

# Zachodniopomorski Kurier Drogowy

Bezpłatny dodatek do  
„Kuriera Szczecińskiego”  
14 grudnia 2012 r.

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



**Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad**  
Oddział w Szczecinie



Szczeciński oddział GDDKiA

# Zarządca arterii

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 siedmioma rejonami: w Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim, Lipianach, Nowogardzie, Koszalinie, Szczecinku i Wałczu. W tej strukturze działa również czternaście

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 kilka obwodnic ułatwiających przejazd i przynoszących ulgę mieszkańcom miejscowości, przez które wcześniej przebiegały ruchliwe trasy. Została również wybudowana zupełnie nowa droga S3 pomiędzy Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim.

Przebudowujemy autostradę A6, na której w przyszłym roku znacznie powstawać nowy węzeł Tczewska. Prowadzimy prace przygotowawcze do kolejnych dużych inwestycji, które będą realizowane w przyszłości. Finałem tych działań będzie powstanie sieci komfortowych i bezpiecznych dróg ekspresowych oraz autostrad.

Bardzo ważnym elementem działalności GDDKiA jest również utrzymanie istniejących dróg krajowych – zarówno zimą, jak i latem. Wymiana uszkodzonych barier, dbałość o oznakowanie, koszenie trawy, czyszczenie

rowów to działania, które mogą być spektakularne, ale dzięki nim możemy bezpiecznie poruszać się po drogach. Odcinki o gorszej nawierzchni wymagają większych zabiegów i są sukcesywnie remontowane. Stan naszej sieci drogowej jest jednym z najlepszych w Polsce, 69,4 proc. dróg jest w stanie dobrym, 17,5 proc. – w zadowalającym, a tylko 13,1 proc. – w złym.

Wszystkie nasze 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

91 484 38 73

e-mail:

szczecin@gddkia.gov.pl

www.gddkia.gov.pl



# Nasze drogi

DROGI krajowe zarządzane przez GDDKiA O/Szczecin mają w sumie 1044 kilometry długości. Nasza sieć drogowa zapewnia połączenie z każdym regionem Polski, jak i z naszym zachodnim sąsiadem, czyli Niemcami. Składają się na nią drogi krajowe nr: 3, 6, 10, 11, 13, 20, 22, 23, 25, 26, 31 i 37 oraz autostrada A6.

## Wykaz dróg w Oddziale Szczecin

Numer drogi krajowej	Przebieg	Długość zarządzanego odcinka
<b>3</b>	Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce	136,1 km
<b>6</b>	Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo	186,3 km
<b>10</b>	Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk	146,8 km
<b>11</b>	Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wlkp. – Bytom	114,4 km
<b>13</b>	Szczecin – Przeclaw – Rosówek	10,9 km
<b>20</b>	Stargard Szczeciński – Drawsko Pomorskie – Szczecinek – Bytów – Gdynia	175,9 km
<b>22</b>	Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki	59,2 km
<b>23</b>	Myślibórz – Sarbinowo	32,8 km
<b>25</b>	Bobolice – Biały Bór – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Oleśnica	21,9 km
<b>26</b>	Krajnik Dolny – Chojna – Myślibórz – Renice	53,1 km
<b>31</b>	Szczecin – Gryfino – Chojna – Sarbinowo – Kostrzyn – Słubice	91,7 km
<b>37</b>	Darłowo – Karwice	14,5 km

