

Załącznik nr 1 do decyzji znak:

ZRGo.6220.6/17.2021/2026.JG z dnia 13.02.2026 r.

Przedsięwzięcie pn.: „**Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo-Jegłownik od km 372 + 208 (km proj.) do km 377 + 428,50 (km proj.)**”.

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

Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo - Jegłownik od km 372+208 (km proj.) do km 377+428,50 (km proj.) o długości ok. 5,2 km i zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. Rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przedmiotowej sprawie rozbudowa dotyczy odcinka drogi o długości przekraczającej próg 1 km określony w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia.

Przedsięwzięcie, z uwagi na konieczność wykonania regulacji cieku i przebudowę wału przeciwpowodziowego, kwalifikuje się również do § 3 ust. 1 pkt 67 - budowie przeciwpowodziowej, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód.

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

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

Zakres projektu przewiduje:

- Budowę drogi o przekroju jednojezdniowym 2+1 o nośności konstrukcji nawierzchni 115kN/oś wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 22, obok korpusu drogowego stanowiącego wał przeciwpowodziowy.
- Wzmocnienie podłoża.
- Budowa skrzyżowań jednopoziomowych.
- Przebudowa lub rozbudowa dróg krzyżujących się z projektowaną drogą, na odcinku bezpośrednio przylegającym do drogi krajowej nr 22.
- Budowa dodatkowych jezdni, obsługujących przyległy teren.
- Budowa obiektów inżynierskich.
- Budowa/ przebudowa chodników, ścieżek pieszo –rowerowych.
- Budowa przejść dla zwierząt.
- Wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją a także zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (rosnących zbyt blisko jedni lub ograniczających widoczność lub w bardzo złym stanie zdrowotnym).
- Budowa/przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych.
- Budowa/ przebudowa odwodnienia drogi, w tym przepustów drogowych.
- Budowa oświetlenia drogowego.
- Przebudowa urządzeń i sieci kolidujących z inwestycją, m. in. sieci elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia, kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej, drenaży melioracyjnych, sieci teletechnicznych.
- Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń BRD.
- Budowa kanału technologicznego.

- Budowa stacji meteorologicznej.
- Budowę przepustów dla płazów i małych zwierząt.

Cały zakres projektowanego odcinka drogi krajowej nr 22 znajduje się poza terenem zabudowy. Najbliższa zabudowa znajduje się bezpośrednio przy planowanym skrzyżowaniu z drogą powiatową 1117N w km ok. 372+817 (km. projektowy), gdzie mieści się zakład usługowo-handlowy w km ok. 372+887 oraz w obszarze przejścia nad rzeką Fiszewką, gdzie w odległości kilkudziesięciu metrów zlokalizowanych jest kilka gospodarstw. Poza tym obszarami istniejąca zabudowa jest znacznie oddalona od planowanej inwestycji.

Przewidywany zakres prac na terenie województwa pomorskiego:

- przebudowa drogi krajowej nr 22 wraz ze wzmocnieniem podłoża na długości ok. 50m od początku inwestycji;
- przebudowa ścieżki pieszo-rowerowej na długości około 50 m;
- przebudowa drogi powiatowej 2931G na długości około 50 m.

Początek zakresu dotyczącego drogi krajowej ma miejsce na granicy województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego w km 372+208. Przez pierwsze 300 m projektowana droga przebiega po istniejącym korpusie, by w km 372+500 zejść w kierunku południowo-wschodnim na nowy ślad. W km ok. 372+817 zaplanowano realizację skrzyżowania z drogą powiatową 1117N w kierunku Fiszewa (woj. warmińsko-mazurskie) oraz drogą powiatową 2931G w kierunku Ząbrowa (woj. pomorskie).

Skrzyżowanie zaprojektowane zostało w formie ronda średniego. Wielkość ronda podyktowana została koniecznością podłączenia pięciu wlotów, spośród których dwa stanowią wloty drogi krajowej, jeden to wlot drogi powiatowej 2931G, jeden wlot drogi powiatowej 1117N oraz jeden wlot starodroża drogi krajowej. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania. Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. W obszarze skrzyżowania uwzględniono potrzeby komunikacji zbiorowej poprzez zaprojektowanie zatoki autobusowej na wylocie w kierunku Malborka. Dla kierunku Elbląg funkcjonować będzie w dalszym ciągu istniejąca zatoka na drodze gminnej 01 (starodrożu DK22). W poprzek drogi krajowej, przy wlocie na rondo z kierunku zachodniego zaprojektowane zostało przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym. Całość skrzyżowania, wszystkie wloty i zatoki autobusowe zostały oświetlone, a przejście dla pieszych i przejazd rowerowy dodatkowo doświetlone.

