

Drogi Krajowe Pomorza Zachodniego

Informator o działalności
Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych
i Autostrad
Oddział w Szczecinie



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Szczecinie

ROK 2011

Szczeciński oddział GDDKiA

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jest jednym z 16 terenowych oddziałów zarządcy dróg krajowych – najważniejszych tras w Polsce. Odpowiada za budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę wszystkich dróg krajowych oraz mostów i innych obiektów inżynierskich na tych drogach.

Siecią dróg administruje Oddział w Szczecinie z 7 rejonami w: Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim, Lipianach, Nowogardzie, Koszalinie, Szczecinku i Wałczu. W tej strukturze działa również 13 obwodów drogowych. Pracownicy służby liniowej na bieżąco w ramach swoich obowiązków monitorują stan dróg, dokonują objazdów i we współpracy z innymi służbami reagują na ewentualne sytuacje kryzysowe.

GDDKiA prowadzi duże inwestycje drogowe. W ostatnich latach powstało wiele obwodnic ułatwiających przejazd i przynoszących ulgę mieszkańcom miejscowości, przez które wcześniej przebiegały ruchliwe drogi. Została również wybudowana zupełnie nowa droga S3 pomiędzy Szczecinem, a Gorzowem Wielkopolskim. Prowadzimy prace przygotowawcze do kolejnych dużych inwestycji, które są przewidziane do realizacji w kolejnym budżecie UE na lata 2014-2020. Finałem tych działań będzie powstanie sieci komfortowych i bezpiecznych dróg ekspresowych oraz autostrad.

Bardzo ważnym elementem działalności GDDKiA również o utrzymanie istniejących dróg krajowych. Zarówno jeśli chodzi o utrzymanie zimowe, jak i o utrzymanie letnie. Wymiana uszkodzonych barier, dbanie o oznakowanie, koszenie trawy, czyszczenie rowów to działania może mało spektakularne, ale dzięki nim możemy bezpiecznie poruszać się po drogach. Odcinki dróg o gorszej nawierzchni wymagają większych zabiegów i są sukcesywnie remontowane. Wszystkie te działania mają zapewnić kierowcom możliwie najbardziej komfortowe warunki podróży zachodniopomorskimi drogami krajowymi.



KONTAKT

GDDKiA Oddział Szczecin
 al. Bohaterów Warszawy 33
 70-340 Szczecin

tel. 91 43 25 300, fax 91 484 39 97, 484 38 73

email: szczecin@gddkia.gov.pl

www: www.gddkia.gov.pl



Generalna Dyrekcja
 Dróg Krajowych i Autostrad
 Oddział w Szczecinie

Nasze drogi

Sieć dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA O/Szczecin w naszym regionie liczy 1044 kilometrów, składają się na nią następujące drogi krajowe: 3, 6, 10, 11, 13, 20, 23, 22, 25, 26, 31, 37 oraz autostrada A-6. Nasza sieć drogowa zapewnia połączenie z każdym regionem Polski, jak i z naszym zachodnim sąsiadem, czyli Niemcami.



Wykaz dróg w Oddziale Szczecin.

Numer drogi krajowej	Przebieg	Długość zarządzanego odcinka
3	Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce	136,1 km
6	Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo	184,3 km
10	Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk	146,8 km
11	Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wielkopolski – Bytom	114,4 km
13	Szczecin – Przeclaw – Rosówek	10,9 km
20	Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia	175,9 km
22	Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki	59,2 km
23	Myślibórz – Sarbinowo	32,8 km
25	Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica	21,9 km
26	Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice	53,1 km
31	Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice	91,7 km
37	Darłowo – Karwice	14,5 km

Jak jest i jak będzie

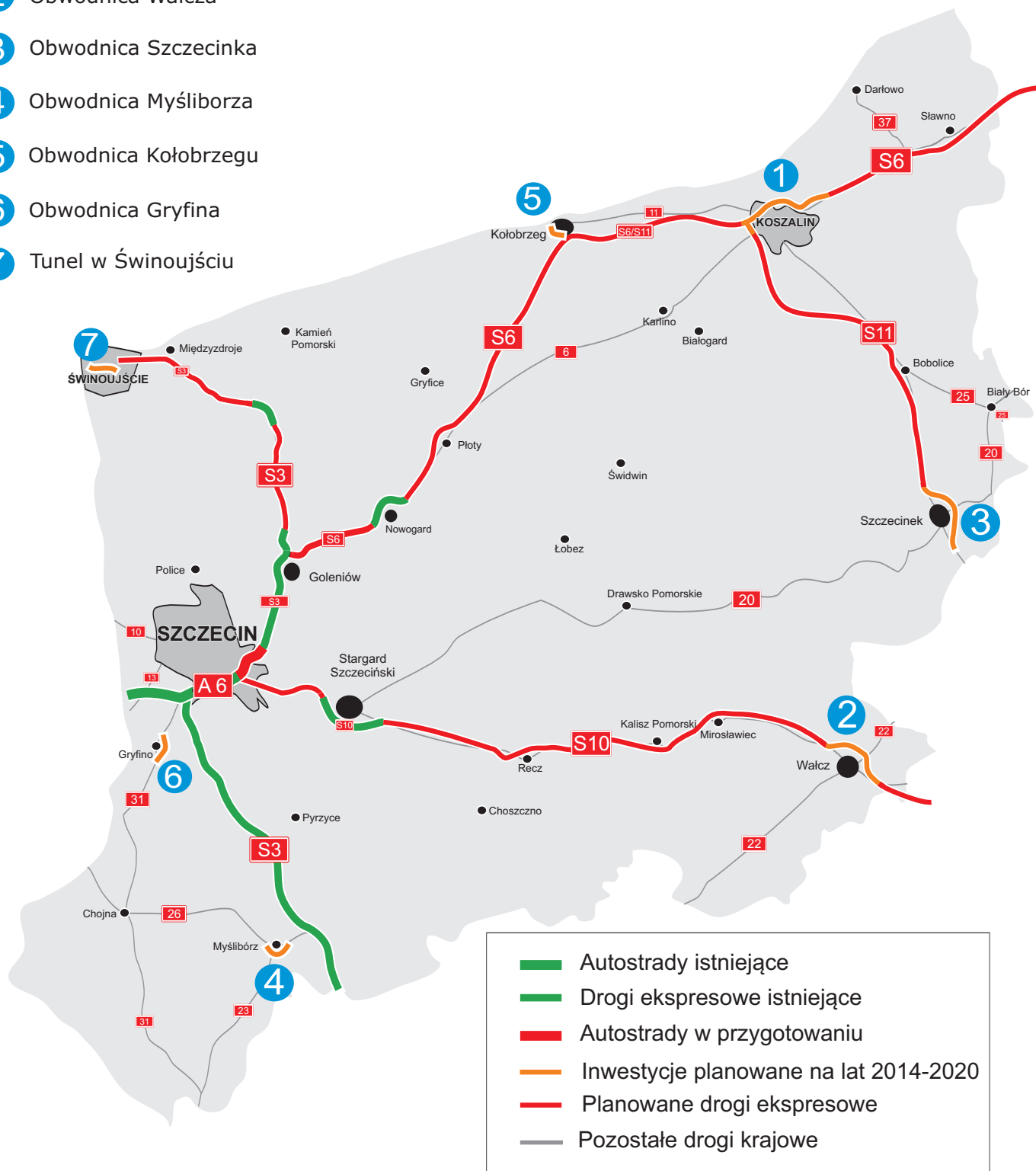
Według stanu na koniec roku 2011 mamy w naszym województwie 21 kilometrów autostrady A6 oraz 130 kilometrów dróg ekspresowych S3, S6 i S10. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad konsekwentnie realizuje program budowy dróg krajowych w naszym regionie. Finałem naszych działań będzie wybudowanie całej sieci bezpiecznych i komfortowych dróg ekspresowych numer: 3, 6, 10 i 11, autostrady A6 oraz obwodnic najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym miejscowości na pozostałych drogach krajowych.



Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych

Drogi planowane do realizacji w latach 2014-2020

- 1 Obwodnica Koszalina i Sianowa
- 2 Obwodnica Wałcza
- 3 Obwodnica Szczecinka
- 4 Obwodnica Myśliborza
- 5 Obwodnica Kołobrzegu
- 6 Obwodnica Gryfina
- 7 Tunel w Świnoujściu



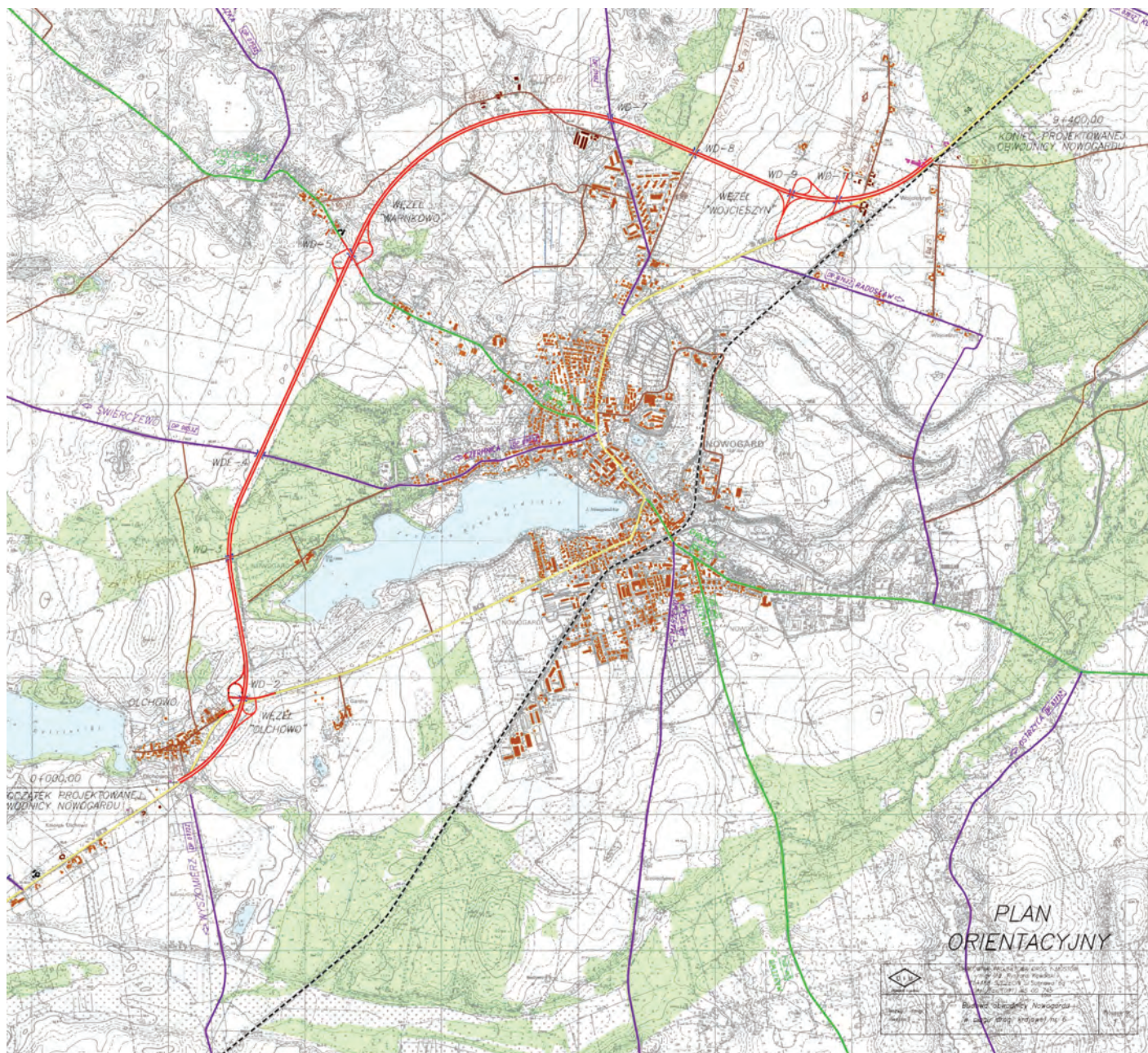
Obwodnica Nowogardu

Nowogard od wielu lat był jednym z miejsc, w których kierowcy tracili wiele czasu stojąc w korkach szczególnie nasilających się w okresie wakacyjnym. Droga krajowa nr 6, jedna z głównych tras prowadzących nad Morze Bałtyckie przebiegała przez samo centrum miasta. Ruchliwa droga powodowała uciążliwość dla mieszkańców Nowogardu związane choćby z hałasem, czy spalinami. Aby zmienić tą sytuację w kwietniu 2010 roku rozpoczęła się budowa obwodnicy Nowogardu.

Obwodnica Nowogardu ma długość ponad 9 kilometrów, jest to dwujezdniowa droga ekspresowa o dwóch pasach ruchu w każdą stronę. Nowa trasa omija miasto od północnego zachodu. Połączenie z pozostałymi drogami zapewniają 3 węzły drogowe, dwa przy włączeniach do DK nr 6 (węzły Nowogard Zachód w rejonie Olchowa i Nowogard Wschód w rejonie Wojcieszyn) oraz węzeł Nowogard Północ przy miejscowości Warnkowo, który skomunikuje

obwodnicę z drogą wojewódzką nr 106. Obwodnica posiada wiele zabezpieczeń zmniejszających jej oddziaływanie, ekrany akustyczne, przepusty umożliwiające migrację zwierząt, a kanalizację wraz z systemem piaskowników i separatorów materiałów ropopochodnych, siatki wygradzające.

Jedna jezdnia obwodnicy została oddana do ruchu 29 października tego roku. Od tej chwili mieszkańcy Nowogardu odetchnęli od ciężkiego ruchu tranzytowego, który wcześniej każdego dnia przetaczał się pomiędzy domami. Obwodnica funkcjonuje jeszcze na zasadach tymczasowej organizacji ruchu, ale również kierowcy już odczuwają korzyści w postaci krótszego czasu podróży krajową „szóstką”. Według kontraktu inwestycja powinna się zakończyć w lutym przyszłego roku, ale jeszcze przed tegorocznymi Świętami Bożego Narodzenia druga jezdnia obwodnicy zostanie udostępniona dla ruchu. Wówczas już bez żadnych dodatkowych





UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ograniczeń omiemy Nowogard z prędkością 120 km/h jadąc wygodną i bezpieczną drogą ekspresową.

Budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi S6 jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Całkowity koszt realizacji projektu wynosi 228 000 000,00 PLN. Wartość dofinansowania ze środków UE wynosi 185 691 228,96 PLN.



długość:	9,41 km
klasa drogi:	S
prędkość projektowa drogi:	100 km/h
szerokość jezdni:	2 x (2 x 3,5m)
szerokość pasów awaryjnych:	2 x 2,50 m
szerokość pasu rozdzielu:	4,0 m
węzły drogowe:	3
wiadukty:	9
ekrany akustyczne:	2,2 km



Obwodnica Miękowa

W drodze nad morze przejazd przez Miękowo stwarzał szczególne problemy. Przejście drogi nr 3 z 2 jezdni do jednej przed samą miejscowością, w której prędkość jest ograniczona do 50 km/h powodowało powstawanie długich korków. Mieszkańcy miejscowości musieli przez wiele lat żyć pośród tysięcy pojazdów przejeżdżających pod ich oknami. Aby rozwiązać problemy komunikacyjne w tym miejscu w grudniu 2009 roku rozpoczęła się budowa obwodnicy Miękowa.

Obwodnica Miękowa jest dwujezdniową drogą ekspresową o dwóch pasach ruchu w każdą stronę i łącznej długości 4,8 kilometra. Obwodnica omija Miękowo od zachodu wyprowadzając ruch tranzytowy z miejscowości. Na obwodnicy powstał węzeł Miękowo łączący obwodnicę z drogą powiatową w kierunku Stepnicy. Planowane jest wygrodenienie drogi od otaczającego terenu, woda z drogi splywa do 5 zbiorników retencyjno – odparowujących z urządzeniami podczyszczającymi. Ulica Wolińska z Goleniowa dawniej krzyżująca się z krajową trójką została przełożona obok drogi krajowej i będzie prosto do Miękowa.

W lipcu tego roku jedna jezdnia obwodnicy została oddana do ruchu. Tym samym mieszkańcy miejscowości otrzymali ciszę i spokój. Ruch drogowy w tym miejscu również się usprawnił. Zakończenie inwestycji według kontraktu to maj 2012, jednak już w grudniu tego roku obie jezdnie drogi, wraz z węzłem zostaną oddane do ruchu. Nie będzie już żadnych tymczasowych ograniczeń, a droga ekspresowa ze Szczecina nad morze wydłuży się o kolejne kilometry.