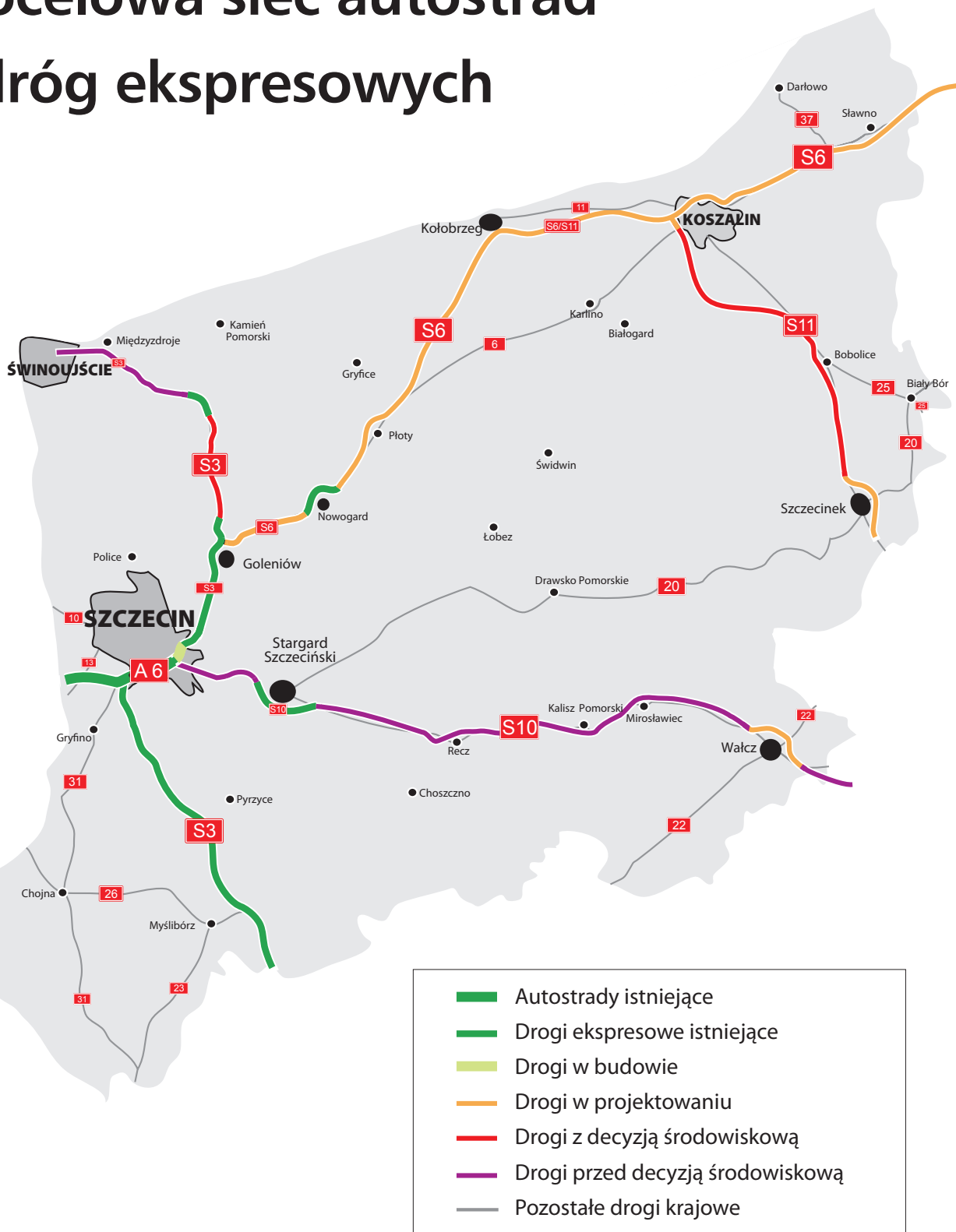
Jak jest i jak będzie

# Czas na zmiany

WEDŁUG stanu na koniec roku 2012 mamy w naszym województwie 21 kilometrów autostrady A6 oraz 125 kilometrów dróg ekspresowych: S3, S6 i S10. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad konsekwentnie realizuje program budowy tras komunikacyjnych w naszym regionie. Finałem tych działań będzie utworzenie całej sieci bezpiecznych i komfortowych dróg ekspresowych o numerach: 3, 6, 10 i 11, autostrady A6 oraz obwodnic najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym miejscowości na pozostałych drogach krajowych.



# Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych





Przebudowa mostu na rzece Cheliszcząca

Tczewska i A6

# Węzeł z autostradą

PODSZCZECIŃSKA autostrada A6 została wybudowana w latach 30. ubiegłego wieku. Od kilkunastu lat droga jest sukcesywnie modernizowana. W drugiej połowie lat 90. zostały odbudowane mosty na Odrze w ciągu południowej jezdni i przebudowany odcinek od granicy do Klucza. W latach 2005-2007 zmodernizowano kolejny odcinek, od Klucza do Kijewa.

Do przebudowy pozostał ostatni fragment pomiędzy węzłami „Kijewo” i „Rzęśnica”, obecnie oznaczony jako droga ekspresowa. Licząca blisko 80 lat nawierzchnia na tym odcinku jest w bardzo złym stanie. Brak 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 tysięcy, w tym wiele ciężarówek jadących

do portu w Świnoujściu. Dlatego szczeciński oddział GDDKiA opracował

dokumentację projektową i uzyskał pozwolenia na przebudowę całego frag-

mentu drogi wraz z modernizacją węzła „Kijewo” i budowę węzła „Tczewska”. Otrzymane środki finansowe okazały się jednak zbyt małe. Wystarczyły tylko na wykonanie prac na odcinku o długości 2,2 kilometra w rejonie przyszłego węzła „Tczewska” i budowę samego węzła.

Przebudowa odcinka szlaku drogi rozpoczęła się w październiku ubiegłego roku. Prace były prowadzone na długości 2,2 kilometra. Stare płyty betonowe zostały skruszone i wykorzystane jako podbudowa dla nowej nawierzchni bitumicznej. Droga została również poszerzona o pas awaryjny.

Przebudowa jezdni kosztowała około 16 milionów złotych. Dodatkowo zostały zmodernizowane mosty na rzece Cheliszcząca wraz z dojazdami. W połowie grudnia tego roku zaczną funkcjonować obie przebudowane jezdnie.

