

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „**Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia w ciągu DK13 z podziałem na dwa zadania realizacyjne – odcinek 2 – od węzła Siadło Górne (z węzłem) do węzła Szczecin Zachód (z węzłem) Węzeł Siadło Górne**”, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Przedmiotowy odcinek drogi zlokalizowany jest na terenie województwa zachodniopomorskiego, w powiecie polickim, na terenie gminy Kołbaskowo.

W ramach inwestycji projektuje się węzeł Siadło Górne jako węzeł typu WB. Dla relacji między projektowanym nowym przebiegiem drogi krajowej nr 13, a istniejącym projektuje się 4 łącznice pośrednie zakończone dwoma skrzyżowaniami typu rondo. Skrzyżowania typu rondo znajdują się w ciągu nowego przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 13. Na przecięciu nowego przebiegu drogi krajowej nr 13 i drogi powiatowej w kierunku m. Siadło Górne, Kurów, Ustowo projektuje się skrzyżowanie typu rondo. Na połączeniu drogi krajowej nr 13 (wspólnego przebiegu z Zachodnią Obwodnicą Szczecina), a projektowaną drogą krajową nr 13 w kierunku Szczecina projektuje się łącznicę bezpośrednią od węzła Szczecin Zachód w kierunku Szczecina, półbezpośrednią od Szczecina w kierunku Węzła Szczecin Zachód oraz pośrednią z Zachodniej Obwodnicy Kołbaskowa w kierunku Szczecina.

#### **Jezdnia obwodnicy:**

- klasa techniczna: Gp
- prędkość projektowa Vp: 100 km/h na terenie niezabudowanym i 70 km/h na terenie zabudowanym
- ilość i szerokość pasów ruchu:
  - 2 x 2 x 3,5 m od węzła Siadło Górne w kierunku Szczecina,
  - 2 x 3 x 3,5 m na odcinku węzła Siadło Górne w kierunku W. Szczecin Zachód.

#### **Węzeł drogowy „Siadło Górne”**

Węzeł drogowy "Siadło Górne" typu WB stanowi skomunikowanie projektowanej obwodnicy z następującymi drogami:

- planowaną Zachodnią Obwodnicą Szczecina biegnącą od północnej części węzła "Siadło Górne" w kierunku północnym,
- istniejącą drogą krajową nr 13,
- drogą powiatową nr 3927Z.

#### **Łącznice dla relacji Szczecin – Węzeł Szczecin Zachód**

- typ łącznic: P-2
- prędkość projektowa Vp: 60 km/h
- ilość pasów ruchu: 2
- szerokość pasów ruchu: 2 x 3,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5m

W ciągu łącznicy projektuje się obiekt inżynierski WD-3L do przeprowadzenia ruchu nad jezdnią Zachodniej Obwodnicy Szczecina.

#### **Łącznice dla relacji Węzeł Szczecin Zachód - Szczecin**

- typ łącznic: P-2
- prędkość projektowa Vp: 60 km/h
- ilość pasów ruchu: 2
- szerokość pasów ruchu: 2 x 3,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m

### **Łącznice dla relacji Szczecin – Rondo 3**

- typ łącznic: P-1
- prędkość projektowa  $V_p$ : 40 km/h
- ilość pasów ruchu: 1
- szerokość pasów ruchu: 1 x 4,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 1,0 m

### **Łącznice dla relacji Rondo 3 – W. Szczecin Zachód**

- typ łącznic: P-1
- prędkość projektowa  $V_p$ : 40 km/h
- ilość pasów ruchu: 1
- szerokość pasów ruchu: 1 x 4,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 1,0 m

### **Łącznice dla relacji Rondo 2 – Szczecin**

- typ łącznic: P-1
- prędkość projektowa  $V_p$ : 40 km/h
- ilość pasów ruchu: 1
- szerokość pasów ruchu: 1 x 4,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 1,0 m

### **Łącznice dla relacji W. Szczecin Zachód - Rondo 2**

- typ łącznic: P-1
- prędkość projektowa  $V_p$ : 40 km/h
- ilość pasów ruchu: 1
- szerokość pasów ruchu: 1 x 4,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 1,0 m

### **Łącznice dla relacji Szczecin – Zachodnia Obwodnica Szczecina**

- typ łącznic: P-1
- prędkość projektowa  $V_p$ : 40 km/h
- ilość pasów ruchu: 1
- szerokość pasów ruchu: 1 x 4,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 1,0 m

Łącznica poprzez obiekt inżynierski zostanie przeprowadzona nad linią kolejową relacji Berlin Szczecin.

### **Łącznice dla relacji ZOS - Szczecin**

- typ łącznic: P-1
- prędkość projektowa  $V_p$ : 40 km/h
- ilość pasów ruchu: 1
- szerokość pasów ruchu: 1 x 4,5 m
- szerokość opaski zewnętrznej: 0,5 m
- szerokość opaski wewnętrznej 1,0 m

W ciągu łącznicy projektuje się obiekt inżynierski WD-3P do przeprowadzenia ruchu nad jezdnią Zachodniej Obwodnicy Szczecina.

### **Droga stanowiąca uciążlenie przebiegu istniejącej D13 przez obszar węzła**

- klasa drogi GP

- szerokość jezdni 2x3,5m
- utwardzone pobocze 0,5m

W ciągu drogi projektuje się obiekt inżynierski WD-4 i WD-5 do przeprowadzenia ruchu nad jezdnią Zachodniej Obwodnicy Szczecina oraz drogą krajową nr 13.

