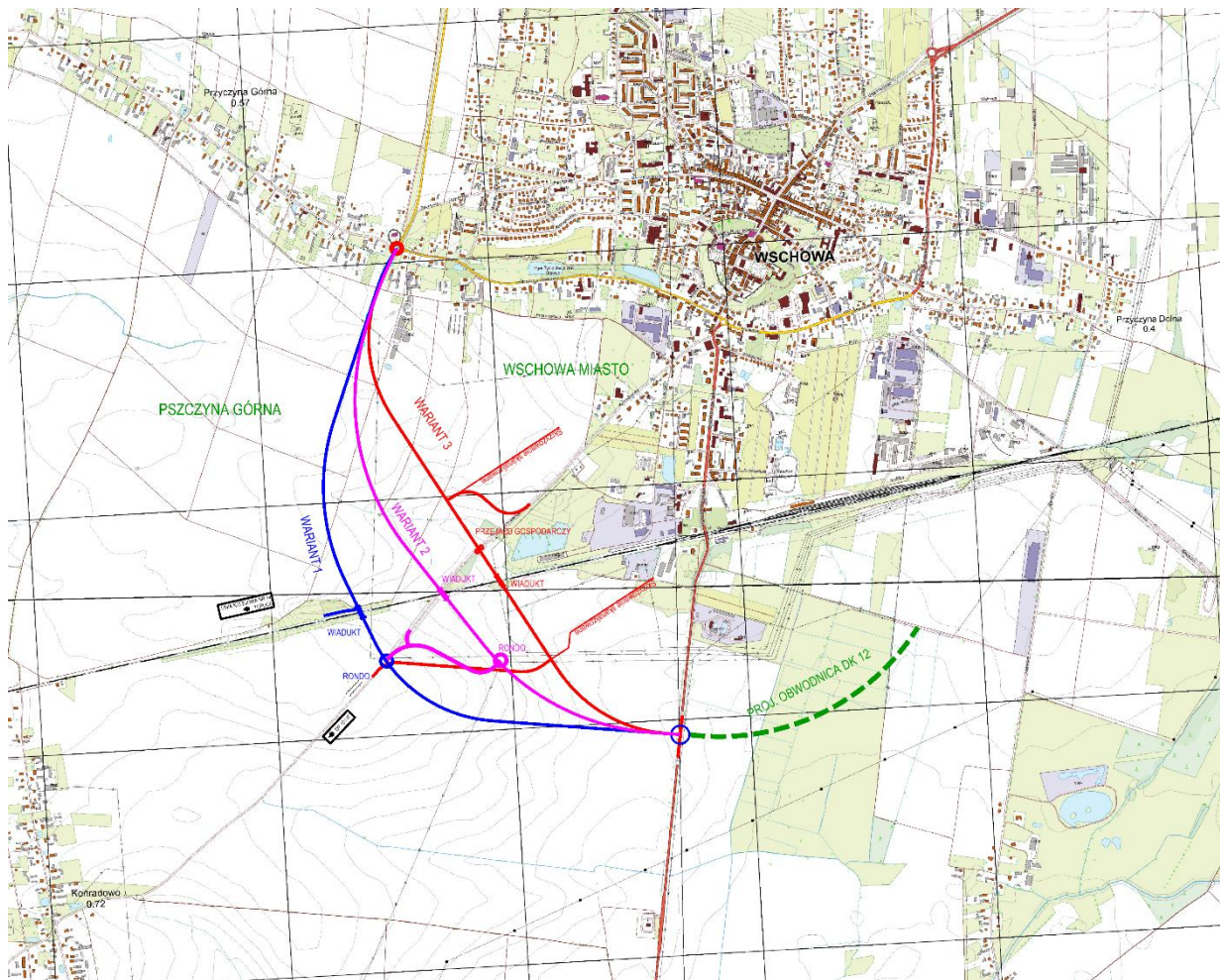


KONCEPCJA BUDOWY OBWODNICY M. WSCHOWA W CIĄGU DRÓG WOJEWÓDZKICH NR 278 I 305

Inwestor: **Województwo Lubuskie**
Zarząd Dróg Wojewódzkich al. Niepodległości 32 65-042 Zielona Góra

Opracowujący: **Promost Sp. z o.o. ul. Boh. Westerplatte 11, 65-034 Zielona Góra**



KONSULTACJE SPOŁECZNE – BUDOWA OBWODNICY MIASTA WSCHOWA

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze rozpoczyna prace nad opracowaniem Koncepcji Programowej budowy obwodnicy Wschowy, która przebiegać będzie w ciągu dróg wojewódzkich nr 278 i 305.

