



GORZOWSKIE WIADOMOŚCI SAMORZĄDOWE

Bezpłatny Miejski Miesięcznik Informacyjny



Nr 8/24
sierpień 2000 r.

ISSN 1425-7386

Publikacja współfinansowana ze środków pomocowych Unii Europejskiej PHARE CBC



Die Ausgabe wurde vom Programm PHARE CBC der Europäischen Union finanziert.

ROMANE DYVEŚA 2000

Od 7 do 9 lipca odbywały się XII Międzynarodowe Spotkania Zespołów Cygańskich. Patronował im prezes Rady Ministrów RP Jerzy Buzek, marszałek województwa lubuskiego Andrzej Bocheński i prezydent Gorzowa Tadeusz Jędrzejczak. W spotkaniach wzięło udział dziesięć zespołów z siedmiu krajów. Największa gwiazda festiwalu była orkiestra dęta „Fanfare Ciocarlia” z Rumunii. Z okazji jubileuszu 45-lecia istnienia zespołu „Terno” oraz pracy artystycznej jego twórcy i dyrektora Edwarda Dębickiego jubilatą uhonorowało Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Urząd Marszałkowski i prezydent Gorzowa Tadeusz Jędrzejczak.

Tradycyjnie festiwalowi towarzyszyło sympozjum cyganologiczne i spotkania z poezją cygańską. Po raz pierwszy wiersze cygańskich poetów prezentowali sami Cyganie.



Siedem
lat do
obwodnicy

LATO Z RADIEM
I NIE TYLKO



Jakub Derech-Krzycki, przewodniczący Rady Miejskiej Gorzowa, wygłosił okolicznościowe przemówienie na temat dziesięcioletniej historii odrodzonego samorządu



Wejście pocztu sztandarowego i odegranie hymnu państwowego przez orkiestrę dętą otworzyły uroczystą sesję Rady Miejskiej Gorzowa z okazji jubileuszu



Radny Józef Finster odczytał wystąpienie partyjnego kolegi z Unii Wolności, Ryszarda Sawickiego, pierwszego przewodniczącego Rady Miejskiej Gorzowa po odrodzeniu samorządu.

UROCZYSTA SESJA



Radni otrzymali listy gratulacyjne, kwiatki i wzniesli toast szampanem za pomyślność samorządu.



Prezydium sesji. Od lewej siedzą: Arkadiusz Marcinkiewicz, wiceprzewodniczący RM, Grażyna Wojciechowska, wiceprzewodnicząca RM, Jakub Derech-Krzycki, przewodniczący RM, Jan Kaczanowski, wiceprzewodniczący RM.



Miejsca dla zaproszonych gości zajęli m.in. poseł Roman Rutkowski (drugi z prawej w pierwszym rzędzie) i siedzący obok niego po lewej starosta gorzowskiego powiatu ziemskiego Marian Firszt.



Na sesję zaproszeni zostali wszyscy radni trzech kadencji odrodzonego samorządu. Na zdjęciu grupa radnych obecnej kadencji.



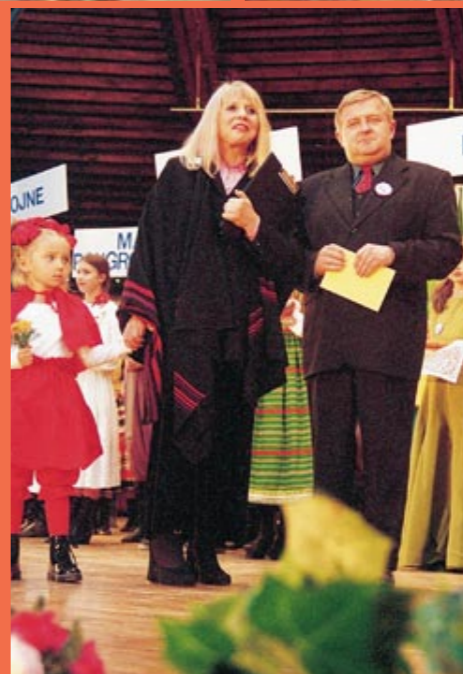
ROZTAŃCZONE DZIECIAKI

Tradycyjnie już w czerwcu w Gorzowie odbył się kolejny, VII Ogólnopolski Festiwal Zespołów Tanecznych Dzieci i Młodzieży Szkolnej. Patronat nad festiwalem sprawował minister edukacji narodowej Mirosław Handke oraz prezydent miasta Gorzowa Tadeusz Jędrzejczak.

