

Zachodniopomorski Kurier Drogowy

Bezpłatny dodatek do „Kuriera Szczecińskiego”
12 grudnia 2014 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

Najważniejsze trasy

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 regionami w: Szczecinie, Starogardzie Szczecińskim, Lipianach, Nowogardzie, Koszalinie, Szczecinku i Wałczu. W tej strukturze działa również 14 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 rozwija również sieć drogową poprzez budowę nowych dróg i przebudowę istniejących. Końca dobiegła perspektywa 2007-2013, w której powstało kilka obwodnic oraz droga S3 ze Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego, łącznie ok. 120 km nowych dróg. Koniec jednej perspektywy oznacza początek nowej na lata 2014-2020. Będzie to rekordowy okres, jeżeli chodzi o rozwój sieci drogowej w naszym

regionie. Tylko w sierpniu obecnego roku ogłosiliśmy przetargi na 170 km dróg ekspresowych – drogę S6 z Goleniowa do Koszalina oraz obwodnice Wałcza i Szczecinka. To nie wszystkie planowane zadania, kolejne przetargi będziemy ogłaszać, gdy zostanie przyjęty przez Radę Ministrów Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020.

Bardzo ważnym elementem działalności GDDKiA jest 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. Stan naszej sieci drogowej jest jednym z najlepszych w Polsce, 76,7 % dróg jest w stanie dobrym, 12,1% zadowolającym, a 11,2 % w złym. Wszystkie wymienione wyżej 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

SIEĆ dróg krajowych zarządzana przez GDDKiA O/Szczecin liczy 1044 kilometry. Składają się na nią następujące drogi krajowe: 3, 6, 10, 11, 13, 20, 22, 23, 25, 26, 31, 37 oraz autostrada A6. Nasza sieć drogowa zapewnia połączenie zarówno z każdym regionem Polski, jak i z naszym zachodnim sąsiadem, czyli Niemcami.

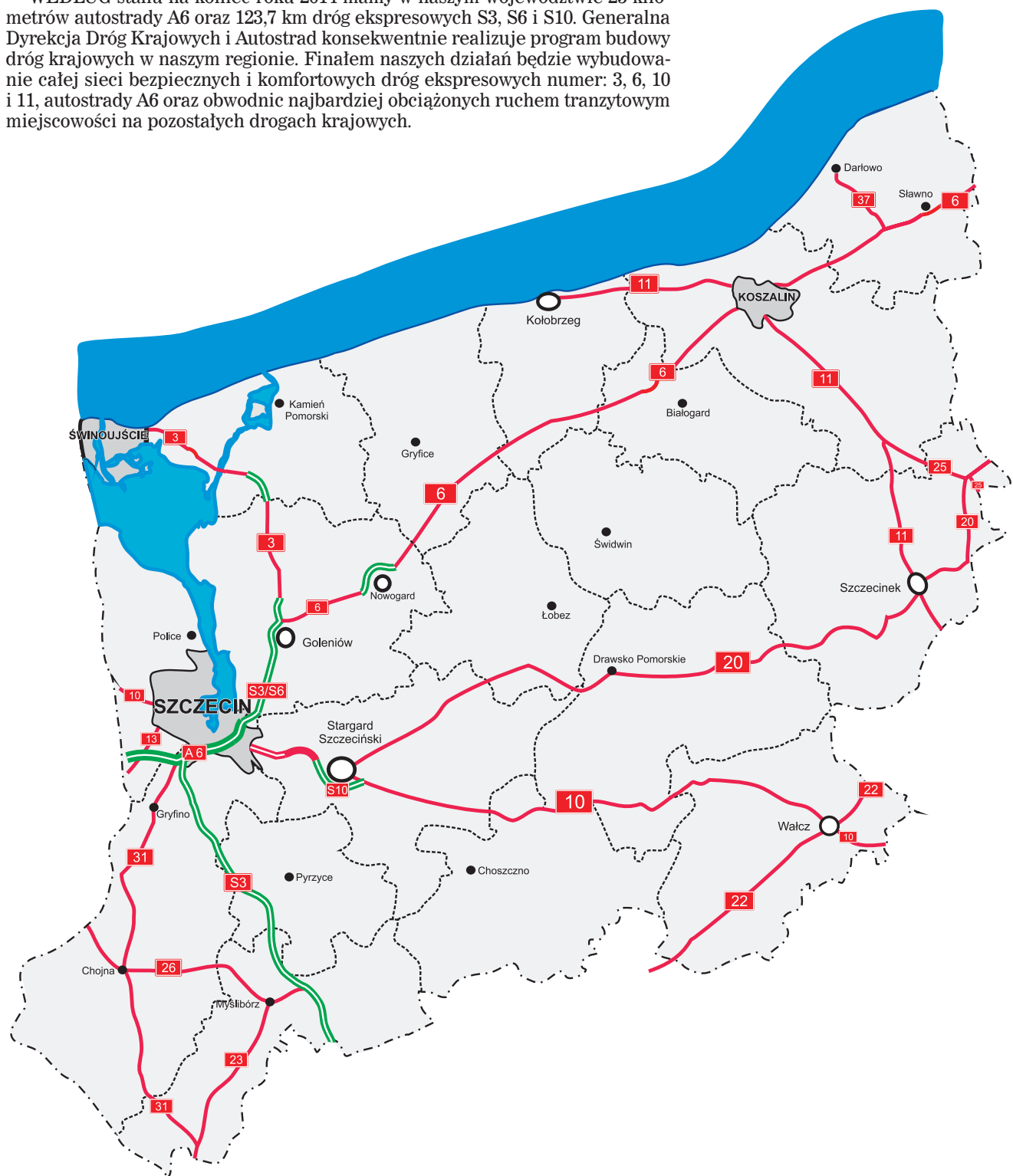
Wykaz dróg w Oddziale Szczecin

Numer drogi krajowej	Przebieg	Długość zarządzanego odcinka
3	Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce	132,4 km
6	Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo	190 km
10	Lubieszyn – Szczecin – Stargard Szczeciński – Wałcz – Piła – Białe Błota – Sierpc – Płońsk	146,8 km
11	Kołobrzeg – Koszalin – Bobolice – Szczecinek – Piła – Poznań – Pleszew – Ostrów Wlkp. – 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