Drugim etapem inwestycji będzie budowa nowego



Modernizacja jezdni powodowała utrudnienia komunikacyjne.

węzła „Tczewska” w miejscu, w którym obecnie autostradę przecina ulica Tczewska (pierwszy wiadukt nad drogą jadąc od strony węzła „Kijewo” do Swinoujścia). Prace powinny ruszyć w II kwartale przyszłego roku. Zadanie to jest realizowane w porozumieniu z Miastem Szczecin, które wybuduje drogi prowadzące do węzła. Po uruchomieniu całego nowego układu komunikacyjnego w tym rejonie zostanie zamknięte kolizyjne skrzyżowanie na drodze S3 z ulicą Goleniowską i zamknięty wjazd na węzeł „Rzęśnica” od strony Wielgowo.

Przebudowa jezdni powodowała utrudnienia komunikacyjne, szczególnie dokuczliwe podczas wakacji. Ruch odbywał się jedną nitką w obu kierunkach. Aby usprawnić przejazd, promowaliśmy drogi alternatywne, w tym trasę przez Załom, Pucice i Kliniska dla mieszkańców Szczecina.

Budowa węzła w przyszłym roku również będzie generowała utrudnienia w ruchu. Nie powinny być one tak dokuczliwe jak przy przebudowie jezdni, ale zalecamy korzystanie z tras alternatywnych również podczas przyszłorocznego sezonu wakacyjnego.



Przebudowane jezdnie w miejscu przyszłego węzła „Tczewska”



### Dane zmodernizowanego odcinka:

- klasa techniczna „A”
- autostrada,
- prędkość projektowa Vp
- 100 km/h,
- szerokości jezdni
- 2 x 7,00 m
- (po dwa pasy ruchu),
- szerokość pasa awaryjnego
- postoiu 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

Spojrzenie na obwodnice

# Objazdy wyczekane

**W mijającym roku pierwszy raz funkcjonowały trzy obwodnice na drogach krajowych nr 3 i 6. Oddane do użytku w 2011 roku nowe trasy umożliwiły omińnięcie miejsc, w których wcześniej tworzyły się korki.**

## Obwodnica Nowogardu

Nowogard był jednym z miejsc na drodze krajowej nr 6, w których często latem tworzyły się korki. Oddana do ruchu w grudniu ubiegłego roku obwodnica rozwiązała te problemy. Wygodną dwujezdniową drogą ekspresową o długości ponad 9 kilometrów możemy ominąć od północnego zachodu Nowogard. Na trasie są trzy węzły. Dwa na włączeniach w DK nr 6 – Nowogard Zachód w rejonie Olchowa i Nowogard Wschód w rejonie Wojcieszyna. Przez węzeł Nowogard Północ możemy zjechać na drogę wojewódzka nr 106 w stronę Golczewa.

Inwestycja była współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Regionalnego w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Jej całkowity koszt wyniósł 228 milionów złotych.



Obwodnica Nowogardu

## Obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostrolic

W rejonie Parłówka droga krajowa nr 3 skręca na zachód i krzyżuje się z dwoma drogami wojewódzkimi w kierunku na Ploty i Kamień Pomorski. Do tego tuż przy skrzyżowaniu szosę w kierunku Kamienia przecina linia kolejowa Świnoujście – Szczecin. W efekcie podczas wakacji w tym miejscu tworzyły się duże korki.

W ubiegłym roku oddano do użytku nową drogę, która znacznie usprawniła ruch. Obwodnica omija Troszyn, Parłówko i Ostrolice, a łączy się z drogami wojewódzkimi przez bezkolizyjny węzeł. W ramach projektu został również przebudowany lokalny układ komunikacyjny. Nad torami powstał wiadukt, a łącznice do obu dróg wojewódzkich prowadzą przez rondo.

Inwestycja była finansowana ze środków budżetowych, kosztowała 131 milionów złotych.

## Obwodnica Miękowa

Położone na północ od Goleniowa Miękowo również w ubiegłym roku doczekało się obwodnicy. Przejazd przez tę miejscowość był utrapieniem dla kierowców od wielu lat. DK nr 3 zwążyła się tu do jednej jezdni, do tego dochodziło kolizyjne skrzyżowanie z ulicą Goleniowską. Efektem oczywiście były korki.

Nowa trasa stanowi przedłużenie ekspresowej „trójki”, ma długość 4,8 km i omija Miękowo od zachodu. Węzeł na nowej drodze łączy DK nr 3 z drogą powiatową w kierunku Stepnicy.

Budowa obwodnicy Miękowa była współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Całkowity koszt realizacji projektu wyniósł 65 milionów złotych.



U góry: obwodnica Troszyna, Parłówka i Ostrolic, na dole: obwodnica Miękowa



Dobrze przygotowane inwestycje

# Nim wjadą spychacze

**WBICIE pierwszej łopaty na budowie drogi poprzedza proces przygotowania niezbędnej dokumentacji oraz uzyskania niezbędnych decyzji i zezwoleń. Z reguły trwa wiele lat i dzieli się na różne etapy.**

PROJEKTOWANIE drogi rozpoczyna się od wyznaczenia jej przebiegu (korytarza), który określany jest w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Aby ją uzyskać, konieczne jest opracowanie poszczególnych etapów dokumentacji studialnej: studium sieciowego, studium korytarzowego wraz z analizą wielokryterialną, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) i materiałów do decyzji środowiskowej. W tych opracowaniach wyznacza się różne warianty przebiegu trasy. Z nich wybiera się najlepsze pod względem środowiskowym, efektywności eko-

nomicznej i transportowej oraz najmniej kolidujące z istniejącym zagospodarowaniem terenu.

