

**GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W ZIELONEJ GÓRZE**

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Uzupełnienie Projektu Wykonawczego - Stałej Organizacji Ruchu w zakresie rozwiązań wskazanych przez zespół audytorów BRD dla zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa drugiej jezdni drogi ekspresowej S-3 na odcinku Sulechów – Nowa Sól – od km 176+976 do km 220+966”.

Zielona Góra, kwiecień 2020

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Uzupełnienie Projektu Wykonawczego - Stałej Organizacji Ruchu w zakresie rozwiązań wskazanych przez zespół audytorów BRD dla zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa drugiej jezdni drogi ekspresowej S-3 na odcinku Sulechów – Nowa Sól – od km 176+976 do km 220+966”.

1. Wymagania ogólne:

- 1.1. Dokumentacja projektowa winna być opracowana w szczególności w oparciu o:
 - a. Przepisy ustawy z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. 2018 poz. 1990 ze zm.);
 - b. Przepisy ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2018 poz. 2068 ze zm.);
 - c. Przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r w sprawie szczegółowych warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430 ze zm.);
 - d. Przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017 poz. 724);
 - e. Przepisy rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393 ze zm.);
 - f. Załącznik nr 1÷4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181 ze zm.);
 - g. Wytyczne Zamawiającego.
- 1.2. Projekty należy sporządzić w podziale odpowiednio zgodnie z uwagami Audytorów BRD oraz stanowiskiem Zarządcy drogi z zastrzeżeniem, aby został wykonany w jednym opracowaniu.
- 1.3. Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia wizji lokalnej oraz zdobycia wszelkich informacji, które mogą być konieczne do prawidłowej wyceny wartości prac, gdyż wyklucza się możliwość roszczeń Wykonawcy związanych z błędnym skalkulowaniem ceny lub pominięciem elementów niezbędnych do prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia.
- 1.4. Po przeprowadzeniu inwentaryzacji stanu istniejącego Wykonawca winien zaprojektować rozwiązania wskazane przez Audytorów BRD oraz zgodne ze stanowiskiem Zarządcy drogi wskazanych w pkt. 5.
- 1.5. Uzupełnienie projektu organizacji ruchu winien zawierać:
 - a. Opis techniczny wraz z dokumentacją fotograficzną odnoszącą się do każdego z punktów wskazanych w pkt. 5;
 - b. Projekt wykonawcy – stałej organizacji ruchu;
 - c. Przedmiar robót;
 - d. Specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych;
- 1.6. W celu weryfikacji i rozpatrzenia projektu stałej organizacji ruchu należy przekazać Zamawiającemu 3 egzemplarze opracowania wraz z kompletem wymaganych opinii.
- 1.7. Najpóźniej z dniem zakończenia umowy przedmiot zamówienia należy przekazać Zamawiającemu w następujących ilościach egzemplarzy:
 - a) projekt w wersji papierowej – 3 egz.;
 - b) projekt w wersji elektronicznej w formie zapisu na nośniku jednokrotnego zapisu CD/DVD – 2 szt.

Każdy egzemplarz projektu powinien zawierać m.in. kserokopie następujących dokumentów:

- klauzulę z rozpatrzenia/zatwierdzenia projektu;
- komplet wymaganych opinii.

W przypadku zatwierdzenia projektu z wymienionymi w klauzuli uwagami dotyczącymi części opisowej lub rysunkowej, we wszystkich ostatecznie przekazywanych egzemplarzach projektu należy wprowadzić stosowne korekty. Jednocześnie na stronie tytułowej należy umieścić napis (kolor czerwony): *Projekt został uzupełniony zgodnie z uwagami zawartymi w klauzuli nr ... z dnia ...* .

2. Zawartość opracowania:

- 2.1. Projekt organizacji ruchu, który powinien zawierać:
 - a. Plan orientacyjny w skali 1:10 000 do 1:25 000 z zaznaczeniem odcinka, którego dotyczy;
 - b. Plan sytuacyjny w skali 1:1000;
 - c. Opis techniczny wraz z dokumentacją fotograficzną zawierający cel i zakres opracowania, charakterystykę drogi i inne elementy wymienione w § 5.1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem;
 - d. Przedmiar robót;
 - e. Specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych
- 2.2. Projekt powinien zawierać wszelkie niezbędne uzgodnienia i opinie wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2017.784), m.in. opinie Komendanta Wojewódzkiego Policji w Gorzowie Wlkp., Rejonu GDDKiA w Nowej Soli jako zarządcy drogi ekspresowej S3 organów zarządzających ruchem na drogach krzyżujących się (Marszałek Województwa Lubuskiego, Starosta).