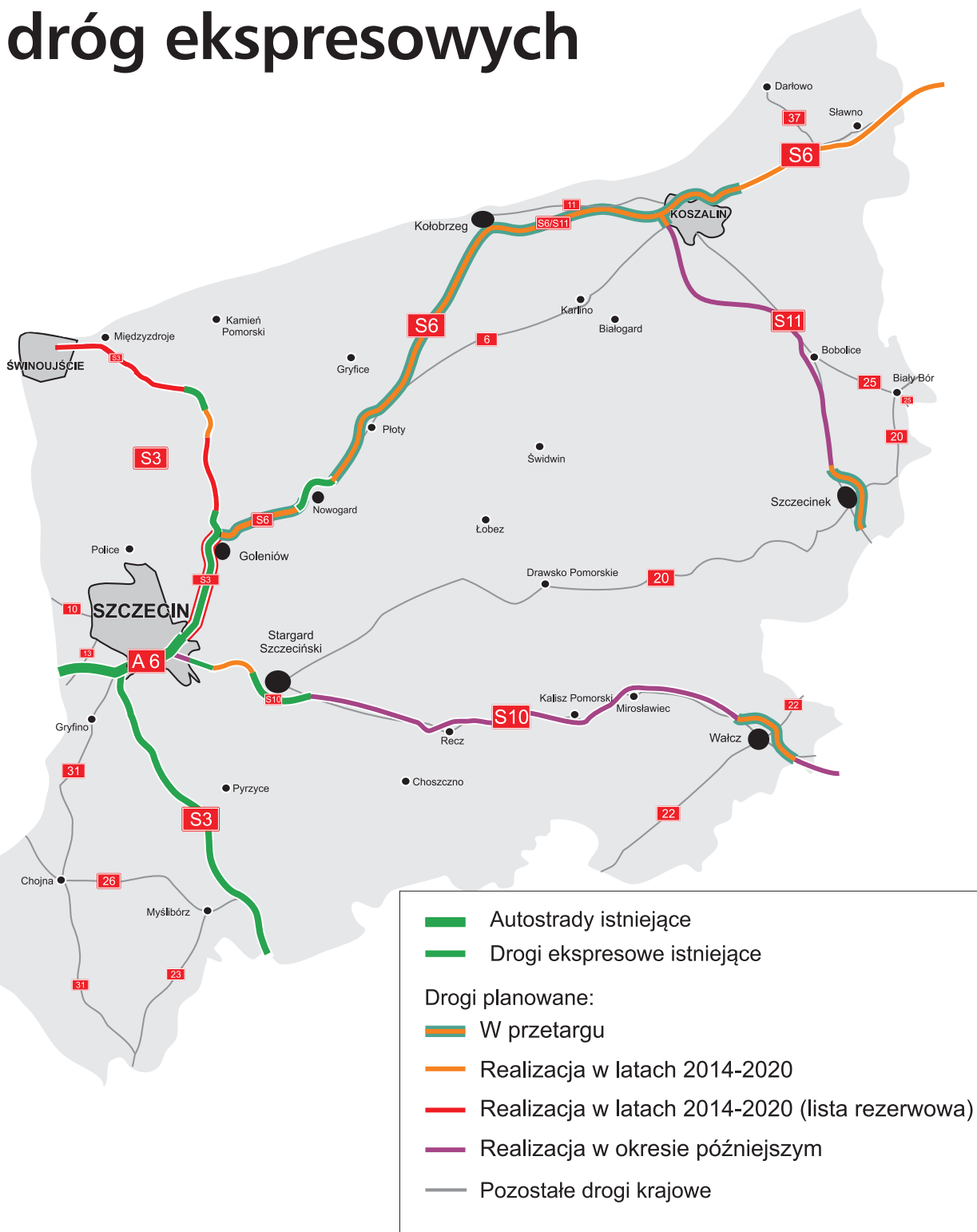
Jak jest i jak będzie

Drogi i autostrada

WEDŁUG stanu na koniec roku 2014 mamy w naszym województwie 25 kilometrów autostrady A6 oraz 123,7 km 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





Autostrada A6 jest sukcesywnie modernizowana.

Kiedyś berlińska, dziś A6

Odmieniona autostrada

PODSZCZECIŃSKA autostrada A6 powstała jeszcze w latach 30. XX wieku. Droga ta jest sukcesywnie modernizowana i przebudowywana począwszy od drugiej połowy lat 90. ubiegłego stulecia. W mijającym roku została ukończona budowa węzła „Szczecin Dąbie” (dotychczas „Tczewska”).

Pierwsze roboty związane z powstaniem nowego węzła rozpoczęły się jeszcze pod koniec 2011 roku. Wówczas przystąpiono do przebudowy jezdni autostrady na długości ok. 2,2 km w obrębie przyszłego węzła. Będąca w bardzo złym stanie nawierzchnię z płyt betonowych zastąpiła nowa nawierzchnia bitumiczna. Droga została również poszerzona o pas awaryjny oraz wygradzona.

Prace przy nawierzchni zostały zakończone pod koniec 2012 roku. W połowie roku 2013 rozpoczęła się budowa samego węzła „Szczecin Dąbie”. W miejscu ist-

niejącego wiaduktu w ciągu ulicy Tczewskiej powstały dwa nowe wiadukty węzła drogowego. Wybudowano również łącznice, a miasto Szczecin wykonało ulicę Nowoprzestrzenną prowadzącą do węzła. Przebudowany został dodatkowy od-

ciniek do obiektu mostowego na Chelszczącej.

W połowie roku węzeł oddano do ruchu. Węzeł „Szczecin Dąbie” (roboczo „Tczewska”) stanowi połączenie prawobrzeżnych dzielnic Szczecina i terenów inwestycyjnych z autostradą A6.

