



STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE

z elementami koncepcji programowej oraz materiałami do decyzji środowiskowej
dla zadania pn.: „Budowa nowego odcinka DW nr 502 wraz z przeprawą mostową, omijającego
zabytkowe mosty zwodzone w Rybinie”

STEŚ – Etap 1

SPOTKANIE INFORMACYJNE W Rybinie

17 CZERWIEC 2025 r.



Wykonawca opracowania:

Multiconsult

Zamawiający:



Biuro Projektowe **Multiconsult Polska** Sp. z o.o.

Siedziba biura: Warszawa, ul. Bonifraterska 17

Bezpośrednia realizacji dokumentacji :

Biuro w Gdańsku, ul. Marynarki Polskiej 163

Województwo Pomorskie

Zarząd Dróg Wojewódzkich

ul. Mostowa 11A

80-778 Gdańsk

Zakres opracowania dokumentacji STEŚ

Dokumentacja STEŚ – czyli Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe jest opracowaniem wykonywanym w celu:

- zdefiniowania potencjalnych wariantów przebiegu projektowanej trasy drogowej ,
- określenia zakresu i miejsc ewentualnych konfliktów przestrzennych, środowiskowych i społecznych,
- oceny wariantów przebiegu projektowanej trasy drogowej pod kątem środowiskowym, społecznym, ekonomicznym i technicznym,
- opracowania materiałów do uzyskania dla wybranego wariantu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która będzie materiałem wyjściowym przy opracowaniu Projektu Budowlanego.

Opracowane studium nie będzie materiałem do rozpoczęcia robót budowlanych, a wyłącznie dokumentem określającym założenia do opracowania Projektu Budowlanego.

Cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania STEŚ Etap 1 jest analiza istniejących uwarunkowań przestrzennych i zaprojektowanie wstępnych wariantów trasowania odcinka drogi wojewódzkiej nr 502 omijającego m. Rybina wraz z zabytkowymi mostami zwodzonymi wraz z analizami środowiskowymi oraz badaniami geologicznymi.

Celem tego etapu prac projektowych jest wybór **1 wariantu trasy** obejścia m. Rybina, które staną się podstawą opracowania następnej fazy dokumentacji - STEŚ Etap 2 – STEŚ-R oraz złożenia wniosku o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji DŚU

Cel zamierzenia inwestycyjnego

- stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej, zapewniającego usprawnienie dalekobieżnego ruchu drogowego o adekwatnych prędkościach podróży,
- dostosowanie parametrów technicznych drogi wraz budową nowych obiektów mostowych przez rzekę Szarpawa i Wisła Królewiecka dostosowanych do istniejącego i prognozowanego natężenie ruchu,
- odciążenie miejscowości Rybina od ruchu tranzytowego w tym ruchu turystycznego,
- dostosowanie parametrów technicznych drogi wojewódzkiej do obowiązujących warunków technicznych dla klasy G
- poprawa warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego rejonie inwestycji,
- poprawa warunków środowiskowych mieszkańców sąsiedztwa istniejącego odcinka drogi wojewódzkiej.
- podwyższenie atrakcyjności regionu dla potencjalnych inwestorów;



Parametry projektowanej trasy drogowej

Klasa drogi:	G
Ilość jezdni:	1
Ilość pasów ruchu:	2
Prędkość do projektowania:	100 km/h / 80 km/h
Szerokość pasa ruchu:	3.50 m
Szerokość poboczy gruntowych:	2m
Skrajnia pionowa:	4.5m
Dopuszczalny nacisk:	115kN/oś
Nawierzchnia:	bitumiczna
Pojazd miarodajny:	autobus trzyosiowy



Co oznacza pojęcie „droga klasy G”

Droga klasy G – droga główna

Wg § 11 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Wg Wg § 12.3 droga wojewódzka powinna mieć klasę G, wg 13.1 Drogę zamieszką projektuje się w taki sposób, że prędkość do projektowania przyjmuje się w zależności od klasy drogi: dla klasy G – standardowo 100km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 90, 80, 70 lub 60 km/h.

§ 2.1.5. „Zastosowanie przepisów, które odnoszą się do trudnych warunków , wymaga pisemnego uzasadnienia potwierdzającego brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania rozwiązania standardowego względem rozwiązania alternatywnego, które dołącza się do dokumentacji projektowej.”

Uwarunkowania przestrzenne

Niniejsza inwestycja Budowy nowego odcinka DW nr 502 wraz z przeprawą mostową, omijającego zabytkowe mosty zwodzone w Rybinie jest zgodna z celami określonymi w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Niniejsza inwestycja budowa nowego odcinka DW 502 jest zgodna z celami określonymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stegna.

Uchwałą XL/III/353/2018 Rady Gminy Stegna z dnia 21 czerwca 2018r. przyjęto zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Stegna.

Niniejsza inwestycja budowy Budowy nowego odcinka DW nr 502 wraz z przeprawą mostową, omijającego zabytkowe mosty zwodzone w Rybinie znajduje się poza MPZP Gminy Stegna.

