

# Droga DK 12 w Lesznie - ciszej, szybciej i bezpieczniej

To już finał jednej z największych inwestycji drogowych w Lesznie, jaką była przebudowa DK 12 w granicach miasta. Samorząd Leszna jeszcze w 2015 roku złożył wniosek o dofinansowanie kluczowego zadania infrastrukturalnego. Umowę w tej sprawie podpisano z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, a w ramach przetargu wyłoniono wykonawcę inwestycji. Została nią spółka Strabag. Przebudowę podzielono na pięć etapów: rozbudowę ulicy Szybowników, modernizację Wiaduktu im. Gen. Grota Roweckiego, rozbudowę Al. Jana Pawła II, modernizację ul. Estkowskiego i Unii Europejskiej oraz rozbudowę ulicy Kąkolewskiej. DK 12 została tak zaprojektowana, że spokojnie poradzi sobie z obsługą wzmożonego ruchu kołowego, w tym również ciężarowego. To jednak nie wszystko. O tym, co zyskają kierowcy, piesi i rowerzyści, rozmawiamy z Romanem Burym, kierownikiem budowy DK z ramienia wykonawcy generalnego, firmy Strabag Sp. z o.o.

## Jesteśmy po przebudowie DK 12. Jezdnia jest równa i dobrze się po niej jeździ. Czy modernizacja wpłynie na zwiększenie przepustowości drogi w Lesznie?

Zacznijmy od tego, że na spadek przepustowości drogi miały wpływ prowadzone wcześniej remonty cząstkowe. Kolejny, liczne spekania poprzeczne, podłużne i siatkowe prowadzą zwykle do tego, że pojazdy taką drogą muszą poruszać się wolniej. A jeśli wolniej, to wydłuża się czas przejazdu przez miasto. Teraz, po przebudowie DK 12 w granicach miasta, ten stan się zmienił i przepustowość drogi znacznie wzrosła. Względem tego, co mogliśmy obserwować zanim inwestycja ruszyła. To jest bardzo dobra informacja.

## Ale im wolniej, tym chyba lepiej, bezpieczniej?

Niekoniecznie. Kiepska nawierzchnia oznacza większy hałas i wyższą emisję spalin do atmosfery. Do tego dochodzi niebezpieczeństwo dla pieszych i rowerzystów. Dzięki nowej i równej nawierzchni pojazdy poruszają się ciszej, co w przypadku tak ważnej drogi, jaką jest DK 12, gwarantuje mieszkańcom Leszna wyższy komfort akustyczny. Mówiąc wprost, samochody mniej hamują, poruszają się płynniej, nie natrafiają na dziury i spekania, czyli szybciej pokonują trasę i robią mniej hałasu.

## W jaki sposób przebudowa drogi przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa?

Na bezpieczeństwo wpływa kilka czynników. Należą do nich odpowiednia geometria jezdni, równa nawierzchnia, a także czytelne i widoczne oznakowanie pionowe i poziome. Przy projektowaniu drogi staraliśmy się znaleźć kompromis między komfortową i szybką jazdą a bezpieczeństwem innych uczestników ruchu.



Fot. Jakub Schwarz - Czarny Productions

## Co pan rozumie pod pojęciem bezpieczeństwa innych użytkowników ruchu?

Chodzi głównie o pieszych. Ich wzmożony ruch występuje w Lesznie w Alejach Jana Pawła II i na ulicy Szybowników. Tam zmodernizowaliśmy lub zainstalowaliśmy nową sygnalizację świetlną. Zrobiliśmy to z myślą o grupach podwyższonego zagrożenia, takich jak dzieci, osoby niepełnosprawne i starsze. Poza tym poprzez wydzielenie na całym miejskim odcinku DK 12 ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, zupełnie wyprowadziłyśmy z jezdni ruch rowerowy. Segregacja ruchu rowerowego ma wyraźne przełożenie na poprawę bezpieczeństwa, bo to rowerzyści są bardziej narażeni na wypadek niż kierowcy czy pasażerowie samochodów.

## W jaki sposób były budowane te ciągi?

Tak, aby zapewnić rowerzystom maksymalny komfort

jazdy. Stosowaliśmy kostkę bezfazową, która gwarantuje brak wstrząsów i mniejsze opory toczenia. Poza tym, nie ukrywajmy, że im więcej wygodnych ciągów, tym więcej rowerzystów, a dzięki temu również mniejsze korki w miastach.