Budowa obwodnicy Miękowa w ciągu drogi krajowej nr 3 jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Całkowity koszt realizacji projektu wynosi 65 000 000,00

PLN. Wartość dofinansowania ze środków UE wynosi 50 196 161,00 PLN.

długość inwestycji:	4,8 km
klasa drogi:	S
prędkość projektowa drogi:	100 km/h
szerokość jezdni:	2 x (2 x 3,5m)
szerokość pasów awaryjnych:	2 x 2,50 m
szerokość pasu rozdzielającego:	4,0 m
węzły drogowe:	1
wiadukty:	2
przepusty:	3
przejazd gospodarczy:	1



Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic

Na drodze krajowej nr 3 w rejonie Parłówka wielokrotnie tworzyły się korki. Uciążliwe zwłaszcza w sezonie wakacyjnym. W tym miejscu droga krajowa numer 3 ostro skręca na zachód, dodatkowo krzyżuje się z drogą wojewódzką numer 107 na Kamień Pomorski i 108 z kierunku Golczewa i Płot. Krajowa trójka była na tym odcinku jednojezdniową trasą przebiegającą przez miejscowości Troszyn,



Parłówko i Ostromice. Dodatkowe utrudnienie stanowił znajdujący się na drodze wojewódzkiej nr 107 przejazd kolejowy strzeżony na linii kolejowej Świnoujście – Szczecin. Opuszczenie szlabanów na przejeździe często wywołuje zator sięgający aż krajowej. Dlatego postanowiono wybudować obwodnicę Troszyna, Parłówka i Ostromic, jej realizacja rozpoczęła się w grudniu 2009 roku.

Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostromic jest drogą ekspresową o długości 6,1 kilometra. Na trasie powstał węzeł Parłówko, który łączy drogę krajową nr 3 z drogami wojewódzkimi nr 107 i 108. Przebudowany został również lokalny układ komunikacyjny, a w ciągu drogi wojewódzkiej nr 107 powstał wiadukt prowadzący nad torami kolejowymi, dzięki niemu kierowcy nie będą już musieli czekać na przejazd pociągu i podniesienie rogatek. W ramach inwestycji powstały 4 wiadukty, most, kładka dla pieszych i przejście ekologiczne.

W lipcu 2011 roku obwodnica została uruchomiona na zasadach tymczasowej organizacji ruchu. Pozwoliło to dokończyć prace przy wiadukcie nad torami kolejowymi. W październiku tego roku po to aby zakończyć prace w rejonie Troszyna część obwodnicy została wyłączona z ruchu. Prace te już się kończą i jeżeli zostaną uzyskane odpowiednie pozwolenia to obwodnica zacznie funkcjonować już bez żadnych dodatkowych ograniczeń jeszcze przed końcem 2011 roku.

Zadanie to finansowane jest ze środków krajowych, a wartość projektu wynosi 131 miliony złotych.

główne parametry trasy	
długość:	6,131 km
klasa drogi:	S
prędkość projektowa drogi:	100 km/h
dla jednej jezdni:	
szerokość jezdni:	7,00m (2 x 3,50 m)
szerokość poboczy utwardzonych:	2 x 2,00 m
dla dwóch jezdni:	
szerokość jezdni:	2 x (2 x 3,5m)
szerokość pasów awaryjnych:	2 x 2,50 m
szerokość pasu rozdziału:	4,0 m
Przejścia dla zwierząt:	6
wiadukty:	4

Budowa węzła Tczewska wraz z przebudową autostrady A6

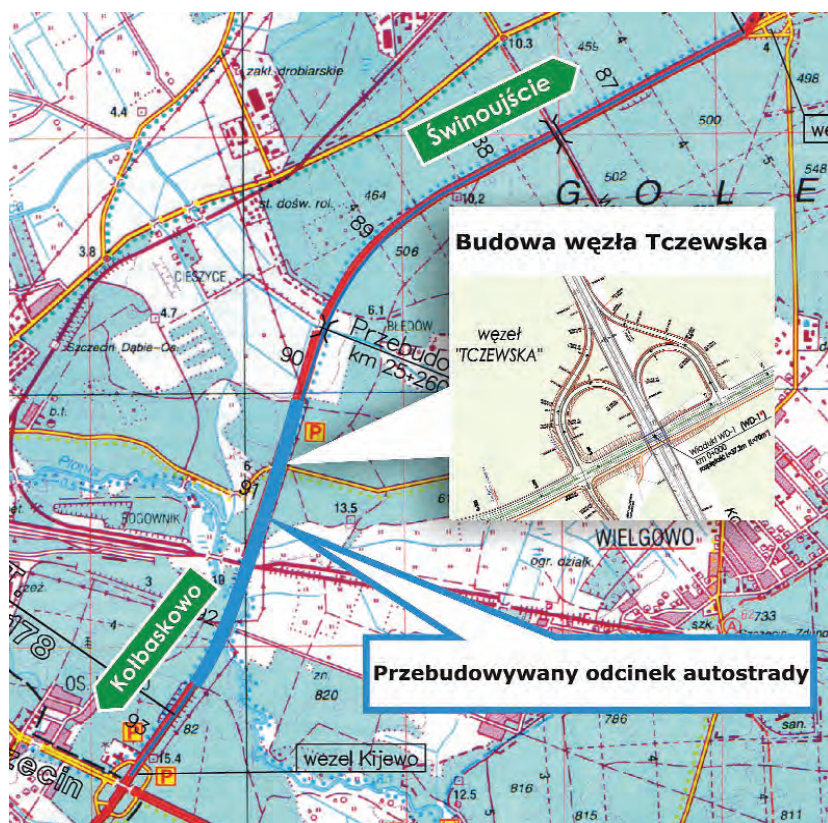
Podsześcińska autostrada A6 pomiędzy węzłami Kijewo i Rzęśnia jest ostatnim istniejącym jeszcze w Polsce fragmentem oryginalnej poniemieckiej autostrady. Kierowcy na obu jezdniach jeżdżą po ułożonych w latach 30 ubiegłego wieku płytach betonowych. Nawierzchnia drogi jest w złym stanie, a klawiszujące popękane płyty



betonowe wymagają wielu działań z zakresu bieżącego utrzymania. Brakuje również pasa awaryjnego i wielu innych elementów, które tworzą współczesną autostradę. Średni dobowy ruch na tym odcinku wynosi 22 tysiące pojazdów, a w sezonie wakacyjnym grubo przekracza 30 tys. pojazdów, w tym wiele ciężarówek jadących do portu w Świnoujściu.