3. Wymagania szczegółowe:

- 3.1. Do projektowania należy stosować materiały w postaci planów sytuacyjnych w skali opisanej w pkt. 2, które Wykonawca pozyska we własnym zakresie od Zamawiającego,
- 3.2. Projekt należy sporządzić w postaci:
 - a.) opisowej wraz z dokumentacją fotograficzną;
 - b.) graficznej:
 - Wydruki formatu złożone do formatu A4 wszystkich stron opracowania umieścić w segregatorach, bądź też innych sztywnych okładkach (formatu A4) umożliwiając wielokrotne wykorzystanie oraz wyjmowanie pojedynczych stron.
 - Wydruki zabezpieczyć w miejscu wpięcia do segregatora lub innej sztywnej oprawy, umożliwiając wielokrotne wykorzystanie.
 - Na każdym arkuszu winna znaleźć się legenda oraz metryczka z numerem drogi, numerem arkusza i skalą rysunku. Dopuszcza się umieszczenie legendy na pierwszym arkuszu i w opisie technicznym.
 - W przypadku drogowych barier ochronnych należy podać ich rodzaj, długość, kilometraż początku bariery. Nowe odcinki projektowanych barier wyróżnić kolorem zielonym. Dla nowych barier należy wskazać ich parametry oraz odcinki początkowe i końcowe.
- 3.3. Zamawiający zastrzega sobie okres 21 dni na rozpatrzenie kompletnego projektu stałej organizacji ruchu. Pod pojęciem kompletnego rozumie się opracowanie zawierające wszystkie składowe wymienione w pkt. 2 przedmiotowego Opisu

Przedmiotu Zamówienia oraz uwzględniające wprowadzenie poprawek i korekt wykrytych na etapie uzgodnień. Okres rozpatrywania projektu nie wpływa na zmianę terminu realizacji zamówienia.

4. Informacje dodatkowe

- 4.1. Materiałem wyjściowym do realizacji zadania jest istniejący w terenie stan organizacji ruchu.
- 4.2. Zamawiający posiada następujące dokumenty przydatne dla realizacji zadania, które mogą zostać udostępnione:
 - a. Dokumentację powykonawczą dotyczącą aktualizacji projektu organizacji ruchu w zakresie barier ochronnych w wersji papierowej;
- 4.3. Odbiór opracowań projektowych
 1. Rodzaje odbiorów opracowań projektowych
 - a) opracowanie projektowe podlega odbiorowi końcowemu.
 2. W trakcie odbioru Zamawiający ma prawo do podjęcia decyzji:
 - a) o wyznaczeniu Wykonawcy terminu nie dłuższego niż 15 dni, przeznaczonego na: przeanalizowanie uwag zgłoszonych przez Zamawiającego oraz wad przez niego stwierdzonych,
 - b) przeprowadzenia konsultacji w sprawie uwag i wad zgłoszonych przez Zamawiającego,
 - c) wprowadzenia do opracowań projektowych uzgodnionych poprawek i uzupełnień oraz likwidację wad.
 3. Wykonawca na własny koszt usunie wady i wprowadzi uzgodnione poprawki i uzupełnienia.
 4. Jeśli Zamawiający uzna, że przekazane do odbioru opracowania projektowe wraz z innymi dokumentami do odbioru są zgodne z wymaganiami Umowy, to po zakończeniu czynności odbioru podpisze protokół zdawczo-odbiorczy. Podpisanie protokołu zdawczo-odbiorczego przez Zamawiającymi kończy odbiór opracowań projektowych.
 5. Wykonawca przedstawi fakturę VAT wraz z podpisanym Protokołem zdawczo – odbiorczym.

5. Zakres prac do uwzględnienia w dokumentacji projektowej

ODCINEK I

Audyt IV etap

Jezdnia prawa:

D.1. (tożsame z uwagą D.2. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o braku zabezpieczenia barierą wysokiej, stromej przeciwskarpą za wąskim rowem na odcinku od km 178+500 do 179+600.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość wjechania na skarpę i „koziołkowania” pojazdu.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Uzupełnić bariery ochronne.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariera ochronna zostanie uzupełniona.

D.2. (tożsame z uwagą D. 3. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o występowaniu przerwy pomiędzy barierami na odcinku w km 179+850 do 179+950.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Największym zagrożeniem jest odcinek początkowy i końcowy bariery, gdzie nie spełnia ona wymaganych parametrów.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Uzupełnić bariery ochronne na w/w odcinku eliminując krótką przerwę pomiędzy barierami.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariera ochronna zostanie uciąglona.

