

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla budowanego obejścia m. Drezdenko na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 160 do skrzyżowania z droga wojewódzką nr 181.

Lokalizację odcinka objętego projektem przedstawiono na Rys. 1 Plan orientacyjny.

Początek projektowanego odcinka znajduje się w km 0+000,00. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 6+177,20.

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- Umowa nr ZDW-ZG-III/233/2006 z dnia 19.06.2006r zawarta pomiędzy Zarządem Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze a firmą Lafrentz - Polska Sp. z o.o. w Poznaniu,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych cz. I i II –GDDP, Warszawa 2001r.,
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 12 października 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 170 – poz. 1393.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003r. Nr 220.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz. U. Nr 177 – poz. 1729.

## **3. CEL I ZAKRES PROJEKTU DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU**

Celem opracowania jest podanie sposobu oznakowania pionowego i poziomego po zakończeniu budowy etapu I obejścia m. Drezdenko na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 160 do skrzyżowania z droga wojewódzką nr 181 - od km (0+000,00) do km (6+177,20).

## **4. STAN ISTNIEJĄCY**

### **4.1 Istniejący układ komunikacyjny miasta Drezdenko.**

Drezdenko stanowi część powiatu strzelecko – drezdeneckiego i należy do województwa lubuskiego. Miasto położone jest przy linii kolejowej łączącej Krzyż z Kostrzynem n/Odrą. Przez teren gminy przechodzi pięć dróg wojewódzkich tj. droga 158 relacji Drezdenko - Gorzów Wielkopolski, droga 160 relacji Choszczno-Międzychód stanowiąca połączenie ze Słupskiem, Koszalinem i Gdańskiem na północy oraz Poznaniem na południowym wschodzie, droga 156 relacji Drezdenko – Barlinek, droga 181 relacji Drezdenko - Czarneków i droga 174 łącząca Drezdenko z Krzyżem Wielkopolskim oraz droga nr 164 relacji Drezdenko - Podlesiec. Uzupełnieniem połączeń drogowych i kolejowych jest żeglowna rzeka Noteć, łącząca Drezdenko poprzez kanał Bydgoski z Wisłą oraz poprzez Wartę z Odrą.

Ruch tranzytowy po drodze wojewódzkiej nr 160 relacji Suchoń – Międzychód w powiązaniu z drogami wojewódzkimi nr 156, 158, 174 i 181 odbywa się przez centrum miejscowości Drezdenko. Ruch komunikacyjny z powyżej wymienionych dróg kumuluje się na ul. Piłsudskiego w centrum miejscowości.

### **4.2 Istniejące zagospodarowanie terenu przez który przebiega projektowana obwodnica.**

Projektowana obwodnica przebiega przez tereny w małym stopniu zurbanizowane. Początek obwodnicy znajduje się w miejscowości Klesno w obszarze zabudowanym na istn. skrzyżowaniu dróg wojewódzkich nr 160 i nr 156. Skrzyżowanie to jest oddalone o 130m od istniejącej zabudowy.

Dalej obwodnica będzie już nowym śladem po terenach zalewowych rzeki Noteć w znacznej odległości od zabudowań Drezdenka. W km 0+070,20 pas drogowy przecina nad linią kolejową nr 203 relacji Tczew – Kostrzyn, następnie rzekę Noteć (km 0+184) i Stara Noteć (km 0+445). Z uwagi na okresowe podtapianie tych terenów przez rzekę Noteć są one wykorzystywane głównie jako łąki i pastwiska. Na tym odcinku rzędne istniejące wahają się w granicach 25,0 - 30,5 m n.p.m. Następnym charakterystycznym punktem jest przecięcie pasa drogowego z terenem zalesionym w km 2+140. W tym miejscu rzędne istniejące na krótkim odcinku ok. 200 m wahają się w granicach 26,7 – 32,0 m n.p.m. Dale pas drogowy będzie przebiegał przez płaskie tereny wykorzystywane jako pola uprawne. W km 3+630 pas drogowy przecina drogę wojewódzką nr 158. a 720m dalej drogę wojewódzką nr 160. by w km 6+177,2 przeciąć drogę wojewódzką nr 181 wzdłuż której ciągnie się zabudowa wsi Niegosław.

