

Załącznik nr 1 do decyzji znak:

ZRGo.6220.5/15.2021/2025.JG z dnia 28.11.2025 r.

Przedsięwzięcie pn.: „**Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Jegłownik- Elbląg od km 383 +070 (km proj.) do km 386 + 646 (386 + 125 km proj.)**”.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.).

Niniejsze przedsięwzięcie zakwalifikowano, zgodnie z § 3 ust 2 pkt 1 w powiązaniu z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko:

drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Ponadto, w zakres analizowanej inwestycji wchodzi regulacja cieku naturalnego oraz przebudowa wału przeciwpowodziowego, które również zaliczają się do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 67 ww. Rozporządzenia Rady Ministrów.

Celem całej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, dostosowanie parametrów drogi do wymaganej klasy technicznej GP, podniesienie nośności konstrukcji nawierzchni jezdni do 115 kN/oś, polepszenie dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu, poprzez skrócenie czasu i zapewnienie właściwych warunków podróży, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

W ramach całego zadania rozbudowie i budowie podlega około 5,2 km drogi krajowej nr 22 oraz skrzyżowania z innymi drogami publicznymi znajdujące się na tym odcinku drogi krajowej. Ponadto budowie i przebudowie podlegać będą krótkie odcinki dróg powiatowych oraz starodroża drogi krajowej w obszarze wlotów na skrzyżowania, a także obiekty inżynierskie (przepusty) w ciągu projektowanego odcinka oraz szereg elementów istniejącej infrastruktury technicznej. W celu zapewnienia dostępności komunikacyjnej do przyległych nieruchomości konieczna będzie realizacja dodatkowych

jezdni. Inwestycja dotycząca drogi krajowej nr 22 polega w części na rozbudowie istniejącej drogi oraz częściowo na realizacji drogi w nowym śladzie wzdłuż jej istniejącego przebiegu.

Zakres projektu przewiduje:

- budowę drogi o przekroju jednojezdniowym 2+1 o nośności konstrukcji nawierzchni 115kN/oś wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 22, obok korpusu drogowego stanowiącego wał przeciwpowodziowy – na odcinku od początku zakresu do skrzyżowania z drogą powiatową 1119N,
- rozbudowę drogi krajowej na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową 1119N do końca zakresu,
 - wzmocnienie podłoża,
 - budowę skrzyżowań jednopoziomowych,
 - przebudowę lub rozbudowę dróg krzyżujących się z projektowaną drogą, na odcinku bezpośrednio przylegającym do drogi krajowej nr 22,
 - budowę dodatkowych jezdni, obsługujących przyległy teren,
 - budowę obiektów inżynierskich,
 - budowę/ przebudowę chodników, ścieżek pieszo –rowerowych,
 - budowę przejść dla zwierząt,
 - wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym),
 - budowę/przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych, w tym wykonanie przepustów pod zjazdami,
 - budowę/ przebudowę odwodnienia drogi, w tym przepustów drogowych,
 - budowę oświetlenia drogowego,
 - przebudowę urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, m. in. kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej, drenaży melioracyjnych,
 - wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD,
 - budowę kanału technologicznego,
 - budowę Miejsc Kontroli i Ważenia Pojazdów,
 - przebudowę istniejących oraz budowę nowych zatok autobusowych wraz z peronami,
 - wykonanie elementów uspokojenia ruchu drogowego,
 - budowę i przebudowę zjazdów,
 - wycinkę zieleni kolidującej z rozbudową drogi,
 - zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego,
 - inne elementy, niezbędne do prawidłowego funkcjonowania rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 22.

Przewidywana kolejność realizacji obiektów:

- wycinka kolidującej zieleni,
- przebudowa kolizji istniejącej sieci uzbrojenia terenu i linii napowietrznych Sn i nn,
- prace rozbiórkowe,
- wzmocnienie podłoża gruntowego
- przebudowa i budowa przepustów,
- budowa kanalizacji deszczowej i elementów odwodnienia powierzchniowego,
- budowę kanału technologicznego wzdłuż drogi
- budowa i rozbudowa drogi krajowej nr 22 oraz skrzyżowań z innymi drogami,
- przebudowa istniejących dróg i zjazdów,
- budowa i przebudowa rowów odwodnieniowych,
- budowa oświetlenia,
- budowa ścieżki pieszo-rowerowej, chodników i przystanków autobusowych,
- budowa ekranów akustycznych,
- budowa urządzeń bezpieczeństwa i oznakowanie drogi,
- oznakowanie projektowanych i przebudowywanych odcinków dróg.
- wykonanie nasadzeń zieleni projektowanej.