W festiwalu wzięło udział ponad dwadzieścia dziecięcych zespołów tanecznych z całej Polski, które – najpierw w pięknej ulicznej paradzie a następnie na scenie amfiteatru - zaprezentowały różne style i rodzaje tańców: od folkloru, poprzez tańce disco, po teatr tańca nowoczesnego. Jak co roku festiwal był wspaniałą zabawą dla dziecięcej widowni i wielkim przeżyciem dla młodych artystów. Gorzowską młodzież na festiwalowej scenie reprezentowały zespoły „Mali Gorzowiaczy”, „Buziaki” i „Kontra Mini”.

Koncert galowy prowadziła znana aktorka Barbara Wrzesińska. Reżyserowali go Maria i Krzysztof Szupilukowie, Izabella Szafrąńska i Magdalena Pera-Logdańska; scenografię przygotował Dariusz Sapkowski a realizatorem dźwięku był Krzysztof Matyasz z MCK „Chemik”. Animatorką całego przedsięwzięcia była oczywiście Jadwiga Kowaleczko, która wytrwale od lat organizuje ten festiwal.

Wśród sponsorów festiwalu znalazło się Ministerstwo Edukacji Narodowej, Urząd Miejski w Gorzowie, Urząd Marszałkowski w Zielonej Górze, Starostwo Powiatowe, Lubuskie Kuratorium Oświaty, Wojewódzki Ośrodek Metodyczny, Ośrodek Sportu i Rekreacji, Miejski Zakład Komunikacji, MCK „Chemik” oraz wiele gorzowskich firm. (df)



Siedem lat do obwodnicy

Rozmowa z Andrzejem Korskim, wiceprezydentem Gorzowa

- Koszt budowy nowego mostu na Warcie ma wynosić ponad 46 milionów złotych. W jakim stopniu koszty te będą obciążać gorzowian i jak to będzie rozłożone w czasie?

- Zachodnia Obwodnica Gorzowa kosztować będzie ponad 220 milionów złotych. Dzisiaj możemy mówić w największym przybliżeniu o kosztach i obciążeniu mieszkańców realizacją pierwszego, najłatwiejszego odcinka od ulicy Sulęcińskiej do ulicy Kasprzaka, a jest to odcinek raptem dwuipółkilometrowy, z prawie dwunastokilometrowego całego przebiegu obwodnicy zachodniej. Porozumienie, które podpisaliśmy pomiędzy Urzędem Marszałkowskim, Ministerstwem Transportu a Generalną Dyрекcją Dróg, która ministerstwo reprezentuje, a Zarządem Miasta mówi o wspólnej realizacji tego przedsięwzięcia w ten sposób że, wojewódzka administracja samorządowa i Generalna Dyrekcja Dróg będą dążyły do zapisywania w kolejnych budżetach państwa subwencji drogowej dla samorządów, w kwotach, które stanowiłyby udział Polski w projekcie PHARE, ponieważ ten pierwszy odcinek, o którego realizacji decyzja już zapadła, jest odcinkiem współfinansowanym przez Unię Europejską.

- Jakie są relacje tego współfinansowania?

- Relacje wyglądają w ten sposób, że 4 miliony euro daje Komisja Europejska, 6 milionów euro powinna dać strona polska. Jeżeli okaże się, że z budżetu państwa nie otrzymamy nic, to jako samorząd Gorzowa będziemy musieli wyłożyć całe 6 milionów euro.

- Na ile realne jest takie zagrożenie dla miejskiego budżetu?

- Tak długo, jak długo nie ujrzą w kolejnych latach budżetowych, a więc w roku 2001, 2002 i 2003, zapisu środków na ten cel, tak długo to zagrożenie istnieje.