D.4. (tożsame z uwagą D.5. z III etapu)

Zastosowanie barier ochronnych skrajne o zbyt krótkich odcinkach wystających przed miejscem zagrożenia, np. przed przepustami w km ok. 181+300, 182+500 do 182+700, 184+600, przed konstrukcją wsporczą od zbiorczej tablic informacyjnej w km ok.183+100.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Zagrożenie życia kierowcy i pasażerów pojazdów w przypadku uderzenia pojazdu w konstrukcję przepustu, konstrukcję wsporczą oraz wpadnięcia do głębokiego rowu.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Należy wydłużyć bariery ochronne.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariery zostaną wydłużone.

D.5. (tożsame z uwagą D.7. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o zasłanianej przez ekran dźwiękochłonnej tablicy E-20 w km 187+600.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość niezauważenia informacji o zbliżającym się węźle i zbyt późne, niebezpieczne manewry na zjeździe na węźle.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Należy przesunąć tablicę E-20 o 100m i wydłużyć barierę ochronną osłaniając przesuniętą tablicę.

Stanowisko Zarządcy drogi: Treść tablicy E-20 widoczna jest z prawego pasa z odległości ok. 120m, a z lewego pasa z odległości ok. 180m. Nie jest to znak ostrzegawczy więc odległość ta jest wystarczająca. Z uwagi na zagrożenia tablica zostanie przesunięta i osłonięta barierą ochronną (zgodnie z zaleceniami).

D.6. (tożsame z uwagą D.8. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o zlokalizowanych bardzo blisko jezdni drogi słupach energetycznych w km ok. 188+070 niezabezpieczonych barierą ochronną.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Zagrożenie uderzenia pojazdu w masywne słupy.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Słupy należy osłonić barierą ochronną.

Stanowisko Zarządcy drogi: Słupy zostaną osłonięte barierą ochronną.

D.7. (tożsame z uwagą D.9. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o braku zabezpieczenia barierą wysokiego nasypu w km 188+300.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Zagrożenie spadnięciem z bardzo wysokiej skarpy.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Zabezpieczyć barierami ochronnymi wysoki nasyp. W przypadku, gdy odległość pomiędzy barierą osłaniającą słupy energetyczne byłaby mniejsza niż 200 m, to bariery należy połączyć.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariery zostaną połączone.

D.8. (tożsame z uwagą D.10. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o braku zabezpieczenia barierą miejsca przechodzenia nasypu w stromą przeciwskarpę w km 188+500.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość wypadnięcia z drogi i upadek z wysokiego nasypu. Dalej możliwość wjechania na skarpe i „koziolkowania” pojazdu.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Wydłużyć barierę ochronną do ok. km 188+760.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariera ochronna zostanie wydłużona do ok. km 188+760.

D.11. (tożsame z uwagą D.13. z III etapu)

Zespół audytorów podtrzymuje uwagę o występowaniu przerwy pomiędzy barierami na odcinku w km 189+650 do 189+750.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Największym zagrożeniem jest odcinek początkowy i końcowy bariery gdzie nie spełnia ona wymaganych parametrów.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Uzupełnić bariery ochronne na w/w odcinku eliminując krótką przerwę pomiędzy barierami.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariera ochronna zostanie uciąglona.

D.13.

Za krótka bariera ochronna skrajna wzdłuż pasa wyłączania z jezdni lewej na węźle Sulechów.

Uzasadnienie uznania rozwiązania za zagrożenie dla BRD: W ocenie Audytorów w miejscu, gdzie kończy się bariera nadal występuje miejsce zagrożenia - wysoka i stroma skarpa nasypu, a dodatkowo wzdłuż łącznicy słupy oświetleniowe.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Wydłużyć barierę ochronną, wprowadzając łukiem w łącznicę i zakończyć za miejscem zagrożenia.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariera ochronna zostanie wydłużona.

ODCINEK II

Audyt III etap

C.5. (UZUPEŁNIENIE)

Na odc. 193+200 – 193+600 str. P brak osłon przeciwosłnieniowych.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Może powodować oślepienie samochodów poruszających się w przeciwnym kierunku.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Zamontować osłony przeciwosłnieniowe.

Stanowisko Zarządcy drogi: Elementy przeciwosłnieniowe zostaną zamontowane.

Audyt IV etap

D.9

Jezdnia prawa Węzeł Racula przejazd pod drogą ekspresową – niezabezpieczona konstrukcja wsporcza pod tablicą drogową.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość najechania na niezabezpieczoną konstrukcję wsporczą z masywnym fundamentem. Zwiększona ciężkość wypadków drogowych.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Zabezpieczyć lub odsunąć konstrukcję wsporczą.

