

**Protokół z plenarnych obrad  
KKMHizT SITK RP,  
które odbyło się w dniach 4 i 5 grudnia  
2017 roku w Gdańsku**



Obecni: wg listy obecności – załącznik nr 1.

Udział w obradach wzięło: 25 członków Klubu z 18 Oddziałów SITK, w tym: 1 osoba z Częstochowy – 2 osoba ze Zduńskiej Woli Karsznice, 1 osoba z Katowic. 3 osoby z Kielc, 3 osoby z Krakowa, 2 osoby z Ostrowa Wlkp., 1 osoba z Poznania, 1 osoba z Rzeszowa, 2 osoba ze Szczecina, 1 osoby z Warszawy, 1 osoba z Wrocławia, 1 osoba z Zielonej Góry, 1 osoba ze Słupska, 1 osoba z Koszalina, 2 osoby z Torunia, 2 osoby z Gdańska oraz 3 gości członków Koła Seniorów SITK RP z Gdańska.

Spotkanie przebiegało wg poniższego planu, uzgodnionego na miejscu na zebraniu Zarządu Klubu w dniu 3 grudnia w nawiązaniu do **uwag** uczestników dotyczących powrotnych połączeń kolejowych wyjazdowych z Gdańska:

**w dniu 04 grudnia (poniedziałek):**

godz. 09<sup>30</sup>÷11<sup>00</sup> zakwaterowanie i zbiórka uczestników w holu recepcyjnym Hotelu LOGOS znajdującego się w Gdańsku Wrzeszczu, przy ulicy Uphagena 28.

godz. 11<sup>00</sup>÷12<sup>30</sup> wyjazd autokarem na Stare Miasto w Gdańsku, przejazd tunelem pod Martwą Wisłą, zwiedzanie zwodzonej kładki dla pieszych nad Motławą,

godz. 12<sup>30</sup>÷15<sup>00</sup> wyjazd autokarem na przebudowę drogi krajowej S7 odcinek Nowy Dwór-Elbląg, zwiedzenie mostu na Nogacie,

godz. 15<sup>00</sup>÷16<sup>00</sup> spotkanie z kierownictwem, zamawiającego, kierownictwem budowy i nadzoru. Obiad.,

godz. 16<sup>00</sup>÷17<sup>30</sup> powrót do hotelu,

godz. 17<sup>45</sup>÷19<sup>00</sup> zebranie plenarne Klubu

godz. 19<sup>00</sup> kolacja koleżeńska w restauracji hotelu.

## **w dniu 05 grudnia (wtorek):**

godz. 7<sup>00</sup>÷7<sup>30</sup> śniadanie w hotelu,.

godz. 7<sup>30</sup>÷7<sup>55</sup> przejście na dworzec kolejowy Gdańsk – Wrzeszcz,

godz. 8<sup>01</sup>÷9<sup>16</sup> wyjazd PKM do Kościerzyny, przejazd trasą nowo wybudowanej Kolei Metropolitarnej do lotniska i dalej do Kościerzyny,

godz. 9<sup>30</sup>÷10<sup>40</sup> spacer do Muzeum Kolejnictwa i zwiedzanie muzeum,

godz. 10<sup>40</sup>÷12<sup>20</sup> Wyjazd autokarem spod Muzeum, przejazd nowo wybudowaną obwodnicą Kościerzyny i powrót do Gdańska Wrzeszcza, do hotelu,

godz. 12<sup>30</sup>÷13<sup>30</sup> obiad w hotelu,

godz. 13<sup>30</sup> zakończenie spotkania i wyjazd do domu.

## **Tematyka szczegółowa zebrania plenarnego Klubu:**

1. Zatwierdzenie protokołu z zebrania w dniu 19 października 2017 roku, które odbyło się w Krakowie.
2. Referat pt.: Koleje Aglomeracyjne w Małopolsce – kol. Jerzy Hydzik
3. Informacja o sprawach bieżących Klubu, oraz ustalenie terminu i miejsca kolejnego spotkania.
4. Sprawy wniesione.

## **Dzień pierwszy 04 grudnia 2017 r.**

Po zakwaterowaniu się w hotelu LOGOS udajemy się autokarem w kierunku Starego Miasta w Gdańsku. Naszym przewodnikiem jest kolega Włodzimierz Kubiak prezes Oddziału SITK RP w Gdańsku.