- We wstępnych ustaleniach jak ten ciężar został rozłożony?

- Proporcje mają się w ten sposób, że nawet i sto procent polskiego ekwiwalentu może spłynąć z Warszawy, ponieważ memorandum podpisane między Unią Europejską a rządem RP mówi, że rząd polski gwarantuje środki strony polskiej, czyli w skrajnym przypadku, tym najbardziej dla nas pozytywnym, gwarancja rządu polskiego oznaczać może całe 6 milionów.

- Jakie jest prawdopodobieństwo, że któraś z tych skrajności zaistnieje?

- Z naszego doświadczenia z dotychczasowych realizacji projektów PHARE – z tym, że one nie były realizowane w układzie dróg krajowych – wynika, że zawsze otrzymywaliśmy środki finansowe w proporcjach 30-40-procentowych, czyli w stosunku do stu procent udziału miasta w danym projekcie, otrzymywaliśmy 30-40 procent subwencji z Warszawy. Dotyczyło to takich projektów PHARE, jak na przykład modernizacja oczyszczalni ścieków, czyli zupełnie lokalnych inwestycji. Teraz ta subwencja powinna być zatem proporcjonalnie większa. Koalicja rządowa, w tym jej reprezentanci z ramienia Unii Wolności, jak minister Syryjczyk, podczas rozmów, które prowadziliśmy w Warszawie z udziałem pana wojewody Woropaja, także pan Marcinkiewicz, który był wówczas doradcą premiera, wszyscy zapewniali, że w budżecie państwa na rok 2001 jakaś część środków zostanie przeznaczona na ten cel. Koalicja się wywróciła, pan Marcinkiewicz nie jest już doradcą premiera, w związku z tym możemy mówić tylko w kategoriach praw-

dopodobieństw. Może się okazać, że zostaną rozpisane przedterminowe wybory, wygra je inna opcja i prawdopodobieństwo otrzymania pieniędzy z Warszawy będzie jeszcze większe niż dzisiaj. To wszystko jest na razie trochę wróżeniem z fusów.

- Jak będzie wyglądał przybliżony terminarz realizacji tej inwestycji?

- Zakładam, że realizacja kontraktu będzie trwała 24 miesiące od chwili jego zawarcia. Tyle będzie trwała budowa pierwszego odcinka od ulicy Sulęcińskiej do Kasprzaka. Kontrakt będzie mógł być zawarty – jak przewidujemy – mniej więcej w maju przyszłego roku i wtedy nastąpi wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę Zachodniej Obwodnicy Gorzowa. Mówię przewidujemy, ponieważ ten termin nie zależy tylko od nas. My możemy przesłać do akceptacji Komisji Europejskiej dokumentację przetargową na wybór wykonawcy dopiero wtedy, gdy rząd polski podpisze memorandum z Komisją Europejską. Z mojego sześciolatniego doświadczenia wynika, że memoranda były podpisywane mniej więcej po roku od chwili, gdy Komisja Europejska powiedziała, że da Polsce pieniądze. O kwotach, jakie mamy do dyspozycji, dowiedzieliśmy się na początku tego roku. Jesteśmy więc super optymistami, bo mówimy - zresztą śladem delegacji Komisji Europejskiej i Władzy Wdrażającej Program PHARE - że być może we wrześniu, w październiku memorandum zostanie podpisane. Jeżeli tak by było, to wtedy musimy przesłać gotowe już dokumenty przetargowe do zatwierdzenia przez Władzę Wdrażającą Program PHARE i Komisję Europejską. To z reguły trwa około cztery miesiące, a więc na koniec stycznia moglibyśmy otrzymać zatwierdzoną dokumentację i ogłosić przetarg, stąd mój prognozowany termin majowy na podpisanie kontraktu.

- To oznacza, że termin zakończenia pierwszego etapu budowy obwodnicy nie będzie wcześniejszy niż w 2003 roku.

- Tak, oczywiście.

- A przecież konieczny jest jeszcze ciąg dalszy. Do kiedy on potrwa?