Skrzyżowanie zlokalizowane jest na łuku poziomym. W dalszej części droga przebiega na odcinku prostym. W zakresie około 500 m za skrzyżowaniem droga krajowa nr 22 zlokalizowana jest równolegle do istniejącego przebiegu. Za odcinkiem prostym zaprojektowany został łuk lewy. Mniej więcej w połowie łuku występuje największe

zbliżenie do istniejącej drogi krajowej i wynosi ono 35 m. W dalszym fragmencie droga istniejąca i projektowana oddalają się od siebie na odległość maksymalną 170 m. Nowy ślad drogi krajowej nr 22 po wyjściu z łuku wchodzi w odcinek prosty i następnie w obszarze przejścia nad rzeką Fiszewką wchodzi w łuk lewy. W odległości około 150m za łukiem znajduje się koniec realizowanego odcinka drogi krajowej, w miejscu którego zaplanowane jest skrzyżowanie w formie ronda średniego. Ma ono umożliwić komunikację z istniejącym śladem drogi krajowej.

Na odcinku od początku opracowania tj. granicy województwa do planowanego pierwszego skrzyżowania w formie ronda zastosowany został przekrój 1 x 2, tj. z jedną jezdnią składającą się dwóch pasów ruchu dla podróżujących w przeciwnych kierunkach. Pobocza drogi na tym odcinku zostały dodatkowo utwardzone na szerokości 0,50 m.

Na odcinku trasy od skrzyżowania z drogą powiatową do końca zakresu przyjęty został przekrój jednojezdniowy z naprzemiennymi dodatkowymi pasami ruchu do wyprzedzania, tj. przekrój 2+1. Zastosowanie tego przekroju wraz z rozdzieleniem kierunków ruchu barierą ochronną, pozwala na zaplanowanie bezpiecznych odcinków do wyprzedzania, co jest szczególnie istotne w przypadku znacznego udziału pojazdów ciężarowych. Pierwszy z dodatkowych pasów rozpoczyna się około 150 m za wylotem z ronda w kierunku Elbląga. Jest on przeznaczony dla podróżujących w kierunku wschodnim. Na tym samym odcinku podróżujący w kierunku Malborka mają do dyspozycji jeden pas ruchu. W kolejnym odcinku dodatkowy pas ruchu występuje dla podróżujących w kierunku m. Stare Pole. Dodatkowe pasy ruchu występują naprzeciw sobie w przekroju jezdni, zatem ich końce muszą być odpowiednio od siebie oddalone w celu zachowania warunków bezpieczeństwa. Kolejny dodatkowy pas jest przeznaczony dla podróżujących w stronę Elbląga. Tuż przed łukiem kołowym $R=1600$ m znajduje się kolejny obszar rozdzielający kliny końcowe. W tym miejscu kończy się również dodatkowy pas do wyprzedzania z kierunku Elbląga. Jego początek znajduje się tuż za planowanym skrzyżowaniem w formie ronda, które kończy planowany odcinek drogi krajowej.

W miejscu, w którym droga krajowa przekroczy rzekę Fiszewkę (w km około 376+820 istniejącego kilometraża) konieczna jest realizacja mostu zarówno nad rzeką jak i jej obwałowaniami. Dodatkowo pod mostem przeprowadzone zostaną dwie dodatkowe jezdnie przebiegające wzdłuż wałów rzeki.

Ostatnie skrzyżowanie znajduje się w odległości około 130 m od istniejącego śladu drogi krajowej, co ma umożliwić w przyszłości realizację obwodnicy miejscowości Jegłownik. Połączenie ze stanem istniejącym jest zaplanowane w postaci ronda średniego. Przez wyspę środkową ronda zostało wykonane utwardzenie, które umożliwi przejazd pojazdom wojskowym oraz ponadgabarytowym przez obszar skrzyżowania. Na wszystkich wlotach zastosowano odgięcie torów ruchu, co ma na celu fizyczne spowolnienie pojazdów przed wlotem do ronda. Rondo wyposażone jest w dwa wloty.

Jeden wlot drogi krajowej od strony zachodniej. Drugi wlot drogi krajowej od strony północnej, który zapewni połączenie z dalszym przebiegiem istniejącej drogi krajowej przez miejscowość Jegłownik. Ponadto rondo posiada rezerwę na trzeci wlot, który umożliwi podłączenie w przyszłości obwodnicy Jegłownika, która stanowić będzie nowy ślad drogi krajowej nr 22 i zastąpi jej obecny przebieg przez miejscowości Nowy Dwór Elbląski oraz Jegłownik.

