie z istniejącą DK nr 6 - km 3+400,
- **Lębork Południe** - z istniejącym śladem drogi wojewódzkiej nr 214 - km 5+910,
- **Lębork Mosty** - połączenie z powiatową nr 39340 - km 8+827,
- **Godętowo** – połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10229 - km 15+226,
- **Bożepole** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10156 - 22+179,
- **Strzebielino** – połączenie z projektowanym łącznikiem do istniejącej drogi krajowej nr 6 – km 27+873,
- **Luzino** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10226 - km 31+517,
- **Szemud** - połączenie z istniejącą drogą wojewódzką nr 224 - km 44+132,
- **Koleczkowo** - połączenie z istniejącą drogą gminną – łącznikiem z drogą wojewódzką nr 218 – km 51+991,
- **Bojano** – połączenie z drogą wojewódzką nr 218 - km 55+110,
- **Chwaszczyno** - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 20 - km 56+800, (włączenie w istniejącą drogę krajową nr 20 – km 312+785).

Na odcinku między projektowanymi węzłami Małoszyce i Lębork Południe nie ma możliwości zapewnienia parametrów technicznych dla prędkości projektowej $V_p = 100$ km na łuku poziomym, który zaprojektowany został dla $V_p = 80$ km/h. Zastosowanie łuku poziomego przy $V_p = 80$ km/h daje możliwość nienaruszania terenów wojskowych w pobliżu węzła Lębork Południe. W projektowanym wariancie zapewnione są minimalne odległości międzywęzłowe wymagane dla dróg ekspresowych w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy z wyjątkiem odcinka międzywęzłowego Bojano – Chwaszczyno, gdzie zachowana jest odległość wyjątkowa dla drogi ekspresowej w terenie zabudowy (1,6 km przy odległości wyjątkowej 1,5km).

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

3.4. Wariant III

Długość drogi S6 w wariantcie III wyniesie **58,365 km**, w tym budowa obwodnicy Lęborka 7,5 km oraz budowa odcinka Nowa Wieś Lęborska – Chwaszczyno (Gdańsk) (do węzła „Chwaszczyno”) – 50,865 km.

Wariant III zakłada budowę północnej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie na północ od zabudowy miejskiej Lęborka. Projektowany wariant zaczyna się w miejscowości Leśnice w punkcie o kilometrażu 255+336,54, po czym po przecięciu istniejącej linii kolejowej Szczecin – Gdańsk, trasa odgina się w kierunku północnym. Projektowany wariant omija miejscowość Nowa Wieś Lęborska od północy i na południe od wsi Garczegorze skręca w kierunku wschodnim, mijając od północy miejscowości Łęczyce, Godętowo, Bożepole i Strzebielino. Za wsią Strzebielino Morskie projektowana trasa przecina istniejącą drogę krajową nr 6 oraz ww. linię kolejową i włącza się w ślad wariantu I. Projektowany wariant drogi ekspresowej omija od południa miejscowość Luzino, a wieś Bałomino od północy. Po przecięciu istniejącej drogi powiatowej nr 10226 projektowana droga ekspresowa przecina miejscowość Milwińska Hutę, omija wieś Częstkowo od północy. Projektowana trasa w swym dalszym przebiegu przecina wyrobisko kruszywa naturalnego ze złoża „Głazica”. W miejscowości Szemud projektowany wariant biegnie od północy równoległe do istniejącego szlaku drogi powiatowej nr 10206. W miejscowości Kamień wspólny korytarz wariantu I, III, IV i V prowadzony jest między Jez. Kamień (po jego północnej stronie) a kompleksem leśnym na północy stanowiącym granicę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Przebiegając na wschód, projektowana droga ekspresowa mija wieś Marchowo od północy. Projektowana trasa omija wieś Koleczkowo i wieś Bojano od strony południowej i w rejonie wsi Dobrzewino włącza się w projektowaną drogę ekspresową Trójmiejskiego komunikacyjnego C, przez którą następuje włączenie do Obwodowej Trójmiasta.

Dostęp do projektowanej drogi w **wariantcie III** przez węzły drogowe:

- **Leśnice** – z dotychczasową drogą krajową nr 6, początek projektowanego odcinka km 0+000, (kilometraż istniejącej DK6 km 255+336,54),
- **Nowa Wieś Lęborska** - połączenie z istniejącą DK nr 6 i planowana obwodnicą drogi wojewódzkiej nr 214 - km 7+600,
- **Łęczyce** – połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10126 - km 16+050,
- **Bożepole** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10156 - 24+200,
- **Strzebielino** – połączenie z istniejącą drogą krajową nr 6 - 30+550,
- **Luzino** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10226 - km 32+956,
- **Szemud** - połączenie z istniejącą drogą wojewódzką nr 224 - km 46+006,
- **Koleczkowo** - połączenie z istniejącą drogą gminną - łącznikiem z drogą wojewódzką nr 218 - km 53+356,
- **Bojano** - połączenie z drogą wojewódzką nr 218 - km 56+471,
- **Chwaszczyno** - połączenie z istniejącą DK nr 20 - km 58+356, (włączenie w istniejącą drogę krajową nr 20 – km 312+785).

W projektowanym wariantcie zapewnione są minimalne odległości międzywęzłowe wymagane dla dróg ekspresowych w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy z wyjątkiem odcinków międzywęzłowych Strzebielino – Luzino oraz Lębork – Chwaszczyno, gdzie zachowane są odległości wyjątkowe dla drogi ekspresowej w terenie zabudowy (odpowiednio: 2,406 km i 2,6 km przy wyjątkowej 1,5km), a ww. odcinki oddzielone są siebie odcinkami spełniającymi wymagania odległości minimalnych.

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

3.5. Wariant IV

Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantcie **57,946 km**, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 9 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km, budowa obwodnicy Godętowa 2 km oraz budowa odcinka Bożepole – Chwaszczyno (Gdańsk) (do węzła „Chwaszczyno”) – 38,446 km.

Wariant IV zakłada budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie. Na odcinku Leśnice – Milwińska Huta trasa wg wariantu IV pokrywa się z przebiegiem wariantu I. Projektowany wariant zaczyna się w miejscowości Leśnice w punkcie o kilometrażu 255+336,54.

Droga ekspresowa odgina się w kierunku południowym i biegnie wzdłuż zalesionych wzgórz stanowiących naturalną barierę rozwoju Lęborka. Po minięciu od południa terenów istniejącej jednostki wojskowej, które częściowo miałyby być przeznaczone pod projektowaną trasę oraz po przecięciu istniejącego śladu drogi wojewódzkiej 214 przebieg drogi ekspresowej prowadzi w kierunku północno – wschodnim, do włączenia we wsi Mosty w istniejący ślad drogi krajowej nr 6. Projektowana droga ekspresowa biegnie istniejącym korytarzem drogi krajowej nr 6 przez Godętowo do miejscowości Bożepole, gdzie wyłącza w kierunku południowo – wschodnim, omijając od południa zabudowania byłego PGR i przebiega w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Paraszyńskie Buczyny”, przecina kompleks leśny w Strzebielinie, przybliża się do istniejącej linii kolejowej. Po minięciu tej miejscowości odchodzi w kierunku południowo – wschodnim. Projektowany wariant drogi ekspresowej omija od południa miejscowość Luzino, a wieś Barłomino od północy. Po przecięciu istniejącej drogi powiatowej nr 10226 projektowana droga ekspresowa przecina miejscowość Milwińską Hutę i odchodzi w kierunku Sosnowej Góry, po czym po przecięciu istniejącego śladu drogi wojewódzkiej nr 224 ponownie włącza się do wariantu I. Wspólny przebieg wariantu IV i I jest do wsi Marchowo. W miejscowości Szemud projektowana trasa biegnie od północy równoległe do istniejącego szlaku drogi powiatowej nr 10206, po czym włącza się ponownie w ślad wariantu I. We wsi Kamień trasa prowadzona jest między Jez. Kamień (po jego północnej stronie) a kompleksem leśnym na północy stanowiącym granicę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Biegąc na wschód, projektowana droga ekspresowa mija wieś Marchowo od północy i odgina się w kierunku północno – wschodnim przybliżając się do granic Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i granicy administracyjnej gminy Szemud i miasta Gdynia. Po minięciu Czarnej Góry projektowana droga ekspresowa skręca w stronę południowo – wschodnią i w odległości ok. 1,5 km w kierunku wschodnim od przyjętego końca projektowanego wariantu I, wchodzi w projektowaną drogę ekspresową Trójmiejskiego komunikacyjnego C, przez którą następuje włączenie do Obwodowej Trójmiasta.

Początek projektowanego odcinka rozpoczyna się w miejscowości **Leśnice** – km 0+000 (kilometraż istniejącej DK6 km 255+336,54),

Dostęp do projektowanej drogi w **wariantcie I** przez węzły drogowe:

- **Małoszyce** – połączenie z istniejącą DK nr 6 - km 3+400,
- **Lębork Południe** - z istniejącym śladem drogi wojewódzkiej nr 213 - km 5+880,
- **Lębork Mosty** - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 6 i planowana obwodnicą drogi wojewódzkiej nr 214 - km 8+731,
- **Godętowo** – połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10229 - km 14+853,
- **Bożepole** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10156 - 21+133,

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

- **Strzebielino** – połączenie z projektowanym łącznikiem do istniejącej drogi krajowej nr 6 – km 27+000, **Luzino** – połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10226 - km 30+659,
- **Szemud** - połączenie z istniejącą drogą wojewódzką nr 224 - km 40+661,
- **Koleczkowo** - połączenie z istniejącą drogą wojewódzką nr 218 - km 50+344,
- **Chwaszczyno** - połączenie z drogą projektowaną przez Arcadis Profil - BIK - km 56+950, (włączenie w istniejącą drogę krajową nr 20 – km 312+785).

Na odcinku Lębork - Bożepole wystąpią lokalnie nowe krótkie odcinki drogi S6 prowadzone po nowym śladzie (o łącznej długości około 1 km) związane z koniecznością skorygowania zbyt ostrych łuków poziomych na drodze istniejącej. Przebieg drogi w wariantcie IV pokrywa się z przebiegiem drogi w wariantcie I na przeważającej długości drogi z dwoma wyjątkami: w rejonie Szemudu oraz Bojana przyjęto w wariantcie IV przebieg drogi bardziej na północ od tych miejscowości.

W wariantcie IV spełnione są minimalne odległości międzywęzłowe wymagane dla dróg ekspresowych w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy, poza odcinkiem Luzino – Szemud, gdzie zachowana jest odległość wyjątkowa (> 3km) dla dróg ekspresowych poza terenem zabudowy.

3.6. Wariant V

Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantcie **56,360 km**, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 2,7 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,0 km, budowa obwodnicy Godętowa 2 km oraz budowa odcinka Bożepole – Chwaszczyno (Gdańsk) (do węzła „Chwaszczyno”) – 43,66 km.

Wariant V zakłada budowę południowej obwodnicy Lęborka po nowym śladzie. Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-6 zaczyna się w miejscowości Leśnice w punkcie o kilometrażu 255+336,54. Droga ekspresowa odgina się w kierunku południowym i biegnie wzdłuż zalesionych wzgórz stanowiących naturalną barierę rozwoju Lęborka. Po minięciu od południa terenów istniejącej jednostki wojskowej, które w tym wariantcie nie będą naruszone oraz po przecięciu istniejącego śladu drogi wojewódzkiej 214 przebieg drogi ekspresowej prowadzi w kierunku północno – wschodnim. Trasa przecina istniejącą linię kolejową Lębork – Maszewo i prowadzi między istniejącym cmentarzem a terenem ogródków działkowych. W stosunku do wariantu I, trasa wg wariantu V biegnie dalej w kierunku wschodnim, po czym prawie równolegle do wariantu I, odchodzi w kierunku północno – wschodnim mijając od strony północno – zachodniej wieś Lubowidz. W swym dalszym przebiegu projektowana droga ekspresowa prowadzi między Dużym i Małym jeziorem Lubowidzkim (odpowiednio od północy i od południa) i za miejscowością Ługi przecina istniejącą drogę krajową nr 6 i włącza się w projektowany ślad wg wariantu II, równolegle do torowiska linii kolejowej Szczecin – Lębork. Projektowana trasa od północy omija zabudowę wsi Godętowo, a od południa zabudowę wsi Bożepole, przecina istniejący szlak drogi krajowej nr 6 i za tą miejscowością włącza się w ślad wariantu I., przy czym zabudowania byłego PGR pozostają po stronie południowej projektowanej trasy, podobnie jak rezerwat przyrody „Paraszyńskie Buczyny”. Projektowana droga ekspresowa przecina kompleks leśny w Strzebielinie i przybliża się do istniejącej linii kolejowej. Po minięciu tej miejscowości odchodzi w kierunku południowo – wschodnim i wg wariantu I biegnie w kierunku Chwaszczyna (Gdańska). Trasa wg wariantu V omija od południa miejscowość Luzino, a wieś Barłomino od północy. Po przecięciu istniejącej drogi powiatowej nr 10226 projektowana droga ekspresowa przecina miejscowość Milwińską Hutę, omija wieś Częstkowo od północy. Projektowana trasa w swym dalszym przebiegu przecina

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

wyrobisko kruszywa naturalnego ze złoża „Głazica”. W miejscowości Szemud projektowany wariant biegnie od północy równolegle do istniejącego szlaku drogi powiatowej nr 10206. W miejscowości Kamień korytarz wariantu I prowadzony jest między Jez. Kamień (po jego północnej stronie) a kompleksem leśnym na północy. Przebiegając na wschód, projektowana droga ekspresowa mija wieś Marchowo od północy. Projektowana trasa omija wieś Koleczkowo i wieś Bojano od strony południowej i w rejonie wsi Dobrzewino łączy się w projektowaną drogę ekspresową Trójmiejskiego komunikacyjnego C, przez którą następuje włączenie do Obwodowej Trójmiasta.