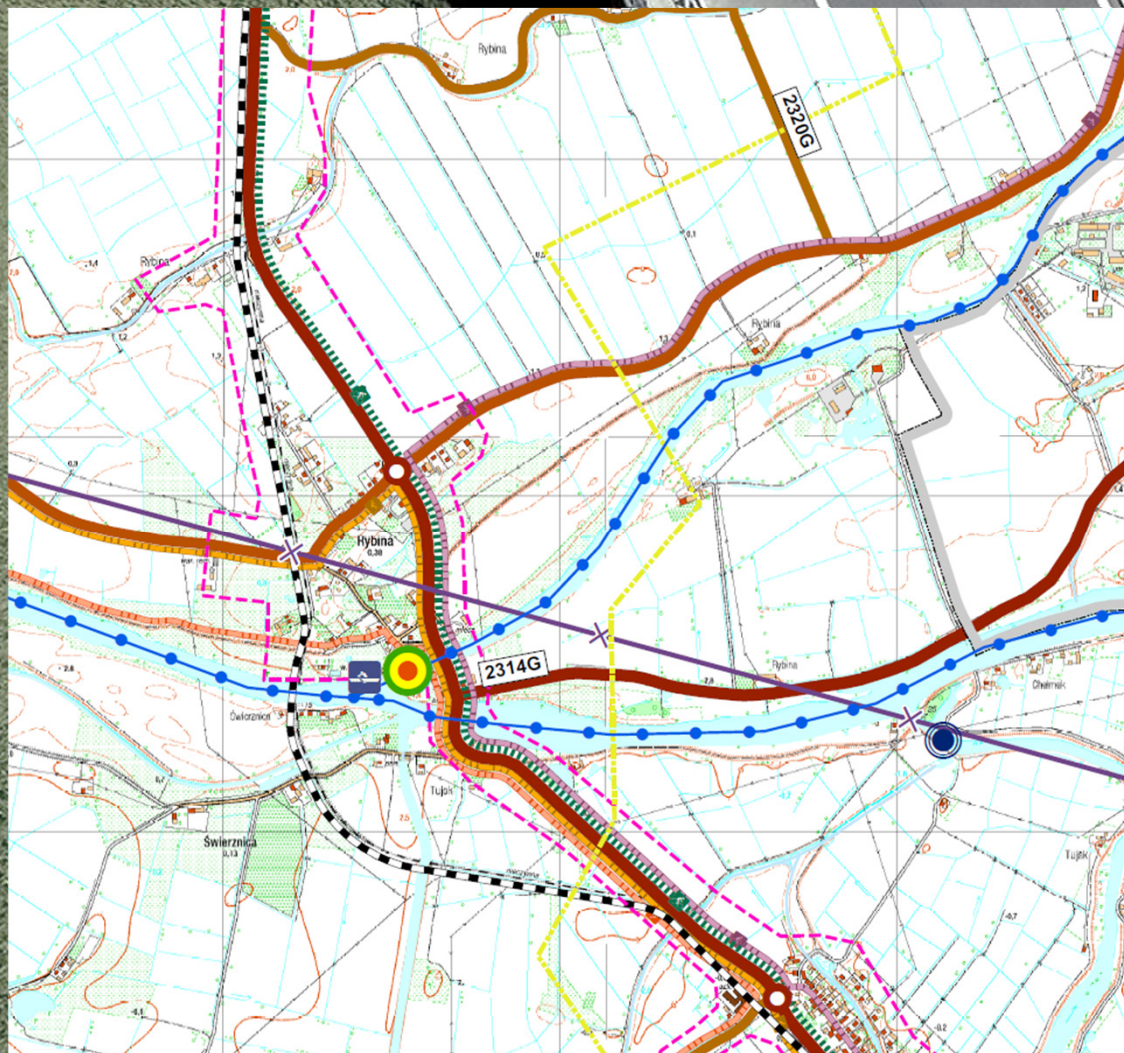
Uchwałą VII/42/2003 Rady Gminy Stegna z dnia 25 marca 2003r. przyjęła miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Rybina, w rejonie DW502 oraz zbiegu rzek Szkarpawa oraz Wisła Królewiecka.

Uwarunkowania przestrzenne

UCHWAŁA NR XLIII/353/2018
RADY GMINY STEGNA

z dnia 21 czerwca 2018 r.