Celem planowanej inwestycji jest odciążenie centrum miasta z ruchu tranzytowego, szczególnie pojazdów ciężarowych, co ma na celu poprawę:

- bezpieczeństwa mieszkańców,
- jakości powietrza,
- komfortu życia poprzez ograniczenie hałasu, spalin i drgań,
- zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,
- eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym
- rozdzielenie ruchu tranzytowego i lokalnego
- zapewnienie możliwości rozwoju gminy poprzez budowę dodatkowych dróg zbiorczych obsługujących tereny przyległe do drogi wojewódzkiej
- uspokojenie ruchu w obszarach mieszkaniowych
- podwyższenie standardów technicznych infrastruktury drogowej
- zwiększenie płynności i przepustowości sieci drogowej
- skrócenie czasu przejazdu i w konsekwencji niższy koszt eksploatacji pojazdów
- dostosowanie stanu dróg do wymagań wynikających z obciążenia ruchem i prognozy rozwoju ruchu w przyszłości
- ograniczenie zjazdów publicznych i indywidualnych
- zaspokojenie potrzeb regionu poprzez wzmocnienie gospodarki regionalnej - usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami (poprawa układu sieci drogowej)

PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEJ OBWODNICY

- Kategoria drogi: wojewódzka
- Klasa techniczna: G (główna)
- Kategoria obciążenia ruchem: KR 4
- Dopuszczalny nacisk osi pojazdu: 115 kN
- Droga jednojezdniowa, dwupasowa
- Szerokość jezdni: 7,0 m (2 x 3.50 m)
- Prędkość projektowa: Vp=100 km/h
- Szerokość dodatkowych jezdni obsługujących teren przyległy: min.3,5 m
- Długość odcinka (około):
 - Wariant 1: 3180 m
 - Wariant 2: 2800 m
 - Wariant 3: 2610 m

ZAKRES PLANOWANYCH PRAC OBEJMUJE M.IN.:

- Budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
 - Budowę/przebudowę skrzyżowań, zjazdów i przejazdów gospodarczych,
 - Zapewnienie odpowiedniego odwodnienia drogi,
 - Budowę wiaduktu (w zależności od wariantu) i innych obiektów inżynierskich,
 - Ochronę środowiska, w tym zagospodarowanie zieleni, analizę wpływu inwestycji na przyrodę oraz zastosowanie ekranów akustycznych – jeśli zajdzie taka potrzeba,
 - Uwzględnienie potrzeb lokalnych społeczności i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych i oznakowania.
-

DLACZEGO WARTO ZABRAĆ GŁOS?

Konsultacje społeczne mają na celu poznanie Państwa opinii i oczekiwań dotyczących planowanej inwestycji. Chcemy wspólnie wypracować rozwiązania, które:

- będą funkcjonalne i bezpieczne,
 - w możliwie najmniejszym stopniu oddziaływać będą na środowisko i otoczenie,
 - uwzględnią potrzeby mieszkańców oraz rozwój lokalny.
-

JAK MOŻNA SIĘ WYPOWIEDZIEĆ?

W trakcie konsultacji można:

- zapoznać się z wstępnymi wariantami przebiegu trasy,
 - zgłosić swoje uwagi, pytania lub propozycje (np. w formie pisemnej, e-mailowo, osobiście podczas spotkania),
 - uczestniczyć w spotkaniach informacyjnych organizowanych przez ZDW i jednostkę projektową.
-

DZIĘKUJEMY ZA ZAANGAŻOWANIE

Każdy głos ma znaczenie – udział mieszkańców w procesie planowania inwestycji to klucz do stworzenia obwodnicy przyjaznej zarówno dla użytkowników drogi, jak i dla lokalnej społeczności.

ROZWIĄZANIA GEOMETRYCZNE PROPONOWANEGO OBIEKTU MAJĄ NARZUCONE STAŁE PUNKTY GEOMETRYCZNE POWSTAŁE W WYNIKU WCZEŚNIEJSZEGO PLANOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO. WSZYSTKIE PROPONOWANE WARIANTY PRZEBIEGU OBWODNICY MAJĄ SWÓJ POCZĄTEK I KONIEC W TYM SAMYM MIEJSCU.

