

## PROTOKÓŁ Nr 20/2014

stanowiący aneks do protokołu nr **4/2013** z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 23 stycznia 2013 r. w Warszawie.

### PRZEDMIOT ANEKSU.

**Aneks do dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (OMT) na parametrach drogi ekspresowej** wykonany przez Lafrentz Polska Sp. z o.o. w 2014 roku.

### I. OPIS SPRAWY

**Wariant IA** Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej został przyjęty protokołem KOPI nr 4/2013 z dn. 23.01.2013 r jako rekomendowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. 20 listopada 2013 r. złożono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 23 grudnia 2013 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wszczęła postępowanie w sprawie wydania decyzji. Celem aneksu było przeanalizowanie możliwości **korekty wariantu IA** Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej i opracowanie wariantu, który będzie omijał nieruchomości o numerach 85/14, 85/16, 85/17, 85/24, 87/43, 87/40, 82/17, 82/18 obręb Miszewo. W wyniku powyższej analizy powstał **wariant IA-4**. Wariant ten został opracowany z taką samą szczegółowością, jak wariant IA. Umożliwiło to porównanie obydwu wariantów pod względem środowiskowym, technicznym i ekonomicznym.

#### 1. Podstawowe parametry techniczne

##### Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej

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

#### 2. Stan projektowany

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

Przebieg wariantu opisany jest w protokole KOPI 4/2013.

##### Wariant IA-4 – długość trasy 32,66 km

Wariant IA-4 powstał w wyniku korekty przebiegu trasy głównej wariantu IA OMT w kilometrażu 6+700 ÷ 11+724. Zmiana przebiegu OMT w wariantcie IA-4 rozpoczyna się w rejonie miejscowości Nowy Tuchom i polega na zmianie kąta zwrotu trasy głównej w kierunku południowym. Następnie trasa prowadzona jest równoległe do drogi krajowej nr 20 przechodząc przez tereny miejscowości Miszewo, aż do połączenia z wariantem IA na wysokości miejscowości Pępowo. Trasa przecina drogę gminną nr 1045013, drogę powiatową nr 1901G oraz nr 1900G. W miejscu przecięcia z DP nr 1901G zaprojektowany został węzeł "Miszewo", który dodatkowo łączy DP nr 1900G przełożoną po nowym śladzie wzdłuż trasy OMT. Pozostałe odcinki wariantu IA-4 są analogiczne jak w wariantcie IA OMT. Długość skorygowanego odcinka wynosi 5,02 km.

#### 3. Obiekty inżynierskie

Zestawienie projektowanych obiektów inżynierskich dla wariantów IA i IA-4 na odcinku objętym korektą.

| Lp.                 | Trasa | Wariant IA |                  | Wariant IA-4 |                  |
|---------------------|-------|------------|------------------|--------------|------------------|
|                     |       | nazwa      | Km trasy głównej | nazwa        | Km trasy głównej |
|                     |       |            | [km]             |              | [km]             |
| 1                   | OMT   | WD-9       | 8+609            | WD-3         | 8+690            |
| 2                   |       | WS-10      | 9+369            | WS-4         | 9+249            |
| 3                   |       | WS-11      | 9+540            | WS-5         | 9+427            |
| <b>Ilość [szt.]</b> |       | <b>3</b>   |                  | <b>3</b>     |                  |

#### 4. Ochrona środowiska

##### Projektowane przejścia dla zwierząt:

W ramach budowy trasy OMT w wariantcie IA-4 zaprojektowano przejścia dla zwierząt małych i średnich. Lokalizacje poszczególnych przejść określono na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej. Zaprojektowano następujące rodzaje przejść dla zwierząt:

PDMPZ – przejście dolne poszerzone dla małych zwierząt

PDSZ – przejście dolne dla średnich zwierząt

Zestawienie przejść dla zwierząt dla wariantów IA i IA-4 na odcinku objętym korektą.

| Lp                  | Trasa | Wariant IA |                  | Wariant IA-4 |                  |
|---------------------|-------|------------|------------------|--------------|------------------|
|                     |       | nazwa      | Km trasy głównej | nazwa        | Km trasy głównej |
| [-]                 | [-]   | [-]        | [km]             | [-]          | [km]             |
| 1                   | OMT   | PDMPZ-16   | 7+219            | PDMPZ-1      | 7+210            |
| 2                   |       | PDMPZ-17   | 7+570            | PDMPZ-2      | 7+573            |
| 3                   |       | PDMPZ-19   | 10+580           | PDSZ-6       | 10+895           |
| 4                   |       | PDMPZ-19A  | 10+580           |              |                  |
| 5                   |       | PDMPZ-20   | 10+950           |              |                  |
| <b>Ilość [szt.]</b> |       | <b>5</b>   |                  | <b>3</b>     |                  |

Przejścia PDMPZ-19 i PDMPZ-19A usunięto ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo zabudowań i parkingu firmy usługowej

##### Porównanie liczby przejść dla zwierząt w wariantach Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej i Obwodnicy Żukowa

Wariant IA OMT + IA OŻ - 42 sztuk przejść.

Wariant IA 4 OMT + IA OŻ - 40 sztuk przejść.

##### Projektowane ekrany akustyczne:

W celu zabezpieczenia przed hałasem przyległego do trasy terenu przewidziano budowę ekranów akustycznych.

Zestawienie długości i powierzchni ekranów akustycznych poszczególnych wariantów OMT i OŻ

| Symbol wariantu  | Długość ekranów | Powierzchnia ekranów |
|------------------|-----------------|----------------------|
|                  | [m]             | [m <sup>2</sup> ]    |
| IA OMT + IA OŻ   | 7173            | 23531                |
| IA-4 OMT + IA OŻ | 7762            | 26805                |

##### Wyburzenia istniejących zabudowań

Kolizje projektowanego wariantu IA OMT z istniejącymi budynkami na odcinku objętym korektą.

| Lp. | Nr budynku | km trasy zasadniczej | strona | rodzaj zabudowy | lokalizacja   |
|-----|------------|----------------------|--------|-----------------|---------------|
| 1   | 85         | 7+250,00             | lewa   | gospodarczy     | OMT           |
| 2   | 85A        | 7+250,00             | lewa   | gospodarczy     | OMT           |
| 3   | 86         | 7+260,00             | lewa   | gospodarczy     | OMT           |
| 4   | 87         | 7+270,00             | lewa   | mieszkalny      | OMT           |
| 5   | 88         | 7+278,00             | lewa   | gospodarczy     | OMT           |
| 6   | 89         | 9+375,00             | lewa   | gospodarczy     | węzeł Miszewo |
| 7   | 89a        | 9+375,00             | lewa   | mieszkalny      | węzeł Miszewo |
| 8   | 90         | 9+410,00             | lewa   | mieszkalny      | węzeł Miszewo |
| 9   | 91         | 9+440,00             | prawa  | gospodarczy     | węzeł Miszewo |
| 10  | 92         | 9+455,00             | lewa   | mieszkalny      | węzeł Miszewo |
| 11  | 93         | 9+470,00             | prawa  | mieszkalny      | węzeł Miszewo |
| 12  | 94         | 9+725,00             | prawa  | mieszkalny      | OMT           |
| 13  | 95         | 9+745,00             | prawa  | mieszkalny      | OMT           |
| 14  | 96         | 9+750,00             | lewa   | gospodarczy     | OMT           |
| 15  | 97         | 9+775,00             | lewa   | mieszkalny      | OMT           |
| 16  | 98         | 9+780,00             | prawa  | mieszkalny      | OMT           |
| 17  | 99         | 9+795,00             | prawa  | mieszkalny      | OMT           |
| 18  | 100        | 9+805,00             | lewa   | mieszkalny      | OMT           |
| 19  | 101        | 9+825,00             | lewa   | mieszkalny      | OMT           |
| 20  | 102        | 9+858,00             | prawa  | przemysłowy     | OMT           |
| 21  | 103        | 9+862,00             | lewa   | mieszkalny      | OMT           |
| 22  | 104        | 9+885,00             | prawa  | przemysłowy     | OMT           |
| 23  | 105        | 9+915,00             | lewa   | przemysłowy     | OMT           |

Kolizje projektowanego wariantu IA-4 OMT z istniejącymi budynkami na odcinku objętym korektą.