Wyselekcjonowane warianty są dokładnie analizowane w ostatnim etapie studialnym, czyli STEŚ. Prowadzona jest inwentaryzacja środowiskowa, podczas której sprawdza się występujące na planowanych przebiegach dróg siedliska zwierząt i miejsca występowania roślin. Tworzone są dla każdego z wariantów analizy hałasu. Ustalane są typy i parametry obiektów budowlanych, liczona jest efektywność ekonomiczna. Na tym etapie organizowane są również spotkania z mieszkańcami terenów,



*To na razie tylko komputerowa wizja projektanta*

przez które będzie przebiegała droga. Czasem na wniosek zainteresowanych w dokumentacji wprowadzane są zmiany. Gdy zakończy się STEŚ, występuje się o wydanie decyzji środowiskowej do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która wskazuje ostateczny przebieg drogi i określa warunki jej realizacji. W tej decyzji określone są między innymi miejsca przejść dla zwierząt oraz lokalizacje ekranów akustycznych chroniących okolice przed hałasem.

Nadal jednak nie można jeszcze zacząć budowy drogi. Po uzyskaniu decyzji środowiskowej przygotowana jest koncepcja programowa. To opracowanie uszczegóławiające rozwiązania geometryczne elementów drogi i konstrukcję obiektów inżynierskich, określające granice terenowe zadania inwestycyjnego i wytyczne do projektu budowlanego. Jest to ostatni etap przygotowawczy, w którym rozpatruje się jeszcze różne warianty dotyczące

na przykład kształtu węzłów drogowych, przebiegu dróg wspomagających, obiektów inżynierskich i niwelety drogi.

Po opracowaniu tej dokumentacji wiemy nie tylko, gdzie droga będzie przebiegała, ale również znany szczegółowe rozwiązania techniczne. Pozostaje jeszcze opracowanie projektu budowlanego. Może ono zostać zlecone przez samego inwestora, a przy realizacji inwestycji w formule „zaprojektuj i zbuduj” jest opracowywane przez wykonawcę.

Po przygotowaniu projektu budowlanego uzyskiwane jest zezwolenie na realizację inwestycji (ZRID), która jest zwińczeniem procesu przygotowawczego. Decyzja ta umożliwi już rozpoczęcie robót. Na tym etapie pozyskiwane są również grunty pod inwestycje, a wypłata odszkodowań możliwa jest po uzyskaniu przez ZRID statusu ostateczności. Przeprowadzone są również badania archeologiczne.



*Na kreślarskich deskach – obwodnica Nowogardu*



MOP Sitno

Wypocząć, zjeść i zatankować

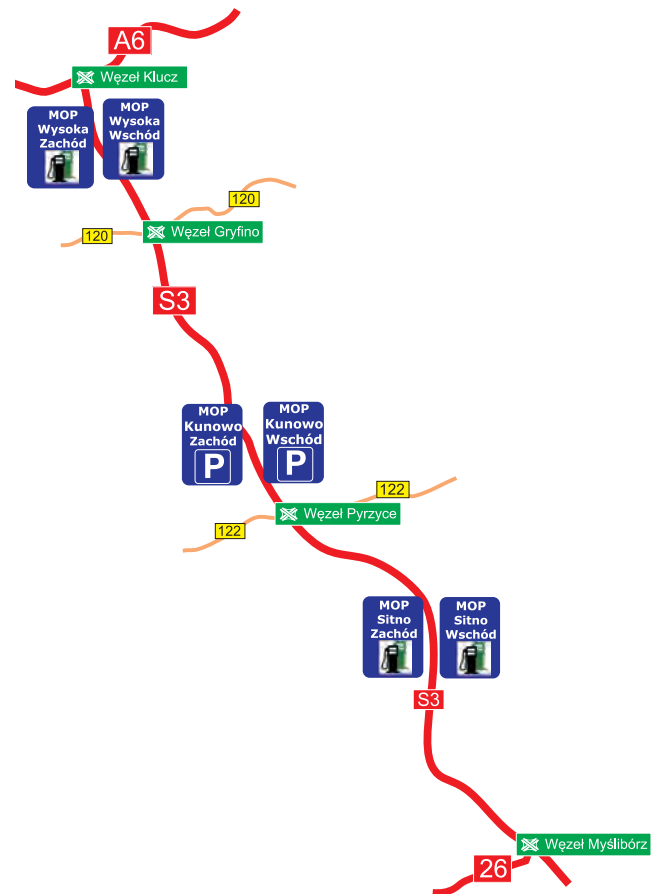
# Postój przy S3

**ZATRZYMYWANIE** się na autostradzie czy drodze ekspresowej jest zabronione. Są to również drogi o ograniczonej dostępności, na które zjazd i wjazd możliwy jest tylko przez węzły. Dlatego potrzebne są specjalne miejsca obsługi podróżnych (MOP).

