

**INTERPELACJA
z dnia 08.11.2021 r.**

złożona przez

Radną Sejmiku Województwa Lubuskiego Annę Synowiec

w sprawie utrudnień związanych

z planowaną inwestycją przebudowy mostu w ciągu DK 31 na rzece Warcie

w Kostrzynie nad Odrą

w tym podjęcia działań w celu udroźnienia przez Inwestora

ruchu w trakcie tej inwestycji

Treść interpelacji:

Niniejszym składam interpelację w sprawie utrudnień związanych z planowaną inwestycją przebudowy mostu w ciągu DK 31 na rzece Warcie w Kostrzynie nad Odrą, w tym podjęcia działań w celu udroźnienia przez Inwestora ruchu w trakcie tej inwestycji.

Radni Powiatu Gorzowskiego tj. Anna Wichlińska, Rafał Karmelita oraz Piotr Smykliński zwrócili się do mnie, jako Radnej Sejmiku Województwa Lubuskiego o podjęcia działań w w/w sprawie istotnej dla mieszkańców Kostrzyna nad Odrą, ale przede wszystkim dla części północno-zachodniej Województwa Lubuskiego.

Wniosek radnych związany jest z planowaną inwestycją przebudowy mostu w ciągu DK 31 na rzece Warcie. Planowana inwestycja stanowić będzie zarówno dla mieszkańców Kostrzyna jak i osób pracujących na terenie miasta oraz na terenie Niemiec, istotne obciążenie.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że z informacji, jakie uzyskali Radni, jak również zgłaszająca interpelację, inwestycja prowadzona jest przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Uzasadnieniem przebudowy mostu drogowego na Warcie jest przebudowa dotychczasowego szlaku wodnego na rzece tak, by pod wyższą konstrukcją mostu mogły przepływać barki oraz lodołamacze o dużych gabarytach. Jest to jedno z zadań ochrony przeciwpowodziowej mieszkańców dorzecza Odry. Inwestycja nie jest realizacją zamierzeń dotyczących budowy obwodnicy miasta.

Aktualnie brakuje informacji, jak inwestor planuje przeprowadzić inwestycje w kontekście ruchu pojazdów oraz pieszych.

Tymczasem przeprawa przez most prowadzący do miasta w ciągu drogi krajowej numer 31 rozpoczyna się również przejazdem kolejowym, gdzie natężenie ruchu według ostatnich doniesień, to co najmniej kilkadziesiąt pociągów dziennie. Jeżeli zamknięty jest przejazd w ciągu DK 31, wówczas zamykane są kolejne przejazdy w centrum miasta. Powoduje to kilkunastominutowy zator w centrum.

Jak słusznie wskazują Radni z całą pewnością sytuacja ta ulegnie pogorszeniu podczas realizacji inwestycji związanej z remontem mostu. Po południowej stronie mostu znajdują się punkty usługowe takie jak m.in. hotel, bazar przygraniczny, restauracje, przedszkole, myjnia

samochodowa oraz stacje paliw, obiekty kulturalne- Muzeum Twierdzy Kostrzyn, a przede wszystkim Urząd Miasta i filie Starostwa Powiatowego. Jest to również droga dojazdowa do Kostrzyna mieszkańców pobliskich miejscowości takich jak: Słońsk, Górzycza, czy też Słubice. Nie można stracić z pola widzenia to, że jest to jedna z głównych dróg do Berlina. Korzystają z niej osoby pracujące na terenie Niemiec.

W piśmie z dnia 02.11.2021 r. Radni zwrócili się do Przewodniczącego Rady Powiatu Gorzowskiego o tymczasową relokację promu „Lubusz” wchodzącego w zasoby mienia powiatu. Prom ten znajduje się aktualnie pomiędzy miejscowością Witnica, a miejscowością Kłopotowo. Radni zawnioskowali o zbadanie prawnych, technicznych i logistycznych zależności, umożliwiających to przedsięwzięcie. Aktualnie czekają na odpowiedź.

Mając pełną świadomość tego, że omawiana inwestycja nie jest inwestycją samorządu województwa, uważam, że Nasi Mieszkańcy, ale też osoby przejeżdżające przez Nasze Województwo - mają prawo do interwencji samorządu województwa w tej sprawie u Inwestora. Tak, aby przy możliwym wsparciu wszystkich szczebli samorządów oraz władz i instytucji pomóc realnie w/w.