Oddanie do ruchu tej inwestycji umożliwiło również dalsze zmiany w układzie komunikacyjnym – wcześniej uzgodnione w porozumieniu z miastem. Zlikwidowany został wjazd od strony miejscowości Wielgowo na węzeł „Rzęśnica”. Wykonano pas włączenia od strony drogi wojewódzkiej nr 142 w kierunku Szczecina, a łącznicę w kierunku Świnoujścia poszerzono do dwóch pasów ruchu.

Najbardziej odczuwalną dla kierowców zmianą była całkowita likwidacja kolizyjnego skrzyżowania ulicy Goleniowskiej z drogą ekspresową S3. Dzięki wprowadzonym zmianom przejazd przez odcinek, na którym często tworzyły się korki w okresie wakacyjnym, stał się bardziej płynny i bezpieczniejszy.

Do przebudowy został jeszcze wykonany ze starych płyt betonowych odcinek o długości ok 3,5 km do węzła „Rzęśnica” oraz rejon węzła „Kijewo”. W najbliższych latach również one powinny zostać przebudowane.



W mijającym roku ukończono budowę węzła „Tczewska”.

Bariery bezpieczeństwa

Lina na obwodnicy

POD koniec listopada tego roku zamknięto dla ruchu obwodnicę Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa na DK nr 10, a samochody pojechały dawnym przebiegiem dro-

środku jezdni, która rozdziela przeciwległe kierunki ruchu. Uniemożliwia to wyprzedzanie, które ze względu na duże natężenie ruchu na tym odcinku często

powodowało sytuacje niebezpieczne. Bariera stanowi też zabezpieczenie przed zagrożeniami związanymi z zaśnięciem za kierownicą i wszystkim, co po wypadku

nazywane jest zjechaniem na przeciwległy pas ruchu z niewiadomych przyczyn. Prace zakończyły się po dwóch tygodniach i obwodnicę ponownie udostępnił kierowcom.

W projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 budowa drugiej jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa została ujęta na liście podstawowej. Po przyjęciu tego programu przez rząd będzie możliwe ogłoszenie przetargów na zaprojektowanie i budowę drugiej jezdni obwodnicy wraz z budową drogi wspomagającej Szczecin – Zduńowo. Realizacja tej inwestycji umożliwi przekształcenie całego odcinka Szczecin – Stargard w pełnoprawną drogę ekspresową. Jednak biorąc pod uwagę czas potrzebny na realizację wspomnianej inwestycji, drugą jezdnią pojedziemy najwcześniej za kilka lat. Do tego czasu o bezpieczeństwo zadba bariera linowa.



Na obwodnicy Kobylanki bezpieczeństwo zwiększa bariera linowa.

gi krajowej. Jednojezdniową obwodnicę o długości 6 km, która leży pomiędzy odcinkami o przekroju dwujezdniowym, czekały poważne zmiany. Wszystko dla poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Od oddania tej obwodnicy do użytku w 2007 roku w wypadkach drogowych zginęło na niej 14 osób, a 43 zostały ranne – najczęściej w zderzeniach czołowych. Nie było roku bez wypadku z ofiarami śmiertelnymi, a ten mijający był szczególnie tragiczny, z trzema osobami zabitymi.

Dlatego nie czekając na dobudowę planowanej drugiej jezdni, zastosowano rozwiązanie radykalne. Na całej długości obwodnicy powstała bariera linowa na



Nowa droga krajowa nr 6

Ekspresowo przez Pomorze

DROGA krajowa nr 6 przebiega wzdłuż Wybrzeża i łączy Szczecin z Gdańskiem. Trasa ta pełni zarówno rolę tranzytową w relacji wschód – zachód, jak i łączy miasta Pomorza Środkowego ze stolicami województw. Ruch na trasie waha się pomiędzy 7 a 13 tysiącami pojazdów na dobę (według GPR 2010), ale silnie wzrasta w okresie wakacyjnym. Z roku na rok obserwujemy wzrost ruchu turystycznego zarówno tego z Polski, jak i z kierunku Niemiec.

Obecna szóstka poza odcinkami obwodnic Nowogardu, Słupska i Trójmiasta jest drogą klasy GP, która przebiega przez wiele miejscowości, są na niej skrzyżowania, przejścia dla pieszych. Wszystko to wpływa zarówno na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i na płynność przejazdu. Aby usprawnić komunikację na tym szlaku, konieczna stała się budowa drogi ekspresowej.

Wariant kołobrzeski

Prace studialne nad przebiegiem drogi na terenie woj. zachodniopomorskiego rozpoczęto w 2004 roku. W toku prac przygotowawczych zaproponowano wariant drogi przebiegającej w pobliżu Kołobrzegu, jako alternatywy dla korytarza przebiegającego obecnym przebiegiem przez Karlino. Po przeprowadzeniu wielokryterialnych analiz okazało się, iż jest to wariant najkorzystniejszy. Dzięki temu rozwiązaniu nie trzeba budować dwóch dróg ekspresowych S6 i S11 obok siebie na odcinku Kołobrzeg – Koszalin. Mniejsze jest również oddziaływanie na środowisko naturalne, w tym przede wszystkim obszary Natura 2000. Nie należy również zapominać o zwiększonej dostępności do pasa nadmorskiego. Wariant kołobrzeski powoduje wydłużenie drogi o około 7 kilometrów w stosunku do wariantów przebiegających po starym śladzie przez Karlino.

W styczniu 2010 roku został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, w którym GDDKiA rekomendowało wariant V/Vw, czyli z odejściem w kierunku Kołobrzegu. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie przychyliła się do wniosku GDDKiA i w wydanej w lipcu 2010 roku decyzji wariantem realizacyjnym został wariant V/Vw. Wydanie samej decyzji nie kończyło jednak procedury ze względu na odwołanie od decyzji. Ostatecznie sprawa miała swój finał w Naczelnym Sądzie Administracyjnym, który w kwietniu 2012 roku oddalił skargę kasacyjną na wyrok WSA.

