

Zamawiający:



SKARB PAŃSTWA reprezentowany przez
Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku
Ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk

Jednostka Projektowa:



Biuro Projektowo-Konsultingowe
KONTRAKT Sp. z o.o.
80-171 Gdańsk ul. Beethovena 115

Stadium:

KONCEPCJA
PROGRAMOWA

Przedsięwzięcie inwestycyjne:

KOMPLEKSOWA DOKUMENTACJA PROJEKTOWA BUDOWY
OBWODNICZY SZTUMU W CIĄGU DK 55

Zakres:

Raport ze spotkania informacyjnego nr 1
z dnia 07.09.2021 r.

Funkcja	Imię i Nazwisko		
Główny projektant drogowy	inż. Paweł Iwański		
Nr archiwalny / Nr tomu:	Data:	Rewizja:	Nr egzemplarza:
K/136/SI/1	listopad 2021	1	1

Spis treści

1. Podstawa opracowania	- 2 -
2. Przedmiot i przebieg przeprowadzonych konsultacji.....	- 2 -
3. Dyskusja, uwagi i wnioski uczestników.....	- 4 -
4. Materiały promujące spotkanie	- 8 -
4.1. Plakat	- 8 -
4.2. Ulotka.....	- 9 -
4.3. Ogłoszenia	- 9 -
5. Fotografie dokumentujące spotkanie.....	- 11 -
6. Streszczenie zgłoszonych po spotkaniu wniosków, protestów, opinii	- 13 -
7. Analiza i sposób uwzględniania zgłoszonych wniosków, protestów, opinii	- 13 -
8. Podsumowanie	- 14 -
9. Załączniki	- 14 -
9.1. Lista obecności.....	- 14 -
9.2. Zestawienie zgłoszonych po spotkaniu wniosków, protestów, opinii.....	- 14 -
9.3. Przedstawiona na spotkaniu prezentacja multimedialna	- 14 -

1. Podstawa opracowania

Niniejszy *Raport ze spotkania informacyjnego nr 1* powstał na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowej i Autostrad Oddział w Gdańsku w ramach umowy nr 37/I-1/2021 z dnia 01.04.2021 r. i przedstawia przebieg spotkania z mieszkańcami w dniu 07.09.2021 r. oraz stanowi podsumowanie wniosków i opinii dostarczonych po spotkaniu odnośnie do zaprezentowanych wariantów przebiegu obwodnicy Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55.

2. Przedmiot i przebieg przeprowadzonych konsultacji

W związku z opracowywaniem Kompleksowej Dokumentacji Projektowej budowy obwodnicy Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55 w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030, w dniu 07.09.2021 r. odbyło się spotkanie informacyjne w Sztumskim Centrum Kultury w Sztumie dla społeczności lokalnej zamieszkującej obszary objęte planowaną inwestycją.

Głównym celem spotkania było zapoznanie mieszkańców z proponowanymi wariantami przebiegu obwodnicy Sztumu, poznanie opinii społeczności lokalnych odnośnie do rozważanych wariantów, a także uwag i wniosków do zaproponowanych rozwiązań.

Spotkanie rozpoczął burmistrz Miasta i Gminy Sztum p. Leszek Tabor, który przywitał przybyłych na spotkanie oraz przedstawił gości - przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Biura Projektowego.

Następnie głos zabrał Główny Projektant Adam Herasimowicz, który przedstawił:

a) Lokalizację inwestycji

Projektowany odcinek inwestycji zlokalizowany jest we wschodniej części województwa pomorskiego, w powiecie sztumskim, gminie Sztum. Rozpoczyna się w istniejącym przebiegu drogi krajowej nr 55 na północ od miasta Sztum i kończy się na południu, omijając także miejscowość Sztumska Wieś.

b) parametry techniczne drogi:

- klasa drogi GP,
- długość projektowanej trasy ok. 7 - 10 km (zależnie od wariantu),
- prędkość projektowa 80 km/h,
- prędkość projektowa na skrzyżowaniach 70 km/h,
- prędkość miarodajna 100 km/h.

c) zakres inwestycji:

Zakres inwestycji w szczególności stanowią:

- budowa jezdni głównej klasy GP,
- budowa skrzyżowań drogowych,
- budowa dróg dojazdowych wzdłuż DK 55 dla obsługi ruchu,
- przebudowa dróg innych kategorii,
- budowa obiektów mostowych, obiektów inżynierskich,
- budowa systemu odwodnienia dróg,
- budowa obiektów i urządzeń wynikających z wymogów ochrony środowiska,

- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- d) rozważane warianty przebiegu obwodnicy Sztumu:
- wariant 1 (wschodni) – na obejściu miejscowości Sztum w znacznym zakresie pokrywa się z opracowaniem zawartym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta i Gminy Sztum, na południowym odcinku przebieg równoległy do istniejącej DK 55 oraz włączenie w stan istniejący ok. km 42+500, przewiduje się 6 skrzyżowań jednopoziomowych, długość odcinka ok. 9,1 km;
 - wariant 2 (zachodni) – na początkowym odcinku przebiega przez gęstą zabudowę mieszkaniową, dwukrotnie przecina linię kolejową oraz 2 drogi lokalne wymagające zaprojektowanie obiektów mostowych, planowane są 2 skrzyżowania jednopoziomowe: z DW 603 i DW 607, ponadto z uwagi na przecięcie torów kolejowych istnieje konieczność zamknięcia min. 7 przejazdów kolejowych w odległości po 3 km od projektowanych wiaduktów, w tym także znaczącego skrzyżowania łączącego drogę wojewódzką DW 603 z miastem, bądź uzyskanie odstępstwa od przepisów technicznych w tym zakresie, długość odcinka ok. 6,7 km;
 - wariant 3 (wschodni) – na obejściu miejscowości Sztum stanowi alternatywę dla wariantu 1 poprzez zwiększenie odległości od miasta względem wspomnianego wariantu 1, po stronie południowej omija także zabudowania skupione przy DP 3141G w miejscowości Sztumska Wieś i biegnie przez obszary niezabudowane, przewiduje się 6 skrzyżowań, długość odcinka ok. 9,9 km.

Wszystkie zaprezentowane warianty stanowią obejście miejscowości Sztum oraz Sztumska Wieś przy istniejącej DK 55.

e) formy ochrony przyrody

Na analizowanym obszarze nie występują obszary chronione. W przypadku wariantu 2 (zachodniego), w bliskim sąsiedztwie jest zlokalizowany Obszar Chronionego Krajobrazu Białej Góry, nieco dalej w kierunku północnym obszar Natura 2000.

f) strukturę własnościową działek na odcinku obwodnicy

Projektant zaprezentował strukturę własnościową działek na przebiegu wszystkich analizowanych przebiegów wyróżniając działki należące do Skarbu Państwa oraz działki prywatne.

Wszystkie warianty przebiegają w znacznej części przez działki prywatne. Wariant 3 (wschodni) w niewielkim zakresie przebiega także po terenach należących do Skarbu Państwa.

Po zakończeniu prezentacji (kopia papierowa w załączeniu) Projektant poinformował mieszkańców, że aktualne rozwiązania projektowe są dostępne na stronie internetowej obwodnicy i będą aktualizowane. Zachęcił także mieszkańców do dyskusji oraz do składania wniosków i ewentualnych uwag dotyczących zaprezentowanych rozwiązań.

Następnie głos zabrał przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Koordynator Projektu - Pan Krzysztof Goc. podziękował mieszkańcom za przybycie oraz poprosił o zajęcie stanowiska - wybór korzystniejszego wariantu (z ewentualnym uzasadnieniem). Poinformował, że wnioski można zgłaszać na spotkaniu (do protokołu), pisemnie pocztą tradycyjną na adres GDDKiA w Gdańsku lub pocztą elektroniczną. Termin składania wniosków upływa w dniu 21.09.2021 r. Wszystkie przesłane uwagi, wnioski i zastrzeżenia zostaną przeanalizowane, a w przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych zostaną uwzględnione.

3. Dyskusja, uwagi i wnioski uczestników

Po zaprezentowaniu materiałów projektowych rozpoczęto dyskusję, która przebiegała następująco:

Wypowiedź 1

Uczestnik spytał czy w przypadku realizacji wariantu 3 (wschodniego) zostaną zamknięte drogi gminne przecinające projektowaną obwodnicę.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że w przypadku konieczności przerwania ciągłości istniejących dróg projektowaną obwodnicą, zostanie zapewniony alternatywny dojazd do nieruchomości. Ponadto, niektóre drogi publiczne muszą zostać zamknięte lub poprowadzone w innym śladzie z uwagi na zachowanie wymaganej przepisami odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami. Na obecnym etapie projektowania prezentowane są 3 warianty lokalizacji obwodnicy, w kolejnym etapie będzie tylko 1 wariant i dla niego zostaną przyjęte szczegółowe rozwiązania.

Wypowiedź 2

Uczestnik zadał pytanie, czy istnieje możliwość wydłużenia wschodnich wariantów obwodnicy w kierunku północnym, by omijały także obszar z przeznaczeniem pod strefę inwestycyjną?

Odpowiedź

Projektant poinformował, że rozwiązanie to było analizowane i nie jest możliwe do zrealizowania ze względu na konieczny do ominięcia obszaru parku technologicznego oraz istniejącą zabudowę miejscowości Koniecwałd oraz brak możliwości włączenia się projektowanej obwodnicy z zachowaniem wymaganej przepisami odległości pomiędzy skrzyżowaniami (istniejącymi na dalszym przebiegu DK55).

Wypowiedź 3

Uczestnik zapytał, czy w przypadku wariantu 2 (zachodniego) skrzyżowanie z drogą bez nazwy w m. Zajezierze może przyjąć formę ronda zamiast zaproponowanego przejazdu gospodarczego.

Odpowiedź

Projektant udzielił odpowiedzi informując, że wskazana droga nie może krzyżować się bezpośrednio z projektowaną drogą klasy GP, ponieważ nie pozwalają na to przepisy. Ponadto na drodze lokalnej jest zbyt małe natężenie ruchu by zastosować rondo.

Wypowiedź 4

Uczestnik zapytał, czy w przypadku wariantu 2 (zachodniego) zastosowanie na przejazdach kolejowych szlabanów wyeliminuje konieczność likwidacji istniejących przejazdów w poziomie torów kolejowych.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że likwidacja istniejących przejazdów kolejowych przy realizacji wariantu 2 (zachodniego) ma na celu wprowadzenie aspektu bezpieczeństwa i jest wymagana przez przepisy techniczne. Konieczne będzie także przeorganizowanie ruchu i zapewnienie alternatywnego dojazdu do wszystkich nieruchomości lub w skrajnych przypadkach uzyskania odstępstwa od istniejących przepisów w tej kwestii.

Wypowiedź 5

Uczestniczka zapytała, jaka jest spodziewana szerokość zajęcia terenu na potrzeby budowy obwodnicy.

Odpowiedź

Projektant odpowiedział, że szerokość zajęcia terenu będzie zależała m.in. od konieczności budowy dodatkowych dróg obsługujących przyległy teren, systemu odwodnienia oraz lokalnych uwarunkowań terenowych. Szacunkowa szerokość zajęcia terenu wyniesie ok. 30-50 m.

Wypowiedź 6

Uczestnik zapytał, czy w przypadku realizacji wariantu 2 (zachodniego) istnieje możliwość zachowania przejazdów kolejowych w poziomie torów kolejowych.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że większe prawdopodobieństwo zamknięcia przejazdów kolejowych dotyczy przejazdów o mniejszym znaczeniu. Przypomniał także, że w przypadku zamknięcia istniejącego przejazdu zostanie zapewniony inny dojazd do nieruchomości.

Wypowiedź 7

Uczestnik zapytał, który spośród przedstawionych wariantów ma największe szanse na realizację.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że na tym etapie nie można udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Na ostateczny wybór wariantu będzie wpływało wiele czynników poddanych wielokryterialnej analizie, m.in. względy społeczne, środowiskowe, ekonomiczne, analizy ruchu. Na obecnym etapie projektowania warianty traktowane są jako równorzędne.

Wypowiedź 8

Sołtys sołectwa Barlewice wskazał niekorzystny dla sołectwa przebieg wariantu 1 (wschodniego), m.in. ze względu na usytuowanie obwodnicy pomiędzy dwiema wsiami. Ponadto na terenie sołectwa odbywa się intensywny ruch dzieci, a w niewielkiej odległości od projektowanej drogi zlokalizowane jest miejsce rekreacji dla mieszkańców z przeznaczeniem do dalszej rozbudowy. W imieniu mieszkańców sołectwa, sołtys wnosi o realizację wariantu 3 (wschodniego) lub wariantu pośredniego stanowiącego połączenie wariantu 1 (wschodniego) na odcinku północnym oraz wariantu 3 (wschodniego) na odcinku południowym.

Wypowiedź 9

Uczestnik zapytał, czy w przypadku wariantu 1 (wschodniego) droga musi krzyżować się z DP 3141G we wskazanym miejscu?

Odpowiedź

Projektant poinformował, że obecnie analizowane są różne przebiegi obwodnicy Sztumu. Istnieje możliwość korygowania lokalizacji skrzyżowań lub przebiegu. Zachęcił mieszkańców do wyrażania opinii również w formie papierowej oraz poinformował, że wnioski zostaną poddane analizie i w możliwych przypadkach propozycje zostaną uwzględnione.

Wypowiedź 10

Uczestnik zapytał w jaki sposób wyznaczana jest cena gruntów przeznaczonych do wykupu na potrzeby budowy drogi?

Odpowiedź

Przedstawiciel GDDKiA poinformował, że wartość nieruchomości szacowana jest na podstawie aktualnej ceny rynkowej wg przeznaczenia aktualnie obowiązującego lub drogowego. Obowiązuje zasada korzyści.

Wypowiedź 11

Uczestnik wskazał, że w przypadku realizacji wariantu 2 (zachodniego) konieczność likwidacji istniejących przejazdów kolejowych wydaje się nierozsądnym rozwiązaniem. Argumentował to niedawną modernizacją linii kolejowej na tym odcinku, w tym przejazdów kolejowych, a także planowaną rozbudową obszaru wokół dworca kolejowego, przy którym również planowane jest zamknięcie przejazdu kolejowego.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że opracowano kilka wariantów w celu umożliwienia ich porównania oraz przeanalizowania możliwości rozwiązań także po stronie zachodniej miasta. Przyznał, że zamknięcie przejazdów kolejowych jest wadą tego rozwiązania i zostanie wzięte pod uwagę przy analizie porównawczej wariantów przebiegu obwodnicy.

Wypowiedź 12

Uczestnik zapytał, czy droga będzie miała przekrój 2+1.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że nie przewiduje się takiego przekroju. Wynika to przede wszystkim ze zbyt małego natężenia ruchu na planowanej obwodnicy.

Wypowiedź 13

Uczestnik zapytał, czy w ramach inwestycji zostaną zaprojektowane bezkolizyjne skrzyżowania dwupoziomowe.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że na zaprojektowanych skrzyżowaniach jest dobra widoczność oraz stosunkowo niewielki ruch- z prognoz wynika że za 30 lat skrzyżowania będą obciążone w 50% przepustowości. Brak także przesłanek ekonomicznych do stosowania rozwiązań dostosowanych do dróg o znacznie większych natężeniach i znaczeniu komunikacyjnym. Wobec powyższego nie przewiduje się wielopoziomowych skrzyżowań.

Wypowiedź 14

Uczestnik zapytał, czy z obwodnicy będą mogły korzystać pojazdy wolnobieżne.

Odpowiedź

Przedstawiciele GDDKiA informowali, że regulują to przepisy o ruchu drogowym- będzie taka możliwość.

Wypowiedź 15

Uczestnik zapytał, czy w przypadku realizacji wariantów wschodnich, istnieje możliwość wydłużenia projektowanej drogi do istniejącej DW 603 zlokalizowanej po stronie zachodniej.

Odpowiedź

Przedstawiciele Zamawiającego poinformowali, że obwodnica jest zaplanowana w ciągu drogi krajowej nr 55, co oznacza że powinna się zaczynać oraz kończyć na DK55. Ponadto projektant zauważył, że na odcinku zaproponowanego wydłużenia jest zabudowa mieszkaniowa. Ostatecznie poinformowano, że nie ma możliwości wydłużenia obwodnicy w kierunku DW 603.

Wypowiedź 16

Uczestnik zapytał, czy jako dzierżawca gruntu, który zostanie wywłaszczony, będzie miał prawo do odszkodowania?

Odpowiedź

Przedstawiciel Zamawiającego poinformował, że zgodnie z przepisami prawa do odszkodowania uprawniony jest właściciel gruntu. Dzierżawca nie ma takich uprawnień, może natomiast ubiegać się o rekompensatę od właściciela nieruchomości.

Wypowiedź 17

Uczestnik zapytał, czy znany jest przewidywany czas przejazdu przez obwodnicę oraz czy przebieg drogi przez miasto nie będzie bardziej korzystny.

Odpowiedź

Projektant poinformował, że przejazd przez miasto jest krótszy (dystans), ale mniej płynny w porównaniu z obwodnicą. Z analiz i prognoz ruchu wynika, że w okresie 30-letnim około połowa pojazdów pojedzie obwodnicą i połowa pojedzie drogą przez miasto. Ponadto można zredukować natężenie pojazdów ciężkich na odcinku miejskim poprzez stosowanie odpowiedniego oznakowania drogowego.

Wypowiedź 18

Uczestnik zapytał, kiedy zostanie wybrany wariant do realizacji.

Odpowiedź



Projektant przedstawił przebieg prac, aktualne analizy, weryfikację opracowań przez GDDKiA. Wskazał spodziewany termin- sierpień lub wrzesień 2022 r.

Wypowiedź 19

Burmistrz Miasta i Gminy Sztum przedstawił stanowisko samorządu sztumskiego. Wskazał, że najkorzystniejsze są warianty przebiegające po wschodniej stronie miasta. Przebieg po wschodniej stronie został opracowany w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania MiG Sztum, co wynikało także z wcześniejszych konsultacji z GDDKiA. Budowa obwodnicy wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, odciążenie miasta z uciążliwości takich jak hałas i zanieczyszczenia oraz umożliwi dalszy rozwój Sztumu. Samorząd Miasta i Gminy Sztum rekomenduje wybór wariantu 3 (wschodniego). Dzięki odsunięciu od miasta będzie dalsza możliwość rozwoju miasta w kierunku wschodnim oraz minimalizacja konfliktów społecznych z uwagi na oddalenie przebiegu od zabudowań.


4. Materiały promujące spotkanie

4.1. Plakat

 "Budowa obwodnicy Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55" 
www.obwodnicasztumu.pl

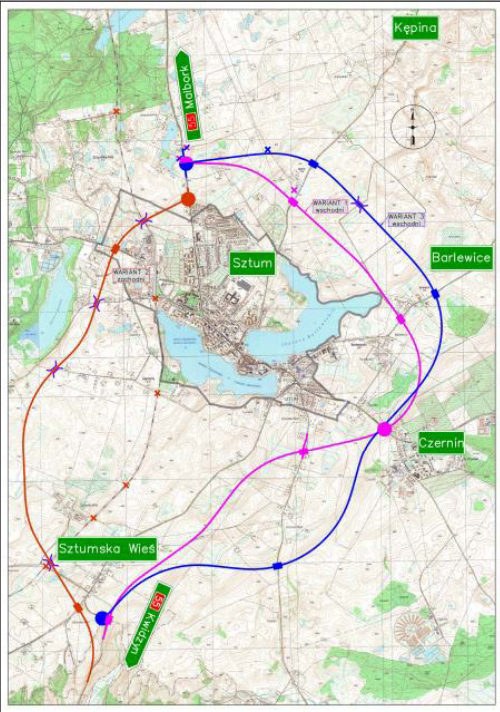
ZAPRASZAMY NA SPOTKANIE

Dnia 07.09.2021 o godz. 17:00
w Sztumskim Centrum Kultury przy ul.
Mikołaja Reja 13, odbędzie się
spotkanie informacyjne dotyczące
projektowanej obwodnicy Sztumu
w ciągu drogi krajowej nr 55.



Pracownia Projektowa KONTRAKT z Gdańska przedstawi opracowane warianty przebiegu obwodnicy i przy udziale przedstawicieli GDDKiA omówi stan zaawansowania inwestycji.

Zapraszamy do udziału w spotkaniu i aktywnego uczestnictwa.



Podstawowe dane techniczne:

- klasa drogi - GP
- długość trasy ok. 7 - 10 km (w zależności od wariantu)
- prędkość projektowa - 80 km/h
- prędkość miarodajna - 100 km/h

W ramach inwestycji planuje się wykonać w szczególności:

- budowę obwodnicy Sztumu,
- budowę i rozbudowę skrzyżowań,
- budowę dróg dojazdowych wzdłuż drogi krajowej nr 55 dla obsługi ruchu,
- budowę i przebudowę odwodnienia drogowego,
- budowę przejazdów gospodarczych,
- budowę i przebudowę obiektów inżynierskich,
- budowę obiektów i urządzeń wynikających z wymogów ochrony środowiska,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.


Wnioski i uwagi do projektu można zgłaszać:

- podczas spotkania do protokołu,
- drogą mailową, faksem lub pocztą na adres Inwestora:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
ul. Subiasta 5
80-354 Gdańsk
fax.: (+48 58) 511 24 05
e-mail: sekretariat_gdansk@gddkia.gov.pl
z dopiskiem: Spotkanie informacyjne - DK 55 Obwodnica Sztumu

Termin, w którym będzie można składać uwagi drogą mailową, faksem lub pocztą: 14 dni od daty spotkania informacyjnego.

Przesłane i podpisane uwagi, wnioski i zastrzeżenia, zaopatrzone w imię, nazwisko, adres, zostaną przeanalizowane. W przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.



Projekt jest finansowany ze środków krajowych będących w dyspozycji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030.

4.2. Ulotka

"Inwestycja przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców miejscowości Sztum oraz usprawni i poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także komfort i płynność podróży."

GDDKiA KONTRAKT

"Budowa obwodnicy Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55"

w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030

100 Obwodnic



Spotkanie informacyjne w sprawie przedmiotowej inwestycji odbędzie się 07.09.2021r. o godz. 17:00 w Sztumskim Centrum Kultury przy ul. Mikołaja Reja 13

Przesłane i podpisane uwagi, wnioski i zastrzeżenia, zaopatrzone w imię, nazwisko, adres, zostaną przeanalizowane.

W przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, zostaną uwzględnione.

www.obwodnिकासztumu.pl

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku
ul. Subiełowa 5
80-354 Gdańsk
fax: (+48 58) 511 24 05
e-mail: sekretariat_gdansk@gddkia.gov.pl

Biurowo Projektowo - Konsultingowe KONTRAKT Sp. z o.o.
ul. Beethovena 115
80-171 Gdańsk
fax: (+48 58) 322 35 62
e-mail: biuro@kontrakt-bpk.pl

z dopiskiem: Spotkanie informacyjne - DK 55 Obwodnica Sztumu

"Budowa obwodnicy Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55"

ORIENTACYJNY PRZEBIEG WARIANTÓW



Podstawowe dane techniczne:

- klasa drogi - GP
- długość trasy ok. 7-10 km
- prędkość projektowa - 80 km/h
- prędkość miarodajna - 100 km/h

W ramach inwestycji planuje się wykonać w szczególności:

- budowę obwodnicy Sztumu,
- budowę i rozbudowę skrzyżowań,
- budowę dróg dojazdowych wzdłuż drogi krajowej nr 55 dla obsługi ruchu,
- budowę i przebudowę odwodnienia drogowego,
- budowę przejazdów gospodarczych,
- budowę i przebudowę obiektów inżynierskich,
- budowę obiektów i urządzeń wynikających z wymogów ochrony środowiska,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

GDDKiA

4.3. Ogłoszenia

a) Ogłoszenie zamieszczone na stronie internetowej GDDKiA:

[🏠 > Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad- Oddział Gdańsk > Aktualności > Aktualności > O wariantach obwodnicy Sztumu w ciągu DK55](#)

[< Powrót](#)

O wariantach obwodnicy Sztumu w ciągu DK55

📅 03.09.2021

7 września br. odbędzie się spotkanie informacyjne na temat przygotowanych wariantów przebiegu obwodnicy Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55. Na miejscu będzie można zapoznać się z projektem i zadać pytania projektantom oraz przedstawicielom GDDKiA. Inwestycja jest przygotowywana w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic.



b) Ogłoszenie zamieszczone na stronie internetowej Miasta i Gminy Sztum:

[Strona główna > Aktualności > Obwodnica Sztumu – konsultacje z mieszkańcami](#)

🕒 30 - 08 - 2021

Obwodnica Sztumu – konsultacje z mieszkańcami

★★★★★

Ocena 0/5

Burmistrz Miasta i Gminy Sztum informuje, że 7 września (wtorek) o godzinie 17 w Sali Czekoladowej Sztumskiego Centrum Kultury odbędą się konsultacje społeczne dotyczące planowanej obwodnicy Sztumu, organizowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Gdańsku z udziałem wykonawcy dokumentacji projektowej – BPK KONTRAKT sp. z o.o. z Gdańska.

Zainteresowanych serdecznie zapraszamy do udziału w spotkaniu.

c) Ogłoszenie na stronie internetowej obwodnicy

AKTUALNOŚCI

SPOTKANIE INFORMACYJNE

2021.08.26

Szanowni Państwo!

W związku z realizacją dokumentacji projektowej obwodnicy Sztumu, zapraszamy na spotkanie informacyjne dla mieszkańców, które odbędzie się **07.09.2021 r. w Sztumskim Centrum Kultury przy ul. Mikołaja Reja 13**. Projektant wraz z przedstawicielami GDDKiA Oddział w Gdańsku przedstawią stan zaawansowania prac oraz propozycje przebiegów obwodnicy. Udzielią szczegółowych wyjaśnień w wątpliwych kwestiach, będzie także możliwość odniesienia do zaprezentowanych rozwiązań w trakcie spotkania (do protokołu) lub w formie pisemnej do 14 dni od daty spotkania.

Zapraszamy do aktywnego uczestnictwa w spotkaniu.

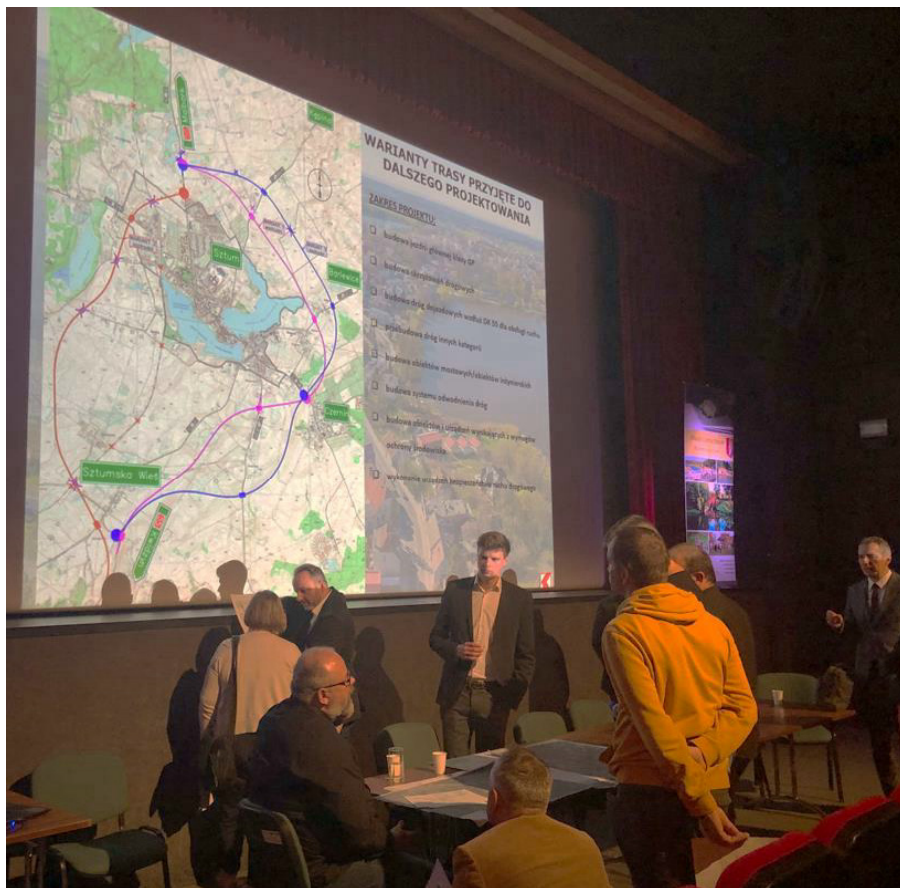


d) Ogłoszenia na tablicach informacyjnych



5. Fotografie dokumentujące spotkanie





6. Streszczenie zgłoszonych po spotkaniu wniosków, protestów, opinii

Spośród dostarczonych wniosków, wiele wskazywało na problemy lokalne mieszkańców. Część mieszkańców wskazała problemy miasta wynikające z nieprzyjemnego zapachu pochodzącego od pojazdów dowożących surowiec do zakładu utylizacji oraz ruch pojazdów do pobliskich przedsiębiorstw, szukając rozwiązania niedogodności poprzez wybór wariantu zachodniego obwodnicy.

Kolejna grupa mieszkańców opowiedziała się za realizacją wariantu wschodniego, najdalej odsuniętego od miasta. Argumentowano, że te rozwiązanie zapobiegnie podziałowi wsi Barlewice i Kępina (w porównaniu do wariantu 1 przebiegającego bliżej miasta), a przebiegając z dala od zabudowań także nie będzie uciążliwe dla mieszkańców. Wskazano także wady wynikające z realizacji wariantu zachodniego, głównie zamknięcie istniejących, niedawno modernizowanych przejazdów kolejowych. Niektórzy mieszkańcy proponowali zwiększenie odległości od miejscowości Barlewice ze względu na lokalizację zabytku oraz prowadzona działalność agroturystyczną.

Liczną grupę stanowią także mieszkańcy i przedsiębiorcy z ul. Sienkiewicza (km ok. 35+120 ist. DK55), wskazując korzyści wynikające z bezpośredniego połączenia ulicy z DK55 oraz zagrożenia w przypadku zamknięcia zjazdu, przy realizacji wariantów wschodnich obwodnicy.

Szczegółowe zestawienie wniosków znajduje się w załączeniu wraz z stanowiskiem zespołu projektowego w podnoszonych w pismach i uwagach kwestiach.

7. Analiza i sposób uwzględniania zgłoszonych wniosków, protestów, opinii

1. Rozwiązywanie lokalnych problemów mieszkańców opowiadających się za realizacją wariantu zachodniego, nie wpisuje się w założenia projektu obwodnicy gdzie przewiduje się odciążenie miejscowości przede wszystkim z ruchu tranzytowego istniejącej DK55. Ruch pojazdów, szczególnie ciężarowych, w poważny sposób wpływa na problemy komunikacyjne w miejscowości, jest również uciążliwy pod względem hałasu, zanieczyszczeń i wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu włącznie z pieszymi i rowerzystami. Zgłoszone przez grupę mieszkańców uwagi świadczą o znacznej uciążliwości ruchu pojazdów ciężarowych wynikających raczej z ich uciążliwego zapachu (między innymi mięso padłych zwierząt do utylizacji w zakładach znajdujących się przy drodze wojewódzkiej DW603), a nie dużego ich natężenia ruchu.
2. Realizacja wariantu 3 (wschodniego) wydaje się być rozwiązaniem optymalnym. Oddalenie od zabudowań bez konieczności „lawirowania” pomiędzy istniejącymi obiektami zapobiegnie uciążliwościom generowanym przez ruch pojazdów na obwodnicy (co jest nieuniknione w przypadku wariantów 1 i 2).
3. Podczas spotkania oraz w załączonej korespondencji występowały uwagi do wariantów wschodnich obwodnicy. Jedną z uwag dotyczyła przebiegu wariantu pomiędzy sąsiadującymi wsiami Kępiną oraz Barlewicami co jest z pewnością wadą tego rozwiązania, lecz również było podkreślane przez zespół projektowy. W przypadku uwagi dotyczącej rozwiązań wariantu 3, wskazane wątpliwości dotyczące pogorszenia otoczenia historycznego dworku zostaną zweryfikowane na etapie analiz środowiskowych. Jeżeli okażą się zasadne to zostaną one uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W uzasadnionych przypadkach zostaną podjęte

odpowiednie działania wynikające z tej decyzji np. zastosowanie odpowiednich nasadzeń wzdłuż obwodnicy oraz wpisanie jej wysokościowo w teren by zminimalizować wpływ drogi na postrzeganie krajobrazu w otoczeniu gospodarstwa. Należy jednak podkreślić, że proponowana przez mieszkańców próba ominięcia kompleksu leśnego przy historycznym dworcu wiązałaby się ze znacznym odsunięciem trasy na wschód na odcinku ok 3,5km, na odległość dochodzącą do 500m. Dodatkowo sama obwodnica wydłużyłaby się o dodatkowy 1km. Jest to spowodowane proponowanym dużym kątem zwrotu trasy w powiązaniu z minimalnym promieniem łuku poziomego dla zakładanej prędkości projektowej. W związku z powyższym uważamy, że proponowana korekta wariantu 3 jest ekonomicznie nieuzasadniona.

4. Projektant nie przewiduje zaprojektowania ronda ze zjazdem na wskazaną ulicę Sienkiewicza. Istnieją inne możliwości skomunikowania wskazanej drogi: poprzez wykorzystanie istniejącej sieci dróg (włącznie z uwzględnieniem remontu istniejących nawierzchni oraz dostosowaniem dla ruchu pojazdów obsługiwanych przez przedsiębiorstwa) lub poprowadzenie drogi wzdłuż istniejącej DK55 w kierunku miasta i włączenie do tej drogi ok. km 35+380 (naprzeciw zjazdu do miejscowości Kępina). Przedmiotowa inwestycja ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów na drodze krajowej, także poprzez likwidację zjazdów, z zapewnieniem dojazdów do nieruchomości poprzez wykorzystanie sieci dróg istniejących lub budowę dróg serwisowych, co zostanie zaproponowane w przypadku wnioskowanej drogi.

8. Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych mieszkańcy terenów objętych inwestycją mieli możliwość szczegółowego zapoznania się z planowaną budową DK 55. Mieszkańcy aktywnie uczestniczyli w spotkaniu, wyrażając zainteresowanie realizowanym projektem. Przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z Gdańska oraz Główny Projektant wyczerpująco wyjaśnili zainteresowanym wszystkie wątpliwości dotyczące realizowanego przedsięwzięcia, zarówno w kwestiach dotyczących projektowania, jak i budowy. Po spotkaniu wpłynęły kolejne wnioski, które także uwzględniono w tym raporcie.

Wnioski mieszkańców wskazują głównie na problemy lokalne, przede wszystkim uciążliwy zapach pojazdów dowożących surowiec do pobliskiego zakładu utylizacji i zapewnienie dojazdu do lokalnych przedsiębiorstw. Rozwiązanie tych niedogodności powinno być wynikiem działania samorządów, gdyż jest to problem miejscowy. Oczywiście przyjęte docelowe rozwiązania dla wybranych wariantów obwodnicy będą w maksymalnie możliwy sposób likwidować lub minimalizować zgłoszone uciążliwości czy problemy. Są one jednak w większości problemami o małym znaczeniu dla całości inwestycji i mają charakter lokalny.

Budowa obwodnicy Sztumu ma na celu stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej, zapewniającego usprawnienie dalekobieżnego ruchu drogowego oraz odciążenie miasta Sztum od ruchu tranzytowego. Nie jest przedsięwzięciem ograniczonym wyłącznie do miasta, ma za zadanie poprawić komunikację i komfort jazdy na drodze krajowej nr 55.

9. Załączniki

- 9.1. Lista obecności
- 9.2. Zestawienie zgłoszonych po spotkaniu wniosków, protestów, opinii
- 9.3. Przedstawiona na spotkaniu prezentacja multimedialna
- 9.4. Kopie wniosków złożonych przez mieszkańców

ZAŁĄCZNIK 1

Sztum, 07.09.2021r.

LISTA OBECNOŚCI*Spotkanie informacyjne*

**TEMAT: KOMPLESOWA DOKUMENTACJA PROJEKTOWA BUDOWY OBWODNICY SZTUMU
W CIĄGU DRÓGI KRAJOWEJ NR 55 w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 -
2030**

L.p.	Imię i nazwisko
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	

ZAŁĄCZNIK 2

ZESTAWIENIE WNIOSKÓW ZŁOŻONYCH PRZEZ MIESZKAŃCÓW

L.p.	Inicjatywnoskodawcy	Streszczenie opinii lub żądania	Analiza i rekomendacja (akceptacja/ odrzucenie)
1	PR	Wniosek o zaprojektowanie i wykonanie zjazdu z ronda zapewniającego bezpośredni dostęp do DK 55, na początku obwodnicy do ul. Sienkiewicza gdzie prowadzone są działalności gospodarcze.	Projekt nie przewiduje zaprojektowania ronda ze zjazdem na wskazaną ulicę. Ulica Sienkiewicza jest ulicą dojazdową wzdłuż której zlokalizowanych jest kilkanaście posesji o charakterze mieszkalno- usługowym i jako taka nie może być włączona na skrzyżowaniu z obwodnicą Sztumu. Istnieją inne możliwości skomunikowania wskazanej drogi: poprzez wykorzystanie istniejącej sieci dróg (włącznie z uwzględnieniem remontu istniejących nawierzchni oraz dostosowaniem dla ruchu pojazdów obsługiwanych przez przedsiębiorstwa i dobudowaniem łącznika na zapleczu działek) lub poprowadzenie drogi serwisowej wzdłuż istniejącej DK55 w kierunku miasta i włączenie do tej drogi ok. km 35+380 (naprzeciw zjazdu do miejscowości Kępina). Przedmiotowa inwestycja ma na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększenie płynności ruchu pojazdów na drodze krajowej, także poprzez likwidację zjazdów, z zapewnieniem dojazdów do nieruchomości poprzez wykorzystanie sieci dróg istniejących lub budowę dróg serwisowych, co zostanie zaproponowane w przypadku wnioskowanej drogi.
2	ŁN	Wniosek o zaprojektowanie i wykonanie zjazdu z ronda zapewniającego bezpośredni dostęp do DK 55, na początku obwodnicy do ul. Sienkiewicza gdzie prowadzone są działalności gospodarcze. Dostawy towarów oraz odbiór odbywają się samochodami ciężarowymi o masie całkowitej przekraczającej 12t i długości składów ok. 18m. Istniejąca w pobliżu KD-D18 sieć dróg lokalnych i dojazdowych nie pozwala na obsługę takich pojazdów ze względu na ostre zakręty, gęstą zabudowę, ukształtowanie terenu. Wyrażenie obawy, że likwidacja bezpośredniego zjazdu z DK55 na ul. Sienkiewicza (KD-D18) spowoduje konieczność zakończenia działalności gospodarczej z uwagi na brak możliwości realizowania dostaw do przedsiębiorstwa. We wniosku zawarto także prośbę o zachowanie w trakcie realizacji budowy zjazdu z DK55 na ul Sienkiewicza oraz oczekiwanie realizacji ciągu pieszo- rowerowego przy rondzie.	
3	AN	Mieszkańcy nie wyrażają zgody na likwidację zjazdu z DK55 na ul. Sienkiewicza, argumentując utrudnieniami komunikacyjnymi, pogorszeniem bezpieczeństwa z uwagi na wydłużony i utrudniony dojazd służb ratowniczych oraz spadkiem wartości nieruchomości.. Obecne rozwiązanie stanowi najwygodniejsze połączenie z DK55, UL. Sienkiewicza stanowi także ciąg pieszo- rowerowy i służy mieszkańcom oraz turystom do celów wypoczynkowych, prowadząc do zalesionej Części Sztumskiego Pola. We wniosku zawarto także prośbę o zachowanie w trakcie realizacji budowy zjazdu z DK55 na ul Sienkiewicza.	
4	mieszkańcy Sztumskiego Pola ul. Sienkiewicza (podpisało 26 osób)	Wskazanie preferowanego wariantu 2 (zachodniego) ze względu na możliwość wyeliminowania uciążliwego zapachu z samochodów przewożących surowiec do zakładu w Uśnicach. Wskazano także liczne przedsiębiorstwa na północny zachód od miasta Sztum, zauważając że taki przebieg obwodnicy pomógłby w komunikacji z tym obszarem.	
5	ST, ACH	Wskazanie preferowanego wariantu 2 (zachodniego) ze względu na możliwość wyeliminowania uciążliwego zapachu z samochodów przewożących surowiec do zakładu w Uśnicach oraz innych jeżdżących do przedsiębiorstw zlokalizowanych na zachód od miasta. Wskazanie, że warianty wschodnie nie rozwiążą problemów mieszkańców, chyba że zostanie dokonane wydłużenie obwodnicy do drogi wojewódzkiej DW 603.	Argumenty przedstawione we wnioskach wskazują na lokalne problemy mieszkańców, nie wynikające z ruchu tranzytowego wzdłuż drogi krajowej nr 55 lecz grupy firm znajdujących się wzdłuż drogi wojewódzkiej DW603. Rozwiązanie tych problemów powinno wynikać z odpowiednich działań samorządów. Charakterystyczne w tego typu uwagach jest również to, że mieszkańcy wnioskujący o zachodni przebieg obwodnicy nie interesowali się jej dalszym przebiegiem za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 603, gdyż zainteresowani byli jedynie usunięciem problemów przy ich posesjach. Ilość pojazdów przewożących materiały o uciążliwym zapachu jest również niewielka w stosunku do ruchu tranzytowego. Rozwiązanie wskazanych niedogodności nie wpisuje się w koncepcję projektowania obwodnicy, której celem ma być znacznie większy zakres oddziaływania, a nie wyłącznie poprawa lokalnych warunków komunikacyjnych i wynikających głównie z uciążliwego zapachu, a nie dużego (uciążliwego oraz niebezpiecznego dla mieszkańców) ruchu pojazdów ciężarowych. Ruch pojazdów, także ciężarowych, z dróg powiatowych i wojewódzkich znajdujących się po wchodniej stronie miasta będzie zmuszony przejeżdżać przez miasto by dostać się do obwodnicy leżącej po drugiej stronie miejscowości, co znacznie obciąża miasto. W związku z powyższym powyższa grupa wniosków nie powinna być znaczącym argumentem za wybraniem wariantu przebiegu obwodnicy.
6	MK	Wyrażenie wątpliwości odnośnie bezpieczeństwa własnego oraz innych mieszkańców w przypadku realizacji wariantów wschodnich, obawy o uciążliwość wynikające z ruchu pojazdów, spadek atrakcyjności miejscowości. Wskazanie preferowanego wariantu 2.	
7	AT		

L.p.	Inicjały wnioskodawcy	Streszczenie opinii lub żądania	Analiza i rekomendacja (akceptacja/ odrzucenie)
8	JK, sołectwa Kępina i Koślanka	Wskazanie wad rozwiązania zachodniego (wariant 2): likwidacja przejazdów kolejowych przy niedawnej modernizacji linii kolejowej, plany samorządu w zagospodarowaniu przestrzeni wokół przejazdu do miasta i dworca PKP. Wyrażono poparcie dla realizacji wariantu wschodniego, najbardziej oddalonego od miasta (wariant 3). Realizacja wariantu 3 zapobiegnie podziałowi wsi (wariant 2 przebiega pomiędzy wsiami), nie będzie uciążliwa dla mieszkańców. Ponadto samorząd od lat realizuje politykę zmiany miejscowych planów zagospodarowania po wschodniej stronie miasta, aby zapewnić obszar dla przyszłej obwodnicy.	Projektant przychylił się do treści wniosku.
9	JS, UL, DL, RS, ML, KS, RL	Wskazanie wad rozwiązań wschodnich; wariant 1- przebiega pomiędzy wsiami Barlevice i Kępina, wariant 3- pogorszenie oferty gospodarstwa agroturystycznego, obawa o zabytkowy dwór z XIX w.. Propozycja skorygowania przebiegu wariantu wschodniego poprzez odsunięcie od zabudowań wsi Barlevice.	Przebieg wariantu 1 pomiędzy sąsiadującymi wsiami jest z pewnością wadą tego rozwiązania. W przypadku rozwiązań wariantu 3, wskazane wątpliwości zostaną zweryfikowane na etapie analiz środowiskowych oraz uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W uzasadnionych przypadkach zostaną podjęte odpowiednie działania wynikające z tej decyzji.

ZAŁĄCZNIK 3

SPOTKANIE INFORMACYJNE

**KOMPLEKSOWA DOKUMENTACJA PROJEKTOWA BUDOWY
OBWODNICY SZTUMU W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 55
w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030**

100 Obwodnic

INWESTOR



**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5, 80-834 Gdańsk**

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

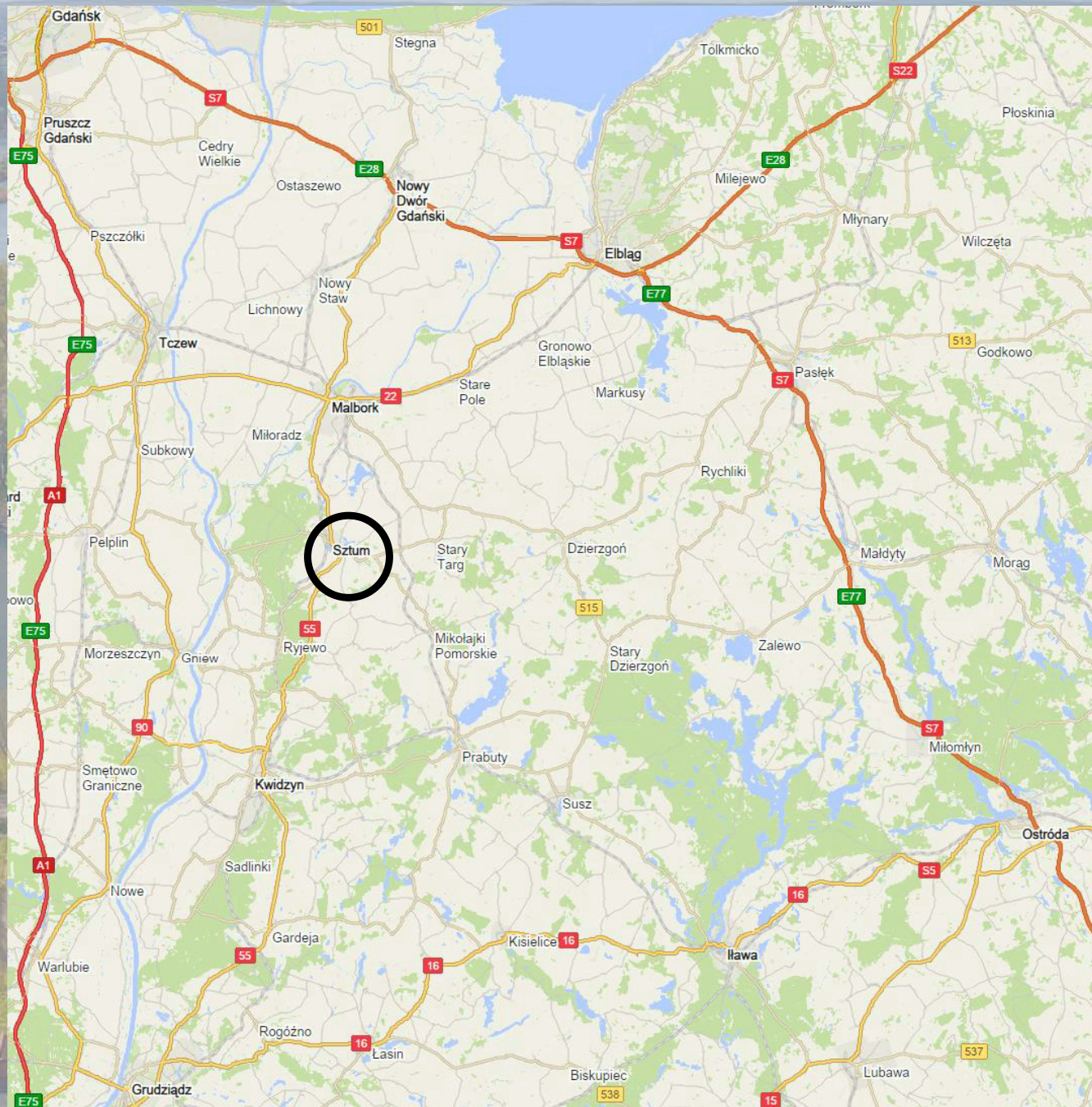


**Biuro Projektowo-Konsultingowe KONTRAKT sp. z o.o.
ul. Beethovena 115, 80-171 Gdańsk**

PROGRAM SPOTKANIA:

- 1. Lokalizacja i zakres inwestycji**
- 2. Parametry techniczne drogi**
- 3. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego MiG Sztum, Miejscowe Plany Zagospodarowania Terenu.**
- 4. Rozważane warianty przebiegu obwodnicy Sztumu**
 - a) Wariant 1 (wschodni)**
 - b) Wariant 2 (zachodni)**
 - c) Wariant 3 (wschodni)**
- 5. Formy ochrony przyrody**
- 6. Struktura własnościowa gruntów**
- 7. Wielokryterialna analiza wariantów i wybór preferowanego rozwiązania**
- 8. Postęp prac**
- 9. Kolejne etapy**
- 10. Dyskusja**

LOKALIZACJA INWESTYCJI



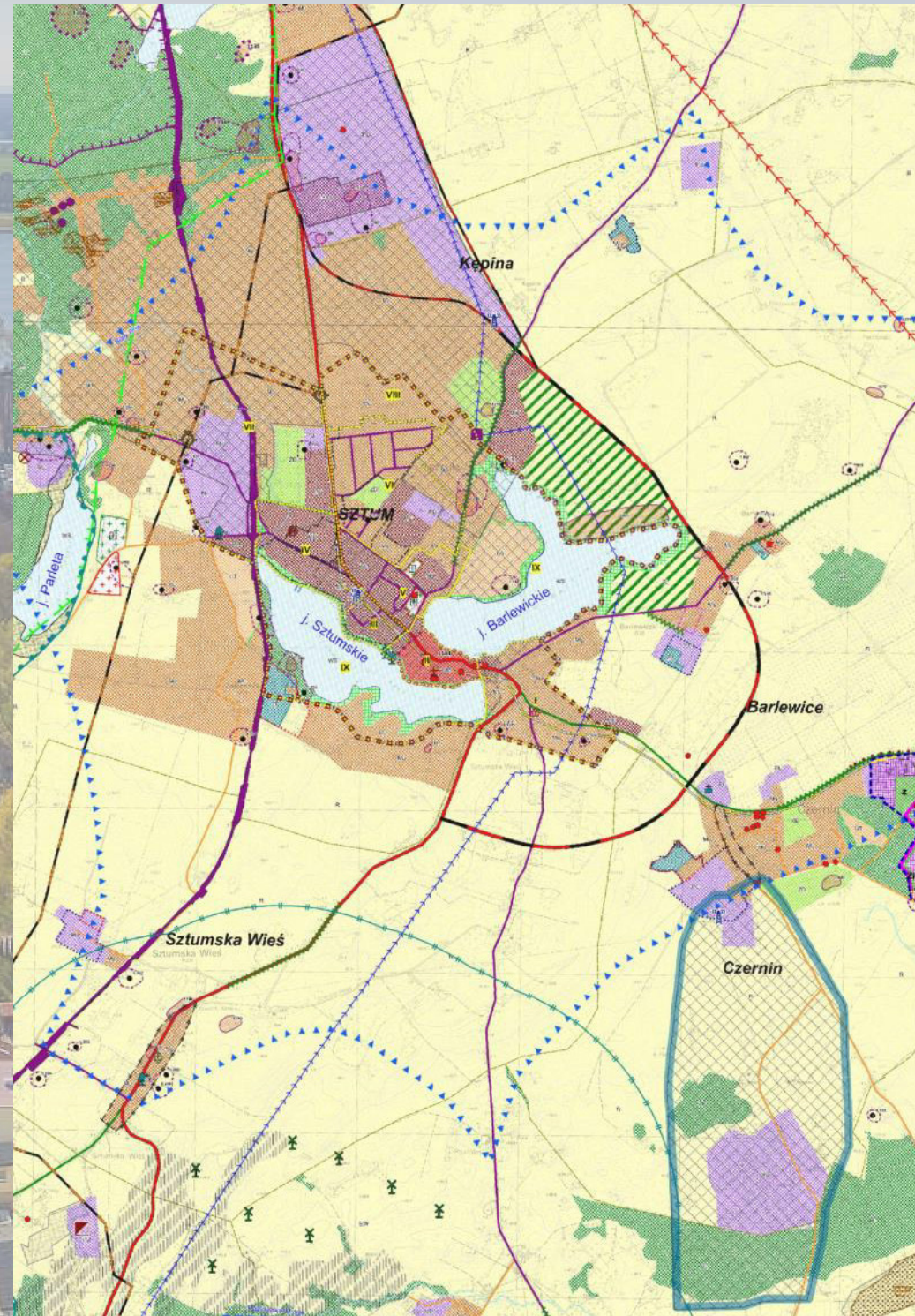
PARAMETRY TECHNICZNE DROGI



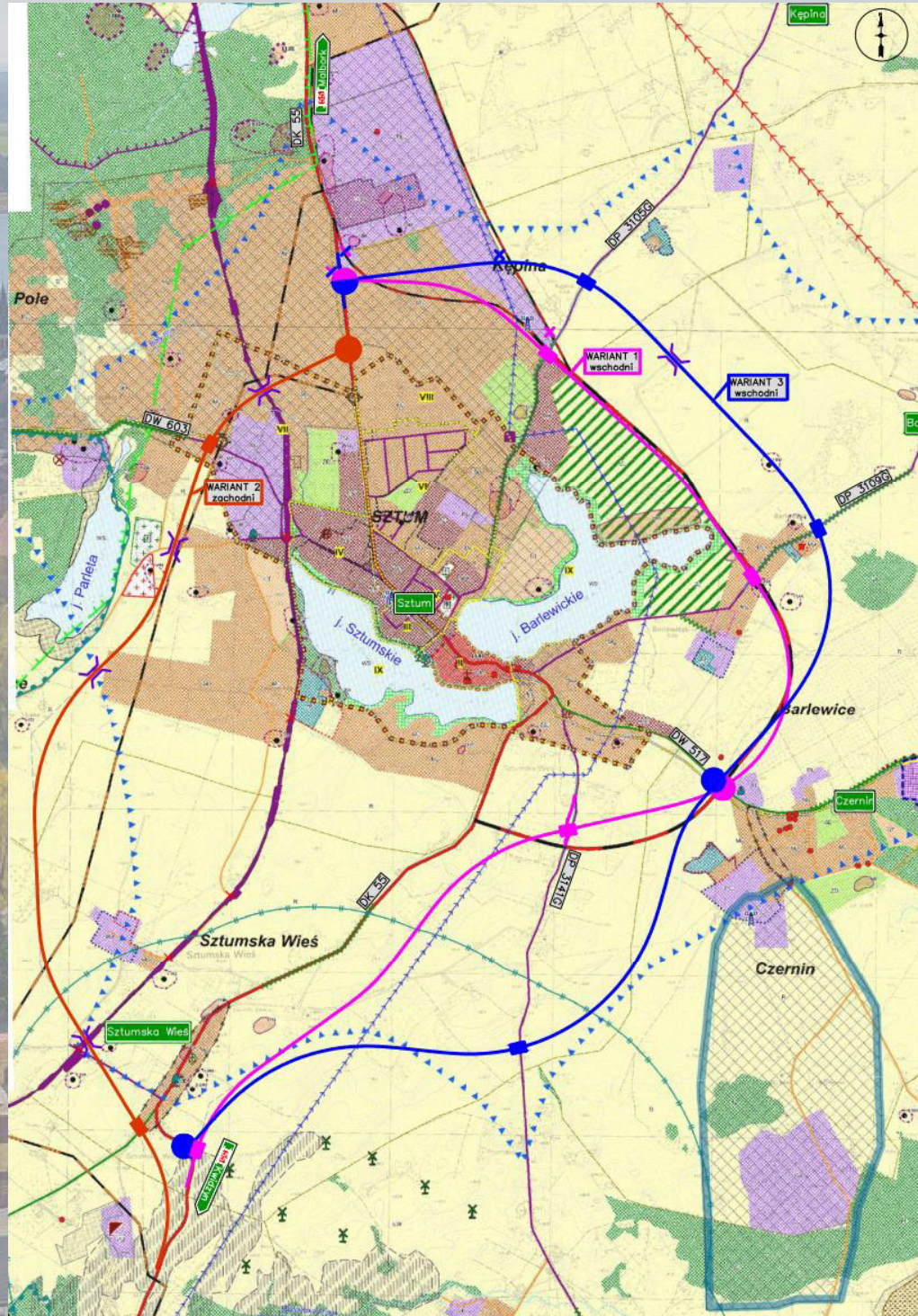
- Klasa drogi: GP
- Długość trasy: ok. 7-10 km (zależnie od wariantu)
- Prędkość projektowa: 80 km/h
- Prędkość projektowa na skrzyżowaniach: 70 km/h
- Prędkość miarodajna: 100 km/h