Ostatni odcinek drogi krajowej nr 22 stanowi podłączenie istniejącego śladu DK22 z kierunku Elbląga do projektowanego ronda. Odcinek ten zaprojektowany został na łuku i z pasami ruchu szerokości powiększonymi o niezbędne poszerzenia. Mając na uwadze tymczasowy charakter tego odcinka jako drogi krajowej i zaliczenie go w poczet dróg gminnych w przyszłości, zaprojektowano jego pochylenie poprzeczne jak dla drogi klasy L o prędkości projektowej 40 km/h, co wymagać będzie uzyskania stosownego odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

Około 110 m za rondem znajduje się skrzyżowanie drogi krajowej nr 22 z jej starodrożem z kierunku zachodniego. Skrzyżowanie zostało zaprojektowane jako skanalizowane.

Układ wysokościowy drogi krajowej 22 musi uwzględniać specyfikę pracy systemu melioracyjnego na obszarze Żuław Wiślanych. Droga w stanie istniejącym w zdecydowanej większości przebiega po korpusie wału rzeki Fiszewki. Rzędna góry wału wynosi około 1,70 – 1,80 m n.p.m. i w przypadku, gdzie projektowana droga będzie znajdowała się w jej dotychczasowym śladzie rzędne te zostały uwzględnione jako wartość minimalna. Na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z drogą powiatową 1117N a mostem nad rzeką Fiszewką, niweleta projektowanej drogi została wyniesiona ponad przyległy teren i poprowadzona na rzędnej około 1,60 m n.p.m. Wynika to z konieczności przejścia ponad licznymi rowami melioracyjnymi, w śladzie których muszą zostać umieszczone przepusty pod korpusem drogowym. Na dojściu do projektowanego obiektu mostowego niweleta drogi została wyniesiona w celu zachowania skrajni 4,50 m ponad projektowanymi dodatkowymi jezdniami przebiegającymi wzdłuż rzeki. W obszarze przejścia nad lustrem wody projektowana droga krajowa zapewni skrajnię nie mniejszą niż ta, która funkcjonuje na moście w istniejącym śladzie drogi krajowej.

Skrzyżowanie w km 372+817 zostało zaprojektowane jako rondo średnie. Wielkość ronda została dobrana w taki sposób, aby możliwe było podłączenie do niego pięciu wlotów krzyżujących się w tym miejscu dróg. Wszystkie wloty na rondo zostały zaprojektowane pod kątem prostym do ronda lub możliwie zbliżonym do 90 stopni. Każdy z wlotów na rondo został ukształtowany w taki sposób, aby fizycznie ograniczyć prędkość pojazdów dojeżdżających poprzez odgięcie torów ruchu. W obszarze skrzyżowania uwzględniono potrzeby komunikacji zbiorowej poprzez zaprojektowanie zatoki autobusowej na wylocie w kierunku Malborka. Dla kierunku Elbląg funkcjonować będzie

w dalszym ciągu istniejąca zatoka na starodrożu. Pomiedzy zatokami oraz w obszarze całego skrzyżowania zapewniono komunikację niechronionym uczestnikom ruchu drogowego poprzez zastosowanie ścieżek pieszo-rowerowych i chodników. Wzdłuż korpusu drogi krajowej będzie znajdować się ścieżka pieszo-rowerowa, która umożliwi komunikację na kierunku Stare Pole – Jegłownik poprzez połączenie z istniejącą ścieżką z kierunku Malborka. Wzdłuż dróg powiatowych 2931G oraz 1117N została zaprojektowana ścieżka pieszo-rowerowa, która przecina drogę krajową przy wlocie z kierunku Malborka. Odcinki chodników znajdują się przy peronach autobusowych oraz przejściach dla pieszych. Całość skrzyżowania będzie oświetlona

Skrzyżowanie w km 377+ 403 zostało zaprojektowane jako rondo średnie. Forma skrzyżowania została dobrana w taki sposób, aby możliwa była komunikacja ze starodrożem drogi krajowej i jednocześnie możliwe było włączenie kolejnego wlotu planowej kontynuacji nowego śladu drogi krajowej w postaci obwodnicy Jegłownika. Wloty na rondo zostały zaprojektowane pod kątem prostym do ronda lub możliwie zbliżonym do 90 stopni. Każdy z wlotów na rondo został ukształtowany w taki sposób, aby fizycznie ograniczyć prędkość pojazdów dojeżdżających poprzez odgięcie torów ruchu. Całość skrzyżowania będzie oświetlona.

