

**Załącznik nr 1 Charakterystyka przedsięwzięcia
do decyzji nr WOOS.420.6.2022.MSe.74 z 19.06.2024r.**

1. Opis planowanego przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39, o długości ok. 8,7 km, która obejmuje swoim zakresem budowę nowego odcinka drogi, przebudowę istniejącego odcinka drogi oraz przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom – Wrocław Główny.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w całości w województwie opolskim, na terenie 3 gmin: Skarbimierz, Brzeg i Lubsza.

Charakterystyczne parametry techniczno-geometryczne projektowanej obwodnicy w wariantcie 1d:

- kategoria drogi - krajowa;
- klasa techniczna drogi – GP;
- prędkość projektowa - 80 km/h;
- obciążenie - 115 kN/oś;
- pas ruchu o szerokości - 3.50 m;
- ilość pasów ruchu - 1 x 2.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się:

- budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 39 – obwodnicy, z odcinkową rozbudową istniejącego fragmentu drogi krajowej aktualnie oznaczonej nr 94,
- przebudowę linii kolejowej 132 relacji Bytom - Wrocław Główny,
- budowę skrzyżowań,
- budowę obiektów inżynierskich, w tym mostu nad rzeką Odrą,
- budowę systemu odwodnienia drogi,
- budowę włączenia ul. Piekarskiej do ronda z DK 39/DK 94, w sąsiedztwie miejscowości Zielęcice,
- budowę Obwodu Utrzymania Drogi wraz z magazynem soli,
- budowę oświetlenia drogi,
- budowę dodatkowych jezdni i kanałów technologicznych,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych, zbiorników retencyjnych, osadników, separatorów),
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (sieci wodociągowe i kanalizacyjne, gazowe, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne WN, SN, nN, urządzeń melioracyjnych i cieków wodnych),
- budowę parkingów.

Zakres prac na linii kolejowej nr 132 obejmuje:

- likwidację przejazdu kolejowo-drogowego na skrzyżowaniu LK 132 i DP 1193O w km 143,872 linii kolejowej nr 132,

- przebudowę urządzeń zdalnej kontroli przejazdu pociągów w tym m.in.:
 - zdemontowanie czujników tarcz ostrzegawczych,
 - likwidację kontenera samoczynnego systemu przejazdowego „SSP”,
 - likwidację dwóch napędów rogakowych i dwóch sygnalizatorów drogowych;
 - likwidację sześciu czujników EOC (czujniki zamontowane na szynach linii kolejowej),
 - likwidację balisy (urządzenia służącego do transmisji danych pomiędzy pociągiem a tym urządzeniem),
 - likwidację czterech tarcz ostrzegawczych przejazdowych „TOP”,
 - likwidację dwóch słupów oświetleniowych,
 - przekonfigurowanie urządzeń zdalnej kontroli „UZK”,
 - aktualizację oprogramowania komputerów Ebiscreen, komputera diagnostycznego oraz aktualizacja oprogramowania dla systemu ETCS/ERTMS (komputer RBC) – europejski system sterowania pociągami,
- likwidację nawierzchni przejazdu, dojazdów do przejazdów i oznakowania drogowego,
- przebudowę systemu odwodnienia linii kolejowej w obrębie planowanego do likwidacji przejazdu kolejowego (rów odkryty umocniony korytkami).

1.1 Obwodnica Brzegu w wariantcie 1d swoim zakresem obejmuje budowę węzła drogowego WB typu „Karo” z rondem - na istniejącym odcinku DK94 pomiędzy skrzyżowaniami z DP 1174O i DP 1193O w km 1+593.

1.2 Obwodnica Brzegu w wariantcie 1d zakłada skomunikowanie:

- z drogami krajowymi nr 94 i 39 za pomocą istniejącego skrzyżowania typu T, planowanego do przebudowy w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, na skrzyżowanie skanalizowane typu rondo,
- z drogą powiatową DP 1174O i DP 1193O za pomocą węzła drogowego WB typu „Karo” z rondem;
- z drogą powiatową DP 1167O za pomocą projektowanego ronda.