W trakcie przejazdu podziwiamy oddaną do użytku w kwietniu 2016 roku przeprawę tunelową pod Martwą Wisłą. Oficjalnie tunel nosi nazwę ks. abp, Tadeusza Gocłowskiego. Stanowi element Trasy Słowackiego. Łączy zachodnią część miasta z Wyspą Portową, gdzie Trasa Słowackiego łączy się z Trasą Sucharskiego.

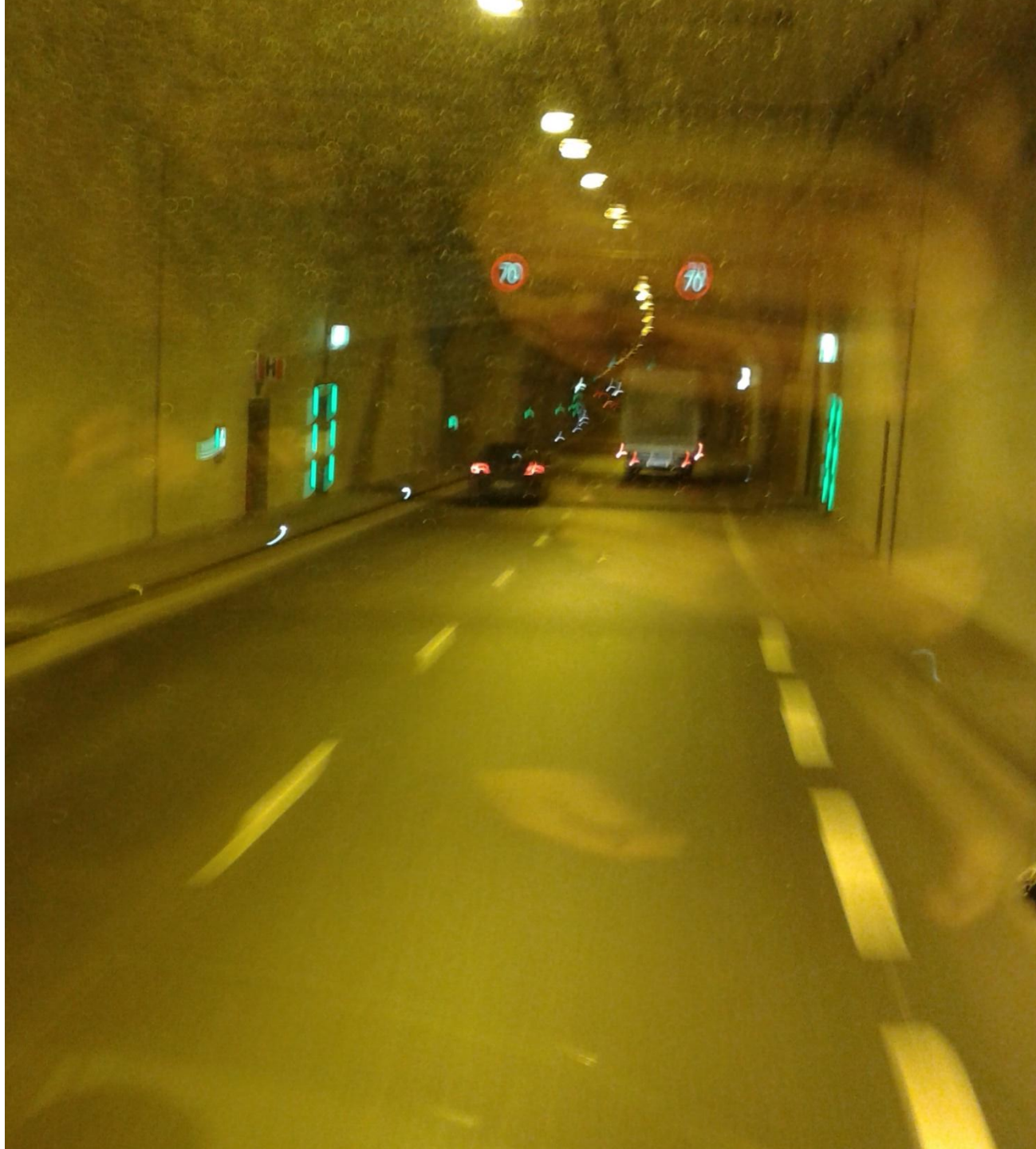




Umiejscowiony nieco poniżej ujścia Kanału Kaszubskiego do Martwej Wisły. Tunel wykonano z użyciem maszyny drążącej TBM (Tunnel Boring Machine) zbudowanej w Niemczech. Maszyna ta była w stanie drążyć tunele o średnicy 12,6m.