W październiku tego roku rozpoczęła się przebudowa odcinka autostrady od długości 2,2 kilometra w rejonie przyszłego węzła Tczewska. W połowie listopada została wprowadzona tymczasowa organizacja ruchu, samochody zostały skierowane na jezdnię wschodnią, po której ruch odbywa się dwukierunkowo. Płyty betonowe są kruszone i zostaną wykorzystane jako podbudowa, a w ich miejsce powstanie nowa nawierzchnia bitumiczna. Droga zostanie również poszerzona o pas awaryjny. Drugim etapem prac będzie budowa nowego węzła Tczewska w miejscu w którym obecnie autostradę przecina ulica Tczewska (pierwszy wiadukt jadąc od strony węzła Kijewo do Świnoujścia). Prace te powinny rozpocząć się w połowie przyszłego roku. Zadanie to jest realizowane w porozumieniu z Miastem Szczecin, które wybuduje drogi prowadzące do węzła. Po uruchomieniu nowego węzła w związku ze zmianą układu komunikacyjnego w tym rejonie zostanie zamknięte kolizyjne skrzyżowanie na drodze S3 z ulicą Goleniowską i zamknięty wjazd na węzeł Rzęśnia od strony miejscowości Wielgowo.

- klasa techniczna "A" - autostrada,
- prędkość projektowa V_p - 100 km/h,
- szerokości jezdni 2 x 7,00 m (po dwa pasy ruchu),
- szerokość pasa awaryjnego postoju 2 x 2,50 m,
- szerokość poboczy ziemnych 2 x 1,25 m,
- szerokość pasa dzielącego 5,00 m (łącznie z opaskami wewnętrznymi),
- szerokość korony 26,50 m.



Drogi Przyjazne Środowisku

Nowoczesna droga musi nie tylko być bezpieczna dla jej użytkowników i zapewniać odpowiednią przepustowość musi być również przyjazna dla środowiska.

Na etapie przygotowania inwestycji tworzy się specjalne raporty oddziaływania na środowisko. Zawsze powstaje wiele wariantów przebiegu drogi. Pozwala to wybrać ten, który najmniej ingeruje w środowisko, dlatego wszystkie projekty poddaje się wnikliwej analizie. W przygotowaniu inwestycji nieodzowne są również konsultacje społeczne. Na tych spotkaniach osoby mieszkające w pobliżu planowanej inwestycji, jak i również wszyscy zainteresowani mogą zgłosić swoje uwagi i porozmawiać bezpośrednio z przedstawicielami inwestora. GDDKiA analizuje wszelkie głosy społeczne wyrażane podczas konsultacji i zawsze szuka możliwości kompromisu. Nie raz na wniosek mieszkańców w projektach wprowadzane są pewne zmiany. Gdy zakończy się opracowywanie tej dokumentacji składany jest wniosek do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Ten organ wybiera wariant przebiegu drogi i określa warunki jej realizacji. W tej decyzji jest określone między innymi ile ma być przejść dla zwierząt i gdzie należy zlokalizować ekrany akustyczne chroniące okoliczną zabudowę przed nadmiernym hałasem. Potem opracowywany jest szczegółowy projekt na podstawie którego droga zostanie wybudowana. Po opracowaniu tego projektu kolejny raz bada się oddziaływanie na środowisko. Dopiero po przebrnięciu tych wszystkich procedur można przystąpić do budowy drogi. Po wybudowaniu drogi inwestor jest zobowiązany do sprawdzenia, czy zaprojektowane zabezpieczenia spełniają swoje zadanie. Służą temu analizy porealizacyjne i monitoringi. Bada się w nich hałas, czy sprawdza jak funkcjonują przejścia dla zwierząt. Bywa, że na podstawie wniosków płynących z tych analiz na przykład dostawiane są ekrany akustyczne.

Zabezpieczenia stosowane na drogach

Ochrona wód gruntowych

Nowe drogi wyposaża się w urządzenia oczyszczające wodę spływającą z powierzchni jezdni. By wraz z zanieczyszczeniami nie trafiała z asfaltu wprost do gruntu, za pomocą rowów i kanalizacji odprowadza się ją do osadników, piaskowników, separatorów substancji ropopochodnych czy zbiorników retencyjnych, budowanych na poboczu dróg szybkiego ruchu. Tam wody opadowe są podczyszczane, by mogły wrócić do środowiska.

Bezpieczeństwo zwierząt

Ogrodzenia wzdłuż ruchliwych tras chronią zwierzęta przed wtargnięciem na jezdnię, a jednocześnie kierują je ku bezpiecznym przejściom. Dla dużych i średnich ssaków buduje się obsadzone zielenią mosty (ekodukty) nad trasą lub tunele pod nią; korzystają z nich m.in. jelenie, sarny, dziki i rysie. Mniejsze przepusty powstają z myślą o drobnych ssakach, płazach i gadach. W przeliczeniu na długość polskich dróg ekspresowych i autostrad, przejść dla zwierząt jest w Polsce najwięcej, jeśli porównywać z innymi krajami Unii Europejskiej!

Eliminowanie hałasu

Drogowcy są zobowiązani eliminować przedostawanie się do środowiska naturalnego i ludzkich osiedli hałasu powstającego na trasach szybkiego ruchu. W tym celu stosuje się ekrany akustyczne, które pochłaniają dźwięki lub tworzą dla nich barierę. Odgłosy ruchu samochodowego tłumione są też przy wykorzystaniu usypywanych w wielu miejscach wałów ziemnych lub skarp, które obsadza się roślinnością. Jak wykazują bowiem badania, również ta naturalna metoda jest niezwykle skuteczna w minimalizowaniu negatywnego oddziaływania hałasu zarówno na obszary zamieszkałe przez ludzi, jak i zwierzęta.