Do wyjaśnienia pozostają słuszne zagadnienia wskazane przez Radnych tj.:

1. Ile jezdni przewiduje Wykonawca - pierwotne założenia odnosiły się do mostu dwujezdniowego szerokości 6 m i wyodrębnionego chodnika, aktualnie doniesienia prasowe wskazują, że most będzie jednojezdniowy, zatem ruch na moście będzie wahadłowy.
2. Czy Wykonawca przewiduje ruch pieszych, czy będzie wyodrębniony chodnik?
3. Czy Wykonawca przewiduje pas dla pojazdów uprzywilejowanych, czy będą stosowane jakiegokolwiek rozwiązania komunikacyjne dla pojazdów uprzywilejowanych?
4. Czy zostanie zawieszony tymczasowo ruch pojazdów ciężarowych?
5. Czy zorganizowane zostały jakiegokolwiek objazdy na terenie Kostrzyna oraz poprzez najbliższą przeprawę mostową (w Świerkocinie)?

Informacje, jakie są przekazywane za pośrednictwem mediów, jak również choćby strony Urzędu Miasta Kostrzyn nad Odrą, są lakoniczne i niewystarczające.

Z poważaniem


Anna Synowiec

Radna Sejmiku Województwa Lubuskiego

Załączniki:

- pismo skierowane do Radnej Anny Synowiec z dnia 02.11.2021 r.
- pismo skierowane do Przewodniczącego Rady Powiatu Gorzowskiego z dnia 02.11.2021 r.
- wydruk ze strony UM Kostrzyn nad Odrą wraz z wydrukiem linku, powołanego w artykule.

Gorzów Wlkp. dnia 08.11.2021 r.

Radni Rady Powiatu Gorzowskiego
Anna Wichlińska
Rafał Karmelita
Piotr Smykliński

Kostrzyn nad Odrą, dnia 2 listopada 2021 roku

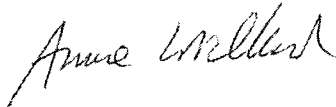
Przewodniczący Rady Powiatu Gorzowskiego

Jako radni Rady Powiatu Gorzowskiego, zwracamy się do Pana Przewodniczącego o nadanie wnioskowi odpowiedniego biegu.

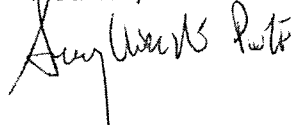
Wniosek związany jest z planowaną inwestycją przebudowy mostu w ciągu DK 31 na rzece Warcie. Planowana inwestycja stanowić będzie zarówno dla Mieszkańców Kostrzyna nad Odrą jak i osób pracujących na terenie miasta oraz na terenie Niemiec, istotne obciążenie. Przeprawa przez most prowadzący do miasta w ciągu drogi krajowej numer 31 rozpoczyna się również przejazdem kolejowym, gdzie natężenie ruchu według ostatnich doniesień, to co najmniej kilkadziesiąt pociągów dziennie. Jeżeli zamknięty jest przejazd w ciągu DK 31, wówczas zamykane są kolejne przejazdy w centrum miasta - powoduje to kilkunastominutowy zator w centrum. Z całą pewnością sytuacja ta ulegnie pogorszeniu podczas realizacji inwestycji związanej z remontem mostu. Po południowej stronie mostu znajdują się punkty usługowe (hotel, bazar przygraniczny, restauracje, przedszkole, myjnia samochodowa oraz stacje paliw, obiekty kulturalne - Muzeum Twierdzy Kostrzyn nad Odrą oraz Urząd Miasta i filie Starostwa Powiatowego), jest to też droga dojazdowa do Kostrzyna nad Odrą Mieszkańców pobliskich miejscowości - Słońsk, Górzycy, czy też Słubice. Także Mieszkańcy okolicznych miejscowości, położonych od strony północnej, codziennie przejeżdżają przez Kostrzyn nad Odrą dojeżdżając do pracy, także do Niemiec.

W związku z planowaną na terenie Kostrzyna nad Odrą inwestycją polegającą na remoncie mostu nad Wartą realizowaną przez spółkę Wody Polskie, **wnosimy o tymczasową relokację promu Lubusz znajdującego się aktualnie pomiędzy miejscowością Witnica, a miejscowością Kłopotowo z wykorzystaniem niezbędnej infrastruktury na terenie Kostrzyna nad Odrą. W tym celu wnosimy o zbadanie prawnych, technicznych i logistycznych zależności, umożliwiających to przedsięwzięcie.**

