

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie dokumentacji technicznej wariantowych koncepcji przebiegu drogi Nr 10 przez przejście graniczne w m. Lubieszyn, uwzględniając jedno oraz dwujezdniowy przekrój drogi krajowej Nr 10.

2. Podstawa opracowania

- podstawę opracowania stanowi umowa 3/2009 spisana pomiędzy GDDKiA oddział w Szczecinie a DIM Pracownią Projektową Dróg i Mostów Ryszard Kowalski.
- wizja w terenie przeprowadzona przez DIM Pracownię Projektową Dróg i Mostów.
- Rozporządzenie MT i GM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania /Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r./

3. Stan istniejący

Przejście graniczne Lubieszyn – Linken znajduje się w ciągu drogi krajowej Nr 10 w odległości 14 km od Szczecina, przejście posiada status ogólnodostępnego, w skład przejścia granicznego wchodzi budynek administracyjno biurowy dla polskich i niemieckich służb granicznych, garaże do specjalnej kontroli samochodów ciężarowych, obiekty socjalne do obsługi podróżnych oraz kierowców, a także dwa parkingi mogące pomieścić 101 samochodów ciężarowych. Obecnie droga krajowa Nr 10 posiada przekrój jednojezdniowy dwupasowy o szerokości jezdni 7,0 m, natomiast droga powiatowa 0615Z posiada całkowitą szerokość 6,0 m. Ruch na terenie przejścia granicznego w kierunku Linken odbywa się po północnej a w kierunku Szczecina po południowej stronie budynku administracyjno biurowego, na relacji Linken-Szczecin dokonano rozbiórki wiaty odpraw granicznych, jezdnie posiadają

nawierzchnię bitumiczną natomiast parkingi oraz drogi manewrowe wykonane są z kostki betonowej koloru szarego za wyjątkiem parkingu przy budynku administracyjno biurowym którego nawierzchnię stanowi masa bitumiczna.

4. Stan projektowany

WARIANT I

Opis trasy w planie

Wariant I zakłada wykonanie odcinka drogi przechodzącego przez teren przejścia granicznego łączący drogę nr 104 po stronie Niemieckiej z nowym przebiegiem drogi Nr 10 po stronie Polskiej. Koncepcja zakłada wybudowanie odcinka drogi o długości 625,80m który w km 0+000,00 włączony jest w projektowany przebieg drogi krajowej Nr 10 po stronie Polskiej, a w km 0+625,80 w projektowaną drogę Nr 104 po stronie Niemieckiej.

Projektowany odcinek drogi posiada trzy łuki poziome, gdzie promień minimalny wynosi 400m, maksymalny natomiast 600m, zastosowanie łuków poziomych umożliwiło ominięcie budynków infrastruktury przejścia granicznego po ich południowej stronie, natomiast konieczne jest wyburzenie budynków mieszkalno usługowych ze względu na zbyt małą odległość budynków od projektowanej trasy. W km 0+250,00 zaprojektowano skrzyżowanie drogi krajowej Nr 10 z drogą powiatową 0615Z jako dwupasowe pięciowylotowe rondo. W projektowanym układzie dostęp do parkingu północnego możliwy jest z drogi powiatowej, natomiast wjazd na parking południowy możliwy jest bezpośrednio z drogi Nr 10 na kierunku Linken – Szczecin oraz bezpośrednio z ronda.

Opis trasy w przekroju podłużnym

Projektowaną trasę należy dowiązać do projektowanej drogi Nr 10 po stronie Polskiej oraz Nr 104 po stronie Niemieckiej a także do drogi powiatowej Nr 0615Z. Maksymalna różnica wysokości terenu wynosi 6m

Opis trasy w przekroju poprzecznym

Projektowana droga Nr 10 posiada przekrój dwujezdniowy dwupasowy o parametrach drogi klasy GP szerokość jezdni wynosi 7,0 m, projektowane rondo o średnicy zewnętrznej 70,0 m, średnica pierścienia wewnętrznego 52,0 m, dwa pasy ruchu o szerokości 4,5m. Przebudowywana droga powiatowa oraz droga dojazdowa na parking posiada przekrój jednojezdniowy dwupasowy o szerokości jezdni 7,0 m.