Skrzyżowanie znajdujące się w km 0+110, które umożliwią lokalną komunikację na starodrożu drogi krajowej. Po wybudowaniu obwodnicy Jegłownika będzie to skrzyżowanie na połączeniu dwóch dróg gminnych, gdyż łącznik DK 22 zostanie zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Drogi innej kategorii są przebudowywane jedynie w niezbędnym zakresie do wykonania ich wlotów na skrzyżowania zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami bezpieczeństwa. Przebudowane zostały wszystkie zjazdy na projektowanym odcinku.

Oprócz rozbudowy drogi krajowej nr 22 w zakres inwestycji wchodzi budowa, rozbudowa lub przebudowa kilku odcinków innych dróg publicznych w zakresie niezbędnym do poprawnego wykonania skrzyżowań z tymi drogami. Są to drogi powiatowe i gminne.

Realizacja nowej formy skrzyżowania na drodze krajowej 22 w postaci ronda wymusza konieczność przebudowy i rozbudowy odcinków dróg powiatowych 2931G oraz 1117N. W obszarach bezpośrednio przyległych do skrzyżowania drogi powiatowe zostaną oświetlone. W zakresie planowanej inwestycji nie występują żadne publiczne drogi gminne będące w kolizji z projektowanym zakresem prac.

Do dróg gminnych zostały zaliczone odcinki starodroża, które po wybudowaniu nowego śladu drogi krajowej nr 22 zostaną przekształcone na drogi niższej kategorii.

W związku z koniecznością zapewnienia obsługi przyległych działek budowlanych w kilku miejscach zaprojektowano dodatkowe jezdnie. Lokalizacja dodatkowych jezdni została określona po dogłębnej analizie dostępności przyległych do drogi krajowej

terenów. Dodatkowe jezdnie zaprojektowano po obu stronach drogi krajowej nr 22, natomiast od strony południowej na niemal całym jej zakresie.

Dodatkowa jezdnia DJ01P zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po południowo-zachodniej stronie ronda nr 1. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do drogi powiatowej 1117N.

Dodatkowa jezdnia DJ02P zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po południowo-wschodniej stronie drogi krajowej nr 22 na odcinku od ronda nr 1 do rzeki Fiszewki. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do drogi powiatowej 1117N od strony zachodniej oraz poprzez włączenie do dodatkowej jezdni DJ01L od strony wschodniej. Całkowita długość drogi wynosi nieco ponad 4 km. Szerokość jezdni została wyznaczona na ok. 5,0 m z uwagi na konieczność zapewnienia komunikacji dla zakładów przetwórczych znajdujących się wzdłuż drogi. Dodatkowa jezdni na wysokości mostu w ciągu drogi krajowej przecina obszar przejścia dla zwierząt, stąd zaprojektowano jej pochylenie skarp 1:3.

Dodatkowa jezdnia DJ01L zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po wschodniej stronie drogi krajowej w obszarze planowanego mostu nad rzeką Fiszewką od jej południowej strony, a także będzie stanowić główny dojazd do przepompowni Mojkowo. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do starodroża drogi krajowej 22 (przyszła droga niższej kategorii). Wzdłuż drogi zapewniono wydzielenie ruchu pieszego na chodnik. Droga przechodzi pod obiektem mostowym w ciągu DK22, który zapewnia również rezerwę w postaci przejścia dla zwierząt, stąd pochylenie skarp dodatkowej jezdni ukształtowane zostało na 1:3.

Dodatkowa jezdnia DJ02L zapewnia komunikację dla działek znajdujących się po wschodniej stronie drogi krajowej w obszarze planowanego mostu nad rzeką Fiszewką od jej północnej strony. Komunikacja z systemem dróg publicznych została zapewniona poprzez włączenie do starodroża drogi krajowej 22 (przyszła droga niższej kategorii). W ramach włączenia DJ02 zostanie wykonana zmiana lokalizacji zatoki autobusowej przy starodrożu drogi krajowej. Droga przechodzi pod obiektem mostowym w ciągu DK22, który zapewnia również rezerwę w postaci przejścia dla zwierząt, stąd pochylenie skarp dodatkowej jezdni ukształtowane zostało na 1:3.