Utrzymanie dróg - Kompleksowo znaczy lepiej

Liczący 54 km odcinek drogi ekspresowej S-3 od Szczecina do Myśliborza został oddany do ruchu w ubiegłym roku. Ta inwestycja znacznie poprawiła komunikację w tej części naszego regionu, ale na budowie nie kończy się rola zarządcy drogi. O oddaną do ruchu drogę należy dbać, po to aby to co tak wielkim kosztem zostało wybudowane nie zaczęło popadać w ruinę. Na utrzymanie drogi składa się cały szereg czynności wykonywanych przez cały rok. W zimie drogę trzeba odśnieżać, po to aby zapewnić jej przejezdność. Wiosną należy wykonać remonty cząstkowe uzupełniając ewentualne ubytki nawierzchni. Wraz z rozpoczęciem okresu wegetacji trzeba również rozpocząć pielęgnację roślinności, w tym koszenie traw. Latem przychodzi czas na przeglądy obiektów mostowych, czyszczenie separatorów, konserwację odwodnienia. Cały rok trzeba czyścić oznakowanie, uzupełniać ubytki w barierach, ogrodzeniach, konserwować wszelkie urządzenia i dokonywać bieżących objazdów drogi.

Droga S3 ze szczecina do Gorzowa, to pierwszy odcinek drogi krajowej, na którym wdrożono system utrzymania „utrzymaj standard”. Dotychczas zarządca drogi aby ją utrzymać musiał podpisać szereg umów z różnymi firmami na poszczególne czynności (odśnieżanie, wymiana barier, koszenie pasa drogowego itd.). Wymagało to wielu przetargów, co wydłużało procedury. Postanowiono wprowadzić nowy model utrzymania, w którym jest jedna umowa, z jednym podmiotem na kompleksowe utrzymanie drogi w ściśle określonym standardzie. GDDKiA na bieżąco kontrolują wykonawcę i w przypadku nie spełniania standardu nalicza punkty karne. W ramach tego, najwyższego standardu utrzymania każdy odcinek trasy jest co dwie godziny w dzień i co 4 godziny w nocy patrolowany przez samochody utrzymania drogi. Dzięki temu trasa jest pod stałym nadzorem.

Obwód Utrzymania jest centrum zarządzania drogą. Znajduje się tam magazyn soli, warsztaty, garaże oraz budynek administracyjny. Na wyposażeniu OU są samochody przeznaczone do patrolowania i utrzymania drogi oraz stosowania odpowiedniego oznakowania, pojazdy z wyposażeniem do utrzymania zimowego tj. solarki i pługi śnieżne (w czasie trwania okresu zimowego, tj. od 1 listopada do 31

marca), wielofunkcyjny uniwersalny pojazd Unimog do koszenia, zamiatania, odśnieżania, mycia znaków drogowych, ładowarka do soli, przyczepy do oznakowania i zabezpieczania drogi ekspresowej.

Na drogach zarządzanych przez GDDKiA funkcjonuje cały system stacji meteorologicznych, kamer i czujników. To co widzimy na drodze S3 to nie tylko wyświetlacz, a kompletna stacja meteorologiczna wraz z kamerą. Urządzenia te funkcjonują w różnym ukończeniu w zależności od potrzeb. Obraz z kamer i wskazania stacji meteorologicznych dostępne są dla każdego na stronie internetowej gddkia.gov.pl. Na drogach pojawia się coraz więcej techniki, przyszłością są inteligentne systemy transportowe, które pomogą rozładować korki, ostrzegą kierowcę przed wypadkiem, czy niekorzystnymi warunkami.



Takie pojazdy każdego dnia patrolują S3



Obwód utrzymania drogi S3 przy węźle Pyrzyce



Wielozadaniowy pojazd Unimog

Drogi Zaufania

Ważnym elementem działalności GDDKiA jest dbanie o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Polska zajmuje jedno z czołowych miejsc w Europie w niechlubnej statystyce ofiar śmiertelnych wypadków na drogach. Celem GDDKiA jest zmniejszenie o 75 % liczby ofiar śmiertelnych na drogach krajowych do roku 2013, będzie to możliwe dzięki realizowanemu od roku 2007 programowi „Drogi Zaufania”. Program zakłada synergii trzech działań: inżynierii, nadzoru nad ruchem i wpływanie na świadomość uczestników ruchu. Działania inżynierskie to między innymi budowa zatok autobusowych, chodników, azyli dla pieszych, modernizacja skrzyżowań, czy instalację oznakowania aktywnego. Nadzór nad ruchem oznacza wzmożenie kontroli nad przestrzeganiem ograniczeń prędkości, głównie poprzez fotoradary.

W tym roku na zachodniopomorskich drogach krajowych zrealizowano szereg inwestycji poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wyremontowano 45 kilometrów dróg, prace te obejmowały szereg elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego. W Wałczu i Szczecinku zrealizowano programy poprawy bezpieczeństwa drogowego, przebudowywano skrzyżowania, instalowano sygnalizację świetlną, wybudowano chodniki. Na drodze krajowej nr 20 pomiędzy Drawskiem Pomorskim, a Czaplinkiem powstały zatoki autobusowe, podobnie jak w Rosnowie na DK nr 26. W Kołobrzegu powstała ścieżka pieszo – rowerowa, podobnie jak w Mierzynie przy DK nr 10. Na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 22 z drogą powiatową w Tucznie zamontowano znaki aktywne oraz zmieniono oznakowanie poziome. Na drogach krajowych nr 3 i 6 wyniesiono wyspy na przejściach dla pieszych i zamontowano znaki aktywne. Wymienione wyżej roboty to tylko wybrane przykłady realizowanych zadań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zmieniamy świadomość

Na świadomość uczestników ruchu drogowego wpływają organizowane przez GDDKiA akcje informacyjne, kampanie społeczne, czy happeningi edukacyjne. W czerwcu tego roku został drugi raz zorganizowany Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa Weekend Bez Ofiar. Ta spektakularna zwróciła uwagę społeczeństwa na problem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Trwa również kampania edukacyjna „Złe nawyki dobrych kierowców”. Akcja ta koncentruje się na konsekwencjach wypadków drogowych ze „skutkiem śmiertelnym”. W kampanii są pokazane spoty z osobami stykającymi się na co dzień z ofiarami wypadków i ich rodzinami: psycholog traumatolog, ksiądz, sędzia, rehabilitant, strażak, ratownik medyczny. Opowiadają o tym, jak wypadek samochodowy niszczy życie – również tych, którzy przeżyli. Jak ciężko ofierze wypadku jest

wrócić do zdrowia – fizycznie i psychicznie. Z czym musi się mierzyć sprawca, mający na sumieniu ludzkie życie.