- POCZĄTEK OBWODNICY ZLOKALIZOWANY NA ISTNIEJĄCYM RONDZIE NA SKRZYŻOWANIU DRÓG WOJEWÓDZKICH NR 278 (ul. Obrońców warszawy) I 305 (ul. Konopnickiej)

- KONIEC TRASY ZNAJDUJE SIĘ W NA SKRZYŻOWANIU Z DROGĄ KRAJOWĄ NR 12 W MIEJSCU GDZIE ZAPLANOWANA JEST BUDOWA RONDA DAJĄCEGO POCZĄTEK INWESTYCJI GDDKIA „BUDOWA OBWODNICY MIEJSCOWOŚCI WSCHOWA I DĘBOWA ŁĘKA W CIĄGU DK NR 12).

DLA KAŻDEGO Z WARINATÓW PRZEWIDUJE SIĘBUDOWĘ PRZYLEGŁEJ DROGI DLA ROWERÓW.

WARIANT I

Proponowany wariant nr 1 przebiegu planowanej obwodnicy o przybliżonej długości ok. 3180m i jest najbardziej oddalony od miasta, jednakże zachowanie takiej geometrii pozwala na wybudowanie wiaduktu nad linią kolejową oraz jednoczesną lokalizację ronda dokładnie w miejscu przecięcia projektowanej trasy z drogą powiatową 1011F. Rozwiązanie to pozwala na uniknięcie konieczności budowy dodatkowych dróg łącznikowych.

Fakt, że poszczególne warianty przebiegu trasy obwodnicy są do siebie w dużym stopniu zbliżone, spowodowany jest koniecznością kształtowania trasy w sposób umożliwiający połączenie z narzuconymi punktami początkowym i końcowym.

Zgodnie z zaleceniem Polskich Kolei Państwowych; skrzyżowanie trasy obwodnicy z linią kolejową nr 14 musi zostać rozwiązane w postaci wiaduktu nad tą koleją, co jednocześnie wymusza konieczność likwidacji przejazdu kolejowego jednopoziomowego w ciągu drogi powiatowej nr 1011F. Miejsce przecięcia trasy z linią kolejową pozwala na zoptymalizowanie wielkości robót ziemnych. Dzięki temu, że tor przebiega na tym odcinku w wykopie, możliwe będzie wybudowanie niższego obiektu a co za tym stoi również zmniejszenie nasypu.

Przebieg trasy w Wariacie 1 pozwala na zmniejszenie zakresy przebudowy istniejących linii napowietrznych średniego napięcia biegnących wzdłuż linii kolejowej i przez tereny rolnicze.

WARIANT II

Proponowany wariant nr 2 przebiegu planowanej obwodnicy o przybliżonej długości ok. 2800m, podobnie jak dwa pozostałe, bierze swój początek na rondzie na drogach wojewódzkich nr 278 i 305.

Na początkowym odcinku trasa biegnie w kierunku południowym przechodząc przez tereny rolnicze.

W ciągu obwodnicy zaplanowano budowę ronda w ciągu trasy obwodnicy, które zostanie połączone łącznikiem o długości ok. 550m z drogą powiatową nr 1011F w kierunku Głogowa.

W miejscu przecięcia z linią kolejową zostanie wybudowany wiadukt w celu zapewnienia bezkolizyjnego skrzyżowania.

Przebieg trasy obwodnicy oraz lokalizacja ronda wymusza konieczność przebudowy linii energetycznych SN w znacznym zakresie.

WARIANT III

Proponowany wariant nr 3 przebiegu planowanej obwodnicy o przybliżonej długości ok. 2610m, jest najbardziej zbliżony do granic miasta. Wariant wykorzystuje rezerwy terenowe wydzielone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Minimalizuje zajęcie nowych gruntów rolnych, ale może wymagać większego zakresu robót ziemnych.

Rozwiązania przewidują budowę dwóch skrzyżowań skanalizowanych na trasie obwodnicy, dzięki którym powstanie połączenie z drogą powiatową nr 1011F. W celu zapewnienia komunikacji terenów przyległych zaplanowano budowę przejazdu gospodarczego pod obwodnicą w ciągu drogi powiatowej. Dodatkowo w celu przekroczenia istniejącej linii kolejowej nr 14 zostanie wybudowany wiadukt nad koleją.

Wykonanie zarówno wiaduktu nad linią kolejową jak też przejazdu gospodarczego znacznie zwiększy zakres robót ziemnych, szczególnie biorąc pod uwagę fakt, że w miejscu przekroczenia linii kolejowej przebiega ona w nasypie, co wymusza budowę wyższego obiektu. Zwiększone roboty ziemne, konieczność budowy dodatkowych dróg łącznikowych będą miały znaczenie na koszt budowy i zakres wywłaszczeń gruntów.