ABY zapewnić kierowcom możliwość bezpiecznego zrobienia przystanku w podróży, zatankowania i zjedzenia bez zjeżdżania z głównej trasy, przy projektowaniu wyznaczane są tereny, na których powstaną stacje benzynowe, restauracje i tereny wypoczynku. Do tych miejsc można dostać się bezpośrednio z drogi głównej poprzez pasy wyłączenia i włączenia. Służą

wyłącznie do obsługi ruchu na „ekspresówce” czy autostradzie.

Są trzy rodzaje takich punktów. MOP kategorii I ma parkingi, toalety i miejsca wypoczynku (ławeczki, wiaty). Wyższa kategoria II zapewnia dodatkowo stację paliw i restaurację, a najwyższa, III – również miejsca noclegowe. Zagospodarowaniem miejsc kategorii II i III zajmują się wybrani



Miejsca Obsługi Podróżnych na zachodniopomorskim odcinku S3

w postępowaniu przetargowym dzierżawcy, którzy na własny koszt stawiają potrzebne obiekty i w zamian za możliwość prowadzenia

w tym miejscu interesu placą za dzierżawę oraz oddają pewną część przychodu. Miejsca kategorii I buduje i utrzymuje GDDKiA.

Przy drodze S3 Szczecin – Gorzów wyznaczono łącznie pięć par MOP. W pierwszej połowie roku były uruchamiane cztery punkty kategorii II i III na zachodniopomorskim odcinku trasy. Obiekty w Sitnie i Wysokiej umieszczone są parami po obu stronach drogi. Ulokowane są odpowiednio między węzłami „Klucz” i „Gryfino” oraz „Pyrzyce” i „Myślibórz”. Dzierżawia je firmy Lotos i BP. We wrześniu została udostępniona kierowcom para MOP Kunowo między węzłami „Gryfino” i „Pyrzyce”. Są to obiekty kategorii I wybudowane na zlecenie GDDKiA. Tym samym funkcjonuje już komplet MOP na odcinku S3 zarządzanym przez szczeciński oddział.



MOP Kunowo

Ważą, świecą, śledzą

# Technologie na drogach

NOWOCZESNE drogi to nie tylko jezdnia i obiekty inżynierskie, ale też cała infrastruktura wspomagająca zarządzanie, bezpieczeństwo i ochronę. Coraz częściej drogowcom pomaga nowoczesna technologia.

## Zważyć samochód w ruchu

Jedna przeciążona dwukrotnie ciężarówka niszczy drogę w podobnym stopniu co 2,5 miliona samochodów osobowych. Wiele uszkodzeń powstaje właśnie z winy przeciążonych pojazdów. Kontrolą ruchu takich ciężarówek przewożących więcej niż im wolno zajmuje się Inspekcja Transportu Drogowego. W przypadku wykrycia przekroczenia dopuszczalnych parametrów kierowcy grozi kara w wysokości na-

wet kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Klasyczny sposób wyłapywania przeładowanych aut to zatrzymanie samochodu w miejscu specjalnie przystosowanym do ważenia dużych pojazdów i sprawdzenie, czy jego waga mieści się w dopuszczalnych granicach. Te miejsca to betonowe zatoki, w których ITD montuje na czas kontroli precyzyjne wagi. Takie ważenie pojazdu wymaga jednak jego zatrzymania i zjechania z drogi. Siłą rzeczy ogranicza to liczbę ciężarówek, które można poddać kontroli.

Skuteczność metody zmniejsza jeszcze jedno: typowanie aut do sprawdzenia odbywa się na podstawie wzrokowej oceny wykonywanej przez inspektora, który na dodatek ma na to bar-

dzo mało czasu. Aby chronić drogi i zwiększyć skuteczność działań ITD, GDDKiA buduje więc w całym kraju systemy preselekcji. Składają się z wbudowanych w nawierzchnię wag oraz zamontowanych na bramownicach nad jezdnią kamer rozpoznających tablice rejestracyjne i czujników sprawdzających wymiary ciężarówek.

Takie systemy są instalowane w pewnej odległości od miejsc do ważenia pojazdów. Urządzenia zamontowane w nawierzchni zważą wstępnie każdą ciężarówkę jadącą drogą. W przypadku przekroczenia parametrów Inspekcja Transportu Drogowego otrzyma drogą elektroniczną zdjęcie wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu. Do precyzyjnego ważenia są więc zatrzymywane tylko ciężarówki, w przypadku których istnieje podejrzenie przekroczenia norm. Dzięki temu uczciwi kierowcy nie muszą tracić czasu na niepotrzebne kontrole, a ci nieuczciwi mogą mieć pewność, że zostaną wychwyceni. Takie systemy preselekcji są już na drodze S3 Szczecin – Gorzów, S3 w rejonie Goleniowa, DK nr 6 w rejonie Nowogardu i DK nr 10 w Lubieszynie i w Lubnie.