- To porozumienie podpisane między Generalną Dyrekcją Dróg, Urzędem Marszałkowskim a Zarządem Miasta mówi o tym, co dalej w ogóle będzie robione w sprawie obwodnicy. Przewidujemy, że na rok 2001 – a wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że tak będzie – rząd przyzna województwu lubuskiemu pieniądze z programu PHARE Narodowego. To jest trochę inny program, niż PHARE CBC dotyczący rozwoju pogranicza, bo jest to program rozdysponowywany przez rząd RP na poszczególne województwa. W tej chwili jest obsługiwana tym programem tylko ściana wschodnia i południowa, ale mówi się bardzo głośno w Ministerstwie Gospodarki, w Ministerstwie Finansów i w Komitecie Integracji Europejskiej, że powinniśmy otrzymać w przyszłym roku 22 miliony euro na nasze województwo. Ponieważ Zachodnia Obwodnica Gorzowa zapisana jest jako priorytet i w strategii rozwoju województwa lubuskiego, i w programach integracyjnych Urzędu Marszałkowskiego, mamy zapewnienia, że bardzo znaczna część z tej kwoty 22 milionów – może 16, może 18 milionów – poszłaby na drugie zadanie, które objęłoby odcinek od ulicy Kostrzyńskiej, z mostem na Warcie, do węzła na ulicy Kasprzaka, który będziemy robili w ramach PHARE CBC 2000. Jeżeli otrzymalibyśmy te 18 milionów z PHARE Narodowego, to do spięcia finansowego drugiego zadania brakowałoby nam jeszcze 6 milionów euro, bo całość tego zadania szacujemy na 24 miliony euro, a czas realizacji na około 36 miesięcy. Rozpoczęcie realizacji zadania drugiego w roku 2002, przy założeniu że wszystkie sprawy finansowe zostaną pomyślnie ułożone, oznacza



zakończenie go w roku 2005 i dojście do obwodnica do ulicy Kostrzyńskiej.

- Kiedy całość może być gotowa?

- To zależy od tego jak w latach 2002-2003 będą kierowane do naszego województwa środki pomocowe Liczmy na to, że tak dużym wysiłkiem samorządu wykonany odcinek drogowy, zechce wreszcie przejąć do realizacji Generalna Dyrekcja Dróg. Może się okazać – to jest najbardziej optymistyczny wariant, bardzo często powtarzany w Generalnej Dyrekcji Dróg, w Ministerstwie Transportu, a także przez przedstawicieli kontrolujących wydatkowanie środków pomocowych z Unii Europejskiej – że te ogromne pieniądze, jakie zostały przeznaczone w ramach programu ISPA na realizację układów drogowych, mogą być niewykorzystane przez te projekty, które dzisiaj rząd zgłosił, ponieważ tych projektów fizycznie nie ma i wtedy my jako miasto Gorzów, gotowi z dokumentacją, czekający już w blokach startowych, możemy być jedynym by-passem, do którego będzie można skierować środki finansowe właśnie z ISPA. Mówiąc szczerze po rozmowach z przedstawicielami Komisji Europejskiej na to właśnie bardzo mocno liczymy. Gdybym w tej chwili miał się pokusić na określenie terminu zakończenia Zachodniej Obwodnicy Gorzowa, to rok 2007-2008 byłby tym terminem, który z dużą ostrożnością, ale nie z pesymizmem moglibyśmy przyjąć.

- Przejdźmy teraz do zagadnień technicznych. Most na Warcie ma liczyć aż 704 metry. Dlaczego? Rzeka nie jest przecież aż tak szeroka.

- Ten most przebiega w obszarze, gdzie Warta łączy się z kanałem Ulgi. Obszar ten



Siedem lat do obwodnicy

dokończenie ze str. 10-11

jest ograniczony od północy i od południa wałami przeciwpowodziowymi i wystarczy co roku wyjść na wzgórze poligonowe nad ulicą Kostrzyńską, skąd rozciąga się przepiękny widok na dolinę rzeki Warty, żeby zobaczyć, że to jest jedno wielkie morze. Przez okres trzech, czterech miesięcy cały ten obszar jest pod wodą. Wytyczne, które otrzymaliśmy z Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych, mówią wyraźnie: nie można tworzyć zapory ograniczającej przepływ tych wysokich wód, ponieważ będzie to groziło powodzią miasta. Muszą pozostać te tereny zalewowe i stąd konieczność poprowadzenia przez nie mostu otwartego, wysokowodnego, pod którym swobodnie będą przepływały te masy wody.