Koncepcje i projekty

Cały odcinek Szczecin – Słupsk podzielono na mniejsze fragmenty. Dla obwodnicy Koszalina i Sianowa rozpoczęto opracowywanie projektu budowlanego i wykonawczego. Na pozostałych odcinkach zlecono opracowywanie koncepcji programowych. Gdy przewidziano ich realizację w systemie zaprojektuj i zbuduj, w którym jest jeden przetarg obejmujący zaprojektowanie i wybudowanie drogi. W roku 2014 zostały sfinalizowane prace przygotowawcze umożliwiające ogłoszenie przetargów.



7 zadań do Koszalina

W przyjętej w sierpniu tego roku nowelizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 zostały ujęte odcinki od Goleniowa do Koszalina wraz z obwodnicą Koszalina i Sianowa o długości ok. 140 km. Jeszcze w tym samym miesiącu zostały ogłoszone przetargi na zaprojektowanie i budowę 6 odcinków od Goleniowa do Koszalina oraz budowę obwodnicy Koszalina i Sianowa. Dla zadań realizowanych w formule Zaprojektuj i Zbuduj czas realizacji wynosi od 34 do 37 miesięcy (w tym 15 miesięcy na projektowanie i uzyskanie decyzji ZRID), natomiast w realizowanej w systemie tradycyjnym obwodnicy Koszalina i Sianowa czas realizacji wynosi od 22 do 25 miesięcy. Z czasu realizacji prac budowlanych wyłączane są okresy zimowe (od 15 grudnia do 15 marca). Kryteriami oceny ofert są w 90 proc. cena, w 5 proc. czas realizacji i w 5 proc. gwarancja (od 5 do 10 lat).

W projekcie nowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 przewidziano budowę całej drogi S6. W związku z tym po przyjęciu przez rząd nowego programu będziemy mogli ogłosić przetargi na 3 ostatnie odcinki drogi S6 od Sianowa do Słupska o długości ok. 45 km.

Węzły, mosty, estakady

Droga ekspresowa S6 będzie miała parametry techniczne dwujezdniowej drogi ekspresowej. Zjazd i wjazd na drogę będzie możliwy tylko przez węzły drogowe. Główna jezdnia będzie bezkolizyjna, przewidziano budowę miejsc obsługi podróżnych i obwodów utrzymania. Droga będzie miała dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Na obwodnicy Koszalina i Sianowa, gdzie ze względu na bliskość dużego miasta spodziewany jest większy ruch, będzie ponadto rezerwa pod trzeci pas ruchu w pasie rozdziału.

Odcinek S6 Goleniów – Koszalin będzie się zaczynał na węźle Goleniów Północ z drogą S3, a kończył na węźle Sianów Wschód. Na trasie będzie zlokalizowanych łącznie 17 węzłów drogowych, w tym trójwlotowy węzeł Bielice typu WA (zbliżony do podszczeńskiego węzła Klucz S3 i A6), który w przyszłości będzie łączył S6 i S11. Na trasie powstanie wiele obiektów inżynierskich, w tym pierwszy raz w naszym regionie górne przejścia dla zwierząt typu „zielony most” o szerokości około 60 m. Najbardziej okazałymi obiektami na trasie będą mosty nad rzeką Rega o długości około 620 metrów i nad rzeką Parsęta o długości około 686 metrów.

Parametry techniczne drogi S6:

- klasa techniczna S
- prędkość projektowa 100 km/h
- prędkość miarodajna 110 km/h
- liczba pasów ruchu 2x2
- szerokość pasa ruchu 3,50 m
- szerokość opasek wewnętrznych 0,50 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,50 m
- szerokość pasa dzielącego 4,00 – 6,00 m (12 m dla o. Koszalina i Sianowa)
- szerokość poboczy gruntowych 0,75 – 2,50 m
- pochylenie poprzeczne na prostej 2,5 proc.
- skrajnia pionowa 4,70 – 5,00 m
- obciążenie nawierzchni 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR6

W ciągu drogi S10

Obwodnica Wałcza

DROGA krajowa nr 10 łączy aglomeracje: szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Pełni ważną rolę tranzytową, stąd duży udział w ruchu pojazdów ciężarowych. Wałcz jest największą miejscowością bez obwodnicy na tej drodze.

Przez tę miejscowość oprócz krajowej „dziesiątki” przebiega również DK nr 22 oraz DW nr 163 i DW nr 178. Droga krajowa nr 10 w Wałczu w centrum miasta krzyżuje się z licznymi ulicami. Przepustowość drogi jest ograniczona, co w okresie wzmożonego ruchu samochodowego latem prowadzi do powstawania korków.

Już w roku 1951 podjęto budowę jednojezdniowej obwodnicy Wałcza, jednak prace szybko przerwano. W roku 2000 rozpoczęło się projektowanie obwodnicy już jako drogi ekspresowej. W roku 2006 została uzyskana decyzja lokalizacyjna i pozyskano część nieruchomości. W 2011 została uzyskana decyzja środowiskowa (stała się ostateczna w maju 2012 r.), która wyznaczyła ostateczny przebieg obwodnicy. Dzięki temu mogły ruszyć prace projektowe, które zostały sfinalizowane w bieżącym roku. Pod koniec czerwca złożono wniosek o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W sierpniu został ogłoszony przetarg na realizację inwestycji. Zostały również wykonane powierzchniowe badania archeologiczne. Prace budowlane powinny ruszyć w przyszłym roku, a gotową drogą powinniśmy pojechać w końcu 2017 lub na początku 2018 roku.



Obwodnica Wałcza będzie dwujezdniową drogą ekspresową. Ominie Wałcz od północnego wschodu. Nowa trasa wyprowadzi z miasta ruch tranzytowy. Komunikację z pozostałymi drogami zapewnią 4 węzły drogowe – dwa na włączeniach w istniejącą DK nr 10 oraz węzły łączące obwodnicę z DW nr 163 i DK nr 22. Planowana jest budowa 13 wiaduktów, 2 mostów i 14 przepustów ekologicznych. Powstaną również dwie estakady, jedna o długości 278 metrów, a druga o długości aż 764 metrów.