## Dlaczego przy przebudowie DK 12 tak bardzo postawiono na rondo?

Lokalizacja tego rodzaju skrzyżowań została sprecyzowana w Programie Funkcjonalno-Użytkowym, który był podstawą do projektowania drogi. Takie skrzyżowania gwarantują wyższą przepustowość. Łatwiej i bezpieczniej jest też na nich zawrócić kierowcom. Poza tym rondo ze względu na swoją geometrię wymusza zmniejszenie prędkości pojazdu. Tego rodzaju rozwiązanie gwarantuje płynniejszy przejazd i brak długiego postoju, jak to bywa

na klasycznych skrzyżowaniach z sygnalizacją. Zyskujemy dzięki temu spadek emisji spalin i niższe koszty utrzymania, bo nie trzeba doglądać i konserwować sygnalizacji, ani zasilać jej energią elektryczną.

## Dlaczego w niektórych miejscach jednak zdecydowano się na sygnalizację świetlną?

Zastosowano ją głównie w ścisłym centrum miasta, czyli tam, gdzie jest wzmożony ruch pieszych. Poza tym takie rozwiązanie przyjęliśmy na skrzyżowaniu ulic Szybowników i Przejednej, co było następstwem uwag wniesionych przez mieszkańców podczas konsultacji społecznych. W tym punkcie brakowało miejsca na rondo, a obecność sygnalizacji zagwarantuje pieszym, głównie dzieciom, bezpieczne przekraczanie jezdni w drodze do szkoły.

## Przebudowaną DK 12 poruszają się nie tylko samochody osobowe, ale też wiele tak zwanych TIR-ów. Czy jezdnia jest to w stanie fizycznie wytrzymać, jest odpowiednio wzmocniona?

Droga została tak przebudowana i wzmocniona, że wytrzyma maksymalny dopuszczalny nacisk przewidziany w przepisach. Pozwoli to na uniknięcie zniszczenia nawierzchni, bo jezdnia jest dostosowana do ruchu pojazdów ciężarowych. DK 12 spełnia rygorystyczne normy, a przypomnę tylko, że jeden TIR wpływa na drogę tak, jak przejazd 3 200 000 aut osobowych. Dodatkowo na ulicy Szybowników wybudowano zatokę do walenia pojazdów, która pozwoli Inspekcji Transportu Drogowego na prowadzenie bieżących kontroli obciążenia pojazdów.

## Jeśli jesteście przy ulicy Szybowników, chciałbym

## zapytać o jej przebudowę. Tam było chyba najwięcej do zrobienia.

Rzeczywiście, największy zakres przebudowy został realizowany na tym odcinku. Przypomnę tylko, że przed rozpoczęciem robót mieszkańcy i właściciele firm mieli bezpośrednie zjazdy z ulicy Szybowników i parkowali samochody przed swoimi nieruchomościami. Przy obecnych przepisach dla drogi tej kategorii nie mogliśmy zastosować już podobnego rozwiązania, gdyż stwarzałoby ono zagrożenie i niepotrzebnie wstrzymywało ruch. Z tego powodu do dojazdu i obsługi nieruchomości przy ulicy Szybowników wybudowaliśmy jezdnię dodatkową, którą odbywa się ruch lokalny. Przy niej znajdują się nowe miejsca postojowe. Regulują parkowanie pojazdów w pasie drogi krajowej bez stwarzania zagrożenia. Powstało tam łącznie 148 nowych miejsc postojowych.

## Nie tylko zaprojektowane zostały nowe miejsca postojowe czy dodatkowa droga, ale też zbiornik retencyjny. Gdzie on się znajduje?

Powstał niedaleko, przy ulicy Łanowej. Ma pojemność 1200 m<sup>3</sup> i zamkniętą formę.

## Był tak bardzo potrzebny?

W obecnych czasach - niezbędny. Jego głównym celem jest zbieranie i przetrzymywanie wody opadowej z obszaru ulicy Szybowników, a następnie odprowadzanie jej do Rowu Strzyżewickiego. Pozwoli to na ograniczenie nagłego wpływu wód opadowych i tym samym zmniejszyć się ryzyko wystąpienia lokalnych podtopień. Zbiornik będzie zabezpieczony przed nawałnymi deszczami.

## Dziękuję za rozmowę.



Fundusze Europejskie  
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego

