

Zamawiający:



Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego
ul. Straganiarska 24-27
80-837 Gdańsk

Raport ze spotkań konsultacyjnych

dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy

09.08.2023

Informacje o projekcie

Numer projektu:	10319
Tytuł dokumentu:	Raport ze spotkań konsultacyjnych
Numer wersji:	6
Status dokumentu:	Publiczny
Opis dokumentu:	Wersja 6
Data wydania:	09.08.2023
Klient:	Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego
Zarządzający projektem:	Michał Mokrzański
Autorzy:	Michał Mokrzański, Paulina Cudak, Jakub Kiełbasa, Katarzyna Kwaśny, Inga Misiewicz, Piotr Kornasiewicz
Nazwa pliku:	Raport ze spotkań konsultacyjnych_RODO

Historia dokumentu

Data	Wersja	Sporządził	Sprawdził	Zatwierdził
19.05.2023	1	Wg autorów	Michał Mokrzański	Grzegorz Wtykło
07.06.2023	2	Wg autorów	Michał Mokrzański	Grzegorz Wtykło
28.06.2023	3	Wg autorów	Michał Mokrzański	Grzegorz Wtykło
06.07.2023	4	Wg autorów	Michał Mokrzański	Grzegorz Wtykło
27.07.2023	5	Wg autorów	Michał Mokrzański	Grzegorz Wtykło
09.08.2023	6	Wg autorów	Michał Mokrzański	Grzegorz Wtykło

Niniejszy dokument został sporządzony przez Databout sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej: „Databout”). Niniejszy dokument, jak i wszystkie jego poprzednie wersje, jest chroniony prawem autorskim. Zabrania się kopiowania, modyfikacji, rozpowszechniania lub jakiegokolwiek innego wykorzystywania niniejszego dokumentu przez osoby nie posiadające odpowiednich uprawnień. Niniejszy dokument został sporządzony w związku z realizacją obowiązku prawnego wynikającego z łączącego strony stosunku prawnego, na podstawie informacji dostępnych w okresie jego sporządzania, informacji uzyskanych od klienta Databout lub z innych źródeł, według przyjętych przez Databout założeń, metodyki i procedur oraz zgodnie z postanowieniami stosunku prawnego istniejącego pomiędzy Databout a jej klientem. Databout nie ponosi odpowiedzialności za wykorzystanie niniejszego dokumentu w całości lub w części przez podmiot trzeci inny niż klient Databout, któremu niniejszy dokument został przekazany przez Databout w wykonaniu obowiązku w ramach łączącego ich stosunku prawnego lub w innym celu niż cel, dla którego niniejszy dokument został sporządzony.

Spis treści

1 Wstęp	7
2 Informacja o spotkaniach.....	9
2.1 Zrzuty ekranu stron internetowych.....	10
2.2 Zrzuty ekranu cyfrowych wydań prasy.....	14
3 Dyżur Wykonawcy	17
3.1 Dyżur w Urzędzie Gminy Żukowo	18
4 Przebieg spotkań konsultacyjnych	21
4.1 Spotkanie nr 1 – Gdańsk.....	23
4.2 Spotkanie nr 2 – Banino	25
5 Ankieta konsultacyjna	39
5.1 Gmina reprezentowana przez ankietowanych	42
5.2 Miejscowość zamieszkania	42
5.3 Status osoby ankietowanej	43
5.4 Wybór najkorzystniejszego wariantu według respondenta.....	45
5.5 Czynniki mające wpływ na wybór najkorzystniejszego wariantu	45
5.5.1 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W1.....	45
5.5.2 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W2.....	47
5.5.3 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W3.....	49
5.5.4 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W4.....	52
5.5.5 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W5.....	54
5.6 Wybór najmniej korzystnego wariantu według respondentów	55
5.7 Czynniki mające wpływ na wskazanie najmniej korzystnego wariantu	56
5.7.1 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W1 jako najmniej korzystnego	56
5.7.2 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W2 jako najmniej korzystnego	58
5.7.3 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W3 jako najmniej korzystnego	64
5.7.4 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W4 jako najmniej korzystnego	66
5.7.5 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W5 jako najmniej korzystnego	68
5.8 Wnioski z badania ankietowego.....	71
6 Zestawienie wniosków i opinii oraz ich omówienie	73
7 Podsumowanie i ocena ryzyka oprotestowania	97
7.1 Wnioski	97
7.2 Ocena ryzyka oprotestowania	97
7.2.1 Tereny graniczne Banina i Pępowa (warianty 1, 2, 4 i 5).....	98
7.2.2 Tereny o znacznych walorach przyrodniczych (warianty 2, 3 i 5)	98

1

Wstęp

W związku z realizacją zadania „Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy”, Wykonawca w dniu 25 kwietnia 2023 roku przeprowadził dwa spotkania konsultacyjne adresowane do wszystkich zainteresowanych nowym połączeniem drogowym, przez które przechodzą planowane korytarze nowej drogi pomiędzy planowanym węzłem „Miszewo” a DW472. Celem spotkań była prezentacja przygotowanych wstępnych korytarzy przebiegu nowej drogi wraz z ich omówieniem i otrzymanie informacji zwrotnej od zainteresowanych stron.

Podczas spotkania przedstawiono prezentację multimedialną dotyczącą wymagań projektowych, parametrów technicznych projektowanych dróg oraz innych kluczowych elementów Studium Korytarzowego. Następnie Wykonawca zaprezentował plany orientacyjne z proponowanymi przebiegami korytarzy na terenie poszczególnych gmin i powiatów.

Na spotkaniach umożliwiono zainteresowanym osobom złożenie wniosków ustnych na etapie wolnych wniosków oraz uwag pisemnych udokumentowanych ankietami przygotowanymi przez Wykonawcę. Po spotkaniu udostępniono link do strony internetowej, na której umożliwiono zapoznanie z prezentacją oraz mapą ukazującą korytarze i warianty przebiegu trasy (<https://pbpr.pomorskie.pl/2023/04/podsumowanie-spotkan-konsultacyjnych-dla-projektu-drogi-laczacej-wezel-miszewo-z-portem-lotniczym-w-gdansk/>), a także adres e-mail Wykonawcy (sk-miszewo@dataabout.pl), na który każda zainteresowana osoba bądź organizacja mogła udostępnić opinię na temat niniejszego projektu. Termin wysyłania wniosków drogą elektroniczną, tj 12 maja 2023 r. został wyznaczony oraz zaprezentowany na spotkaniach konsultacyjnych.

W poniższej tabeli przedstawiono tabelaryczne zestawienie spotkań konsultacyjnych:

Tabela 1 Zestawienie spotkań konsultacyjnych

L.p.	Gmina / miasto	Miejsce spotkania	Termin spotkania	Godziny spotkania
1.	m. Gdańsk	Pozytywna Szkoła Podstawowa im. Arkadiusza Arama Rybickiego, ul. Azaliowa 18, Gdańsk	25 kwietnia 2023 r.	16:30 – 18:30
2.	Gmina Banino	Szkoła Podstawowa im. Ks. Prałata Józefa Bigusa, Tuchomska 15, Banino	25 kwietnia 2023 r.	19:00 – 21:00

2

Informacja o spotkaniach

Wykonawca przeprowadził szereg działań dedykowanych poinformowaniu zainteresowanych stron o planowanych spotkaniach. Należały do nich:

1. Udostępnienie plakatów w formie elektronicznej
2. Imienne zaproszenie do przedstawicieli władz lokalnych
3. Informacja na zakładce strony internetowej Zamawiającego
4. Zamieszczenie informacji w prasie

Poniżej przedstawiono zrzuty ekranu stron internetowych następujących podmiotów, na których zostały umieszczone informacje prasowe o spotkaniach informacyjnych.

- Gmina Żukowo
- Radio Gdańsk
- Rada Banino
- Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Ponadto przedstawiono zrzuty ekranu cyfrowych wydań następujących gazet, na których zostały umieszczone informacje prasowe o spotkaniach informacyjnych. Informacje prasowe były dostępne również w papierowej wersji gazet.

- Dziennik Bałtycki
- Gazeta Wyborcza

2.1 Zrzuty ekranu stron internetowych

Gmina Żukowo

The screenshot shows the website for Gmina Żukowo. At the top, there is a navigation bar with the following items: 'Gmina Żukowo' (with the coat of arms), 'Gmina Żukowo', 'Informacje samorządowe', 'Informacje dla mieszkańców' (highlighted), and 'Informacje dla inwestorów'. Below this is a search bar and social media icons. The main content area is divided into two columns. The left column is a dark blue sidebar menu with icons and text for: 'Aktualności', 'Co? Gdzie? Kiedy?', 'Galerie zdjęć', 'Komunikacja', 'Organizacje pozarządowe', 'Informacje dla osób ze szczególnymi potrzebami', 'Deklaracja dostępności', 'Raport o stanie zapewnienia dostępności', 'Projekty Unijne', 'Fundusz Dróg Samorządowych', and 'Wybory'. The right column has a red header 'Aktualności' and contains a news article. The article title is 'Zaproszenie na spotkanie konsultacyjne dot. Studium Korytarzowego dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła "Miszewo" Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (S6) do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (DW472)'. The date is '19 kwietnia 2023'. The text of the article describes the consultation meeting organized by Databout sp. z o.o. and lists two meeting times: 16:30 at the school in Gdansk and 19:00 at the school in Baninie. It also mentions that the meetings will be in a workshop format and that a public hearing will be held on April 24th. The source is cited as 'Databout sp. z o.o.' and there is a red button labeled '<< powrót'.

Źródło:

https://www.zukowo.pl/Zaproszenie_na_spotkanie_konsultacyjne_dot_Studium_Korytarzowego_dla_nowego_polaczenia_drogowego_od_projektowanego_wezla_Miszewo_Obwodnica_Metropolitalna_Trojmiasta_S6_do_Portu_Lotniczego_Gdansk_im_Lecha_Walesy_DW472,10,7617#sub_mid

Radio Gdańsk

SLUCHAJ ONLINE
09:10 - 09:25 Komunikator Radio Gdańsk

Radio Gdańsk

Wiadomości • Atak Rosji na Ukrainę • Hołokauf yzypalski • Audycja • Podcasty • Sport • Zdrowie • Wyszukiwanie Radio Gdańsk


Audycja z Boisk i stadionów

W całości poświęcona wydarzeniom sportowym; to podsumowanie tygodnia w sportowym świecie i informacje o nadchodzących imprezach, turniejach i zawodach.
Słuchaj w każdą sobotę i niedzielę między 17:00 a 20:00

TRÓJMIASTO

Nowe koncepcje drogi z Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta do lotniska. Powstanie nowy węzeł?

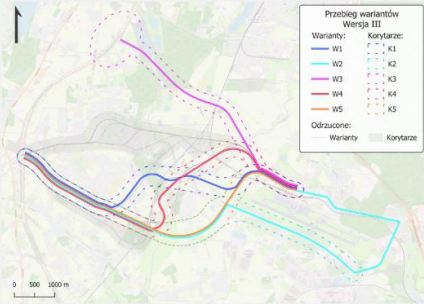
25 kwietnia 2023 1100 Brak komentarzy



(Fot. Facebook)

Dwa nowe warianty połączenia Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta z gdańskim lotniskiem przygotowali do konsultacji społecznych projektanci. Od jesieni powstaje studium korytarzowe trasy „OMT Węzeł Miszewo – Port Lotniczy”.

Po styczniowych spotkaniach informacyjnych wskuchaliśmy się w głos mieszkańców. Żadna z aktualnych pięciu propozycji nie przebiega przez centrum Banina – mówi Michał Mokrzyński z firmy Databout pracujący na zlecenie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.



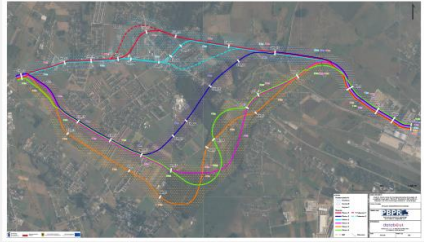
Przebieg wariantów Wersja III:
Warianty: W1, W2, W3, W4, W5
Korytarze: K1, K2, K3, K4, K5
Odrzucone: Warianty, Korytarze

Nowe warianty połączenia Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta z gdańskim lotniskiem (Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego)

- Utrzymałmy część korytarzy. Te, które mocno ingerowały w obecną zabudowę Banina, zostały na tym etapie usunięte z dalszych analiz. Mamy natomiast alternatywy wobec nich. Zależy nam na utrzymaniu ładu przestrzennego, ale też zapewnieniu odpowiedniej funkcji drogiej – wyjaśnia.

Możliwe połączenia prowadzi przy wsi Czaple i włączają się do ulicy Słowackiego pod terenem lotniska. Zupełnie nowy wariant miałyby zaczynać się na nowym węźle ekspresówki „Borowiec”, a nie „Miszewo”, jak pozostałe – tłumaczy Mokrzyński.

- Cztery z wariantów zaczynają bieg na realizowanym obecnie węźle Miszewo i następnie albo biegną w kierunku Rębiszowa, albo omijają Czaple, włączając się w ulicę Słowackiego. Jeden z wariantów rozpoczyna bieg na proponowanym węźle Borowiec. W zakresie zakończenia opracowania, trzy z wariantów biegną od strony zachodniej w kierunku ulicy Słowackiego. Jeden proponowany jest pod portem lotniczym, a jeden dołącza do ulicy Nowatorów i następnie, w ciągu ulicy Budowlanych, też dochodzi do Słowackiego – mówi.



Dokładniejsze propozycje warianty (Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego)

Konsultacje społeczne odbędą się w wtorek o godz. 16.30 i 19.00 w szkołach przy Azaliowej w Kokoszkach i Tuchomskiej w Baninie. Uwagi do 12 maja zgłaszać można także drogą internetową pod adresem mailowym sk-miszewo@databout.pl. Ankieta konsultacyjna jest dostępna >>> TUTAJ.

Wyniki analizy wielokryterialnej znane będą w drugiej połowie roku. Mają pokazać, czy inwestycja jest zasadna, a jeśli tak, to w jakim zakresie.

Sebastian Kwiatkowski/ua

NAJNOWSZE

zespół eLove 26 maja o 19:05

Dzień Matki w Radiu Gdańsk. W naszym studiu koncertowym wystąpi zespół eLOVE 18 maja 2023

ZA CO NAJBARDZIEJ NIECHYBIE SWOJA MAMIE? 603 06 06 06 18 maja 2023

Za co najbardziej kochasz swoją mamę? Odpowiedz i wygraj makijaż u profesjonalnej wizażystki 18 maja 2023

Zatrzymano podejrzanych o zniszczenie wystawy papieskiej. Grozi im pięć lat więzienia 18 maja 2023

AUTOPROMOCJA

Radio Gdańsk

Źródło: <https://radiogdansk.pl/wiadomosci/region/trojmiasto/2023/04/25/nowe-koncepcje-drogi-z-obwodnicy-metropolitalnej-trojmiasta-do-lotniska-powstanie-nowy-wezel/>

Rada Banino

25 kwietnia 2023r. Spotkanie konsultacyjne dotyczące tzw. „Obwodnicy Banina”

Zaproszenie na spotkanie konsultacyjne dot. Studium Korytarzowego dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (S6) do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (DW472)

Firma Databout sp. z o.o. (Wykonawca zadania pn. „Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy”) zapraszana na spotkanie konsultacyjne, które odbędzie się

25 kwietnia 2023 r.:

- o godzinie 16:30 w Parafialnym Szkole Podulewowej im. Arkadiusza Anama Hylbeckiego przy ulicy ul. Aczelowej 16 w Gdańsku, Sala 1/miasta
- o godzinie 19:00 w Szkole Podulewowej im. ks. prabiera Józefa Bignusa przy ul. Tuchomskiej 15 w Baninie

Podczas spotkań przedstawiane będą wypracowane warianty przebiegu nowego połączenia drogowego. Spotkania będą miały charakter warsztatowy, dzięki czemu każdy zgłoszony przez telefon wniesie swoje uwagi i sugestie.

Dodatkowo w dni. 24 kwietnia 2023 r. pomiędzy godz. 10-15 odbędzie się dyktur w Użytkowej Gminie w Żukowie (licz przy wejściu nr 2), na którym przedstawiciele Wykonawcy odpowiedzą na pytania związane z procedurowym etapem projektu.

Źródło: Databout sp. z o.o.
<https://databout.pl/2023/04/spotkanie-konsultacyjne-dotyczace-wzlotu-korytarzowego-dla-nowego-pojaczenia-wzlotu-miszewo-z-portem-lotniczym-gdansk/>

STUDIUM KORYTARZOWE DLA NOWEGO POŁĄCZENIA DROGOWEGO

od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy

TERMINY I MIEJSCA SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH:

24 kwietnia 2023 r. godz. 10:00-15:00	Gminny Zarząd w Żukowie ul. Słowackiego 2
25 kwietnia 2023 r. godz. 16:30	Parafialna Szkoła Podulewowa im. Arkadiusza Anama Hylbeckiego ul. Aczelowej 16, Gdańsk, Sala 1/miasta
25 kwietnia 2023 r. godz. 19:00	Szkoła Podulewowa im. ks. prabiera Józefa Bignusa przy ul. Tuchomskiej 15, Banino, sala sportowa nr 2002

Źródło: <http://www.radabanino.pl/spotkanie-konsultacyjne-tzw-obwodnicy-banina/>

Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Publikacja:
18 kwietnia 2023

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych, przede wszystkim mieszkańców miasta Gdańsk oraz gminy Żukowo na spotkania konsultacyjne w ramach Studium Korytarzowego dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła "Miszewo" Olszowina Metropolitalna Trójmiasto do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Przebiegający od 20 października 2022 r. projekt jest w fazy opracowania przez firmę Databout Polska i dotyczy się na obszarze Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego. Celem realizacji inwestycji miałyby być ulepszenie ruchu drogowego w gminie Żukowo, szczególnie w miejscowościach Baranów i Papanów oraz połączenie Olszowiny Metropolitalnej Trójmiasto z Gdańskiem.

Spotkanie odbyło się 25 kwietnia 2023 r.:

- o godzinie 16:30 w Rzytyma Szkola Podstawowa im. Arkadusza Arama Rybickiego przy ul. Azalowej 18 w Gdańsku, Sokołowo
- o godzinie 19:00 w Szkole Podstawowej im. ks. proboszcza Józefa Błogosia przy ul. Tuchomskiej 15 w Baranów, Hala sportowa przy szkole

Podczas spotkań prezentowane będą wypracowane warianty przebiegu nowego połączenia drogowego oraz ich aspekty wpływające na zagospodarowanie przestrzenne i uwarunkowania ruchowe. Na spotkaniach będzie sformułowano przez Państwa uwagi i sugestie, które zostaną uwzględnione. Prosimy o wyrażenie opinii na formularzu, który zostanie wysłany drogą elektroniczną na adres: skonsultacje@pbpr.pomorskie.pl.

Dotychczas w dni 24 kwietnia 2023 r. pomiędzy godziną 10-15 odbył się dywiz Wykonawcy w Urzędzie Gminy w Żukowie (dla grupy wiejskiej nr 2) na którym została pobrana opinia na pytanie związane z przedmiotowym etapem projektu.

Ukazywany na Państwa zaproszenie!

Spotkania konsultacyjne - planuj

Plan Spotkań

Źródło: <https://pbpr.pomorskie.pl/2023/04/spotkania-konsultacyjne-dotyczace-studium-korytarzowego-dla-polaczenia-wezla-miszewo-z-portem-lotniczym-w-gdansk/>

2.2 Zrzuty ekranu cyfrowych wydań prasy

1. Dziennik Bałtycki

6

● STREFA BIZNESU

Dziennik Bałtycki
Czwartek, 20.04.2023

Nowoczesne magazyny poszukiwane przez najemców. Na Pomorzu lokują się kolejne firmy logistyczne

Mateusz Tkarski
Pensze

Branża magazynowa mimo zawirowań w gospodarce ma się bardzo dobrze. Najemcy poszukują powierzchni. Jednym z atrakcyjnych rynków są okolice Trójmiasta.

Bardzo wysokie zainteresowanie najemców nowoczesną powierzchnią magazynową utrzymuje się kolejny rok z rzędu. Rynek magazynowy dynamicznie rośnie w całej Polsce.

Całkowity wolumen wynajętej powierzchni w 2022 roku był drugim najwyższym wynikiem na polskim rynku magazynowym w historii i wyniósł imponujące 6,8 mln m kw. Odpowiedzią deweloperów na utrzymujący się wysoki popyt na powierzchnię magazynową jest oddanie do użytku w 2022 roku rekordowego wolumenu nowej poddaj. Deweloperzy przez cały 2022 rok zrealizowali 4,4 mln mkw., pobijając rekordowy poziom z poprzedniego roku o ponad 1 mln mkw.

- Utrzymująca się od kilku miesięcy i cały czas trudna sytuacja ekonomiczna przyczyniła się do spowolnienia na rynku powierzchni magazynowej. O ile eksperci mówili, że rynek czeka trudne czasy, wyniki osiągnięte w roku 2022 wydają się temu przeczyć. Niewątpliwie widoczna jest mniejsza aktywność najemców w zakresie relokacji i ekspansji, co jest związane ze spadkiem zamówień i produkcji, chociażby w sektorze przemysłowym, które były zamotowane pod koniec 2022 roku - komentuje Michał Kozdrój, head of Industrial Agency w Knight Frank.

Prognozowany jest dalszy systematyczny rozwój kluczowych lokalizacji logistycznych, jednak również nie słabnie zainteresowanie deweloperów rynkami wschodzącymi. Zaskakująco dynamicznie rozwijają się zakwalifikowanych do tzw. rynków wschodzących na koniec IV kw. 2022 roku były szacowane łącznie na niemal 3,9 mln mkw. i stanowiły 13,8 proc. wszystkich zasobów w Polsce.



Panattoni Park Tricity East V to centrum dystrybucyjne w Przejazdowie, w gminie Pruszcz Gdański, blisko autostrady A1, obwodnicy Trójmiasta i Baltic Hub

- Wychodząc naprzeciw wymaganiom rynku i naszych klientów, dokonujemy ekspansji powierzchni magazynowej w Trójmieście. Lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie dynamicznie rozwijającego się portu Baltic Hub nie jest przypadkowa, oznacza dla nas osiągnięcie pozycji znaczącego operatora logistycznego, kompleksowo zaopatrującego klientów w pełen łańcuch dostaw - mówi Natalia Szuba, project manager PV w Regesta SA.

Regesta to operator logistyczny i firma transportowo-spedycyjna. Firma dysponuje własną flotą 330 ciężarówek siodłowych i 380 nacpep. W ostatnim czasie powiększa swoją infrastrukturę magazynową o ponad 100 proc.

Panattoni Park Tricity East V to nowoczesne centrum dystrybucyjne w Przejazdowie, w gminie Pruszcz Gdański, które znajduje się blisko autostrady A1, obwodnicy Trójmiasta i Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego Baltic Hub.

Pomorskie i region Trójmiasta to rynek z potencjałem ponad 1 mln m kw. powierzchni magazynowej, a więc jest jednym z głównych rynków w kraju, atrakcyjnym dla inwestorów i najemców. Jednym z najnowszych najemców jest spółka Regesta SA, która wynajęła prawie 36 tys. mkw. w Panattoni Park Tricity East V.

- Trójmiejski magazyn to kontynuacja naszej strategii dywersyfikacji. Obsługa transportu morskiego i usług towarzyszących, jak m.in. transporty kontenerowe, kompleksowa obsługa celna, magazynowanie, kompletacja czy dystrybucja, daje nam przewagę konkurencyjną i pozwoli rozszerzyć grupę klientów, których obecnie obsługujemy nasz magazyn w Gdańsku Kowalach. Nowa powierzchnia to ponad 35 000 mkw. składowania biokompostu i regałowego, strefa konfekcji, cross-dockingu, skład celny, nowoczesnie zaprojektowane biuro obsługi, specyficzna i agencja celnej - mówi Marcin Szostak, dyrektor ds. logistyki w Regesta SA.

OBWIESZCZENIE O PIERWSZEJ LICYTACJI RUCHOMOŚCI

Naczelnik Urzędu Skarbowego w Malborku
podaje do publicznej wiadomości, że

w dniu 17.05.2023 r. o godz. 11.00 w siedzibie Urzędu Skarbowego w Malborku, przy ul. Kopernika 10, pok. 111, odbędzie się pierwsza licytacja niżej wyszczególnionych ruchomości stanowiących własność Madex Pro Sp. z o.o. z s. w Kościeleczkach 10A, gm. Malbork

Poz.	Wyszczególnienie / Opis	Ilość	Wartość szacunkowa
1.	Frezarka narzędziowa Avia FND 32 AT	1 szt.	31 100 PLN
2.	Kosiarka samojezdna Stiga Estate 6102HW	1 szt.	5 950 PLN
3.	Przecinarka taśmowa Bomar STG 185	1 szt.	6 700 PLN

Zajęte ruchomości można oglądać po uprzednim uzgodnieniu terminu i miejsca z organem egzekucyjnym.

Jeżeli licytacja w pierwszym terminie nie dojdzie do skutku, druga licytacja odbędzie się w tym samym miejscu w dniu 24.05.2023 r. o godz. 11:00.

Cena wywołania w pierwszym terminie licytacji wynosi ¼ wartości szacunkowej, natomiast w drugim terminie licytacyjnym połowę wartości szacunkowej.

Wartość szacunkowa zawiera podatek VAT.

Jeżeli wartość szacunkowa przedmiotu zajęcia przekracza kwotę 4.500,00 zł, warunkiem udziału w licytacji jest wniesienie do organu egzekucyjnego wadium w wysokości 1/10 kwoty oszacowania.

Naczelnik Urzędu Skarbowego w Malborku zastrzega sobie prawo odstąpienia od sprzedaży bez podania przyczyny.

Wszelkie informacje można uzyskać pod numerem telefonu 55 270 22 92.

Dziennik Bałtycki

Nie przegap piątku

dziennikbałtycki.pl

KURSY WALUT
19.04.2023

	Genex Sro, Gdańsk, ul. Jagiellońska
EUR	456/471 (o)
USD	415/430(-)
GBP	517/532 (o)
CHF	463/478(-)

Wskazano kursy walut do datowania poprzedniego dnia. Wskazano kursy walut do datowania poprzedniego dnia.

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych, przede wszystkim mieszkańców miasta Gdańsk oraz gminy Żukowo na spotkania konsultacyjne w ramach Studium Korytarzowego dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węża „Miszewo/ Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Począwszy od 20 października 2022 r. projekt jest w fazie opracowania przez firmę Databout. Prace odbywają się na zlecenie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego. Celem realizacji inwestycji miałyby być usprawnienie ruchu drogowego w gminie Żukowo, szczególnie w miejscowościach Banino i Pepowo oraz połączenie Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta z Gdańskiem.

Spotkania odbędą się 25 kwietnia 2023 r.:

- o godzinie 16:30 w Pozytywna Szkoła Podstawowa im. Arkadiusza Arama Rybickiego przy ulicy ul. Azaliowej 18 w Gdańsku, Sala Patrona
- o godzinie 19:00 w Szkole Podstawowej im. ks. prałata Józefa Bigussa przy ul. Tuchomskiej 15 w Baninie

Podczas spotkań prezentowane będą wypracowane warianty przebiegu nowego połączenia drogowego oraz ich aspekty wpływające na zagospodarowanie przestrzenne i uwarunkowania ruchowe. Spotkania będą miały charakter warsztatowy, dzięki czemu każda zgłoszona przez Państwa uwaga zostanie odnotowana.

Dodatkowo w dn. 24 kwietnia 2023 r. pomiędzy godz. 10-15 odbędzie się dyżur w Urzędzie Gminy w Żukowie (hol przy wejściu nr 2) na którym osoba go pełniąca odpowie na pytania związane z procedurą etapem projektu.