1.3 Opis przebiegu obwodnicy Brzegu według wariantu 1d:

Wariant ten przebiega po zachodniej stronie miasta Brzeg i rozpoczyna się w miejscu istniejącego skrzyżowania dróg krajowych nr 94 i nr 39, w km około 138+200 DK94 (km 46+687 DK39). W ramach przedmiotowego wariantu planowana jest przebudowa istniejącego skrzyżowania skanalizowanego typu T na skrzyżowanie skanalizowane typu rondo wraz z dojazdami w ciągu drogi krajowej nr 39 i 94. Początkowy przebieg planowanego wariantu obwodnicy wykorzystuje istniejący odcinek DK94, aż do rejonu istniejącego skrzyżowania DK94 z drogą powiatową DP 1174 O. Na istniejącym odcinku DK94 w miejscu gdzie rozpoczyna się nowy ślad obwodnicy zaprojektowano węzeł drogowy WB typu „Karo” z rondem. Na istniejącym odcinku DK94 pomiędzy skrzyżowaniami z DP1174O i DP1193O w km 1+593 zaprojektowano węzeł drogowy WB typu „Karo” z rondem (rozwiązanie etapowane: w I etapie budowa ronda, w II etapie budowa węzła). Projektowana obwodnica przebiega łącznicą pomiędzy rondem, a nowym przebiegiem DK94, który usytuowano na wiadukcie nad rondem. Trzeci wlot ronda w kierunku wschodnim to początek nowego przebiegu DK39 jako obwodnicy Brzegu. Nowy ślad trasy obwodnicy przebiega w kierunku wschodnim łukiem poziomym w nasypie, przechodzi nad linią kolejową LK 132 i starodrożem drogi powiatowej DP1193O zaślepiając jej przebieg w stanie istniejącym. Połączenie istniejącego przebiegu drogi powiatowej z obwodnicą zostanie zapewnione poprzez nowoprojektowane odcinki poprzeczne drogi powiatowej i rondo czterowlotowe na obwodnicy. W ramach wariantu 1d przewidziana jest także likwidacja przejazdu kolejowego w dotychczasowym korytarzu ul. Wrocławskiej. W dalszej kolejności trasa projektowanej obwodnicy przecina tereny rolnicze i przechodzi wiaduktem nad istniejącą DP 1172 O. Następnie trasa wariantu I obwodnicy przebiega przez polder zalewowy na wysokim

nasypie, a następnie przechodzi mostem nad rzeką Odry. Po stronie północnej Odry, trasa wariantu I biegnie terenami rolniczymi krzyżując się za pomocą ronda z drogą powiatową DP 1167 O. W rejonie przedmiotowego ronda obwodnica przecina również istniejący przebieg linii wysokiego napięcia. Następnie skręcając lekko na wschód trasa obwodnicy włącza się do istniejącego przebiegu DK 39 poprzez skrzyżowanie typu rondo w miejscu wyznaczonym przez korytarz w MPZP zapewniając dojazd do ronda w ciągu istniejącej DK39.

1.4 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi realizowane będzie poprzez spadki poprzeczne i podłużne do otwartych rowów drogowych zlokalizowanych po obu stronach obwodnicy. Wody opadowe z projektowanych rowów przydrożnych odprowadzone zostaną do projektowanych zbiorników retencyjnych lub bezpośrednio do odbiorników w zależności od możliwości przejścia wód opadowych przez rowy/cieki. Elementami prowadzącymi wodę będą również projektowane przepusty o zróżnicowanych średnicach i długościach dostosowanych do przekraczanych przeszkód, lokalnych warunków terenowych i hydrologicznych.

Odwodnienie drogi będzie również realizowane za pomocą kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa zostanie zaprojektowana na odcinkach drogi, w których nie będzie możliwe odebranie wód deszczowych rowami, w rejonie obiektów mostowych, przepustów, wysokich nasypów oraz skrzyżowań. Przyjęte rozwiązania odwodnienia drogi wynikają z lokalizacji odbiorników, przepustów, projektowanej niwelety obwodnicy i pozostałych dróg oraz ich spadków podłużnych i poprzecznych.

Odwodnienie drogi za pomocą rowów będzie realizowane następująco: powierzchniowo (bezpośrednio do rowu) oraz przez wpusty deszczowe z wylotem przykanalika do rowu – na odcinkach, na których jest ściek (nasyp drogowy $\geq 2m$).