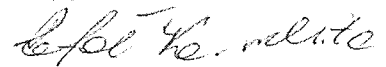
Anna Wichlińska



Piotr Smykliński



Rafał Karmelita



Radni Rady Powiatu Gorzowskiego
Anna Wichlińska
Rafał Karmelita
Piotr Smykliński

Kostrzyn nad Odrą, dnia 2 listopada 2021 roku

Pani Anna Synowiec

Radna Sejmiku Województwa Lubuskiego

Jako radni Rady Powiatu Gorzowskiego, zwracamy się do Pani z wnioskiem o udzielenie nam pomocy w uzyskaniu informacji odnoszącej się do planowanej na terenie Kostrzyna nad Odrą inwestycji polegającej na remoncie mostu nad Wartą, położonego w ciągu drogi krajowej nr 31, a realizowanej przez spółkę Wody Polskie.

Planowana inwestycja, stanowić będzie zarówno dla Mieszkańców Kostrzyna nad Odrą jak i osób pracujących na terenie miasta oraz na terenie Niemiec, istotne obciążenie. Przejazd przez most prowadzący do miasta w ciągu drogi krajowej numer 31 rozpoczyna się również przejazdem kolejowym, gdzie natężenie ruchu według ostatnich doniesień, to co najmniej kilkadziesiąt pociągów dziennie. Jeżeli zamknięty jest przejazd w ciągu DK 31, wówczas zamykane są kolejne przejazdy w centrum miasta. Powoduje to kilkunastominutowy zator w centrum. Z całą pewnością, sytuacja ta ulegnie pogorszeniu podczas realizacji inwestycji związanej z remontem mostu. Po południowej stronie mostu znajdują się punkty usługowe (hotel, bazar przygraniczny, restauracje, przedszkole, myjnia samochodowa oraz stacje paliw, obiekty kulturalne - Muzeum Twierdzy Kostrzyn nad Odrą oraz Urząd Miasta i filie Starostwa Powiatowego), jest to też droga dojazdowa do Kostrzyna nad Odrą Mieszkańców pobliskich miejscowości - Słońsk, Górzycza, czy też Słubice. Także Mieszkańcy okolicznych miejscowości, położonych od strony północnej, codziennie przejeżdżają przez Kostrzyn dojeżdżając do pracy, także do Niemiec.

Od zachodniej strony Miasta, Kostrzyn nad Odrą graniczy z Niemcami, po stronie niemieckiej biegnie również jedna z częściej uczęszczanych dróg „landowych” do Berlina. Społeczność niemiecka stanowi znaczną część klientów przygranicznego bazaru oraz miejskich punktów usługowych. Remont mostu i spowodowane tym utrudnienia drogowe wpłyną na atrakcyjność bazaru dla niemieckich klientów i z całą pewnością przełoży się na ich ilość.

Z uwagi na zakres problemu, jako problemu ponadregionalnego i odnoszącego się do wielu aspektów funkcjonowania miejscowości Kostrzyn nad Odrą oraz miejscowości sąsiednich, uważamy że nadanie sprawie biegu za Pani pośrednictwem, doprowadzi do uzyskania kompleksowych informacji nie będących jedynie informacjami prasowymi, a pochodzących zarówno od właściciela remontowanego odcinka, tj. GDDKiA, inwestora, to jest spółki Wody Polskie, oraz PKP SA.

W szczególności chcielibyśmy ustalić, jakie są założenia dotyczące mostu tymczasowego:

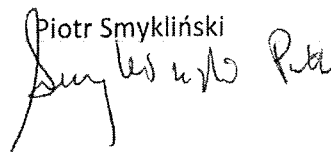
1. ile jezdni przewiduje Wykonawca - pierwotne założenia odnosily się do mostu dwujezdniowego szerokości 6 m i wyodrębnionego chodnika, aktualnie doniesienia prasowe wskazują, że most będzie jednojezdniowy, zatem ruch na moście będzie wahadłowy.
2. czy Wykonawca przewiduje ruch pieszych, czy będzie wyodrębniony chodnik?
3. czy Wykonawca przewiduje pas dla pojazdów uprzywilejowanych, czy będą stosowane jakiegokolwiek rozwiązania komunikacyjne dla pojazdów uprzywilejowanych?
4. czy zostanie zawieszony tymczasowo ruch pojazdów ciężarowych?
5. czy zorganizowane zostały jakiegokolwiek objazdy na terenie Kostrzyna oraz poprzez najbliższą przeprawę mostową (w Świerkocinie)?