Stanowisko Zarządcy drogi: Fundament konstrukcji wsporczej zostanie zabezpieczony (obsypany gruntem lub zabezpieczony barierą ochronną).

D.12

Węzeł Racula przejazd pod drogą ekspresową w drugim kierunku – niezabezpieczona konstrukcja wsporcza pod tablicą drogową

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość najechania na niezabezpieczoną konstrukcję wsporczą z masywnym fundamentem. Zwiększona ciężkość wypadków drogowych.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Zabezpieczyć lub odsunąć konstrukcję wsporczą.

Stanowisko Zarządcy drogi: Miejsca niebezpieczne zostaną zabezpieczone barierą ochronną.



D.15

W km jezdni prawej 199+500, 202+000 mocno wystający fundament pod barierą mostową
Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość powstawania kolizji oraz zwiększenia ciężkości wypadków przy najejchaniu kołem przy rzeczywistej dużej prędkości;
Zalecenie dla Zarządcy drogi: Zidentyfikować obszary zagrożone oraz dokonać niezbędnych prac w zakresie usunięcia niebezpiecznego elementu np. wyłagodzenie i zeskosowanie do poziomu powierzchni terenu;

Stanowisko Zarządcy drogi: Roboty zostały wykonane zgodnie z Projektem. Fundament, dla zachowania bezpieczeństwa użytkowników, zostanie poprawiony/złagodzony/sfazowany.

D.20

W km jezdni lewej 198+300 (198+100 – 198+400) – brak barier ochronnych (wysoki nasyp, głęboki rów)

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Zwiększenie ciężkości wypadków przy wypadnięciu pojazdu z drogi przy rzeczywistej dużej prędkości;

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Zidentyfikować obszary zagrożone i przeszkody, w strefie wymagającej zapewnienia ochrony zabezpieczyć je barierami zgodnie z przepisami;

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariery ochronne zostaną uciągnięte.



D.27

Droga zbiorczo rozprowadzająca kierunek z Gorzowa Wlkp. węzeł z DK32 połączenie zjazdu z łącznicy bardzo niebezpieczny uskoku w nawierzchni. Widoczne ślady kół.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: możliwość powstawania kolizji oraz zwiększenia ciężkości wypadków przy najejchaniu kołem przy rzeczywistej dużej prędkości, brak dostrzegalności uskoku na powierzchni wyłączonej z ruchu w szczególności w nocy. Przedmiotowe może zaskakiwać kierujących możliwe podpicie pojazdu. Błąd projektowy/wykonawczy;

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Zidentyfikować obszary zagrożone oraz dokonać niezbędnych prac w zakresie usunięcia niebezpiecznego elementu;

Stanowisko Zarządcy drogi: Wyjaśnienie do uwagi zostało przekazane we wcześniejszej korespondencji (Audyt BRD – III Etap.) Na drodze zbiorczo – rozprowadzającej, przed dojazdem do uskoku wprowadzone zostaną zmiany organizacji ruchu, tj. dodatkowa powierzchnia wyłączona z ruchu P-21 oraz cztery rzędy separatorów podłużnych.



D.27

Droga zbiorczo rozprawdzająca kierunek z Gorzowa Wilk. węzeł z DK32 pod wiaduktem, prowadnica bariery przymocowana bezpośrednio do masywnego przyczółka wiaduktu. Brak zabezpieczonej konstrukcji obiektu.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Możliwość zwiększenia ciężkości wypadków przy najechaniu przy rzeczywistej dużej prędkości. Duże prawdopodobieństwo wypadków śmiertelnych, brak dostrzegalności przeszkody w szczególności w nocy. Brak właściwego zabezpieczenia konstrukcji nośnej obiektu, brak zapewnionej pracy bariery, brak skrajni dla intruzji i wychylenia pojazdu przy najechaniu może doprowadzić do bezpośredniego uderzenia w masywną konstrukcję obiektu. Błąd projektowy/wykonawczy;

Zalecenie dla zarządcy drogi: Zidentyfikować obszary zagrożone oraz dokonać niezbędnych prac w zakresie usunięcia niebezpiecznego elementu;

Stanowisko Zarządcy drogi (wraz z propozycją rozwiązania): Bariera jest przytwierdzona do muru oporowego, a nie do konstrukcji obiektu. Istniejąca bariera zostanie zdemontowana. Planuje się wykonać zbrojoną wylewkę betonową pomiędzy krawężnikiem drogowym a konstrukcją muru oporowego (na długości obiektu). Nowe bariery ochronne zostaną połączone z istniejącymi barierami drogowymi a następnie zostaną zakotwione w przygotowaną konstrukcję/podłoże betonowe. Zamawiający dopuszcza inne rozwiązanie zaproponowane przez projektanta.