Sam tunel składa się z dwóch korytarzy, jego długość wynosi 1,4 km i budowany został na głębokości 35m poniżej poziomu dna rzeki. Jego przepustowość przekracza 30 000 pojazdów na dobę w każdą stronę. Zbudowała go hiszpańska firma OHL za kwotę 1 450 mln zł.

Nad prawidłowym funkcjonowaniem tunelu czuwa 20 osobowy zespół złożony z pracowników różnych specjalności w tym Siemens z branży Mobility, Rocznie tunel wymaga wykonania ponad 1000 różnych czynności związanych z jego przeglądami i bieżącym utrzymaniem.

Przeprawa wyposażona jest w ponad 30 najnowocześniejszych systemów, zapewniających maksymalne bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Zespół zajmujący się utrzymaniem tunelu kontroluje m.in. prawidłowe funkcjonowanie instalacji, obejmujących: tablice zmiennej treści, oświetlenie i energetykę, wentylację, automatykę, bezpieczeństwo przeciwpożarowe, punkty SOS, monitoring i detekcja zdarzeń (ponad 100 kamer na obiekcie), sieć IT, zasilanie podstawowe i awaryjne, kanalizację deszczową, wodociągową i hydroforową, przepompownie wód.

Tunel jest zamykany dwa razy w miesiącu z soboty na niedzielę, w godzinach 22-6, w ramach tzw. przerwy technicznej kiedy to ekipy serwisowe mają do swojej dyspozycji osiem godzin. W tym czasie odbywa się m.in. mycie tunelu, w tym znaków drogowych, oświetlenia, czujników czy kamer. Przeglądy, kontrola i testy urządzeń w punktach SOS i przejściach poprzecznych.

Z rejonu Przeprawy przez Martwą Wisłę udajemy się do następnego bardzo ciekawego obiektu jakim jest kładka dla pieszych nad Motławą.









Wysiedliśmy obok muzeum II Wojny Światowej nad Kanałem Radunii i udajemy się w kierunku Motławy.

Od wielu lat jednym z problemów mieszkańców Gdańska była trudność w dostaniu się na wyspę Ołowianka. Aby zwiększyć dostępność Ołowianki, na którą prowadzą jedynie dwa mosty nad Kanałem na Stępcie (od strony Dolnego Miasta) zbudowano przeprawę w postaci kładki dla pieszych.





Most na Stępcie





Dojście na wyspę od strony Targu Rybnego wymagało pokonania blisko 2 km odległości, albo korzystania z promu „Motława” co nie zawsze, zwłaszcza w okresach złej pogody było możliwe.



Na tej inwestycji skorzystali nie tylko mieszkańcy okolicznych domów, ale również osoby korzystające z Centrum Koncertowo-Kongresowego, melomani odwiedzający Polską Filharmonię Bałtycką.

Kładka ma długość 70,5m; szerokość od 6,76 do 10,56m. Światło przesła zwodzonego wynosi 39,05m. Kosztem blisko 8mln zł kładkę oddano do użytku w maju 2016 roku.





Po obejrzeniu tych ciekawych budowli udaliśmy się w kierunku budowy drogi S7 na odcinku Nowy Dwór-Elbląg.



Przedstawiciele Wykonawcy oraz Zamawiającego, gościli nas w swojej bazie w Nowym Dworze Gdańskim, gdzie wyczerpująco zaznajomili nas z projektem budowy tego odcinka, opowiedzieli o zaawansowaniu robót, zapoznali nas z problemami technicznymi m.in. związanymi z istniejącymi warunkami gruntowymi na terenie Żuław i związanymi z tym trudnościami budowy i zastosowaną technologią wzmocnienia podłoża.







Następnie zaprosili nas na bardzo smaczny obiad w stołówce, a potem pouczeni o obowiązku przestrzegania przepisów BHP na budowie, udaliśmy się w towarzystwie kierownika robót drogowych p. Radka Witowskiego i kierownika budowy p. Piotra Sumiły na przejazd wzdłuż realizowanej trasy. Droga wiodła odcinkami po starej DK nr 7, a odcinkami po trasie tymczasowej specjalnie przygotowanej dla ruchu.