Parametry techniczne:

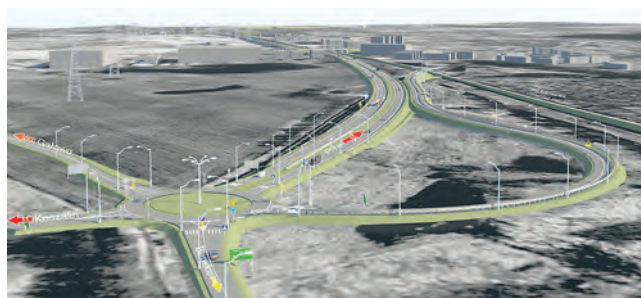
długość odcinka	17,800 km
klasa techniczna drogi	S
prędkość projektowa	100 km/h
prędkość miarodajna	110 km/h
szerokość jezdni	2 x 7 m
szerokość pasa awaryjnego	2 x 2,5 m
szerokość pasa dzielącego	min. 4,5 (w tym opaski 0,5 m)
szerokość poboczy gruntowych	2 x 0,75 m
obciążenie nawierzchni	115 kN/oś



To na razie tylko komputerowa wizja projektanta

W ciągu drogi S11

Obwodnica Szczecinka



DROGA krajowa nr 11 łączy Wybrzeże ze Śląskiem. Szczecinek jest jednym z największych miast na wschodzie województwa zachodniopomorskiego. W mieście krzyżują się drogi krajowe nr 11 i 20. To jedna z tras najchętniej wykorzystywanych w okresie letnim jako dojazd do miejscowości wypoczynkowych położonych nad morzem, co prowadzi do powstawania zatorów drogowych.

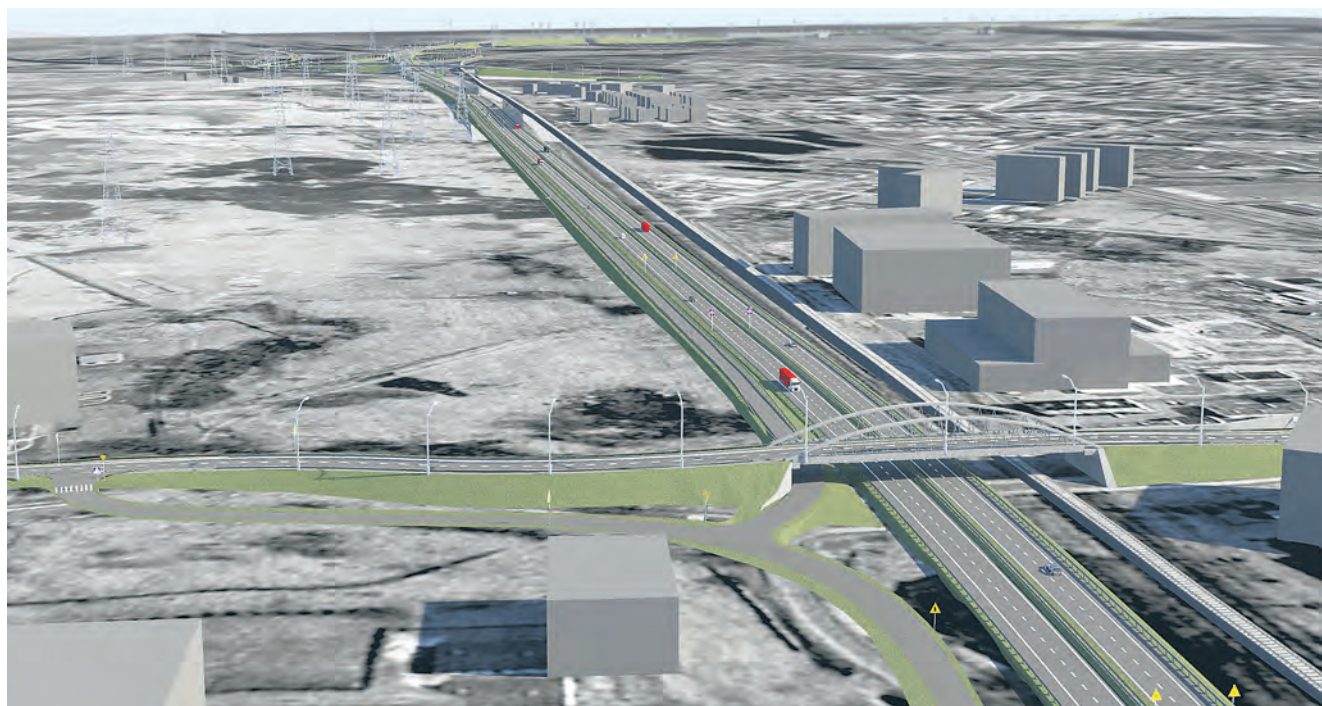
Przygotowanie do budowy obwodnicy Szczecinka w ciągu drogi ekspresowej S11 rozpoczęto już w poprzedniej dekadzie. W roku 2011 został opracowany raport oddziaływania na środowisko, a rok później uzyskano decyzję środowiskową. Następnie została opracowana koncepcja programowa, która uszczegółowiła rozwiązania projektowe. Zadanie zostało przewidziane do realizacji w systemie zaprojektuj i zbuduj. W związku z tym zarówno za opracowanie projektów technicznych, jak i budowę będzie odpowiadał wybrany w przetargu wykonawca. Po przyję-

ciu w sierpniu tego roku przez Radę Ministrów znowelizowanych załączników nr 5 i 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 został ogłoszony przetarg na realizację inwestycji. Zostały również wykonane powierzchniowe badania archeologiczne. Przetarg powinien zostać rozstrzygnięty w przyszłym roku. Wykonawca będzie miał 15 miesięcy na opracowanie dokumentacji technicznej i uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Także prace budowlane będą mogły ruszyć w drugiej połowie 2016 roku, a gotową drogą powinniśmy pojechać w pierwszej połowie 2019 roku.