WARIANT II

Opis trasy w planie

Wariant II zakłada wykonanie odcinka drogi przechodzącego przez teren przejścia granicznego łączący drogę nr 104 po stronie Niemieckiej z nowym przebiegiem drogi nr 10 po stronie Polskiej. Koncepcja zakłada wybudowanie odcinka drogi o długości 625,80m który w km 0+000,00 włączony jest w projektowany przebieg drogi krajowej Nr 10 po stronie Polskiej, a w km 0+625,80 w projektowaną drogą Nr 104 po stronie Niemieckiej.

Projektowany odcinek drogi posiada trzy łuki poziome, gdzie promień minimalny wynosi 400m maksymalny natomiast 600m, zastosowanie łuków poziomych umożliwiło ominięcie budynków infrastruktury przejścia granicznego po ich południowej stronie, natomiast konieczne jest wyburzenie budynków mieszkalno usługowych. W km 0+250,00 zaprojektowano skrzyżowanie drogi krajowej Nr 10 z drogą powiatowa Nr 0615Z jako dwupasowe czterowlotowe rondo. W projektowanym układzie wjazd na parking północny możliwy jest z drogi powiatowej, natomiast wjazd na parking południowy możliwy jest bezpośrednio z drogi Nr 10 na kierunku Linken – Szczecin oraz z ronda wspólnym zjazdem na istniejącą drogę Nr 10. Po południowej stronie ronda zaprojektowano skrzyżowanie zwykłe typu T z pierwszeństwem wzdłuż drogi Nr 10 celem zapewnienia dojazdu do południowego parkingu.

Opis trasy w przekroju podłużnym

Projektowaną trasę należy dowiązać do projektowanej drogi Nr 10 po stronie Polskiej oraz 104 po stronie Niemieckiej a także do drogi powiatowej Nr 0615. Maksymalna różnica wysokości terenu wynosi 6m

Opis trasy w przekroju poprzecznym

Projektowana droga Nr 10 posiada przekrój dwujezdniowy dwupasowy o parametrach drogi klasy GP szerokość jezdni wynosi 7m, projektowane rondo o średnicy zewnętrznej 70m, średnica pierścienia wewnętrznego 52m, dwa pasy ruchu o szerokości 4,5m. Przebudowywana droga powiatowa oraz włączenie w istniejącą drogę Nr 10 posiada przekrój jednojezdniowy dwupasowy o szerokości pasów ruchu 7m.

WARIANT III

Opis trasy w planie

Wariant III zakłada wykonanie odcinka drogi przechodzącego przez teren przejścia granicznego łączący drogę nr 104 po stronie Niemieckiej z nowym przebiegiem drogi Nr 10 po stronie Polskiej.

Projektowana trasa w km 0+000,00 jest włączona w projektowaną drogę krajową Nr 10, po czym następuje zwrot trasy w planie i w km 0+604,17 następuje włączenie w stan projektowany po stronie Niemieckiej. Zwrot trasy został wyokrąglony łukiem o promieniu $R=600m$. Przebieg trasy zakłada wyburzenie trzech budynków infrastruktury przejścia granicznego w tym budynek administracyjno biurowy. W km 0+245,00 zaprojektowano skrzyżowanie jednopoziomowe z sygnalizacją świetlną drogi Nr10 z drogą powiatową Nr 0615Z. Projektowane skrzyżowanie posiada 2 pasy ruchu na wprost w tym jeden wspólny z relacją w prawo oraz wydzielone pasy do skrętu w lewo. Po stronie południowej projektowanego skrzyżowania konieczne jest wykonanie drugiego skrzyżowania typu „T” w celu umożliwienia korzystania z południowego parkingu oraz podłączenia projektowanego skrzyżowania do istniejącego przebiegu drogi krajowej Nr 10. Wjazd i wyjazd na parking północny możliwy jest z drogi powiatowej Nr 0615Z.