- Czym różni się obecny projekt od pierwotnie zakładanego, że istniejące słupy koło „Ursusa” nie będą mogły zostać wykorzystane?

- One nie zostaną wykorzystane głównie z tego powodu, że ich wytrzymałość konstrukcyjna nie odpowiada klasie drogi. Ta klasa została zwiększona i dostosowana do aktualnych wymogów technicznych dla dróg międzynarodowych.

- Poprzednio też miała to być droga międzynarodowa.

- Tak, ale były zupełnie inne parametry techniczne. Obecnie została ona zaprojektowana tak, jak jedna nitka autostrady.

- A gdzie druga nitka?

- Obok. Cały układ drogowy wykonuje się tak, jakby to była jedna jezdnia autostrady. Jeżeli za dwadzieścia pięć lub trzydzieści lat ruch na drodze numer 3 wzrosłby tak zdecydowanie, że rząd podejmie decyzję o budowie autostrady A3, to jest

wolny pas zostawiony i wszystkie rozwiązania techniczne są tak wykonane, że wystarczy wybudować drugą jezdnię obok istniejącej, drugi most obok istniejącego i wtedy będziemy mieli pełną autostradę.

- To wymagałoby budowania jeszcze jednego, czwartego mostu na Warcie.

- Tak, ale dzisiaj nikt nie podjąłby decyzji o budowie mostu dwa razy większego niż potrzeba. Poza tym projektanci założyli, że będą to samodzielne konstrukcje inżynierskie. Jest to najtańsze rozwiązanie. Naprawdę moglibyśmy być oskarżeni o rozrzutność, gdybyśmy wybudowali most pod cztery jezdnie autostrady, podczas gdy nie wiadomo kiedy te dwie pozostałe zostaną wybudowane, za dwadzieścia czy może za czterdzieści lat.

- Czy pana zdaniem dla gorzowian jest korzystne to, że budowa autostrad tak odsuwa się w czasie, czy nie? Z jednej strony plan związany z autostradą A3 blokował nam możliwość modernizowania drogi numer 3, z drugiej strony autostrada, to więcej pracy i większy ruch.

- Autostrada nie ma żadnego ekonomicznego uzasadnienia. To mogą być ambicje polityków. Jeżeli mamy ustawę o płatnych autostradach, to operator który wchodzi na nią musi, mieć po dwadzieścia parę tysięcy pojazdów na dobę przejeżdżających tą autostradą, a z badań ruchu i symulacji ruchu, które zostały wykonane w ubiegłym roku, wynika że do roku 2020 nie ma najmniejszych szans, żeby taki ruch tu był.

- Czyli ten wariant, który wchodzi do realizacji jest dla mieszkańców Gorzowa najkorzystniejszy?

- Ze wszystkich wariantów, jakie były brane pod uwagę, ten jest zdecydowanie najkorzystniejszy. Przy czym podkreślić trzeba, że dokumentacji technicznej Zachodniej Obwodnicy Gorzowa nigdy wcześniej nie było. To, co widzimy w formie przyczółków wiaduktu na Baczyńcu, było fragmentem układu drogowego, który miał przecinać ulicę Dobrą, schodzić ulicą Tartaczną w dół do ulicy Kostrzyńskiej i wchodzić na obszar zawarciański. To był taki pseudo by-pass, z tym że nigdy nie posiadał dokumentacji technicznej. Dokumentacja techniczna została zakończona na etapie tych przyczółków na Baczyńcu. W sumie w obwodnicy będzie około dwóch kilometrów różnego rodzaju obiektów inżynierskich – wiaduktów, przepustów, mostu. Najwyższy wiadukt, jaki będzie realizowany, będzie miał 12 metrów, czyli prawie wysokość sześciokondygnacyjnej kamienicy. To będzie wiadukt nad ulicą Kostrzyńską i nad wiaduktem kolejowym, który tam istnieje, czyli będzie to układ taki: ulica Kostrzyńska, nad nią wiadukt kolejowy a nad tym jeszcze wiadukt drogowy obwodnicy. Widokowo będzie to bardzo sympatyczne, dlatego że będziemy zjeżdżali ze wzgórz morenowych, schodząc w dół prawie do poziomu Warty, będzie to łagodny i malowniczy zjazd. Myślę, że będzie to jedna z ładniejszych budowli inżynierskich, jakie w Gorzowie były robione, a na pewno ładniejsza od wschodniej, która i tak oceniana jest jako bardzo ładna.