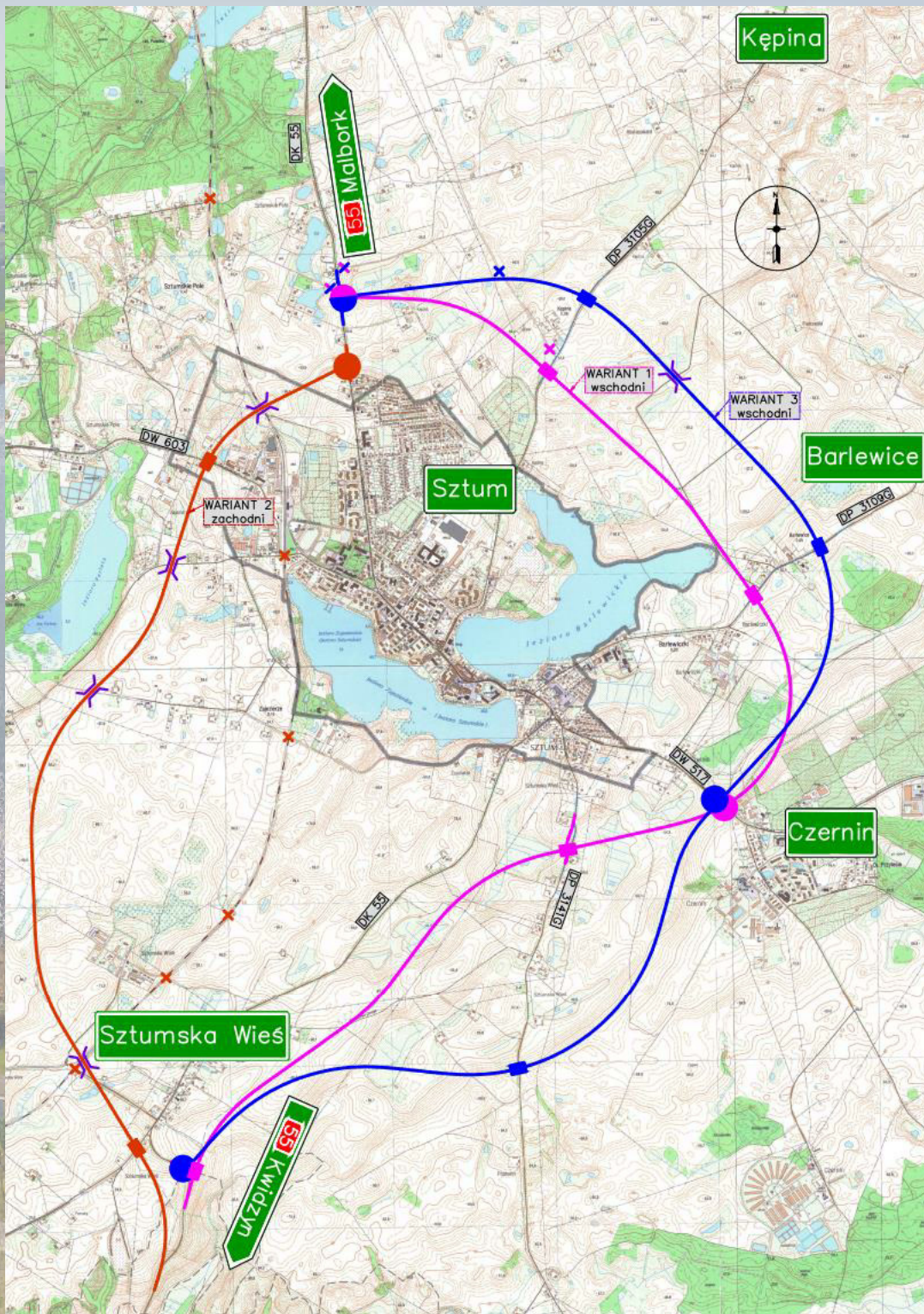


STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA MIĘDZYSZTUM



WARIANTY TRASY PRZYJĘTE DO DALSZEGO PROJEKTOWANIA



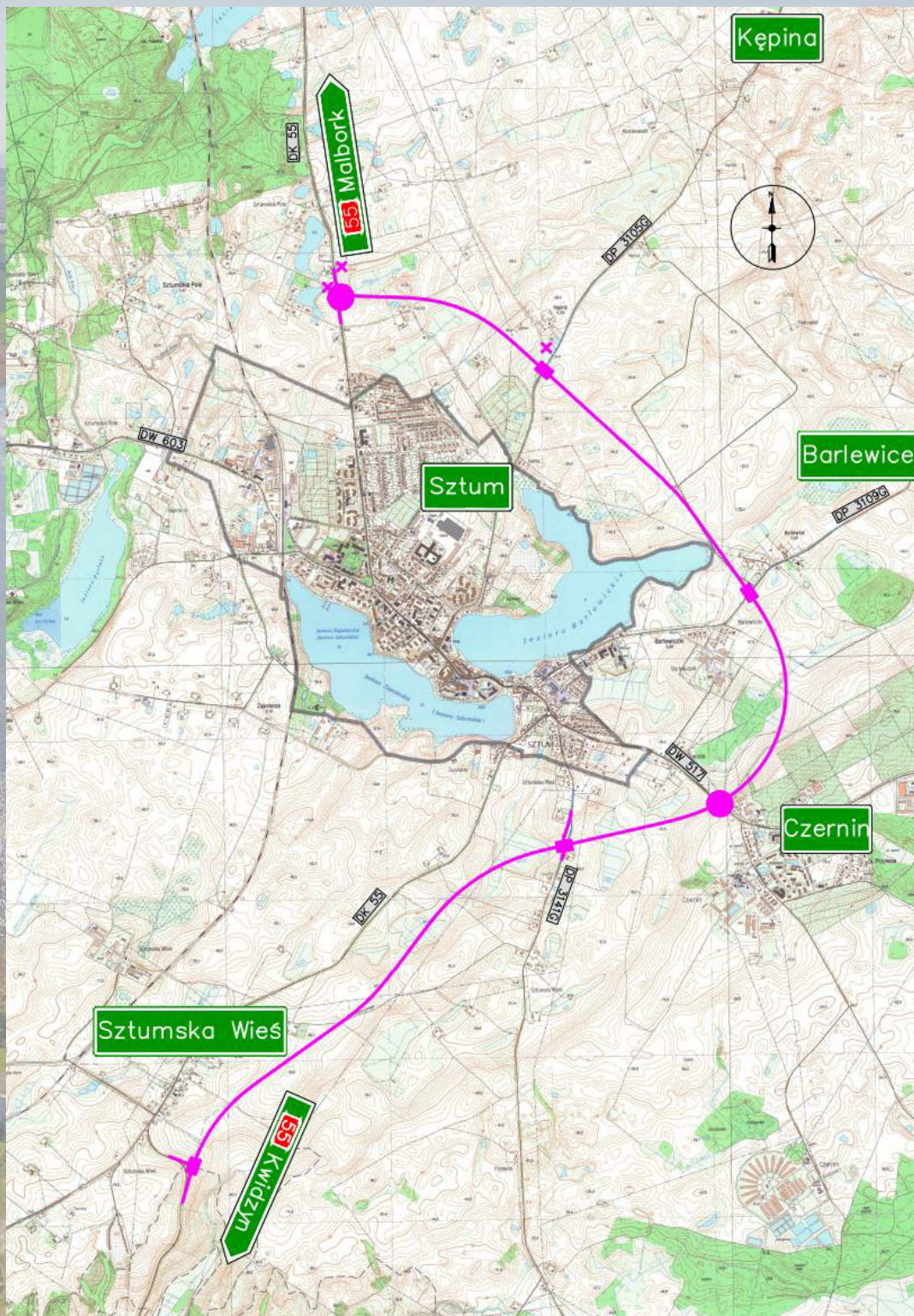


WARIANTY TRASY PRZYJĘTE DO DALSZEGO PROJEKTOWANIA

ZAKRES PROJEKTU:

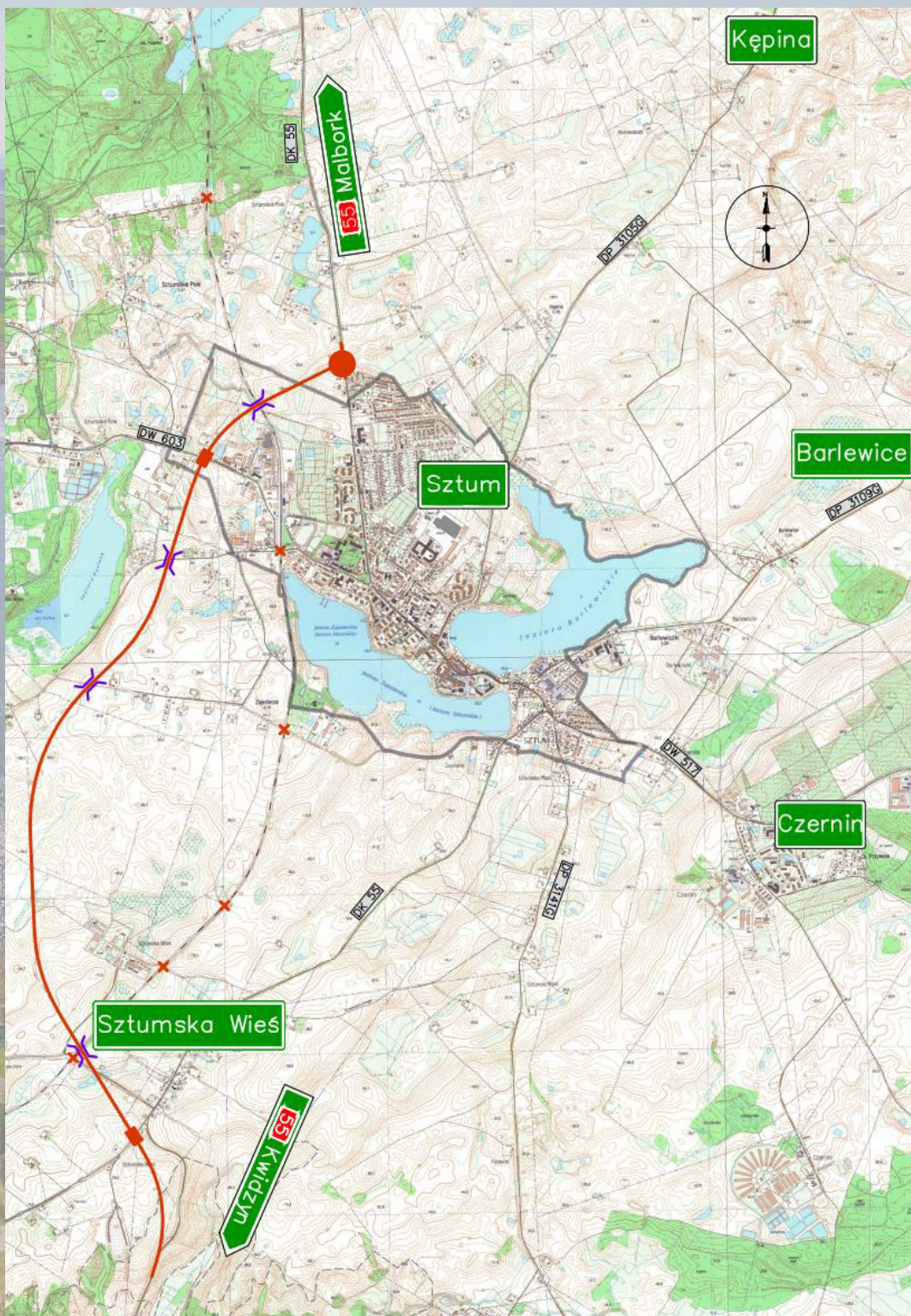
- budowa jezdni głównej klasy GP
- budowa skrzyżowań drogowych
- budowa dróg dojazdowych wzdłuż DK 55 dla obsługi ruchu
- przebudowa dróg innych kategorii
- budowa obiektów mostowych/obiektów inżynierskich
- budowa systemu odwodnienia dróg
- budowa obiektów i urządzeń wynikających z wymogów ochrony środowiska
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wariant 1 (wschodni)