## Samoświejące odbłaski

Na drogach od wielu lat stosuje się elementy odbłaskowe poprawiające widoczność linii oznakowania poziomego w nocy i przy trudnych warunkach atmosferycznych. Są to tak zwane „kocie oczka”. Ale tradycyjne odbłaski działające na zasadzie odbijania światła reflektorów samochodu wystają ponad powierzchnię drogi, więc mogą być zrywane np. podczas odśnieżania.

Powstała jednak technologia eliminująca te wady: aktywne „kocie oczka”, czyli ładowane energią słoneczną elementy zawierające diodę LED. Ich zastosowanie zwiększa widzialność oznakowania jezdni do 900 m (90 m przy tradycyjnych elementach odbłaskowych). Oznacza to, że podczas jazdy z prędkością 100 km/h czas na reakcję kierowcy wydłuża się z 3,2 s do ponad pół minuty. Użytkownicy dróg mają zatem możliwość lepszej oceny niebezpiecznych sytuacji.

Elementy te są przy tym niemal całkowicie płaskie. W naszym regionie aktywne „kocie oczka” zastosowano między innymi na DK nr 3 w rejonie Przybiernowa i na włączeniach obwodnicy Nowogardu w DK nr 6.

## GPS śledzi pługi

W tym roku został wprowadzony nowy system śledzenia sprzętu zimowego utrzymania dróg. Na każdym pojeździe zamontowano odbiornik GPS, który za pomocą sieci telefonii komórkowej przekazuje dane o aktualnej pozycji. Dodatkowo czujniki przekazują również informację o statusie sprzętu, np. o przekręceniu kluczyka w stacyjce. Albo o tym, czy pojazd płuży, czy posypuje.

Dzięki temu osoby zarządzające akcją zimową mogą na bieżąco widzieć pozycję sprzętu na mapie sieci drogowej i kierować go w miejsca wymagające interwencji. Dodatkowo możliwe jest nawiązanie połączenia głosowego z kierowcą każdego pługa czy solarki. Narzędzie to znacząco poprawia możliwości elastycznego reagowania i dysponowania sprzętem w trudnych warunkach atmosferycznych.



Na bramownicach nad jezdnią montowane są czujniki i kamery.



Jesienią zakończyła się przebudowa przejścia granicznego w Lubieszynie.

Lubieszyn też bez granic

# Przejścia po europejsku

Z KOŃCEM 2007 roku zniknęły kontrole na naszych granicach z państwami UE. Przystąpienie do układu z Schengen ułatwiło i usprawniło podróżowanie. Jednocześnie pozostała po dawnych czasach infrastruktura na granicach i dostosowany do niej układ drogowy przestał być potrzebny. W związku z tym rozpoczęło się regulowanie sytuacji na dawnych przejściach. Konieczna stała się ich modernizacja.

Jesienią zakończył się duży projekt przebudowy układu drogowego na terenie dawnego przejścia granicznego w Lubieszynie. Prace rozpoczęły się we wrześniu ubiegłego roku, objęły budowę dużego ronda w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową w kierunku miejscowości Dobieszczyń oraz dwujezdniowego odcinka drogi krajowej nr 10 położonego na południe od budynków dawnego terminalu.

Dzięki temu powstał dużo czytelniejszy układ drogowy i poprawił się komfort jazdy. Realizacja tego zadania kosztowała około 7,5 miliona złotych.

To jednak niejedyny zmiany na tym odcinku „dziesiątki”. Również jesienią została wyremontowana DK nr 10 między Lubieszynem a Szczecinem – na odcinku 7,6 kilometra otrzymała nową warstwę ścieralną.

W ubiegłym roku zosta-

ło przebudowane przejście graniczne w Rosówku na DK nr 13. Obecnie więc układ drogowy na wszystkich przejściach znajdujących się po polskiej stronie na drogach krajowych w naszym regionie jest już zmodernizowany. Również w roku 2011 Niemcy zakończyli przebudowę autostrady A11 na odcinku przejście graniczne Kołbaskowo/Pommellen (jest ono po stronie niemieckiej).



Zamiast starego układu drogowego jest nowy, bardziej czytelny, i rondo.

Aby było bezpieczniej

# Roboty drogowe

**DZIAŁALNOŚĆ** szczecińskiego oddziału GDDKiA to nie tylko budowa nowych dróg. Bardzo ważne są również remonty i przebudowy istniejących tras.

W toku eksploatacji drogi jej nawierzchnia ulega zużyciu. Przyjmuje się, że co 8-10 lat powinno się na głównych trasach wymieniać warstwę ścieralną, czyli tę, z którą się stykają koła samochodu. GDDKiA stara się utrzymywać drogi krajowe w jak najlepszym stanie, fragmenty o najgorszej nawierzchni są sukcesywnie odnawiane.

W roku 2012 wyremontowano 22 odcinki dróg (o łącznej długości blisko 80 kilometrów) i dwa mosty. Na poprawę stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych województwa zachodniopomorskiego wydano łącznie ok. 57 mln zł.