- Dziękuję za rozmowę

Rozmawiała: Dorota Frątczak

Najważniejszy most

dokończenie ze str. 9

a z podatkiem VAT 46.314.155,21 złotych. Same sączki odwadniające izolację kosztować będą 25.740 złotych, malowanie powłok metalizowanych pochłonie 520.720 złotych, a zamontowanie oświetlenia 20.700 złotych. Najkosztowniejsze będą konstrukcje stalowe ustroju niosącego mostu (14,7 mln zł), kolejną kosztowną pozycją będzie beton ustroju niosącego (ponad 2,6 mln złotych) i zbrojenie betonu (prawie 2,5 mln złotych) Wykaz elementów rozliczeniowych zawiera 34 pozycje i tańszej, niż 5.600 złotych za łożyska garnkowe, to nie ma.

Podstawowe wymiary mostu:

- długość całkowita obiektu (w osiach podparcia) – 703 m
- sekcja I – 438 m; w tym przeszłość łukowe -114 m
- sekcja II - 264 m
- szerokość całkowita – 14,20 m
- szerokość jezdni – 11,60 m
- jednostronny chodnik roboczy – 1 m

Całkowita powierzchnia gruntów, jaką zajmie obwodnica, wynosi 136,3 hektara (w Gorzowie 94,7 ha, w gminie Kłodawa 24,8 ha, w gminie Bogdaniec 14,2 ha, w gminie Deszczno 2,6 ha). Budowa obwodnicy wymaga wycinki 256 drzew liściastych oraz 11,7 ha lasów. Do rozbiórki

i wykupu zakwalifikowano jeden budynek mieszkalny, jeden gospodarczy i pięć altanek, a także przyczółek i filary wybudowane w ramach obejścia Baczyńcu.

Dla ochrony przed hałasem budynków usytuowanych w sąsiedztwie obwodnicy zaplanowano ustawienie ekranów akustycznych o wysokości od 3 do 4 metrów. Na szerokości 15 metrów po obu stronach jezdni obwodnicy zaplanowano pasy zieleni, które będą chronić środowisko przed zanieczyszczeniami. Przy węzle „Gorzów – Południe” zaprojektowano zieleni ozdobną, która podkreśli kierunki ruchu i doda walorów estetycznych. (df)

Najważniejszy most

Z punktu widzenia gorzowian zachodni most na Warcie będzie dla mieszkańców najważniejszy, mimo że raczej nie będą po nim chodzić. Nie ten świeżo oddany most przy szpitalu na Warszawskiej, ale dopiero wybudowanie przeprawy przez rzekę na Wieprzycach, wraz z całym układem dróg, pozwoli na prawdziwe uwolnienie centrum miasta z uciążliwego ruchu tranzytowego. Projektowany most znajduje się w ciągu drogi krajowej numer 3, jest elementem projektowanej Zachodniej Obwodnicy Gorzowa, a także fragmentem większej całości, jaką ma być planowana autostrada A3 (północ-południe), o ile dojdzie kiedyś do jej realizacji.