### **Komunikacja piesza**

Inwestycja ingeruje w istniejący ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany przy drodze krajowej nr 13. W ramach inwestycji zakłada się uciążlenie ciągu pieszo rowerowego przez obszar węzła.

### **Drogowe obiekty inżynierskie**

Obiekt WD-3L - wiadukt drogowy w ciągu łącznicy Szczecin – Węzeł Szczecin Zachód nad projektowanymi jezdniami stanowiącymi wylot z węzła w kierunku Zachodniej Obwodnicy Szczecina.

Obiekt WD-3P - wiadukt drogowy w ciągu łącznicy Zachodniej Obwodnicy Szczecina – Szczecin nad projektowanymi jezdniami stanowiącymi wylot z węzła w kierunku Zachodniej Obwodnicy Szczecina oraz nad łącznicą od Węzła Szczecin Zachód w kierunku Szczecina.

Obiekt WD-4 - wiadukt drogowy w ciągu nowego przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 13. Wiadukt przeprowadza ruch nad drogą krajową nr 13 (odcinek między węzłami Siadło Górne – Szczecin Zachód, łącznicą Szczecin węzeł Szczecin Zachód. Dodatkowo po obiekcie prowadzony będzie ruch rowerowy i pieszy.

Obiekt WD-5 - wiadukt drogowy w ciągu nowego przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 13. Wiadukt przeprowadza ruch nad drogą krajową nr 13 (odcinek od Węzła Siadło Górne w kierunku Szczecina). Dodatkowo po obiekcie prowadzony będzie ruch rowerowy i pieszy.

Obiekt W/E-2.0 - modyfikacja obiektu inżynierskiego W/E-2.0 projektowanego w ramach Zachodniej Obwodnicy Szczecina na potrzeby przeprowadzenia łącznicy Szczecin – ZOS nad linią kolejową i włączenie do jezdni Zachodniej Obwodnicy Szczecina.

### **Kanalizacja deszczowa**

Odwodnienie układu drogowego zakłada się przez wykonanie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej. System składa się z odcinków kanalizacji deszczowej zamkniętej, do której wody opadowe odprowadzane są przez wpusty deszczowe. Dodatkowo zakłada się wykonanie odcinków otwartej kanalizacji deszczowej w postaci szczelnych rowów. Wody opadowe będą retencjonowane w szczelnym zbiorniku na wody opadowe, a następnie przez regulator odpływu zostaną odprowadzone do układu kanalizacji deszczowej wykonanego w ramach wcześniejszego odcinka drogi krajowej nr 13. Wody opadowe przed odprowadzeniem zostaną oczyszczone w separatorze i osadniku.

Parametry technologiczne zaprojektowanego separatora:

- przepływ nominalny/maksymalny - 100/1000dm<sup>3</sup>/s,
- przewody wlotowy i wylotowy - Żelbet, Dn 1000/1000 mm
- średnica wewnętrzna separatora - 2500 mm,
- pojemność magazynowania oleju - 1500 litrów,

Parametry technologiczne zaprojektowanego osadnika

- przewody wlotowy i wylotowy - Żelbet, Dn 1000/1000 mm
- pojemność części osadowej - 8000 litrów,
- średnica wewnętrzna osadnika - 2500 mm,

Projektuje się zbiornik retencyjny o objętości czynnej ok. 4000 m<sup>3</sup>

### **Oświetlenie**

Dla celów właściwego, sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania układu drogowego zaprojektowane zostanie oświetlenie drogowe zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Projektuje się wykonanie nowego oświetlenia oprawami drogowymi ze źródłem światła LED Oprawy oświetlenia drogowego montowane będą na słupach stalowych posadowionych bezpośrednio w gruncie oraz fundamentach betonowych. W obrębie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów

wykonane zostaną dedykowane oprawy dla przejść i przejazdów rowerowych.

#### **Kanalizacja teletechniczna**

Dla celów właściwego i sprawnego zarządzania układem drogowym zaprojektowana zostanie kanalizacja teletechniczna dla celów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zaprojektowano również odejścia kanalizacji teletechnicznej służące do obsługi elementów Systemu Zarządzania Ruchem.

#### **Sieć gazowa**

Projektowany układ węzła drogowego koliduje z siecią gazową średniego ciśnienia, która na potrzeby realizacji inwestycji zostanie przebudowana.

#### **Sieć sanitarna tłoczna**

W obrębie inwestycji występuje kanalizacja sanitarna tłoczna wraz z siecią teletechniczną na potrzeby sterowania. W ramach inwestycji sieci zostaną przebudowane poza obszar kolizji.

#### **Sieć energetyczna**

W obrębie inwestycji występuje sieć elektroenergetyczna niskiego i średniego napięcia w postaci sieci doziemnej oraz napowietrznej. W ramach inwestycji sieci zostaną przebudowane celem usunięcia kolizji.

#### **Sieć teletechniczna**

W obrębie węzła przebiegają sieci teletechniczne niezwiązane z funkcjonowaniem drogi. Z uwagi na kolizje z projektowanym układem sieci zostaną przebudowane.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Szczecinie

Aleksandra Stodulna

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/