W ramach tego przedsięwzięcia realizuje się:

- Budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S7 przekroju 2/2, z rezerwą terenu pod trzecie prasy ruchu o długości 19,137km,
- Budowę dwóch węzłów drogowych : „Żuławy Wschód” i „Elbląg Zachód” (dawniej „Kazimierzowi”,
- Budowę 26 obiektów inżynierskich – 6 mostów autostradowych i drogowych, 7 wiaduktów drogowych i 7 wiaduktów autostradowych i drogowych, 11 przejść dla zwierząt i 1 przejście podziemne dla pieszych,
- Wzmocnienie podłoża gruntowego na całej długości,
- Przebudowę istniejących dróg kolidujących z budową drogi S7 o łącznej długości 33,7km,
- Przebudowę sieci melioracyjnej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, sieci gazowej, elektroenergetycznej, teletechnicznej i telekomunikacyjnej,
- Budowę urządzeń ochrony środowiska: ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, przepustów ekologicznych z ogrodzeniami ochronno naprowadzającymi.

Podczas wędrowki zwiedziliśmy budowę najdłuższego obiektu mostowego przez rzekę Nogat w miejscowości Jazowa.





Most ma długość 596m. składa się z dwu obiektów po jednym dla każdej jezdni. Składa się z 13 przęseł o maksymalnej długości 56,2m. posiada 14 podpór w tym dwie nurtowe. Ma szerokość 16,18m. Ustrój mostu stanowi belka ciągła o przekroju skrzynkowy. Zrealizowana metodą nasuwania podłużnego. Poszczególne segmenty ustroju nośnego były betonowane niezależnie w wytwórni za przyczółkiem i wciągane na podpory za pomocą awanbeku, co pozwoliło na budowę 28m ustroju tygodniowo.