Ostatnim charakterystycznym punktem dla przebiegu trasy jest przecięcie pasa drogowego z doliną rzeki Stara Noteć, gdzie teren lekko opada, a rzędne istniejące wahają się na poziomie 30,8 – 26.5 m n.p.m. Na ostatnim odcinku długości ok. 1000m, różnica rzędnych istniejącego terenu nie przekracza 1,5 m. Koniec projektowanej obwodnicy znajduje się na proj. skrzyżowaniu obejścia z drogą 174.

### 4.3 Charakterystyka ruchu

Układ dróg przechodzących przez m. Drezdenko jest złożony. W rejonie miejscowości zbiega się sześć dróg wojewódzkich. Najbardziej obciążone drogi to:

- po stronie północnej dw nr 156 (Nowe Kurowo-Klesno) – potok 2,7 tys. poj./dobę
- po stronie południowej droga nr 181 (Drezdenko-Niegosław) – potok 2,7 tys. poj./dobę

Droga wojewódzka nr 160 na odcinku od Kles na do Drezdenka ma SDR w wysokości 5400 poj./dobę, ale z analizy potoków na drogach przed dojazdem do Klesna wynika, że na wzrost ma wpływ ruch lokalny. Z uwagi na możliwość wykorzystania obwodnicy do dojazdów podmiejskich oraz wyboru optymalnego wjazdu do miasta przyjęto 10% ruchu wzbudzonego po oddaniu obwodnicy do ruchu (w tabeli prognoz – załącznik 2 - ruch ten został uwzględniony w roku 2011 roku).

Tab.1 Wyniki pomiarów SDR 2005 na drogach związanych z zakresem opracowania

#### POMIAR RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W 2005 ROKU ŚREDNI DOBOWY RUCH W PUNKTACH POMIAROWYCH W 2005 ROKU

WOJEWÓDZTWO: LUBUSKIE

NUMER WOJEWÓDZTWA: 08

Numer punktu pomiar.	Numer drogi	Opis odcinka				Pojazdy samochod. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
		Pikietaż		Długość (km)	Nazwa		Motocykle	Sam. osob. Mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
		Pocz.	Kończ.							bez przycz.	z przycz.		
1	2	3	4	5	6	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR	SDR
08044	156	59,8	65,8	5,9	DW 154 (NOWE KUROWO)-DW 160 (KLESNO)	2682	8	1741	453	220	233	16	11
08049	158	43,3	49,4	6,1	DW 154 (TRZEBICZ)-DW 160 (DREZDENKO)	1887	19	1544	143	60	74	34	13
08053	160	53,7	67,2	13,5	DK 22 (DOBIEGNIEW)-DW 156 (KLESNO)	1381	14	1042	127	79	106	7	6
08054	160	67,2	70,2	3,0	DW 156 (KLESNO)-DW 164 (DREZDENKO)	5453	27	4029	611	398	344	22	22
08055	160	70,2	72,8	2,6	DW 164 (DREZDENKO)-DW 158 (DREZDENKO)	7070	57	5860	721	184	170	64	14
08056	160	72,8	87,2	14,4	DW 158 (DREZDENKO)-GR.WOJ. (SOMIA GÓRA)	1070	9	838	76	44	95	7	1
08059	164	0,0	13,5	13,5	DW 161 (PODLESIEC)-DW 160 (DREZDENKO)	647	14	580	27	15	5	1	5
08061	174	0,0	10,6	10,6	DW 160 (DREZDENKO)-DW 170 (NOWE BIELICE)	1246	16	1027	141	27	22	7	6
08063	181	0,0	4,1	4,1	DW 160 (DREZDENKO)-DW 176 (NIEGOSŁAW)	2723	16	2292	221	63	101	22	8

## 5. STAN PROJEKTOWANY

### 5.1 Projektowany układ komunikacyjny

Budowa obwodnicy pozwala na zmianę przebiegu dróg wojewódzkich w gminie Drezdenko i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta.