Cały zakres projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 znajduje się poza terenem zabudowy. Najbliższa zabudowa znajduje się bezpośrednio przy planowanym skrzyżowaniu z drogą powiatową 1119N, tj. w obszarze miejscowości Karczowiska Górne, gdzie w odległości kilkudziesięciu metrów zlokalizowanych jest kilka gospodarstw domowych. Ponadto w odległości około 100 m za skrzyżowaniem z DP 1119N oraz 150 m przed skrzyżowaniem z DP 1121N znajdują się dwa skupiska zabudowy bezpośrednio przy drodze krajowej.

Droga krajowa 22 w nowym śladzie została zaprojektowana do skrzyżowania z istniejącą drogą powiatową 1119N. Na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową 1119N do skrzyżowania z drogą powiatową 1121N droga krajowa musi zostać skorygowana w taki sposób, aby możliwe było zlokalizowanie dodatkowych jezdni do obsługi komunikacyjnej przyległej zabudowy. Krótki odcinek drogi krajowej za skrzyżowanie z DP1121N wpisuje się w ślad istniejącej drogi.

Początek zakresu dotyczącego drogi krajowej ma miejsce w km ok. 383+070 istniejącej drogi (km 0+000 według kilometrażu lokalnego), około 800 m za miejscowością Szopy. Od samego początku droga krajowa przebiega w nowym śladzie, w odległości około 150 m od stanu istniejącego. Na samym początku zaprojektowane zostało skrzyżowanie w formie ronda, które umożliwi włączenie planowanej w innym etapie obwodnicy miejscowości Jegłownik. Komunikacja nowego śladu drogi krajowej ze stanem istniejącym zapewniona jest poprzez zaprojektowany odcinek łączący o długości około 280 m. Konieczność poprowadzenia drogi krajowej w nowym śladzie wynika z bardzo

dużej krętości stanu istniejącego i braku możliwości jego rozbudowy do parametrów drogi klasy GP.

Odcinek łączący został zaprojektowany jako droga krajowa w klasie technicznej GP, a po realizacji Obwodnicy Jegłownika zostanie zaliczony do drogi niższej kategorii. W odległości około 115 m od osi ronda wzdłuż łącznika zaprojektowany został wlot dodatkowej jezdni, którą stanowić będzie starodroże drogi krajowej w kierunku wschodnim. Samo starodroże będzie drogą bez przejazdu i stanowić będzie obsługę komunikacyjną przyległych pól i elementów związanych z obsługą urządzeń przeciwpowodziowych rzeki Fiszewki.

Połączenie ze stanem istniejącym jest zaplanowane w postaci ronda. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania. Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. Rondo wyposażone jest w dwa wloty. Jeden wlot drogi krajowej od strony wschodniej. Drugi wlot drogi krajowej od strony północnej, który zapewni połączenie z dalszym przebiegiem istniejącej drogi krajowej przez miejscowość Jegłownik. Ponadto rondo posiada rezerwę na trzeci wlot, który umożliwi podłączenie w przyszłości Obwodnicy Jegłownika, która stanowić będzie nowy ślad drogi krajowej nr 22 i zastąpi jej obecny przebieg przez miejscowości Nowy Dwór Elbląski oraz Jegłownik. Całe skrzyżowanie wraz z przyległymi wlotami zostanie oświetlone. W km około 2+015 zaprojektowane zostało kolejne skrzyżowanie typu rondo.

Na odcinku pomiędzy dwoma pierwszymi rondami zastosowany został przekrój poprzeczny 2+1 z dwoma dodatkowymi pasami ruchu, po jednym dla każdego kierunku. Na całej długości przekroju 2+1 w pasie separującym zastosowana została bariera.