Nadmieniamy, że uzasadnieniem przebudowy mostu drogowego na Warcie jest przebudowa dotychczasowego szlaku wodnego na rzece tak, by pod wyższą konstrukcją mostu mogły przepływać barki oraz lodołamacze o dużych gabarytach. Jest to jedno z zadań ochrony przeciwpowodziowej mieszkańców dorzecza Odry. Inwestycja nie jest realizacją zamierzeń dotyczących budowy obwodnicy miasta.

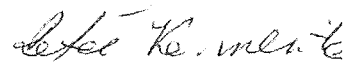
Anna Wichlińska



Piotr Smykliński



Rafał Karmelita



PRZEBUDOWA MOSTU NA WARCIE



Przed nami wielka zmiana. Dotychczasowy most drogowy na Warcie zostanie rozebrany, a w jego miejsce powstanie nowy o długości 300 mb z lepszymi parametrami nośnymi. Pod wyższą konstrukcją będą mogły przepływać barki oraz lodołamacze o dużych gabarytach. Jest to jedno z zadań ochrony przeciwpowodziowej mieszkańców dorzecza Odry i dorzecza górnej Wisły, realizowanej w formule wybuduj („czerwony” FIDIC).

Jak będzie wyglądał ruch drogowy?

Dla utrzymania ciągłości ruchu drogowego powstanie most tymczasowy o długości 240 mb.

Zakończenie inwestycji przewidziano na 2023 rok. Głównym wykonawcą jest firma Warbud SA, a realizacją zajmuje się Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie, przy wsparciu Sweco Polska Sp. z o.o. jako Inżyniera-Konsultanta. Finansują ją Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy) i Bank Rozwoju Rady Europy, przy wsparciu środków z Funduszu Spójności oraz budżetu państwa.

Szczegóły inwestycji na stronie: https://warbud.pl/pl/aktualnosc/aktualnosc-warbud/warbud-przebuduje-most-drogowy-w-kostrzynie-nad-odra?fbclid=IwAR1tmSi0744_8IBIAEU_mtYpDIPwGtXUitL9p3U6dGD_SLqxsDoz8XiL_Ow


[Znajdź w serwisie](#)

Aktualności

Aktualności Warbud

2021-07-20

Warbud przebuduje most drogowy w Kostrzynie nad Odrą

Inżynierowie z Warbudu przebudują most drogowy na Warcie w Kostrzynie nad Odrą. Umowa zawarta została 2021 r. Dokument z ramienia Warbudu podpisał p. Zenon Kozdrowicki, Z-ca Dyrektora ds. Produkcji. Inwestycję Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie, przy wsparciu Sweco Polska Sp. z o.o. jako Inżyniera-Ko-Przedsięwzięcie finansują Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy) oraz Bank Rozwoju Rad przy wsparciu środków z Funduszu Spójności oraz budżetu państwa.

Celem projektu jest ochrona przeciwpowodziowa mieszkańców dorzecza Odry i dorzecza górnej W unowocześnienie infrastruktury drogowej. Zadanie realizowane w formule wybuduj („czerwony” FIDIC), nr ukończone w 2023 r.

Zakres zadania

W ramach kontraktu Warbud rozbierze istniejący most drogowy i w jego miejsce wybuduje nowy o długości z lepszymi parametrami nośnymi. Nowa konstrukcja będzie wyższa, dzięki czemu przepłyną pod nim łodołamacze o większych gabarytach.

Aby utrzymać ciągłość ruchu drogowego, nasi inżynierowie wybudują most tymczasowy o łącznej długości i utrzymają go przez cały czas trwania budowy. Będzie to konstrukcja typu Bailey, tj. rodzaj przenośnego mostu kratownicowego zaprojektowanego w czasie II wojny światowej dla wojskowych jednostek inżyn. Przebudowany zostanie także układ drogowy, w tym kolizje i sieci podziemne, w obrębie dojazdów do tego mostu.

Konstrukcja nowego mostu

Docelowy most to konstrukcja trójprzęsłowa o łącznej długości 300 mb, gdzie główne przęsło nurtowe ma długość Jest to most typu extradosed, który łączy ideę konstrukcji podwieszanej i belkowej sprężonej (przekrój sk w całości betonowy). W mostach tego typu część kabli sprężających prowadzona jest nad podporami (poza prz dźwigara), które wykonane w formie niskich pylonów pełnią funkcję tzw. dewiatorów. Rozpiętości przęsła i mostów wynoszą najczęściej od 100 do 200 m. Cięgna sprężające zakotwione w belce pomostu biegną pod małą i przechodzą przez niewysoki pylon, po czym wracają do płyty w przęsle po drugiej stronie pylonu.