W miejscach, w których obecnie istnieją przystanki autobusowe, zostały zaprojektowane pary przystanków w obu kierunkach. Niekiedy następuje nieznaczne przemieszczenie przystanku w stosunku do istniejącej lokalizacji ze względu na występowanie skrzyżowań, łuków w planie czy ograniczenia wynikające z istniejącego zagospodarowania terenu (np. zjazdy). Wszystkie przystanki są wyposażone w pełnowymiarowe zatoki autobusowe, perony autobusowe szerokości ok 2 m z dojazdami w postaci chodników szerokości ok. 2 m lub ścieżek pieszo-rowerowych szerokości 2,5-

3,0 m i miejsca na wiaty autobusowe. Pomiędzy przystankami wyznaczono przejścia dla pieszych.

Zaprojektowana została para przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu (rondzie) w km ok. 372+817. W tym miejscu wykonana została zatoka autobusowa wzdłuż drogi krajowej nr 22 za jej wylotem z ronda w kierunku zachodnim dla podróżujących w stronę Malborka. Dla przeciwnego kierunku ruchu obsługę zapewnia istniejący przystanek autobusowy wyposażony w zatokę, oddalony od skrzyżowania o niespełna 300m. W tym przypadku nie ma konieczności korekty samej zatoki, natomiast realizowane jest dojście w postaci ścieżki pieszo-rowerowej, jak również zapewnione jest miejsce na wiatę, a sama zatoka została doposażona w peron. Na wysokości km 376+900, wzdłuż starodroża (istniejącej) drogi krajowej konieczna jest korekta istniejącej zatoki autobusowej, z uwagi na potrzebę podłączenia dodatkowej jezdni w miejscu lokalizacji zatoki w stanie istniejącym. Zatoka została przesunięta w kierunku zachodnim o około 50 m, wyposażona w peron oraz dojście.

Od początku zakresu drogi krajowej do ok km. 372+800 w stanie istniejącym znajduje się ścieżka pieszo-rowerowa, która nie koliduje z zakresem planowanej inwestycji i przewidziana jest do dalszego funkcjonowania. Od km 372+610 do km 373+170 zaprojektowana została jednostronna ścieżka pieszo-rowerowa zapewniająca obsługę w obszarze skrzyżowania dla pieszych i rowerzystów. Łączy się ona w km 372+610 ze ścieżką istniejącą, następnie komunikuje przystanek autobusowy dla podróżujących w kierunku Malborka, potem przecina skrzyżowanie w postaci ronda na dwóch wlotach, w dalszej części przechodzi wzdłuż zatoki autobusowej dla kierunku Elbląga, by tuż za nią skończyć bieg na włączeniu w pobocze starodroża drogi krajowej. W obszarze pierwszego skrzyżowania zaprojektowana została również jednostronna ścieżka pieszo-rowerowa na całej długości przebudowywanych dróg powiatowych. Ma ona szerokość około 2,5 m i przebiega w poprzek drogi krajowej na jej zachodnim wlocie do ronda.

W celu usprawnienia komunikacji pieszej zaprojektowany został jednostronny chodnik na całej długości dodatkowej jezdni DJ01L, co ma na celu ułatwienie komunikacji pomiędzy zabudową znajdującą się po południowej stronie, a przystankami autobusowymi przy starodrożu drogi krajowej.

Przy wszystkich zatokach autobusowych zaprojektowano perony autobusowe szerokości 2,0-2,5 m i dojścia do nich chodnikami szer. 2 m.

Projektowany most MS-1 umożliwia przeprowadzenie drogi DK-22 nad rzeką Fiszewką, wałami przeciwpowodziowymi oraz drogami dodatkowymi DJ01L i DJ02L. Kształt obiektu w planie i profilu został dostosowany do parametrów drogi na obiekcie, tras komunikacyjnych pod obiektem oraz przylegającego terenu.

Zaprojektowano ustrój nośny płytowo-belkowy, sprężony, ciągły, trzyprzęsłowy, pracujący w schemacie belki wolnopodpartej na przyczółkach oraz filarach.

Dane techniczne:

- Rozpiętość przęsła: $L_t = 34,27 + 50,28 + 34,27 \text{ m}$,
- Długość całkowita obiektu: $L = 150,24$ (w osi skrzydeł),
- Szerokość całkowita obiektu: $16,95 \text{ m}$
- Klasa drogi na obiekcie: GP.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie sprawowany nadzór środowiskowy, który na bieżąco będzie monitorował możliwość oddziaływania prowadzonych prac na środowisko i podejmował w razie potrzeby odpowiednie działania zaradcze.