Liczymy na Państwa zaangażowanie.

Źródło: Dziennik Bałtycki – wydanie papierowe

2. Gazeta Wyborcza Trójmiasto

Gazeta Wyborcza
Piątek, 25 kwietnia 2023

Tygodnik **Trójmiasto**

7

bankowe spółki, Lechii Gdańsk



Prezes Pięta twierdzi, że zastosowana przez prokuraturę blokada kont spółki myWorld Poland jest bezzasadna. – Sam zgłosiłem się do prokuratury, żeby sprawę wyjaśnić. Chciałem złożyć zeznania, ale nikt mnie nie chciał wysłuchać – dodaje.

UOKIK WSKAZYWAŁ, ŻE PROGRAM PRZYPOMINA PIRAMIDĘ FINANSOWĄ

W grudniu 2019 r. przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów wydal decyzję, uznając działanie Lyonesse Europe AG za przypominające piramidę finansową i uznając jej działalność „za praktykę naruszającą zbiorowe interesy konsumentów”. Urząd nie miał uwagi do programu cashback, inwestycyjny Program Marketingowy Lyonesse (później Lyoucnet). Obiecywano w nim „możliwość otrzymania korzyści materialnych, które były uzależnione od wprowadzenia przez nich innych osób do ww. programu, pod warunkiem uprzedniego wpłacenia przez nich zaliczek na zakup bonów lub kart podarunkowych partnerów handlowych Lyonesse bądź dokonania zakupów u partnerów handlowych Lyonesse”. To opisał w decyzji UOKIK. Program opierał się na zasadach MLL (multi level marketing). Lyonesse Europe AG pisał do UOKIK, że Program Lojalnościowy Lyonesse „nie jest systemem promocyjnym typu piramida”. Spółka twierdziła, że do uzyskania dodatkowych korzyści nie było ani konieczne, ani wystarczające rekrutowanie nowych osób do uczestnictwa w programie. Spółka przekonywała też, że rozstrzygnięcia nadzoru z Australii, Austrii, Finlandii, Litwy oraz Szwecji były dla niej korzystne. UOKIK ustalił jednak, że „program Lyonesse bądź jego poszczególne elementy zostały zakazane w kilku krajach europejskich, w tym w całej – w Norwegii i we Włoszech”. W tych krajach nie rozgraniczono, że za program o charakterze piramidy odpowiada szwajcarska centrala, zaś krajowy operator wykonuje jedynie czynności techniczne.

LYONESSE UKARANY W NORWEGII I WE WŁOSZACH

Urząd Nadzoru nad Loteriami w Norwegii w 2008 r. nakazał spółkom myWorld Norway AS (wówczas Lyonesse Norway AS) i Lyonesse Europe AG zaprzestanie wszelkiej działalności na terytorium tego kraju. W uzasadnieniu stwierdzono, że działalność stanowi zakazany przez prawo system obrotu przypominający piramidę finansową oraz że system jest tak zorganizowany, by wnoszenie opłat było warunkiem osiągnięcia dochodów. W 2018 r. włoski Urząd ds. Konkurencji stwierdził, że stosowany przez Lyonesse Italia S.r.l. program przystępowania do programu cashback poprzez system typu multi level marketing (MLL) w oparciu o zaangażowanie stale rosnącej liczby konsumentów stanowi nieuczciwą praktykę rynkową. Urząd nakłożył karę 3 mln euro i zakazał dalszego prowadzenia programu.

Jeden z zarzutów brzmiał, „aby zdobyć wystarczającą liczbę Shopping Points i uzyskać wynagrodzenie, konsumenci musieli płacić bardzo wysokie opłaty wpisowe, rekrutować do systemu innych konsumentów oraz dokonywać innych, dodatkowych płatności”.

Decyzja UOKIK w sprawie Lyonesse została wydana w 2019 r. Czytamy w niej: „Dł listopada 2017 r. warunkiem uzyskania uprawnień do wynagrodzenia było zebranie 50 SP (Shopping Points) łącznie w ciągu najbliższych 6 kolejnych tygodni, co – w przypadku, jeśli konsument chciałby zgromadzić je samodzielnie – wiązałoby się z koniecznością wydania na zakupy 22 500 zł w ciągu 6 tygodni (...) w celu tylko i wyłącznie uzyskania uprawnień do otrzymania jakiegokolwiek wynagrodzeń”.

W decyzji z grudnia 2019 r. przez UOKIK uznano, że praktyka naruszająca zbiorowe interesy konsumentów, będąca przedmiotem postępowania, została zamierzona z momentem zaprzestania prowadzenia Programu Marketingowego Lyoucnet, co nastąpiło w dniu 7 marca 2019 r.

Poprosiłby prezesa Departamentu, aby przedstawił stanowisko w sprawie zarzutów UOKIK i zasadności rozszerzenia osób pokrzywdzonych.

– Trudno przedstawić stanowisko w sprawie firmy, w której nie pracowałem. Z informacji, które można znaleźć w internecie, wiem, że takie postępowanie było. Prognę podkreślić, że postępowanie w UOKIK dotyczy spółki Lyonesse Europe AG z siedzibą w Szwajcarii, a nie spółki myWorld Poland (dawniej Lyonesse Poland sp. z o.o.) – odpowiedział Departament.

Zbigniew Ziemowit Deptuła jest obecnie – według danych z KRS – prezesem spółki Benefiteo.com, oferującej program cashback. Deptuła kieruje również firmą DPP Europe, w której wspólnikiem i wiceprezesem jest Pięta. Fanowie dobrze się zają z działalnością w Lyonesse.

– Ziemowit Deptuła jest uczciwym i koncyliacyjnym człowiekiem, ma zdolność słuchania sobie ludzi i przekazywania dobowych warunków. Nie brakuje mu profesjonalizmu w prowadzeniu biznesu. W mojej opinii Lechia dobrze wybrała – ocenia Pięta. ☺



Spotkania informacyjne dotyczące Studium Korytarzowego dla połączenia węzła Miszewo z Portem Lotniczym w Gdańsku

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych, przede wszystkim mieszkańców miasta Gdańsk oraz gminy Żukowo na spotkania konsultacyjne w ramach Studium Korytarzowego dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasto do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Począwszy od 20 października 2022 r. projekt jest w fazie opracowania przez firmę Databout. Prace odbywają się na zlecenie Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego. Celem realizacji inwestycji miałoby być usprawnienie ruchu drogowego w gminie Żukowo, szczególnie w miejscowościach Banino i Pępowo oraz połączenie Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta z Gdańskiem.

Spotkania odbędą się 25 kwietnia 2023 r.:

- o godzinie 16:30 w Pozytywna Szkoła Podstawowa im. Arkadiusza Arama Rybickiego przy ulicy ul. Azaliowej 18 w Gdańsku, Sala Patrona
- o godzinie 19:00 w Szkole Podstawowej im. ks. prałata Józefa Bigusa przy ul. Tuchomskiej 15 w Baninie

Podczas spotkań prezentowane będą wypracowane warianty przebiegu nowego połączenia drogowego oraz ich aspekty wpływające na zagospodarowanie przestrzenne i uwarunkowania ruchowe. Spotkania będą miały charakter warsztatowy, dzięki czemu każda zgłoszona przez Państwa uwaga zostanie odnotowana.

Dodatkowo w dn. 24 kwietnia 2023 r. pomiędzy godz. 10-15 odbędzie się dyżur w Urzędzie Gminy w Żukowie (hol przy wejściu nr 2) na którym osoba po pełniąca odpowie na pytania związane z procedowanym etapem projektu.

Liczymy na Państwa zaangażowanie.

Źródło: Gazeta Wyborcza Trójmiasto – wydanie papierowe

3

Dyżur Wykonawcy

Przed spotkaniami konsultacyjnymi przeprowadzono całodzienny dyżur z udziałem Wykonawcy, na którym pojawiło się 12 petentów reprezentujących osoby prywatne oraz inwestorów.

3.1 Dyżur w Urzędzie Gminy Żukowo

Poniżej zaprezentowano ulotkę informującą o spotkaniach konsultacyjnych oraz zdjęcia z całodziennego dyżuru z przedstawicielami Wykonawcy w Urzędzie Gminy Żukowo. Podczas dyżuru udostępniono 300 szt. ulotek w formie papierowej wszystkim zainteresowanym.

Rysunek 1 Ulotka informująca o spotkaniach konsultacyjnych



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



STUDIUM KORYTARZOWE MISZEWO

Nowe rozwiązanie drogowe ma połączyć Port Lotniczy, Airport City i rozwijającą się wokół niego dzielnicę wielofunkcyjną, w tym tereny o funkcji transportowej, produkcyjno-usługowej i mieszkaniowej stanowiące ważny biegun wzrostu miasta i obszaru metropolitalnego, z projektowanym węzłem „Miszewo” na Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta. Zaprojektowany układ drogowy ma także przenieść ponadlokalny ruch o charakterze tranzytowym z obszaru intensywnie rozwijającej się miejscowości Banino w gminie Żukowo. Projektowane rozwiązanie jest elementem szerszego pakietu działań w zakresie rozwoju dróg dojazdowych do Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE wtorek 25 kwietnia



16:30

Pozytywna Szkoła Podstawowa im.
Arkadiusza Arama Rybickiego
ul. Azaliowa 18 w Gdańsku,
Sala Patrona



19:00

Szkoła Podstawowa im. ks. prałata Józefa Bigusa
ul. Tuchomskiej 15 w Baninie,
Hala sportowa przy szkole

Ankieta



Wszystkie niezbędne informacje dotyczące projektu zlokalizowane są na stronie
<https://pbpr.pomorskie.pl/sk-miszewo/>

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Zdjęcie 1 Dyżur w Urzędzie Gminy Żukowo



Źródło: Opracowanie własne

Zdjęcie 2 Dyżur w Urzędzie Gminy Żukowo



Źródło: Opracowanie własne

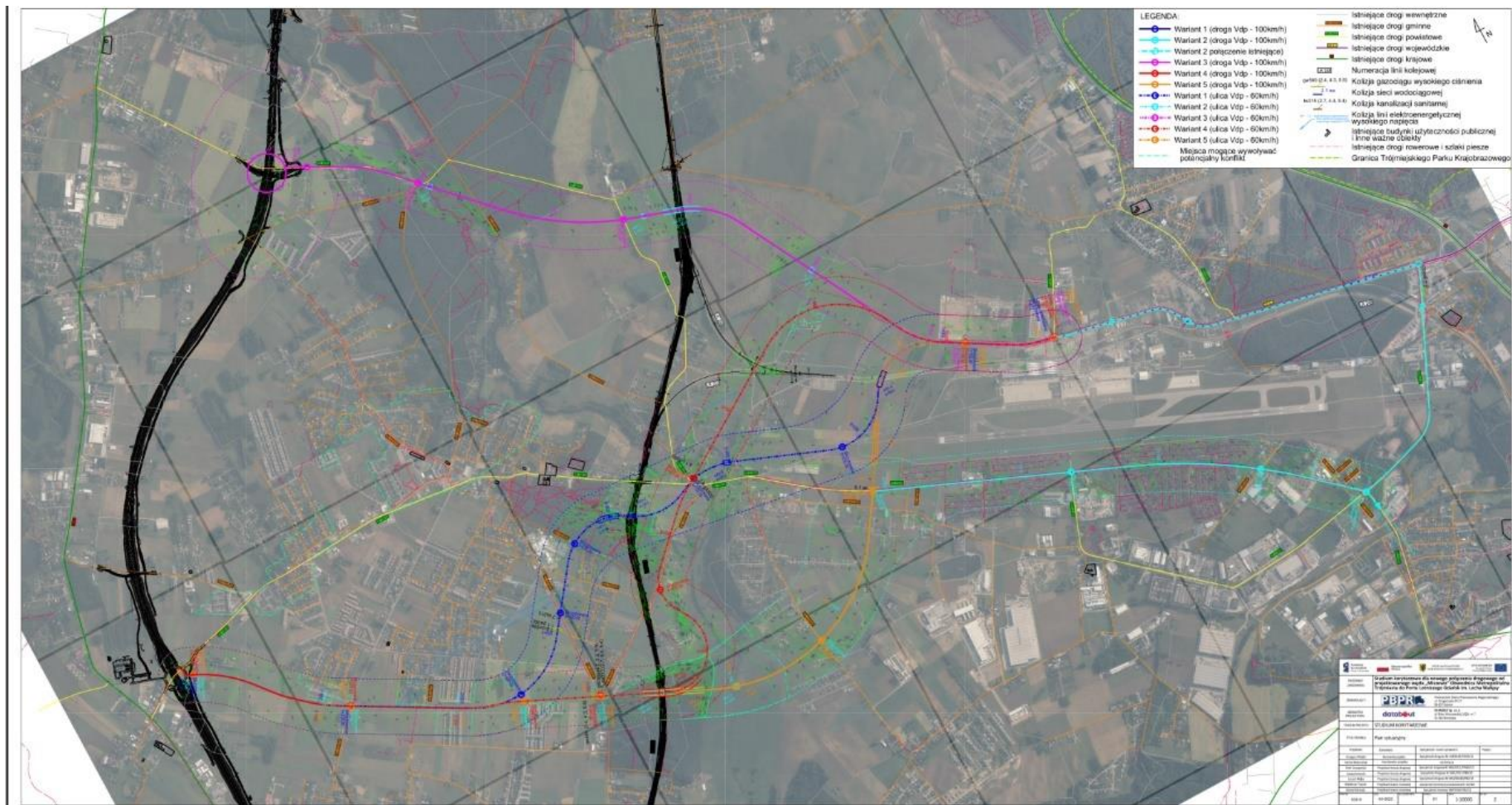
4

Przebieg spotkań konsultacyjnych

Spotkania konsultacyjne w poszczególnych gminach składały się z dwóch części. W części pierwszej przedstawiono prezentację na temat inwestycji oraz omówiono wstępne korytarze prowadzenia drogi. W części drugiej przeprowadzono dyskusję, w której wszystkie zainteresowane osoby zadawały pytania oraz przedstawiały wnioski na które Wykonawca udzielał odpowiedzi.

Dodatkowo na spotkaniach dostępne były do wglądu wydrukowane i rozłożone na odpowiednich powierzchniach plany orientacyjne obszaru analizy, klauzule RODO, listy obecności oraz wydrukowane ankiety. Każda osoba uczestnicząca w spotkaniu miała możliwość wypełnienia oraz złożenia ankiety. Każde ze spotkań trwało około dwóch godzin.

Rysunek 2 Plany orientacyjne obszaru analizy dostępne do wglądu na spotkaniach konsultacyjnych



Źródło: Opracowanie własne

4.1 Spotkanie nr 1 – Gdańsk

Spotkanie informacyjne odbyło się w dniu 25 kwietnia 2023 roku w Pozytywnej Szkole Podstawowej im. Arkadiusza Arama Rybickiego przy ulicy ul. Azaliowej 18 w Gdańsku w godzinach 16:30 – 18:30.

W spotkaniu konsultacyjnym wzięli udział mieszkańcy i przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego. W spotkaniu uczestniczyło 19 osób. Dyskusja w przeważającej części dotyczyła kwestii prognozowanych potoków ruchu na ulicy Słowackiego oraz na innych drogach w pobliżu lotniska.

Poniżej przedstawiono zdjęcia oraz listę obecności ze spotkania konsultacyjnego w Gdańsku:

Zdjęcie 3 Spotkanie konsultacyjne w Gdańsku



Źródło: Opracowanie własne

Zdjęcie 4 Spotkanie konsultacyjne w Gdańsku



Źródło: Opracowanie własne

Zdjęcie 5 Spotkanie konsultacyjne w Gdańsku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 3 Lista obecności ze spotkania konsultacyjnego w Gdań



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Gdańsk, 25.04.2023 r.

LISTA OBECNOŚCI

Spotkanie konsultacyjne dla zadania pn. *Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta od Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy*

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			

1

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

4.2 Spotkanie nr 2 – Banino

Spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniu 25 kwietnia 2023 roku w Szkole Podstawowej im. Ks. Prałata Józefa Bigusa przy ulicy Tuchomskiej 15 w miejscowości Banino w gminie Żukowo w godzinach 19:00-21:00.

W spotkaniu konsultacyjnym, w którym uczestniczyło około 157 osób, wzięli udział mieszkańcy i przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego. Dyskusja w przeważającej części dotyczyła ogólnych pytań związanych z inwestycją, na które odpowiadał Wykonawca.

Podczas spotkania mieszkańcy zgłaszali swoje wątpliwości dotyczące przebiegu wariantów W1, W2, W4 i W5 na odcinku wyznaczonym wzdłuż granicy Banina i Pępowa. Obawy dotyczyły wpływu nowej drogi na istniejące Osiedle Familijne oraz Osiedle Słoneczne Ogrody. Przedstawiciele lokalnej społeczności wyrażali zaniepokojenie związane z możliwymi uciążliwościami związanymi z bliskim sąsiedztwem nowej drogi, jednocześnie wyrażając poparcie dla wytyczenia trasy na północ od centrum Banina. Ponadto na spotkaniu pojawiły się obawy co do usunięcia z analizy wariantu przechodzącego w ciągu ul. Trepczyka na południe od Osiedla Słonecznego oraz wątpliwości związane z możliwym wzrostem ruchu pojazdów na ul. Słowackiego i tym samym pogorszenia warunków życia okolicznych mieszkańców w przypadku wybrania wariantu W1, W3, W4 lub W5.

Poniżej zamieszczono zdjęcia oraz listę obecności ze spotkania konsultacyjnego w Baninie:

Zdjęcie 6 Spotkanie konsultacyjne w Baninie




Źródło: Opracowanie własne

Zdjęcie 7 Spotkanie konsultacyjne w Baninie




Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 4 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 1




Fundusze Europejskie
Program Regionalny



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Banino, 25.04.2023 r.

LISTA OBECNOŚCI

Spotkanie konsultacyjne dla zadania pn. *Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła „Miszewo” Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta od Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy*




Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			

1

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 5 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 2

		 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO		 Unia Europejska Europejski Fundusz Społeczny	
Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis		

2

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 6 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 3

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis
1			
2			
3.			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17.			
18.			
19			
20			
21			
22			

3

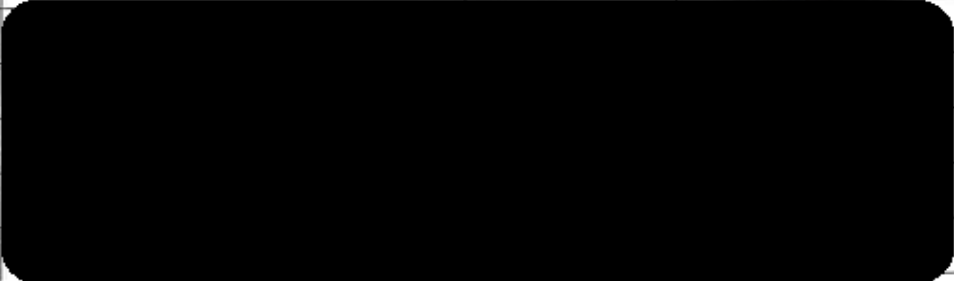
Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 7 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 4

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis
[Redacted content]			

Rysunek 8 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 5

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis				
							

5

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 9 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 6

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis

7

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 10 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 7

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 11 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 8

Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

2

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 12 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 9


Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis
[Redacted content]			

3


Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 13 Lista obecności ze spotkania w Baninie – część 10




Fundusze Europejskie
Program Regionalny



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Lp.	Imię, nazwisko	Jednostka (jeśli występuje)	Podpis

Źródło: Opracowanie własne

5

Ankieta konsultacyjna

W ramach zadania utworzono ankietę internetową zamieszczoną na stronie internetowej <https://skmiszewoankieta.webankieta.pl/> powszechnie dostępną w dniach od 25 kwietnia do 12 maja 2023 r.

Ankieta konsultacyjna została prawidłowo wypełniona przez 4260 osób, Droga internetową zostało wypełnionych 4195 ankiet, natomiast 65 złożono w wersji papierowej podczas spotkań konsultacyjnych w Gdańsku i Baninie. Poniżej zamieszczono wzór ankiety konsultacyjnej w wersji papierowej oraz wyniki badania.

Rysunek 14 Ankieta konsultacyjna – strona 1

Fundusze Europejskie
Program Regionalny

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny

str. 1

ANKIETA KONSULTACYJNA

Ankieta realizowana w ramach konsultacji projektu "Studium Korytarzowe dla nowego połączenia drogowego od projektowanego węzła "Miszewo" Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy"

Otrzymane od Państwa odpowiedzi oraz postulaty posłużą do uszczegółowienia projektu względem zgłoszonych potrzeb. Materiały oraz opis inwestycji znajdują Państwo na stronie:
<https://pbpr.pomorskie.pl/sk-miszewo/>

Prosimy o wybranie z listy odpowiedniej gminy, którą Pani/Pan reprezentuje:

Gmina Żukowo
 Gmina Gdańsk

Pani/Pana miejscowość zamieszkania:

Status osoby ankietowanej (wybierz jedną odpowiedź):

Występuję w imieniu jednostki samorządu terytorialnego
 Jestem osobą prywatną mieszkającą w pobliżu projektowanego połączenia drogowego
 Jestem właścicielem nieruchomości inwestycyjnych
 Jestem właścicielem gospodarstwa rolnego w pobliżu projektowanego połączenia
 Reprezentuję organizację pozarządową (stowarzyszenie, inicjatywę obywatelską)
 Prowadzę przedsiębiorstwo w pobliżu projektowanego połączenia drogowego

Który z przedstawionych wariantów jest **najkorzystniejszy** z Pana/Pani punktu widzenia (wybierz jedną odpowiedź)?

W1 – oznaczony kolorem ciemnoniebieskim
 W2 – oznaczony kolorem jasnoniebieskim
 W3 – oznaczony kolorem różowym
 W4 – oznaczony kolorem czerwonym
 W5 – oznaczony kolorem pomarańczowym

Czynniki mające wpływ na wybór powyższego wariantu (**najkorzystniejszy** - wybierz jeden lub więcej czynników):

Przebieg najbardziej optymalny pod kątem skomunikowania z istniejącą siecią drogową
 Znacznie skrócony zostanie czas dojazdu do kluczowych ośrodków miejskich oraz miejscowości turystycznych
 Pozytywnie wpłynie na rozwój lokalny
 Zminimalizuje ryzyko przecięcia powierzchni rolnych i dalszy rozwój poprzez dystrybucję gospodarstw prowadzących produkcję
 Najmniejsza ingerencja w cenne przyrodniczo zasoby środowiska, w tym siedliska gatunków chronionych, lasy oraz zbiorniki wodne
 Realizacja inwestycji znacznie minimalizuje generowane uciążliwości dla regionu oraz konieczność wywłaszczeń
 Inne

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 15 Ankieta konsultacyjna – strona 2

str. 2

Który z przedstawionych wariantów jest **najmniej korzystny** z Pana/Pani punktu widzenia (wybierz jedną odpowiedź)?

- W1 – oznaczony kolorem ciemnoniebieskim
- W2 – oznaczony kolorem jasnoniebieskim
- W3 – oznaczony kolorem różowym
- W4 – oznaczony kolorem czerwonym
- W5 – oznaczony kolorem pomarańczowym

Czynniki mające wpływ na wybór powyższego wariantu (**najmniej korzystny** - wybierz jeden lub więcej czynników):

- Ingerencja w zasoby cenne pod względem historycznym lub przyrodniczym, w tym duże obszary leśne, siedliska gatunków chronionych, zbiorniki wodne
- Ingerencja w zabudowę mieszkalną, a co za tym idzie duża ilość wywłaszczeń czy obniżenie wartości nieruchomości oraz gruntów będących w pobliżu projektowanego przebiegu
- Generowanie znacznych uciążliwości w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury hałasu i drgań
- Ingerencja w planowane lub realizowane na przebiegu inwestycje dotyczące m.in. rozbudowy mieszkalnej
- Przecięcie terenów rolniczych, a co za tym idzie utrudnienie oraz wydłużenie czasu dojazdu do zasobów gospodarczych
- Obawy związane z ryzykiem niebezpieczeństwa, jakie niesie ze sobą bliskie sąsiedztwo z infrastrukturą drogową
- Przechodzi w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury transportowej, co uniemożliwi dogodne skomunikowanie
- Inne

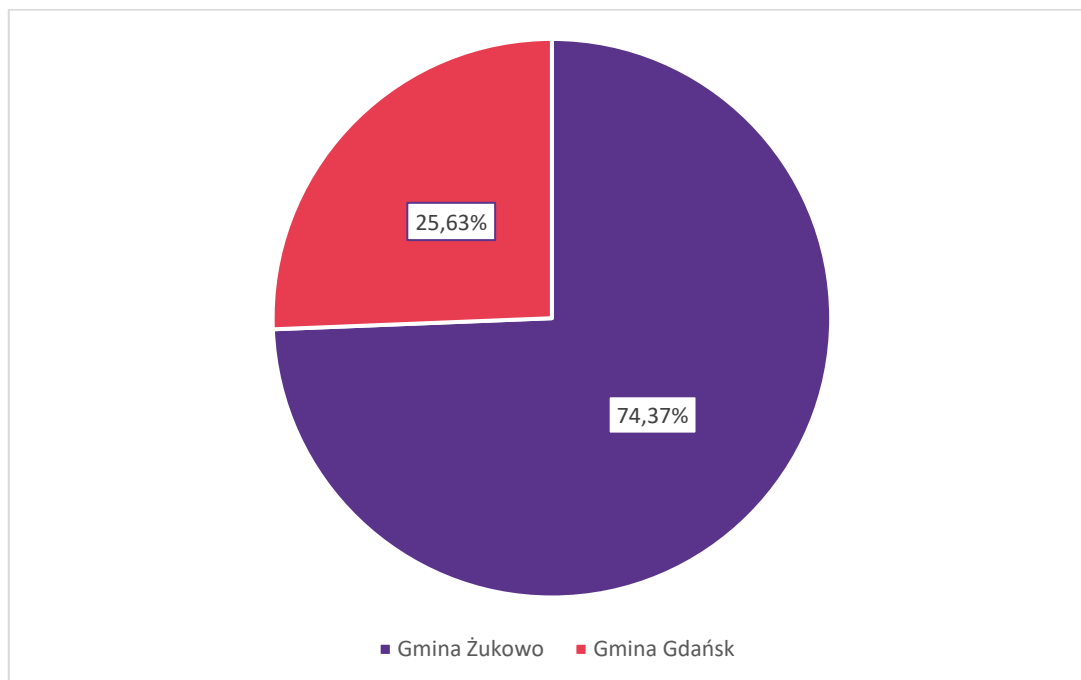
Źródło: Opracowanie własne

W poniższych podrozdziałach przedstawiono wyniki przeprowadzonego badania ankietowego:

5.1 Gmina reprezentowana przez ankietowanych

Prawie trzech na czterech ankietowanych zadeklarowało reprezentowanie gminy Żukowo podczas badania, a nieco ponad jeden mieszkaniec na czterech zaanonsował reprezentowanie Gdańska. Na rysunku poniżej zaprezentowano wykres obrazujący podział respondentów według reprezentowanej przez nich gminy:

Rysunek 16 Podział ankietowanych według reprezentowanej przez nich gminy

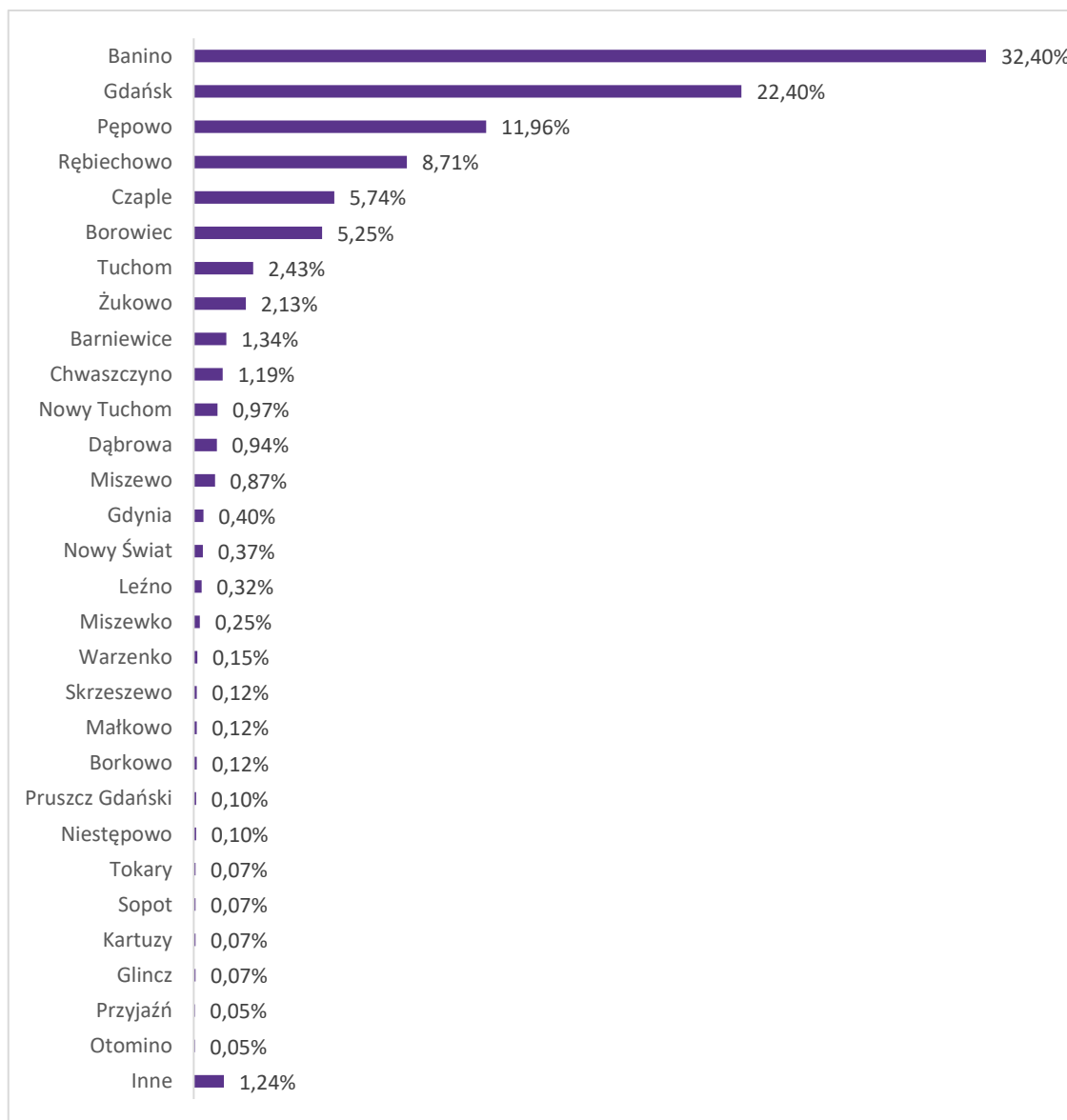


Źródło: Opracowanie własne

5.2 Miejscowość zamieszkania

Najwięcej ankietowanych zadeklarowało Banino jako swoją miejscowość zamieszkania (32,40%). Licznymi grupami mieszkańców były reprezentowane miasto Gdańsk (22,40%), miejscowości Pępowo (11,96%), Rębiechowo (8,71%), Czaple (5,74%) oraz Borowiec (5,25%). Rozbieżność w liczebności mieszkańców deklarujących przynależność do Gdańska w pierwszym pytaniu a deklaracją miejscowości Gdańsk w drugim pytaniu wynikają z braku narzuconego obowiązku odpowiedzi na pytanie nr 2 przez ankietowanych. Przez co najmniej dwóch mieszkańców było reprezentowanych 29 miejscowości. Na rysunku poniżej przedstawiono statystykę zadeklarowanych miejscowości zamieszkania przez ankietowanych:

Rysunek 17 Zadeklarowana miejscowość zamieszkania przez ankietowanych

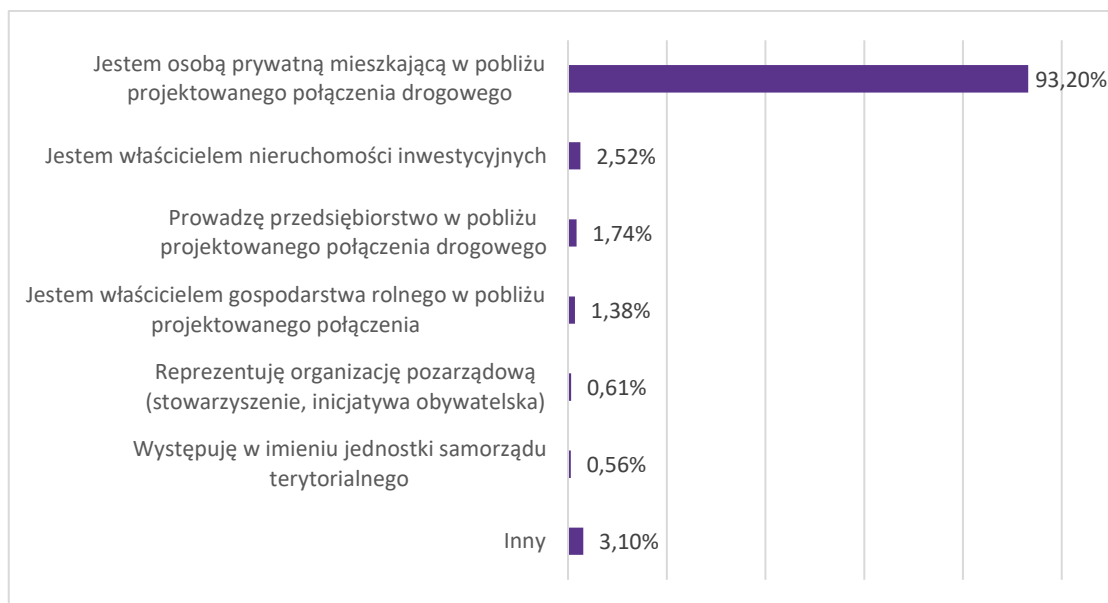


Źródło: Opracowanie własne

5.3 Status osoby ankietowanej

W kolejnym pytaniu respondenci deklarowali swój status osoby ankietowanej. W odpowiedziach przeważały osoby prywatne mieszkające w pobliżu projektowanego połączenia drogowego (93,20%). Ponadto ankietowani deklarowali status właścicieli nieruchomości inwestycyjnych (2,52%), prowadzenie przedsiębiorstwa w pobliżu projektowanego połączenia drogowego (1,74%) oraz właścicieli gospodarstwa rolnego w pobliżu projektowanego połączenia (1,38%). Reprezentowanie organizacji samorządowych, podobnie jak występowanie w imieniu jednostki samorządu terytorialnego zadeklarowało mniej niż 1% ankietowanych. Status inny zadeklarowało 3,10% respondentów.

Rysunek 18 Status osoby ankietowanej



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto wyróżniono poniższe odpowiedzi otwarte osób deklarujących status jako inny:

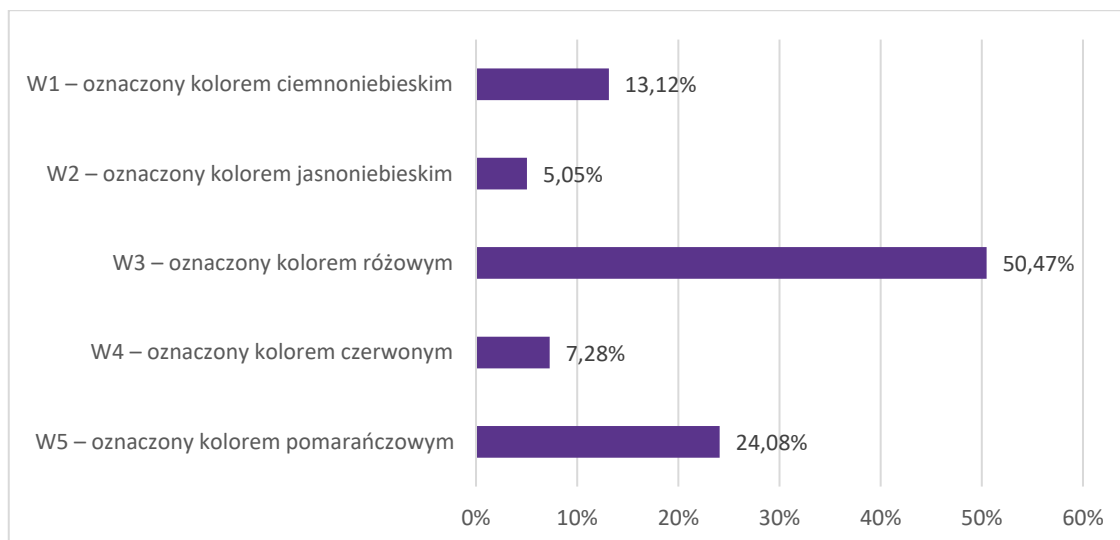
1. Biuro architektoniczne obsługujące inwestycję przecinaną przez warianty W1 i W5
2. Praca w pobliżu lotniska
3. Osoby korzystające z usług stajni
4. Posiadam działkę w okolicy na której mam plan się budować
5. Jestem właścicielem nieruchomości z rozpoczętą budową domu jednorodzinnego
6. Buduję dom w pobliżu planowanej trasy
7. Chętny na zakup działki budowlanej
8. Jestem właścicielem działki budowlanej
9. Planuję przeprowadzkę w te okolice
10. Często dojeżdżam do lotniska
11. Często uczęszczam w Miszewie do rodziny oraz jeżdżę tamtejszymi drogami do klientów
12. Korzystam z lotniska
13. Pracownik firmy w pobliżu projektowanej drogi
14. Często jadę tamtą trasą na Kaszuby do mojego domku na wsi
15. Korzystam z obecnego układu drogowego w pobliżu projektowanego połączenia drogowego
16. Pracuję w tym obszarze
17. Jestem codziennym użytkownikiem okolicznych dróg
18. Pracuję w Miszewie
19. Użytkownik terenów rekreacyjnych leżących w pobliżu projektowanego połączenia
20. Jestem osobą pracującą w jednej z okolicznych firm.
21. Dojeżdżam do pracy w okolicie lotniska
22. Jestem osobą prywatną dojeżdżającą do pracy w okolicach lotniska
23. Pracuję w pobliżu projektowanego połączenia drogowego
24. Mieszkaniec 3-miasta
25. Jestem osobą pracującą w pobliżu planowanego połączenia
26. Planuję budowę
27. Osoba prywatna nie mieszkająca w pobliżu inwestycji
28. Często korzystam z lotniska i dojazdu z lotniska do Słupska
29. Mam w pobliżu rodzinny ogródek działkowy
30. Korzystam regularnie z lotniska. Dojeżdżam do pracy w okolicę lotniska (Intel)

31. Mieszkaniec dalszej części Gdańska
32. Pracuję na lotnisku
33. Mieszka tam moja rodzina
34. Użytkownik lotniska
35. Planuję kupić tam dom
36. Mam rodzinę w tej okolicy, do której regularnie dojeżdżam
37. Reprezentuję właściciela nieruchomości

5.4 Wybór najkorzystniejszego wariantu według respondenta

Ponad połowa ankieterów (50,43%) wybrała wariant W3 przebiegający na północ od Banina jako najkorzystniejszą możliwość przebiegu nowej drogi. Drugim najchętniej typowanym wariantem był W5, którego wybór zadeklarowało 24,08% respondentów, natomiast wariant W1 wskazało 13,12% ankieterów. Najrzadziej zaznaczanymi odpowiedziami były warianty W2 (5,05%) oraz W4 (7,28%). Na poniższym rysunku zobrazowano wyniki wyborów poszczególnych wariantów przez respondentów

Rysunek 19 Wybór wariantów przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

5.5 Czynniki mające wpływ na wybór najkorzystniejszego wariantu

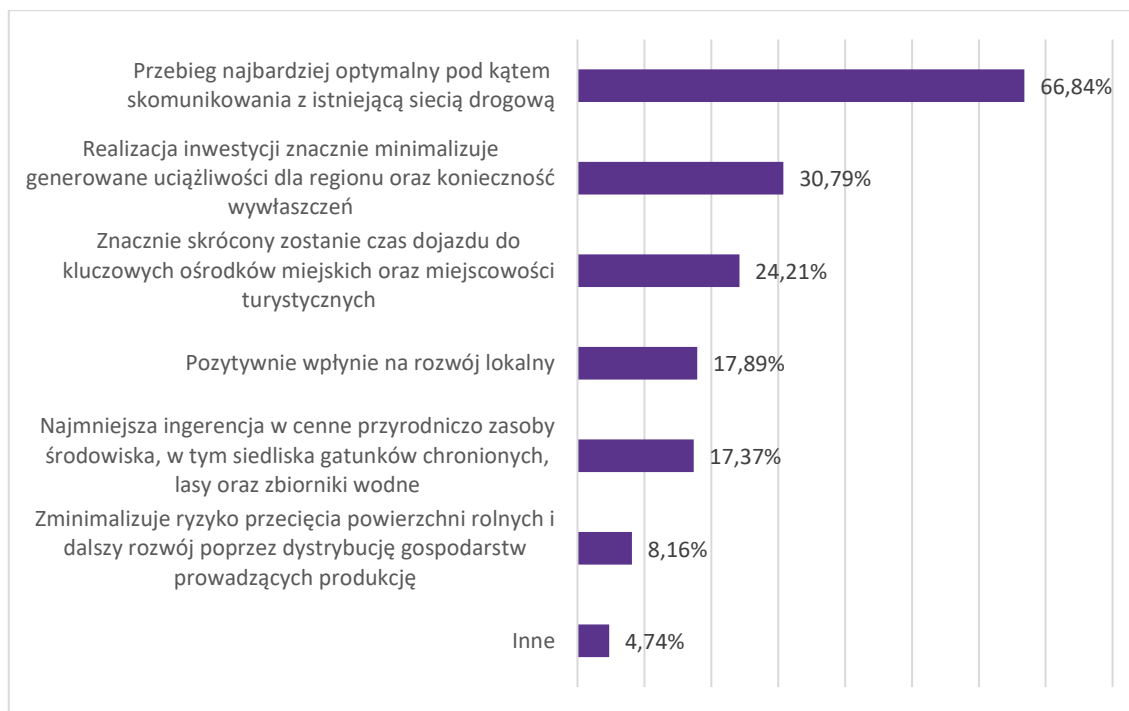
5.5.1 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W1

Wśród czynników wpływających na wybór wariantu W1 przez respondentów przeważał przebieg najbardziej optymalny pod kątem skomunikowania z istniejącą siecią drogową (66,84%). W mniejszym stopniu ankieterów kierowali znaczną minimalizacją generowanych uciążliwości dla regionu oraz konieczności wyłączeń (30,79%), znacznie skróconym czasem dojazdu do kluczowych ośrodków miejskich oraz miejscowości turystycznych (24,21%), pozytywnym wpływem na rozwój lokalny (17,89%), najmniejszą ingerencją w cenne przyrodniczo zasoby środowiska, w tym siedliska gatunków chronionych, lasy oraz zbiorniki wodne (17,37%) oraz minimalizacją ryzyka

przecięcia powierzchni rolnych i dalszy rozwój poprzez dystrybucję gospodarstw prowadzących produkcję (8,16%). Na inne czynniki zwróciło uwagę 4,74% respondentów.

Na wykresie poniżej przedstawiono wyniki ankiety dotyczące czynników mających wpływ na wybór wariantu W1:

Rysunek 20 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W1 przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór preferowanego wariantu W1:

1. Szybszy dostęp do lotniska z miejsca zamieszkania
2. Droga ma usprawnić wydostanie się z Banina i dojazd, sprawę przejazdu pojazdów nie zatrzymujących się we wsi załatwi obwodnica metropolitalna. To samo dotyczy lotniska
3. A może wariant W1 od Miszewa do ronda a potem W4 na odcinku od 4+720 (rondo) do lotniska
4. Proponuję rozważenie wariantu ciemnoniebiesko-czerwonego, tzn. od OMT część ciemnoniebieska, dalej do lotniska część czerwona. Niestety punktem problematycznym jest rondo w Rębiechowie. Może do przebudowania na dodatkowy wiadukt do Słowackiego. No i bezwzględnie do przebudowania skrzyżowanie z ul. Słoneczną. Zamiast świateł, proponuję rondo, które upłynni ruch w tym miejscu ;)
5. Wydaje mi się, że najbardziej usprawni ruch - wyjazd z Banina do Gdańska. Podobnie czerwona linia jak i pomarańczowa
6. Wyprowadza ruch z wszystkich obecnych dróg.
7. Spowoduje połączenie lotniska z OMT bez intensyfikacji suburbanizacji
8. Najbardziej odciążą z ruchu ulice Lotniczą i Nowatorów
9. Przyspieszy transport z miejscami najgorzej skomunikowanymi
10. Odciążą w dużej mierze istniejącą już sieć komunikacyjną, w tym najbardziej newralgiczny punkt - rondo im. Augustyna Chrabkowskiego
11. Wybrany wariant ma sens, przy założeniu 60km/h, oraz że jest to droga dla mieszkańców Banina, a skrzyżowania podłączone są do jak największej ilości dróg w Baninie. Pozwala rozładować ruch drogi jak Lotnicza, zrobi połączenie bezpośrednie z Lipową, Pszenną. Łączy też Algidę co

zmniejszy ruch tirów oraz pozwoli zbudować łatwe połączenie z PKM. Do tego afektuje tylko 2 osiedla, a nie 5.

12. Dogodny dojazd do dużej fabryki jaką jest Algida

13. W1 daje największe możliwości podłączenia dróg i umożliwienia rozładowania ruchu. Bliskie skrzyżowanie do stacji PKM Gdańsk Rębiechowo, które dobrze umiejscowione może rozwiązać problem dojazdu do stacji autobusów przegubowych. Wg mapy prawdopodobnie nie ma wyburzeń.

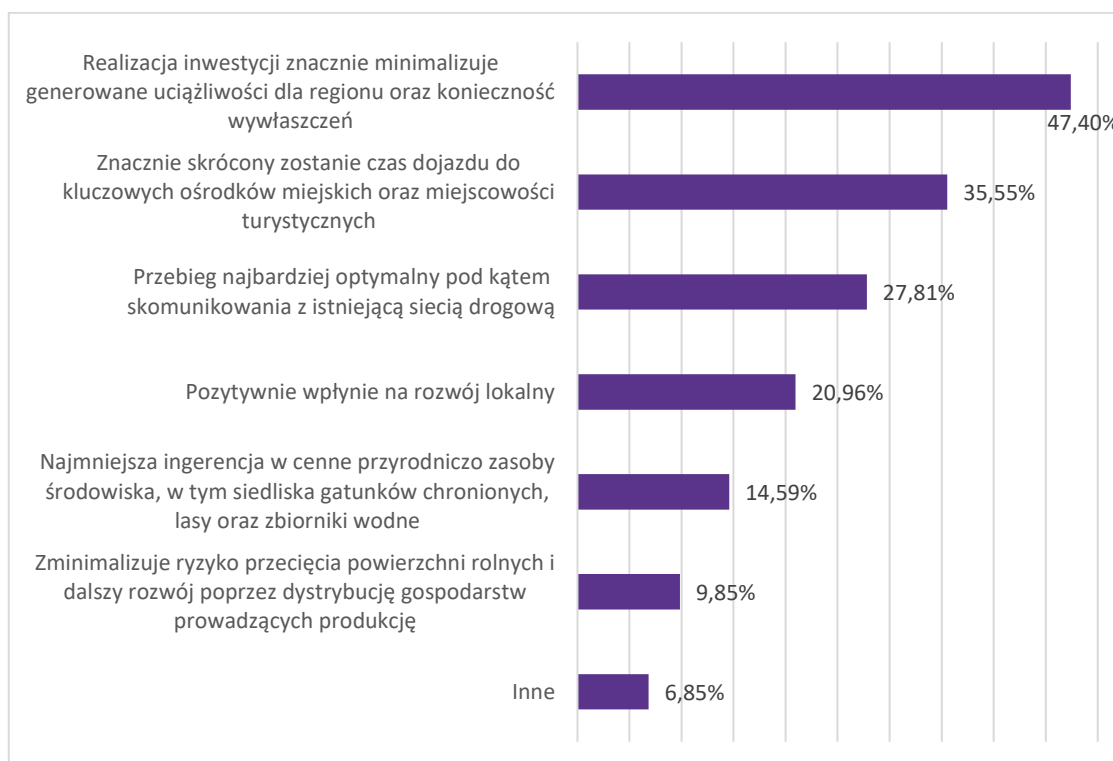
14. Nie niszczy terenów przyrodniczych

5.5.2 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W2

Czynnikiem, który najbardziej wpływał na wybór wariantu W2 przez respondentów była znaczna minimalizacja generowanych uciążliwości oraz konieczności wywłaszczeń (47,40%). Następnie kierowano się znacznie skróconym czasem dojazdu do kluczowych ośrodków miejskich oraz miejscowości turystycznych (35,55%), przebiegiem najbardziej optymalnym pod kątem skomunikowania z istniejącą siecią drogową (27,81%) oraz pozytywnym wpływem na rozwój lokalny (20,96%). W mniejszym stopniu wpływ na wybór wariantu miała najmniejsza ingerencja w cenne przyrodniczo zasoby środowiska, w tym siedliska gatunków chronionych, lasy oraz zbiorniki wodne (14,59%) oraz minimalizacja ryzyka przecięcia powierzchni rolnych i dalszy rozwój poprzez dystrybucję gospodarstw prowadzących produkcję (9,85%). Ponadto innymi czynnikami kierowało się 6,85% ankietowanych.

Na wykresie poniżej przedstawiono wyniki ankiety dotyczące czynników mających wpływ na wybór wariantu W2:

Rysunek 21 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W2 przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór preferowanego wariantu W2:

1. Niezakorkowywanie obszaru lotniska z którego korzysta całe województwo, nieobciążanie Klukowa (ulica Radarowa oraz Spadochroniarzy będą niesamowicie obciążone, a w dodatku na pierwszej z nich planowany jest ruch jednokierunkowy co może poskutkować wraz z budową korytarza brakiem możliwości wydostania się z domów przez mieszkańców Klukowa), miło jakby nie musieli karczować lasów.
2. Ten wariant zmniejszy korki a tym samym skróci czas dojazdu do domostw, inne warianty nic nie zmienią a wręcz przeciwnie, zostaną wydane ogromne pieniądze
3. Brak kolizji z planowaną znaczącą inwestycją związaną z budową centrum logistycznego
4. Wykorzysta istniejący układ drogowy wraz przebudowywaną ul. Budowlanych w Gdańsku, stworzy niejako obwodnicę Banina, nie ingeruje w Las Borowiec, który jest miejscem wypoczynku i płucami Baniana Osowy Tuchomia. W pełni wykorzysta możliwości budowanego węzła Miszewo. Z założenia węzeł Miszewo ma obsługiwać dostępność komunikacyjną do Portu Lotniczego
5. Budowa drogi przez las oznacza zabicie jedyne miejsca rekreacji w Baninie.
6. Nie zniszczy lasów. Do lasu chodzą moje dzieci!
7. Polepszy się dojazd do Gdańska i z Gdańska oraz możliwość odblokowania ulicy wzdłuż lotniska
8. Uniknięcie sytuacji, w której droga do lotniska stanie się wiecznie zakorkowaną trasą przelotową dla dojeżdżających z okolicznych miejscowości do Gdańska. Droga na lotnisko powinna prowadzić tylko na lotnisko
9. Jedyne wariant, który nie wprowadza ruchu tranzytowego w okolice lotniska, tym samym nie spowoduje zatkania układu komunikacyjnego lotniska i okolicznych biurów. Wszystkie inne warianty utrudnią dojazd do lotniska.
10. Brak zatkania drogi dojazdowej do lotniska
11. Zmniejszy korki
12. Mniejsze zakorkowanie zakorkowanej już trasy Słowackiego
13. Ułatwi dojazd, skomunikuje miejscowości, ale nie wprowadzi nadmiernego ruchu do strefy zamieszkania
14. Dzięki temu wariantowi zmniejszy ryzyko ogromnych korków na ul. Słowackiego od lotniska aż do centrum Wrzeszcza
15. Pozostałe warianty niosą ryzyko zwiększenia ruchu samochodowego na obwodnicy trójmiasta, wynikające ze zwiększenia dostępności do sieci drogowej i idącej za tym zachęty do korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Wariant wskazany niesie najmniejsze ryzyko opisane powyżej przy jednoczesnym ułatwieniu dostępu do lotniska z obszarów zabudowanych. Wariant ten nie stanie się trasą tranzytową pomiędzy przedmieściami Gdańska a obwodnicą i dzielnicami dolnego tarasu.
16. Ten wariant nie zakorkuje połączenia miasta z portem lotniczym
17. Wariant ten spowoduje najmniejszy wzrost ruchu w moim sąsiedztwie - Firogi oraz airport city gdzie mieszkam
18. Utrzymanie drożności układu drogowego w bezpośredniej okolicy lotniska
19. Matarnia już się korkuje. Ruch Klukowo - Złota Karczma to droga wewnętrzna dla mieszkańców dzielnicy Matarnia. To jedyne miejsce, gdzie istnieje przedszkole czy dostępny jest prywatny żłobek, sklepy spożywcze czy podstawowe usługi medyczne czy fryzjer. Połowa mieszkańców osiedla właśnie tu odwozi dzieci do szkoły.
20. Węzeł Matarnia i ulica Słowackiego nie jest w stanie przejść tak dużego natężenia ruchu od strony lotniska. Zbudowanie połączenia drogowego przez lotnisko sparaliżuje pracę lotniska. Osoby jadące przez lotnisko w 99% nie będą zainteresowane usługami lotniskowymi, a jak najszybszym dotarciem do pracy z Banina do Gdańska. To spowoduje jeszcze większe zachęcanie ludzi do osiedlania się w rejonie Banina i jeszcze większe korki w rejonie lotniska. W projekcie tym widać wpływy nacisków niekompetentnych osób realizujących swoje prywatne interesy.
21. Mieszkam wokół lotniska i nie oszukując się, ta droga nie ma służyć do dojazdu na lotnisko, a ułatwieniu dojazdu osobą np. z Banina do pracy i szkoły w Gdańsku. Jest to niekorzystny

proces, w którym obszar niebędący w części miasta, nie pracuje na rzecz swojej gminy. Takie działania prowadzą do powstawania korków np. ulica Słowackiego (ta droga na odcinku leśnym już teraz jest niewystarczająca, a po powstaniu tej drogi, będzie całkowicie nieprzejezdna). Wiele osób zbudowało dom w okolicach Banina niskim kosztem, wiedząc że to nie jest część Gdańska a mimo to całe ich życie kręci się wokół niego (często również tam są zameldowani, mimo mieszkania gdzie indziej). Turkusowa trasa pozwala na ograniczenie spowodowanych przez ten proces korków ze względu na możliwość zjechania z niej na obwodnicę na odcinku południowym. Do tego droga idealnie wpasowuje się w ulice budowlanych, która właśnie przechodzi remont i będzie idealnie dopasowana do postawionych jej zadań. Niestety na ankiecie, nie ma najbardziej odpowiadającego mi wyboru, czyli braku tej drogi. Aktualnie Osoby na zachód od Gdańska, tak czy siak mogą dojechać czy to na lotnisko czy to do pracy, a sama nowa droga może zaburzyć ten stan równowagi powodując ogromne korki i ponownie nie oszukując się ta droga bardziej utrudni dojazd do lotniska, niż go ułatwi bo osoby podróżujące nią, nie będą zainteresowane lotniskiem a jedynie dojazdem do pracy w Gdańsku. Taka droga jedynie zachęci do osiedlania się w rejonach poza Gdańskiem, a efektem tego będą korki aż pod sam Wrzeszcz! Tak na prawdę również mieszkańcy Wrzeszcza, Niedźwiednika itp. również powinni brać udział w tej ankiecie, bo ta droga wpłynie na ich życie zdecydowanie negatywnie.