w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stegna



OZNACZENIA

- GRANICA GMINY STEGNA
- DROGA EKSPRESOWA S7 WG PROJEKTU BUDOWY
- WĘZŁY, DROGI LOKALNEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO KLASY L LUB D (DROGI SERWISOWE) WG PROJEKTU BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S7
- TEREN W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH WG PROJEKTU BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S7
- LOKALIZACJA MOP (MIEJSCA OBSŁUGI PODRÓŻNYCH) WG PROJEKTU BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S7
- DROGI GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO - GP
- DROGI GŁÓWNE - G
- DROGI ZBIORCZE - Z
- DROGI LOKALNE - L
- PROJEKTOWANE SKRZYŻOWANIA
- PROJEKTOWANA OBWODNICA MIEJSCOWOŚCI STEGNA I SZTUTOWO
- PARKINGI STRATEGICZNE
- ZULAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA (WĄSKOTOROWA)
- MIEDZYNARODOWA ŚRÓDLĄDOWA DROGA WODNA E40
- REGIONALNA ŚRÓDLĄDOWA DROGA WODNA
- MIEDZYNARODOWA HANSEATYCKA TRASA ROWEROWA R-10 (wzdłuż brzegu Bałtyku: Ustka - Leba - Władysławowo - Puck - Gdynia - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański - Elbląg)
- WISŁANA TRASA ROWEROWA
- REGIONALNA TRASA ROWEROWA 120 (Stegna - Krynica Morska - Piaski)
- SZLAKI TURYSTYCZNE PIESZE (I ROWEROWE) ZNAKOWANE I NIEZNAKOWANE:
 - SZLAK JANTAROWY
 - SZLAK NADWIŚLAŃSKI
 - PĘTLA SZKARPAWSKA
 - SZLAK MENNONITÓW
 - TRANSGRANICZNA NADZALEWOWA TRASA ROWEROWA R-87
 - ŚCIEŻKA EDUKACYJNA POD NAZWĄ „BULWAR OSTATNIEJ MILI WISŁY”
 - HISTORYCZNE SZLAKI WĘDRÓWKOWE
- PRZYSTANIE KAJAKOWE
- WIEŻA WIDOKOWA
- PROJEKTOWANE WĘZŁY MULTIMODALNE
- LINIA ELEKTROENERGETYCZNA 110 kV
- LINIA ELEKTROENERGETYCZNA 400 kV
- ISTNIEJĄCA RADIOLINIA
- PROJEKTOWANA RADIOLINIA
- PLANOWANY GAZOCIĄG WYSOKIEGO CIŚNIENIA
- PLANOWANA LOKALIZACJA STACJI REDUKCYJNEJ GAZU 1"
- GRANICE AGLOMERACJI "STEGNA" DO KRAJOWEGO PROGRAMU OCZYSZCZANIA ŚCIEKÓW KOMUNALNYCH
- GRUPOWA OCZYSZCZALNIA ŚCIEKÓW
- WROTA SZTORMOWE

Uwarunkowania środowiskowe

Obszary chronionego krajobrazu

Obszar Chronionego Krajobrazu Rzek Szarpawy i Tugi – Obszar Chronionego Krajobrazu Rzek Szarpawy i Tugi obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz dolin rzecznych delty Wisły, charakteryzujące się specyficznymi walorami przyrodniczymi i fizjonomicznymi równiny aluwialnej, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem oraz pełniący funkcję korytarzy ekologicznych, łączący dolinę rzeki Wisły z obszarem Żuław Wiślanych, doliną rzeki Nogat i otoczeniem Zalewu Wiślanego. Celem ochrony jest zachowanie w stanie niezmienionym ekosystemów brzegowych obszaru międzywała dolin rzecznych Szarpawy i Tugi oraz ich specyfiki krajobrazowej charakterystycznej dla terenu Żuław Wiślanych wraz z historycznymi obiektami techniki i kultury oraz walorami rekreacyjnymi.

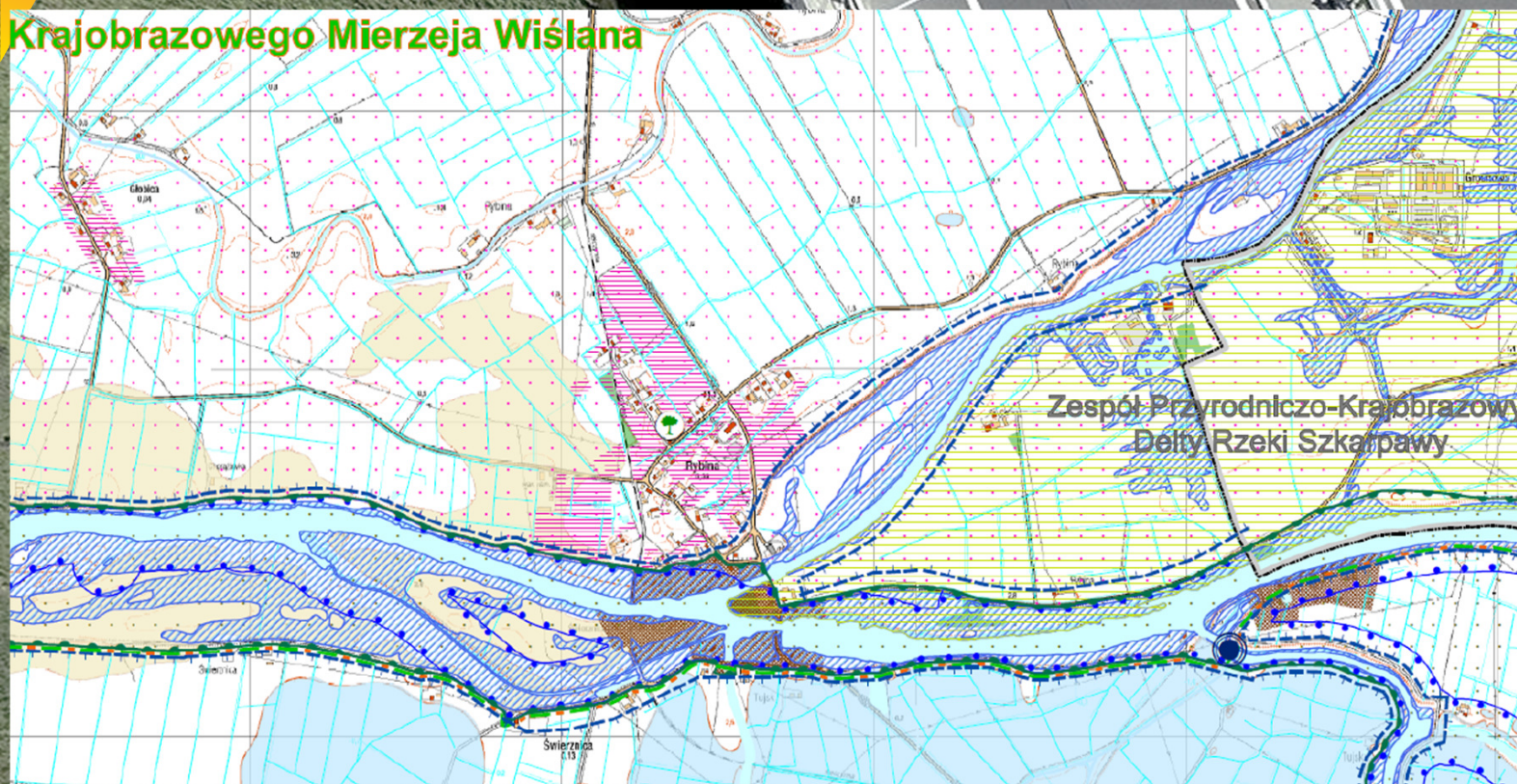
Otulina Parku Krajobrazowego Mierzei Wiślanej