Początek projektowanego odcinka rozpoczyna się w miejscowości **Leśnice** – km 0+000 (kilometraż istniejącej DK6 km 255+336,54),

Dostęp do projektowanej drogi w **wariantcie I** przez węzły drogowe:

- **Małoszyce** – połączenie z istniejącą DK nr 6 - km 3+400,
- **Lębork Południe** - z istniejącym śladem drogi wojewódzkiej nr 214 i planowana obwodnicą drogi wojewódzkiej nr 214 - km 5+900,
- **Lubowidz** - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 6 - km 11+185,
- **Godętowo** – połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10229 - km 15+451,
- **Bożepole** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10156 - 22+404,
- **Strzebielino** – połączenie z projektowanym łącznikiem do istniejącej drogi krajowej nr 6 – km 28+098,
- **Luzino** - połączenie z istniejącą drogą powiatową nr 10226 - km 31+749,
- **Szemud** - połączenie z istniejącą drogą wojewódzką nr 224 - km 41+894,
- **Koleczkowo** - połączenie z istniejącą drogą gminną – łącznikiem z drogą wojewódzką nr 218 - km 51+188,
- **Bojano** – połączenie z drogą wojewódzką nr 218 km 54+307,
- **Chwaszczyno** - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 20 - km 56+111, (włączenie w istniejącą drogę krajową nr 20 – km 312+785).

W projektowanym wariantcie zapewnione są minimalne odległości międzywęzłowe wymagane dla dróg ekspresowych w terenie zabudowy i poza terenem zabudowy z wyjątkiem odcinków międzywęzłowych: Małoszyce – Lębork Południe oraz Bojano – Chwaszczyno, gdzie zachowana jest odległość wyjątkowa dla drogi ekspresowej w terenie zabudowy (odpowiednio: 2,5 i 1,804 km przy odległości wyjątkowej 1,5km).

4. Zgodność tras na tle miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Miasto Lębork - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uwzględnia w tekście drogę ekspresową S-6, jednakże bez określenia jej konkretnego przebiegu. Przebieg drogi przez miasto Lębork nie został zdefiniowany, ze względu na brak formalnych podstaw do wskazania obejścia południowego, przy prawie niemożliwej opcji przebudowy istniejącego śladu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej. Niemożliwość podniesienia standardu istniejącej drogi wynikała z występujących ograniczeń terenowych w korytarzu DK6. Wybór nowego korytarza wiązałby się z ewentualnym wyjściem poza granice miasta.

Gmina Wieś Lęborska - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zakłada przeprowadzenie drogi ekspresowej S-6 od południa wzdłuż granicy miasta. Pod względem przestrzennym przyszła droga ekspresowa S-6 przebiegałaby między zabudową Lęborka a zalesionymi wzgórzami. Korytarz zapisany w studium w przybliżeniu pokrywa się z projektowanymi wariantami I, II, IV.

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

Gmina Łęczycze – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uwzględnia drogę ekspresową S-6, jako podstawowy element zewnętrznego systemu transportowego, który zapewni gminie połączenia dalekiego zasięgu, w tym przede wszystkim z Trójmiastem oraz Lęborkiem. Przebieg drogi ekspresowej S-6 na znacznej części przejścia przez gminę wykorzystuje istniejący szlak drogi krajowej nr 6. Od planowanego węzła Bożepole projektowana droga, po nowym śladzie, przybliży się do kompleksu leśnego i rezerwatu przyrody „Paraszyńskie Buczyny”, a następnie po minięciu Strzebielina wchodzi w gminę Luzino.

Ww. przebieg odpowiada projektowanemu wariantowi I i IV, gdyż na przejściu przez gminę Łęczycze są to warianty tożsame. Pozostałe warianty wykorzystują ślad drogi ekspresowej S-6 tylko na odcinkach, na których ich przebieg pokrywa się z wariantem I. Wariant II – rejon Strzebielina Morskiego, wariant III – miejsce wejścia w gminę Luzino, wariant V – odcinek Bożepole Małe - granica z gminą Luzino.

Gmina Luzino - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zakłada przeprowadzenie drogi ekspresowej S-6. Przebieg projektowanego wariantu IV jest zgodny ze SUIKZP na całej swej długości. Warianty I – III i V są zgodne z przebiegiem drogi ekspresowej S-6 na odcinku Luzino – Malwino, a więc na ponad 80% przejścia trasy przez gminę Luzino.

Gmina Szemud - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zakłada przeprowadzenie drogi ekspresowej S-6 po obwodzie terenów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, a na pewnych odcinkach wejście w teren Parku. Wobec powyższego oraz wobec podwyższenia prędkości projektowej z 80 do 100 km/h, możliwość wykorzystania korytarza zapisanego w studium jest możliwa tylko na bardzo krótkich odcinkach, tj. między granicą z gminą Luzino a wsią Głazica oraz bardzo krótkiego odcinka w rejonie wsi Koleczkowo (wg wariantu IV). Na pozostałych odcinkach projektowane warianty nie pokrywają się z przebiegiem wg studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Szemud.

Gmina Żukowo - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zakłada przeprowadzenie drogi ekspresowej S-6 dwuwariantowo. Tzw. Wariant I projektowany jest przez dynamicznie urbanizujące się tereny wsi Chwaszczyno, co wyklucza jej przebieg. Wariant II prowadzony równoległe do granicy administracyjnej z miastem Gdynia i intensywnie zabudowujące się tereny w rejonie Chwaszczyna włącza się w przebieg wariantu I wg studium, co również wyklucza jego przebieg. Projektowane wg niniejszego opracowania przebiegi drogi ekspresowej S-6 przez gminę Żukowo starają się omijać tereny przeznaczone pod zabudowę.

Gmina Gdynia - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zakłada przeprowadzenie drogi ekspresowej S-6 prawie po granicy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i włączenie drogi ekspresowej S-6 do Obwodowej Trójmiasta w węźle „Gdynia”. Ograniczenia wprowadzone przez Zarząd Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego dotyczące ochrony terenów parkowych przed negatywnymi uciążliwościami ruchu samochodowego spowodowały, że nie ma możliwości wykorzystania przebiegu wg studium.

W korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 6, jako jednym z potencjalnych wariantów drogi ekspresowej po ewentualnej przebudowie oraz w analizowanych korytarzach projektowanej drogi ekspresowej S-6 zidentyfikowano 162 obowiązujących Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Na podstawie ww. dokumentów planistycznych, w tym przede wszystkim planu zagospodarowania województwa pomorskiego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gmin oraz obowiązujących MPZP usytuowanych w istniejącym

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

i prawdopodobnych korytarzach przebiegu drogi ekspresowej S-6 określono następujące główne uwarunkowania planistyczne:

Zwarta zabudowa miejska w Lęborku,; wzdłuż ulic: Jana Pawła II i Abrahama, co spowodowało, że w dalszych analizach zrezygnowano z rozważania wariantów drogi ekspresowej po istniejącym śladzie.

Projektowana zabudowa miejska w Lęborku – w południowej i zachodniej części miasta na styku z gruntami wsi Lubowidz oraz wzdłuż zachodniej granicy miasta, gdzie przewiduje się realizację zwartych terenów budownictwa mieszkaniowego.

Zwarta zabudowa miejska na odcinku między Gdynią, Redą, Rumią, Wejherowem, Bolszewem i Gościcinem – odcinek ten jest silnie zurbanizowany. Praktycznie na całej jego długości występuje zwarta zabudowa miejska, która uniemożliwia przebudowę drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej, bez znaczących zaburzeń w pasie drogowym. Na przejściu przez Rumię oraz Wejherowo przewiduje się, zgodnie z zapisami MPZP, dalsze dogęszczanie zabudowy, co praktycznie eliminuje możliwość prowadzenia drogi ekspresowej istniejącym śladem drogi krajowej nr 6.

Zwarta zabudowa we wsi Bojano, Koleczkowo i Chwaszczyno istniejąca i planowana w znaczący sposób ogranicza możliwość prowadzenia w tym obszarze drogi ekspresowej S6. Mimo, że „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Szemud” przewiduje przebieg przez teren gminy drogi ekspresowej, to na znacznej długości zapisany wariant nie spełnia parametrów projektowych dla $V_p = 100$ km/h, co uniemożliwia wykorzystanie korytarza pod jego przebieg. Ponadto ukształtowanie struktur przestrzennych terenów zabudowanych w stanie istniejącym oraz planowanym zasadniczo wpływa na geometrię proponowanych rozwiązań w wg opracowanych wariantów.

5. Projektowana trasa w odniesieniu do obszarów objętych ochroną na postawie przepisów o ochronie przyrody i ochronie zabytków.

Projektowana droga będzie kolidować z chronionymi obszarami przyrodniczymi. Ze szczegółowych analiz przyrodniczych wynika, że istotne zagrożenia dla tych chronionych elementów przyrodniczych w tych obszarach nie wystąpią, jeśli do projektu budowlanego drogi zostaną wprowadzone odpowiednie środki ochronne, łagodzące negatywne oddziaływanie drogi na otaczający wartościowy krajobraz i przyrodę.

W odniesieniu do obszarów europejskiej sieci Natura 2000 stwierdzono znaczące oddziaływanie na projektowany SOOS „Paraszyńskie Buczyny” w wariantach I i IV oraz oddziaływania nieznaczące zarówno na Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Paraszyńskie Buczyny” (w wariantach II i V) jak i na OSOP „Lasy Lęborskie” (w wariantach III). Skalę tych oddziaływań w odniesieniu do poszczególnych wariantów oceniono jako ekstremalną w wariantach I i IV, znacznie mniejszą w wariantach II i V, jeszcze mniejszą w wariantach zerowym i najmniejszą w wariantach III.

W związku z wystąpieniem w wariantach I i IV znaczących negatywnych oddziaływań na obszar sieci Natura 2000 należy te warianty wykluczyć z dalszych analiz dotyczących lokalizacji drogi S6.

W otoczeniu projektowanej trasy ekspresowej występują liczne zabytki architektury i urbanistyki oraz archeologiczne obiekty chronione na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w tym głównie stanowiska archeologiczne płaskie, które ulegają całkowitemu zniszczeniu w trakcie prac badawczych, oraz

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

następujące stanowiska o własnej formie krajobrazowej, które nie mogą ulec zniszczeniu i nie powinny być zainwestowane:

- wczesnośredniowieczne grodzisko i osada przygródowa w Luzinie (WŚ. dec. 423/A 23.11.1987) w km 32+100, położone po lewej (północnej) stronie drogi S6 w odległości 450 m od niej (od wszystkich wariantów trasy), przy czym najmniejsza odległość między drogą a granicą strefy ochronnej grodziska wynosi 200 m;
- cmentarzysko kurhanowe w km 42+300 w Grabowcu przy ul. Klonowej, położone w odległości 250 m po lewej (północnej) stronie projektowanego przebiegu drogi S6 w wariantach I, III i IV, przy czym najmniejsza odległość między drogą a granicą strefy ochronnej cmentarzyska wynosi 100 m; w wariantach II i V odległość kurhanów od drogi wynosi 1,5 km.

Ponadto w pasie terenu o szerokości po 3 km w każdą stronę od projektowanej osi drogi S6 zinventaryzowano 26 zarejestrowanych płaskich stanowisk archeologicznych; są to w większości cmentarzyska grobów skrzynkowych datowane na wczesną epokę żelaza. Nie wyklucza się istnienia innych nie zarejestrowanych płaskich stanowisk archeologicznych, z których część może kolidować z projektowaną drogą.

W związku z powyższym zgodnie z pismem z Muzeum Archeologicznego w Gdańsku należy zastosować środki ochronne w odniesieniu do zagrożonych stanowisk archeologicznych, czyli przedsięwziąć wyprzedzające archeologiczne badania wykopaliskowe, a całość planowanych robót ziemnych wykonywać pod stałym nadzorem archeologicznym

6. Kolizje trasy z główną siecią uzbrojenia terenu.

Projektowane warianty trasy kolidują z istniejącą siecią uzbrojenia terenu:

- liniami energetycznymi średniego i wysokiego napięcia: Sn 15 kV, WN 110 kV i WN 110 kV,
- gazociągami wysokiego i średniego ciśnienia,
- wodociągami,
- kanalizacją sanitarną.