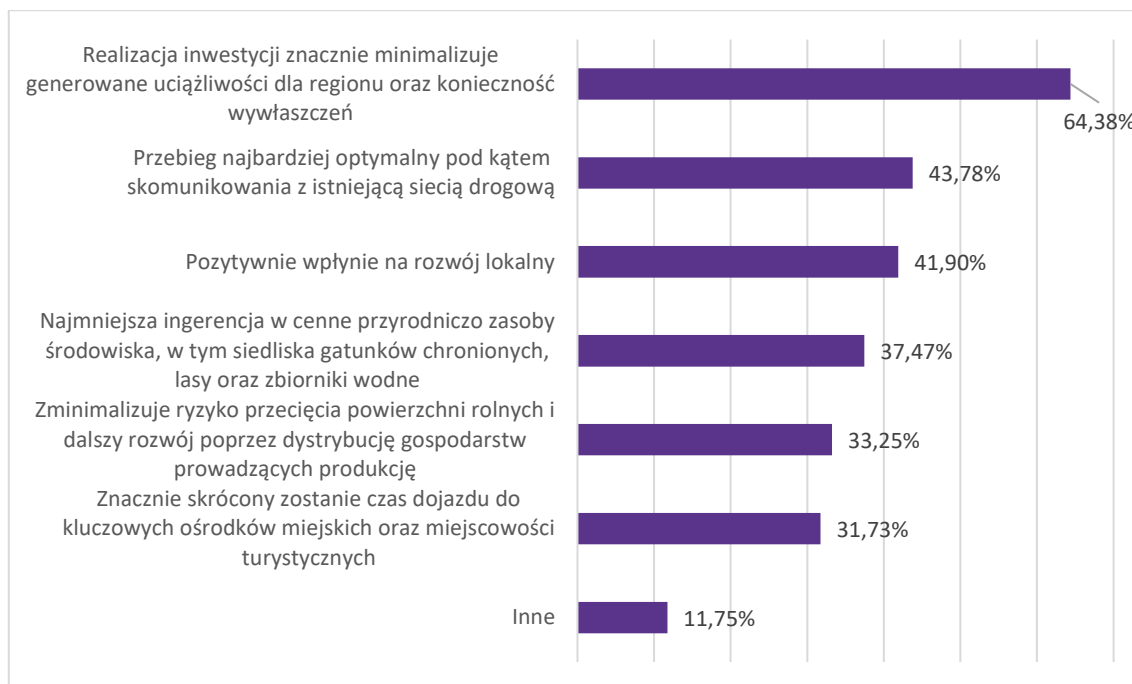
22. Tylko w wypadku korytarza W2 ulica Słowackiego nie będzie obciążona nadmiernym ruchem drogowym, który stworzy wielki dyskomfort dla mieszkańców Matarni, oraz dla kierowców. Obecny odcinek ulicy Słowackiego nie był zaprojektowany w celu połączenia dwóch ekspresówek.
23. Rozbudowa już istniejącej infrastruktury.
24. Najmniejsze koszty przy wykorzystaniu planowanego już węzła Miszewo, drugi ewentualnie wariant W-3 węzeł Tuchom powstanie jedynie droga tranzytowa do lotniska.
25. Nie chcemy drogi lokalnej z Banina i okolic bo zakorkują maksymalnie dojazd do naszych domów w Klukowie, chyba że będzie to droga ekspresowa łącząca obwodnicę południową z lotniskiem bez dodatkowych wjazdów lokalnych
26. Ruch przez tereny przemysłowe a nie mieszkalne
27. Wydaje się że najmniej wpłynie na ruch w obrębie Klukowa.

5.5.3 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W3

Czynnikiem, który najbardziej wpływał na wybór wariantu W3 przez respondentów była znaczna minimalizacja generowanych uciążliwości oraz konieczności wyłączeń (64,38%). Następnie kierowano się przebiegiem najbardziej optymalnym pod kątem skomunikowania z istniejącą siecią drogową (43,78%), pozytywnym wpływem na rozwój lokalny (41,90%), najmniejszą ingerencją w cenne przyrodniczo zasoby środowiska, w tym siedliska gatunków chronionych, lasy oraz zbiorniki wodne (37,47%), minimalizacją ryzyka przecięcia powierzchni rolnych i dalszego rozwoju poprzez dystrybucję gospodarstw prowadzących produkcję (33,25%), znacznie skróconym czasem dojazdu do kluczowych ośrodków miejskich oraz miejscowości turystycznych (31,73%). Innymi czynnikami kierowało się niecałe 7% ankietowanych.

Na wykresie poniżej przedstawiono wyniki ankiety dotyczące czynników mających wpływ na wybór wariantu W3:

Rysunek 22 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W3 przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór preferowanego wariantu W3:

1. Najkrótsza trasa
2. Przebieg W3 jest najbardziej optymalny i nie powoduje tak wielu wywłaszczeń jak inne warianty oraz jest najkrótszy, więc może również być najtańszy
3. Wariant najkrótszy prowadzący przez tereny zielone niezabudowane -wydaje się najtańszy i najprostszy do stworzenia
4. Omija interesujące mnie nieruchomości
5. Najmniej uciążliwy
6. Najmniej uciążliwy dla mieszkańców, z dala od osiedli mieszkaniowych
7. Mniejsza ilość zabudowań w okolicy
8. To jest prawdopodobnie najłatwiejszy do wykonania wariant, a jego realizacja nie zakłuci ruchu na dotychczasowych głównych drogach dojazdowych do lotniska
9. Węzeł komunikacyjny nie powinien przecinać centrum Banina. Ruch tranzytowy powinien zostać jak najbardziej oddalony od centrum miasta.
10. Omija centrum Banina
11. Inne warianty nie wchodzi w grę ze względu na to, że obwodnica miała odkorkować i zmniejszać czas dojazdu, a te warianty nic nie zmieniają, a wręcz przeciwnie, będzie trzeba kolejne drogi rozbudowywać. tym bardziej, że Banino i Dąbrowa się rozrasta.
12. Jest prosty, celuje w komunikację zbiorową, nie obciąża dróg wyjazdowych i wjazdowych do Banina.
13. Rozwojowe, możliwość powstania nowych osiedli mieszkaniowych w rejonie przecięcia się tej wersji (różowej) z torami kolejowymi PKM-ki prowadzącymi do Gdyni. Jakby dodatkowo powstał w tym miejscu przystanek PKM to byłoby osiedle z dobrą komunikacją zarówno kolejową jak i drogową, zarówno po stronie gminy Gdańsk, jak i Żukowo.
14. Najkrótsza droga od obwodnicy do Porty Lotniczego i dalej do starej obwodnicy oraz na przedłużeniu ul. Alei Żołnierzy Wyklętych
15. Droga nie będzie zanieczyszczać wód płynących w okolicy
15. Nie niszczy mi domu

16. Najmniejsza ingerencja w istniejącą zabudowę wielorodzinną.
17. Najmniejsza uciążliwość dla aktualnych mieszkańców. Trasa przechodzi przez mało zamieszkały teren, a nie pod oknami domów.
18. Będzie najtańsza w budowie, bo najkrótsza
19. Przebiega z dala od osiedla na którym mieszkam
20. Rozwój Banina i Dąbrowy jest bardzo duży. Obecnie cały transport prowadzony jest ul. Nowatorów i Lotniczą. Poprowadzenie wariantu 3 da bardzo duże odciążenie tych ulic. Całe Banino i Dąbrowa około 15 tys mieszkańców pozostałe tj. Pępowo, Czaple, Leżno są mniejszymi wsiami. Wariant nr 3 odciążąłby te miejscowości. Nie rozumiem dlaczego na pierwszym spotkaniu nie było wariantu nr 2 i 5. Na pierwszym spotkaniu władze gminy Żukowo wypowiedzieli się na temat wariantu nr 3, że nie jest to dobry wariant, mimo że większość mieszkańców poparła ten wariant czyżby głos przewodniczącego komisji komunalnej, burmistrza i wiceburmistrza był ważniejszy niż innych mieszkańców, a może to koło ich domów miał przechodzić wariant nr 3 i dlatego powstały inne warianty, których w ogóle nie było podczas pierwszego spotkania. Co się zadziało że powstały. Moim zdaniem to wariant nr 3 przyniesie mieszkańcom i środowisku tych miejscowości najwięcej korzyści.
21. Wariant chyba najbardziej oddalony od zabudowy mieszkaniowej
22. Najdalej ode mnie
23. Wariant najkrótszy, realizowany na terenach, gdzie jest najmniejsza liczba mieszkańców, a jeśli już, to są to domy jednorodzinne, a nie osiedla skupiające setki ludzi. Las będzie naturalną przeszkodą dla hałasu na kierunkach zurbanizowanych jak Banino oraz ościennych regionów (Osowa Nowy Świat, Tuchom, Dąbrowa przy Baninie, itd.)
24. Minimalizuje uciążliwości dla mieszkańców Banina, Rębiechowa i Czapli
25. Najmniej inwazyjny dla mieszkańców
26. Obrona mieszkańców którzy płacą za niewłaściwe zarządzanie GDDKIA oraz władz gminy. O OTM wiadomo było od 10 lat i nie przygotowano prawidłowego projektu zjazdu. Szkoda terenów zielonych i szkoda mieszkańców.
27. Będzie to alternatywa dla istniejących dróg, odciążą istniejące już drogi np. na ulicy Nowatorów
28. Wariant różowy przebiega z daleka od osiedli, które są zamieszkały przez ogromną ilość ludzi pragnących ciszy i spokoju.
29. Trasa utworzy ogromne możliwości inwestycyjne (tereny usługowo-przemysłowe
30. i jedno/wielorodzinne w dalszej części trasy) przy minimalnym sprzeciwie mieszkańców. Powinna też przenieść ruch tranzytowy z daleka od Banina i Pępowa, gdzie są obecnie największe obawy i napięcia związane z projektem.
31. Wariant najmniej ingeruje w obecne domostwa. Nie niszczy życia ludzi. Poprawia, a nie pogarsza kwestie komunikacji. Chodzi o przesunięcie ruchu tranzytowego, w tym aut ciężarowych z dala od ludzi, a nie w najbliższym sąsiedztwie dziesiątek, a może już setek domów.
32. Najmniej zamieszkały teren- minimalna uciążliwość dla mieszkańców
33. Odciążenie powstającego węzła drogowego w Miszewie
34. Najbardziej oddalony od istniejących gospodarstw, zmniejszając tym samym uciążliwości (hałas)
35. Wygląda na najniższy koszt realizacji
36. Nie przebiega pod oknami domów.
37. Jest najprostszą i najkrótszą wersją drogi tranzytowej. Wpłynie pozytywnie na rozwój Osowej i odciążą Czaple i Kokoszki.
38. Ten wariant najmniej ogranicza rozbudowę obecnego pasa startowego na lotnisku
39. Najszybsze połączenie z Trasą Kaszubską
40. Znajduje się wystarczająco daleko od mojej nieruchomości
41. Jest to najmniej kręta droga, która nie będzie niebezpieczna przez zakręty. Skróci ona czas na dotarcie do celu
42. Odsunięcie ruchu od terenów zamieszkałych

43. Komunikacja z lotniskiem od zachodu i wschodu, dodatkowy wyjazd z Gdańska na zachód ul. Słowackiego (tak jak kiedyś)
44. Nie ogranicza możliwości rozbudowy lotniska
45. 1) Droga najkrótsza z zaproponowanych. 2) Przechodząca przez teren najmniej zabudowany więc generująca najmniej problemów z wywłaszczeniem i negatywnym wpływem na potencjalnych sąsiadów wynikającym z eksploatacją drogi. 3) 1) + 2) –
46. Realizacja nie odizoluje pieszo-rowerowo lotniska i Klukowa od strony zachodniej i południowej.
47. Najkrótsza
48. Tańsza od pozostałych więc z największą szansą na realizację.
49. Najprostszy przebieg drogi
50. Wpisuje się w dalsze plany i realizacje regionu jak np. budowany Majaland, który również potrzebuje dojazdów, a które obecnie nie są nigdzie uwzględnione. Inaczej mówiąc minimalnie odpowie na potrzeby które wystąpią w ciągu roku/dwóch
51. Równomierny rozrost tkanki drogowej (po co powielać ul. Nowatorów itd.?)
52. Lepsze połączenie Portu Lotniczego z obwodnicą
53. Najbardziej usprawni czas dojazdu z Gdańska do węzła Chwaszczyno i całej S6
54. To rozwiązanie jest najbardziej korzystne ze względu na minimalizację wywłaszczeń
55. i ingerowanie w zabudowę. Ale, ważnym elementem przy realizacji tego wariantu jest to, aby mieszkańcy Banina i Pępowa mieli dostęp do tej drogi poprzez przywrócenie starego połączenia z Nowatorów do Słowackiego i lotniska. Połączenie nie powinno być realizowane poprzez ulice Tuchomską oraz Borowiecką, bo to wzmoże ruch w centrum wsi i obok szkoły.
56. Umożliwi przyszłościowe przedłużenie pasa startowego
57. Daleko od mojego domu
58. Przechodzi najdalej od domów mieszkalnych, nie ingeruje w istniejącą infrastrukturę, jest to dodatkowa droga która odciąży ruch na trasie Nowatorów
59. Nie ograniczy możliwości rozwoju lotniska
60. Mniejszy hałas
61. Potencjalnie najniższe koszty budowy drogi
62. Genezą tej trasy było skrócenie czasu i odkorkowanie miasta więc tylko ten wariant daje taką możliwość nawet z uwagi na najmniejszy obszar zabudowań na tej trasie
63. Nie przebiega blisko osiedli mieszkalnych
64. Najniższy koszt inwestycji i praktycznie brak wywłaszczeń
65. Druga w tym wariantcie omija Banino i Pępowo, w najmniejszym stopniu ingerując w istniejącą zabudowę.
66. Kolejna droga dwupasmowa łącząca dolny Taras z miejscowościami poza Gdańskiem. Obwodnica Trójmiasta stała się drogą "wewnętrzna" aglomeracji i należy zrealizować jak największą ilość dróg dwupasmowych przedłużających wyjazdy z Gdańska, w tym połączenie z OMT. Muszą powstać dwa węzły zarówno Miszewo jak i dodatkowy węzeł jak w wariantcie 3, rejon Osowy. W3 będzie alternatywą dla osób chcących wyjechać z Gdańska w kierunku Szczecina co pozwoli znacząco odciążać rondo w Chwaszczynie.
67. Nie będzie stanowiła trasy przelotowej
68. Jak najdalej ode mnie
69. Najdalej od istniejącej gęstej zabudowy w Baninie oraz bliżej terenów inwestycyjnych w Klukowie i Barniewicach

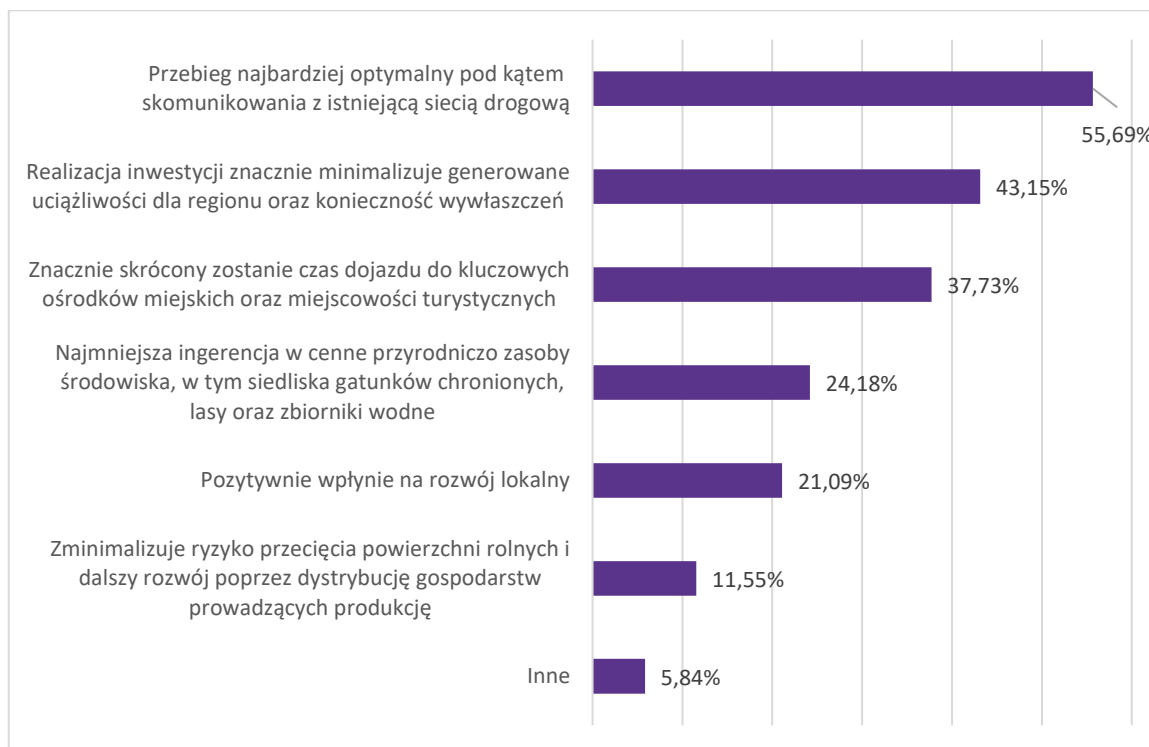
5.5.4 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W4

Najważniejszym czynnikiem dla ankietowanych mającym wpływ na wybór wariantu W4 był przebieg najbardziej optymalny pod kątem skomunikowania z istniejącą siecią drogową (55,69%). Następnie kierowano się minimalizacją generowanych uciążliwości dla regionu oraz koniecznością wywłaszczeń (43,15% i znacznie skróconym czasem dojazdu do kluczowych ośrodków miejskich

oraz miejscowości turystycznych (37,73%). W mniejszym stopniu sugerowano się ingerencją w cenne przyrodniczo zasoby środowiska, w tym siedliska gatunków chronionych, lasy oraz zbiorniki wodne (24,18%), pozytywnym wpływem na rozwój lokalny (21,09%) oraz minimalizacją ryzyka przecięcia powierzchni rolnych i dalszym rozwojem poprzez dystrybucję gospodarstw prowadzących produkcję (11,55%), a także innymi czynnikami (5,84%).

Na wykresie poniżej przedstawiono wyniki ankiety dotyczące czynników mających wpływ na wybór wariantu W4:

Rysunek 23 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W4 przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór preferowanego wariantu W4:

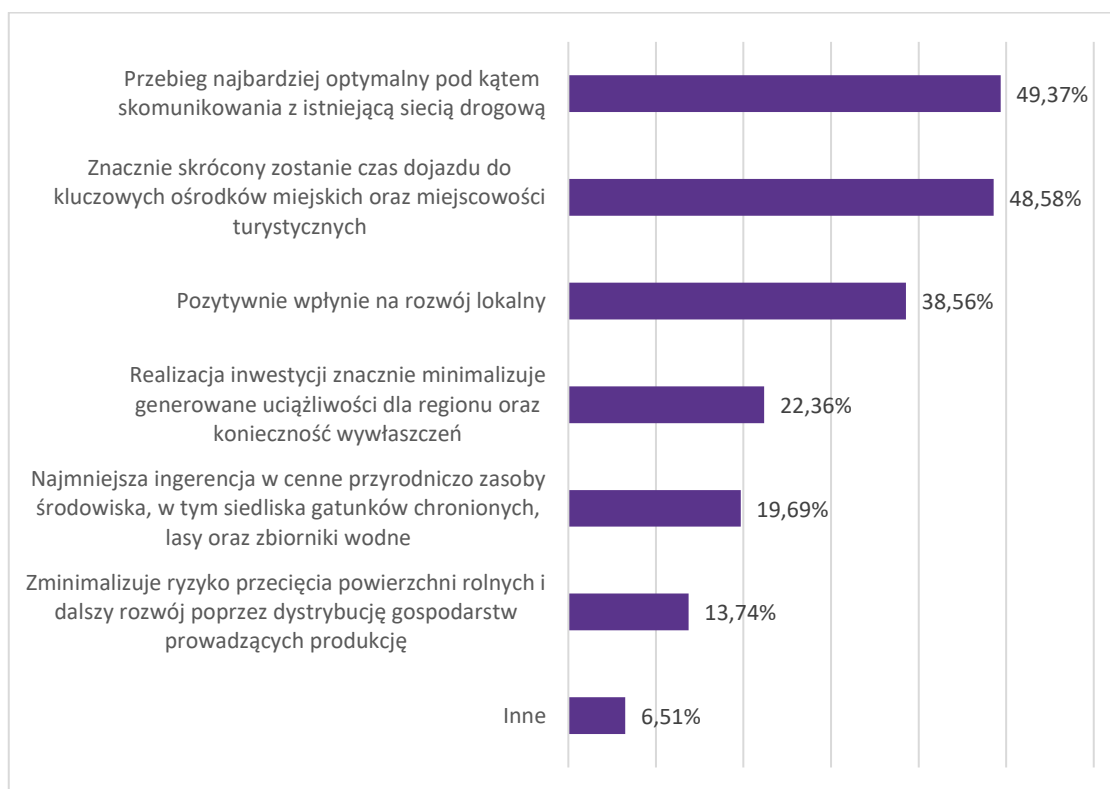
1. Ominięcie mojej działki w Rębiechowie przy ul. Kwiatowej
2. Wariant wypośredkowany - stanowi obwodnicę Banina umożliwiając jednocześnie obsługę osiedli i jednocześnie nie przechodzi przez środek miejscowości rozcinając ją.
3. A może wariant W1 od Miszewa do ronda a potem W4 na odcinku od 4+720 (rondo) do lotniska
4. Proponuję rozważenie wariantu ciemnoniebiesko-czerwonego, tzn. od OMT część ciemnoniebieska, dalej do lotniska część czerwona. Niestety punktem problematycznym jest rondo w Rębiechowie. Może do przebudowania na dodatkowy wiadukt do Słowackiego. No i bezwzględnie do przebudowania skrzyżowanie z ul. Słoneczną. Zamiast świateł, proponuję rondo, które upłynni ruch w tym miejscu.
5. Wykorzystuje istniejącą już infrastrukturę sieci kolejowej - dwa wiadukty na rozjeździe od lotniska do Gdyni/Kościerzyn.
6. Połączenie z PKM
7. Omija tereny lasów oraz zbiorniki wodne, oraz pozostawia miejsce na rozwój portu lotniczego (wydłużenie istniejącego pasa bądź budowa kolejnego)
8. Możliwość ze skorzystania infrastruktury już istniejącej - tunelów pod torami PKM
9. Tylko jedna z opcji W1 lub W4

5.5.5 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W5

Rozważając wybór wariantu W5 jako najkorzystniejszego respondenci sugerowali się przede wszystkim przebiegiem najbardziej optymalnym pod kątem skomunikowania z istniejącą siecią drogową (49,37%) oraz znacznie skróconym czasem dojazdu do kluczowych ośrodków miejskich oraz miejscowości turystycznych (48,58%). Ponadto znacząca część ankietowanych kierowała się pozytywnym wpływem na rozwój lokalny. W mniejszym stopniu znaczenie na wybór wariantu W5 miała minimalizacja generowanych uciążliwości dla regionu oraz konieczność wywłaszczeń (22,36%), najmniejsza ingerencja w cenne przyrodniczo zasoby środowiska, w tym siedliska gatunków chronionych, lasy oraz zbiorniki wodne (19,69%), minimalizacja ryzyka przecięcia powierzchni rolnych i dalszy rozwój poprzez dystrybucję gospodarstw prowadzących produkcję (13,74%) oraz inne czynniki (6,51%).

Na wykresie poniżej przedstawiono wyniki ankiety dotyczące czynników mających wpływ na wybór wariantu W5:

Rysunek 24 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W5 przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór preferowanego wariantu W5:

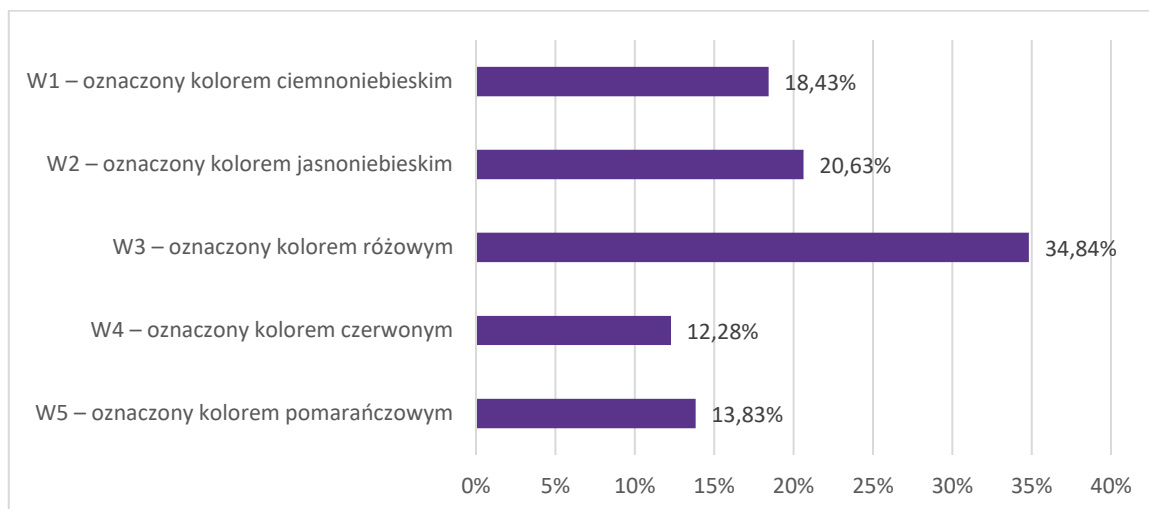
- Możliwość włączenia dojeżdżających z Pępowa i okolicznych wsi bez konieczności ich wjazdu do Banina. Będę mieć dobry dojazd na lotnisko.
- Najkorzystniejsza trasa pod kątem czasu dojazdu
- Fajny kształt
- Najsensowniejsze rozwiązanie, które jednocześnie stanowi obwodnice Banina i Pępowa (silnie rozbudowujących się ośrodków)
- Zapewni przejęcie ruchu z Kartuz z Lotniczej. Węzeł Borowiec przejmie ruch z północy, ale nie z południa i zachodu.