Uchwała Nr VI/51/85 WRN w Elblągu z dnia 26 kwietnia 1985 r. w sprawie utworzenia parków krajobrazowych oraz obszaru krajobrazu chronionego na terenie woj. Elbląskiego (Dz. Urz. Woj. Elbląskiego z 1985 r. Nr 10, poz. 60)

W celu zabezpieczenia Parku przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka jest wyznaczona otulina Parku o powierzchni 22.703 ha położona na terenie następujących gmin województwa pomorskiego: Nowy Dwór Gdański (powiat nowodworski), Stegna (powiat nowodworski) i Sztutowo (powiat nowodworski) oraz na części Zalewu Wiślanego w granicach województwa pomorskiego.

Uwarunkowania środowiskowe

Krajobrazowego Mierzeja Wiślana



Uwarunkowania związane z realizacją inwestycji objętej Umową na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzek Szkarpały i Tugi ustanowionego Uchwałą nr 114/IX/19 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r.:

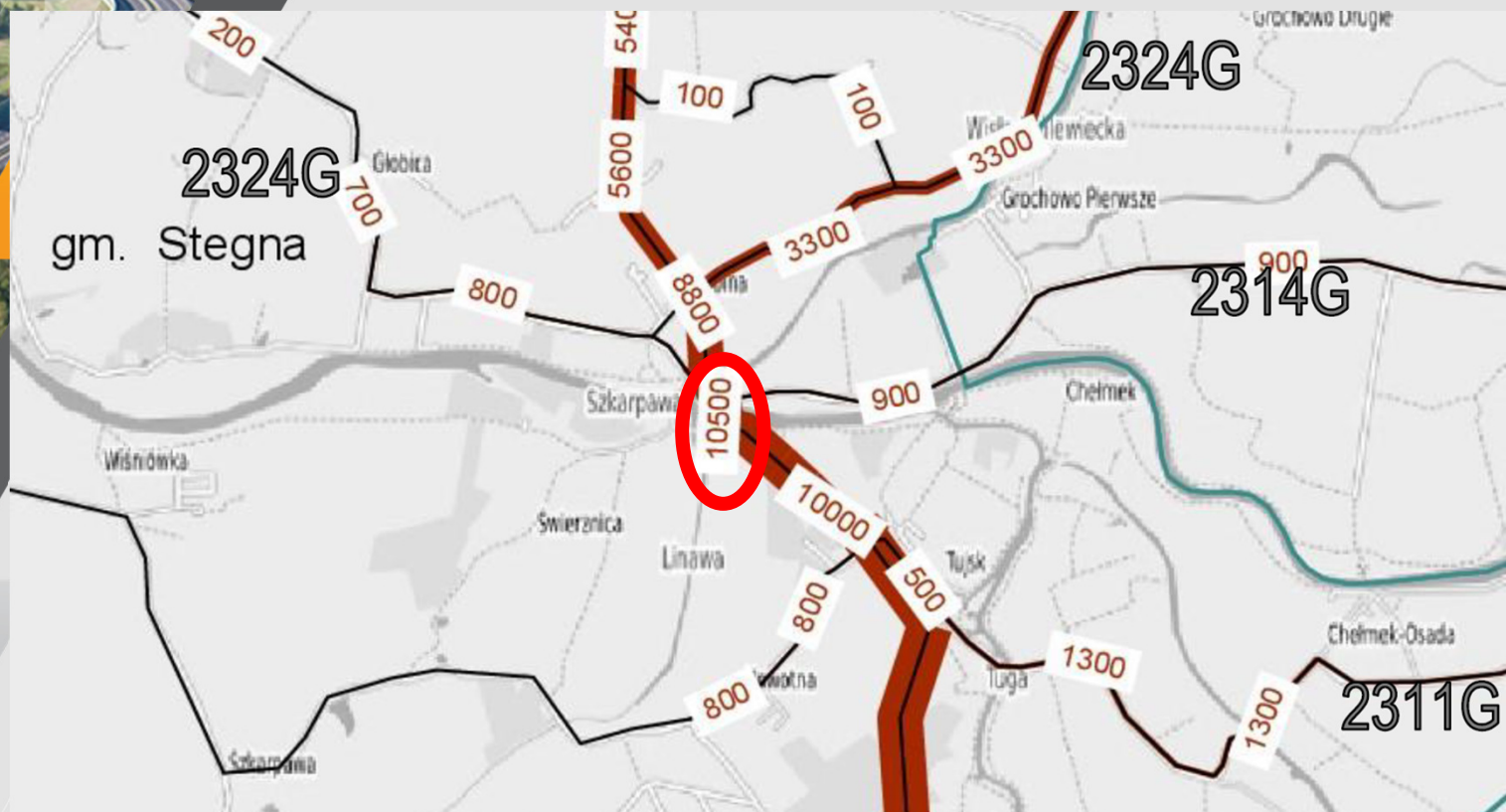
Zakres ingerencji o Obszary Chronionego Krajobrazu i uwarunkowania z tym związane reguluje Ustawa o Ochronie Przyrody z dnia 16.04.2004 r. Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 800 z późniejszymi zmianami.