| Lp. | Nr budynku | km trasy zasadniczej | strona | rodzaj zabudowy | lokalizacja |
|-----|------------|----------------------|--------|-----------------|-------------|
| 1   | 1          | 7+228,00             | lewa   | gospodarczy     | OMT         |

|    |    |           |       |                             |               |
|----|----|-----------|-------|-----------------------------|---------------|
| 2  | 2  | 7+248,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 3  | 3  | 7+278,00  | lewa  | mieszkalny                  | OMT           |
| 4  | 4  | 7+258,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 5  | 5  | 7+248,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 6  | 6  | 7+284,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 7  | 7  | 8+570,00  | lewa  | mieszkalny                  | OMT           |
| 8  | 8  | 8+565,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 9  | 9  | 8+855,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 10 | 10 | 8+830,00  | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 11 | 11 | 9+336,00  | prawa | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 12 | 12 | 9+410,00  | prawa | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 13 | 13 | 9+385,00  | prawa | gospodarczy                 | węzeł Miszewo |
| 14 | 14 | 9+400,00  | prawa | garaż                       | węzeł Miszewo |
| 15 | 15 | 9+405,00  | prawa | gospodarczy                 | węzeł Miszewo |
| 16 | 16 | 9+432,00  | prawa | gospodarczy                 | węzeł Miszewo |
| 17 | 17 | 9+424,00  | prawa | gospodarczy                 | węzeł Miszewo |
| 18 | 18 | 9+388,00  | prawa | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 19 | 19 | 9+400,00  | prawa | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 20 | 20 | 9+397,00  | prawa | gospodarczy                 | węzeł Miszewo |
| 21 | 21 | 9+365,00  | lewa  | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 22 | 22 | 9+345,00  | lewa  | pod działalność gospodarczą | węzeł Miszewo |
| 23 | 23 | 9+353,00  | lewa  | pod działalność gospodarczą | węzeł Miszewo |
| 24 | 24 | 9+360,00  | lewa  | pod działalność gospodarczą | węzeł Miszewo |
| 25 | 25 | 9+380,00  | lewa  | pod działalność gospodarczą | węzeł Miszewo |
| 26 | 26 | 9+422,00  | lewa  | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 27 | 27 | 9+455,00  | lewa  | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 28 | 28 | 9+470,00  | lewa  | garaż                       | węzeł Miszewo |
| 29 | 29 | 9+560,00  | lewa  | mieszkalny                  | węzeł Miszewo |
| 30 | 30 | 9+575,00  | lewa  | gospodarczy                 | węzeł Miszewo |
| 31 | 31 | 9+767,00  | prawa | mieszkalny                  | OMT           |
| 32 | 32 | 9+790,00  | prawa | mieszkalny                  | OMT           |
| 33 | 33 | 9+965,00  | prawa | gospodarczy                 | OMT           |
| 34 | 34 | 9+990,00  | prawa | garaż                       | OMT           |
| 35 | 35 | 10+069,00 | lewa  | mieszkalny                  | OMT           |
| 36 | 36 | 10+637,00 | lewa  | gospodarczy                 | OMT           |
| 37 | 37 | 10+680,00 | lewa  | mieszkalny                  | OMT           |
| 38 | 38 | 10+678,00 | lewa  | obiekt tymczasowy           | OMT           |

Łączna ilość budynków do wyburzenia na odcinkach wariantów IA i IA-4 objętych korektą

| Rodzaj zabudowy | Wariant IA | Wariant IA-4 |
|-----------------|------------|--------------|
| mieszkalne      | 13         | 14           |
| gospodarcze     | 7          | 16           |
| przemysłowe     | 3          | 0            |
| garaż           | 0          | 3            |
| pod działalność | 0          | 4            |
| tymczasowe      | 0          | 1            |
| <b>Razem</b>    | <b>23</b>  | <b>38</b>    |

Łączna ilość budynków do wyburzenia dla wariantów całości inwestycji w wariantach IA OMT+I OŹ i IA-4 OMT+I OŹ

| Warianty OMT i OŹ | Liczba budynków do rozbiórki |
|-------------------|------------------------------|
| IA OMT + IA OŹ    | 155                          |
| IA-4 OMT + IA OŹ  | 169                          |

### Spotkania informacyjne

W celu poinformowania lokalnej społeczności i zainteresowanych stron o korekcie wariantu IA OMT w rejonie miejscowości Miszewo i Banino przeprowadzono dwa spotkania informacyjne – jedno w miejscowości Miszewo, drugie w miejscowości Banino. Informacje o spotkaniach przygotowano w formie ogłoszeń i ulotek jak również zostały umieszczone na stronie [www.metropolitalna.pl](http://www.metropolitalna.pl), a odnośnik do tej strony umieszczono również na portalu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku. Na stronie [www.metropolitalna.pl](http://www.metropolitalna.pl) można było również zapoznać się z przebiegiem zaproponowanej korekty wariantu IA Obwodnicy Metropolitalnej. Plakaty informujące o spotkaniach informacyjnych, zostały rozwieszane na tablicach ogłoszeń w Urzędach Miast i Gmin oraz z miejscach użyteczności publicznej w miejscowościach Miszewo, Miszewko, Pępowo, Banino, Żukowo.