7. Ruch z południa i zachodu będzie większy, niż z północy. Wariant zmniejszy łączną ilość pojazdodogdzin
8. Najsensowniejsze Jeśli to dojazd do Gdańska Głównego, to wg mnie najbardziej optymalny
9. Alternatywna trasa w razie zablokowania tej już istniejącej np. w wyniku wypadku drogowego.
10. Większe bezpieczeństwo, ze względu na najkorzystniejszy układ drogowy. Brak niszczenia obszarów wypoczynku i rekreacji.
11. Alternatywny korytarz komunikacyjny łączący z Gdańskiem
12. Nie zakorkuje mojej dzielnicy
13. Wariant, który miałby aspekt miastotwórczy dla nowego obszaru metropolii z jednoczesnym zachowaniem balansu w przypadku zachowania większości terenów leśnych tego obszaru. Znaczące ułatwienie dojazdu dla największej grupy
14. jedyna słuszna trasa z przedstawionych aby zrobić drogę przelotową i rozładować korki bez zbędnych skrzyżowań i zawijasów. Szczególnie że droga ta miała być przelotową drogą z Gdańska do Kartuz i na odwrót, dając możliwość połączenia z lotniska
15. Najbardziej optymalna trasa pod względem rozładowania korków i połączenia 2 regionów. Bez zbędnych skrzyżowań i utrudnień. Najbardziej przelotowa trasa, jaka mogłaby być. Najbardziej optymalna pod względem już istniejących zabudowań mieszkalnych
16. możliwość zrobienia dojazdu do hal Panattoni i Terma na granicy Czapel i Bysew
17. Zakręt przynajmniej w porównaniu do wariantu 4 w całości nie przechodzi przez zabudowania i działki budowlane
18. Płynniejsza, szybsza jazda, więcej odcinków 100km/h ,mniej skrzyżowań.
19. Płynność jazdy
20. Jedyne wariant wraz z W2 który nie przechodzi przez moją działkę
21. Ten wariant jest najlepszy, aby zminimalizować korki na ul. Nowatorów i Lotniczej.
22. Jest to "najmniejsze" zło w moim mniemaniu

5.6 Wybór najmniej korzystnego wariantu według respondentów

Jako najmniej korzystny najczęściej wybierany przez ankietowanych był wariant W3 (34,84%). W dalszej kolejności zaznaczano warianty W2 (20,63%) oraz W3 (18,43%). Najrzadziej wskazywanymi wariantami jako nieakceptowalne przez respondentów były W4 (12,28%) oraz W5 (13,83%). Na poniższym rysunku zobrazowano wyniki badania:

Rysunek 25 Warianty wskazane jako najmniej korzystne przez respondentów



Źródło: Opracowanie własne

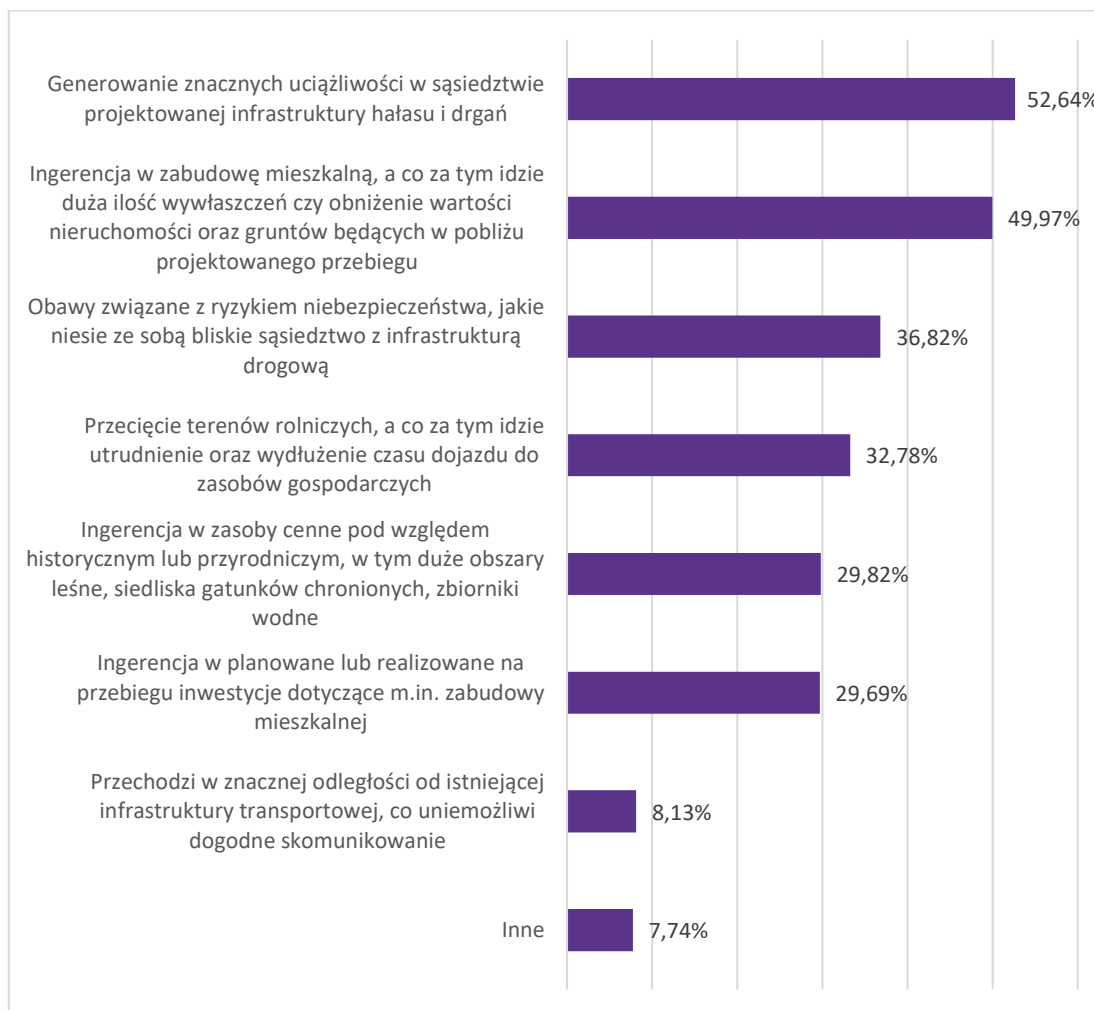
5.7 Czynniki mające wpływ na wskazanie najmniej korzystnego wariantu

5.7.1 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W1 jako najmniej korzystnego

Wśród czynników wpływających na wskazanie wariantu W1 jako najmniej korzystnego przez respondentów przeważało generowanie znacznych uciążliwości w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury hałasu i drgań (52,64%) oraz ingerencja w zabudowę mieszkalną, a co za tym idzie duża ilość wywłaszczeń czy obniżenie wartości nieruchomości oraz gruntów będących w pobliżu projektowanego przebiegu (49,97%). Nieco mniej respondentów wskazywało na obawy związane z ryzykiem niebezpieczeństwa, jakie niesie ze sobą bliskie sąsiedztwo z infrastrukturą drogową (36,82%), przecięcie terenów rolniczych, a co za tym idzie utrudnienie oraz wydłużenie czasu dojazdu do zasobów gospodarczych (32,78%), ingerencję w zasoby cenne pod względem historycznym lub przyrodniczym, w tym duże obszary leśne, siedliska gatunków chronionych i zbiorniki wodne (29,82%), ingerencję w planowane lub realizowane na przebiegu inwestycje dotyczące m.in. zabudowy mieszkalnej (29,69%). Zdecydowanie mniejsza liczba ankietowanych zaznaczyła przechodzenie w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury transportowej, co uniemożliwi dogodne skomunikowanie (8,13%). Inne czynniki wskazało 7,74% respondentów.

Na wykresie poniżej przedstawiono wyniki ankiety wskazujące czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W1 jako najmniej korzystnego:

Rysunek 26 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W1 jako najmniej korzystnego przez ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór wariantu W1 jako najmniej korzystnego:

1. Korki
2. Wariant przechodzi pomiędzy istniejącymi drogami które już są w niedalekiej od siebie odległości - obniża komfort życia mieszkańców oraz utrudnia przejazd rolników na obecne tereny upraw
3. Zbyt blisko mojego miejsca zamieszkania, hałas, spaliny
4. Niekorzystna geometria drogi (podobnie jak wariant czerwony) z tą różnicą, że wariant niebieski odcina część Banina i pozostawia obszar pomiędzy projektowaną drogą a linią kolejową z ograniczonym dostępem
5. Włącza się w już obecnie niewydolną infrastrukturę drogową Gdańska.
6. Przebieg wzdłuż osiedli wielorodzinnych praktycznie pod samymi oknami i ogrodami mieszkańców Banina oraz Pępowa, dzielenie tych aglomeracji od siebie, istotna sprawa to wiatry od zachodu, Banino ma ich duże i częste nasilenie (patrz układ drogi startowej na lotnisku kierunku 289, który jest głównym ze względu na kierunek wiatrów) to spowoduje nasilenie hałasu oraz negatywnego skutku jakie niosą zanieczyszczenia ze spalin dla wszystkich mieszkańców. Ruch uliczny po zmroku wzdłuż osiedli, gdzie parter jest na wysokości gruntu lub poniżej w zależności od elewacji drogi pomiędzy osiedlami,

spowoduje oślepienie wszystkich mieszkańców w ich domach położonych wzdłuż drogi w tak małej odległości (kilka do kilkunastu metrów), to tyczy się każdego wariantu przewidzianego od strony zachodniej.

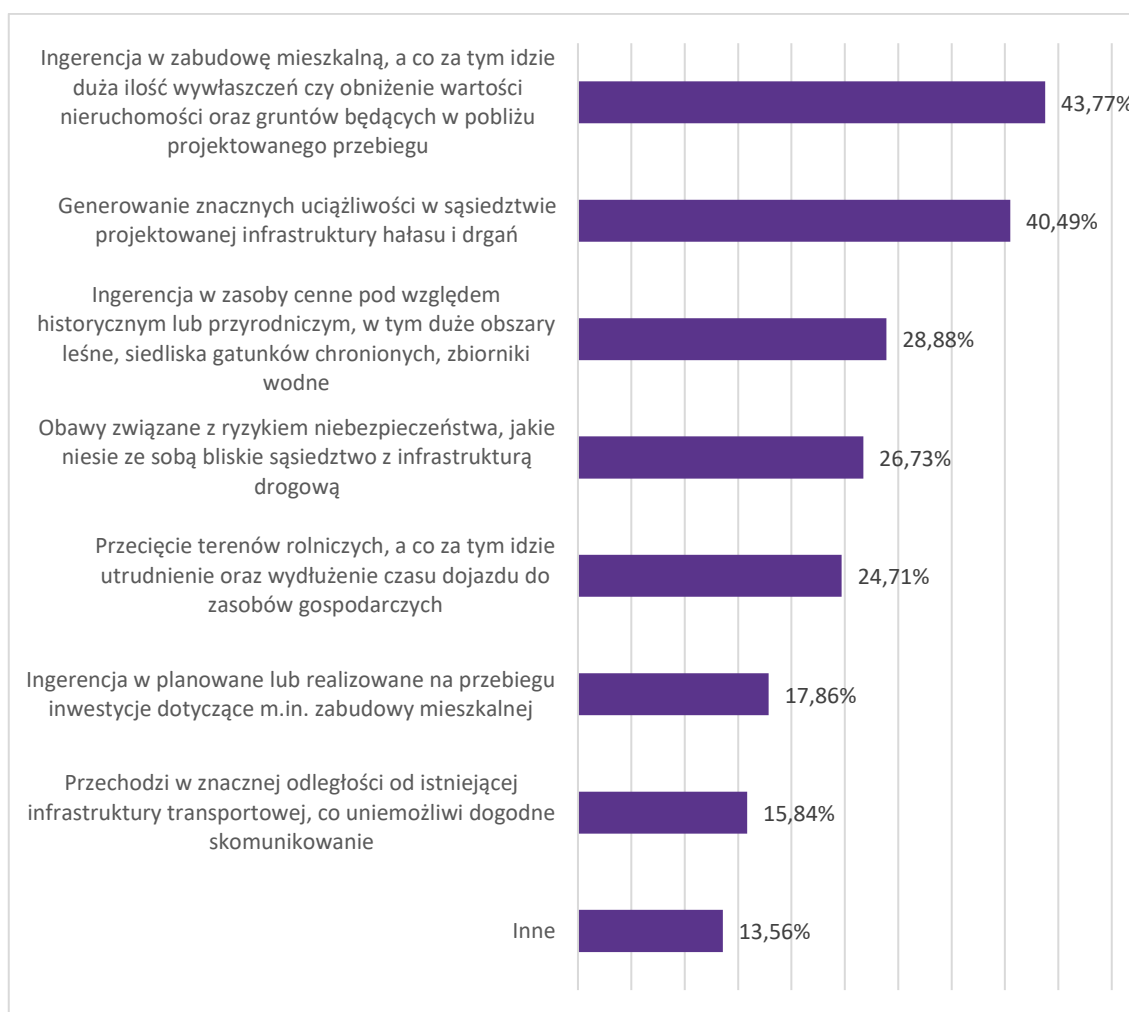
7. Przebieg zachęci dużą część podróżujących z okolicznych miejscowości do Gdańska do skorzystania z ul. Słowackiego, zamiast Nowatorów/Budowlanych ze względu na krótszą trasę i łatwiejszy dostęp (duża ilość węzłów). To doprowadzi do zatkania układu komunikacyjnego w okolicy lotniska i utrudni dojazd do lotniska zamiast go ułatwić.
8. Należy się zastanowić dla kogo ta droga. Jeżeli jest planowana jako klasy G i 2x2 pasy, to oznacza, że to ma być połączenie OMT z lotniskiem, starą obwodnicą i Wrzeszczem to oznacza, że Banino tej drogi nie potrzebuje i niech ta droga nie ingeruje w Banino i Pępowo. Jeżeli to ma być droga dla mieszkańców Banina to nie robmy 2x2, nie generujemy ruchu tranzytowego. Nie da się zrobić jednego i drugiego.
9. Cała trasa o charakterze lokalnym w większości o projektowanej prędkości 60km/h, co w przypadku fragmentów o projektowanej prędkości 100km/h i znajomości lokalnych warunków ruchu na drogach może stanowić zagrożenie dla okolicznych mieszkańców (użytkownicy drogi prawdopodobnie nie będą przestrzegać ograniczeń prędkości)
10. Za bardzo nie pomoże rozwiązać to problemu lokalnej społeczności i może zwiększyć uciążliwość poza Baninem.
11. Wydłużony czas przejazdu z Gdańska do S6, obsługuje głównie okolice Banina
12. Dzieli Banino na dwie części. Część będzie miała bardzo utrudniony dostęp do szkoły, przychodni i sklepów. Zwłaszcza w przypadku drogi czteropasmowej.
13. Kompletnie nieadekwatne do potrzeb
14. Wariant zbyt kręty, drogi powinny być jak najprostsze.
15. Przebiega w bezpośredniej bliskości dużego zakładu produkcji spożywczej (Algida) oraz nowych (powstałych w okresie ostatnich 10 lat.) i nowopowstałych budynków mieszkalnych.
16. Wszystkie warianty oprócz W2 zwiększą tranzytowy ruch samochodowy, ciężarowy przez Banino, Lotnisko, Klukowo, Matarnię. Samochody które tędy nie jeździły uzyskają nowe najszybsze połączenia z Kaszub do Gdańska a to spowoduje znaczący wzrost ruchu na ul. Słowackiego. Obecny schemat jest dobry i słusznie go wdrożono, bo rozbija ruch na różne drogi. Inaczej cały ruch się skanalizuje na nowej drodze, a już teraz ruch samochodowy na ul. Słowackiego jest bardzo uciążliwy w godzinach szczytu. Proponowane nowe połączenia będą dla nas mieszkańców gwoździem do trumny.
17. Wariant ten w całości znajduje się w terenie mieszkaniowym, jeżeli nie zostanie przesunięty na północ to zaczniemy organizować protesty przeciwko tej drodze
18. Za dużo zakrętów
19. Krętość
20. Wycinka lasu, gdzie tak dużo ludzi chodzi na spacerach absolutnie nie wchodzi w grę
21. Wszystkie warianty spowodują zwiększenie ruchu i korków na Słowackiego, bez udroźnienia Słowackiego i Nowej Abrahama inwestycja przyniesie więcej złego niż dobrego. Już w tej chwili w godzinach traci się 2h na dojazd do pracy i powrót do domu!
22. Znaczna liczba wywłaszczeń i spowodowanie utrudnień dla lokalnych osiedli - tranzyt dojazdowy do drogi "pójdzie" lokalnymi drogami.

5.7.2 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W2 jako najmniej korzystnego

Czynnikiem mającym wpływ na wskazanie wariantu W2 jako najmniej korzystnego były przede wszystkim ingerencja w zabudowę mieszkalną, a co za tym idzie duża ilość wywłaszczeń czy

obniżenie wartości nieruchomości oraz gruntów będących w pobliżu projektowanego przebiegu (43,77%), a także generowanie znacznych uciążliwości w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury hałasu i drgań (40,49%). W mniejszym stopniu ankietowani kierowali się ingerencją w zasoby cenne pod względem historycznym lub przyrodniczym, w tym duże obszary leśne, siedliska gatunków chronionych i zbiorniki wodne (28,88%), obawami związanymi z ryzykiem niebezpieczeństwa, jakie niesie ze sobą bliskie sąsiedztwo z infrastrukturą drogową (26,73%), przecięciem terenów rolniczych, a co za tym idzie utrudnieniem oraz wydłużeniem czasu dojazdu do zasobów gospodarczych (24,71%). Najrzadziej wskazywano na czynniki związane z ingerencją w planowane lub realizowane na przebiegu inwestycje dotyczące m.in. zabudowy mieszkalnej (17,86%) oraz przechodzeniem w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury transportowej, co uniemożliwia dogodne skomunikowanie (15,84%). Innymi czynnikami sugerowało się 13,56% respondentów.

Rysunek 27 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W2 jako najmniej korzystnego przez ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór wariantu W2 jako najmniej korzystnego:

1. Wariant absolutnie niełączy nas z Portem Lotniczym - droga naokoło
2. Jest naokoło
3. Spowoduje jeszcze większe obciążenie ulicy lotniczej/nowatorów ponieważ ruch z węzła w Miszewie w kierunku ulicy Słowackiego jak i np. ulicy Kartuskiej odbywać będzie się tylko jedna

- ulica, a w pozostałych wariantach zostanie podzielony na dwie ulice Słowackiego i Lotnicza/Nowatorów.
4. Za daleko od węzła Chwaszczyno
 5. Długość
 6. Zbyt rozbudowany plan drogi, nierealny do zrealizowania w ciągu sensownego okresu czasu i nakładzie finansowym
 7. Nasilenie ruchu w rejonie już obciążonych ul Nowatorów i Budowlanych, oraz przy węźle z Obwodnicą Trójmiasta.
 8. Wydłuża znacząco dojazd do lotniska od strony Kaszubskiej, dodatkowo nie rozwiązuje problemów z korkami już istniejącego po stronie Gdańska.
 9. Brak bezpośredniego połączenia z ul. Słowackiego
 10. Okrężna trasa, wydłużony czas podróży
 11. Spowoduje nadmierne obciążenie obecnej infrastruktury drogowej ul. Nowatorów i Budowlanych. Wydłuży drogę do lotniska.
 12. Ta droga już na dzień dzisiejszy jest nieprzejezdna i brakuje szybszego dojazdu na lotnisko, także wykorzystanie jej jest kuriozalnym pomysłem
 13. W5 i W2 naruszają siedliska i miejsca żerowania żurawi i czapli oraz myszołowów.
 14. Wygeneruje największy ruch do/z Banina przez Lotnisko I Matarnię zwiększając obecnie już znaczące korki
 15. Daleki dojazd oraz objazd
 16. Wariant 2 nie rozwiąże problemów z dojazdem do domostw. Banino jest bardzo rozwojowa wsią i ten wariant nie daje rozładowania korków a wręcz przeciwnie spotęguje
 17. W dużej mierze przebiega po istniejącej już drodze, a więc w nieznaczny sposób wpłynie na rozładowanie korków i nie stworzy alternatywnej drogi dojazdu.
 18. Wariant 2 dociąży i tak już zatłoczoną ul. Nowatorów i Budowlanych. Nie wspominając, że dojazd do lotniska od OMT znacznie dłuższy.
 19. Lotnisko nie potrzebuje obwodnicy, tylko przedłużenia ul Słowackiego
 20. Zagęści już i tak duży ruch w godzinach porannych i popołudniowych na ul. Nowatorów i Budowlanych oraz nie ułatwi szybkiego dojazdu do lotniska od strony obwodnicy metropolitalnej czy trasy kaszubskiej
 21. Wariant nr 2 przyniesie tylko straty w postaci wydania ogromnych pieniędzy , ale nic nie zmieni i nie polepszy warunków drogowych dla mieszkańców. Ul Lotnicza dalej będzie zakorkowana i czas dojazdu tylko się wydłuży , a nie skróci. Poza tym na Trasie wariantu nr 2 są nowo powstałe domy jednorodzinne i dalej są wydawane pozwolenia na budowę, komu to w ogóle przyszło do głowy aby taki wariant poprzeć to chyba tylko nasza Gmina Żukowo tak potrafi. W wariacie nr 2 już jest strefa lotniska A. Gmina wprowadziła MPZP produkcje i teraz jeszcze dołoży transport tranzytowy i jak mieszkańcy będą tam żyć. Nie liczymy się wcale, jako mieszkańcy traktowani jesteśmy jak podludzie, liczą się tylko firmy. Mam nadzieję ,że weźmiecie to państwo pod uwagę
 22. Dookoła nie ma sensu
 23. Wpięcie do ul. Nowatorów jest najgorszym możliwym rozwiązaniem bo już teraz jest tam spory ruch, nowobudowana ul. Budowlanych nie przewiduje 2 pasów w stronę lotniska i czas dojazdu do lotniska będzie wydłużony o ok 15 minut względem innych wariantów
 24. Ten wariant niewiele zmienia
 25. Trasa przebiega po istniejącej już drodze, która prowadzi z Banina do lotniska naokoło.
 26. Narusza miejsca żerowania czapli, żurawi i myszołowów
 27. Czaple potrzebują dobrej drogi wewnętrznej, a nie drogi szybkiego ruchu. Miejsowość jest wystarczająco obciążona przemysłem i ruchem wielkogabarytowych pojazdów. Dodatkowo wariant 2 i 5 prowadzą wzdłuż rzeki, terenów podmokłych na których żyją dzikie zwierzęta i które są tak na prawdę jednym z ostatnich zielonych zakątków miejscowości. Warianty 2 i 5 są nieakceptowalne ze względu na bliskość drogi do istniejących nieruchomości, niezgodne z planami zagospodarowania przestrzennego oraz które były udostępnione inwestorom przed zakupami nieruchomości. Wpływają one negatywnie nie tylko na Rębiechowo, Czaple, ale jeszcze bardziej na sąsiadujące Pępowo.

28. Wykorzystanie istniejących dróg, które i tak są przeładowane, podczas robót sparaliżowana będzie cała okolica, pomimo objazdów, które w sumie będą niemożliwe do przejechania, bo nie ma niedalekiej odległości dróg alternatywnych prowadzących do Gdańska
29. Przechodzi bardzo blisko osiedli mieszkaniowych
30. Trasa W2 nie rozwiązuje żadnego problemu. Jedyne możliwe rozwiązanie tej trasy to kompletne zablokowanie ronda przy ul. Budowlanych. Wybranie tego wariantu będzie widziane jako odbębnienie, „bo trzeba zrobić jakieś połączenie” tematu kosztem mieszkańców Banina i Pępowa. Tylko i wyłącznie trasa równoległa.
31. Ma zwiększyć możliwości komunikacyjne, a nie wpinać się w drogi już istniejące.
32. Takie rozwiązanie nie zmieni za dużo w kwestii przepustowości dotychczasowych połączeń ponieważ wykorzystuje za dużo z istniejącej infrastruktury (budowlanych).
33. Wydłuża dojazd na lotnisko i jeszcze bardziej zakorkuje Budowlanych, gdzie nie ma możliwości poszerzenia do 4 pasów.
34. Trasa nie wiele wnosząca w poprawę komunikacji
35. Korki, długość drogi. Będzie omijana
36. Wariant który bezsensu otacza całe lotnisko i wydłuża dojazd.
37. Każdy wariant poza W2 utrudni dojazd do lotniska
38. Cały ruch nadal odbywałby się ul. Nowatorów i Budowlanych gdzie mogłyby powstać wąskie gardła, plus ul. Słowackiego nadal miałaby tylko jedno połączenie w kierunku zachodnim (brak drogi po północnej stronie lotniska)
39. Trasa po istniejących drogach, brak kontynuacji na zachód drogi przylotniskowej (ul. Słowackiego), najdłuższy wariant,
40. Znaczne wydłużenie, koszty
41. Bezsensowne wydłużenie trasy
42. W2 - dodatkowy ruch na ul. Budowlanych i Nowatorów = korki i wydłużony czas dojazdu do lotniska oraz brak alternatywnej trasy dla ww. ulic
43. Droga na około generująca niepotrzebnie większy ruch. Zamiast OMT część uczestników będzie korzystać z ul. Kartuskiej i Nowatorów, gdzie ul. Nowatorów nie jest przystosowana do tak dużego ruchu.
44. Skierowanie ruchu w ul. Budowlanych, co zwiększy ruch "w mieście" (objeżdżając lotnisko) spotęguje korki, wydłuży odległość i czas dojazdu do lotniska z obwodnicy.
45. Trasa bez sensu
46. Ul. Budowlanych nie będzie spełniać oczekiwanej przepustowości. Ul. Słowackiego jest wystarczająco rozwinięta na odcinku do lotniska, aby przejąć dodatkowy ruch. Konieczność dwukrotnej zmiany kierunku jazdy przez ul. Budowlanych jest uciążliwa i generuje zatory.
47. Wariant w oparciu o istniejącą, niewydolną infrastrukturę, korkowanie Kokoszek
48. jest najdłuższy oraz zakłada wykorzystanie znacznie obciążonych istniejących układów drogowych
49. skierowanie ruchu na i tak bardzo zatłoczony odcinek wschodni (Nowatorów, Budowlanych i Słowackiego)
50. Jest niedorzecznie zbyt długi i nie wykorzystuje (przedłużenia) Nowej Słowackiego.
51. przebieg naokoło, nie zapewnia dodatkowego dojazdu do lotniska
52. Wydłużona droga (na około)
53. Przeniesienie tranzytu na drogę miejską.
54. Zbyt długi i wprowadzający ruch blisko obwodnicy trójmiasta
55. Możliwe dodatkowe zwiększenie ruchu i korki na ul. Budowlanych i w Kokoszkach
56. Nie poprawia w żaden sposób aktualnych problemów związanych z dostępem do lotniska, przy próbie dotarcia drogą ekspresową do niego
57. Za długi wariant
58. Bezsensownie wydłuża trasę
59. Nie rozwiązuje jednego z głównych problemów, jakim jest skomunikowanie lotniska od zachodu
60. Zbyt długa droga do lotniska