Projekt zarówno obwodnicy, jak i mostu przygotował w czerwcu 1999 roku na zlecenie Zarządu Miasta Gorzowa Transprojekt Gdański. Zawiera on lokalizację węzłów i skrzyżowań, przełożenie dróg bocznych, organizację ruchu gospodarczego, obiekty mostowe, przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej. Projektanci określili także zakres podstawowych urządzeń dla ochrony środowiska. W etapie docelowym przewiduje się dobudowę od strony zachodniej drugiej jezdni obwodnicy, która stanowić będzie fragment przyszłej autostrady A3. Obecnie projektowany I etap realizacji obwodnicy, posiada parametry techniczne, jak dla etapu docelowego.

Cała obwodnica, licząca 11,8 km, przebiega w terenie falistym, w obrębie miasta Gorzowa oraz gmin Deszczno, Kłodawa, Bogdaniec, przez obszary rolnicze i leśne (na długości 1,86 km przez fragment Obszaru Chronionego Krajobrazu „Wysoczyzna Gorzowska”). Na odcinku od ulicy Kostrzyńskiej do Sulęciskiej obwodnica przecinać będzie dwanaście różnych cieków wodnych – kanał Łupawski, kanał Wieprzycki, kanał Siedlicki, rzekę Wartę, kanał Opałkowski oraz kilka cieków bez nazw. Po-

nadto przecinać będzie osiem istniejących dróg oraz dwie linie kolejowe: jednotorową Gorzów - Myślibórz i dwutorową Tczew – Kostrzyn.

Na przecięciu z ulicą Szczecińską (w pobliżu istniejącego nasypu, który wykonano dla obejścia Baczyńcu) zaprojektowano dwupoziomowy węzeł „Gorzów – Północ”, czterowłotowy, typu dwie półkoniczyny. W przyszłości, jeśli zajdzie taka potrzeba, będzie możliwość rozbudowy węzła do całkowicie bezkolizyjnego, typu pełna koniczyna. Następnie trasa przebiegać będzie po gruntach ornych aż do ulicy Stalowej, z którą skrzyżuje się na dwóch poziomach, dalej skłoni w prawo, przetnie za pośrednictwem wiaduktu drogę gospodarczą, przejdzie długim łukiem w kierunku wschodnim, omijając dwa prehistoryczne grodziszczka. Skrzyżowanie z linią kolejową Gorzów – Myślibórz i z drogą wojewódzką Kostrzyn – Gorzów przekroczy przy pomocy wspólnego wiaduktu. Zaprojektowano bezkolizyjne połączenie obwodnicy z ulicą Kostrzyńską, aby umożliwić połączenia w kierunku granicy państwa. W dalszym przebiegu obwodnica wiaduktem przekroczy linię kolejową Tczew – Kostrzyn oraz kolejnymi wiaduktami ulice Dolną i Wiśniową i wreszcie mo-

stem rzekę Wartę. Za mostem skłoni w lewo, by ominąć istniejący naftociąg i zabudowę mieszkaniową. Ulicę Kasprzaka przetnie za pośrednictwem wiaduktu. Tu zaplanowano kolejny węzeł „Gorzów – Południe”, typu dwie półkoniczyny, z możliwością rozbudowy do pełnych koniczyn. Na ostatnim odcinku obwodnica włączy się do ulicy Sulęciskiej poprzez małe rondo, które będzie funkcjonowało do czasu przedłużenia obwodnicy w kierunku południowym.

Wszystkie węzły zaprojektowane zostały jako bezkolizyjne, a wszystkie przecięcia z drogami bocznymi jako dwupoziomowe. Konstrukcja nawierzchni opracowana została przez prof. Antoniego Szydłę z Politechniki Wrocławskiej. Składać się ona będzie z czterech warstw – podbudowy z kruszywa, podbudowy z betonu asfaltowego, warstwy wiążącej z betonu asfaltowego i warstwy ściernawej z mieszanki grysowo-mastykowej.

Analizę ruchu na projektowanej obwodnicy opracowała Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej w Poznaniu.

Projekt mostu jest autorstwa Krzysztofa Topolewicza, weryfikatorem projektu był Stefan Filipiuk. Koszt budowy mostu wyniesie 37.962.422,30 złotych,

c.d. na str. 12