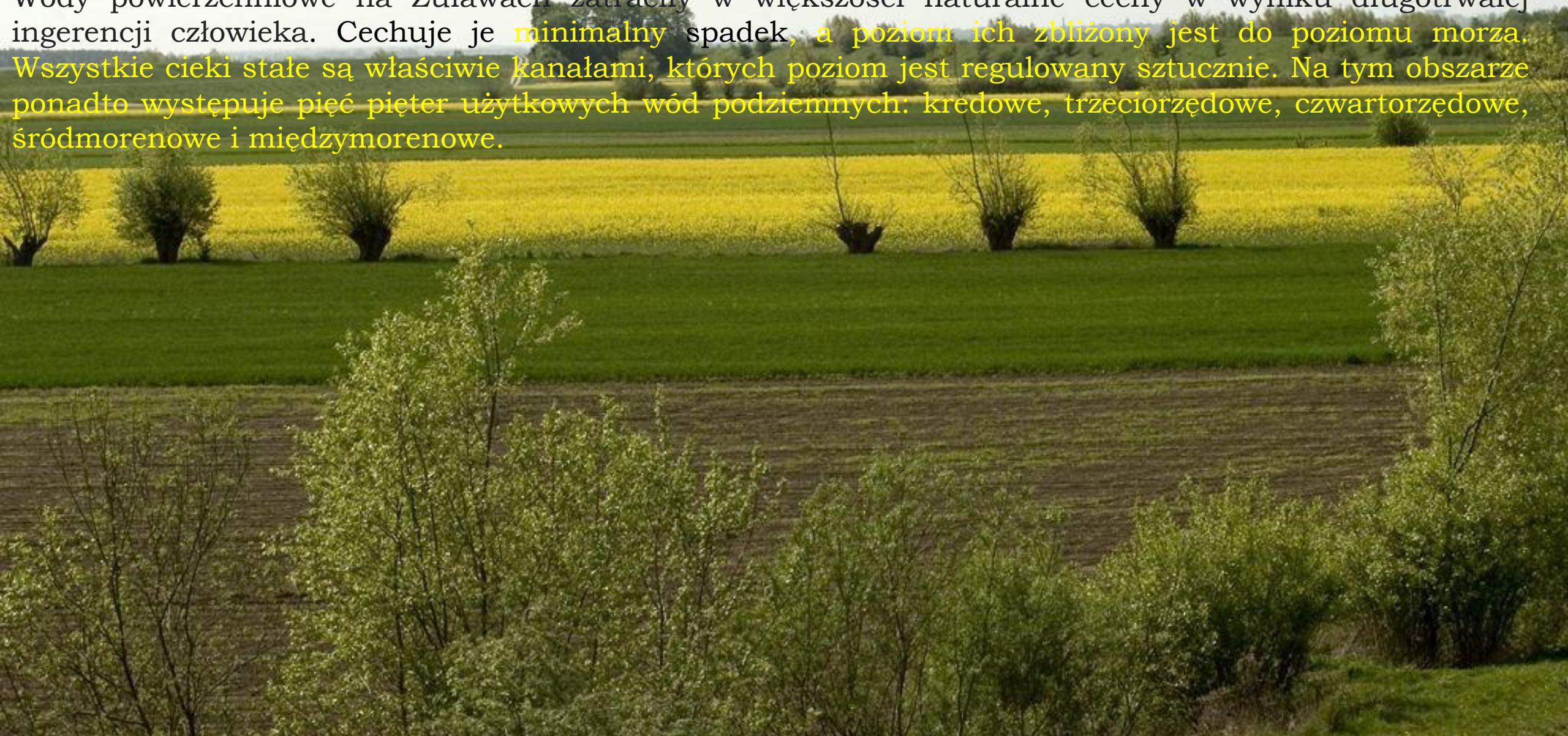






Sama droga usytuowana jest w krajobrazie, który ze względu na swą płaskość terenu, pozbawiony jest niemal całkowicie lasu, składający się w głównej mierze z rozległych pól.

Jest to teren zwany Żuławami, charakteryzujący się mocno nawodnionymi obszarami depresyjnymi. Wody powierzchniowe na Żuławach zatraciły w większości naturalne cechy w wyniku długotrwałej ingerencji człowieka. Cechuje je **minimalny spadek, a poziom ich zbliżony jest do poziomu morza. Wszystkie ciekі stałe są właściwie kanałami, których poziom jest regulowany sztucznie. Na tym obszarze ponadto występuje pięć pięter użytkowych wód podziemnych: kredowe, trzeciorzędowe, czwartorzędowe, śródmorenowe i międzymorenowe.**





Ze względu na występowanie w warstwie przypowierzchnowej gruntów słabonośnych o znacznej miąższości, 1/3 wartości kontraktu stanowią wzmocnienia podłoża. Jest to jedyna budowa drogi w Polsce, na której przewidziano wzmocnienie każdego m<sup>2</sup> powierzchni do wzmocnienia co oznaczało wzmocnienie 1 400 000m<sup>2</sup> powierzchni drogi. W tym celu zaprojektowano dziewięć typów wzmocnienia podłoża występujących w obrębie inwestycji. 15 do 17 palownic 24 godziny na dobę wciskało dreny, wykonywało dreny i pale przemieszczeniowe i kolumny żwirowo-betonowe na 60% powierzchni wzmocnienia.

Na budowę trzeba było przywieźć 11 mln ton kruszyw.

W celu wzmocnienia podłoża wbudowano 1709 km pali przemieszczeniowych, 6285 km drenów prefabrykowanych i 823 km kolumn żwirowo-betonowych.

Do budowy mostów tylko w pierwszym roku budowy użyto 4 200 ton stali, 33 000m<sup>3</sup> betonu konstrukcyjnego.

Główny wykonawcą robót jest Budimex SA Oddział Budownictwa Komunikacyjnego Północ w Warszawie oraz 165 podwykonawców.

Koszt inwestycji to prawie 1 300mln złotych. Termin ukończenia październik 2018 rok.

Pełni wrażeń wracaliśmy do Gdańska już o zmroku, podziwiając w obrębie Starego Miasta iluminacje świąteczne Bożonarodzeniowe.

Po dojechaniu do Hotelu i 15 minutowej przerwie , zebraliśmy się w sali konferencyjnej na zebraniu plenarnym członków Klubu.



## **Zebranie plenarne członków Klubu.**

- Prezes Krajowego Klubu kol. Jerzy Hydzik powitał przybyłych członków Klubu, w tym nowego członka Klubu z Katowic, kol. Jerzego Jakimowicza. Powitał też przybyłych 3 członków Oddziału SITK w Gdańsku: kol. Beatrycze Krewan-Michalską, kol. Jana Bogusławskiego i kol. Bernarda Staszkiwicza oraz Prezesa Oddziału kol. Włodzimierza Kubiaka.
- Na wstępie Prezes klubu kol. Jerzy Hydzik poinformował obecnych, że nie doczekawszy się aktualizacji strony internetowej Klubu przez Zarząd Krajowy, wykonaliśmy za zgodą Oddziału w Krakowie, własną stronę Klubu dostępną pod adresem <http://kkmhizt.sitk.org.pl> , ale także poprzez stronę internetową Oddziału SITK w Krakowie, w zakładce KKMHIKT. Zachęcił do odwiedzania tej strony, na której znajdują się już sprawozdania z dwóch naszych spotkań w 2017 roku, regulamin Klubu oraz inne aktualności i komunikaty.
- Kol. Hydzik Jerzy poprosił o uaktualnienie adresów e-mailowych, gdyż część zaproszeń przesyłanych do kolegów drogą mailową wracała, ponadto poprosił o potwierdzanie otrzymywanych zaproszeń i uczestnictwa w spotkaniu, co nam ułatwia organizację zebrań.
- Następnie kol. Jerzy Hydzik przedstawił w formie prezentacji sprawozdanie ze spotkania członków Klubu w Krakowie w dniu 19 października br.
- W głosowaniu jawnym, zebrani zatwierdzili jednogłośnie przedstawiony protokół.
- Ponieważ w naszym gronie była obecna dzisiejsza solenizantka Koleżanka Barbara Tomaszczyk, prezes w imieniu zebranych złożył serdeczne życzenia i wręczył okolicznościowy upominek.
- Prezes Klubu poinformował, iż zostało ustalone miejsce i termin następnego zebrania Klubu. Zebranie to odbędzie się w Toruniu, w dniach 16-17 kwietnia przyszłego 2018 roku. Oddział w Toruniu już przygotowuje program, szczegóły i zaproszenia roześlemy w styczniu przyszłego roku.