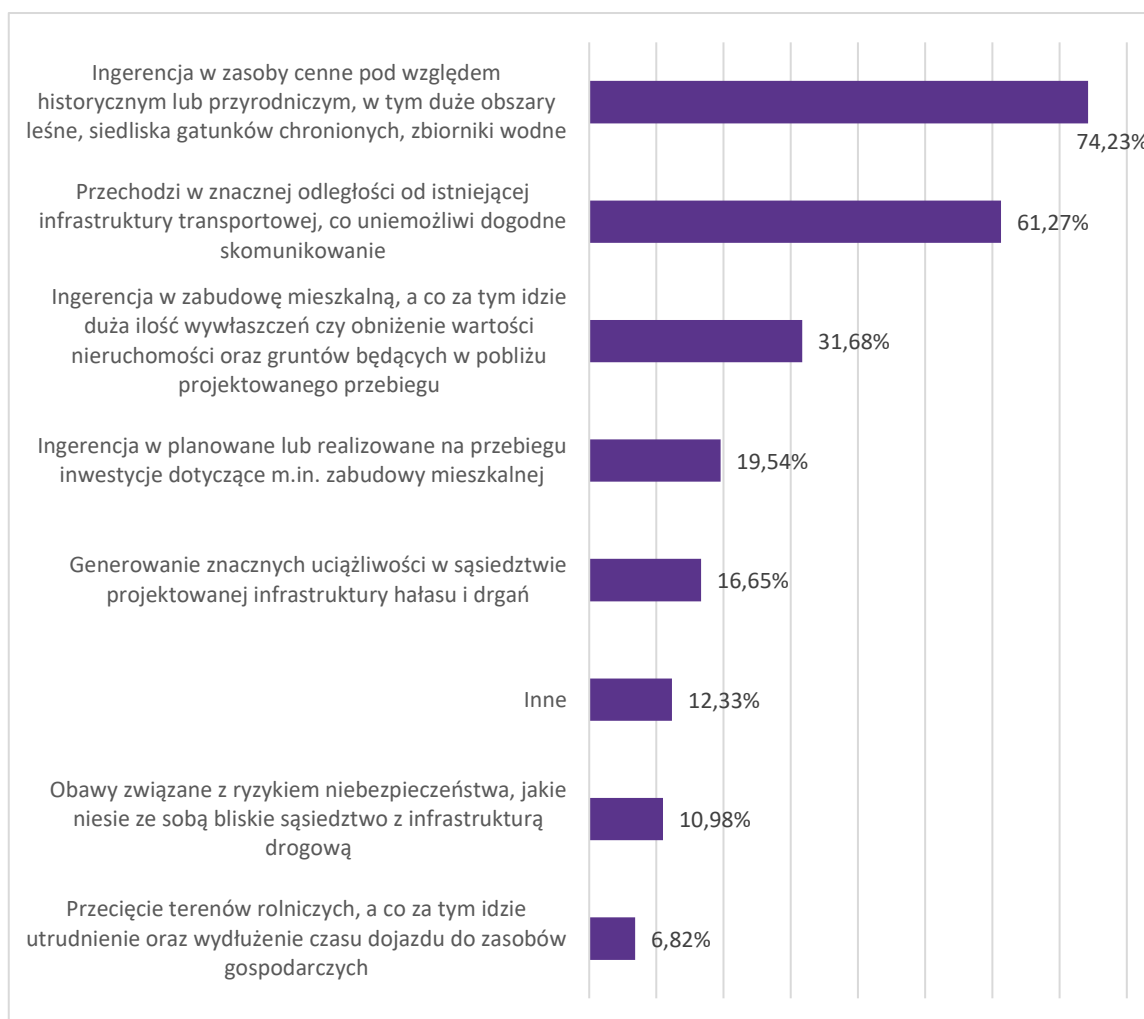
61. Spowoduje większy ruch na istniejących szlakach
62. Za długa droga
63. Długa droga na lotnisko
64. To jest tak naprawdę istniejący obecnie korytarz komunikacyjny. Jak pokazuje rzeczywistość - zupełnie niewydolny, niepotrzebnie długi. Proces budowy tego odcinka spowodowałby paraliż komunikacyjny okolicy.
65. Zbyt duże natężenie ruchu, co spowoduje jeszcze większe korki oraz dłuższy czas dojazdu do lotniska
66. Zdecydowanie najdłuższa, droga ta powinna być krótka, aby skróciła czas dojazdu
67. Najdłuższa pw. długości trasa, a w konsekwencji wysokie koszty budowy, duża ilość wywłaszczeń, ingerencja w zasoby naturalne (przyroda) i hipotetycznie najdłuższy czas przejazdu już zbudowaną trasą
68. Trasa za długa, zbyt dużo zakrętów, jedzie się za lotnisko i trzeba potem zawracać
69. Generacja dodatkowego ruchu na ul. Nowatorów i Budowlanych oraz na skrzyżowaniu
70. z ul. Słowackiego
71. Droga prowadzi "na około" i to częściowo istniejącą, wąską drogą co jest bez sensu.
72. Generowanie większych korków, Zwiększone natężenie ruchu na istniejącej infrastrukturze drogowej (ul. Budowlanych, Słowackiego (od strony Gdańska)
73. Zbyt długa trasa (ilość km), koszt budowy, ilość obiektów inżynierskich do realizacji, czas przejazdu za długi
74. Dodatkowe obciążenie dla istniejącej infrastruktury drogowej, najdłuższe z połączeń
75. z kierunków zachodnich (np. Żukowo)
76. Nic nie zmieni
77. Najdłuższy dojazd
78. Znacząco wydłuży czas dojazdu do lotniska (trzeba objechać dookoła całe lotnisko)
79. Zakorkuje już i tak ruchliwą drogę
80. Zbyt długi dojazd do lotniska - droga okrężna
81. Najdłuższy - trzeba objeżdżać całe lotnisko
82. Znacznie wydłużona droga dojazdu do lotniska
83. Kolidują z dostępem do lotniska z innych kierunków
84. nieoptymalne poprowadzenie trasy które dodatkowo zwiększy ruch na bardzo uczęszczanej drodze
85. Zwiększy natężenie ruchu na turbinowym rondzie, budowlanych/nowatorów.
86. Dojazd do lotniska na około wydłuża czas i wpada w węzły komunikacyjne, które są już obciążone
87. Znacznie dłuższa od pozostałych więc najdroższa.
88. Trasa zbyt długa, obecny układ drogowy w tym miejscu już jest zakorkowany, wybór tego wariantu prowadzi do braku kilku alternatywnych połączeń z/do lotniska (tylko jedna droga, która podczas remontu/wypadku itp. zablokuje całkowicie dojazd do lotniska i okolicznych biurów)
89. Długość drogi na lotnisko
90. Obciążą dodatkowo już przeciążone drogi
91. Nie ma sensu. Dodatkowo obciążą już zbyt obciążone ruchem ulice.
92. Wydłużenie dojazdu do lotniska
93. Wydłużenie czasu przejazdu, a także opcje (W1,W2,W4,W5) blokują potencjalny rozrost lotniska wszere.
94. Wydłużenie połączenia
95. Trasa dookoła lotniska zwiększająca zużycie paliwa i nie ułatwi dojazdu na lotnisko z miejscowości Kielno, Chwaszczyno, Tuchom itp.
96. Najdłuższa trasa dojazdu do lotniska. I wpisuje się w obecny ruch i obecne korki
97. Brak połączenia z ul. Słowackiego
98. Brak dojazdu do lotniska od zachodu - znacznie dłuższy czas dojazdu
99. Zbyt długi czas dojazdu.

100. Ograniczenie możliwości rozbudowy lotniska, wydłużona droga
101. Brak bezpośredniego połączenia lotniska z obwodnicą metropolitalna
102. Zupełnie bez sensu teraz tak się jedzie do lotniska. Chodzi o to żeby komunikacja z lotniskiem była lepsza a nie gorsza.
103. Najdłuższa trasa (W2), zbyt duże obciążenie ul. Nowatorów i Budowlanych, brak alternatywnej drogi w razie zablokowania Nowatorów (wypadek, korek, remont itp.)
104. Znacznie dłuższa podniesie koszt budowy
105. Nie wpłynie na zmniejszenie ruchu na Nowatorów
106. nie tworzy nic nowego
107. Nie dodaje połączenia z lotniskiem
108. Wzrost uciążliwości skrzyżowania ul. Budowlanych /Słowa kiego
109. Wykorzystuje istniejące połączenie drogowe, w związku z czym wybór tej opcji będzie miał negatywny skutek na ruch trasa do lotniska i wydłuży dojazd w kierunku z lotniska do obwodnicy
110. Chyba najdłuższy wariant
111. Długofalowo będzie to najdroższe rozwiązanie, zarówno dla projektu jak i dla korzystających z rozwiązania
112. Przebiega przez wiele istniejących części infrastruktury drogowej, co będzie wymagało stworzenia wielu przecięć tych dróg, co dodatkowo wpłynie na przepustowość.
113. Długofalowo będzie to Nie poprawia sytuacji drogowej w rejonie ulic nowatorów i budowlanych
114. Nie stanowi alternatywnej do już istniejących trasy do lotniska i zlokalizowanych w pobliżu firm
115. Podniesienie limitu prędkości na ul. Budowlanych i Nowatorów nic nie zmieni, ponieważ to miejsce, gdzie i tak codziennie jest korek
116. zbyt naokoło
117. Niedrożne rozwiązanie które się nie sprawdziło
118. Wariant, który daje mniejsze możliwości wykorzystania tej trasy w ruchu lokalnym
119. nieracjonalne pójście śladem istniejącej drogi
120. niepotrzebnie długo i nie wnosi nic nowego
121. Zwiększy ruch odcinka który i tak jest już obciążony
122. Wariant 2 i 5, są dla mnie tragicznymi w skutkach. Całe moje życzenia mojej rodziny oraz nasze plany zostaną zniszczone.
123. Połączenie będzie generowało korki z wjazdu z Gdańska do Gminy Żukowo
124. Nie zmniejszy korków powstałych na ulicy Nowatorów
125. Obecna sieć drogowa jest już znacznie przeciążona (szczególnie w okolicy ronda turbinowego na ulicy nowatorów) duża część ruchu do i z lotniska dojeżdża z kierunku zachodniego, a w tym wariantcie będzie konieczny dojazd od strony wschodniej co dodatkowo przeciąży okoliczną sieć drogową.
126. Znacznie wydłuży dojazd do Trójmiasta a zarazem spowoduje znaczne zakorkowanie istniejącej już infrastruktury drogowej.
127. Przebiega zbyt blisko ogromnej ilości zabudowań. Bezpośrednio wpłynie na pogorszenie jakości życia mieszkańców. Jeśli ta droga ma być korzystna dla mieszkańców to nie może przebiegać tak blisko koło tak dużej ilości gospodarstw domowych
128. W dalszym ciągu zakorkowane kokoszki, daleka droga z Matarni
129. Nie zostanie utworzona nowa droga tylko zostanie wybudowana droga w śladzie istniejącej, a dodatkowo nie ma racjonalnego wytłumaczenia żeby objeżdżać lotnisko dookoła i wydłużać znacząco drogę.
130. Długość drogi
131. Ul. Nowatorów już i tak jest niewydolna
132. Brak rozwoju miasta, generowanie się korków w narastającym brakiem przepustowości

5.7.3 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W3 jako najmniej korzystnego

Wyróżniającymi się czynnikami mającymi wpływ na wybór wariantu W3 jako najmniej korzystnego były przede wszystkim ingerencja w zasoby cenne pod względem historycznym lub przyrodniczym, w tym duże obszary leśne, siedliska gatunków chronionych i zbiorniki wodne (74,23%), a także przechodzenie w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury transportowej, co uniemożliwia dogodne skomunikowanie (61,77%). Ponadto respondenci kierowali się ingerencją w zabudowę mieszkalną, a co za tym idzie dużą ilością wywłaszczeń czy obniżeniem wartości nieruchomości oraz gruntów będących w pobliżu projektowanego przebiegu (31,68%). Pozostałe czynniki nie były dla ankietowanych tak istotne - ingerencją w planowane lub realizowane na przebiegu inwestycje dotyczące m.in. zabudowy mieszkalnej kierowało się 19,54% respondentów, generowaniem znacznych uciążliwości w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury hałasu i drgań – 16,65%, obawą związaną z ryzykiem niebezpieczeństwa, jakie niesie ze sobą bliskie sąsiedztwo z infrastrukturą drogową – 10,98%, natomiast przecięciem terenów rolniczych, a co za tym idzie utrudnieniem oraz wydłużeniem czasu dojazdu do zasobów gospodarczych – 6,82%.

Rysunek 28 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W3 jako najmniej korzystnego przez ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór wariantu W3 jako najmniej korzystnego:

1. Ten wariant zniszczy jedyny dostępny fragment lasu nie pochłonięty przez ZG Borowiec.
2. Każdy wariant korytarza dochodzący do skrzyżowania ulic Słowackiego i Spadochroniarzy jest zły dla mieszkańców Klukowa i korzystających z lotniska
3. Węzeł jest za daleko od Węzła Miszewo. Podróżujący i tak będą skracać sobie drogę do lotniska przez Banino więc nie rozwiązuje to sprawy.
4. W3 to absurd. Przetnie jedyny las z którego korzysta całe Banino i pół Osowy. Zostawcie błagam las w spokoju
5. Wyprowadziłam się z miasta na wieś z uwagi na zanieczyszczenia powietrza i chce mieszkać nadal przy lesie
6. Konieczność budowy nowego węzła, który skomplikuje ruch na drogach
7. Bardzo odległy dojazd
8. Pomysł budowy dodatkowego węzła Borowiec jest nieekonomicznym założeniem i dodatkowo generuje potrzebę budowy dróg lokalnych celem skomunikowania Banina z Borowcem, a to zbyt ingeruje w istniejącą i planowaną zabudowę
9. Kilkadziesiąt domków, a co za tym idzie płatników składek podatkowych zostanie postawionych w tzw. Trójkacie gdzie z jednej i z drugiej strony powstanie uciążliwa droga, poza tym ma ona przejść przez największe skupisko leśne pozbawiając nie tylko zniszczenie istniejącej flory i fauny (jaka jest najcenniejsza) ale również dostępu do leśnych dróg. Uciekliśmy z mężem i 2 dziećmi od pięknego, ale i zatłoczonego gdańska aby móc cieszyć się pięknem tutejszej przyrody i teraz mamy po jednej stronie budującej się obwodnicę oraz strach że i po drugiej stronie nasz spokój zostanie zniszczony. Nie róbcie tego...błagamy w imieniu naszych maluszków ale i wszystkich mieszkańców którzy przeprowadzili się tutaj właśnie aby odnaleźć ciszę i spokój i życie blisko natury. Mieszkańcy często sprzątają las, dokarmiają ptaki i ogólnie dbają o leśne życie aby służyło nam jak najdłużej.
10. Dewastacja terenów leśnych, dewastacja jedynych obszarów rekreacyjnych w okolicy
11. Droga po drugiej stronie lotniska jest bardzo potrzebna
12. Nie odciąży Banina i okolic
13. Ten wariant nie przynosi korzyści komunikacyjnej w samym Baninie, nie rozkłada obciążenia aktualnej infrastruktury drogowej oraz skrzyżowania tego wariantu nie stanowią potencjału na przyszłą rozbudowę infrastruktury drogowej
14. Najdłuższa droga dojazdu; bardzo blisko dotychczasowej obwodnicy Trójmiasta
15. Jako jedyny wariant przechodzi przez las, co może skutkować koniecznością dużych wycinek, konieczna budowa przecięcia z linią kolejową Gdynia-Kościerzyna, ryzyko wypuszczenia dodatkowego tranzytu do Osowej.
16. Wariant W2 i W3 przechodzi przez siedliska i miejsca żerowania ptaków chronionych
17. Niespełniania podstawowego zadania - odciążenia istniejących dróg przez Rębiechowo i Banino
18. Konieczność wybudowania dodatkowego węzła na obwodnicy (ogromne koszty), trasa nie rozdzieli Banina i Pępowa.
19. ulica Borowiecka oraz ulica Tuchomska (zjazd z wariantu różowego) nie są przygotowane na przyjęcie tak dużego ruchu. wariant ten całkowicie zablokuje już zakorkowane skrzyżowania (ul. Borowiecka x ul. Tuchomska oraz ul. Borowiecka x ul. Północna)
20. W dużej odległości od Żukowa/Banina - Ci mieszkańcy nadal będą korzystać z Nowatorów/Budowlanych i na Słowackiego/Kartuską - bo nie będą nadkładać.
21. Droga równoległa do S6 nie ma sensu
22. Nieoptymalna komunikacja
23. Niewiele zmienia sytuację ruchową
24. Zbyt skraca drogę do lotniska - może to spowodować przeniesienie ruchu na tą drogę
25. Nie budujcie drogi przez las
26. Zniszczone zostanie dobro, którego i tak mało
27. Konieczność budowy węzła drogowego.
28. Mam chore dziecko i istniejący las jest dla nas wybawieniem
29. Brak dojazdu bezpośrednio od strony Miszewka

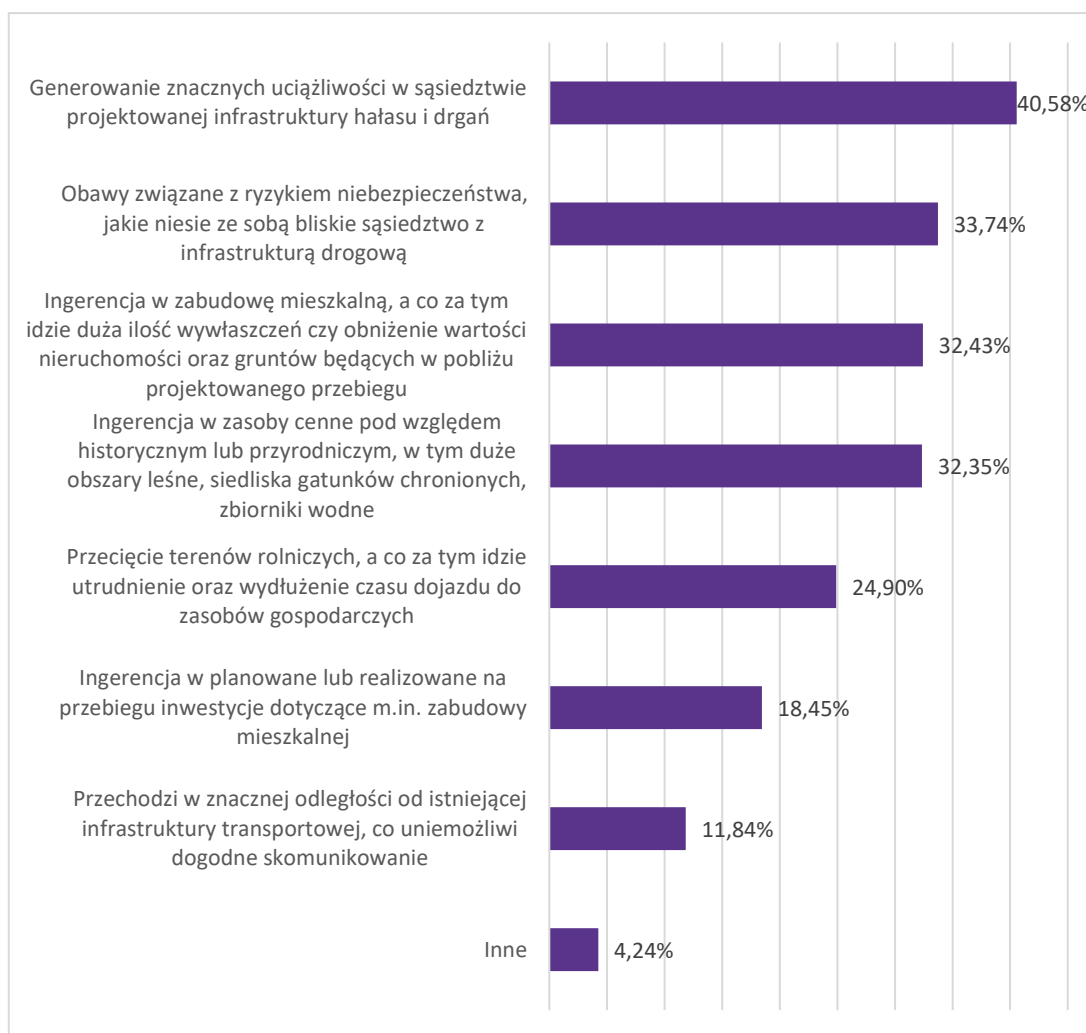
30. Nic nie daje
31. Zwiększenie ruchu na obecnym odcinku ul. Słowackiego od lotniska do węzła port lotniczy na obwodnicy
32. Nie ma węzła na OMT
33. Słowo obwodnica Banina to wariant 5. Pozostałe propozycje to kosztowna droga do wywłaszczeń i zniszczenie lasu. Kilka lat temu sołectwa Chwaszczyno i Banino walczyły ze żwirownią w obronie terenów leśnych. Czy teraz mamy oddać las innemu zaborcy?.
34. Tylko jedna z opcji W1 lub W4 odkorkuje Banino, które wciąż się rozwija. Banino się nie zmniejszy, mieszkańców będzie przybywać, a różowa droga go nie odkorkuje.
35. W3 jak i W1 nie spełniają swojego założenia i celu jakim miało być w miarę możliwe proste połączenie Kartuz/Żukowa z Gdańskiem umożliwiając rozładowanie korków i lepszy dojazd są to warianty bardzo zbliżone do obecnego ruchu samochodów i nadal będzie działać to samo
36. Przedstawione warianty W3 i W1 praktycznie nie odbiegają od ruchu który obecnie się poruszamy, nie spowodują one zmniejszenia korków a szczególnie że ideą powstania tej trasy miało być szybkie i przelotowe połączenie Kartuz z Gdańskiem czego W3 a w szczególności W1 nie spełnia
37. dołożenie kolejnych dużych utrudnień dla mieszkańców Rębichowa (W3 i W1) przy już istniejącym w pobliżu lotniskiem co powoduje duży hałas a do tego ustanowienie w tym rejonie MPZP jako tereny przemysłowo produkcyjne w ciśnięte między domy mieszkalne pomimo sprzeciwu mieszkańców spowoduje to kumulacje nagromadzenia hałasu i drgań tylko w jednym obszarze nie wracając uwagi na mieszkańców bo są w mniejszości porównując przebieg wcześniejszej trasy przez Banino która została odrzucona z uwagi na duży sprzeciw mieszkańców tej miejscowości (Banino) a to przede wszystkim na ich wniosek rozważana jest obwodnica Banina. Ciekawe czyje domy stały na drodze poprzedniej najbardziej korzystnej trasy z uwagi na to, że na spotkaniu styczniowym była cała świta z urzędu Gminy Żukowo a po odrzuceniu protegowanego wariantu na spotkaniu w kwietniu nie było praktycznie nikogo z przedstawicieli Urzędu (zadbali tylko o własne prywatne interesy)
38. Największa ingerencja w przyrodę: Siedlisko żurawi koło Hassefarm, ingerencja w tereny leśne wykorzystywanych do celów rekreacyjnych przez mieszkańców
39. Las jest miejscem wypoczynku dla wielu osób. Nie wyobrażam sobie jego wykarczowania.
40. Ingerencja w tak cenne zasoby leśne jest niedopuszczalna. Jest to miejsce wypoczynku i spędzania czasu wolnego przez rzesze ludzi!
41. Generowanie znacznego, uciążliwego, wręcz nieznośnego ruchu samochodowego na ul. Słowackiego. Droga do pracy i z powrotem wydłuży się o dodatkowe 15-20 minut, a w przyszłości i więcej :(Najlepiej, jakby nowego połączenia drogowego z Baninem w ogóle nie robiono. To tylko zwiększy patologię deweloperską w tym miejscu.
42. Koszt inwestycji budowa węzła itd.
43. Dojazd do domu mieszkam w okolicy i nie Bede stała w korkach i traciła czas na dojazd do domu około 1 godz. dłużej
44. Ten przebieg nie pomaga mieszkańcom "południowej" części Banina i Pępowa w dojeździe do Gdańska, bo jest za daleko - po drodze jest stara droga do miasta i jest mała szansa, że ten wariant coś przyspieszy. Dodatkowo narusza się ostatni duży kawałek lasu w okolicy.

5.7.4 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W4 jako najmniej korzystnego

Wskazując wariant W4 jako najmniej korzystny, respondenci najczęściej kierowali się generowaniem znacznych uciążliwości w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury hałasu i drgań (40,58%). Ponadto dużo głosów pojawiło się w związku z obawami związanymi z ryzykiem niebezpieczeństwa, jakie niesie ze sobą bliskie sąsiedztwo z infrastrukturą drogową (33,74%),

ingerencją w zabudowę mieszkalną, a co za tym idzie dużą ilością wywłaszczeń czy obniżeniem wartości nieruchomości oraz gruntów będących w pobliżu projektowanego przebiegu (32,43%), ingerencją w zasoby cenne pod względem historycznym lub przyrodniczym, w tym w duże obszary leśne, siedliska gatunków chronionych i zbiorniki wodne (32,35%). W mniejszym stopniu sugerowano się przecięciem terenów rolniczych, a co za tym idzie utrudnieniem oraz wydłużeniem czasu dojazdu do zasobów gospodarczych (24,90%), ingerencją w planowane lub realizowane na przebiegu inwestycje dotyczące m.in. zabudowy mieszkalnej (18,45%) oraz przechodzeniem w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury transportowej, co uniemożliwi dogodne skomunikowanie (11,84%).