We wrześniu tego roku na naszych drogach kolejny raz pojawiły się „Zegary Śmierci”. Pod tą nazwą kryją się statyczne happeningi organizowane przez GDDKiA. Przy krajowej 3 i 6 pojawiły się tablice na których umieszczono dane statystyczne ofiar wypadków drogowych i worki na zwłoki mające symbolizować ofiary wypadków drogowych.. Dodatkowo na poboczu drogi umieszczone zostały są specjalne bannery programu „Drogi Zaufania”.



Aktywne znaki STOP zamontowane na skrzyżowaniu w Tucznie na DK nr 22



Zegar śmierci na krajowej trójce



Ślalom w alkogolach na pikniku Narodowego Eksperymentu Bezpieczeństwa w Międzyzdrojach

Remonty

Działalność GDDKiA O/Szczecin to nie tylko budowa nowych dróg, bardzo ważne są również remonty i przebudowy istniejących tras. Droga podczas swojej eksploatacji zużywa się. Przyjmuje się iż co 8 do 10 lat powinno się na drogach krajowych wymieniać warstwę ścieralną, czyli tą z którą mają styczność koła samochodu. GDDKiA stara się utrzymywać możliwie najlepszy stan nawierzchni dróg krajowych, odcinki o najgorszej nawierzchni są sukcesywnie remontowane. Są to zarówno prace kompleksowe obejmujące modernizację skrzyżowań, zastosowanie nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i podniesienie nośności nawierzchni, jak i prostsze roboty obejmujące poprawę stanu samej nawierzchni.

W roku 2011 wyremontowano 13 odcinków dróg o łącznej długości 45 kilometrów i 4 obiekty mostowe.

Na poprawę stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych województwa zachodniopomorskiego wydano łącznie ok. 51 mln. zł

Remonty prowadzone w roku 2011

DK 3
Wymiana dylatacji na moście na rzece Dziwna w Wolinie

DK 6
dk 6 m. Sianów
długość: 2,3 km

DK 10
Remont drogi na odcinku odc. Szczecin - Motaniec
długość: 5 km
remont mostu na rzece Drawica w Kaliszu Pomorskim

DK11
Remont drogi na odcinku Dałęcino – Szczecinek
długość: 2,2 km

Remont drogi na odcinku Kazimierz – Mścice
długość: 2,5 km

DK 20
Remont drogi na odcinku odc. Ginawa – Drawsko
długość: 11,6
Remont drogi na odcinku Żeliszewie- Czaplinek i Gwda Wielka - Trzebiele
długość: 7,4 km
remont przejścia technologicznego w Rzęśnicy

DK 22
Remont drogi na odcinku Człopa – Nałęcz, Prusinówko - Strączno
długość: 2 km

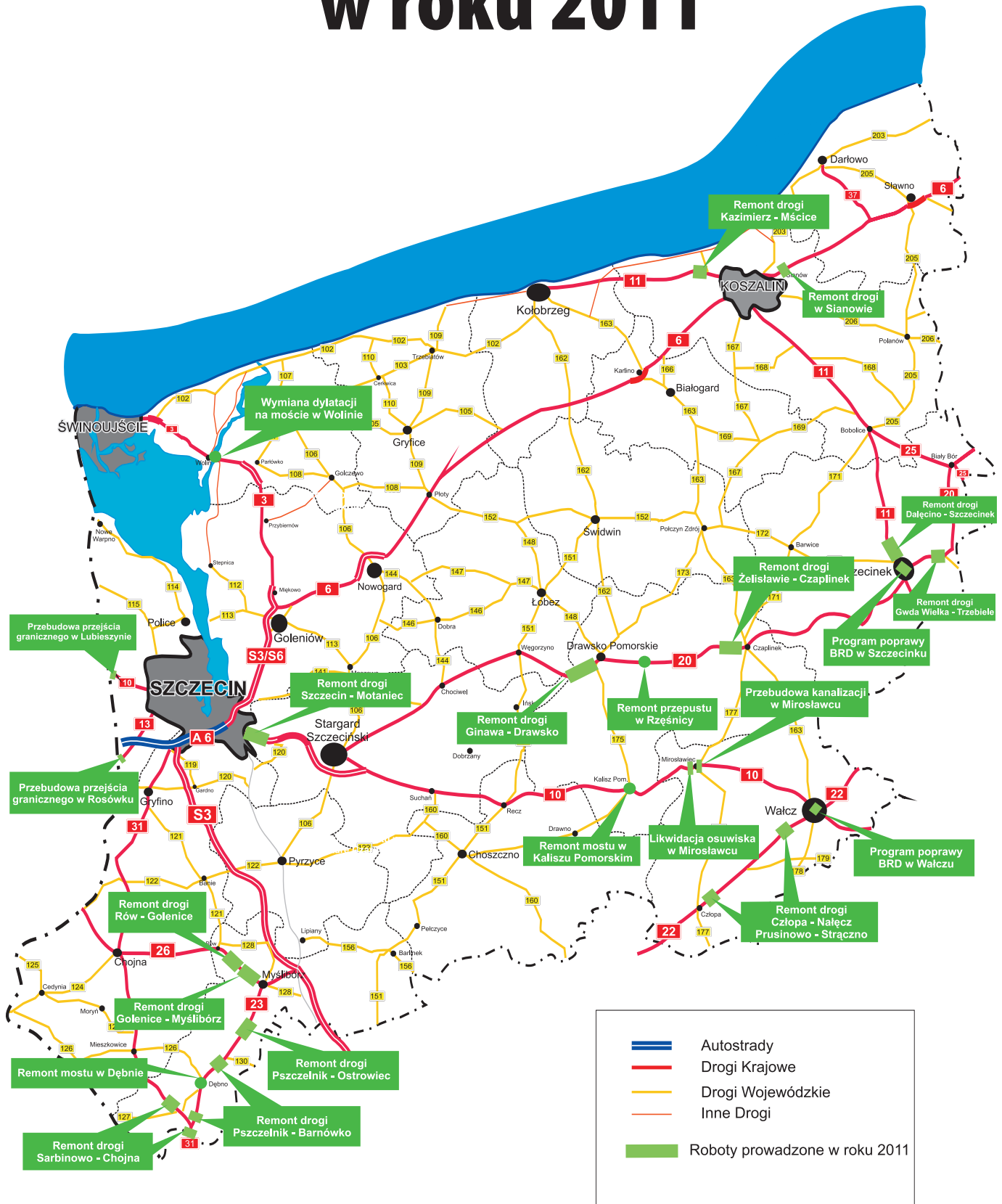
DK 23
Remont drogi na odcinku Pszczelnik – Barnówko
długość: 1,2 km
Remont drogi na odcinku Pszczelnik – Ostrowiec
długość: 2 km
remont mostu na rzece Kosa w Dębnie