Od km 0+420 do km 0+630 dla kierunku Malbork zaprojektowane zostało Miejsce Kontroli i Ważenia pojazdów wyposażony w dodatkowe pasy ruchu umożliwiające wjazd i wyjazd. Na przedłużeniu dodatkowego pasa ruchu, który służy do włączania się do ruchu na drodze krajowej 22. Cały odcinek drogi krajowej od ronda nr 1 do ok km 0+840 został oświetlony.

Na połączeniu drogi krajowej nr 22 z drogą powiatową 1119N zaprojektowane zostało rondo średnie. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania. Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. Rondo wyposażone jest w trzy wloty. Dwa wloty drogi krajowej od strony wschodniej i zachodniej oraz jeden wlot drogi powiatowej od strony południowej. Na wylotach drogi krajowej z ronda zostały zaprojektowane przystanki autobusowe wyposażone w perony, dojścia oraz miejsca na wiaty przystankowe. Komunikację pomiędzy zatokami zapewnia przejście dla pieszych

w poprzek drogi krajowej usytuowane na wschodnim wlocie ronda. Dojście do zatoki dla podróżujących w stronę Elbląga odbywa się poprzez chodnik, natomiast dojście do zatoki dla podróżujących w stronę Malborka poprzez ścieżkę pieszo-rowerową. Sama ścieżka pieszo-rowerowa została zaprojektowana wzdłuż drogi krajowej od km 1+740 do km 2+114, co umożliwi bezkonfliktową komunikację pieszym oraz rowerzystom na odcinku pomiędzy dodatkowymi jezdniami. Całe skrzyżowanie wraz z przyległymi wlotami zostanie oświetlone.

Odcinek drogi krajowej od ronda nr 2 do ronda nr 3 został zaprojektowany jako jednojezdniowy dwupasowy. Zakres odcinka drogi krajowej od km 2+020 do km 2+760 podlega rozbudowie w stosunku do stanu istniejącego, który na odcinku od ronda nr 2 do km 2+380 polega na odsunięciu śladu drogi krajowej w kierunku północnym, a od km 2+380 do ronda nr 3 polega na jej odsunięciu w kierunku południowym. Odsunięcie drogi na tym odcinku jest konieczne ze względu na zapewnienie właściwej ochrony istniejącym budynkom występującym na tym odcinku wzdłuż drogi. W stanie istniejącym ściany budynków znajdują się w odległości od 4 do 8m od krawędzi jezdni, a z drogi krajowej występują zjazdy nie zapewniające właściwego poziomy bezpieczeństwa, zarówno w zakresie użytkowników drogi krajowej, jak i samych zjazdów. Zaprojektowany został dostęp do nieruchomości za pomocą równoległych do drogi krajowej dodatkowych jezdni, a pomiędzy drogą krajową i dodatkowymi jezdni zlokalizowane zostały ekrany akustyczne, które zapewnią właściwy zakres ochrony przed hałasem. Na odcinku od km 2+270 do km 2+480 zaprojektowane zostało Miejsce Kontroli i Ważenia Pojazdów dla kierunku w stronę Elbląga. Zostało ono wyposażone w dodatkowe pasy ruchu umożliwiające wjazd i wyjazd.

W km 2+757 zaprojektowane zostało skrzyżowanie drogi krajowej nr 22 z drogą powiatową 1121N w formie ronda średniego. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania. Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. Rondo wyposażone jest w trzy wloty. Dwa wloty drogi krajowej od strony wschodniej i zachodniej oraz jeden wlot drogi powiatowej od strony północnej.

Zakres rozbudowy drogi krajowej kończy się w km 2+980 tj. około 200 m za wylotem z ostatniego ronda. Na tym odcinku zaprojektowany został przekrój jednojezdniowy dwupasowy, z obustronnymi utwardzeniami terenu szerokości 1.25 m ze względu na dowiązanie do przekroju drogowego występującego na dalszym, istniejącym odcinku drogi. Cały odcinek drogi krajowej od km 1+800 do km 2+950 został oświetlony.