Rysunek 29 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W4 jako najmniej korzystnego przez ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór wariantu W4 jako najmniej korzystnego:

1. Korki
2. Najdłuższa trasa
3. Wydłużenie czasu przejazdu, jak i zbytne dociążenie istniejącego układu drogowego
4. W żaden sposób nie odciąży ruchu w Baninie. Dla samego dojazdu do lotniska to inwestycja nie warta świeczki. Mieszkańcy Banina nadal zostaną bez dróg. Według mnie powinny być zrealizowane przynajmniej trzy warianty, ale jako drogi dwupasmowe. Węższe nitki ,mniej

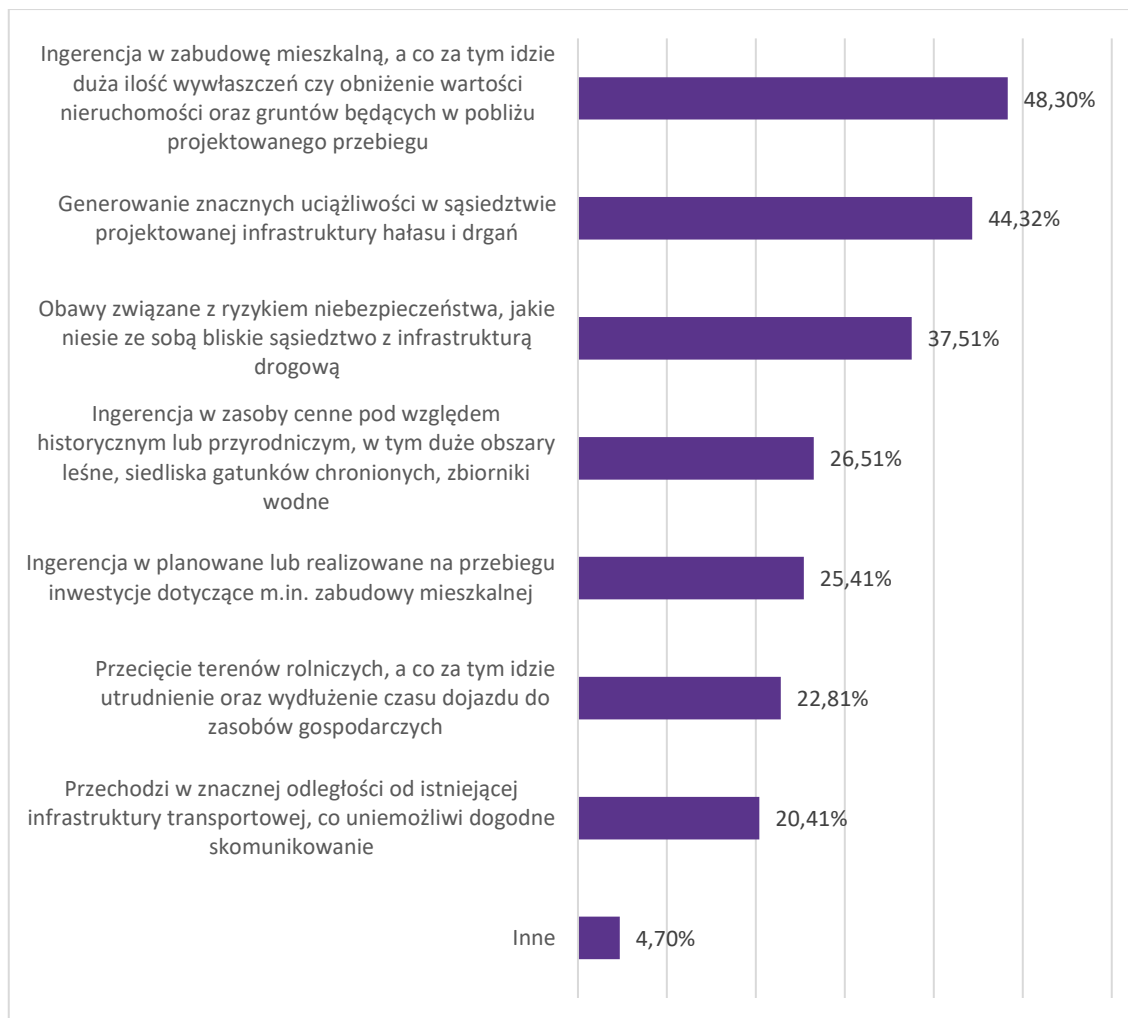
- uciążliwe dające dostęp do obu obwodnic. A przede wszystkim usprawniony dostęp do komunikacji metropolitalnej i to rozładowałyby korki w Baninie
5. Wariant realnie nie skróci czasu przejazdu z obecnego
 6. Przechodzi przez tereny podmokłe co zwiększy koszt inwestycji
 7. Najdłuższa
 8. Zbyt kręta droga
 9. długość trasy i odgięcia niekorzystne wydłużają drogę i rosną jej koszty budowy
 10. Wszystkie warianty na granicy Pępowa i Banina są błędne ze względu na bliskość osiedli
 11. Kręte
 12. niepotrzebne wydłużenie trasy
 13. Znacząca część przebiega przez tereny zalewowe. Przyrodniczo miejsce łąkowe. Trudne warunki gruntowe na cele budowlane
 14. Każdy wariant drogi włączający się bezpośrednio w drogę przy lotnisku spowoduje zablokowanie lotniska przez lokalną społeczność Banina i okolic w ramach realizacji codziennych potrzeb. Nie będzie to droga zjazdowa z obwodnicy, bo mało kto będzie w tym miejscu zjeżdżał na Gdańsk, ale będzie to droga lokalna dla Banina, a nie do tego ma służyć.
 15. Spowoduje dużo korków na ulicy Słowackiego.
 16. Trasa zbyt długa.
 17. Najdłuższy wariant, co powoduje dłuższą jazdę samochodem, więcej emitowanych spalin i hałasu
 18. Również złe są Warianty 2 i 5. Nie realizują założeń poprawy komunikacji a wręcz ją drastycznie utrudnią. Warianty powstały nagle, a inne zniknęły, być może aby bronić interesy jakiś osób (o czym mówi się w gminie). Warianty 2 i 5 zwiększą bardzo ruch na ul. Budowlanych, Nowatorów, Słonecznej, Bysewskiej i Żurawiej, co całkowicie sparaliżuje ruch. Do tego drogi w Gminie Żukowo w obszarze Rębichowa, Czapel i Banina nie są przygotowane do takiego ruchu i obciążeń (domy już pękają).
 19. Niszczy piękne tereny przyrodnicze oraz spowoduje konieczność zniszczenia wielu domów jednorodzinnych
 20. Dziwnie wygląda i nie wydaje się żeby polepszyła komunikację
 21. Powoduje odcięcie dostępu do stacji PKM
 22. Zakręt wariantu 4 na północy w całości przechodzi przez tereny zabudowy mieszkaniowej która obecnie powstaje
 23. Nie bierzecie kompletnie pod uwagę sugestii ze spotkania ze stycznia. prosiłmy o odsunięcie łuku zakrętu na północ, zamiast tego zakręt przechodzi przez tereny naszych domów, (po całej szerokości korytarza)
 24. Niszczą domy tym zakrętem na pograniczu gdańska, przecież wystarczyłoby przesunąć ten zakręt
 25. Przechodzi przez moją działkę
 26. Planowany wariant przechodzi przez moją działkę budowlaną

5.7.5 Czynniki mające wpływ na wskazanie wariantu W5 jako najmniej korzystnego

Czynniki, którymi sugerowali się respondenci przy wskazaniu wariantu W5 jako najmniej korzystnego były przede wszystkim ingerencja w zabudowę mieszkalną, a co za tym idzie duża ilość wywłaszczeń czy obciążenie wartości nieruchomości oraz gruntów będących w pobliżu projektowanego przebiegu (48,30%), generowanie znacznych uciążliwości w sąsiedztwie projektowanej infrastruktury hałasu i drgań (44,32%) oraz obawy związane z ryzykiem niebezpieczeństwa, jakie niesie ze sobą bliskie sąsiedztwo z infrastrukturą drogową (37,51%). W mniejszym stopniu ankietowali kierowali się ingerencją w zasoby cenne pod względem historycznym lub przyrodniczym, w tym duże obszary leśne, siedliska gatunków chronionych i zbiorniki wodne (26,51%), ingerencją w planowane lub realizowane na przebiegu inwestycji

dotyczące m.in. zabudowy mieszkalnej (25,41%), przecięciem terenów rolniczych, a co za tym idzie utrudnieniem oraz wydłużeniem czasu dojazdu do zasobów gospodarczych (22,81%), oraz przechodzeniem w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury transportowej, co uniemożliwi dogodne skomunikowanie (20,41%).

Rysunek 30 Czynniki mające wpływ na wybór wariantu W5 jako najmniej korzystnego przez ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto udzielono poniższych odpowiedzi otwartych przez osoby wskazujące inne czynniki mające wpływ na wybór wariantu W5 jako najmniej korzystnego:

1. Generuje korki
2. Wszystkie poza różowym są błędne z uwagi na bliskość osiedli
3. Wariant 2 i 5, spowodują zwiększenie ruchu na ul. Nowatorów, Słonecznej w Rębiechowie i Czaplach, ul. Żurawiej w Czaplach, ul. Bysewskiej w Gdańsku. Powód: będą to drogi dojazdowe do Wariantu 2 i 5. Takie działanie bardziej obciąży te drogi, utrudni życie na drogach, sparaliżuje drogi, wpuści samochody ciężarowe jeszcze bardziej na tereny od których powinny być oddalone. Na mapach nie ma wszystkich aktualnych wybudowanych już domów. Wariant 2 i 5 zupełnie odbiegają od potrzeb, a powodują znaczący wzrost utrudnień w ruchu. Wariant 2 i 5, będą wpływały na pogorszenie stanu środowiska naturalnego: rzeczki, terenów które powinny być chronione zgodnie ze Studium Gminy Żukowo. Warianty zniszczą ostatnie pozostałe na tym obszarze siedliska zwierząt: saren,

- zajęcy, bocianów, żurawi. Dodatkowo Warianty 1, 2, 4, 5 prowadzą między domami, co jest nie tylko niebezpieczne, szkodliwe, ale i bezzasadne, to jednocześnie doprowadzi do paraliżu ruchu samochodowego, ograniczy możliwości rozwoju dzieci i młodzieży.
4. Przebiega zbyt blisko lotniska co może wpłynąć na jego dalszy rozwój.
 5. Poprowadzenie drogi "na przestrzał" przez lotnisko jest bardzo niekorzystne ponieważ będzie mieszało ruch lotniskowy i codziennych dojazdów. Wpłynie to negatywnie na przewidywalność ruchu i obciążenie sieci drogowej bezpośrednio w okolicach lotniska. Jedynie wariant W2 w znacznej części separuje te ruchy i ustanawia dużą strefę buforową na nieprzewidywalny ruch lotniskowy. Nie wydłuża przy tym drogi dla zdecydowanej większości ludzi, bo i tak głównymi użytkownikami tej trasy będą ludzie dojeżdżający do Gdańska a nie na lotnisko.
 6. Najbardziej ogranicza rozbudowę obecnego pasa startowego na lotnisku
 7. Wariant ten w stosunku do niebieskiego nie stanowi wartość pod względem upłynnienia w Baninie, a jeżeli ma być to typowa obwodnica Banina dla ruchu tranzytowego to najlepszym wariantem jest różowy W3
 8. Zbyt skomplikowana
 9. Niepotrzebne dodatkowe obciążenie dróg z trzech stron lotnika. Dodatkowe obciążenie ulicy budowlanych, która prowadzi z Kaszub do Wrzeszcza i Oliwy.
 10. Kanalizacja ruchu w kierunku ul. Budowlanych.
 11. Ogranicza dalszy rozwój lotniska
 12. Koszty
 13. Odległość od miejsca zamieszkania
 14. Konieczność budowy tunelu pod terenem lotniska, co będzie generowało gigantyczne koszty realizacji inwestycji.
 15. Ograniczenie rozwoju lotniska
 16. Często tam bywam obserwując żurawie i inne ptaki tam gniazdujące. Tam jest ptasi raj!
 17. Wariant W5 wydaje się "zbierać" najwięcej ruchu lokalnego - co zdecydowanie pogorszy przemieszczanie się autem wokół lotniska
 18. Nie zmieni to natężenia ruchu na ul. Nowatorów
 19. Konieczność przecięcia terenu lotniska - jedyna możliwość to budowa tunelu, co wygeneruje gigantyczne koszty. Ten wariant nie zlikwiduje korków w Baninie
 20. Potencjalnie najdroższy wariant
 21. droga biegnie przy siedlisku czapli, żurawi, są to tereny żywnościowe zwierząt łownych, obok płynie strumyk i są to jedyne tereny zielone w tej okolicy, obok ul. przygranicznej są tereny bagienne, tereny pod ochroną, w przypadku tego wariantu domy w pobliżu ulegną dewastacji z powodu drgań, na już niestabilnym gruncie.
 22. Przechodzi przez tereny zalewowe i podmokłe, korytarz ekologiczny i trasy migracji zwierząt, siedliska żurawi, czapli, kruków itp. W okolicy Strzelenki zabudowa jest obecnie gęstsza niż na zdjęciach.
 23. Zanieczyszczenie wody pitnej dla Gdańska (dla Ludzi!!!)
 24. Duże prawdopodobieństwo zanieczyszczenia wody pitnej dla Gdańska.
 25. Powoduje ogromny hałas, wystarczy, że lotnisko jest głośnie
 26. Wycięcie lasu spowoduje wzrost ilości smogu w okolicy z powodu dużej rozbudowy dróg w okolicy (droga Metropolitalna) zniszczenie cennych miejsc przyrodniczych -rzeka Strzelenka
 27. Spora wycinka lasu i miejsc przyrodniczych źle wpłynie na atmosferę - więcej smogu
 28. Wariant 5 zbyt blisko węzła Lniska, który wystarczy w tym rejonie czyli okolicy Leźna Czapel oraz Lnisk
 29. Budowa w tym miejscu zniszczy komfort życia ludzi mieszkających w okolicy i spowoduje powstanie bardzo uciążliwych warunków do życia. Wpłynie to na powstawanie w przyszłości przemysłu między domami co jest nie do pomyślenia i wbrew wszelkim oczekiwaniom społeczności. Jest to nowy wariat, który pojawił się znikąd.
 30. Wycięcie lasu i terenów przyrodniczych spowoduje namnożenie dużej ilości smogu

31. Biegacz zielonozłoty i Biegacz skórzasty jest spotykany na tej trasie i będzie protest ekologów jeśli ten wariant zostanie wybrany.

5.8 Wnioski z badania ankietowego

Głównymi uczestnikami badania były osoby prywatne mieszkające w pobliżu projektowanego połączenia drogowego, z czego ponad 86% zadeklarowało zamieszkanie w miejscowościach Banino, Gdańsk, Pępowa, Rębiechowo, Czaple oraz Borowiec.

Wariant W3 był najchętniej wskazywany jako najkorzystniejszy – zadeklarowała tak ponad połowa respondentów. Jednocześnie był on najczęściej wskazywany jako wariant o najmniej korzystnym przebiegu – taki pogląd wyraziła ponad jedna trzecia ankietowanych. Na tej podstawie można wywnioskować, że jest to wariant wywołujący dużo emocji wśród zainteresowanych. Należy wziąć pod uwagę, że część mieszkańców Osiedla Familijnego oraz Osiedla Słoneczne Ogrody, w związku z przebiegiem czterech z pięciu wariantów w bezpośredniej bliskości od granicy działek mieszkalnych na granicy Banina i Pępowa będąca przeciwna takiemu rozwiązaniu, głosowała za jedynym alternatywnym dla nich wariantem W3 omijającym Banino od północy. Równocześnie respondenci obawiają się o utratę znacznej ilości terenów leśnych znajdujących się w pobliżu Zakładu Górniczego Borowiec, co stanowi główny czynnik wpływający na uznanie za najmniej korzystny wariantu W3.

Czynnikami, którymi kierowali się ankietowani przy wyborze zarówno najkorzystniejszego przebiegu nowej drogi, jak i najmniej korzystnego była ocena ingerencji w zabudowę mieszkalną zarówno w sposób bezpośredni implikujący wyburzenia prywatnych domów oraz pośredni, gdy przebieg inwestycji planowany jest w bliskim sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych generując znaczne uciążliwości związane z nadmiernym hałasem i drganiami.

6

Zestawienie wniosków i opinii oraz ich omówienie

W poniżej tabeli przedstawiono wnioski i uwagi uczestników ze spotkań dotyczące przebiegu poszczególnych wariantów oraz sposób uwzględnienia każdego wniosku w dokumentacji projektowej wraz z uzasadnieniem. W zestawieniu uwzględniono także uwagi, które wpłynęły drogą mailową po spotkaniach na dedykowany adres, tj. sk-miszewo@dataabout.pl.

Tabela 2 Uwagi dotyczące przebiegu poszczególnych wariantów oraz sposób uwzględnienia każdego wniosku w dokumentacji projektowej wraz z uzasadnieniem


Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skonsuzewnanajeta.webankieta.pl/						
1.	Gdańsk	-	Obawa o to, że warianty przechodzące przez ul. Słowackiego wygenerują duży ruch pojazdów ciężarowych przemieszczających się przez dzielnice mieszkalne. Wybór wariantu jasnoniebieskiego sprawi, że pojazdy ciężarowe nadal będą poruszać się ul. Nowatorów z dala od dzielnicy mieszkalnej.	W2	W1; W3; W4; W5	Żaden z wariantów nie przechodzi bezpośrednio przez dzielnice mieszkalne.
2.	Gdańsk	-	Warianty idące przez Banino będą „pompowały” suburbanizację (np. wariant III).	-	-	Wybór wariantu W3 lub jakiegokolwiek innego nie rzutuje bezpośrednio na proces suburbanizacji, na który mogą wpłynąć lub go uniemożliwić zapisy w Miejskim Planie Zagospodarowania Przestrzennego lub brak takiego planu .
3.	Gdańsk	-	Wątpliwości dotyczące wyników prognoz pomiarów ruchu w poszczególnych wariantach.	-	-	Uwaga za mało szczegółowa co uniemożliwia odpowiedź lub uwzględnienie uwagi w pracach projektowych.
4.		25.04.2023 r. 17:58 J***@gmail.com	Sprzeciw dla wariantu W3 przebiegający na granicy dzielnicy Gdańsk Osowa w związku z możliwymi uciążliwościami, takimi jak hałas i drgania, zwiększone natężenie ruchu i obawa o skierowanie go w głąb dzielnicy oraz wycinka hektarów lasów.	-	W3	Wyjaśniamy, że zgodnie z literą prawa żadne przedsięwzięcie nie może w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. W przypadku ewentualnego negatywnego oddziaływania inwestor jest zobowiązany do zastosowania skutecznych środków minimalizujących lub działań kompensacyjnych określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia.
5.		26.04.2023 r. 16:10 F***@gmail.com	Sprzeciw wobec wariantowi W3 ze względu na konieczność wycinki dużej pości lasu oraz poprowadzenie tranzytu przez	W4	W3	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Jednym z elementów branych pod uwagę jest wpływ na środowisko przyrodnicze.

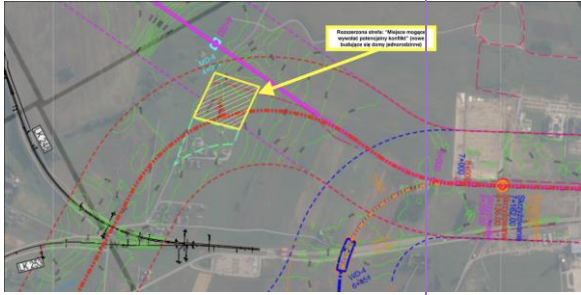
Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakleta.webankieta.pl/						
			dzielnice. Wskazanie wariantu W4 jako najkorzystniejszego.			
6.		27.04.2023 r. 8:30 m***@wp.pl	Sprzeciw wariantowi W3 .	-	W3	Wybór awariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz.
7.	Banino	-	Obawa dotycząca uciążliwości hałasem związanym z bliskim sąsiedztwem nowej drogi.	-	-	Wyjaśniamy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami żadne przedsięwzięcie nie może w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko. W przypadku ewentualnego negatywnego oddziaływania inwestor jest zobowiązany do zastosowania skutecznych środków minimalizujących lub działań kompensacyjnych określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia.
8.	Banino	-	Obawa dotycząca poprowadzenia drogi w bezpośrednim sąsiedztwie Osiedla Familijnego i Osiedla Słoneczne Ogrody. Obawa umotywowana terenem podmokłym, który może grozić katastrofą budowlaną.	-	W1; W2; W4; W5	Dzisiejsza technologia stosowana w budownictwie pozwala na budowę również na terenie podmokłym bez obawy o uszkodzenie konstrukcji. Pozwala również na odpowiednie zabezpieczenie obiektów leżących w pobliżu inwestycji infrastrukturalnej.
9.	Banino	-	Sprzeciw wobec odrzuceniu wariantu przechodzącego w ciągu ulicy Trepczyka na południe od Osiedla Słonecznego. Poparcie dla wariantu W3 wytyczonego na północ od Banina.	W3	W1; W2; W4; W5	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz.
10.	Banino	-	Obawa dotycząca potencjalnych wyburzeń na Osiedlu Familijnym i Osiedlu Słoneczne Ogrody.	-	-	Wszystkie warianty w tej lokalizacji zostały poprowadzone w taki sposób aby uniknąć wyburzeń.


Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
11.	Banino	-	Poparcie wariantu północnego W3, który jako jedyny omija duże osiedla mieszkaniowe.	W3	-	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz.
12.	Banino	-	Obawa dotycząca dużych potoków ruchu na ul. Słowackiego po oddaniu inwestycji.	-	-	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Wzrost ruchu na ul. Słowackiego nastąpi niezależnie od realizacji inwestycji wskutek rozwoju Portu Lotniczego oraz terenów inwestycyjnych usytuowanych w tej okolicy. Realizacja nowego połączenia drogowego pozwoli na stworzenie hierarchicznego układu drogowego umożliwiającego właściwe rozłożenie zwiększającego się ruchu drogowego.
13.	Banino	-	Sprzeciw wobec usunięcia z analizy wariantów przechodzących przez Banino umotywowany tym, że obecnie istnieje tylko jeden wariant północny i cztery południowe.	-	-	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Na obecnym etapie nie planuje się wprowadzania dodatkowych wariantów. Warianty przez Banino zostały usunięte z powodu licznych sprzeciwów i nie będą przywracane.
14.	Banino	-	Sprzeciw wobec wariantów południowych przechodzących zbyt blisko zabudowań.	-	W1; W2; W4; W5	Wszystkie warianty południowe zostały poprowadzone w taki sposób, aby oddalić się możliwie daleko od istniejących zabudowań. W przypadku zbliżenia się do zabudowy zastosowane zostaną odpowiednie urządzenia chroniące mieszkańców od oddziaływania z drogi.
15.	Banino	-	Poparcie dla wariantu W3 omijającego zabudowania mieszkalne. Obawa związana z utwardzeniem terenu w okolicach zwirowni.	-	-	Szczegółowe uwarunkowania terenowe zostaną przeanalizowane na kolejnych etapach prac w przypadku wyboru wskazanego wariantu jednak już teraz technologia stosowana w budownictwie pozwala na budowę w niemal każdym warunkach.
16.	Banino	-	Wniosek o dodatkowe warianty na północy, tak aby liczba wariantów północnych i południowych była jednakowa..	-	-	Na obecnym etapie nie planuje się wprowadzania dodatkowych wariantów.


Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://sknimiezwnanakjeta.webankieta.pl/						
17.	Banino	-	Sprzeciw wobec wariantów przechodzących przez Rębiechowo.	-	W1; W4	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Stanowisko przyjęte.
18.	-	26.04.2023 09:52 e***@gmail.com	Obawa o pozbawienie mieszkańców dostępu do lasu, terenów żwirowni Borowiec oraz zbiorników wodnych pozostałych po wykopach.	-	-	Wszystkie warianty zostały poprowadzone w taki sposób aby oddalić się możliwie daleko od istniejących zabudowań oraz obiektów wrażliwych. Droga nie stanowi bariery w zakresie możliwości przemieszczania się mieszkańców. W przypadku realizacji przedsięwzięcia jest ono projektowane w taki sposób aby umożliwić korzystanie z lasu, terenu żwirowni Borowiec oraz zbiorników wodnych przez wszystkich użytkowników. Dodatkowo wszystkie tereny otaczające przedsięwzięcie również będą odpowiednio skomunikowane.
19.	-	27.04.2023 r. 10:06 a***@wp.pl	Sprzeciw wariantom W2 i W5 umotywowany wzrostem natężenia ruchu w Czaplach i Rębiechowie oraz wzrostem zanieczyszczenia powietrza i hałasu, a także przecięciem terenów zielonych w okolicach rzeki Strzelniczki. Wybór wariantu W3 jako najkorzystniejszego, który jest najkrótszy i przebiega z dala od istniejącej i planowanej zabudowy.	W3	W2; W5	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Jednym z elementów branych pod uwagę jest wpływ na środowisko przyrodnicze. Należy pamiętać, że każda inwestycja drogowa wiąże się ze zmianami w środowisku w tym m.in. zmianami klimatu akustycznego. Inwestycja jednak nie może wpływać ponadnormatywnie na środowisko. Aby zmniejszyć potencjalne negatywne oddziaływanie, na etapie procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadza się szczegółowe analizy wariantów. Na tej podstawie ograniczenia w wydanej decyzji ustala warunki realizacji dla wybranego wariantu.
20.	-	27.04.2023 r. 18:00 g***@wp.pl	Sprzeciw wariantowi W2 i W5 z uwagi na możliwość zniszczenia obszarów objętych ochroną, przecinanie terenów legowych żurawi, przebiegają wzdłuż rzeki oraz terenów zielonych oraz przez inne tereny przyrodniczo cenne. Obawa o budynki położone na terenach podmokłych wzdłuż	-	W2; W5	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Jednym z elementów branych pod uwagę jest wpływ na środowisko przyrodnicze (w tym tereny chronione, podmokłe). W dalszym etapie realizacji przedsięwzięcia, po uszczegółowieniu rozwiązań projektowych, będą prowadzone szczegółowe badania w tym inwentaryzacja przyrodnicza, której celem będzie wskazanie m.in. wspomnianych terenów legowych i innych cennych przyrodniczo


Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skizmiemwnankieta.webankieta.pl/						
			proponowanych wariantów, które obecnie pekają od drgań wynikających z ruchu lokalnego. Obawa, że proponowane rozwiązanie nie zmniejszy ruchu na ul. Nowatorów i Budowlanych, jednocześnie zwiększając ruch na ul. Słonecznej i Żurawiej w Czaplach.			oraz wprowadzenie takich działań minimalizujących lub kompensujących aby ograniczyć do minimum negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko.
21.	-	g***@wp.pl	Sprzeciw wariantom W2 i W5, które przechodzą przez tereny podmokłe, będące terenami legowymi żurawi oraz wzdłuż rzeki stanowiąc jeden z niewielu zielonych terenów dla mieszkańców Czapli i Rębichowa. Ponadto obawa, że warianty W2 i W5 nie rozwiążą problemu nadmiernego ruchu na ul. Nowatorów i Budowlanych, dodatkowo obciążając ruch na ul. Słonecznej. Obawa o negatywny wpływ wariantów na życie mieszkańców, poprzez m.,in. wzrost poziomu hałasu.	-	W2; W5	Wyjaśnia się, że w świetle prawa, żadna inwestycja nie może ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko. W tym celu przed realizacją przedsięwzięcia należy wykonać szczegółowe analizy środowiskowe (w tym m.in. na klimat akustyczny, wody, przyrodę) na podstawie, których odpowiedni Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach określa warunki realizacji przedsięwzięcia wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Warianty poddane zostaną procedurom analizy wielokryterialnej, która uwzględni warunki ruchu w obszarze analizy, w tym m. in. problemy ruchowe w rejonie ul. Nowatorów i Budowlanych.
22.	-	28.04.2023 08:19 m***@gmail.com	Sprzeciw wobec wariantom W3 i W4 z powodu przechodzenia przez działkę mieszkańca nr 140/71 (rysunek poniżej). Prośba o uwzględnienie przesunięcia drogi w kierunku północno-wschodnim.	-	W3; W4	Przez wskazaną działkę przechodzi korytarz drogi – w przypadku wybrania jednego z wymienionych korytarzy, w następnym etapie, tj. na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej oraz zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w wyniku szczegółowych analiz zostanie wytyczony dokładny przebieg wariantu.

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
			https://skmiszewnanakjeta.webankieta.pl/			
						
23.	-	01.05.2023 12:00 t***@interia.eu	<p>Zostały przekazane następujące uwagi do poszczególnych wariantów współwłaściciela działki nr 140/60:</p> <p>W1 – obawa o potencjalne przymusowe wywłaszczenia wobec mieszkańców południowo-zachodniego Banina oraz niszczenie pól uprawnych w okolicy Portu Lotniczego.</p> <p>W2 – obawa o zniszczenie ogródków działkowych zlokalizowanych wzdłuż ulicy Nowatorów oraz blokadę ewentualnej możliwości rozbudowy lotniska o dodatkowy pas startowy oraz wywłaszczenia w południowo-zachodniej części Rębichowa. Zaniepokojenie zbyt</p>	-	-	Wyjaśnia się, że aktualnie realizowane jest Studium korytarzowe w którym nie są znane szczegółowe rozwiązania projektowe. Ostateczny przebieg wariantów zostanie określony w dalszych pracach projektowych po uzyskaniu warunków m.in. gestorów sieci. W związku z powyższym nie jest możliwe jednoznaczne określenie przebiegu danego wariantu. Jednocześnie należy wskazać, że w świetle prawa, żadna inwestycja nie może ponadnormatywnie oddziaływać na środowisko. W tym celu przed realizacją przedsięwzięcia należy wykonać szczegółowe analizy środowiskowe (w tym m.in. na klimat akustyczny, wody, przyrodę) na podstawie, których odpowiedni Organ określa warunki realizacji przedsięwzięcia wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
			<p>małą przepustowością ulic Słowackiego oraz Budowlanych</p> <p>W3 – obawa o zniszczenie lasów w miejscowości Borowiec oraz wywłaszczenia mieszkańców tejże miejscowości. Obawa o przebieg w sąsiedztwie żwirowni / kopalni w miejscowości Borowiec.</p> <p>W4 – obawa o wywłaszczenia w północno - zachodnim Rębiechowie. Zaniepokojenie przebiegiem wariantu przez tereny zalewowe i podmokłe oraz zniszczeniem terenów zielonych zlokalizowanych w Baninie (tzw. lasek w Baninie).</p> <p>W5 – wariant ten pokrywa problemy opisane w wariantach 1, 2 i 4.</p>			
24.	-	03.05.2023 11:16 d***@protonmail.com	<p>Wniosek właściciela działki nr 140/86 o rozszerzenie strefy potencjalnego konfliktu w okolicach wariantów W3 i W4 zgodnie z załączonym rysunkiem. Na zaznaczonym terenie trwa budowa nowych domów jednorodzinnych.</p>	-	-	Obszar potencjalnego konfliktu został rozszerzony zgodnie z Rysunek 32 Obszary potencjalnego konfliktu po korekcie zamieszczonym poniżej tabeli.
						