W art. 24.1.8 wprowadza ona ograniczenia w prowadzeniu inwestycji na tym obszarze.

Niemniej w art. 24.2.3 dopuszcza się realizację na tym obszarze inwestycji celu publicznego.

OZNACZENIA

- GRANICA GMINY STEGNA
- WODY POWIERZCHNIOWE
- RZĘKI
- ELEMENTY OCHRONY PRZYRODY
 - REZERWAT PRZYRODY
 - PROJEKTOWANY REZERWAT PRZYRODY
 - PROJEKTOWANE UŻYTKI EKOLOGICZNE
 - 1 - Łąki Zielone w Dolinie Wiśły; 2 - Jantarowe Olski; 3 - Junoszyńskie Stawowiska; 4 - Stepieniskie Nenufary
 - GRANICA OBSZARU CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
 - STREFA ZAKAZU BUDOWANIA NOWYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH W PASIE 100m OD BRZEGÓW RZEK, JEZIOR I INNYCH NATURALNYCH ZBIORNIKÓW WODNYCH (Z ODSTĘPSTWAMI) ZODPOW. Z UCHW. NR 255/XXV/16 SEJMIKU WOJ. POM. W.G. OCHN.
 - OBZAR ZWARTEJ ZABUDOWY NA OBSZARZE CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
 - GRANICA PARKU KRAJOBRAZOWEGO MIERZEJA WIŚLANA
 - GRANICA OTULINY PARKU KRAJOBRAZOWEGO MIERZEJA WIŚLANA
 - POMNIKI PRZYRODY
 - WIEŻA WIDOKOWA
 - LASY
 - PROJEKTOWANY ZESPÓŁ KRAJOBRAZOWY DŁTY RZĘKI SZKARPAŁY
 - OBZAR SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW EUROPEJSKIEJ SIECI NATURA 2000 (PLB)
 - OBZAR SPECJALNEJ OCHRONY SIEDŁISK EUROPEJSKIEJ SIECI NATURA 2000 (PLH)
- SIEĆ EKOLOGICZNA
 - KORYTARZ EKOLOGICZNY PRZYMORSKI - POŁUDNIOWOBAŁTYCKI
 - KORYTARZ EKOLOGICZNY RZĘKI SZKARPAŁY
 - KORYTARZ EKOLOGICZNY RZĘKI WIŚŁY
- ELEMENTY OCHRONY TECHNICZNEJ BRZEGU MORSKIEGO
 - PAS TECHNICZNY BRZEGU MORSKIEGO
 - PAS OCHRONNY BRZEGU MORSKIEGO
- UWARUNKOWANIA MORFO-HYDROLOGICZNE
 - OBZARY DEPRESYJNE, PONIŻEJ 0,0 m n.p.m.
 - OBZARY 0,0 - 1,25 m n.p.m.
 - OBZARY 1,25 - 2,5 m n.p.m.
 - OBZARY POWYŻEJ 2,5 m n.p.m.
- ZAGROŻENIE POWODZIOWE
 - OBZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ Q=1%
 - WROTA SZTORMOWE
- ELEMENTY GOSPODARKI WODNEJ
 - GRANICA POLDERÓW MELIORACYJNYCH
 - SIEĆ MELIORACYJNA
 - OCZYSZCZALNIA ŚCIEKÓW
 - UJĘCIE WODY
- TERENY WSKAZANE DO PRZEKSZTAŁCENIA
 - GRUNTY ROLNICZE WYSOKICH KLAS BONTACYJNYCH WYMAGAJĄCE ZGODY NA ZMIANĘ PRZEZNACZENIA NA CELE NIEROLICZE
- ZŁOŻA SUROWCÓW MINERALNYCH
 - ZŁOŻA GURSZTYNÓW
 - ZŁOŻA KRUSZYWA NATURALNEGO - PIASKU



[poj.]/doba]

Wariant bezinwestycyjny

Pomiar ruchu - 2024 r.



Rok 2050 - Wariant 0	[poj./doba]
DW502 - Rybina	13 416

Źródło: Opracowanie własne

Wariant bezinwestycyjny

Prognoza ruchu - 2050 r.