Niskie pylony pozwalają zmniejszyć kapitałochłonność obiektu nawet o 30% w stosunku do mostów podw. Dodatkowo rozwiązanie to zmniejsza czas budowy i minimalizuje problemy technologiczne związane z wykor wysokich pylonów. Biorąc pod uwagę atrakcyjność architektoniczną, konstrukcje typu extradosed znacznie przu mosty belkowe. Wyglądem przypominają mosty podwieszane, gdzie ustrój nośny można uważać za pośredni ustrojem belkowym a wantowym.

Umowny początek budowy takich mostów datuje się na 1988 r., kiedy to francuski inżynier Jacques zaproponował nowy typ mostów z betonu sprężonego. Pomysłodawca mostów extradosed dowodził, że są one kontynuacją mostów sprężonych (belkowych), wynikającą z lepszego poznania pracy ich konstrukcji. Przeszło zostanie wykonane w technologii wspornikowej budowy mostów (z wykorzystaniem wózka nawisowego).

Projektantem mostu jest firma Sweco Polska Sp. z o.o.

Poznaj Warbud

[Podstawowe informacje](#)
[Zarząd](#)
[Regiony](#)

Fundacja Warbud - Warto Pomagać

[Kim jesteśmy](#)
[Co robimy](#)

Kariera

[Warbud Solidnym Pracodawcą](#)
[Jak budujemy nasze kariery](#)
[Wynagrodzenia i benefity](#)

Komunikacja z Akcjonariuszami

[Formularz kontaktowy](#)

Serwis internetowy www.warbud.pl wykorzystuje pliki cookies w celu umożliwienia i ułatwienia Ci korzystania z jego zasobów. W ustawieniach przeglądarki można w każdym czasie zmienić ustawienia dotyczące cookies. Korzystając z serwisu **wyrażasz jednocześnie zgodę** na wykorzystanie plików cookies. Korzystanie z naszego serwisu bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zapisane w pamięci Twojego urządzenia końcowego. Szczegółowe informacje o celu używania i zmianie ustawień cookies w przeglądarce znajdziesz w zakładce [Polityka prywatności](#).

nie pokazuj więcej tego powiadomienia

Serwis internetowy www.warbud.pl wykorzystuje pliki cookies w celu umożliwienia i ułatwienia Ci korzystania z jego zasobów. W ustawieniach przeglądarki można w każdym czasie zmienić ustawienia dotyczące cookies. Korzystając z serwisu **wyrażasz jednocześnie zgodę** na wykorzystanie plików cookies. Korzystanie z naszego serwisu bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zapisane w pamięci Twojego urządzenia końcowego. Szczegółowe informacje o celu używania i zmianie ustawień cookies w przeglądarce znajdziesz w zakładce [Polityka prywatności](#).

[nie pokazuj więcej tego powiadomienia](#)

Zielona Góra, 08 grudnia 2021 r.

DG.III.0003.21.2021.IMK

Pani
Anna Synowiec
Radna Województwa Lubuskiego

Szanowna Pani Radna,

odpowiadając na Pani interpelację w sprawie utrudnień związanych z planowaną inwestycją przebudowy mostu w ciągu drogi DK 31 na rzece Warcie w miejscowości Kostrzyn nad Odrą, w załączeniu przekazuję odpowiedź, która wpłynęła z Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

Z poważaniem

z up. Marszałka Województwa

Sławomir Kotylak

Dyrektor Departamentu

Departament Infrastruktury i Komunikacji

[podpisano certyfikowanym podpisem elektronicznym]



**Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego
Departament Infrastruktury i Komunikacji
ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra**

Dot.: Odpowiedź na pytania zawarte w interpelacji Radnej Województwa Lubuskiego
Pani Anny Synowiec

W odpowiedzi na Zawiadomienie z dnia 30.11.2021 r., otrzymane dnia 01.12.2021 r., w którym przekazana została treść interpelacji Radnej Województwa Lubuskiego, pani Anny Synowiec z dnia 08.11.2021 r. w sprawie utrudnień związanych z inwestycją przebudowy mostu drogowego w ciągu drogi krajowej nr 31 na rz. Warcie (2,45 km) w Kostrzynie nad Odrą, realizowanej przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie w ramach rządowego Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły - Kontrakt 1B.5/2 „Przebudowa mostu w celu zapewnienia minimalnego prześwitu – most drogowy w km 2,45 rzeki Warty w Kostrzynie nad Odrą” - poniżej przekazujemy odpowiedzi na pytania postawione w ww. interpelacji:

Ad.1. Ile jezdni przewiduje Wykonawca – pierwotnie założenia odnosiły się do mostu dwujezdniowego szerokości 6 m i wyodrębnionego chodnika, aktualnie doniesienia prasowe wskazują, że most będzie jednojezdniowy, zatem ruch na moście będzie wahadłowy.