W etapie I projektowana obwodnica wiąże ze sobą następującą sieć dróg wojewódzkich:

nr 156, nr 158, nr 160, nr 181

Schemat nowego przebiegu dróg wojewódzkich pokazano na rys. nr 1 - planie orientacyjnym.

Ograniczenie dostępności – zgodnie z przyjętą klasą drogi powiązanie proj. obwodnicy z przyległymi terenami zaprojektowano wyłącznie za pomocą skrzyżowań skanalizowanych typu małe rondo.

Wzdłuż obwodnicy zaprojektowano drogi dojazdowe gruntowe o nawierzchni ulepszonej z destruktu pofrezowego pochodzącego z rozbiórki istniejących dróg wojewódzkich lub - w przypadku zbyt małej ilości destruktu o nawierzchni żwirowej.

W ciągu obwodnicy zaprojektowano cztery skrzyżowania z drogami wojewódzkimi jako skrzyżowania typu rondo:

- w km 0+000,00 z drogami wojewódzkimi nr 156 i 160
- w km 3+630,50 z drogą wojewódzką nr 158
- w km 4+350,50 z drogą wojewódzką nr 160
- w km 6+177,20 z drogą wojewódzką nr 181

#### **Uzasadnienie zastosowania rozwiązania typu małe rondo.**

1. Ze względu na bezpieczeństwo i płynność ruchu:
  - klasy i funkcje przecinających się dróg są równorzędne i nie wskazują wyraźnie na celowość wyznaczenia jednej z nich jako nadrzędnej,
  - w przypadku ronda czwartego występuje pięć wlotów
  - łatwość wykonywania manewrów skrętu w lewo, w tym również zawracania.
  - zlikwidowanie punktów kolizji przecięć i zredukowanie punktów kolizji włączeń i wyłączeń,
2. Ze względu na pożądaną redukcję prędkości
  - skrzyżowania znajdują się na wlotach do miejscowości budowa małego ronda w tym miejscu wymusza pewną redukcję prędkości i sygnalizuje użytkownikom drogi zmianę strefy
3. Ze względu na przepustowość skrzyżowania:
  - natężenie ruchu na wlotach mniej obciążonych stanowi ponad 20% natężenia na wlotach najbardziej obciążonych.

Przepustowość małego ronda jest zwykle wyższa niż wykonanego dla tych samych warunków skrzyżowania z pierwszeństwem przejazdu i porównywalna do nierozbudowanego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

Zaprojektowano oświetlenie proj. rond oraz odpowiednich odcinków na dojazdach.

## **5.2 Charakterystyka prognozowanego ruchu na obwodnicy.**

Prognoza została wykonana wg opracowania Transprojekt Warszawa „Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg” za pomocą metody grawitacyjnej.

Prognozowany Średni Dobowy Ruch na drogach wojewódzkich na dojeździe do obwodnicy w 2021r.  
- dziesiątym roku eksploatacji.

Nr drogi	SDR [poj/dobę]	Udział pojazdów ciężkich [%]
164	1181	2,9
174	2287	3,7
181	5019	6,0
160 (wlot północny)	1972	12,5

158	3501	7,3
156	4984	15,4
160 (wlot południowy)	2575	12,3

Prognozowany Średni Dobowy Ruch na obwodnicy w 2021r.  
- dziesiątym roku eksploatacji.