7. Porównanie wariantów

1. Istniejące bardzo silne uwarunkowania projektowe wynikające z prowadzenia drogi krajowej nr 6 przez silnie zurbanizowane obszary miast Lęborka, Wejherowa, Rumi, Redy i Gdyni, zdaniem zespołu autorskiego **wykluczają możliwość przebudowy tej drogi na odcinku Wejherowo – Gdynia** (tj. w przebiegu zgodnym z wariantem „zerowym”) **do parametrów drogi ekspresowej**, mimo że na odcinku Bolszewo – Gdynia droga ma przekrój dwujezdniowy. Przebudowa do parametrów drogi ekspresowej wymagałaby licznych wyburzeń i nie spowodowałaby pożądanых zmian w rozkładzie potoków ruchu.
2. Miejscem kolizji na projektowanej obwodnicy Lęborka są usytuowane w korytarzu trasy tereny wojskowe, których ominięcie wymaga przesunięcia trasy na południe, co zrobiono w wariantach II lub też ograniczenie parametrów technicznych, co wykonano w wariantach III, bądź też wybór przebiegu północnego – wariant III.
3. W aspekcie komunikacyjnym wszystkie projektowane warianty spełniają w równym stopniu kryteria funkcjonalne.
4. W aspekcie technicznym założone kryteria projektowe nie są spełnione tylko w wariantach II, gdyż na odcinku między projektowanymi węzłami Małoszyce i Lębork Południe nie ma możliwości zapewnienia parametrów technicznych dla prędkości

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

- projektowej $V_p = 100$ km na łuku poziomym, który zaprojektowany został dla $V_p = 80$ km/h,
5. Z treści analizy środowiskowej wynika, że najbardziej optymalne są warianty II, III i V przebiegu trasy S6. Jednak ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego wykazała, że wariant II na odcinku obwodnicy Lęborka nie spełnia warunków bezpiecznej jazdy po drodze S6, wobec czego w odniesieniu do oceny ekologicznej poszczególnych odcinków trasy S6 wariant ten powinien być zastąpiony na tym odcinku wariantem I. Należy tu nadmienić, iż wariant I na odcinku obwodnicy Lęborka nie będzie powodował oddziaływania na obszary Natura 2000. Wariant I na pozostałym przebiegu oraz wariant IV drogi S6 okazały się znacznie mniej korzystne pod względem środowiska, ponieważ jak wynika z wykonanej inwentaryzacji i oceny przyrodniczej, ich realizacja spowoduje **znaczące negatywne oddziaływania** na projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Paraszyńskie Buczyny”. Z tych względów należy uznać, że warianty I i IV powinny być odrzucone i nie należy ich uwzględniać na dalszych etapach przygotowania inwestycji.
 6. Długość odcinków nowobudowanych jest największa w wariantcie III i wynosi ok. 57,3 km, co stanowi ponad 98% całkowitej długości trasy. Najwięcej przebudowywanych odcinków przewiduje rozwiązanie wg wariantu I, gdzie długość odcinków prowadzonych po istniejącym śladzie wynosi 13 km, co stanowi prawie ¼ długości całej trasy.
 7. Udział terenów zabudowy wg wariantów waha się między 9,7 km (wariant III) do 17,3 km (wariant IV), co stanowi odpowiednio od 16,7% do 29,8% udziału tych odcinków w długości drogi ekspresowej między Lęborkiem a Chwaszczyno. Wariant III charakteryzuje się również najwyższym przebiegiem przez tereny o użytkowaniu rolniczym – 36,93 km (63,6%) oraz najniższą długością przebiegu przez tereny leśne – 11,43km (19,7%).
 8. Najmniej, bo 9 węzłów, przy zapewnieniu jednakowego standardu dostępności, co węzły pozostałe wymaga wariant III. Pozostałe warianty wymagają budowy od 11 do 12 węzłów.
 9. Najmniej obiektów inżynierskich przewiduje się w projekcie wg wariantu V - 31. W pozostałych wariantach liczba projektowanych obiektów inżynierskich waha się w przedziale 46 ÷ 49 szt.
 10. Pod względem liczby wyburzeń najkorzystniejszym wariantem jest wariant III, gdyż wymaga tylko wyburzenia 52 budynki, w tym 33 mieszkalne. W wariantcie V wyburzeniu uległyby 105 budynków, z których 50 to budynki mieszkalne, a 55 budynki o innym przeznaczeniu. Najwięcej wyburzeń nastąpiłoby, gdyby wybrano do realizacji wariant IV, bo aż 176 budynków, z których 85 to budynki mieszkalne.

Spśród analizowanych wariantów jako spełniające warunki techniczne oraz najmniej kolizyjne z punktu widzenia przestrzennego, społecznego i środowiskowego należy uznać warianty: **wariant I na obwodnicy Lęborka i w dalszym przebiegu wariant II, wariant III oraz wariant V.**

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

VI. USTALENIA I WNIOSKI ZOPI

Po zapoznaniu się ze „Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowym budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno” (Etap I). Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku ocenia jako najkorzystniejsze rozwiązanie: **wariant I na obwodnicy Lęborka i w dalszym przebiegu wariant II, wariant III oraz wariant V.**

Uzasadnienie stanowiska ZOPI odnośnie wnioskowanego odrzucenia i wyboru wariantów do dalszych analiz.

1. Wnioskuje się o przyjęcie do dalszych analiz warianty I na odcinku obwodnicy Lęborka i w dalszym przebiegu wariant II oraz warianty III i V.

Należy podkreślić, że w trakcie I etapu STEŚ budowy drogi ekspresowej S-6 najbardziej dominującym aspektem determinującym poszukiwanie i wybór wariantów stały się uwarunkowania środowiskowe i zagospodarowania przestrzennego.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania oraz pozostałe kryteria istotne do wyboru lub odrzucenia wariantów, w uzasadnieniu przyjęcia wariantów II, III i V do dalszych analiz, należy stwierdzić, co następuje:

- **obwodnica Lęborka wg wariantu I** jest akceptowana przez władze samorządów lokalnych Lęborka, Nowej Wsi Lęborskiej oraz powiatu Lęborskiego oraz nie jest przebiegiem kolizyjnym pod względem środowiskowym.
- **wariant II** – na całym przebiegu od Lęborka do Chwaszczyno jest wariantem najmniej kolizyjnym pod względem środowiskowym.
- **wariant III** jest korzystny środowiskowo na całym swym przebiegu, najmniej koliduje z zagospodarowaniem przestrzennym. W wariantcie tym przewidywane jest również najmniejsza ilość budynków koniecznych do wyburzenia.
- **wariant V** – od strony południowej omija tereny wojskowe w Lęborku oraz na dalszej długości przebiega zgodnie z wariantem II – najkorzystniejszym środowiskowo.

2. Wnioskuje się o rezygnację w dalszych analizach z wariantów: I (poza obwodnicą Lęborka) i IV

Wariant I, mimo, że był negatywnie opiniowany przez Wydział Środowiska Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego oraz Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody i Lasy Państwowe, powinien zostać odrzucony na odcinku Lębork – Chwaszczyno, gdyż jest najbardziej uciążliwy z punktu widzenia środowiskowego. Wariant I ingeruje w największym stopniu w rezerwat przyrody „Paraszyńskie Buczyny”. Przebieg **wariantu IV** jest kolizyjny ze strefą ochronną Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, wnioskuje się o odrzucenie w I etapie STEŚ wariantów: II na odcinku obwodnicy Lęborka i IV oraz przyjęcie wariantów I na odcinku obwodnicy Lęborka i II w dalszym przebiegu, III i V do dalszej analizy na etapie II STEŚ.

STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej s-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą) – Chwaszczyno - Etap I

Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wnioskuje o przekazanie „Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowego budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno” (Etap I) do Biura Przygotowania Inwestycji GDDKiA w Warszawie celem rozpatrzenia i wyboru wariantów do dalszych analiz ze wskazaniem na warianty: I na odcinku obwodnicy Lęborka i II w dalszym przebiegu, III oraz V.

Sekretarz ZOPI


mgr inż. Anita Repińska

Naczelnik Wydziału Dokumentacji


mgr inż. Nestor Rojek

Przewodniczący ZOPI
Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU


mgr inż. Stanisław Woynarowski

Akceptuję ustalenia i wnioski ZOPI w celu uzyskania rekomendacji Biura Przygotowania Inwestycji GDDKiA w Warszawie na I Etapie STES.

DYREKTOR ODDZIAŁU


mgr inż. Franciszek Rogowicz

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
 80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
 tel. (0-58) 5112 400. fax 5112 405
 NIP 584-24-56-536

Załącznik do protokołu Nr

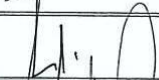

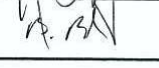




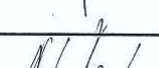
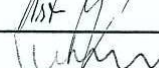
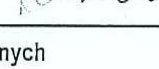
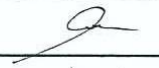

z dnia

LISTA OBECNOŚCI

na posiedzeniu Zespołu Ocen Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji
 Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
 w dniu 30.10.2007 r.

w sprawie :

Studium Techniczne - Ekonomiczne - Środowiskowe
 Budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork
 (kierunek z obwodnicą Lęborka) - Chwaszczyno "Etap I"

Lp	Nazwisko i imię	Charakter obecności	Podpis
Stali członkowie Zespołu Ocen Przedsięwzięć Inwestycyjnych			
1.	mgr inż. Stanisław WOYNAROWSKI	Przewodniczący ZOPI	
2.	mgr inż. Robert MARSZAŁEK	Z-ca Przewodniczącego ZOPI	
3.	mgr inż. Bartłomiej BANACH	Członek ZOPI	
4.	mgr inż. Piotr CZAJKOWSKI	Członek ZOPI	
5.	mgr Anna DĄBROWSKA – BANACH	Członek ZOPI	
6.	mgr inż. Romana HORDYŃSKA	Członek ZOPI	
7.	inż. Jan KASPRZYKOWSKI	Członek ZOPI	
8.	mgr inż. Beatrycze KREWAN – MICHALSKA	Członek ZOPI	
9.	mgr inż. Nestor ROJEK	Członek ZOPI	
10.	inż. Tadeusz REGLIŃSKI	Członek ZOPI	
Niestali członkowie Zespołu Ocen Przedsięwzięć Inwestycyjnych			
10.	Anita Repińska	Biuro Dokumentacji GDDKiA	
11.	Mwona Kishiewicz	Stacjonarne ds. Ochrony Środowiska GDDKiA	
12.			
13.			
14.			
15.			

GDDKiA BPI-3

NR FAKSU :22 3758730

20 LIS. 2007 12:18 STR. 1

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa

Warszawa, dnia 2007.11.19.

GDDKiA/BPI-3/kmm/Dk/4117/2329/07

z R
2007.11.20
P-2+P-4
10071121
V R

GDDKiA ODDZIAŁ W GDAŃSKU	
W P Ł Y N Ę Ł O	
<input checked="" type="checkbox"/> FAX	2007 -11- 20
<input type="checkbox"/> POCZTA	<input type="checkbox"/> E-MAIL
L. dz.	8016
Przyjmujący	Dziński

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku

Dotyczy: „Budowy drogi ekspresowej S6 odcinek Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno” – I Etap STEŚ

W odpowiedzi na pismo GDDKiA-O/Gd-P4im-4111/13.31/2007 z dnia 5 listopada br. w sprawie dokonania, zgodnie z Zarządzeniem nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, wyboru wariantów przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku od Lęborka do węzła „Chwaszczyno”, Biuro Przygotowania Inwestycji rekomenduje do dalszych analiz następujące warianty:

- wariant II z wyłączeniem przebiegu obwodnicy Lęborka (ze względu na nie spełnianie warunków bezpiecznej jazdy) i poprowadzenie trasy na tym odcinku według wariantu I;
- wariant III;
- wariant V.

Wariant IV należy odrzucić ze względu na największe negatywne oddziaływanie na środowisko.

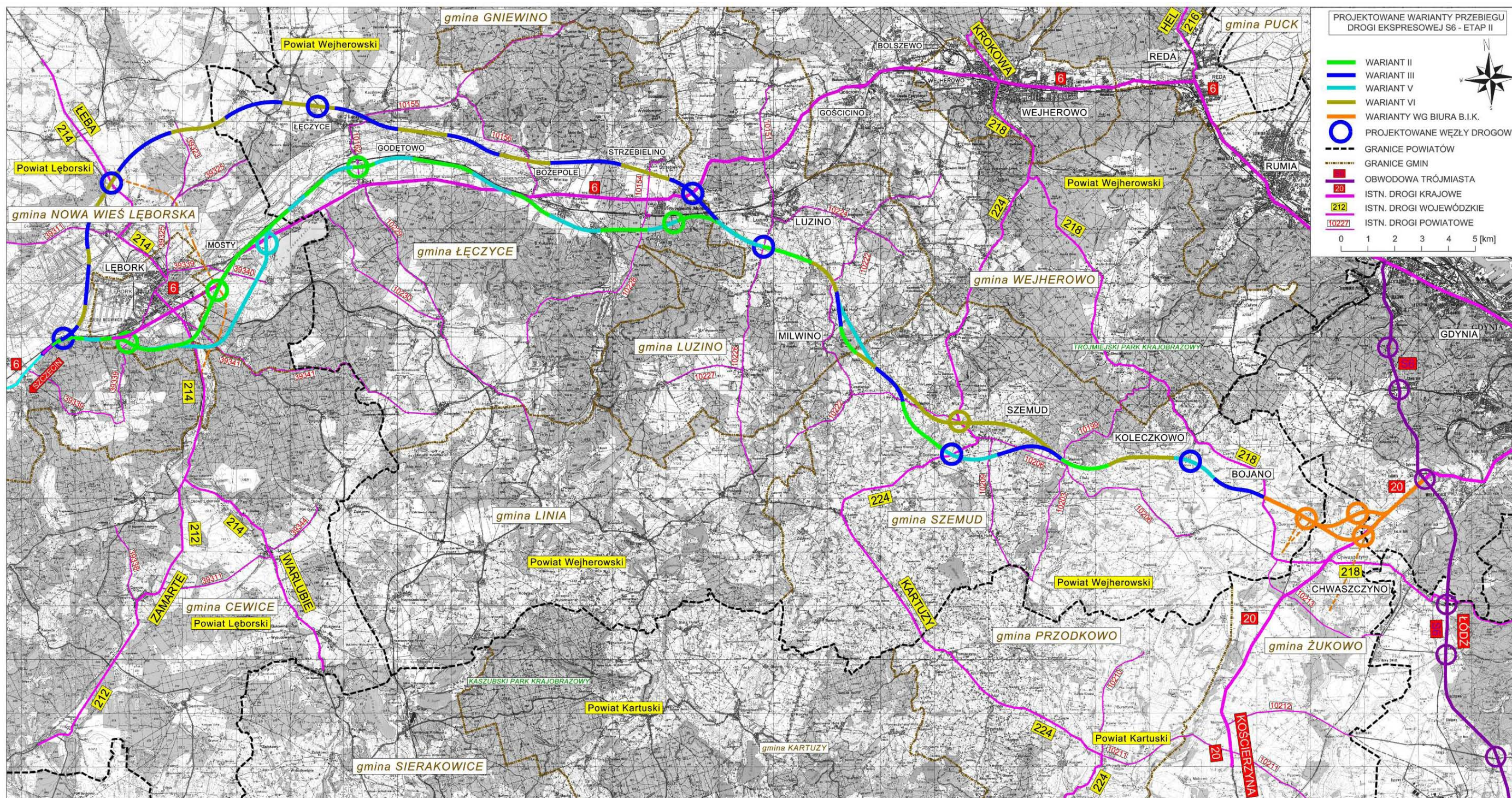
Dodatkowo należy przeanalizować możliwość połączenia wariantów I i II z wariantem III i utworzenia kompilacji wariantów za pomocą łączników zaproponowanych w analizie przyrodniczej. W związku z powyższym do dalszych analiz należy wziąć wszystkie rekomendowane warianty lub uszczegółwić analizy o kompilacje wariantów na obecnym etapie.