## **Referat tematyczny.**

Referat tematyczny przygotował w formie prezentacji i przedstawił kol. Jerzy Hydzik, na temat : „*Historia Kolei Aglomeracyjnych Małopolski*”, w którym omówił powstanie pierwszej w 1889 roku kolei lokalnej na odcinku Kraków-Kocmyrzów, następnie budowę dworca i linii kolejowej do kopalni soli w Wieliczce, pierwszy elektryczny pociąg zasilany z sieci trakcyjnej i współczesną szybką kolej miejską w Krakowie.

## **Dyskusja i sprawy wniesione:**

- Kolega Roland Pielech z Oddziału SITK w Zielonej Górze, przywiózł ciekawe zdjęcia z naszego pobytu w Kostrzynie nad Odrą, na kolejnym spotkaniu udostępni członkom.
- Kolega Janusz Korzeniowski z Oddziału we Wrocławiu, uczestniczy w naszym spotkaniu po dwuletniej przerwie, w czasie której zajmował się doradztwem przy reaktywowaniu linii tramwajowych w Olsztynie. Poinformował, że zostały reaktywowane 3 linie tramwajowe, na 22 km toru pojedynczego. Kursują po nich tramwaje typu Solaris, o ciekawej kolorystyce wybranej przez mieszkańców miasta Olsztyna. Pojawiły się pewne problemy eksploatacyjne i błędne rozwiązania projektowe, którymi się zajmował. Zaproponował że przygotowuje i chętnie przestawi na kolejnym spotkaniu klubowym szerzej całą problematykę rewitalizacji tramwajów w Olsztynie.

Na zakończenie zebrania plenarnego prezes Jerzy Hydzik złożył wszystkim uczestnikom i ich rodzinom życzenia spokojnych Świąt Bożego Narodzenia i wszelkiej pomyślności w Nowym Roku.

Po czym udaliśmy się na kolację koleżeńską do restauracji hotelowej. Wieczór umililiśmy sobie śpiewaniem, do którego zachęcił nas Prezes Oddziału w Gdańsku, który akompaniował nam na gitarze. Do gry na gitarze dołączył także kol. Marek Błeszyński i tak w miłej atmosferze spędziliśmy wieczór.



## **Dzień drugi 05 grudnia 2017 r.**

Po śniadaniu w Hotelu, udaliśmy się pieszo na dworzec kolejowy Gdańsk Wrzeszcz, skąd punktualnie o godzinie 8:01 wyruszyliśmy Pomorską Koleją Metropolitalną do Kościerzyny.

W 1930 roku zostało otwarte pierwsze lotnisko w Gdańsku. Zostało ono otwarte aby służyć regularnej komunikacji pasażerskiej. Już w 1931 roku w jego pobliżu powstała linia kolejowa, a na niej powstał przystanek kolejowy „Danzig Flugplatz” (od 1936 roku przystanek nazwano „Danzig Flughafen”), po zakończeniu działań wojennych przystanek nazwano „Gdańsk Lotnisko”. W 1974 roku lotnisko zostało zamknięte, a pobliski przystanek zmienił nazwę na „Gdańsk Zaspa”. Jednocześnie otwarto lotnisko „Gdańsk Rębiechowo” (od 2014 roku Lotnisko im. Lecha Wałęsy).

