

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie pn.: „**Budowa obwodnicy Brzeszcz**” polega na budowie drogi obwodowej, która będzie przebiegała po nowym śladzie i stanowić będzie odcinkowe przełożenie drogi wojewódzkiej nr 933, jak również stanowić będzie istotny odcinek łączący planowany węzeł drogi ekspresowej S1 (węzeł „Brzeszcze”) z lokalnym układem drogowym.

Początek przedmiotowego zakresu odcinka obwodnicy Brzeszcz zlokalizowano w km ok. 0+005, natomiast koniec w km ok. 3+876. Długość osi drogi głównej wynosi ok. 3,9 km. Łączna powierzchnia realizacji inwestycji, wraz z tymczasowymi zajętościami wynosi ok. 21 ha.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano:

- budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 933 – obwodnicy m. Brzeszcze,
- budowę obiektu mostowego (wiadukt nad bocznicą kolejową, ul. Kolejową i przejściem dla zwierząt),
- budowę systemu odwodnienia,
- budowę i przebudowę skrzyżowań z innymi drogami,
- budowę jezdni dodatkowych, zapewniających dostępność komunikacyjną do terenów przyległych,
- budowę i przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowę i przebudowę chodników dla pieszych (głównie w obrębie skrzyżowań),
- budowę środków ochrony akustycznej (ekranów akustycznych),
- budowę urządzeń ochrony środowiska: przepustów ekologicznych, tymczasowych i stałych wygradzeń ograniczających śmiertelność herpetofauny,
- przebudowę lub zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją,
- budowę oświetlenia drogi (głównie w rejonie skrzyżowań),
- rozbiórkę istniejących elementów kolidujących z projektowaną drogą (w tym budynki mieszkalne i gospodarcze),
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą,
- nasadzenie nowych drzew i krzewów,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- inne prace o charakterze przygotowawczym, pomocniczym, porządkującym.

Docelowe parametry techniczne budowanego odcinka obwodnicy (DW933):

- Klasa drogi – G,
- Grupa nośności podłoża – G1-G4,
- Obciążenie (nośność nawierzchni) – 115 kN/oś,
- Kategoria ruchu drogi – KR4,
- Głębokość przemarzania gruntu – $h_z = 1,0$ m,
- Prędkość projektowa – 60 km/h na terenie zabudowanym oraz 70 km/h na terenie niezabudowanym,

- Przekrój drogi – szlakowy: jednojezdniowy z pobocznymi z kruszywa z rowami drogowymi po obu stronach drogi; uliczny/półuliczny jednojezdniowy,
- Jezdnia – szerokość pasa ruchu 3,50 m na prostych i łukach; szerokość pasa ruchu 3,5 – 4,5 m na skrzyżowaniach skanalizowanych,
- Pobocze – kruszywowe o szerokości 1,25 m z poszerzeniami w miejscu występowania barier drogowych,
- Chodniki – szerokość 2,0 m o nawierzchni z kostki betonowej przy krawędzi jezdni; szerokość 1,5 m oddzielony od jezdni pasem zieleni,
- Skarpy – w spadku 1:1,5.

Parametry techniczne budowy dróg dodatkowych:

- Klasa drogi – D,
- Grupa nośności podłoża – G1-G4,
- Kategoria ruchu drogi – KR1,
- Głębokość przemarzania gruntu – $h_z = 1,0$ m,
- Prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- Przekrój drogi – szlakowy: jednojezdniowy; uliczny/półuliczny jednojezdniowy,
- Jezdnia – szerokość 3,5 m; mijanki szerokości 5,0 m,
- Skarpy – w spadku 1:1,5.
- Odwodnienie – powierzchniowe.

Parametry techniczne przebudowy dróg gminnych:

- Klasa drogi – D, L,
- Grupa nośności podłoża – G1-G4,
- Kategoria ruchu drogi – KR2,
- Głębokość przemarzania gruntu – $h_z = 1,0$ m,
- Prędkość projektowa – $V_p = 30$ km/h,
- Przekrój drogi – szlakowy: jednojezdniowy; uliczny/półuliczny jednojezdniowy,
- Jezdnia – szerokości 2x2,5 m – 2x3,5 m,
- Pobocze – z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie o szerokości 0,75 m,
- Skarpy – w spadku 1:1,5.

Planowana niweleta drogi dostosowana będzie do rzędnych wysokościowych punktów włączenia obwodnicy do istniejących lub projektowanych dróg i skrzyżowań; rzędnych wysokościowych obiektów inżynierskich; rzędnych terenu, przez który przebiegać będzie obwodnica. Rzędne niwelety wahać się będą w zakresie ok. 238 – 258 m n.p.m.