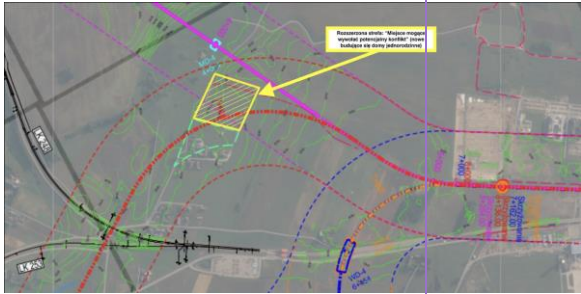
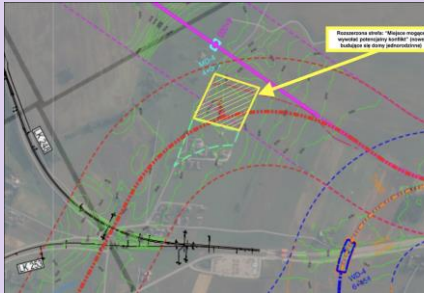
Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmiszewnanakjeta.webankieta.pl/						
25.	-	03.05.2023 12:51 a***@gmail.com	<p>Wniosek współwłaściciela działki nr 140/85 o rozszerzenie strefy potencjalnego konfliktu w okolicach wariantów W3 i W4 zgodnie z załączonym rysunkiem z powodu budowy nowych domów jednorodzinnych.</p> 	-	-	Obszar potencjalnego konfliktu został rozszerzony zgodnie z Rysunek 32 zamieszczonym poniżej tabeli.

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
26.	-		<p>Wniosek o oznaczenie terenu osiedla przy ulicy Nad Doliną w Baninie jako miejsca wywołującego potencjalny konflikt społeczny (wariant W4). Mała wartość komunikacyjna wariantu W4 dla mieszkańców Banina w porównaniu z wariantem W1 zapewniający mieszkańcom alternatywny dojazd do Gdańska. Wniosek o rozważenie dodatkowego skrzyżowania z ul. Pszenną oraz rezygnacja ze skrzyżowania z ulicą Kolejową/Spacerową.</p>	W1	W4	<p>Według otrzymanych danych ulica Pszenna nie jest drogą publiczną dlatego też nie ma możliwości zaprojektowania na niej skrzyżowania, ale w takim wypadku na pewno wykonane zostaną odpowiednie zjazdy publiczne. Z kolei rezygnacja ze skrzyżowania z ul. Kolejową/Spacerową spowoduje konieczność zamknięcia tej drogi z obu stron co jednocześnie utrudni dostęp do drogi.</p> <p>Wniosek o oznaczenie terenu osiedla przy ulicy Nad Doliną w Baninie został przyjęty - przy wnioskowanej ulicy znajduje się osiedle domów o zwartej zabudowie. Na rysunkach poniżej przedstawiono kolejno stan projektowany przed zmianą i po dokonaniu zmiany.</p> 

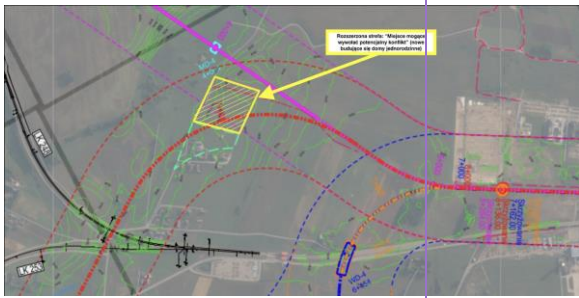
Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
			https://skmiszewnanajdeta.webankieta.pl/			

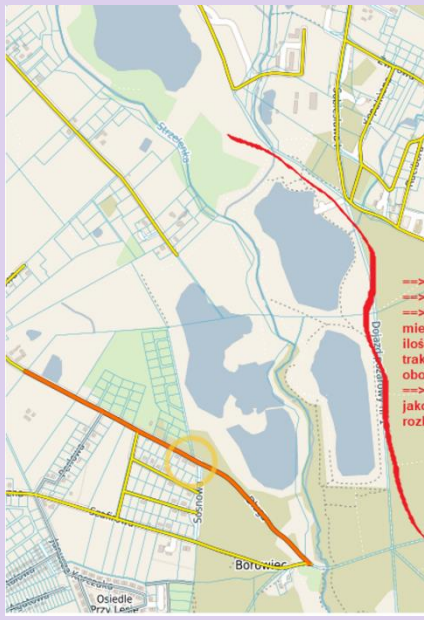
Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmiszewnanakjeta.webankieta.pl/						
27.	-	05.05.2023 11:23 m***@gmail.com	Wniosek o umotywowanie przebiegu wariantu W4 przechodzącego przez środek działki nr 140/78 oraz o zmianę promienia skrzywienia do 200m, co przyczyni się do omięcia wszystkich działek budowlanych i zabudowań (rysunek) lub o rozpatrzenie przesunięcia przebiegu wariantów W3 i W4 w kierunku północnym na tereny rolnicze i	-	-	Dopuszczamy możliwość zmiany promieni łuków na późniejszym etapie realizacji projektu tj. na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej oraz zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.


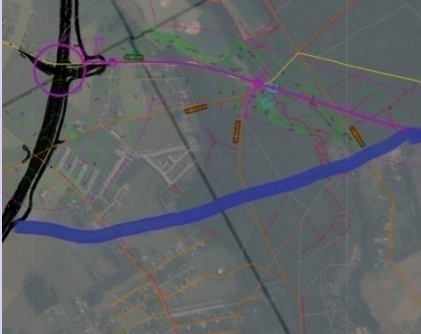
Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
			https://skmiszewnanakjeta.webankieta.pl/ nieużytki. 			
28.	-	05.05.2023 22:09 t***@interia.eu	Wniosek współwłaściciela działki 140/60 o rozszerzenie strefy potencjalnego konfliktu w okolicach wariantów W3 i W4 o około	-	-	Obszar potencjalnego konfliktu został rozszerzony zgodnie z Rysunek 32 zamieszczonym poniżej tabeli.

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
		05.05.2023 22:09	<p>160m na północ zgodnie z załączonym rysunkiem. Na zaznaczonym terenie trwa budowa nowych domów jednorodzinnych. Wniosek o zmianę promienia skreślu projektowanej drogi na 230m w celu uniknięcia wyburzeń</p> 			
29.	-	p***@icloud.com 06.05.2023 13:34	<p>Wniosek współwłaściciela działki 140/73 o rozszerzenie strefy potencjalnego konfliktu w okolicach wariantów W3 i W4 o około 160m na północ zgodnie z załączonym rysunkiem.</p> 	-	-	Obszar potencjalnego konfliktu został rozszerzony zgodnie z Rysunek 32 zamieszczonym poniżej tabeli..

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skiznownankieta.webankieta.pl/						
30.	-	10.05.2023 08:13 m***@wp.pl	Propozycja korekty wariantu W4 – przesunięcie o 100-150m w kierunku niezamieszkałym od ul.Kwiatowej i Fiołkowej w Rębiechowie w celu eliminacji kolizji z zabudową mieszkalną.	-	W4	Wariant W4 nie koliduje z istniejącą zabudową mieszkalną na wysokości ul. Kwiatowej i Fiołkowej.
31.	-	10.05.2023 10:03 j***@gmail.com	Poparcie dla wariantu W3 z zastrzeżeniem, żeby droga posiadała wjazdy i zjazdy bezkolizyjne.	W3	-	Każda działka leżąca przy przedsięwzięciu będzie miała dostęp do drogi, jednak nie da się technicznie wykonać każdego zjazdu jako bezkolizyjny.
32.	-	10.05.2023 21:54 m***@wp.pl	Prośba o informację, w jakiej odległości od działki 379/33 jest planowana inwestycja wg wariantu 3. Prośba o wskazanie, czy została przeprowadzona pogłębiona analiza w związku z przebiegiem wariantu W3 przez tereny lesne oraz czy wariant był konsultowany z nadleśnictwem. Sprzeciw wobec wykarczowaniu 2-3km lasu. Obawa, że wariant W3 nie rozwiąże problemów komunikacyjnych w obrębie Banina, Dąbrowy, Miszewa czy Warzenka	-	W3	Na tym etapie wskazuje się korytarze inwestycji, dokładny przebieg drogi będzie wskazywany na późniejszym etapie. Wykonawca kontaktował się z nadleśnictwem w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia i wykonawca jest świadomy obecności terenów leśnych.
33.	-	10.05.2023 r. g***@gmail.com	Wniosek o przesunięcie w kierunku południowo-wschodnim wariantu W2 i W5 umotywowany sprzecznością z MPZP we wsi Rębiechowo w rejonie ulic Tęczowej i Słonecznej, oraz Przyrodników w Gdańsku. Obawa o uciążliwość akustyczną, obniżenie jakości środowiska i możliwy spadek wartości nieruchomości przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe. Wniosek o			Wykonawca jest świadomy sprzeczności rozwiązania z MPZP. Zgodnie z literą prawa żadne przedsięwzięcie nie może wpływać ponadnormatywnie na sąsiadujące tereny. W tym celu Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w toku przeprowadzonych szczegółowych analiz nakazuje wprowadzenie takich działań minimalizujących lub kompensujących aby ograniczyć do minimum negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko.

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skiznewnankieta.webankieta.pl/						
			o przesunięcie korytarze w kierunku południowym na tereny rolne i nieużytki			
34.	-	11.05.2023 08:05 m***@protonmail.com	<p>Wniosek współwłaściciela działki 140/72 o rozszerzenie strefy potencjalnego konfliktu w okolicach wariantów W3 i W4 o około 160m na północ zgodnie z załączonym rysunkiem.</p> 	-	-	Obszar potencjalnego konfliktu został rozszerzony zgodnie z Rysunek 32 Obszary potencjalnego konfliktu po korekcie zamieszczonym poniżej tabeli.
35.	-	11.05.2023 12:11 d***@ase.com.pl	<p>Protest właściciela działek budowanych na ul. Kwiatowej w Rębiechowie z powodu ingerencji wariantów W3 i W4 w działkę. Poparcie dla wariantu W5</p>	W5	W3; W4	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz.
36.	-	11.05.2023 08:22 j***@gmail.com	<p>Prośba o informację w jakiej odległości od działek 379/20 oraz 379/17 (obręb Barniewice, wieś Borowiec) planowana jest inwestycja. Prośba o informację, czy została przeprowadzona pogłębiona analiza w związku z przebiegiem wariantu W3 przez tereny leśne oraz czy był on konsultowany z nadleśnictwem. Prośba o informację o planowanym kolejnym terminie konsultacji.</p>	-	W3	Na chwilę obecną wskazanie dokładnej odległości przedsięwzięcia od ww. działek z uwagi na wstępne prace projektowe byłoby błędem. W przypadku wyboru poszczególnego wariantu do dalszych prac jego trasowanie może ulec modyfikacji z uwagi na uzgodnienia z gestorami sieci lub innymi jednostkami. Każdy z wariantów w mniejszym lub większym stopniu jest trasowanych przez tereny leśne. Na kolejnych etapach realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone prace terenowe oraz pozyskiwane wymagane


Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
			https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/			uzgodnienia, które pozwolą w sposób możliwie najmniej uciążliwy dla środowiska zrealizować przedsięwzięcie.
37.	-	11.05.2023 12:23 m***@gmail.com	<p>Wniosek o modyfiację wariantu W3 zgodnie z rysunkami poniżej w celu ominięcia planowanej i istniejącej zabudowy mieszkalnej w miejscowości Borowiec.</p> <p>Opcja nr 1</p> 	-	W3	<p>Na chwilę obecną wskazanie dokładnej powierzchni wycinanych lasów z uwagi na wstępne prace projektowe byłoby błędem. W przypadku wyboru poszczególnego wariantu do dalszych prac jego trasowanie może ulec modyfikacji z uwagi na uzgodnienia z gestorami sieci lub innymi jednostkami, zatem i amawiane powierzchnie również. Każdy z wariantów w mniejszym lub większym stopniu jest trasowanych przez tereny leśne. Na kolejnych etapach reaizacji przedsięwzięcia będą prowadzone prace terenowe oraz pozyskiwane wymagane uzgodnienia, które pozwolą w sposób możliwie najmniej uciążliwy dla środowiska zrealizować przedsięwzięcie.</p> <p>Brano pod uwagę występujące terenu chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz pozyskane informacje o siedliskach.</p> <p>Na tym etapie planowania granice działek nie były rozpatrywane.</p> <p>Uzyskanie opinii dot. planowanej inwestycji drogowej od Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest składową dokumentacji przygotowywanej w ramach realizacji niniejszego projektu.</p>

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
			<p>http://skmiszewnanakjeta.webankieta.pl/</p>  <p><i>Opcja nr 2</i></p> 			

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
			<p>Prośba o informacje o:</p> <p>planowaną powierzchnię lasu do wycięcia</p> <p>Czy były brane pod uwagę występujące siedliska gatunków chronionych?</p> <p>Czy planowane jest wyburzenie budynków na działkach o nr. 379/9, 379/8, 379/7, 373/45 (obręb Barniewice)?</p> <p>W jakiej odległości od krawędzi działek jest planowana droga?</p> <p>Czy brane jest pod uwagę miejsce dla PKM-ki?</p>			
38.	-	12.05.2023 11:15 a***@gmail.com	Sprzeciw wobec wariantów przechodzących w bliskiej odległości od zabudowy mieszkalnej. Poparcie wariantu W3 przechodzącego z dala od zabudowań	W3	W1; W2; W4; W5	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz.
39.	-	12.05.2023 13:25 x***@gmail.com	Poparcie wariantu W3 przechodzącego, który jest najmniej uciążliwy dla mieszkańców i przechodzi z daleka od zabudowań. Sprzeciw wobec wariantów przechodzących w pobliżu osiedli mieszkaniowych Osiedle Familijne i Słoneczne Ogrody, które będą uciążliwe ze względu na generowany hałas. Obawa o wytrzymałość domów po realizacji inwestycji z uwagi na podmokły obszar, obawa o bezpieczeństwo mieszkańców. Obawa o zakorkowanie ulic Lipowej i Pszennej w Baninie	W3	W1; W2; W4; W5	Zgodnie z literą prawa żadne przedsięwzięcie nie może wpływać ponadnormatywnie na sąsiadujące tereny. W tym celu Organ w toku przeprowadzonych szczegółowych analiz nakazuje wprowadzenie takich działań minimalizujących lub kompensujących aby ograniczyć do minimum negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Należy również zauważyć że na rynku jest dostępna technologia pozwalająca na prowadzenie inwestycji na terenach o trudnych warunkach. Warianty poddane zostaną procedurom analizy wielokryterialnej, która uwzględni warunki ruchu w obszarze analizy, w tym m. in. problemy ruchowe w rejonie ul. Lipowej i Pszennej w Baninie.

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://sknimiezwankieta.webankieta.pl/						
40.	-	9.05.2023 r.	<p>Wniosek o stworzenie takiej wariantu łączącego OMT z lotniskiem, który nie krzywdzi ludzi i przyrody wokół ich domostw – sprzeciw wobec wariantom W2 i W5 przechodzącym przez Rębichowo i Czapel ze względu na uciążliwość hałasem, zagrożenie dla gatunków zwierząt chronionych (np. myszołów, bocian)</p> <p>Wniosek o doproszenie do zespołu pracującego nad tworzeniem wariantów studium korytarzowego Sołtysa Sołectwa Rębichowo oraz radnej Rady Miejskiej w Żukowie zamieszkującej w omawianym terenie.</p>	-	W2; W5	<p>Proponując warianty zespół projektowy uwzględnił wszystkie parametry i oddziaływania jakie droga może wywołać. Na tej podstawie przygotowano 5 wariantów przebiegu drogi w którym każdy z nich optymalizuje jakiś czynnik (wpływ na ludzi, wpływ na środowisko, dostępność do drogi itp.), jednocześnie spełniając wszystkie parametry techniczne wymagane w świetle obowiązujących przepisów.</p> <p>Na obecnym etapie projektu, tj. studium korytarzowe nieplanowane jest tworzenie większej ilości wariantów oraz rozbudowanie Zespołu Projektowego o kolejnych członków. Dalsze działania związane z partycypacją społeczną mogą pojawić się w czasie procedowania dalszych etapów dokumentacji.</p>
41.	-		<p>Wniosek o nierealizowanie studium korytarzowego w wariantach W2 i W5 przebiegającego przez część Rębichowa i Czapel stanowiące w dużej mierze obszar budownictwa jednorodzinne i rolne, a także strefy przyrodnicze, w tym tereny podmokłe i ekosystemy torfowiskowe, które powinny być chronione.</p> <p>Obawa o wpływ na rzeki Strzelniczkę, Strzelenkę oraz o zbiornik wody pitnej w Starszynie.</p> <p>Obawa o zwiększenie natężenia ruchu z powodu poprowadzenia trasy przez ul. Budowlanych, Nowatorów, Stoneczną i Żurawią. Obawa o intensywną rozbudowę przemysłu wzdłuż nowej trasy, także przy domach mieszkalnych.</p>	-	W2; W5	<p>Należy pamiętać, że każda inwestycja drogowa wiąże się ze zmianami w środowisku. Inwestycja jednak nie może wpływać ponadnormatywnie na środowisko. Aby zmniejszyć potencjalne negatywne oddziaływanie lub zabezpieczyć wrażliwe elementy środowiska na etapie procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadza się szczegółowe analizy wariantów, w tym analizy na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej. Na tej podstawie organ prowadzący w wydanej decyzji ustala warunki realizacji dla wybranego wariantu.</p> <p>Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzana jest analiza potencjalnych oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne, w tym analiza wpływu na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Podziemnych. Analiza obejmuje wpływ fazy realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia na cieki przecinane przez inwestycję, oraz ujęcia wód powierzchniowych i podziemnych. Projekt opiniowany jest przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Organ ten określa szczegółowo warunki oraz działania</p>

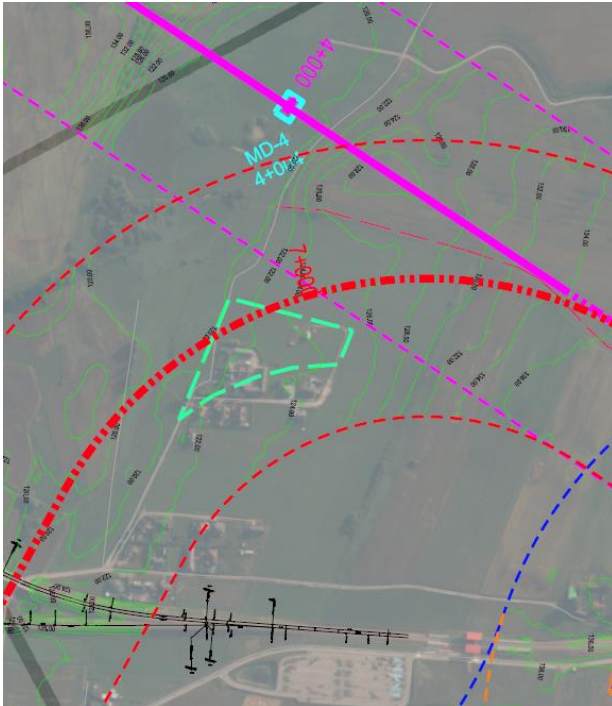
Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
						<p>minimalizujące po zastosowaniu których możliwa jest realizacja przedsięwzięcia.</p> <p>Warianty poddane zostaną procedurom analizy wielokryterialnej, która uwzględni warunki ruchu w obszarze analizy, w tym m. in. problemy ruchowe w rejonie ul. Nowatorów, Budowlanych, Słonecznej I Żurawiej.</p> <p>Wybór wariantu W2, W5 lub jakiegokolwiek innego nie rzutuje bezpośrednio na proces suburbanizacji, na który mogą wpłynąć lub go uniemożliwić zapisy w Miejskim Planie Zagospodarowania Przestrzennego lub brak takiego planu.</p>
42.	-	12.05.2023 r. 13:37 t***@wp.pl	Sprzeciw wariantom W2 i W5 przebiegającym przez zabudowania w Rębiewicach przy ul. Jesionowej, które zakładają wyburzenia	W1; W4	W2; W5	Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz.
43.	-	12.05.2023 r. 11:14 a***@gmail.com	Sprzeciw wobec wariantom przebiegającym w bezpośredniej bliskości Osiedla Słonecznego z uwagi na hałas i zanieczyszczenie powietrza. Poparcie wariantu W3 omijającego zabudowę mieszkalną	W3;	W1; W2; W4; W5	<p>Wybór wariantu nastąpi w wyniku szczegółowych analiz. Jednym z elementów branych pod uwagę jest wpływ na klimat akustyczny czy zanieczyszczenie powietrza.</p> <p>Należy pamiętać, że każda inwestycja drogowa wiąże się ze zmianami w środowisku w tym m.in. zmianami klimatu akustycznego. Inwestycja jednak nie może wpływać ponadnormatywnie na środowisko. Aby zmniejszyć potencjalne negatywne oddziaływanie, na etapie procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadza się szczegółowe analizy wariantów. Na tej podstawie ogran prowadzący w wydanej decyzji ustala warunki realizacji dla wybranego wariantu.</p>
44.	-	26.04.2023r. 11:49 m***@gmail.com	Prośba o zorganizowanie jeszcze jednego spotkania konsultacyjnego w celu przedstawienia mieszkańcom rekomendowanego rozwiązania oraz	-	-	Na obecnym etapie inwestycji nieplanowane są kolejne spotkania w ramach spotkań konsultacyjnych. Dalsze działania związane z

Lp.	Miejsce spotkania (jeżeli dotyczy)	Data i godzina nadesłania wniosku, autor oraz e-mail (jeżeli dotyczy)	Dotyczy	Preferowany wariant (W)	Sprzeciw wariantowi (W)	Stanowisko Wykonawcy
https://skmizewnanakjeta.webankieta.pl/						
			ponownym omówieniem kolejnych etapów inwestycji			partycypacją społeczną w tym aspekcie mogą pojawić się w czasie procedowania dalszych etapów dokumentacji.
45.	Banino	-	<p>Wniosek o zmianę przebiegu korytarzy, tak aby omijały działki inwestycyjne w Rębichowie zaznaczone na poniższej mapie:</p> 	-	-	W toku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że realizacja nowej drogi jest możliwa bez wpływu na planowane zamierzenie budowlane na działkach inwestora, tj. 89/2 i 35/2 – Gdańsk, obręb Rębichowo 0023

Źródło: Opracowanie własne

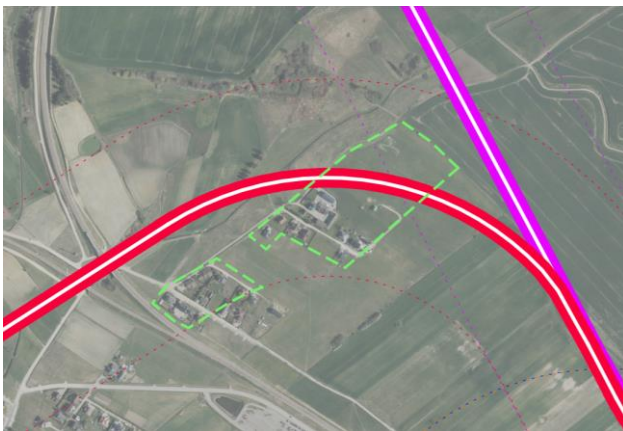
Na rysunkach poniżej zaznaczono kolejno stan projektowany przed dokonaniem zmiany oraz po rozszerzeniu obszaru zgodnie z wnioskami (punkty: 28, 29, 34 przedstawione w **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**) o obszary potencjalnego konfliktu w wariantcie W4. Wniosek został przyjęty - przy wnioskowanej ulicy znajduje się osiedle domów o zwartej zabudowie.

Rysunek 31 Obszar potencjalnego konfliktu przed korektą



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 32 Obszary potencjalnego konfliktu po korekcie



Źródło: opracowanie własne

Na rysunkach poniżej zaznaczono kolejno stan projektowany przed dokonaniem zmiany oraz po rozszerzeniu obszaru zgodnie z wnioskiem (punkt 26 przedstawiony w tabeli 2) o obszary potencjalnego konfliktu w wariantcie W4. Wniosek o oznaczenie terenu osiedla przy ulicy Nad Doliną w Baninie został przyjęty - przy wnioskowanej ulicy znajduje się osiedle domów o zwartej zabudowie.

Rysunek 33 Obszar potencjalnego konfliktu przed korektą



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 34 Obszary potencjalnego konfliktu po korekcie



Źródło: opracowanie własne

7

Podsumowanie i ocena ryzyka oprotestowania

7.1 Wnioski

Ponad połowa respondentów biorących udział w ankiecie konsultacyjnej wybrała wariant W3 przebiegający na północ od Banina jako najbardziej korzystne rozwiązanie. Drugim w kolejności wybieranym wariantem był wariant W5, na który zagłosowało około 24% ankietowanych. W obu przypadkach kierowano się przede wszystkim minimalizacją uciążliwości dla regionu, w tym tych związanych z koniecznością wywłaszczeń. Jednocześnie ponad 1/3 respondentów wskazała wariant W3 jako najmniej korzystny kierując się przede wszystkim znaczną ingerencją w zasoby cenne pod względem przyrodniczym. Znaczącym problemem według respondentów jest także przechodzenie wariantu w znacznej odległości od istniejącej infrastruktury drogowej.

Wnioski mieszkańców potwierdzające wyniki ankiety pojawiły się także na spotkaniach konsultacyjnych oraz w przesłanej korespondencji mailowej, w której zainteresowani zwracali uwagę przede wszystkim na ryzyko wywłaszczeń oraz negatywny wpływ na środowisko. Wszystkie uwagi i wnioski zostały przeanalizowane i w miarę możliwości wzięte pod uwagę.

7.2 Ocena ryzyka oprotestowania

Po przeanalizowaniu wniosków ze spotkań konsultacyjnych oraz ankiet stwierdzono, że następujące tereny są najbardziej konfliktowymi obszarami, przez które przechodzą korytarze i wiążą się ze znaczącym ryzykiem oprotestowania.

7.2.1 Tereny graniczne Banina i Pępowa (warianty 1, 2, 4 i 5)

Wszystkie warianty zaczynające się na węźle Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, a więc W1, W2, W4 i W5 zostały źle przyjęte przez mieszkańców osiedli położonych na granicy wsi Pępowa i Banino, między innymi przez mieszkańców osiedla Słoneczne Ogrody oraz Osiedla Familijnego. Zgłosili oni swoje obawy dotyczące konieczności codziennego pokonywania przyszłej ruchliwej drogi, generowanego przez nią nadmiernego hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz drgań mogących uszkodzić budynki mieszkalne wybudowane na terenie podmokłym. Ryzyko oprostowania wariantów jest znaczne, jednak może ono zostać zmniejszone dzięki rozwianiu wątpliwości i obaw mieszkańców tych rejonów oraz zaproponowaniu rozwiązań technicznych zapewniających bezpieczeństwo i redukcję hałasu.

7.2.2 Tereny o znacznych walorach przyrodniczych (warianty 2, 3 i 5)

Istnieje potencjalne ryzyko oprostowania wariantów W2 i W5 nie tylko przez mieszkańców, ale także przez organizacje ekologiczne z uwagi na duże walory przyrodnicze okolic rzeki Strzelenki oraz zagrożenie dla bytowania chronionych gatunków ptaków, takich jak myszołów i bocian. Warianty te istotnie wpłyną na obniżenie walorów krajobrazowych, podobnie jak wariant W3 mający swój przebieg przez znaczne połacie lasu, które jest dla okolicznych mieszkańców północnej części Banina i Borowca miejscem rekreacji.

Spis załączników

Załącznik 1 Kopie wniosków, protestów, opinii.

Spisy elementów

Spis tabel

Tabela 1 Zestawienie spotkań konsultacyjnych.....	8
Tabela 2 Uwagi dotyczące przebiegu poszczególnych wariantów oraz sposób uwzględnienia każdego wniosku w dokumentacji projektowej wraz z uzasadnieniem	74