Odcinek	SDR [poj/dobę]	Udział pojazdów ciężkich [%]
od km 0+000 do km 3+630,50	5040	14,8
od km 3+630,50 do km 4+350,50	5071	14,2
od km 4+350,50 do km 6+177,20	4925	13,1
od km 6+177,20 do km 8+633,00	2847	16,3

Prognozowany ruch w ciągu obwodnicy miejscowości Drezdenko mieści się w granicach od 2850 do 5050 poj/dobę w 2021 roku. Najmniejszy potok występuje po wschodniej stronie obwodnicy (drugi etap). Jest to efekt małych natężeń na drodze nr 174. Układ pięciu skrzyżowań w ciągu obwodnicy zapewnia swobodny dojazd do miejscowości skracając długość przejazdów w obrębie miasta jednocześnie eliminując ruch tranzytowy.

### 5.3 Parametry techniczne

- teren - równinny,
- kategoria drogi - wojewódzka,
- klasa drogi - G,
- obciążenie - 100 kN/oś,
- kategoria ruchu - KR-4,
- prędkość projektowa - 70km/h,
- prędkość miarodajna - 90km/h.

### 5.4 Parametry geometryczne

- przekrój poprzeczny - jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu (po jednym dla każdego kierunku)
- szerokość pasa ruchu - 3,50m
- szerokość pobocza - 1,25m
- szerokość chodników - 2,00 - 3,00m miejscami zwężone do 1,50m
- szerokość zatok autobusowych - 3,00m
- pochylenie poprzeczne  $i=2\%$
- ciąg pieszo-rowerowy - 3,5m

Rozwiązania sytuacyjne projektowanej trasy przedstawiono na Planie sytuacyjnym Rys. nr 2.

### 5.5 Projektowane oznakowanie poziome i pionowe

Całe oznakowanie w ciągu drogi głównej oraz na objętych przebudową włączeniach projektowane jest jako nowe. W związku z podłączeniem budowanego obejścia do istniejącej drogi konieczny jest demontaż istniejących znaków pionowych w otoczeniu skrzyżowań. Kolejnym etapem jest ustawienie nowego

oznakowania pionowego oraz wykonanie oznakowania poziomego na całej długości nowo powstałej obwodnicy.

Po wybudowaniu I etapu obwodnicy zmianie ulegnie dotychczasowy przebieg dróg wojewódzkich. W związku z tym należy wymienić istniejące i umieścić nowe tablice kierunkowe w rejonie projektowanych skrzyżowań oraz wzdłuż ulic m. Drezdenka leżących w ciągu dróg wojewódzkich. Nowy przebieg dróg wojewódzkich oraz zmiany znaków kierunkowych w m. Drezdenko przedstawiono na rys. 3 ark. 1.

### ***Oznakowanie poziome***

#### *W ciągu drogi głównej*

Na odcinku nowo powstałej obwodnicy miasta Drezdenka zaprojektowano w osi następujące linie P1-a, P-1e, W przypadku braku możliwości wykonywania manewrów wyprzedzania zastosowano linie P-4, i P-3a oraz poprzedzająca je P-6. Na zatokach autobusowych zaprojektowano linie P-7a.

#### *W obszarze ronda*

Na wlotach na rondo zastosowano znak P-13 w celu poprawy bezpieczeństwa.

Wyspy dzielące ruch wykonane zostaną z kostki betonowej w krawężniku o wys. 6cm z dodatkową obwiednią linii P-21 oraz P-7b i poprzedzone linia P-4.

W przypadku projektowanych przejść dla pieszych o szerokości 4m zastosowano linię P-10.

W odległości 2,0 m od krawędzi przejścia od strony nadjeżdżających pojazdów przewidziano znak P-14.

### ***Oznakowanie pionowe***

*Projektowane oznakowanie pionowe związane jest z projektowanymi skrzyżowaniami.*

Wyloty z rond oznakowane zostały tablicami E-3 i E-4 ustawionymi na samym rondzie. Na wlotach, w odległości do 300m przed rondem ustawiono znaki E-1.

Na wlotach zastosowano znaki A-7 wraz z C-12 oraz poprzedzające je D-2 wraz z A-7. W obszarze niezabudowanym ustawiono dodatkowo znak A-8 w odległości do 300 m od wlotu.