W km 0+549 zaplanowano przejście projektowaną kanalizacją deszczową przez nasyp kolejowy za pomocą przewiertu sterowanego.

W ramach inwestycji nastąpi przebudowa sieci elektroenergetycznej 110 kV.

Istniejąca elektroenergetyczna linia napowietrzna relacji: Zasole – Brzeszcze, wybudowana jest na słupach kratowych. Przedmiotowa linia napowietrzna w przęśle pomiędzy słupami na działce nr 1534/1, 3590/43, 3552/62 krzyżuje się z projektowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 988 w 3+368 km.

Przebudowa dotyczy odcinka pomiędzy słupami na działce nr 3552/62, 3590/43 i 1534/1.

W ramach przebudowy projektuje się przebudowę stanowiska słupa na działce nr 3590/43 poza obszar projektowanej drogi. Nowe stanowisko słupa zostanie wybudowane na działce nr 1534/1. Przebudowywany odcinek będzie miał zapewnione zachowanie wymaganych odległości zarówno od ziemi, jak i obiektów krzyżowanych, w tym projektowanej drogi wojewódzkiej. Przęsło krzyżujące się z projektowaną drogą posiadać będzie minimum II poziom obostrzenia.

Istniejąca elektroenergetyczna linia napowietrzna relacji: Kęty – Brzeszcze również wybudowana jest na słupach kratowych. Przedmiotowa linia napowietrzna na stanowisku słupa na działce nr 3552/259; 3552/268 jest w kolizji z projektowanym rowem.

Przebudowa dotyczy stanowiska słupowego na działce nr 3552/259 i 3552/268.

W ramach przebudowy projektuje się nowe stanowisko w miejscu istniejącego słupa, zlokalizowane poza rowem drogowym. Z zachowaniem wymaganych odległości zarówno od ziemi, jak i obiektów krzyżowanych.

Procedura demontażu istniejącej linii i słupów kratownicowych będzie następująca: demontaż przewodów roboczych, odgromowych oraz światłowodu sterującego, z ich opuszczeniem na ziemię i nawinięciem na bęben; odkręcenie konstrukcji słupa od fundamentów; opuszczenie na ziemię słupa z wykorzystaniem podnośnika; demontaż słupa kratowniczego; podział konstrukcji na człony i wywiezienie poza obszar inwestycji oraz wykopanie fundamentu istniejącego słupa i uprzątnięcie terenu.

Budowa linii natomiast polegać będzie na: wykonaniu wykopu; umieszczeniu fundamentów prefabrykowanych w wykopie; poziomy montaż słupa w pobliżu fundamentu; pionowy montaż konstrukcji słupa na fundamencie; montaż przewodów, wraz z izolacją.

Planowana inwestycja będzie przecinać gazociąg, który wymagał będzie przebudowy w km ok. 3+763. Jest to linia wysokoprężna $p = 2,5$ MPa, średnica przewodu gazowego 400 mm, przybliżona długość przebudowy linii ok. 50 m.

W pierwszym etapie przebudowy zostanie zdjęta warstwa humusu o grubości 0,3-0,4 m i składowana będzie w taki sposób, aby wykorzystać ją do wykonania ostatniej warstwy przykrycia gazociągu w celu rekultywacji terenu. Po zmontowaniu oraz ułożeniu gazociągu w wykopie zasypany będzie warstwami piasku oraz uzupełniony gruntem rodzimym. Podsypka i zasyпка oraz uzupełnienie wykopu gruntem rodzimym zostanie odpowiednio zagęszczone warstwami, co 0,2–0,3 m, aby nie nastąpiło osiadanie gruntu i dodatkowe obciążanie przewodów.

Wszelkie prace związane z montowaniem i układaniem gazociągu w wykopie prowadzone będą w taki sposób, aby nie powodowały zanieczyszczenia wnętrza rur, uszkodzeń powłok izolacyjnych oraz występowania nadmiernych naprężeń w przewodach rurowych.

Wody opadowe i roztopowe z planowanej obwodnicy, poprzez spadki poprzeczne i podłużne, ujęte będą głównie za pomocą przydrożnych otwartych rowów trawiastych (które częściowo zostaną wykonane jako rowy retencyjno – infiltracyjne), a na niewielkich odcinkach (w rejonie skrzyżowań, zatok autobusowych i odcinków, gdzie realizowane będą chodniki) kanalizacją deszczową. Również wody opadowe pochodzące z wiaduktu nad bocznica kolejową ujęte będą w szczelny system kanalizacji opadowej.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie**

mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/