DK26
Remont drogi na odcinku Golenice – Myślibórz
długość: 3,2 km
Remont drogi na odcinku Rów – Golenice
długość: 2,4 km

DK31
Remont drogi na odcinku Sarbinowo – Chojna 87+290-100+955
długość: 4 km



Mapa remontów oraz przebudów dróg i mostów w roku 2011



Zimowe utrzymanie dróg

Kierowco Pamiętaj Akcja zimowa ma na celu łagodzenie skutków zimy, a nie ich całkowite usunięcie

Opis stanu utrzymania drogi	Dopuszczalny czas na przywrócenie przyjętego standardu	
	Po ustaniu opadów śniegu	Od stwierdzenia występowanie zjawisk śliskości zimowej
Standard II podwyższony jezdnia odśnieżona a śliskość zimowa zlikwidowana na całej szerokości łącznie z pobocznymi utwardzonymi	- śnieg luźny: do 4 godz. - błoto pośniegowe: do 6 godz. - śnieg zajeżdżony: nie dopuszcza się	- gołoledź: do 3 godz. - szron: do 3 godz. - szadź: do 3 godz. - śliskość pośniegowa: do 4 godz. - lodowica: do 4 godz.
Standard II jezdnia odśnieżona a śliskość zimowa zlikwidowana na całej szerokości łącznie z pobocznymi utwardzonymi	- śnieg luźny: do 4 godz. - błoto pośniegowe: do 6 godz. - śnieg zajeżdżony: Może występować cienka warstwa nie utrudniająca ruchu	- gołoledź: do 3 godz. - szron: do 3 godz. - szadź: do 3 godz. - śliskość pośniegowa: do 4 godz. - lodowica: do 4 godz.
Standard III jezdnia odśnieżona na całej szerokości a śliskość zimowa zlikwidowana na: - skrzyżowaniach z drogami i koleją, - na odcinkach o pochyleniu ponad 4%, - przystankach autobusowych, - innych miejscach ustalonych przez zarząd drogi.	- śnieg luźny: do 6 godz. - śnieg zajeżdżony: może występować o grubości utrudniającej ruch samochodów osobowych - zaspy: do 6 godz.	W miejscach wyznaczonych: - gołoledź: - 5 godz. - szron: - 5 godz. - szadź: - 5 godz. - śliskość pośniegowa: - 6 godz. - lodowica: - 5 godz.

Aby złagodzić skutki zimy w sezonie 2011/2012 na drogach krajowych w województwie zachodniopomorskim będzie wykorzystanych 106 pługi, 56 solarek, 10 piaskarek, 6 pługów wirnikowych. Sprzęt ten jest odpowiedni do zapewnienia odpowiednich standardów na drogach krajowych. W tym sezonie do prowadzenia akcji zimowej zostało zgromadzonych aż 30 tysięcy ton soli, dla porównania w ubiegłym roku zużycie soli sięgnęło 22 000 ton.

Właściwe utrzymanie dróg zimą wymaga sprawnej reakcji na opady śniegu. Pomocne są w tym stacje meteorologiczne umieszczone przy drogach oraz kamery monitorujące pozwalające na bieżąco ocenić stan nawierzchni. Planujemy również wykorzystać zamontowane na pługach, piaskarkach i solarkach nadajniki GPS. Dzięki wsparciu tej zaawansowanej technologii możemy wysłać sprzęt tam, gdzie jest to konieczne.

Punkt Informacji Drogowej (PID) GDDKiA zbiera informacje o stanie dróg krajowych i aktualnych warunkach ruchu. PID funkcjonuje całą dobę, dzwoniąc pod podany poniżej numer telefonu można dowiedzieć się jaki jest stan nawierzchni, gdzie pada śnieg i jakich utrudnienia występują na trasie.

Numer telefonu PID GDDKiA O/Szczecin (91) 43 25 314.

Aktualną sytuację na drogach w naszym regionie i w całym kraju można sprawdzić korzystając z serwisu kierowców na stronie internetowej GDDKiA.

<http://www.gddkia.gov.pl>

Standardy zimowego utrzymania dróg krajowych w regionie