Sprawę prowadzi:
Katarzyna Młynik
Tel.: (022) 375 87 14
e-mail: kmlynik@gddkia.gov.pl

Biuro Przygotowania Inwestycji

mgr inż. Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

Tel. 375-88-88
Fax: 375-86-00, 375-87-65, 375-87-68, 375-87-70
http://www.gddkia.gov.pl
e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl



Rys. 2. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Łębork (wraz z obwodnicą Łęborka) – Chwaszczyno po uwzględnieniu rekomendacji Biura Przygotowania Inwestycji GDDKiA [styczeń 2008 r.]

W trakcie wykonywania prac projektowych, przeprowadzono na przełomie stycznia i lutego 2008 r. spotkania informacyjne z mieszkańcami gmin leżących w wariantowanych korytarzach przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Chwaszczyno – Gdynia w wyniku, których wpłynęło wiele uwag i protestów przeciwko zaproponowanym wariantom przebiegu drogi S6.

Zgłaszane w czasie konsultacji uwagi zostały w znacznej mierze uwzględnione, a na ich podstawie utworzono kolejne warianty przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S6 (wariant A, B i C opisane szerzej poniżej).

Wariant V został oprotestowany przez społeczność lokalną miejscowości Mosty i Lubowidz, ze względu na bliski przebieg trasy w rejonie jeziora Lubowidzkiego i terenów rekreacyjnych.

Wszystkie warianty prowadzone wspólnym śladem przez gm. Szemud zostały negatywnie przyjęte przez społeczność lokalną miejscowości, w okolicach, których przebiegają. Spowodowało to przerwanie prac nad przebiegiem trasy przez gm. Szemud. Wobec totalnego zanegowania zaproponowanych rozwiązań, GDDKiA przez władze gminy Szemud zwróciły się do społeczności lokalnych Szemudu, Koleczkowa i Bojana, z propozycją wskazania wzajemnie spójnego rozwiązania przebiegu korytarzy projektowanej trasy na ww. odcinku.

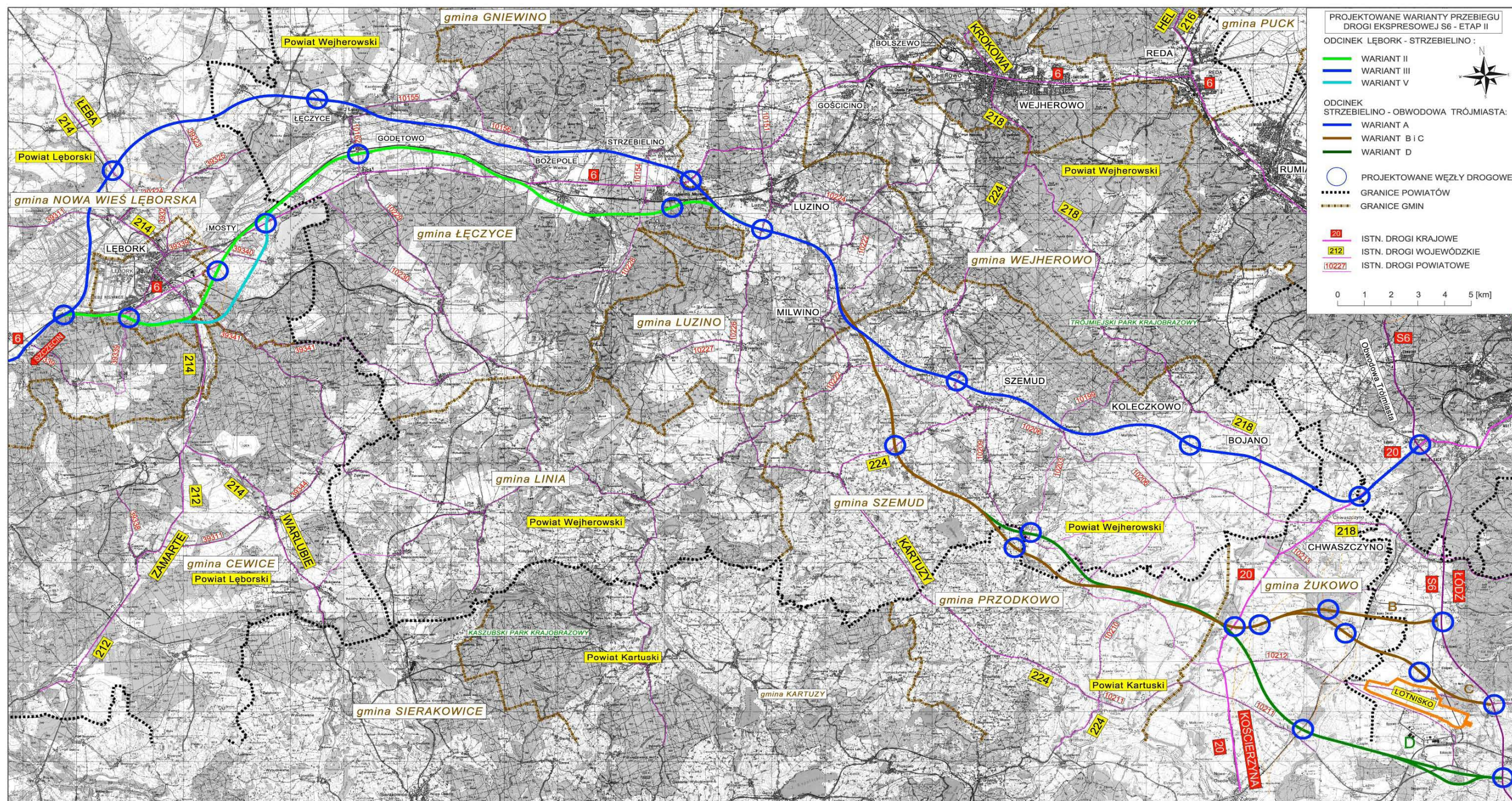
Różnice w przebiegu dodatkowych wariantów drogi S6 na odcinku pomiędzy Strzebielinem, a Obwodową Trójmiasta w stosunku do przebiegu analizowanych wcześniej wariantów drogi ekspresowej S6, opisanych powyżej, wynikają z analiz możliwości złagodzenia konfliktów ekologicznych, i przede wszystkim, społecznych związanych z budową trasy ekspresowej. Na przyjęte wariantowe przebiegi drogi wpłynęły w decydującym stopniu uwagi mieszkańców i władz gminy Szemud. Głównym postulatem było wytyczenie nowego przebiegu trasy na terenie Gminy Szemud. Z tego powodu zorganizowano wiele spotkań (m.in. dnia 11.03.2008 r. odbyło się spotkanie w m. Szemud, w którym uczestniczyli przedstawiciele mieszkańców, komitetów protestujących, Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku, Urzędu Gminy Szemud i GDDKiA O/Gdańsk oraz parlamentarzystów). W wyniku tych spotkań, na wniosek GDDKiA udostępnione zostały ortofotomapy, na które Urząd Gminy Szemud i komitety protestujące naniosły swoje propozycje przebiegów drogi ekspresowej S6 na terenie Gminy Szemud. W wyniku roboczego spotkania przedstawicieli DHV POLSKA w dniu 21.05.2008 r. ustalono, że biuro projektowe opracuje nowe warianty przebiegu trasy S6 na południe od dotychczasowego wariantu III i terenu gminy.

Propozycja poprowadzenia trasy zgodnie z wariantami B i C uwzględnia postulaty mieszkańców gm. Szemud oraz łagodzi skutki uciążliwości społeczno-środowiskowych. Droga prowadzona zgodnie z sugestiami władz gminy nie przebiega przez tereny gęsto zaludnione i zurbanizowane, pozwala także na zminimalizowanie konfliktów związanych z naruszeniem zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dotyczy to zwłaszcza rejonu Bojana), ale przede wszystkim sprzyja ochronie środowiska naturalnego – na znacznej długości swojego przebiegu wyprowadzona została, bowiem poza obszar otuliny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i obszaru Lasy koło Wejherowa, który znalazł się na ShadowList 2008. Jedyne zbliżenie doprojektowanego obszaru Natura 2000 Lasy Oliwsko – Sopotkie (również umieszczonego na Shadow List 2008) następuje w miejscu włączenia projektowanej trasy do Obwodowej Trójmiasta.

Korekta tras dotychczasowych wariantów dotyczyła odcinka pomiędzy miejscowością Luzino, a Obwodową Trójmiasta.

Wyniki otrzymanych propozycji społeczności lokalnych gm. Szemud sprawdzono w terenie oraz przeanalizowano w aspekcie technicznym. W wyniku tych prac we wrześniu 2009 na konsultacjach społecznych, po uprzedniej akceptacji Zamawiającego, przedstawiono nowe warianty przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S6 z tzw. przebiegiem południowym przez gm. Szemud i wariantowym włączeniem w Obwodnicę Trójmiasta: przez węzeł „Owczarnia II”, węzeł „Matarnia” oraz węzeł „Karczemki”. Warianty „południowe” odchodzą od projektowanego w STEŚ I korytarza dla wariantu II w miejscowości Cząstkowo.

Dla odróżnienia projektowanych wcześniej rozwiązań na odcinku między Strzebielinem a Obwodnicą Trójmiasta przyjęto literowe oznaczenia wariantów.



Rys. 3. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Łębork (wraz z obwodnicą Łęborka) – Chwaszczyno – Obwodnica Trójmiasta [wrzesień 2008 r.]

Ponieważ uwzględnienie propozycji mieszkańców gminy Szemud wiązało się z dużymi zmianami przebiegu projektowanej drogi i wprowadzeniem jej na teren gm. Przodkowo we wrześniu 2008 roku zorganizowano kolejne spotkania informacyjne dla społeczeństwa w gminach Szemud, Przodkowo i Żukowo.

Mieszkańcy gminy Szemud, którzy ponownie mieli możliwość zapoznania się ze wszystkimi analizowanymi wariantami przebiegu drogi ekspresowej S6 na terenie ich gminy po raz kolejny opowiedzieli się za wyborem wariantów południowych (Wariant B i C) oraz podkreślili swój sprzeciw wobec wariantów pierwotnych.

Na spotkaniach informacyjnych prowadzonych w gminie Żukowo w miejscowościach Banino i Miszewo społeczność lokalna wyraziła swój sprzeciw wobec wariantów B i C. Znaleźli się jednak również zwolennicy wariantu B, który został doceniony ze względu na możliwość bezpośredniego i wygodnego dojazdu do Lotniska Rębiechowo i dalej do centrum Gdańska.

W czasie spotkania, które odbyło się w gm. Przodkowo przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku oraz zespołu projektowego DHV POLSKA przedstawili proponowane rozwiązania przebiegu projektowanej drogi przez rejon Kielna, Miszewa i Miszewka, tj. obszar usytuowany na granicy gmin Żukowo i Przodkowo. Zaprezentowano dotychczasowy wariant biegnący od północy miejscowości Szemud, Koleczkowo i Bojano oraz Chwaszczyno, ze zmianami wynikającymi z dotychczas odbytych konsultacji. Omówiono również dwa nowe warianty przebiegu trasy, lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska w Rębiechowie i włączające się w Obwodową Trójmiasta. Przedstawiono również propozycje przebiegów zmienionych w wyniku zgłoszonych postulatów podczas wcześniej odbytych spotkań informacyjnych w Baninie oraz w Miszewie.

Opinie zebranych mieszkańców były podzielone. Większość mieszkańców zabierających głos w dyskusji opowiedziała się za wariantem północnym (wariantem A) prowadzonym w rejonie Szemudu, Koleczkowa, Bojana i Chwaszczyna, podkreślając swój sprzeciw wobec wariantów południowych (wariantów B i C). Nieliczna część mieszkańców opowiedziała się za wariantami nowymi, prowadzonymi po północnej stronie wsi Miszewo, pod warunkiem ominięcia usytuowanych na projektowanej trasie zabudowań i przesunięciu projektowanego węzła „Miszewko” (z drogą krajową nr 20) nieco na północ. Mieszkańcy Kłosowa zwracali uwagę na wzrost zagrożeń, jakie pociągnie za sobą budowa drogi ekspresowej przez tereny dotychczas „czyste ekologicznie”.

Wariant A: powstał w wyniku korekty przebiegu wariantu III

Od węzła Luzino projektowana droga ekspresowa omija wieś Bartłomino od północy. Po minięciu istniejącej drogi powiatowej nr 10222 przecina miejscowość Milwińska Huta i omija wsie Milwino i Częstkowo od północy. Projektowana trasa w swym dalszym przebiegu przecina wyrobisko kruszywa naturalnego „Głazica” należące do żwirowni „Kowalewski” w miejscowości Głazica w gm. Szemud.