W obszarze wylotów ustawiono tablice E-15b w celu potwierdzenia kierunku jazdy. Na wylotach dróg wojewódzkich ustawiono znaki E-13 podające odległości do miejscowości.

Na każdej z wysp dzielących ustawiono znaki C-9 oraz U-5a.

Przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6 w odległości 0,5m od krawędzi przejścia dla pieszych.

Na wlotach rond w terenie niezabudowanym -dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu – wprowadzono znaki B-33 w odległości 150m od ronda.

Szczegóły rozwiązań oznakowania przedstawione są na rys. 2

## 6. PRZEWIDYWANY TERMIN WPROWADZENIA PROJEKTOWANEJ ORGANIZACJI RUCHU

Przewiduje się, że projektowana organizacja ruchu zostanie wprowadzona po zakończeniu prac związanych z wybudowaniem niniejszego odcinka obwodnicy.

## 7. ZESTAWIENIE OZNAKOWANIA

### 7.1 Oznakowanie do usunięcia (etap I: od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 160 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 181)

Oznakowanie pionowe				
Lp.	Rodzaj oznakowania	Ilość znaków	Razem ilość znaków	Ilość słupków
1	Znaki ostrzegawcze: ➤ A-3 ➤ A-4 ➤ A-6b ➤ A-7	1 1 1 2	5	81
2	Znaki nakazu: ➤ C-9	2	2	
3	Znaki zakazu: ➤ B-1	-	0	
4	Znaki informacyjne: ➤ D-1 ➤ D-2 ➤ D-15	2 1 1	4	
5	Znaki uzupełniające:	-	0	
6	Znaki kierunku i miejscowości: ➤ E-1 ➤ E-2a ➤ E-14	- 24 3	27	
7	Znaki kategorii U: ➤ U-1a	0	21	

	➤ U-3a	6		
	➤ U-3e	8		
	➤ U-5a	2		
	➤ U-9a	3		
	➤ U-9b	2		
8	Tabliczki do znaków:		1	
	➤ T-1	1		
Razem znaków			60	81



**7.2 Oznakowanie projektowane (etap I :od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 160 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 181)**

Oznakowanie pionowe				
Lp.	Rodzaj oznakowania	Ilość znaków	Razem ilość znaków	Ilość słupków
1	Znaki ostrzegawcze: ➤ A-3 ➤ A-7 ➤ A-8 ➤ A-6b ➤ A-6c ➤ A-11	1 35 9 - - 1	46	242
2	Znaki nakazu: ➤ C-9 ➤ C-12 ➤ C-13/16 ➤ C-13a/16a ➤ C-2	15 15 2 2 -	34	
3	Znaki zakazu: ➤ B-1 ➤ B-5 ➤ B-25 ➤ B-27 ➤ B-33 ➤ B-21	- - - - 8 -	8	
4	Znaki informacyjne: ➤ D-2 ➤ D-6 ➤ D-6b ➤ D-15 ➤ D-42 ➤ D-43	15 4 4 2 8 8	41	
5	Znaki uzupełniające: ➤ F-10	-	0	
6	Znaki kierunku i miejscowości: ➤ E-1 ➤ E-2a ➤ E-3 ➤ E-14 ➤ E-15b ➤ E-17a ➤ E-18a ➤ E-22h-11 ➤ E13	15 10 27 - 12 6 6 1 3	80	
7	Znaki kategorii U: ➤ U-1a ➤ U-1b ➤ U-1f	200 14 3	244	

	➤ U-3a	-		
	➤ U-3b	-		
	➤ U-3e	-		
	➤ U-5a	15		
	➤ U-20b	4		
	➤ U-35	8		
8	Tabliczki do znaków:	-	0	
Razem znaków			407	242