Obwodnica Szczecinka będzie dwujezdniową drogą ekspresową. Ominie miasto od wschodu. Nowa trasa wyprowadzi z miasta ruch tranzytowy. Komunikację z pozostałymi drogami zapewnią 2 węzły drogowe – jeden z drogą krajową nr 20 oraz drugi zapewniający dojazd do terenów przemysłowych. Na włączeniach w istniejącą DK nr 11 zostaną wykonane ronda. Planowana jest budowa 8 wiaduktów, mostu, kładki dla pieszych, estakady i przejścia ekologicznego.

Parametry techniczne:

długość odcinka	12 km
klasa techniczna drogi	S
prędkość projektowa	100 km/h
prędkość miarodajna	110 km/h
szerokość jezdni	2 x 7 m
szerokość pasa awaryjnego	2 x 2,5 m
szerokość pasa dzielącego	min. 4,5
szerokość poboczy gruntowych	2 x 0,75 m
obciążenie nawierzchni	115 kN/oś



Dobrze przygotowane inwestycje

Zanim wjedzie walec

WBICIE pierwszej łopaty na budowie drogi jest poprzedzone długim procesem przygotowania niezbędnej dokumentacji i uzyskania niezbędnych decyzji oraz zezwoleń umożliwiających realizację inwestycji. Procedura przygotowawcza 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. W celu uzyskania tej decyzji konieczne jest opracowanie poszczególnych etapów dokumentacji studialnej i materiałów. W tej dokumentacji wyznacza się wiele wariantów przebiegu trasy, które następnie są dokładnie analizowane.

Do kolejnych etapów wybierane są warianty najlepsze pod względem środowi-

skowym, efektywności ekonomicznej i transportowej oraz najmniej kolidujące z istniejącym zagospodarowaniem terenu. Finałem tych prac jest uzyskanie decyzji środowiskowej, która wskazuje ostateczny przebieg drogi i określa warunki jej realizacji.

Na podstawie wybranego przebiegu nie można jeszcze zacząć budowy drogi. Dlatego po uzyskaniu decyzji środowiskowej opracowywana jest koncepcja programowa. Jest to opracowanie uszczegółowiające rozwiązanie geometryczne elementów drogi, konstruk-

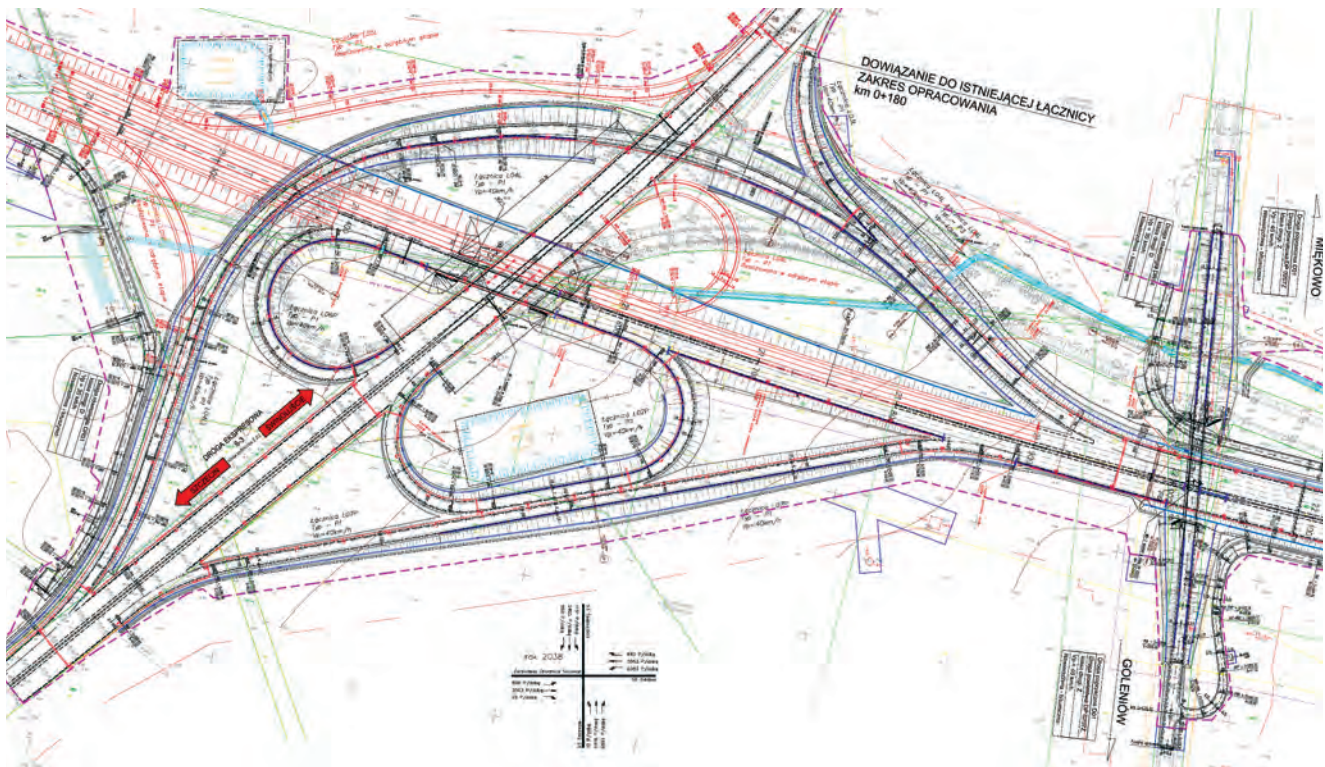
cję obiektów inżynierskich, określające granice terenu zadania inwestycyjnego i wytyczne do projektu budowlanego. Jest to ostatni etap przygotowawczy, na którym wariantuje się jeszcze pewne rozwiązania dotyczące na przykład kształtu węzłów drogowych, przebiegu dróg wspomagających, obiektów inżynierskich i niwelety drogi.