## Remonty prowadzone w roku 2012

### A6

Remont wiaduktu w Kluczu

### DK3

Remont drogi na odcinku Międzyzdroje – Dargobądź

długość: 4,8 km

Przebudowa mostu na Chełszczącej

### DK10

Remont drogi w Wałczu

długość: 5 km

Remont drogi na odcinku Lubieszyn – Szczecin

długość: 7,6 km

### DK11

Remont drogi na odcinku Kołobrzeg – Będzino

długość: 4,8 km

### DK20

Remont drogi na odcinku Złocieniec – granica rejonu

długość: 6,8 km

Remont drogi na odcinku Jeleń – Sitno

długość: 2,7 km

Remont drogi na odcinku Marcein – Gwda

długość: 2,54 km

Remont drogi na odcinku Biała – Biały Bór

długość: 4,7 km

Remont drogi na odcinku Biała – Biały Bór

długość: 2,12 km

Remont drogi na odcinku Stargard Szczeciński – Dalewo

długość: 1 km

### DK22

Remont drogi na odcinku Rusinowo – Prusinówko

długość: 2,65 km

Remont drogi na odcinku Stare Osieczno – Szczuczarz

długość: 3,2 km

### DK23

Remont drogi na odcinku Pszczelnik – Barnówko



Remont drogi krajowej nr 10

długość: 2,59 km

Remont drogi na odcinku Dębno – Sarbinowo

długość: 4,94 km

Remont drogi na odcinku Ostrowiec – Dębno

długość: 2,2 km

### DK26

Remont drogi na odcinku obwodnica Chojny

długość: 1,34 km

Remont drogi na odcinku Rów – Myślubórz

długość: 4,4 km

### DK31

Remont drogi na odcinku Boleszkowice – Sarbinowo

długość: 4,5 km

Remont drogi na odcinku Czepino – Gryfino

długość: 2,23 km

Przebudowa mostów w Chwarszczanach

### DK37

Remont drogi na odcinku Karwice – Ryszewo

długość: 2,64 km

Remont drogi na odcinku Domsławice – Słowino

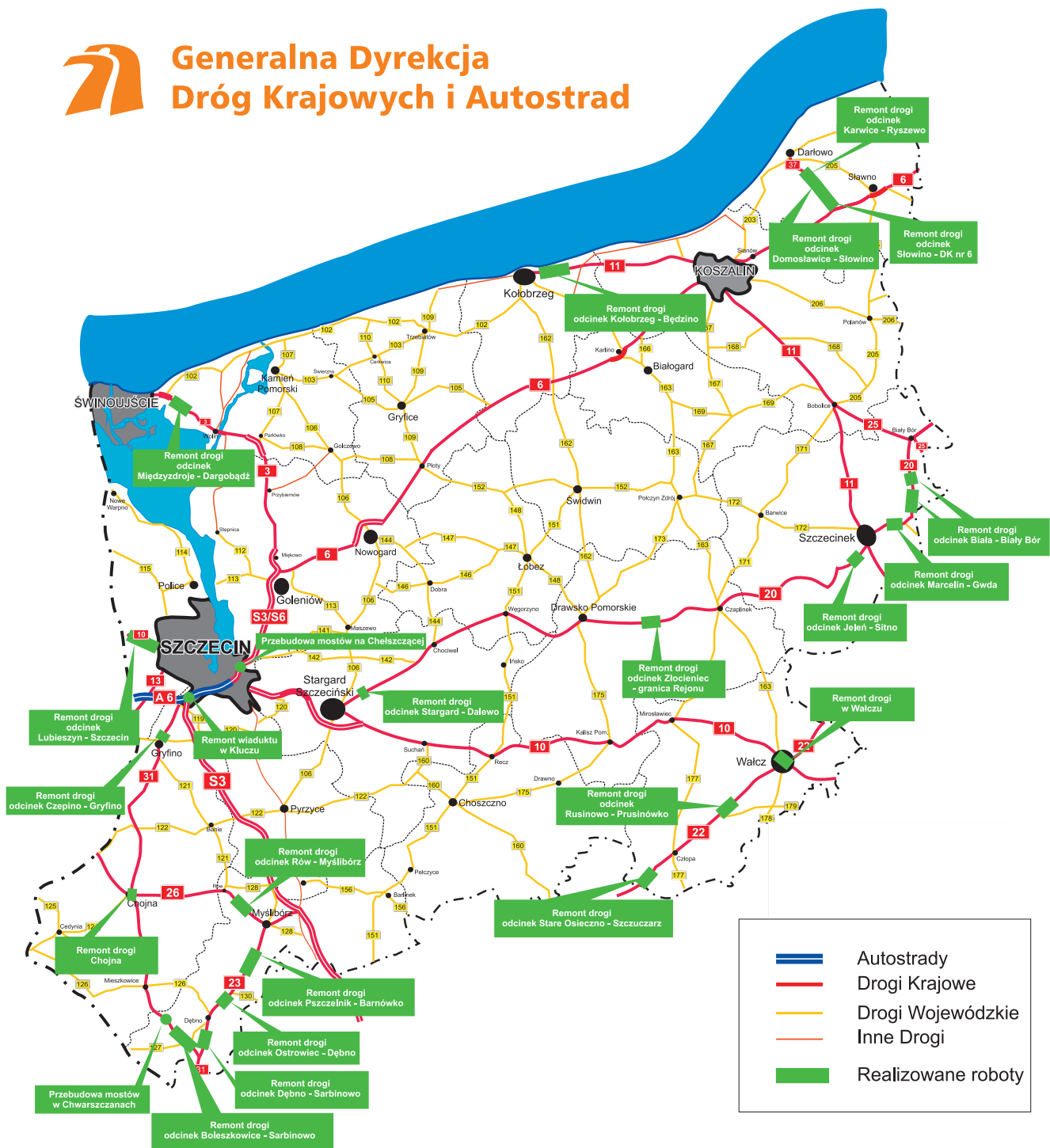
długość: 2,38 km

Remont drogi na odcinku Słowino – DK nr 6

długość: 4,5 km



## Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad



## Remonty dróg i mostów w roku 2012 na drogach GDDKiA O/Szczecin

Zimowe utrzymanie dróg

# Pług i solarki

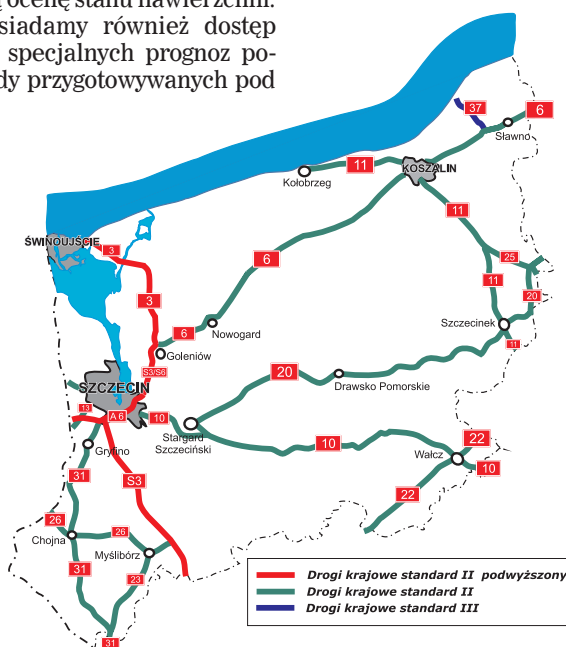