ODCINEK III

Audyt III etap

patrz pkt. D.10

Audyt IV etap

D.4

Węzeł „Niedoradz” – niezabezpieczone słupy oświetleniowe oraz rowy drogowe na łącznicy zjazdowej w kierunku Zielonej Góry – strona prawa.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Brak zabezpieczenia może spowodować najechanie pojazdu na słup oświetleniowy lub wypadnięcie pojazdu z wysokiej skarpy zwiększając ryzyko cięższych zdarzeń drogowych.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Należy wybudować odpowiednie zabezpieczenia.

Stanowisko Zarządcy drogi: Miejsca zagrożenia zostaną zabezpieczone barierą ochronną



D.9

Odcinek drogi S3 jezdnia prawa – znacznie wystające ponad powierzchnię skarp niezabezpieczone studnie betonowe.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: W przypadku wypadnięcia pojazdu z jezdni drogi głównej możliwość zajścia znacznie cięższych zdarzeń drogowych – uderzenie pojazdu z dużą prędkością w betonową studnię.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Należy zabezpieczyć wystające studnie betonowe lub dokonać ich przebudowy (zlicowanie z powierzchnią skarp drogowych).

Stanowisko Zarządcy drogi: Miejsca zagrożenia zostaną zabezpieczone poprzez obsypanie gruntem



D.10 (tożsame z uwagą D.6 z III etapu)

Odcinek drogi S3 jezdnia lewa (km 216+800 i km 220+450) – znacznie wystające ponad powierzchnię skarp niezabezpieczone studnie betonowe.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: w przypadku wypadnięcia pojazdu z jezdni drogi głównej możliwość zajścia znacznie cięższych zdarzeń drogowych – uderzenie pojazdu z dużą prędkością w betonową studnię.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Należy zabezpieczyć wystające studnie betonowe lub dokonać ich przebudowy (zlicowanie z powierzchnią skarp drogowych).

Stanowisko Zarządcy drogi: Miejsca zagrożenia zostaną zabezpieczone barierą ochronną lub obsypane gruntem.





D.14

Węzeł „Nowa Sól Zachód” – usytuowanie barier ochronnych przy samych latarniach oświetleniowych na łącznicy zjazdowej od strony Legnicy.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: Brak zapewnienia właściwej szerokości bariery pracującej uniemożliwia jej prawidłową pracę. Zderzenia pojazdów z barierą mogą wywoływać poważniejsze skutki zdarzeń drogowych i ciężkość wypadków.

Zalecenie dla Zarządcy drogi: Należy w sposób właściwy zabezpieczyć słupy oświetleniowe.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariery zostały zamontowane zgodnie z Projektem Stałej Organizacji Ruchu. Kolidują bariery z latarniami drogowymi zostanie usunięta. Planuje się zastosować „słupy bezpieczne/podatne”

D.15

Węzeł „Nowa Sól Zachód” – usytuowanie barier ochronnych w odniesieniu do bypassa na rondzie po wschodniej stronie węzła.

Uzasadnienie uznania tego rozwiązania za zagrożenie dla BRD: W przypadku wypadnięcia pojazdu poruszającego się bypassem może dojść do uderzenia pojazdu w tył bariery ochronnej – poważniejsze uszkodzenia pojazdów oraz brak właściwego zabezpieczenia pojazdów poruszających się po jezdni ronda.

Zalecenie dla zarządcy drogi: Należy w sposób właściwy zabezpieczyć jezdnie bypassu na rondzie.

Stanowisko Zarządcy drogi: Bariery zostały zamontowane zgodnie z Projektem Stałej Organizacji Ruchu. Miejsce niebezpieczne zostanie wyeliminowane poprzez zastosowanie bariery ochronnej.

Raport kontroli BRD drogi krajowej nr s3a odc. 2

Nr raportu: o.zg.z-2.441.58.2019

Typ kontroli (ogólna/szczegółowa/nocna): Raport kontroli ogólnej BRD z dnia 23.05.2019

Nr usterki	Usterka / Sposób realizacji usterki / propozycja realizacji usterki	Kilometraż
2	Brak zabezpieczenia wyniesionych studni - studnie należy zabezpieczyć (bariera, obsypanie) – patrz uwaga D.10 (odc. III)	209+800 P 210+380 – 210+650 P 210+800 – 211+050 P 217+980 L 220+410 L
5	Brak zabezpieczenia przepustu – do wykonania bariery ochronne	206+730 L