Oznakowanie poziome								
Linie ciągle malowane mechanicznie				Linie przerywane malowane mechanicznie				
P-2b	P-4	P-7b	P-1a	P-1c	P-1e	P-3a	P-6	P-7a
mb								
-	674	603,5	5093,0	-	65,5	85,0	1950,0	99,0
Wartości jednostkowe								
0,24 m <sup>2</sup> /mb	0,24 m <sup>2</sup> /mb	0,24 m <sup>2</sup> /mb	0,04 m <sup>2</sup> /mb	0,12 m <sup>2</sup> /mb	0,12 m <sup>2</sup> /mb	0,20 m <sup>2</sup> /mb	0,08 m <sup>2</sup> /mb	0,12 m <sup>2</sup> /mb
Powierzchnia m <sup>2</sup>								
-	162	145	204	-	8	17	156	12

Oznakowanie poziome					
Strzałki i inne symbole malowane ręcznie					
P-8d	P-9a	P-10	P-13	P-14	P-21
szt.		mb			m <sup>2</sup>
-	-	40,5	98,5	20	247,5
Wartości jednostkowe					
1,94m <sup>2</sup>	4,15m <sup>2</sup>	0,5m <sup>2</sup> /mb	0,2625 m <sup>2</sup> /mb	0,375 m <sup>2</sup> /mb	0,38 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Powierzchnia m <sup>2</sup>					
-	-	21	26	8	94

## **8. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU**

Dla zapewnienia należytego bezpieczeństwa ruchu w miejscach istniejących wysokich skarp nasypów, wiaduktów i mostów oraz przepustów zaprojektowano bariery sprężyste przekładkowe SP-09 z odcinkiem początkowym o długości 12m oraz końcowym o długości 12m. Rozstaw słupków 4,0m i 1m na obiektach mostowych. Na odcinkach przejściowych rozstaw słupków 2m.

Ponadto w celu ochrony pieszych w przypadku prowadzenia ciągów pieszych przy skarpach wysokich nasypów zaprojektowano balustradę ochronną dla pieszych.

## **9. UWAGI KOŃCOWE**

Na trasie zasadniczej projektuje się wykonanie znaków drogowych pionowych z grupy średnich.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią (dla znaków z grupy E jednorodnych możliwe ponadto konstrukcje panelowe ze wzmocnieniami).

Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe powinny być wykonane w technologii odblaskowej I generacji (znaki A-7, B-20, D-6 wykonać z folii odblaskowej II generacji). Trwałość znaków 10 lat. Wszystkie znaki drogowe winny mieć znak CE lub B.

Słupki do mocowania znaków drogowych powinny być wykonane z rury stalowej ocynkowanej średnicy 70 mm. Znaki należy ustawić na wysokości 2,00 m. od poziomu krawędzi jezdni. Odległość najbardziej wysuniętego elementu znaku od krawędzi jezdni nie powinna (ze względów bezpieczeństwa) być mniejsza niż 0,5.

Oznakowanie poziome wykonane winno być materiałami do znakowania grubowarstwowego.

## **10. ZMIANY W PROJEKCIE WYNIKAJĄCE Z UWAG PODMIOTÓW OPINIUJĄCYCH**

### **10.1. Opinia Zarządu Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze.**

Uwagi do projektu wniesione przy opinii ZDW-ZG-II-410-74/07 zostały uwzględnione w całości.

### **10.2. Opinia Starostwa Powiatowego w Strzelcach Krajeńskich.**

Zaopiniowano pozytywnie zgodnie z projektem w piśmie nr KD.MB-5420/15/2007.

### 10.3. Opinia Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wlkp.

Poniżej przedstawiamy listę uwag KWP zawarte w opinii nr Rd-946/07 wraz z uzasadnieniem w przypadku nie uwzględnienia.

- 1) Projekt nie spełnia wymogów określonych w § 5 ust. 1 pkt 5 i 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. nr 177, poz. 1729 z 2003r.)
  - Aby spełnić wymagania § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia część opisowa projektu organizacji ruchu została uzupełniona o informacje charakteryzujące ruch na drogach wojewódzkich i prognozowany ruch na obwodnicy m.Drezdenka.
  - Nie uwzględniono uwagi na temat niezgodności z § 5 ust. 1 pkt 6 powyższego rozporządzenia ponieważ punkt ten dotyczy projektów organizacji ruchu na czas budowy.
- 2) Proponowana organizacja ruchu zagrażać będzie bezpieczeństwu i porządkowi w ruchu drogowym, a zaproponowane w niej oznakowanie zastosowano niezgodnie z elementarnymi przepisami Załącznika nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 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. Nr 220 poz. 2181.)