Wody z projektowanej jezdni ujmowane wpustami ulicznymi będą trafiały do studzienek ściekowych z osadnikiem, a następnie poprzez przykanalik będą odprowadzane do rowów drogowych zlokalizowanych w pasie drogowym. Następnie, wody z rowów drogowych poprzez zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne lub bezpośrednio będą trafiać do odbiornika.

W przypadku występowania wysokiego poziomu wód gruntowych oraz wysokiego stanu wody w rowach/ciekach, a także w przypadku gdy dno zbiornika retencyjnego lub kanalizacji znajdować będzie się poniżej dna rowu/cieku konieczne będzie zainstalowanie pompowni wód deszczowych umożliwiającą skuteczne odprowadzenie wód opadowych.

Zestawienie odwadnianych odcinków dla wariantu 1d:

Lp.	Odwadniany odcinek drogi od ok. [km]	Odwadniany odcinek drogi do ok. [km]	Rodzaj odwodnienia i kanalizacji	Odbiornik
1.	0+000 DK94	2+338 DK94	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2
2.	0+000 DK39	1+275	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2-4
3.	1+275	1+760	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2-4
4.	1+760	2+055	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2
5.	2+055	2+320	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-K-2
6.	2+320	3+255	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-13
7.	3+255	3+755	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rz. Brzezina
8.	3+755	4+075	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-11-2
9.	4+075	4+930	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-11

Lp.	Odwadniany odcinek drogi	Odwadniany odcinek drogi	Rodzaj odwodnienia i	Odbiornik
10.	4+930	5+525	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-BZ-14
11.	5+525	5+835	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	ciek Bystrzycki
12.	5+835	6+320	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11
13.	6+320	6+650	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11-3
14.	6+650	7+000	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11-3-1
15.	7+000	7+525	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-KB-11-3-1
16.	7+525	7+720	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-OD-13-2
17.	7+720	8+225	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rz. Odrzyca
18.	8+225	8+655	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-OD-15-1
19.	8+655	8+750	Rowy drogowe, kanalizacja deszczowa	rów/ciek R-OD-14

Odwodnienie przebudowywanego odcinka linii kolejowej nr 132 odbywać się będzie powierzchniowo, do rowów kolejowych.

Ze względu na przebieg projektowanej inwestycji przez tereny wrażliwe oraz obszar „Natura 2000”, oczyszczanie wód opadowych i roztopowych z zanieczyszczeń, przed ich zrzutem do odbiorników zapewnią powierzchnie trawiaste rowów drogowych, studzienki z osadnikami na ciągach kanalizacji deszczowej, wpusty z osadnikami, osadniki z zamknięciem pływakowym, a także w razie potrzeby separatory substancji ropopochodnych.

Lokalizację separatorów ropopochodnych przewidziano w obrębie zrzutu do:

- rzeki Brzezina w km ok. 3+604 – strona lewa,
- cieku Bystrzycki w km ok. 5+510 – strona lewa,
- rzeki Odrzyca w km ok. 7+999 – strona lewa.

Dodatkowo separatory substancji ropopochodnych przewidziano w obrębie/graniach OUD oraz w obrębie/granicach parkingów (strona prawa i lewa).

Zestawienie projektowanych osadników i separatorów dla wariantu 1d:

Lp.	Orientacyjna lokalizacja osadnika/separatora
1.	1+835,00 DK94 [P]
2.	1+725,00 DK94 [P]
3.	1+232,00 [L]
4.	1+737,00 [L]
5.	1+764,00 [L]
6.	1+989,00 [L]
7.	2+207,00 [P]
8.	3+049,00 [L]
9.	3+587,00 [L]
10.	3+612,00 [L]
11.	3+903,00 [L]
12.	3+946,00 [L]
13.	4+201,00 [L]
14.	4+235,00 [L]
15.	5+220,00 [L]

Lp.	Orientacyjna lokalizacja osadnika/separatora
16.	5+245,00 [L]
17.	5+514,00 [L]
18.	6+048,00 [P]
19.	6+311,00 [L]
20.	6+643,00 [L]
21.	7+021,00 [P]
22.	7+652,00 [L]
23.	7+981,00 [L]
24.	7+009,00 [L]
25.	8+218,00 [L]