Pozostaje jeszcze opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego. Zadanie to może zostać zlecone przez samego inwestora przy realizacji inwestycji w systemie tradycyjnym (Buduj). Natomiast przy realizacji inwestycji w formule Zaprojektuj i Zbuduj przygotowany jest jeszcze program funkcjonalno-użytkowy i na jego podstawie wybrany w przetargu

wykonawca opracowuje projekt budowlany i wykonawczy oraz buduje drogę.

Po opracowaniu projektu budowlanego uzyskiwana jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji (ZRID), która jest finałem procesu przygotowawczego. Decyzja ta umożliwia już rozpoczęcie robót.

Na tym etapie pozyskiwane są również grunty pod inwestycje. Procedurę odszkodowawczą prowadzi Urząd Wojewódzki. Wybrani w przetargu rzeczoznawcy opracowują operaty określające wartość nieruchomości. Strony postępowania mogą wnieść uwagi do operatów. Następnie na podstawie ostatecznych decyzji odszkodowawczych wydanych przez Urząd Wojewódzki GDDKiA wypłaca odszkodowania.



Od takiego rysunku do rozpoczęcia budowy droga jest jeszcze daleka.

Drogi przyjazne naturze

Lider Ekologii

W TYM roku GDDKiA O. Szczecin otrzymał tytuł Lidera Ekologii w konkursie organizowanym przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska w Szczecinie. Nagrodę przyznano za działania na rzecz ochrony środowiska przy budowie drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin – Gorzów Wielkopolski. Nowoczesna droga musi nie tylko być bezpieczna dla jej użytkowników i zapewniać wysoki komfort jazdy, 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 również wszyscy zainteresowani mogą zgłosić swoje uwagi i porozmawiać bezpośrednio z przedstawicielami inwestora. GDDKiA analizuje wszelkie głosy społeczne wyrażane podczas konsul-

tacji i zawsze szuka możliwości kompromisu. Nieraz 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. Po opracowaniu projektu budowlanego na etapie decyzji ZRID 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.

S3 dla środowiska

Na trasie zostało wykonanych 28 przejść dla zwierząt. W pobliżu Szczecina powstały pierwsze w Polsce bramowe przejścia dla nietoperzy. W celu ochrony siedlisk ptaków wykonano dodatkowe ekrany akustyczne, dla ochrony płazów powstało 66 kilometrów specjalnych płotków z elementów prefabrykowanych i 17 zbiorników kompensacyjnych. Działania te nie ograniczały się do samej drogi, na okolicznych jeziorach powstało 59 platform lęgowych dla ptaków, a na rzekach zamontowano zastawki spiętrzające wodę.

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 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 przeputy 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 usypowanych 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.



Dla wygody i bezpieczeństwa

Remonty dróg

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 tę z którą mają styczność koła samochodu. GDDKiA stara się utrzymywać możliwie najlepszy stan nawierzchni dróg krajowych, odcinki o najgorszej nawierzchni są sukcesywnie remontowane.

W roku 2014 wyremontowano odcinki dróg o łącznej długości 28 kilometrów.

REMONTY ZREALIZOWANE W ROKU 2014

A 6

Remont odcinka Granica – Kołbaskowo (jezdnia lewa)
długość: 1,56 km

DK 6

Remont odcinka Malanowo – Karlino
Długość: 1,3 km

DK 10

Remont odcinka Szczecin – Motaniec
długość: 1,3 km

DK11

Remont odcinka Wierzchowo – Szczecinek
długość: 5,8 km

DK 20

Remont odcinka Gwda Mała – Drzonowo
długość: 3,7 km
Remont odcinka Stargard Szczeciński – Gogolewo
długość: 1,9 km
Remont odcinka Łubowo – wiadukt kolejowy
długość: 1,9 km

DK 22

Remont odcinka w m. Wałcz, ul. Okulickiego
długość: 0,67 km
Remont odcinka Strączno – Wałcz
długość: 2,13 km
Remont odcinka w m. Wałcz, ul. Zdobywców Wału Pomorskiego
długość: 2,17 km

DK 23

Remont odcinka Wierzbnica – Dolsk
długość: 3,3 km
Remont odcinka w m. Barnówko
długość: 0,61 km