Wariant 2

Rok 2050 - wariant W2	[poj./doba]
DW502 - Rybina, obwodnica	12 812
Rybina - mosty zwodzone	1 450

Źródło: Opracowanie własne

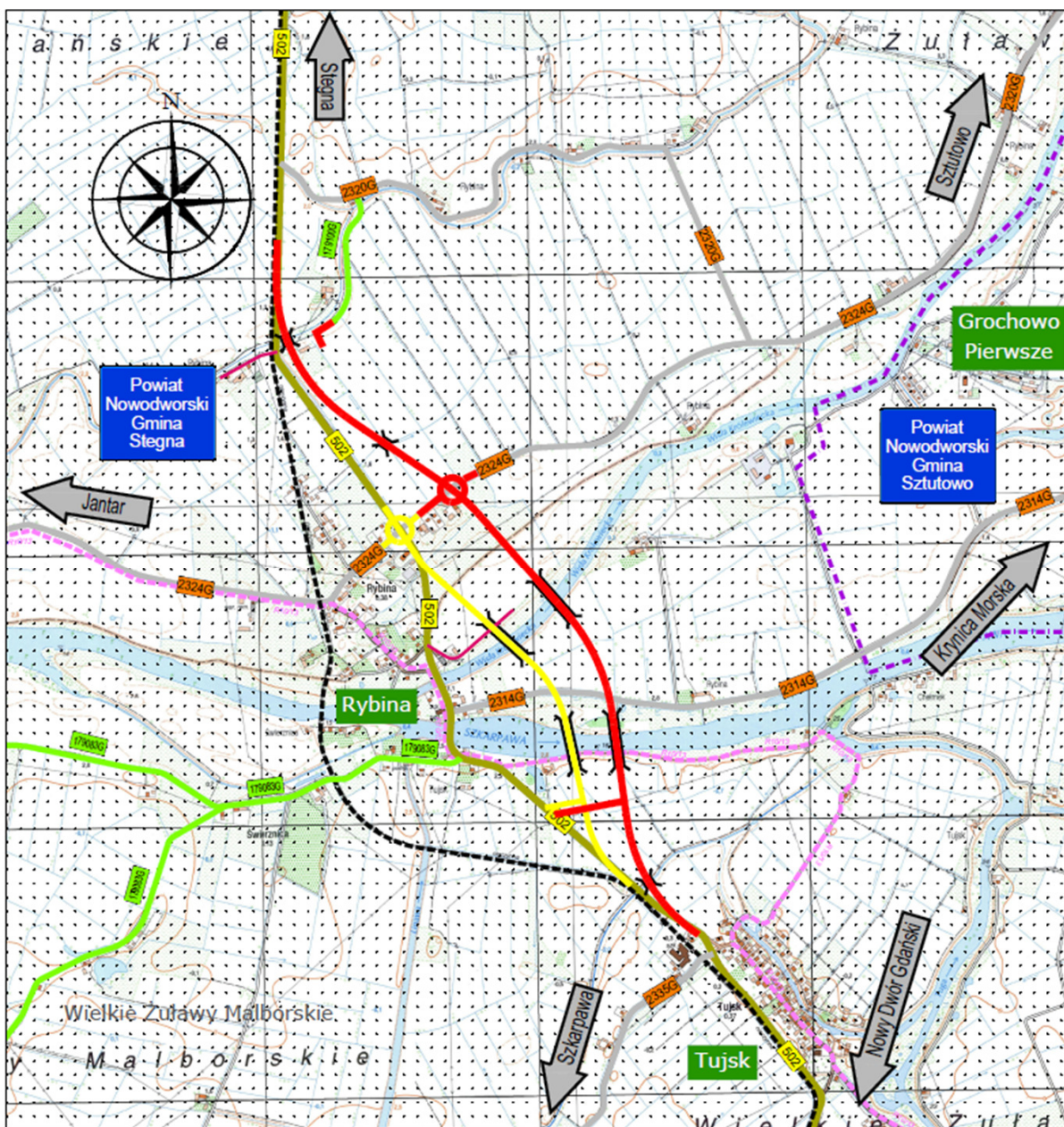
Wariant 3

Rok 2050 - wariant W3	[poj./doba]
DW502 - Rybina, obwodnica	12 651
Rybina - mosty zwodzone	1 564

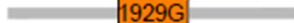
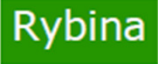
Źródło: Opracowanie własne

Prognoza ruchu - 2050r.

ZAKRES ANALIZY WARIANTÓW



LEGENDA

-  granice administracyjne gmin / powiatów
-  obiekt inżynierski w lokalizacji wybranego wariantu
-  wariant W2
-  wariant W3
-  Istniejące linie kolejowe
-  Istniejące drogi wojewódzkie
-  Istniejące drogi powiatowe
-  Istniejące drogi gminne
-  Istniejące drogi wewnętrzne
-  nazwy miejscowości
-  Trasa rowerowa R-10 / 13
-  Ustka-Łeba-Władysławowo-Puck-Gdynia-Gdańsk-Nowy Dwór Gdański-Elbląg.

Warianty na tle aktualnej ortofotomapy (październik 2024 r.)