W trakcie przeprowadzanych spotkań informacyjnych z mieszkańcami oraz w ciągu tygodnia bezpośrednio po nich, zbierano ankiety, w których każdy mógł wyrazić swoje poparcie dla wariantu IA, bądź jego korekty IA-4. Zebrane zostały łącznie 464 ankiety, z których 427 wskazało, jako najkorzystniejszy, wariant IA OMT. Wariant IA-4 został wskazany przez 27 osób, natomiast 12 ankiet zostało odrzuconych, jako nieważne (brak wskazania najlepszego wariantu).

### Analiza wielokryterialna

W celu zachowania obiektywnego porównania nowego podwariantu IA-4 przyjęto w aneksie identyczne zasady oceny jak w opracowaniu STES z 2013 roku.

Wariant IA-4 okazał się minimalnie bardziej opłacalny od wariantu IA. Jego wyższy poziom ERR, ENPV oraz BCR wynika z minimalnie mniejszej pracy przewozowej i transportowej wynikającej z mniejszej długości trasy głównej niż w wariantcie IA oraz mniejszych kosztów inwestycyjnych.

Analiza wielokryterialna wykazała, że wariant IA jest optymalny. Uzasadnieniem wyboru tego wariantu jest bardzo zbliżona ocena pod względem analizy środowiskowej i bezpieczeństwa ruchu oraz znacznie lepsza ocena pod względem kryteriów społecznych.

### 5. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

W aneksie zweryfikowano koszty inwestycji. Ponownie wykonano analizę ekonomiczną, uwzględniając zweryfikowane koszty wariantów.

Zestawienie całkowitych kosztów (brutto) [mln. zł]

|                              | Wariant IA OMT + IA OŻ | Wariant IA-4 OMT + IA OŻ |
|------------------------------|------------------------|--------------------------|
| Wykup gruntów                | 392,57                 | 390,24                   |
| Roboty budowlane             | 2196,80                | 2 194,15                 |
| Nadzór budowlany             | 32,95                  | 32,91                    |
| Prace studialne i projektowe | 13,00                  | 13,00                    |
| <b>RAZEM</b>                 | <b>2635,32</b>         | <b>2630,3</b>            |

|                                  | IA OMT + IA OŻ | IA-4 OMT+ IA OŻ |
|----------------------------------|----------------|-----------------|
| <b>Koszty brutto</b> [mln. zł]   | 2635,32        | 2630,3          |
| <b>Koszt brutto</b> [mln. zł/km] | 67,52          | 67,39           |
| <b>ERR [%]</b>                   | 13,97          | 14,72           |

### II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania **Aneksu do dokumentacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (OMT) na parametrach drogi ekspresowej** do przyjęto następujące ustalenia.

1. Punkt 1. ustaleń KOPI otrzymuje brzmienie: KOPI podtrzymuje rekomendację dla przebiegu Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej według wariantu **IA OMT** i **IA OŻ**.
2. Punkty 2 ÷ 14 ustaleń KOPI zawartych w protokole nr 4/2013 pozostają bez zmian.

### III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć **Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej** pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II.

Członkowie:

Przewodniczący

  
mgr inż. Marek Rolla

Departament Przygotowania Inwestycji

  
Katarzyna Wiktor  
DYREKTOR  
01.10.2014 r.

Zatwierdzam uchwałę KOPI

Z-CA GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

  
dr inż. Tomasz Rudnicki

Departament Środowiska

  
Edyta Bernadkiewicz  
Zastępca Dyrektora

28.09.2014 r

Naczelnik Wydziału Oceny  
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

Naczelnik Wydziału Dokumentacji  
Obiektów Inżynierskich

mgr inż. Zofia Jaroszewska-Krak

mgr inż. Krzysztof Belza

Warszawa, dnia 02.10.

2014 r.