DK26

Remont odcinka w m. Rów
długość: 0,57 km

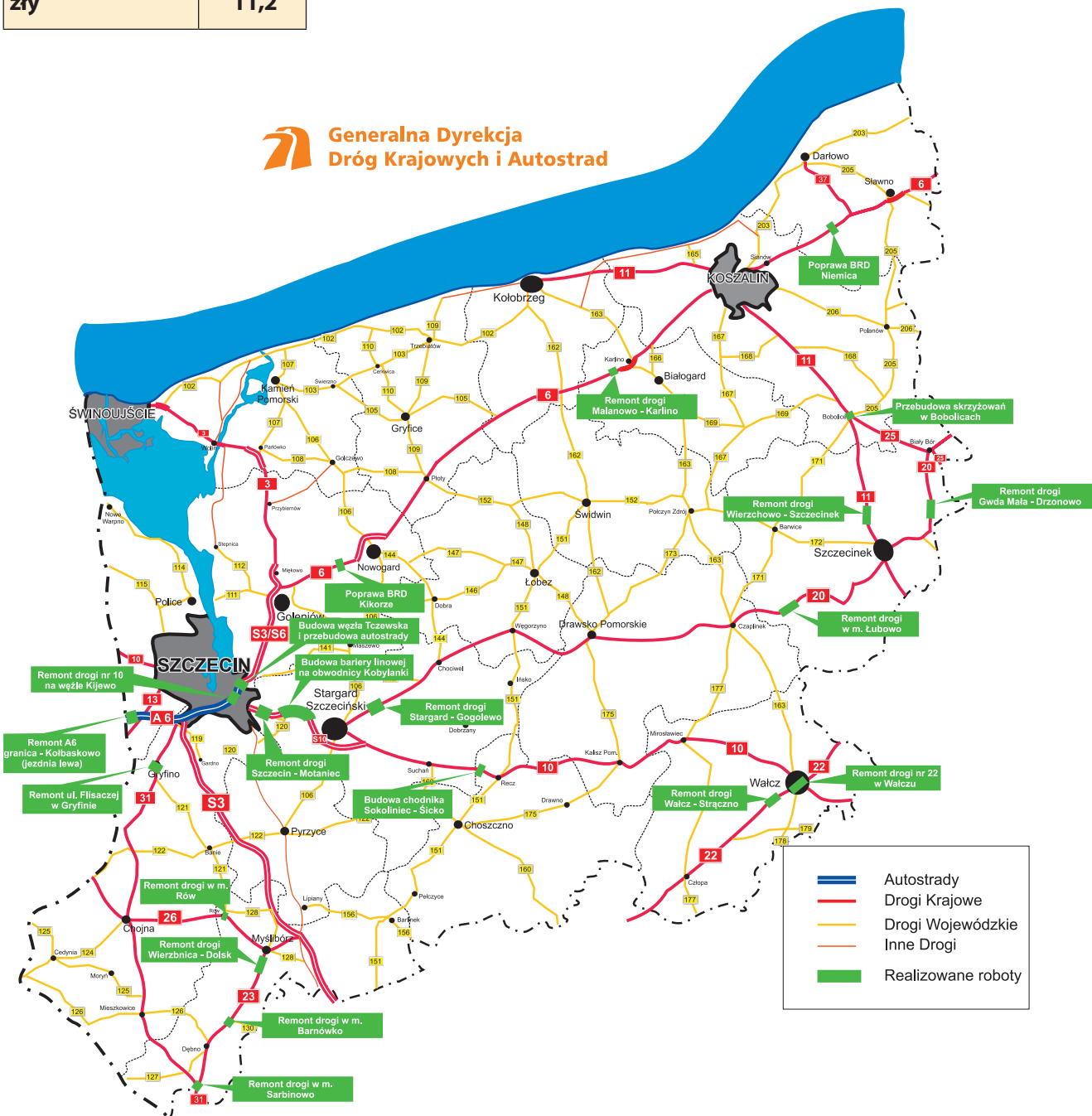
DK31

Remont odcinka w m. Gryfino ul. Flisacza
długość: 0,85 km
Remont odcinka w m. Sarbinowo
długość: 0,7 km



Stan dróg	[%]
dobry	76,7
niezadowalający	12,1
zły	11,2

**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**



Zadania realizowane w roku 2014 na drogach krajowych

Zimowe utrzymanie dróg

Pług i solarka

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

Aby złagodzić skutki zimy w sezonie 2014/2015, na zachodniopomorskich drogach krajowych będą wykorzystywane między innymi: 110 pługów, 54 solarki, 2 piaskarki, a w sytuacjach wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych: 12 pługów wirnikowych, 20 równiarek, 4 spycharki i 39 ładowarek. Planowane zużycie soli wynosi 24,5 tys. ton.

Właściwe utrzymanie dróg zimą wymaga sprawnej reakcji na opady śniegu. Pomocne są w tym stacje meteorologiczne umieszczone przy drogach oraz kamery monitorujące na bieżąco stan 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. Ta wiedza pomaga szybko wysłać sprzęt utrzymania zimowego w najbardziej niewralgiczne miejsca.

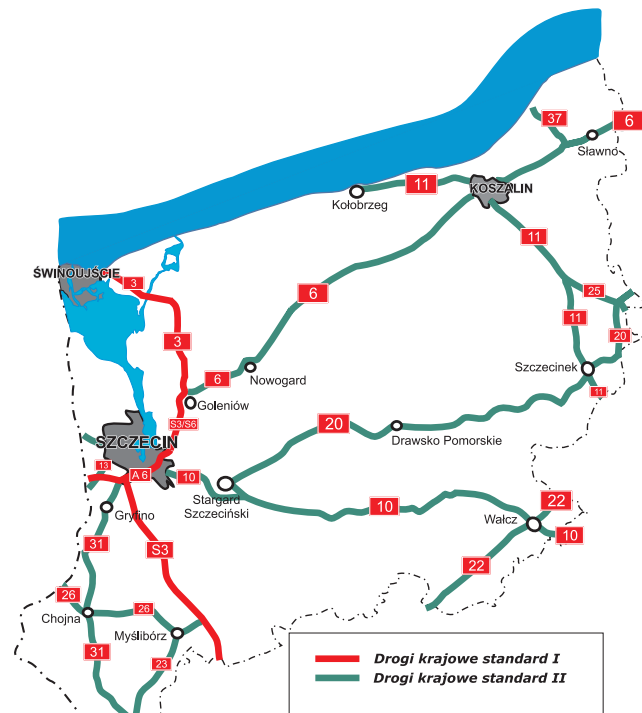
Punkt Informacji Drogowej (PID) GDDKiA zbiera informacje o stanie dróg krajowych i aktualnych wa-

runkach ruchu. PID funkcjonuje całą dobę, dzwoniąc pod podany poniżej numer telefonu można dowiedzieć się, jaki jest stan nawierzchni, gdzie pada śnieg i jakie utrudnienia występują na trasie.

Numer telefonu PID GDDKiA O/Szczecin 91 43 25 314
 PID centralny: 19 111

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/>



Opis stanu utrzymania drogi	Dopuszczalny czas na przywrócenie przyjętego standardu	
	Po ustaniu opadów śniegu	Od stwierdzenia występowania zjawisk śliskości zimowej
Standard I 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 nieutrudniająca ruchu	– gołoledź: do 3 godz. – szron: do 3 godz. – szadź: do 3 godz. – śliskość pośniegowa: do 4 godz. – lodowica: do 4 godz.