PRZEKROJE NORMALNE

W2

W3

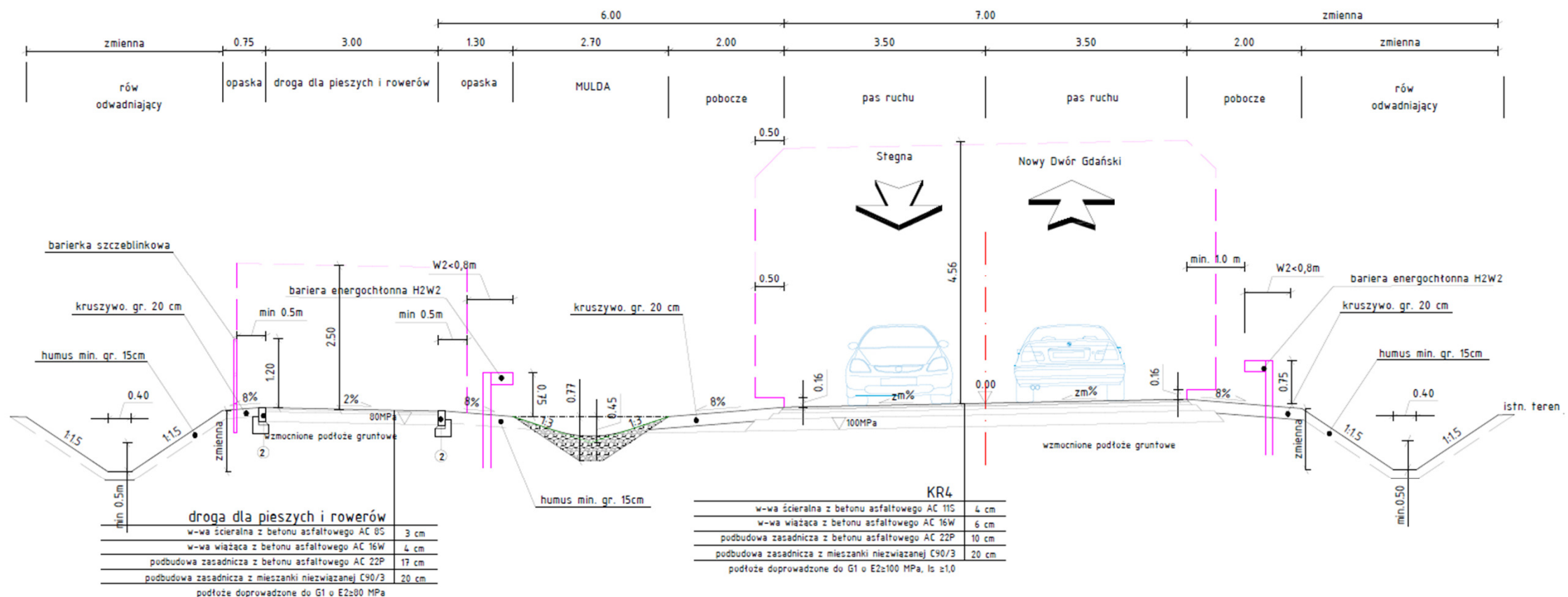
$$3+100 - 3+124.37$$


Rezygnacja z barier wymagałaby zapewnienia szlaku bez przeszkód skarp, obiektów inżynierskich, drogi dla pieszych i rowerów w odległości 11,7m dla wariantu 2 oraz 9,1 m w przypadku wariantu 3 z uwzględnieniem współczynnika „W” zwiększającego szerokość szlaku bez przeszkód ze względu na występowanie tuków w planie, dotyczy tylko zewnętrznej krawędzi tuków, 17,55m dla wariantu 2 oraz 11,03m dla wariantu 3

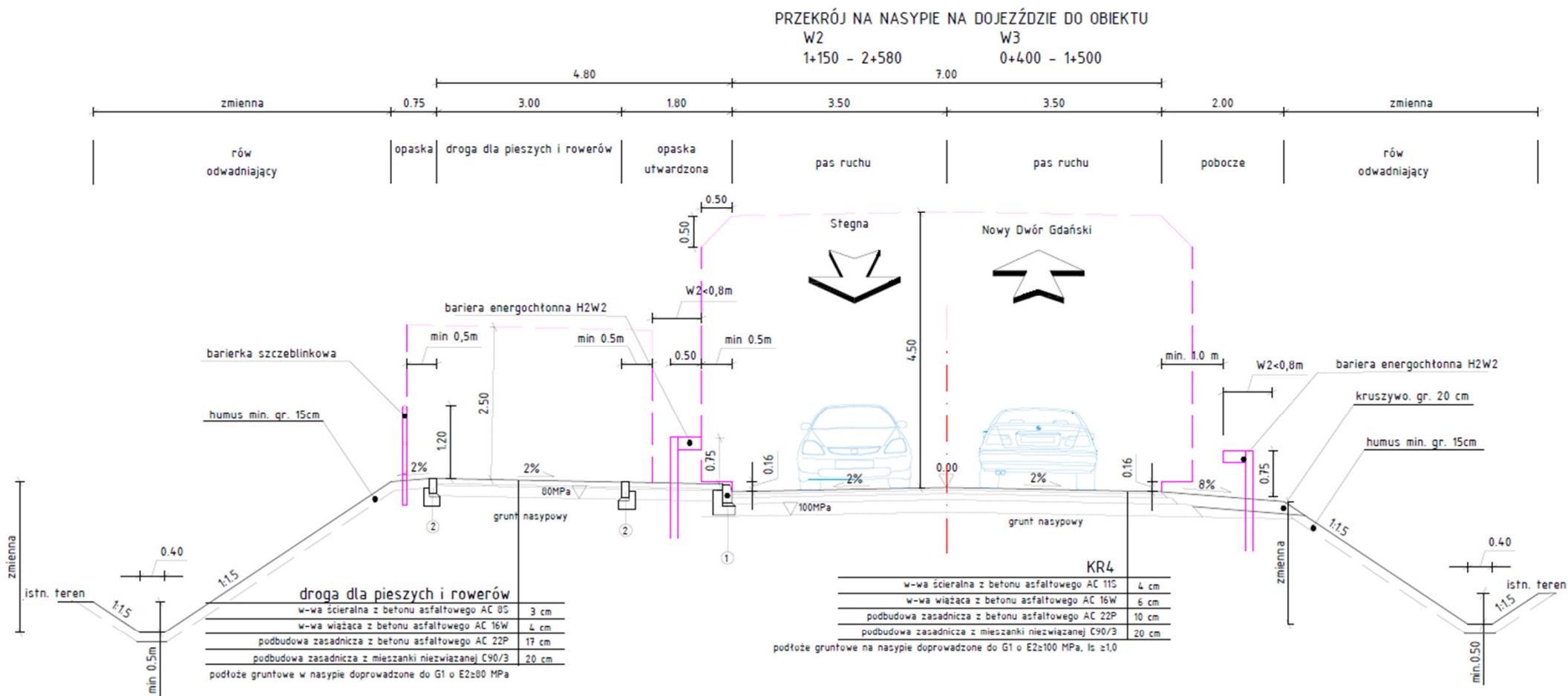
PRZEKRÓJ NA ŁUKU POZA OBIEKTEM
(ODSUNIĘCIE BARIERY Z UWAGI NA WIDOCZNOŚĆ)