W szczególności:

- konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu ograniczeń wyrażanych za pomocą znaków B-25 i B-33 czy tablic U-3 już na etapie projektowania dowodzi, że proponowane rozwiązania zagrażać będą bezpieczeństwu i porządkowi w ruchu drogowym:

Wszystkie elementy projektowanej obwodnicy spełniają warunki podane w „Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dziennik Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430) Dlatego uwzględniając uwagę KWP oznakowanie B-25 i U-3 wskazujące na zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym zostało usunięte bez konieczności zmian geometrycznych trasy,
- brak w projekcie jakiegokolwiek uzasadnienia dla wprowadzenia wyłącznie skrzyżowań o ruchu okrężnym, zwłaszcza poza obszarami zabudowanymi;
- Uwzględniając uwagę KWP podano w opisie uzasadnienie wprowadzenia skrzyżowań o ruchu okrężnym.
- Średnice zewnętrzne większości projektowanych rond w ciągu budowanego obejścia wynoszą mniej niż 22m, czyli jak dla rond typu „mini” projektowanych w osiedlach, a nie co najmniej dla rond typu „małe”

Średnice zewnętrzne projektowanych rond nie wynoszą jak podano w opinii KWP mniej niż 22m. Zgodnie z obowiązującymi przepisami: Dz. U. nr 43, „Wytycznymi projektowania skrzyżowań drogowych cz. II – ronda”, projekt przewiduje budowę rond o średnicy zewnętrznej 40 m w km: 0+000; 3+630,50; 4+350,50; 8+633,00 oraz 50 m w km: 6+177,20. Wymienione wartości odpowiadają parametrom geometrycznym dla małych rond.
- Nieprawidłowo oznaczone i wyznaczone obszary zabudowane.

Uwagę uwzględniono i położenie istniejącego oznakowania obszarów zabudowanych określono za pomocą istniejącej kilometracji.

- Nieprawidłowo zlokalizowane zjazdy indywidualne i publiczne, zwłaszcza projektowane na wlotach na skrzyżowania.  
Nie zaprojektowano zjazdów wzdłuż obwodnicy m. Drezdenka. W miarę możliwości zmieniono lokalizację istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych przy drogach wojewódzkich tak by oddalić je od wlotów na skrzyżowania. Projektowane drogi gruntowe obsługujące tereny przyległe zostały zaprojektowane tak by włączały się do istniejących dróg wewnętrznych.
- Połączenia projektowanych dróg zbiorczych z drogami wojewódzkimi oznaczono w projekcie jako zjazdy, a nie skrzyżowania – jak to się ma do art. 2 pkt 10 i art. 17 prawa o ruchu drogowym.  
Art. 2 pkt 10 prawa o ruchu drogowym definiuje skrzyżowanie jako: *przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową lub stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze*; - zgodnie z tym zapisem włączenia dróg dojazdowych zaprojektowano jako zjazdy publiczne.

Opracował:  
Daniel Drzazga

## **KARTA UZGODNIENIA**

do projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania „Budowa obejścia m. Drezdenko na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 160 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 174 (etap I : od skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 156 i 160 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 181).

# **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

## **CZEŚĆ OPISOWA:**

- Opis techniczny
- Karta uzgodnień
- Opinie

## **CZEŚĆ RYSUNKOWA:**

- Rys. nr 1      Plan orientacyjny
- Rys. nr 2      Schemat układania geosyntetyku – skala 1:50
- Rys. nr 3 i 4   Zabezpieczenie skarp.

# **CZEŚĆ OPISOWA**

# **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**