Taka korekta trasy nie pozwala uniknąć w km 6 + 500 bezpośredniego zbliżenia do granic projektowanego zespołu przyrodniczo – krajobrazowego „Sosnowa Góra”. W miejscowości Szemud projektowany wariant biegnie od północy równolegle do istniejącego szlaku drogi powiatowej nr 10206. Trasa prowadzona zgodnie z wariantem A powoduje przybliżenie drogi S6 na odległość ok. 360 m (w rejonie wyrobiska „Głazica”) do granic projektowanego specjalnego ochrony siedlisk, który może zostać włączony do sieci Natura 2000 jako obszar „Lasy koło Wejherowa”, a także do granic projektowanego rezerwatu „Jezioro Czarne koło Głazicy” (km 9 + 500 – km 10 + 100) i granic Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

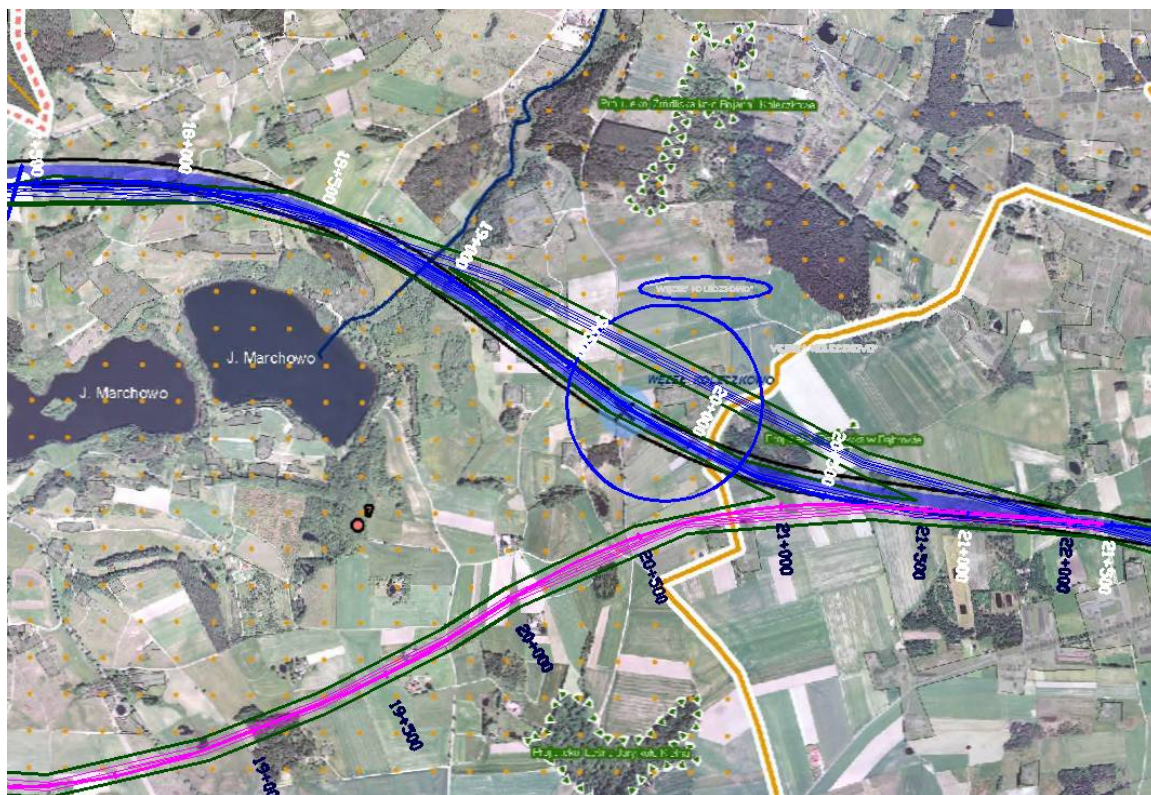
Na odcinku od ok. km 12 + 500 do 17 + 500 wariant A prowadzony jest obrzeżem obszaru Lasy koło Wejherowa. Obszar ten należy do terenów bardzo wartościowych i znajdują się na nim liczne siedliska z Zał. 1 Dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywy Siedliskowej), w tym także siedlisk priorytetowych t.j. 9110-1 Świetlista dąbrowa (*Potentillo albae-Quercetum*), 91D0-1 Brzezina bagienna, 9190 pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy (*Betulo-Quercetum*).

Korekta trasy nie pozwoliła jednak na uniknięcie ryzyka zniszczenia rejonu projektowanego użytku ekologicznego „Szemudzkie Storczyki” - droga prowadzona jest jednak jego obrzeżem.

W miejscowości Kamień korytarz wariantu A prowadzony jest między Jez. Kamień po południowej stronie a kompleksem leśnym na północy stanowiącym granicę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Przebiegając na wschód, projektowana droga ekspresowa mija wieś Marchowo omijając jeziora Marchowo Zachodnie i Marchowo Wschodnie od północy, a takie odgięcie trasy od wariantu III pozwala na jej oddalenie od granic Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, a tym samym pokrywających się na tym odcinku granic potencjalnego obszaru Natura 2000 „Lasy koło Wejherowa”.

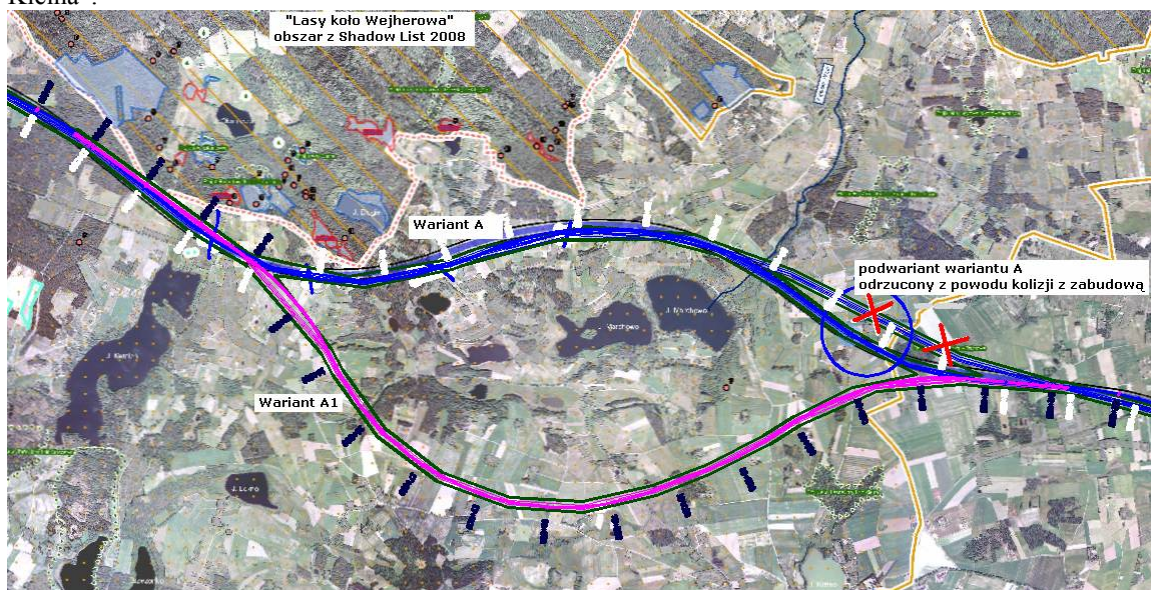
Na odcinku w rejonie węzła „Koleczkowo” w km ok. 18 + 500 do 21 + 500 analizowano również podwariant biegnący 200 m na północ od wariantu A. propozycja taka padła na jednym ze strony mieszkańców, którym zależało na odsunięciu trasy ekspresowej jak najdalej od zabudowań powstałych w miejscowości Kielno.

Niestety ze względu na niemożność uniknięcia kolizji z innymi zabudowaniami (budowa północnego podwariantu wariantu A wiązałyby się z koniecznością wyburzenia ok. 18 budynków mieszkalnych oraz przyległych do nich zabudowań gospodarczych) zdecydowano o wykluczeniu tego rozwiązania z dalszych analiz. Tak prowadzona trasa kolidowałaby również z projektowanym użytkiem ekologicznym „Dąbrówka w Dąbrowie”



Rys. 4 Analizowane warianty przebiegu drogi S6 w rejonie Koleczkowa. Kolorem niebieskim oznaczony jest wariant A i jego podwariant południowy, kolorem różowym zaznaczony jest wariant A1.

Na odcinku od ok. km 13 + 500 do km 21 + 500 dodano **wariant A1** (oznaczony kolorem różowym) omijający od południa jeziora Marchowskie. Taka korekta trasy spowodowała znaczne oddalenie korytarza drogi ekspresowej od terenów cennych przyrodniczo siedlisk „naturowych” i granic obszarów chronionych t.j. Trójmiejski Park Krajobrazowy i obszar z Shadow List 2008 „Lasy koło Wejherowa”. W rejonie km 20 +000 trasa prowadzona będzie w odległości ok. 370 m od projektowanego użytku ekologicznego „Leśne Jary koło Kielna”.



Rys. 5 Warianty A i A1 na odcinku pomiędzy węzłami „Szemud” i „Koleczkowo”.

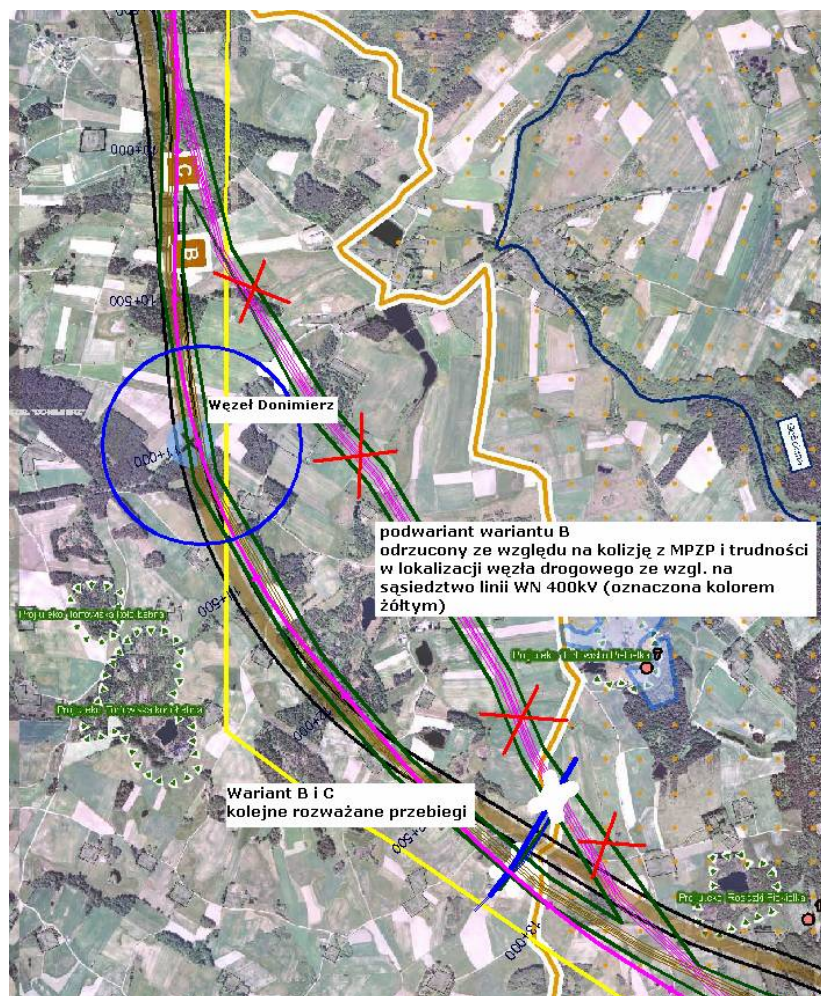
Projektowana trasa zarówno w wariantach A, jak i A1 przebiega dalej przez wieś Koleczkowo od północy, a przez wieś Bojano od strony południowej i w rejonie wsi Dobrzewino włącza się w projektowaną drogę ekspresową Trójmiejskiego komunikacyjnego C, przez którą następuje włączenie do Obwodowej Trójmiasta przez węzeł Wielki Kack w Gdyni.

Dokładny przebieg wariantów A i A1 na tle uwarunkowań środowiskowych przedstawiono w Części II rysunkowej niniejszego Aneksu.

Wariant B: powstał jako alternatywa w stosunku do proponowanych wcześniej wariantów II, III i V;

Cały odcinek wg wariantu B projektowany jest po nowym śladzie, a jego włączenie do Obwodowej Trójmiasta następuje w węźle „Owczarnia II”

Od węzła w Luzinie projektowana droga ekspresowa biegnie na odcinku ok. 4,5 km wspólnym korytarzem z wariantem A przecinając wieś Milwińska Huta i omijając od północy wieś Milwino. W rejonie Częstkowa, które trasa obchodzi od północy wyraźnie skręca w kierunku południowo – wschodnim i biegnie równoległe do istniejącej linii wysokiego napięcia, pozostawiając po północnej stronie miejscowość gminną Szemud i Donimierz Wielki. W tym rejonie analizowano dwie możliwości poprowadzenia trasy. Zdecydowano się odrzucić podwariant przebiegający w okolicy m. Donimierz Wielki, ok. 200 m od skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 224 z linią wysokiego napięcia 400kV z uwagi na kolizję z istniejącym MPZP i trudności w lokalizacji węzła drogowego w pobliżu linii elektroenergetycznej.



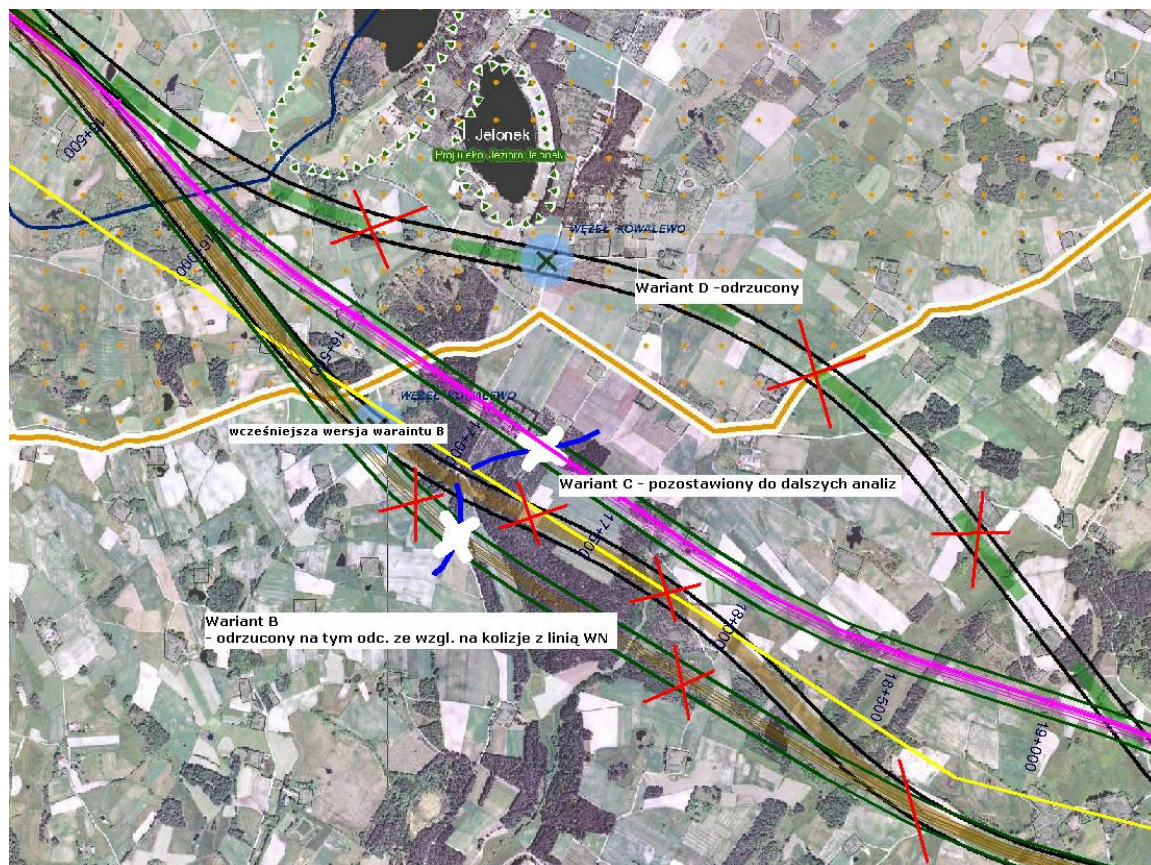
Rys. 6 Analizowane możliwości prowadzenia trasy w rejonie wsi Donimierz Wielki.