**Kierowco, pamiętaj! Akcja zimowa ma na celu łagodzenie skutków zimy, a nie ich całkowite usunięcie.**

Aby złagodzić skutki zimy w sezonie 2012/2013 na zachodniopomorskich drogach krajowych, będą wykorzystywane między innymi: 103 pługi, 53 solarki, 8 piaskarek, a w przypadku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych – 6 pługów wirnikowych, 18 równiarek, 12 spsycharek i 37 ładowarek. Planowane zużycie soli to 23,4 tysiące ton.

Właściwe utrzymanie dróg zimą wymaga sprawnej reakcji na opady śniegu. Pomocne są w tym stacje meteorologiczne przy drogach oraz kamery monitorujące, które umożliwiają ciągłą ocenę stanu nawierzchni. Posiadamy również dostęp do specjalnych prognoz pogody przygotowywanych pod

kątem zimowego utrzymania dróg zawierających na bieżąco aktualizowane wskazania radarów opadowych. Wykorzystujemy też zamontowane na pługach, piaskarkach i solarkach nadajniki GPS. Dzięki wsparciu tej zaawansowanej technologii wiemy, gdzie jest i co robi aktualnie nasz sprzęt. Te dane pomagają nam w szybkim wysyłaniu ekip utrzymania zimowego w najbardziej neuralgiczne miejsca.

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



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>

Numer telefonu PID GDDKiA O/Szczecin  
**91 43 25 314**  
 PID w centrali GDDKiA  
**19 111**

Opis stanu utrzymania drogi	Dopuszczalny czas na przywrócenie przyjętego standardu	
	Po ustaniu opadów śniegu	Od stwierdzenia występowania zjawisk śliskości zimowej
<b>Standard II podwyższony</b> 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.
<b>Standard II</b> 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 nieutrudniająca ruchu	– gołoledź: do 3 godz. – szron: do 3 godz. – szadź: do 3 godz. – śliskość pośniegowa: do 4 godz. – lodowica: do 4 godz.
<b>Standard III</b> jezdnia odśnieżona na całej szerokości, a śliskość zimowa zlikwidowana na: – skrzyżowaniach z drogami i koleją – odcinkach o pochyleniu ponad 4 proc. – przystankach autobusowych – innych miejscach ustalonych przez zarząd drogi	– śnieg luźny: do 6 godz. – śnieg zajeżdżony: może występować warstwa utrudniająca ruch samochodów osobowych – zasy: do 6 godz.	<b>w miejscach wyznaczonych:</b> – gołoledź: do 5 godz. – szron: do 5 godz. – szadź: do 5 godz. – śliskość pośniegowa: do 6 godz. – lodowica: do 5 godz.