Most tymczasowy, który będzie wykonany na potrzeby przeprowadzenia prac budowlanych związanych z przebudową mostu w ciągu drogi krajowej nr 21 jest planowany jako dwujezdniowy o szerokość jezdni 6,00 m. Projekt Czasowej Organizacji Ruchu przewiduje wprowadzanie czasowego ruchu wahadłowego w momentach realizacji poszczególnych etapów robót.

Ad.2. Czy Wykonawca przewiduje ruch pieszych, czy będzie wyodrębniony chodnik?

Potwierdzamy, że w projekcie Czasowej Organizacji Ruchu Wykonawcy przewidziano wyodrębniony chodnik dla ruchu pieszego.

Ad.3. Czy Wykonawca przewiduje pas dla pojazdów uprzywilejowanych, czy będą stosowane jakiegokolwiek rozwiązania komunikacyjne dla pojazdów uprzywilejowanych?



Uprzejmie informujemy, że zgodnie z projektem Czasowej Organizacji Ruchu, Wykonawca nie przewiduje pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, stosowane będą obowiązujące przepisy prawa krajowego związane z ruchem pojazdów uprzywilejowanych.

Ad.4. Czy zostanie zawieszony tymczasowo ruch pojazdów ciężarowych?

Ruch pojazdów ciężarowych nie będzie tymczasowo zawieszony.

Ad. 5. Czy zorganizowane zostały jakiegokolwiek objazdy na terenie Kostrzyna oraz poprzez najbliższą przeprawę mostową (w Świerkocinie).

Informujemy, że projekt Czasowej Organizacji Ruchu Wykonawcy nie obejmuje takich objazdów.

Dodatkowo wyjaśniamy, że Wykonawca przedmiotowej inwestycji Warbud S.A. zorganizował w dniu 18.10.2021 r. o godz. 11:00 spotkanie przedstawicieli firmy z mieszkańcami Kostrzyna nad Odrą w sprawie przebudowy mostu drogowego na Warcie m.in. w celu poinformowania wszystkich zainteresowanych o tym, jak będzie przebiegać tymczasowa organizacja ruchu. Uczestnicy spotkania mieli możliwość nie tylko wysłuchania informacji ale także zadawania pytań. Spotkanie odbyło się na terenie zaplecza budowy przy ul. Sybiraków w Kostrzynie nad Odrą (Przystań Pasażerska przy Warcie).

Wykonawca przekazał informację o planowanym spotkaniu między innymi za pośrednictwem strony internetowej Miasta Kostrzyn nad Odrą w aktualnościach i za pośrednictwem Facebooka w aktualnościach na profilu „LubięKostrzyn”.

Podczas spotkania Wykonawca poinformował zebranych, że data rozpoczęcia robót w ramach realizowanego kontraktu została wyznaczona na dzień 27.10.2021 r. i od tej daty roboty będą trwały 680 dni, co oznacza, że planowe zakończenie robót przypadnie na drugą połowę 2023 roku). Główne prace będą wymagały wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu i na etapie budowy dojazdów do mostu tymczasowego oraz później, na etapie budowy dojazdów do mostu docelowego, zostanie wprowadzony ruch wahadłowy. Budowa dojazdów wymaga wykonania szeregu murów oporowych, podniesienia terenu oraz przebudowy wszystkich sieci, kanalizacji itp. Z tego powodu ruch wahadłowy może utrzymać się przez połowę z szacowanych 680 dni.

Drugie spotkanie w sprawie planowanej organizacji ruchu na czas budowy odbyło się również we wskazanej powyżej lokalizacji, dnia 21.10.2021 r., o czym Wykonawca informował m.in. poprzez ogłoszenie w Gazecie Lubuskiej. Wykonawca przeprowadził również akcję informacyjną za pomocą mediów lokalnych tak, aby informacje o Czasowej Organizacji Ruchu dotarły do jak największej liczby mieszkańców Kostrzyna.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie wyraża nadzieję, że powyższe wyjaśnienia są odpowiedzią na wątpliwości przedstawione w interpelacji Pani Radnej A. Synowiec.

Z poważaniem