Za Donimierzem projektowana trasa przecina linię wysokiego napięcia i biegnie w kierunku wschodnim w kierunku miejscowości Kowalewo, którą mija od południa, a wieś Czczewo i Tokary od północy.

W rejonie km 11 + 500 w odległości ok. 350 m od projektowanej drogi S6 znajdują się projektowane użytki ekologiczne „Torfowiska koło Łebna”. na dalszym przebiegu w km ok. 13 + 500 w odległości ok. 150 m

znajduje się kolejny projektowany użytek ekologiczny „Rosiczki Piekielka”, a w rejonie km 14 + 750 projektowany użytek ekologiczny „Torfowisko Jeleńskiej Huty” położony również ok. 150 m od drogi.

Na odcinku pomiędzy miejscowościami Kowalewo i Czczewo również rozważano kilka alternatyw przebiegu projektowanej drogi. Jeden z wariantów pomiędzy km 15 + 000 a miejscowością Czczewo odrzucono ze względu na aż trzykrotne przecinanie się trasy wariantu z linią wysokiego napięcia 400kV. Na tym odcinku pozostawiono wariant różowy (wariant C) przebiegający pomiędzy m. Kowalewo a linią wysokiego napięcia. Jego dodatkową zaletą jest również brak kolizji z MPZP miejscowości Kowalewo i tylko jednokrotne krzyżowanie się z linią wysokiego napięcia.



Rys. 7 Analizowane warianty w rejonie miejscowości Kowalewo i Czczewo. Do dalszych analiz na tym odcinku, pozostawiono wariant C oznaczony kolorem różowym.

W swym dalszym przebiegu, projektowana droga prowadzona jest w kierunku Obwodowej Trójmiasta między wsiami Miszewo (po stronie południowej trasy), a Nowy Tuchom (po stronie północnej). Po stronie południowej pozostają wsie Tuchom, Banino i Rębiechowo oraz Barniewice. Projektowana droga ekspresowa włącza się w Obwodową Trójmiasta w odległości ok. 600 m na południe od istniejącego węzła Owczarnia.

Wariant C: powstał w jako alternatywa w stosunku do proponowanych wcześniej wariantów II, III i V;

Cały odcinek wg wariantu C projektowany jest po nowym śladzie, a jego włączenie do Obwodowej Trójmiasta następuje w węźle „Matarnia”

Wariant C jest tożsamy z wariantem B na odcinku do rejonu Nowego Tuchomia, tj. do km 28+000. Wariant C od węzła w Luzinie projektowana droga ekspresowa biegnie na odcinku ok. 4,5 km wspólnym korytarzem z wariantem A przecinając wieś Milwińska Huta i omijając od północy wieś Milwino. W rejonie Częstkowa, które trasa obchodzi od północy wyraźnie skręca w kierunku południowo – wschodnim i biegnie równoległe do istniejącej linii wysokiego napięcia, pozostawiając po północnej stronie miejscowość gminną Szemud i Donimierz Wielki. Za tą wsią projektowana trasa przecina linię wysokiego napięcia i biegnie w kierunku wschodnim w kierunku miejscowości Kowalewo, którą mija od południa, a wieś Czeszewo i Tokary od północy. Na odcinku pomiędzy km 20 + 500 węzeł „Kłosowo” i km 26 + 000 węzeł „Tuchom” analizowane są dwa przebiegi wariantu C – północny (oznaczony kolorem różowym) oraz południowy (oznaczony kolorem zielonym).

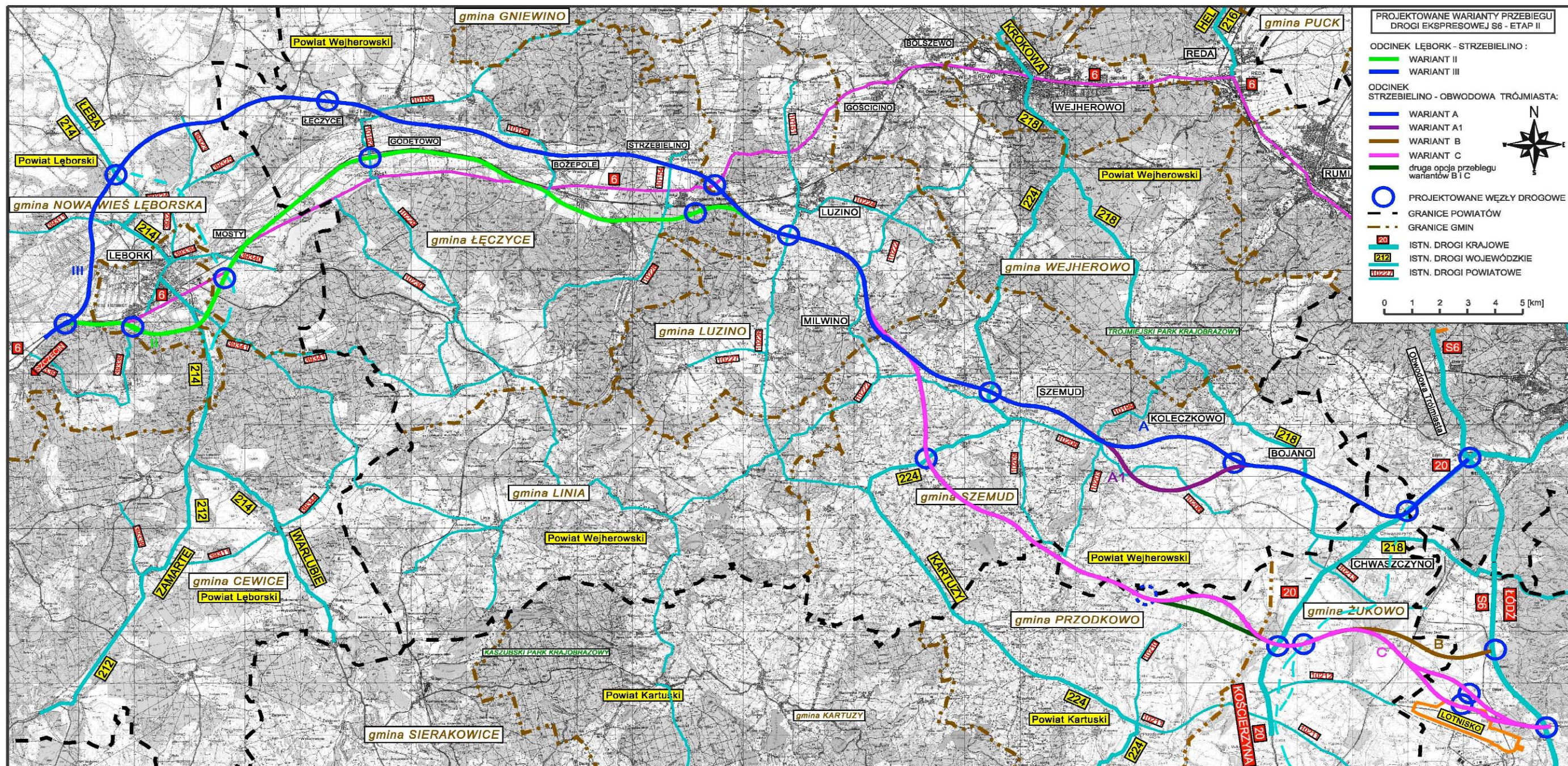
W swym dalszym przebiegu, projektowana droga prowadzona jest w kierunku Obwodowej Trójmiasta między wsiami Miszewo (po stronie południowej trasy), a Nowy Tuchom (po stronie północnej). Po stronie południowej pozostają wsie Tuchom, Banino i Rębiechowo oraz Barniewice. W km 28+000 projektowana droga ekspresowa odgina się bardziej na południe niż trasa prowadzona wg wariantu B i za przecięciem rzeki Strzelenki biegnie w kierunku wschodnim do Obwodowej Trójmiasta, do której dochodzi w węźle Matarnia. Trasa omija tereny Lotniska Rębiechowo od północy, przecina tereny Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz wchodzi w korytarz projektowanej ul. Nowospacerowej, przecinając tereny leśne po stronie zachodniej węzła Matarnia. Na odcinku pomiędzy km 31 + 000 a km 35 + 500 analizowany jest również przebieg alternatywny. trasa odgina się na północ prowadzona jest przez tereny pól uprawnych w kierunku ul. Radiowej, a dalej w kierunku ul. astronautów prowadzona jest przez tereny leśne pomiędzy ul. Astronautów i Słowackiego do Obwodowej Trójmiasta i węzła Matarnia.

Wariant D: włączenie w Obwodnicę Trójmiasta w węźle „Karczemki” – przedstawiono tylko informacyjnie i decyzją Zamawiającego zrezygnowano z jego dalszego analizowania ze względu na jego zbliżenie do południowej obwodnicy Gdańska.

Konsultacjom społecznym poddane zostały warianty B i C oznaczone na Rys.3 kolorem jasnobrązowym i zielonym. Wariant B – kończący się w projektowanym węźle Owczarnia II oraz wariant C kończący się w węźle Matarnia. Przebiegi tych wariantów, w wyniku zebranych opinii mieszkańców i instytucji odpowiedzialnych na komunikację i rozwój przestrzenny regionu, ewaluowały. Wprowadzono alternatywne trasy tych wariantów w rejonie Kłosowa i Czeszewa oraz dla wariantu C (kolor różowy) od miejscowości Rębiechowo do węzła Matarnia (kolor zielony).

Zgodnie z decyzją Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych GDDKiA Oddział w Gdańsku z dnia 20.11.2008 r., wobec opisanego wcześniej negatywnego stanowiska społeczności lokalnej i władz gm. Nowa Wieś Lęborska zrezygnowano definitywnie z dalszego analizowania wariantu V.

Jednocześnie tą samą decyzją zrezygnowano z północnego przebiegu projektowanej drogi ekspresowej wg wariantu A w rejonie jez. Marchowskich, oznaczonego na Rys. 3 i 8 kolorem niebieskim, pozostawiając, jako bardziej akceptowany, wariant A1 omijający ww. jeziora od południa i wpisujący się w korytarz wariantu A za projektowanym węzłem Szemud.



Rys. 8. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Łębork (wraz z obwodnicą Łęborka) – Chwaszczyno – Obwodnica Trójmiasta [październik 2008 - styczeń 2009 r.]

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405
NIP 584-24-56-536

PROTOKÓŁ NR 20 / 2008

**z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
w dniu 20. 11. 2008 r.**

Obecni wg załączonej listy obecności.

I. PRZEDMIOT OBRAD

„STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej S6 Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta” – warianty dodatkowe (włączenie wariantu południowego do węzła Owczarnia oraz węzła Matarnia) – w zakresie wyboru wariantów do dalszych prac projektowych.

II. PODSTAWA OPRACOWANIA

Umowa nr 142 / P-2 / WR / 2008 z dnia 14.07.2008 r. , która jest rozszerzeniem zakresu umowy nr 261 / 22 / 2006 z dnia 20.11.2006 r.

zawarta pomiędzy:

Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5, 80 – 354 Gdańsk - Oliwa,

a

DHV Polska Sp. z o.o. , ul. Domaniewska 41, 02 – 672 Warszawa

III. USTALENIA I WNIOSKI ZOPI

Po zapoznaniu się z planami sytuacyjnymi i analizami ruchu oraz prezentacją projektanta opracowania pn: „STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE budowy drogi ekspresowej S6 Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta”, Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wnioskuje:

I. Odnośnie tzw. „korytarza północnego”

1. Przy węźle „Koleczkowo” odrzucić podwariant przebiegający 200m na północ od wariantu A (niebieskiego) w km około 18 + 500 do 21 + 500, ze względu na kolizję z istniejącą zabudową. Budowa północnego podwariantu wariantu A wiązałaby się z koniecznością wyburzenia ok. 18 budynków mieszkalnych oraz przyległych do nich zabudowań gospodarczych. Rozwiązanie to pojawiło się w związku z prośbą mieszkańców o odsunięcie drogi ekspresowej jak najdalej od terenów zabudowań powstałych w rejonie m. Kielno. Jednak kolizja z zabudową wskazuje na konieczność wyeliminowania tego podwariantu.