Początkowo komunikację z nim zapewniały autobusy, jednak z czasem, ze względu na rozbudowę pobliskich gdańskich osiedli oraz wzrost ruchu lotniczego, dojazd do niego stawał się coraz trudniejszy. Na ul. Słowackiego stanowiącej podstawową drogę dojazdową do lotniska zaczęły tworzyć się korki. Dojazd do lotniska trwał coraz dłużej. Ulica ta wkrótce została przebudowana i poszerzona, ale nie rozwiązało to problemu całkowicie.

Początkowo rozważano budowę linii tramwajowej, jednak ostatecznie zdecydowano się na odbudowę linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Kokoszek. Miało to dać szansę nie tylko na poprawę dojazdu do lotniska, ale również do nowo powstałych osiedli mieszkaniowych. Ponieważ lotnisko w Rębiechowie obsługuje również Gdynię powstała koncepcja, aby uruchomić także połączenie lotniska z Gdynią z wykorzystaniem fragmentu linii kolejowej nr 201. (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port).

Linia kolejowa z Gdańska Wrzeszcza do Gdańska Kokoszek (której śladem poprowadzono linię Pomorskiej Kolei Metropolitalnej) została otwarta 1 maja 1914 jako fragment linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz – Stara Piła.



Linia ta została zniszczona w marcu 1945 przez broniące rejon Gdańska wojska niemieckie. Wsadzenie 6 wiaduktów na odcinku Gdańsk Wrzesz – Kiełpinek spowodowało, że ewentualna odbudowa linii byłaby bardzo kosztowna.

Dodatkowo na niekorzyść jej odbudowy przemawiał fakt, iż miała ona tylko lokalny charakter – była wykorzystywana tylko jako połączenie Gdańska z Kartuzami. Pomimo iż powstał nawet społeczny komitet odbudowy tej linii, do jej odbudowy nie doszło.

W sierpniu 2005 pojawiło się pierwsze opracowanie dotyczące budowy kolei metropolitalnej w Trójmieście jako alternatywy dla ruchu samochodowego, a w maju 2007 powstało wstępne studium wykonalności. W lipcu 2008 projekt trafił na Listę Projektów Kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, natomiast w grudniu 2009 powstało studium wykonalności projektu.





Według pierwotnych założeń kolej metropolitalna miała połączyć Gdańsk i Gdynię z portem lotniczym w Gdańsku-Rębiechowie oraz Gdynię z planowanym portem lotniczym w Gdyni-Kosakowie. Planowano, że podczas budowy linia zostanie zelektryfikowana oraz będzie gotowa na Euro 2012.

31 maja 2010 sejmik województwa pomorskiego powołał spółkę Pomorska Kolej Metropolitalna, której celem stała się budowa tej linii kolejowej.

7 maja 2013 spółka PKM podpisała umowę na projekt i budowę tej linii z konsorcjum przedsiębiorstw Budimex i Ferrovial Agroman. Umowa obejmowała budowę:

- dwutorowej linii kolejowej nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa o długości 18,615km) ,
- jednotorową łącznicę nr 253,
- 8 przystanków osobowych (Gdańsk Strzyża, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Port Lotniczy,
- stację techniczną przy przystanku Gdańsk Rębiechowo,
- Lokalne Centrum Sterowania przy przystanku Gdańsk Matarnia,
- 41 obiektów inżynierskich: 17 wiaduktów kolejowych, 5 wiaduktów drogowych, 4 kładki dla pieszych, 15 przepusty i przejść pod torami przejścia dla zwierząt. Największym obiektem inżynierskim jest 940-metrowa estakada przy gdańskim lotnisku. Wszystkie obiekty inżynierskie zostały wykonane jako konstrukcje żelbetowe, z wyjątkiem wiaduktu nad linią nr 202 w okolicach przystanku Gdańsk Zaspą, który ma konstrukcję stalową.
- system sterowania ruchem ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym).

31 stycznia 2014 PKP PLK podpisały z Torpołem umowę na modernizację stacji Gdańsk Wrzeszcz w taki sposób, aby możliwe było połączenie linii 248 z tą stacją. 27 maja 2014 PKP PLK podpisały z konsorcjum przedsiębiorstw z Rubau Polska na czele umowę na rewitalizację i przebudowę fragmentu linii nr 201, koniecznego do wpięcia do niej linii nr 248.



SA 136 na stacji w Gdańsku Wrzeszczu



wę  
S,  
mii  
u)  
ię  
ej



Po przeszło godzinnej podróży pociągiem PKM dojeżdżamy do stacji Kościerzyna.