W2
0+150 - 0+775
2+580 - 3+100

W3
0+150 - 0+400
1+500 - 1+662



Rezygnacja z barier wymagałaby zapewnienia strefy bez przeszkód skarp, obiektów inżynierskich, drogi dla pieszych i rowerów w odległości 11,7m dla wariantu 2 oraz 9,1 m w przypadku wariantu 3 z uwzględnieniem współczynnika „W” zwiększającego szerokość strefy bez przeszkód ze względu na występowanie łuków w planie, dotyczy tylko zewnętrznej krawędzi łuku. 17,55m dla wariantu 2 oraz 11,83m dla wariantu 3



Rezygnacja z barier wymagałaby zapewnienia strefy bez przeszkód skarp, obiektów inżynierskich, drogi dla pieszych i rowerów w odległości 11,7m dla wariantu 2 oraz 9,1 m w przypadku wariantu 3 z uwzględnieniem współczynnika „W” zwiększającego szerokość strefy bez przeszkód ze względu na występowanie tuków w planie, dotyczy tylko zewnętrznej krawędzi tuków. 17,55m dla wariantu 2 oraz 11,93m dla wariantu 3

WARIANT W2

Podwariant z mostami stałymi W2.1

Podwariant z mostami zwodzonymi W2.2

WARIANT W3

Podwariant z mostami stałymi W3.1

Podwariant z mostami zwodzonymi W3.2

OBIEKTY INŻYNIERYJNE

OBIEKTY INŻYNIERYJNE

	Skrajnia pionowa [m]	
rzeka	STAŁY OBIEKT	ZWODZONY OBIEKT
Szkarpawa	7,3	4,5
Wiśła Królewiecka	4,2	3,0



MOST DROGOWY MD-1

PRZEKROJE PODŁUŻNE

Wstępne porównanie wariantów

	W2.1	W2.2	W3.1	W3.2
dlugość	3,124	3,124	1,662	1,662
ilość wiaduktów drogowych	1	1	1	1
ilość mostów	5	5	2	2
ilość skrzyżowań	2	2	2	2
wstępna ocena ekonomiczności				
wstępna ocena warunków środowiskowych - odległość od rezerwatu				
Parametry geometryczne Vdp	100km/h	100km/h	80km/h	80km/h

wariant	opis wariantu	dł. [km]
w.2.1	Wariant 2 - Stałe mosty na Szakrpawie oraz wWiśle Królewieckiej	3.124
w.2.2	Wariant 2 - Zwodzone mosty na Szakrpawie oraz wWiśle Królewieckiej	
w.3.1	Wariant 3 - Stałe mosty na Szakrpawie oraz wWiśle Królewieckiej	1.66
w.3.2	Wariant 3 - Zwodzone mosty na Szakrpawie oraz wWiśle Królewieckiej	

Rekomendacja

Multiconsult

**Prosimy o wyrażenie swojej opinii
co do wyboru wariantu Budowa nowego odcinka DW nr 502 wraz z
przeprawą mostową, omijającego zabytkowe mosty zwodzone w
Rybinie**

Wniosek można złożyć do dnia 01.07.2025 r.:

- drogą pocztową na adres:
Multiconsult Polska Sp. z o.o., Biuro w Gdańsku, ul. Marynarki Polskiej 163, 80-868
Gdańsk
- e-mailem (w postaci skanu lub zdjęcia) na adres:
kontakt@dw502-rybina-stes.pl

Multiconsult

Dziękujemy za udział w spotkaniu

<https://dw502-rybina-stes.pl/>