1

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405
NIP 584-24-56-536

2. Pozostawić do dalszych analiz wariant różowy przybiegający po południowej stronie Jezior Marchowskich.
 3. Odrzucić wariant nr V na odcinku węzeł „Lębork-Południe” – węzeł „Lubowidz”, przebiegający między Małym a Dużym Jeziorem Lubowidzkim, ze względu na protesty społeczne i niekorzystne oddziaływanie na pobliskie jeziora.
- II. Odnośnie tzw. „korytarza południowego”
1. W okolicy m. Donimierz Wielki odrzucić wariant przebiegający około 200m na północ od skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 224 z linią WN 400kV, z uwagi na kolizję z istniejącym MPZP i trudności w lokalizacji węzła drogowego ze względu na sąsiedztwo linii elektroenergetycznej 400 KV.
 2. Odrzucić wariant brązowy pomiędzy km 15+000 a m. Czeczewo, ze względu na występowanie kolizji wariantu z linią WN 400 kV w trzech miejscach. Na tym odcinku pozostawić wariant różowy przebiegający pomiędzy m. Kowalewo a linią WN 400 kV - nie naruszający obszaru MPZP m. Kowalewo i krzyżujący się z linią WN tylko w 1 miejscu.
 3. Na odcinku od km 21+000 do km 25+000 odrzucić wariant przebiegający pomiędzy wariantem różowym i zielonym. Na tym odcinku pozostawić 2 warianty: różowy i zielony.
 4. Na odcinku pomiędzy węzłem drogowym „Donimierz” (skrzyżowanie trasy S6 z drogą wojewódzką nr 224) a węzłem „Tuchom” (skrzyżowanie trasy S6 z drogą krajową nr 20) nie projektować węzłów drogowych. Przewidzieć jedynie rezerwę pod węzeł drogowy na przecięciu drogi ekspresowej S6 z drogą powiatową Kłosowo – Kielno.
- III. Z uwagi na dużą ilość obiektów inżynierskich występujących na projektowanym odcinku drogi ekspresowej S6, dopuszcza się przyjęcie formy opracowania katalogowego (albumowego).

Album winien zawierać:

- część opisową,
- część rysunkową,
- część ekonomiczną.

Konstrukcję ustroju niosącego obiektów należy opracować wariantowo.

W części opisowej należy scharakteryzować:

- warunki geotechniczne podłoża gruntowego,
- projektowane posadowienie obiektów,
- przyjęte schematy statyczne,
- parametry długości obiektów z podziałem na przęsła, światła pionowe, skrajnie,
- przyjęte typy przekrojów poprzecznych,
- projektowane elementy wyposażenia,
- elementy odwodnienia,
- warunki realizacyjne.

Część rysunkowa winna zawierać:

- katalog występujących obiektów inżynierskich wg postępującego kilometraża, z charakterystyką głównych parametrów,
- rysunki typowych przekrojów poprzecznych w skali około 1:20 (obiektów w ciągu S6, nad, z chodnikami, bez),
- typy i długości projektowanych przepustów.

Część ekonomiczną należy opracować wg wymagań SIWZ.

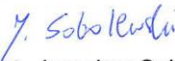
GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405
NIP 584-24-56-536

IV. Ustala się potrzebę zorganizowania spotkania informacyjnego dla mieszkańców miasta Gdańsk (rejon Owczarni i Matarni) oraz powtórnego spotkania informacyjnego dla mieszkańców Gminy Przdokowo, celem zaprezentowania wariantów tzw. „korytarza południowego” trasy S6.


V. DHV Polska zobowiązuje się do wykonania w terminie do dnia 02.12.2008 r. uzupełnienia „Analizy środowiskowej” o dodatkowe warianty. Na etapie STEŚ II w „Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko” będą one analizowane łącznie z wcześniej rekomendowanymi przez BPI wariantami (pismo nr GDDKiA/BPI3/kmm/Dk/4117/2329/07 z dnia 19.11.2007 r.). Pozostałe elementy STEŚ II zostaną wykonane i przeanalizowane całościowo („korytarz północny” łącznie z „korytarzem południowym”) dla całego odcinka Lębork – Obwodnica Trójmiasta.

VI. Niniejsze posiedzenie ZOPI wskazuje warianty przebiegu trasy S6 do dalszych prac projektowych. Przed przekazaniem przedmiotowego STEŚ na KOPI, należy zwołać posiedzenie ZOPI celem zaopiniowania rozwiązań projektowych etapu II.

Sekretarz ZOPI


mgr inż. Jarosław Sobolewski

Naczelnik Wydziału Dokumentacji


mgr inż. Nestor Rojek

Przewodniczący ZOPI
Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU


mgr inż. Robert Marszałek

**USTALENIA I WNIOSKI ZESPOŁU OCENY PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNYCH –
ZATWIERDZAM:**


DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Franciszek Rogowicz

Po uwzględnieniu wymogów technicznych i środowiskowych oraz zgodnie ze stanowiskiem Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych do dalszych analiz pozostawiono warianty w podziale na dwa odcinki:

odcinek Lębork - Strzebielino

- **Wariant II** – „południowy” na odcinku obwodnicy Lęborka (kolor zielony)
- **Wariant III** – „północny” na odcinku od obwodnicy Lęborka do Strzebielina (kolor niebieski)

odcinek Strzebielino – Obwodnica Trójmiasta

- **Wariant A** – wariant III z korektą w okolicach Szemudu, Gładzicy i Koleczkowa (kolor niebieski)
- **Wariant B** – włączenie w Obwodnicę Trójmiasta w węźle „Owczarnia II” (kolor jasnobrązowy) – z różnymi modyfikacjami przebiegu (B1, B2, B3, B4) w rejonie Czeczewa i Barniewic.
- **Wariant C** – włączenie w Obwodnicę Trójmiasta w węźle „Matarnia” (kolor różowy z drugą opcją przebiegu w kolorze zielonym).

W styczniu 2009 r., w wyniku opinii Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Rębiechowo popartej akceptacją GDDKiA Oddział w Gdańsku (notatka służbowa z Rady Technicznej w dniu 7.01.2009r.), odrzucono również wariant C przebiegu drogi ekspresowej wchodzący na krótkim odcinku w teren objęty Master Planem Rozbudowy Portu Lotniczego (wariant C wersja 2 - „południowy” – patrz Rys.8). Tym samym pozostawiono tylko przebieg niekolidujący z jego rozbudową.

Po konsultacjach styczniowych, za przyzwoleniem GDDKiA Oddział w Gdańsku, odrzucono również opcje C1, B1 i B3 prowadzone w rejonie Kłosowa i Czeczewa oraz przejście z wariantu C w wariant B.

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
80-354 Gdańsk, ul. Subisława 5
tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405
NIP 584-24-56-536

**Notatka ze spotkania w dniu 07.01.2008r.
w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
dotyczącego umowy 261/22/2006 z dnia 20.11.2006r. z GDDKiA Oddział w Gdańsku
na wykonanie „Studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowego budowy drogi
ekspresowej S6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta”.**

Obecni wg załączonej listy.

Obrady zainaugurował i przywitał zebranych Dyr. Oddziału GDDKiA w Gdańsku Pan Franciszek Rogowicz, po czym przekazał przewodnictwo w obradach Z-cy Dyr. GDDKiA Oddział w Gdańsku Panu Robertowi Marszałkowi.

Przedstawiciel DHV POLSKA – Pan dr inż. Andrzej Zalewski - omówił opracowane warianty włączenia projektowanej drogi ekspresowej S6 w Obwodnicę Trójmiasta: wariant A – północny włączający się w węzle „Wielki Kack”, wariant B – kończący się w węzle „Owczarnia” oraz dwa warianty C w węzle „Matarnia” (zaprezentowano plany sytuacyjne w skali 1:10.000), uwzględniające uwarunkowania przestrzenne, przyrodnicze i lokalne utrudnienia, które determinują rozwiązania w tych miejscach. Omówił również planowaną obsługę wewnętrzną terenów rozciętych i sąsiadujących z projektowaną drogą ekspresową S6, w tym powiązania z węzłami na Obwodowej Trójmiasta.

Pan Wojciech Kustra - przedstawiciel zespołu opracowującego prognozę ruchu - przedstawił wnioski wynikające z wykonanych analiz, które wskazują, że w aspekcie ruchowym najlepszy jest wariant włączający się w Obwodową Trójmiasta w węzle „Owczarnia II”.

W dyskusji wypowiedzieli się uczestnicy spotkania. Zwrócono uwagę zwłaszcza na zagadnienia obsługi komunikacyjnej terenów mieszkaniowych i przemysłowo – składowych usytuowanych w rejonie projektowanych węzłów „Matarnia” i „Owczarnia II”.

Podjęto następujące wnioski i ustalenia wynikające z przedstawionych materiałów oraz dotychczasowego stanu zaawansowania pracy:

1. Zdaniem Prezesa Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk Pana Włodzimierza Machczyńskiego podwariant C2 przechodzący po granicy terenów portu lotniczego należy odrzucić, gdyż ogranicza rozwój oraz ingeruje w zaprojektowaną zabudowę portu lotniczego. Ponadto istnieje ryzyko, że w przyszłości, gdy wzrośnie liczba operacji lotniczych, tym samym liczba obsługiwanych podróży, może dojść do sytuacji, że przy węzle „LOTNISKO” jeszcze na trasie S6 może tworzyć się kolejka pojazdów oczekujących na wyjazd z drogi ekspresowej na parking portu lotniczego. Taka sytuacja byłaby zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z wnioskiem przedstawiciela Portu Lotniczego, podwariant przechodzący najbliżej terenów portu lotniczego, GDDKiA O/Gdańsk postanowiła odrzucić i nie analizować w dalszych fazach opracowania STES II.
2. Wariant włączający się w istniejący węzeł „Matarnia” odcina obsługę przyległych terenów przez ten węzeł, co z kolei wymaga znaczących przekształceń w obsłudze komunikacyjnej i układzie drogowo – ulicznym rejonu Matarni i Złotej Karczmy. Zwraca się uwagę na istotne uciążliwości środowiskowe jakie może pociągnąć za sobą włączenie drogi ekspresowej do węzła „Matarnia”, ze względu na znaczną liczbę mieszkańców zamieszkującą te tereny. *dec.*
3. Wariant włączający się w projektowany węzeł „Owczarnia II” wymaga wprowadzenia przekształceń w obsłudze komunikacyjnej i układzie drogowo – ulicznym rejonu osiedla Owczarnia i przebudowy istniejącego odcinka węzła „Owczarnia” – węzeł „Matarnia”. Wariant ten jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w istniejące i planowane zagospodarowanie przestrzenne. Przedstawiciel władz miasta Gdańska stwierdził, że jest to wariant spośród przedstawionych w optymalny sposób realizujący oczekiwania miasta. *dec.*
4. W związku z niepewnym scenariuszem przebudowy drogi krajowej nr 20, uznano, że węzły „Tuchom” i „Nowy Tuchom” usytuowane na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej S6 z istniejącym lub planowanym śladem drogi krajowej nr 20 należy rozpatrywać wariantowo, jako węzeł „Tuchom” i węzeł zespolony „Tuchom-Nowy Tuchom”, aby zapewnić elastyczność wyboru w dalszych fazach projektowania drogi S6, gdy będą znane przesłanki co do przebiegu i okresu przebudowy drogi krajowej S6.
Na tym notatkę zakończono.

SPORZĄDZIŁ:

AKCEPTACJA:
ZASTĘPCA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Robert Marszałek

dr inż. Andrzej Zalewski
DHV POLSKA

Robert Marszałek
Zastępca Dyrektora Oddziału
GDDKiA w Gdańsku

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
 80-354 Gdańsk, ul. Śubistawa 5
 tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405
 NIP 584-24-56-536

LISTA OBECNOŚCI

na spotkaniu w dniu 07. 01. 2009 r.

w siedzibie GDDKiA O/Gdańsk

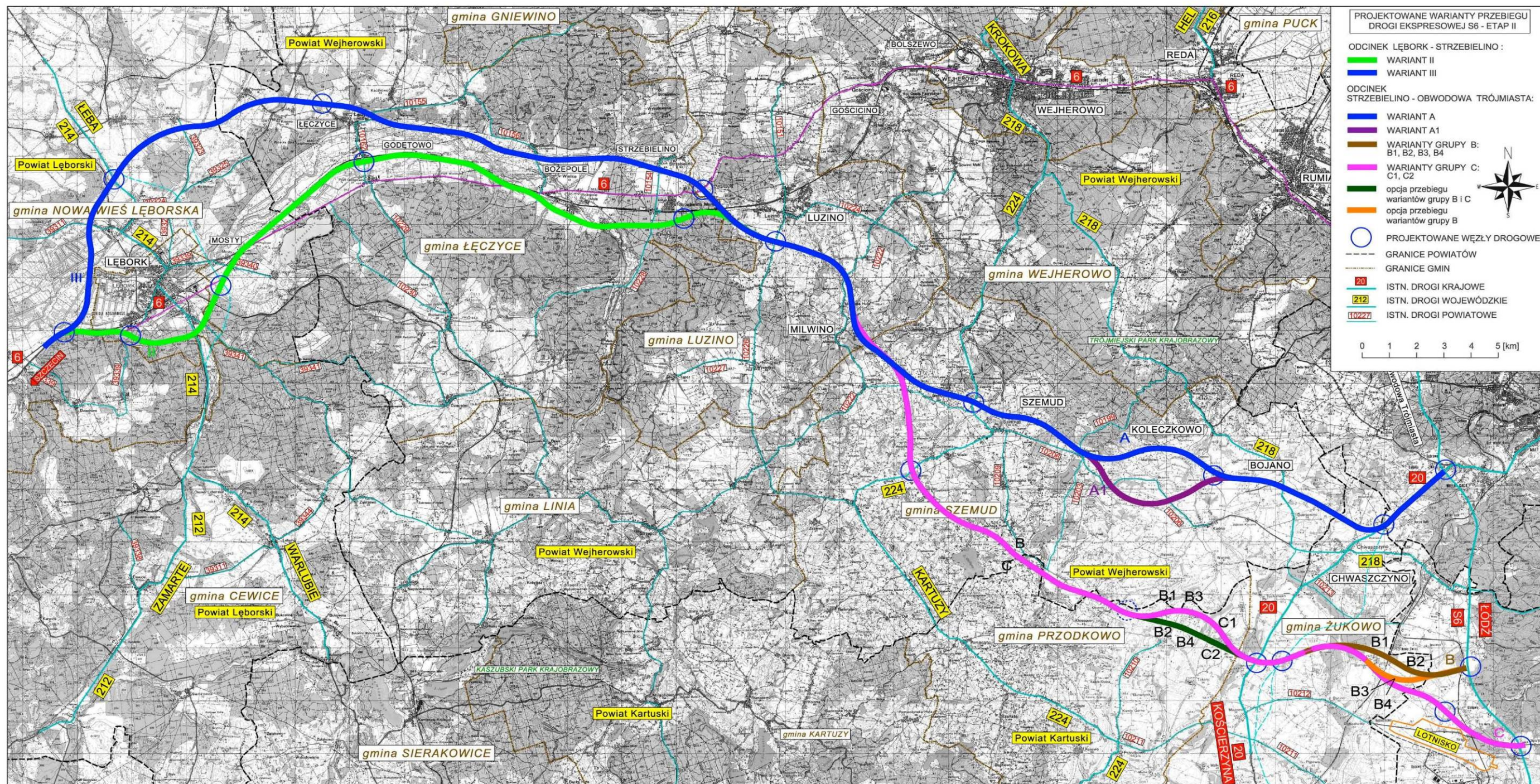
w sprawie:

„Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe budowy drogi ekspresowej S6
 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta”

Lp	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1.	Nestor Kojek	GDDKiA O/Gdańsk Wydz. Dokumentacji	
2.	Jarostaw Sobolewski	- II -	
3.	Janina Ryb	GDDKiA O/Gdańsk Wydz. Plan. i Inwestycji	
4.	Zbigniew Kubus	GDDKiA D2-NIR	
5.	Robert Trójnolek ul. Trójnolewski	GDDKiA D2-UR	
6.	Piotr Michalski	GDDKiA O/Gdańsk	
7.	Barłomiej Banaś	GDDKiA O/Gdańsk	
8.	GERANT ZUCIAG	DHV POLSKA	
9.	EDMUND RYS	DHV Polska	
10.	Albin Bykowski	U.G. Żukowo	
11.	Andrzej Zalewski	DHV POLSKA	
12.	ADA SZCZĘSNA	DHV POLSKA	
13.	Wojciech Krotka	FRIL	
14.	Marek PIKORSKI	Biuro Rozwoju Słowiackie	
15.	Tatiana Chender	Biuro Rozwoju Słowiackie	

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W GDAŃSKU
 80-354 Gdańsk, ul. Subistawa 5
 tel. (0-58) 5112 400, fax 5112 405

NIP Lp	imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
584-24-56-536			
16.	Adam Madeyski	Pomorski Urząd Województwa wl	
17.	Michał Koflowski	Zarząd Drog i Zieleni w Głogoku	
18.	Danuta Alroel	Międz. Komisja Ekspertów Inż. Poln.	
19.	Jury GORA	- u -	
20.	Włodzisław MACHCZYŃSKI	Part. Miejski Gdańsk	
21.	Przemysław MRUGAŁSKI	- u -	
22.	Monika Bielewska	GDDKiA DPI	
23.	Renata Jochowicz	- u - o/g	
24.	Wojciech Zakowali	- u -	
25.	Jan Kasprzykowski	- u -	
26.	Przemysław Kowalski	- u -	
27.	Hanna Dziakonik	RPOŚ	
28.	Maciej Jaworski	RPOŚ - RKP	
29.	Włodzisław MACHCZYŃSKI	UM GDAŃSK	
30.	Marta Slika	GDDKiA o/g Wydział Poludn.	



Rys. 9. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Łębork (wraz z obwodnicą Łęborka) – Chwaszczyno – Obwodnica Trójmiasta | styczeń/luty 2009 r.]

Podsumowując w końcowej wersji Etapu II Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego – zarówno w części ogólnej jak i w raporcie o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej S6 analizowano następujące warianty (patrz Rys.10):

Północny odcinek drogi ekspresowej S6 pomiędzy Lęborkiem a Luzinem:

- **Wariant II** – „południowy” na odcinku obwodnicy Lęborka (kolor zielony)
zakładający budowę obwodnicy Lęborka na południe od miasta, następnie przecięcie istniejącej drogi nr 6 w miejscowości Mosty i dalej przebieg drogi ekspresowej po nowym śladzie wzdłuż linii kolejowej na północ od Godętowa i na południe od Bożegopola, Strzebielina i Luzina. Długość drogi S6 wyniesie w tym wariantcie 31,237 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 1,0 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km oraz budowa odcinka Mosty-Luzino – 21,737 km.
- **Wariant III** – „północny” na odcinku od obwodnicy Lęborka do Strzebielina (kolor niebieski)
zakładający budowę obwodnicy Lęborka na północ od miasta, a następnie przebieg drogi ekspresowej po nowym śladzie na północ od Nowej Wsi Lęborskiej, Łęczyc, Godętowa i Bożegopola, i dalej przejście średnicowe przez Strzebielinę (między Strzebielinem Wsią i Strzebielinem Osiedlem) oraz przebieg na południe od Luzina. Długość drogi S6 w wariantcie III wyniesie 33,843 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 1,0 km, budowa obwodnicy Lęborka 6,5 km oraz budowa odcinka Nowa Wieś Lęborska - Luzino – 26,343 km.

Południowy odcinek drogi ekspresowej S6 pomiędzy Luzinem a Gdańskiem (Obwodnicą Trójmiasta):

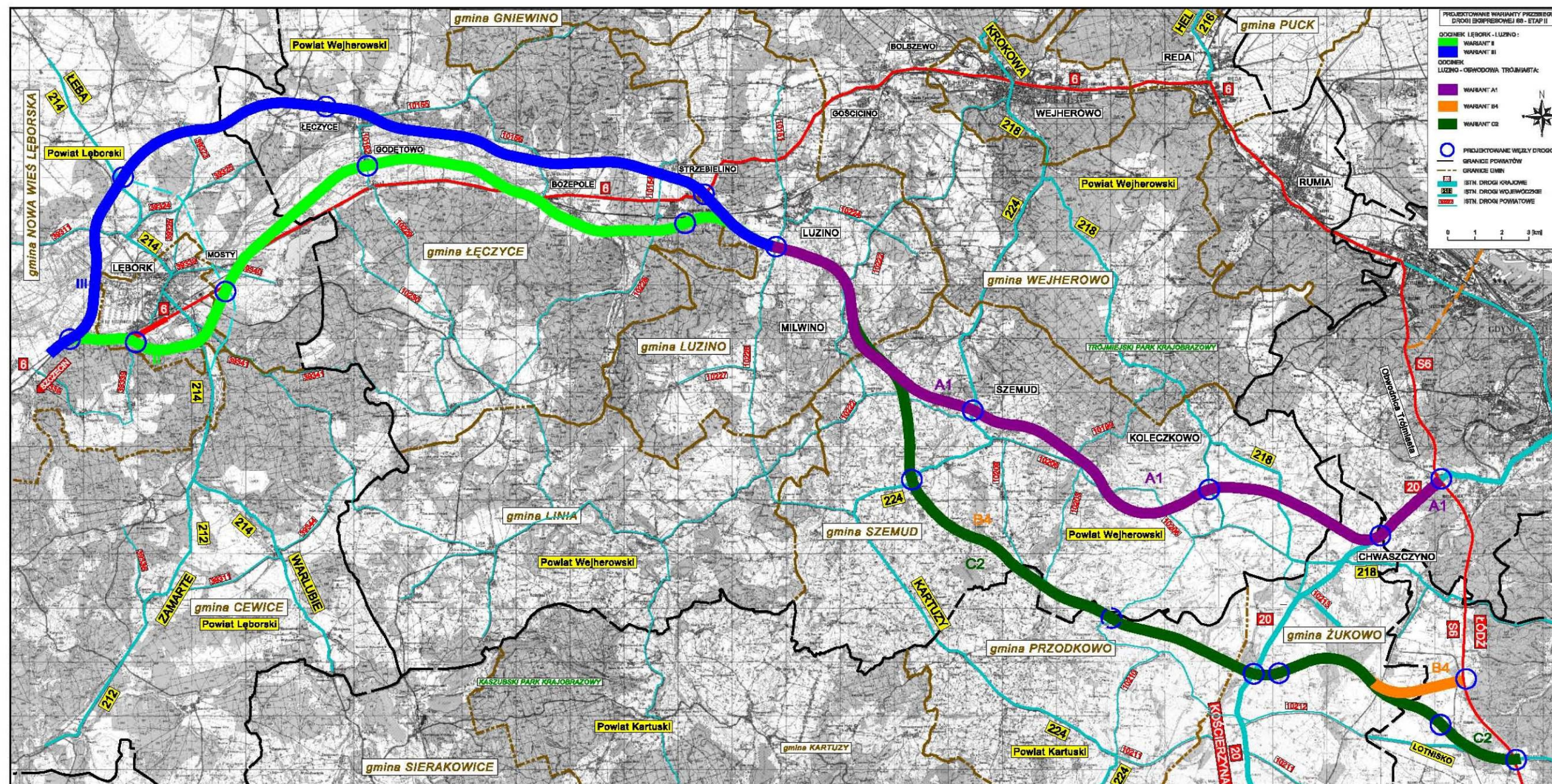
- **Wariant A1** – wariant III z korektą w okolicach Szemudu, Gładzicy i Koleczkowa (kolor fioletowy)
zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty, Częstkowa, Szemudu i Kamienia, a następnie na południe od Jeziora Marchowo i Bojana i dalej na północ od Chwaszczyna aż do włączenia w drogę nr 20 i do połączenia z istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta) w istniejącym węźle „Wielki Kack” w Gdyni. Długość drogi S6 w wariantcie A1 wyniesie 30,360 km, w tym budowa odcinka Luzino-Chwaszczyno 27,160 km oraz rozbudowa istniejącej drogi nr 20 do parametrów drogi ekspresowej 3,2 km
- **Wariant B4** – włączenie w Obwodnicę Trójmiasta w węźle „Owczarnia II” (kolor ciemnozielony i pomarańczowy).
zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty i Częstkowa, na południe od Donimierza Wielkiego, Jeleńskiej Huty i Kowalewa, a następnie na północ od Kłosowa, Czeczewa, Banina i Rębiechowa aż do włączenia w istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta) w projektowanym węźle „Owczarnia II”, położonym około 1 km na południe od istniejącego węzła „Owczarnia”. Wariant ten ma wspólny przebieg z wariantem A1 na początkowym odcinku od Luzina do Huty Milwińskiej. Długość drogi S6 w wariantcie B4 wyniesie 34,009 km.
- **Wariant C2** – włączenie w Obwodnicę Trójmiasta w węźle „Matarnia” (kolor ciemno zielony)
zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty i Częstkowa, na południe od Donimierza Wielkiego, Jeleńskiej Huty i Kowalewa, a następnie na północ od Kłosowa, Czeczewa, Banina i Rębiechowa aż do włączenia w istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodową Trójmiasta) w istniejącym węźle „Matarnia”. Wariant ten ma wspólny przebieg z wariantem B4 na prawie całej długości z wyjątkiem końcowego odcinka od Barniewic do włączenia w Obwodową Trójmiasta. Długość drogi S6 w wariantcie C2 wyniesie 36,787 km.

Założono, że każdy z wariantów grupy północnej można połączyć z każdym wariantem grupy południowej, co daje w sumie sześć następujących kombinacji dwu-wariantowych, tj. sześć wariantów określonych dla całej długości projektowanego odcinka drogi S6: II+A1, II+B4, II+C2, III+A1, III+B4 i III+C2.

Tym samym ostatecznie analizowane są przedstawione poniżej kombinacje wariantów przebiegu drogi ekspresowej S6:

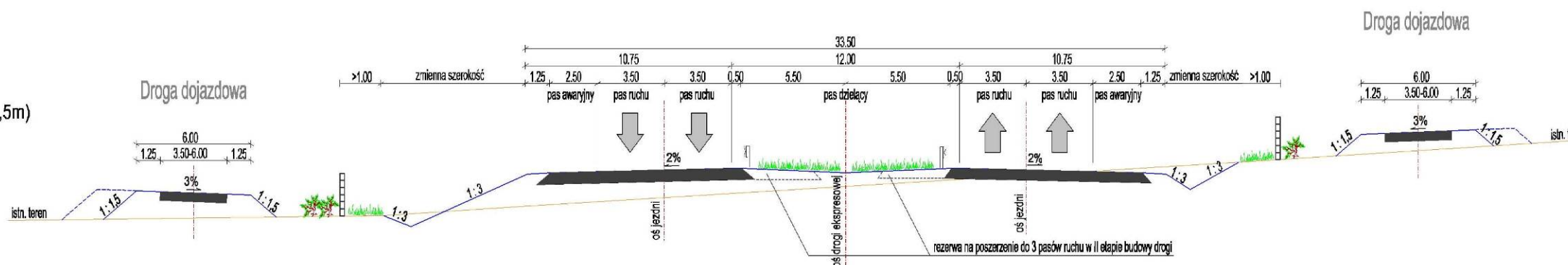
Wariant	Kolorystyka wariantu
IIA1	połączenie wariantu II i wariantu A1 (kolor zielony, i fioletowy)
IIB4	połączenie wariantu II i wariantu B4 (kolor zielony i ciemnozielony i pomarańczowy)
IIC2	połączenie wariantu II i wariantu C2 (kolor zielony i ciemno zielony)
IIIA1	połączenie wariantu III i wariantu A1 (kolor niebieski i fioletowy)
IIIB4	połączenie wariantu III i wariantu B4 (kolor niebieski, ciemnozielony i pomarańczowy)
IIIC2	połączenie wariantu III i wariantu C2 (kolor niebieski i ciemnozielony)

Różnice w przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S6 Lębork-Gdańsk w sześciu opracowanych wariantach lokalizacyjnych wynikają z wykonanych analiz możliwości złagodzenia konfliktów ekologicznych i społecznych związanych z budową trasy ekspresowej opisanych szerzej w treści Raportu.



PRZEKRÓJ NORMALNY NA PROSTEJ PROJEKTOWANEJ DROGI EKSPRESOWEJ S6 (wymiar w metrach)

klasa techniczna - S
 prędkość projektowa - 100km/h
 jezdnia - 2 x 7,0m
 pas awaryjny - 2 x 2,50m
 pas dzielący - 12m (11,0m + 2x0,5m)
 pobocze ziemne - 2 x 1,25m
 korona - 33,50m
 kategoria ruchu - KR6
 obciążenie - 115 kN/oś



Rys. 10. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno – Obwodnica Trójmiasta [maj 2009 r.]