Pierwszą linią kolejową, która dotarła do Kościerzyny, była należąca do sieci Królewskiej Kolei Wschodniej (*Königliche Ostbahn*) linia kolejowa z Pszczółek, otwarta w 1885 r. Nie wiadomo, kiedy powstała w Kościerzynie pierwsza parowozownia. Przyjmuje się że kościerski obiekt powstał właśnie w tym czasie. Jego rola znacząco wzrosła po wybudowaniu magistrali węglowej Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia. Widniejący na budynku parowozowni rok 1929 jest datą powstania obecnego, a więc nie pierwszego, budynku parowozowni. W latach 2013-2014 przeprowadzono remont hali oraz budynków biurowych.

W ten sposób zabytkowe obiekty odzyskały dawny blask, a multimedialna ekspozycja stała się jedną z najnowocześniejszych w Polsce.











Muzeum dysponuje 45 jednostkami taboru i dwoma okolicznościowymi wystawami.

Największą część stanowią parowozy oraz już niespotykane pojazdy szynowe, W jednej z sal znajduje się ruchoma makieta stacji Kościerzyna, elementy różnych typów lokomotyw.





Dawne warsztaty i sama parowozownia przy odrobinie wyobraźnie sprawia wrażenie czynnych i wciąż eksploatowanych jednostek.

Po dwu godzinach, pełni wrażeń wsiadamy do autokaru i udajemy się w kierunku Obwodnicy Kościerzyny.





Inwestycja została wybudowana w województwie pomorskim, w powiecie kościerskim. Obwodnica o długości prawie 8 km stanowi fragment drogi krajowej nr 20 (Stargard Szczeciński)-Bytów-Kościerzyna-Egiertowo-Żukowo-Gdynia.

Oprócz nowej drogi o przekroju jednojezdniowym 2+1 o szerokości 2x3,5m dla przekroju 1+1, 3,5 +3,25 + 3,75 dla przekroju 2+1; wybudowano 4 węzły, przebudowano istniejące drogi publiczne kolidujące z obwodnicą wraz z obiektami, 5 wiaduktów i dwa miejsca do kontroli w ważenia pojazdów, przejścia dla zwierząt i ścianę oporową.

Postarano się również o wykonanie urządzeń służących ochronie środowiska: ekrany akustyczne, przepusty ekologiczne, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, zieleń i ogrodzenia na terenach leśnych. Przebudowano wiele km sieci energetycznych niskiego i wysokiego napięcia, sieci wodociągowych i gazowych, kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

Całość kosztowała ok. 237 mln zł. Wykonawcą był Strabag Infrastruktura Południe Sp. z o.o. i Transprojekt Gdańsk spółka z o.o.

Trasę obwodnicy przejechaliśmy w obu kierunkach, podziwiając jej przebieg i bardzo dobre wykonanie, a następnie skierowaliśmy się w drogę powrotną do Gdańska.

W drodze powrotnej nasz gospodarz, Prezes Oddziału SITK w Gdańsku kol. Włodzimierz Kubiak, przekazywał nam ciekawostki związane z mijanymi po drodze miejscami jak np. zabytkowy Klasztor i kościół w miejscowości Żukowo, rezerwat przyrodniczy ze 150-letnim lasem bukowym w rejonie Wieżycy, dom do góry nogami w Szymbarku u stóp góry Wieżycy i wiele innych.



A w trakcie przejazdu przez Gdańsk, po raz kolejny zwracał naszą uwagę na mijane zabytki starego miasta i inne ciekawe miejsca: Dworzec Główny PKP, Ratusz Miejski, Targ Węglowy z rozłożonym i rozświetlonym Jarmarkiem Bożonarodzeniowym oraz pomnik Stoczniovców, obiekt Europejskiego Centrum Solidarności, Teatr Szekspirowski.

I tak, pełni wrażeń, dotarliśmy do hotelu Logos, gdzie czekał już na nas obiad.

Tutaj nastąpiło zakończenia naszego spotkania klubowego; przewodniczący klubu kol. Jerzy Hydzik podziękował wszystkim uczestnikom za przybycie, a szczególne podziękowania skierował do organizatorów spotkania z Oddziału SITK w Gdańsku : dla Prezesa Włodzimierza Kubika, kol. Witolda Kamińskiego oraz kol. Krewan-Michalskiej, za zaangażowanie i wysiłek włożony w przygotowanie spotkania.

Dziękujemy wszystkim za wspólnie spędzony czas i do zobaczenia, na kolejnym plenarnym zebraniu KKMHiZT w Toruniu w kwietniu przyszłego roku.

Kraków, dnia 07 grudnia 2017 roku

Protokołowała

.....  
(Anna Bryksy)