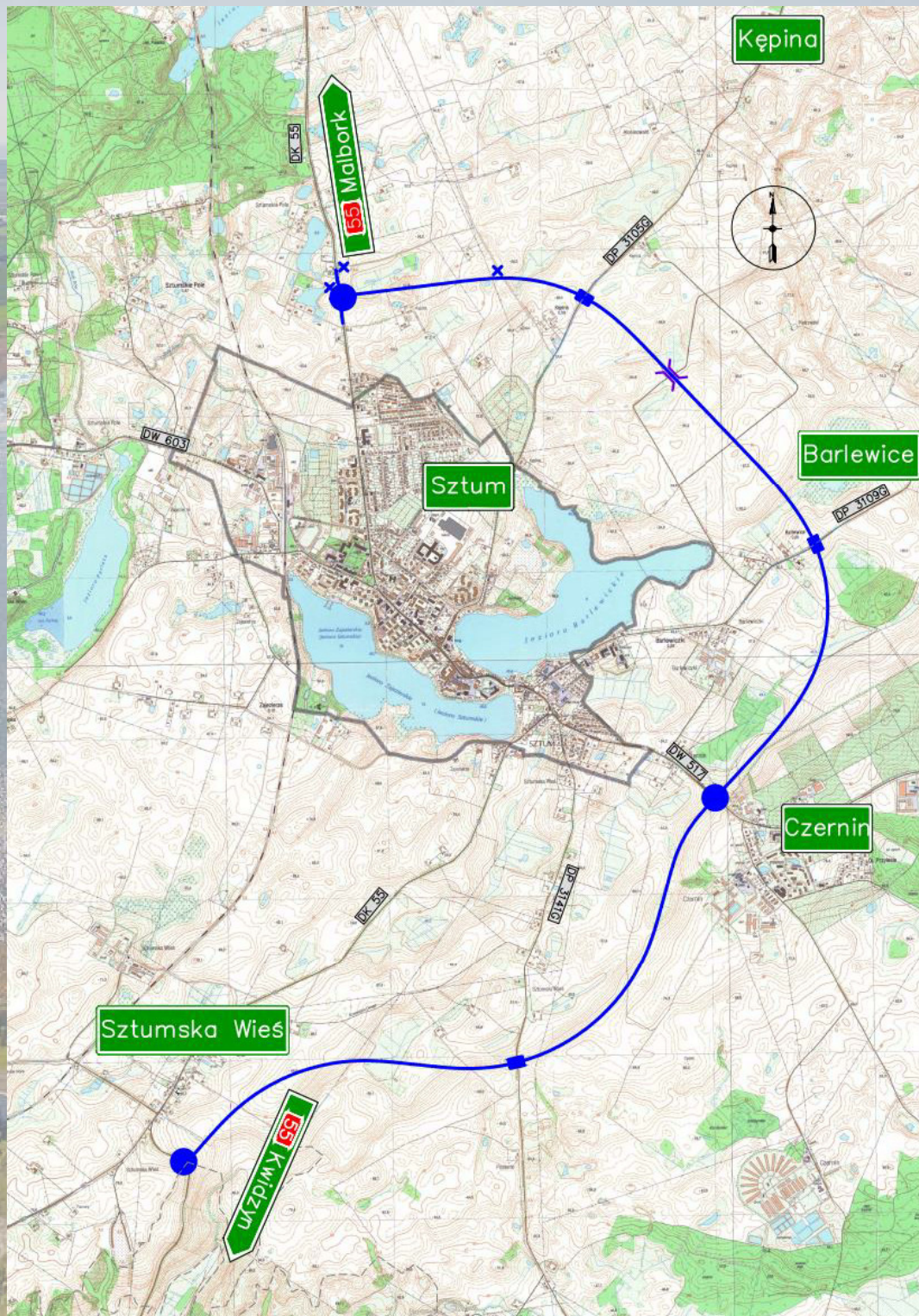
- Długość: 9,1 km
- Skrzyżowania z wydzielonym pasem do skrętu w lewo:
 - ❖ DP 3105G (Koślinka)
 - ❖ DP 3109G (Pietrzwałd)
 - ❖ DP 3141G (Postolin)
 - ❖ DK 55 (włączenie w stan istniejący)
- Ronda:
 - ❖ DK 55 (włączenie ze stanu istniejącego)
 - ❖ DW 517 (Czernin)
- Obiekty mostowe: brak

Wariant 2 (zachodni)



- Długość: 6,7 km
- Skrzyżowania z wydzielonym pasem do skrętu w lewo:
 - ❖ DW 603 (Sztumskie Pole)
 - ❖ DW 607 (Sztumska Wieś)
- Ronda:
 - ❖ DK 55 (włączenie z istniejącej drogi)
- Obiekty mostowe:
 - ❖ 2 nad torami kolejowymi,
 - ❖ 2 umożliwiające zachowanie ciągłości istniejącej sieci drogowej
- Konieczność likwidacji istniejących przejazdów kolejowych w poziomie szyn w promieniu 3 km od projektowanych wiaduktów na przecięciu projektowanych dróg z liniami kolejowymi, budowa nowych połączeń komunikacyjnych przerwanych na skutek likwidacji przejazdów

Wariant 3 (wschodni)

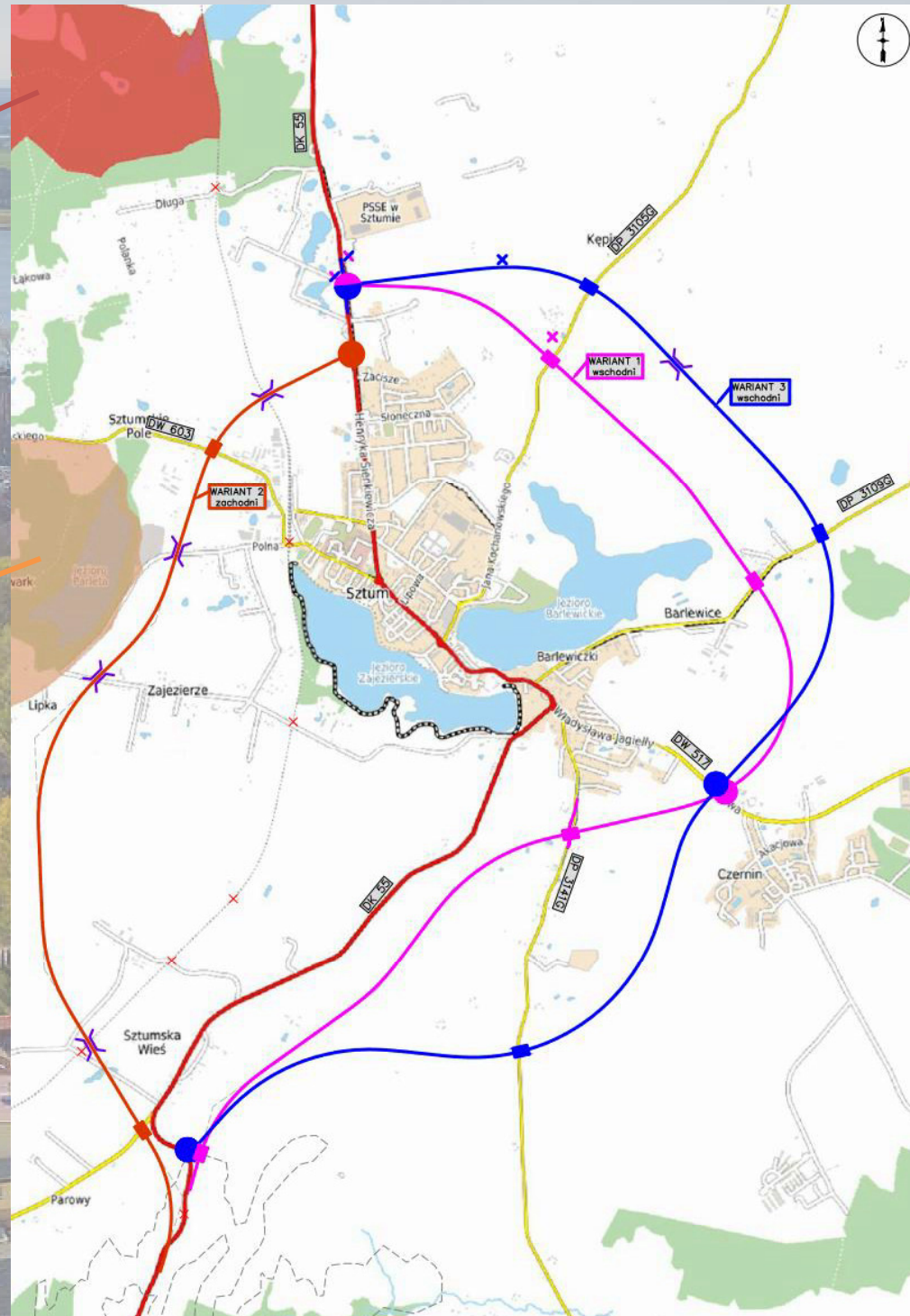


- Długość: 9,9 km
- Skrzyżowania z wydzielonym pasem do skrętu w lewo:
 - ❖ DP 3105G (Koślinka)
 - ❖ DP 3109G (Pietrzwałd)
 - ❖ DP 3141G (Postolin)
- Ronda:
 - ❖ DK 55 (włączenie ze stanu istniejącego)
 - ❖ DW 517 (Czernin)
 - ❖ DK 55 (włączenie w stan istniejący)
- Obiekty mostowe:
 - ❖ 1 przejazd gospodarczy

FORMY OCHRONY PRZYRODY

Natura 2000

Obszar Chronionego Krajobrazu Białej Góry



STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA GRUNTÓW



ZAAWANSOWANIE PRAC

- ✓ **Rozpoczęcie prac projektowych 01.04.2021**
- ✓ **Dokonano wielokrotnie wizji lokalnej, rozpoznano dostępne plany inwestycyjne gminy Sztum oraz występujących na terenie inwestycji dróg publicznych**
- ✓ **Ukończono wstępną koncepcję przebiegu obwodnicy**
- ✓ **Opracowano analizy i prognoz ruchu (w trakcie uzgodnień)**
- ✓ **Opracowano strukturę własnościową gruntów pod inwestycję**
- ✓ **Końcowy etap inwentaryzacji przyrodniczej, początek prac nad dokumentacją przyrodniczą**

KOLEJNE ETAPY PRAC

- Ukończenie koncepcji programowej
- Uzyskanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
- Uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego
- Roboty geologiczne
- Projekt budowlany
- Spotkanie informacyjne z mieszkańcami
- Projekt wykonawczy
- Materiały przetargowe
- Uzyskanie decyzji ZRID

Planowany termin ukończenia dokumentacji projektowej: IV kw. 2023 r.

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

ZESPÓŁ PROJEKTOWY W SKŁADZIE :

Główny projektant i koordynator prac projektowych:

**inż. Paweł Iwański
mgr inż. Adam Herasimowicz**

Projektanci branży drogowej :

**mgr inż. Paweł Piskorski
mgr inż. Magdalena Dumalska
mgr inż. Natalia Klufas**

oraz Przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku

Zespół projektowy dziękuje za wzięcie udziału w spotkaniu.

