

Olsztyn, dnia 12 marca 2020 r.

O.OL.Z-3.4340.13.2020.1.UT

**Powiatowy Zarząd Dróg w Pisz**  
na adres pełnomocnika:  
**Pan Maciej Białoszewski**  
DROMACC Maciej Białoszewski  
ul. Goworowska 31a/5  
07-410 Ostrołęka

W odpowiedzi na pismo z dnia 13 lutego 2020 r. w sprawie uzgodnienia geometrii włączenia drogi powiatowej nr 1867N do drogi krajowej nr 16 w msc. Wierzbiny, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie informuje, iż w celu budowy projektowanego skrzyżowania drogi krajowej nr 16 z drogą powiatową 1867N w miejscowości Wierzbiny konieczne będzie uzyskanie od ministra właściwego do spraw transportu zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych w zakresie dopuszczalnych odstępów między skrzyżowaniami, celem zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyjaśniam, iż przedstawione obecnie rozwiązanie nie spełnia warunków technicznych § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zm.), ponieważ wnioskowana lokalizacja skrzyżowania znajduje się w odległości około 250,0 m od istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 16 z drogą powiatową nr 1867N. Zgodnie z powołanym wyżej przepisem wymagane jest zachowanie minimalnej odległości 1000,0 m między skrzyżowaniami.

W celu wydania opinii w zakresie geometrii projektowanego skrzyżowania drogi krajowej nr 16 z drogą powiatową nr 1867N, należy uzupełnić materiały o:

1. miarodajne natężenia ruchu wraz z określeniem struktury rodzajowej i kierunkowej, w tym udział w ruchu oraz parametry pojazdów nienormatywnych
2. warunki ruchu, w tym poziom swobody ruchu, średnie czasy straty i długości kolejek.
3. gabaryty nienormatywnych pojazdów, wykresy przejezdności dla pojazdów nienormatywnych.
4. z uwagi na to, że skrzyżowania typu rondo są uzasadnione przy porównywalnych natężeniach ruchu na poszczególnych wlotach, należy przedstawić również inne warianty budowy skrzyżowania (np. skrzyżowania skanalizowanego z wybrukowaniami w celu zapewnienia przejezdności dla pojazdów nienormatywnych oraz ronda średniego z przejazdem dla poj. nienormatywnych przez wyspę środkową).

Poniżej przedstawiam uwagi do przedstawionej dokumentacji:

1. Należy uzupełnić dokumentację o podstawowe dane techniczno-funkcjonalne:
  - rodzaj ronda,
  - kilometrą ronda,
  - prędkość projektową na rondzie i prędkość projektową na wlotach ronda,
  - zasadność 3,5 m szerokość pierścienia przejezdnego na rondzie,
  - szerokość wlotów na rondo,
  - szerokość wylotów z ronda,
  - szerokość jezdni przed wlotami na rondo,
  - wyspy kanalizujące ruch na wlotach,

- ciągi piesze, pieszo-rowerowe,
  - zatoki autobusowe.
2. Poprawić dowiązanie do istniejącej szerokości jezdni drogi krajowej nr 16. W stanie istniejącym droga krajowa nr 16 ma szerokość 7,0 m, natomiast zgodnie z załączonym planem dowiązanie do istniejącej drogi krajowej nr 16 wykonano nawierzchnią o szerokości 10 m.
  3. Brak opisu dla istniejącego i projektowanego planu zagospodarowania terenu.
  4. Należy uzasadnić budowę drugiego ronda (na tych samych parametrach). Jednocześnie informuję, że dla drugiego ronda również nie są zachowane odległości między skrzyżowaniami.
  5. Należy wskazać istniejące i projektowane ciągi piesze, pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe. W legendzie są wymienione, na projekcie już nie.
  6. Należy opisać wszystkie drogi objęte opracowaniem.

Jednocześnie informuję, że należy uzgodnić z GDDKiA Oddziałem w Olsztynie dokumentację techniczną w etapach prac projektowych:

1. plan sytuacyjny projektowanego skrzyżowania (składając go do zatwierdzenia należy przedstawić koncepcję organizacji ruchu wraz z rysunkami przejeźdźności skrzyżowania z więźbą ruchu na skrzyżowaniu oraz widoczności przy zbliżaniu się i na zatrzymanie),
2. sposób rozwiązania odprowadzania wód opadowych z powierzchni skrzyżowania (na planie warstwicowym)- rowy, ciek, zrzuty wody,
3. profil podłużny drogi gminnej na odcinku min. 20,0 m od projektowanego skrzyżowania,
4. technologię konstrukcji nawierzchni.

Jednocześnie zdaniem tutejszego Oddziału zasadne byłoby rozwiązanie również wjazdu na poligon w Orzyszu z drogi powiatowej. W przypadku realizacji inwestycji nastąpi pogorszenia warunków wjazdu z drogi powiatowej nr 1867N na poligon. Obecnie wjazd odbywa się na wprost z drogi powiatowej, a po realizacji inwestycji wjazd będzie możliwy poprzez starodroże drogi powiatowej nr 1867N (konieczność skrętu w lewo)

Poprawioną i uzupełnioną dokumentację (w 3 egzemplarzach oraz w wersji elektronicznej na płycie CD w formie plików \*.pdf) uwzględniającą powyższe, należy przedłożyć do Oddziału GDDKiA w Olsztynie.

ZASTĘPCA DYREKTORA ODDZIAŁU

*inż. Jarosław Kaczor*

Do wiadomości:

1. GDDKiA Oddział w Olsztynie  
Rejon w Elku
2. Wydział Dokumentacji
3. Wydział BRD i Zarządzania Ruchem
4. aa

Sprawę prowadzi: Urszula Templin  
tel. (89) 521-28-67 [utemplin@gddkia.gov.pl](mailto:utemplin@gddkia.gov.pl)

W toku postępowania strony oraz ich przedstawiciele i pełnomocnicy mają obowiązek zawiadomić organ o każdej zmianie swego adresu. W razie zaniedbania ww. obowiązku doręczenie decyzji/pisma pod dotychczasowym adresem ma skutek prawny (art. 41 k.p.a.).