Opis trasy w przekroju podłużnym

Projektowaną trasę należy wysokościowo dowiązać do projektowanej drogi Nr 10 po stronie Polskiej oraz Nr 104 po stronie Niemieckiej, a także do istniejącej drogi powiatowej Nr 0615Z. Maksymalna różnica wysokości terenu wynosi 6m.

Opis trasy w przekroju poprzecznym

Projektowana droga krajowa Nr 10 posiada parametru drogi klasy GP przekrój dwujezdniowy dwupasowy o szerokości jezdni 7m ograniczony krawężnikami. Przebudowywany odcinek drogi powiatowej posiada przekrój jednojezdniowy dwupasowy o szerokości jezdni 7m.

Wariant IV

Wariant zakłada wykorzystanie do ruchu tylko jezdnię po południowej stronie budynku zajmowanego przez służby graniczne. Przed budynkiem przewidziano możliwość parkowania pojazdów. Na odcinku granica państwa-budynek graniczny zaprojektowano odcinek przejściowy łączący przekrój dwujezdniowy, dwupasowy po stronie niemieckiej z przekrojem jednojezdniowym, dwupasowym po stronie polskiej. Wykorzystywany dotychczas odcinek po którym odbywał się ruch wjazdowy do Polski zaprojektowano jako odcinek jednokierunkowy w kierunku Niemiec. Fragment jezdni wjazdowej w kierunku Szczecina należy wybudować od podstaw.

Istniejącą wyspę przed budynkiem granicznym, w kierunku Szczecina, przewidziano do rozbiórki. Dotychczasowy wjazd na teren przejścia granicznego w kierunku Niemiec przewidziano do zamknięcia a teren byłej jezdni do rekultywacji i nasadzenia zieleni. Dostęp do terenu po północnej stronie budynku granicznego możliwy byłby poprzez istniejące skrzyżowanie.

Opis trasy w przekroju podłużnym

Projektowaną wariant nie wymaga robót związanych ze zmianą wysokości niwelety.

Opis trasy w przekroju poprzecznym

Istniejąca szerokość jezdni pozwala na wydzielenie oznakowaniem poziomym jezdni dwupasowej dwukierunkowej. Korekty krawężników nie przewiduje się.

Wariant V

W wariantcie zaproponowano poprowadzenie ruchu po południowej stronie budynku granicznego. Zaproponowano wydzielenie prawoskrętu dla pojazdów jadących od Szczecina i skręcających na parking budynku granicznego.

W wariantcie tym zaproponowano korektę przebiegu drogi powiatowej nr 0615Z. Skrzyżowanie drogi krajowej nr 10 z droga powiatową nr 0615Z przeniesiono bliżej granicy, wykorzystując istniejący fragment wjazdu na parking znajdujący się po północnej stronie przejścia granicznego. Skrzyżowanie dróg zaprojektowano jako skanalizowane. Wjazd na północny parking odbywałby się poprzez fragment drogi powiatowej. W miejscu istniejącego skrzyżowania pozostawiono wjazd i wyjazd z pętli autobusowej, dokonując jednak korekty promieni łuków.

Opis trasy w przekroju podłużnym

Projektowaną wariant nie wymaga robót związanych ze zmianą wysokości niwelety.

Opis trasy w przekroju poprzecznym

Przekrój drogi krajowej nr 10 zaprojektowano jako jednojezdniowy dwupasowy. Pasy ruchu o szerokości 3,5m wydzielono z istniejącej jezdni za pomocą oznakowania poziomego.

Droga powiatowa nr 0615Z ma przekrój jednojezdniowy dwupasowy z jezdnią o szerokości 6,0m.

Opracował:
Marcin Jurewicz