Zestawienie projektowanych zbiorników retencyjnych dla wariantu 1d:

Nr zbiornika	Orientacyjna lokalizacja zbiornika	Powierzchnia/objętość	Typ zbiornika
ZB-1a	1+200	600 m ³	Zbiornik zamknięty o konstrukcji żelbetowej
ZB-1	136+340 DK94	2740 m ²	Zbiornik otwarty o konstrukcji ziemnej lub żelbetowej
ZB-2	2+260	2209 m ²	
ZB-3	3+110	2175 m ²	
ZB-4	6+080	3411 m ²	
ZB-5	7+090	1690 m ²	

Zestawienie projektowanych odcinków kanalizacji deszczowej dla wariantu 1d:

Lp.	Orientacyjny kilometrąz kanalizacji deszczowej
1.	1+110 – 1+125 DK94
2.	1+160 – 1+280
3.	1+415
4.	1+720 – 1+900 DK94
5.	1+740 – 1+755
6.	1+990 – 2+010
7.	2+190 – 2+310
8.	2+990 – 3+160
9.	3+580 – 3+630
10.	3+900 – 3+960
11.	4+200 – 4+245
12.	5+220 – 5+260
13.	5+510 – 5+525
14.	6+030 – 6+130
15.	6+310 – 6+325
16.	6+640 – 6+655
17.	6+970 – 7+090
18.	7+655 – 7+670
19.	7+980 – 8+020
20.	8+210 – 8+230

Inwestycja koliduje z istniejącą siecią wodną, urządzeniami wodnymi oraz drenażem rolniczym.

Przekroczenia cieków wodnych wymagać będą odcinkowego umacniania koryt oraz odcinkowej zmiany trasy ich biegu. Koryta cieków umocnione zostaną materiałami naturalnymi, kamieniem, faszyną, darnią.

Wszystkie urządzenia melioracyjne kolidujące z drogą zostaną przebudowane. Umocnienie rowów melioracyjnych będzie dostosowane do parametrów przepływu – prędkości, napełnienia oraz uwzględnione zostaną warunki utrzymaniowe, szczególnie w rejonie wlotów i wylotów przepustów. Rowy melioracyjne zostaną ubezpieczone materiałami naturalnymi takimi jak: kamień, faszyna, darnina oraz prefabrykatami – płytami betonowymi ażurowymi. Odcinki sączków i zbieraczy prowadzące wody od pasa drogowego w kierunku odbiorników zostaną przerwane i zaślepione na granicy pasa drogowego, w sposób umożliwiające ich dalsze funkcjonowanie, odcinki prowadzące wody w kierunku pasa drogowego zostaną włączone do projektowanych zbieraczy drenarskich, kierujących wody do odpowiednich odbiorników.

Orientacyjna lokalizacja kolizji oraz długości przebudowy cieków dla wariantu 1d:

Lp.	Orientacyjny kilometr globalny	Nazwa rowu/cieku wg ewidencji Wód Polskich	Długość przebudowy [m]
1.	1+282 DK94	R-K-2-4	ok. 115
2.	1+754 DK39	R-K-2-4	ok. 85
3.	1+722 DK94	row R-K-2 (rz. Wieprzec wg. podziału hydrograficznego)	ok. 145
4.	1+970 DK39	row R-K-2 (rz. Wieprzec wg. podziału hydrograficznego)	ok. 120
5.	0+488 DP11930	R-K-2-1	ok. 135
6.	2+320 DK39	R-K-2-1	ok. 165
7.	1+345 DP11930	row R-K-2 (rz. Wieprzec wg. podziału hydrograficznego)	ok. 95
8.	1+320 DP11930	R-K-2-1	ok. 45
9.	1+335 DP11930	R-K-2-2	ok. 15
10.	3+006 DK39	R-BZ-13	ok. 160
11.	3+268 DK39	R-BZ-13-3	ok. 280
12.	3+604 DK39	rzeka Brzezina	ok. 70
13.	3+937 DK39	R-BZ-11-2	ok. 90
14.	4+220 DK39	R-BZ-11	ok. 80
15.	5+237 DK39	R-KB-14 (Kanał Bystrzycki wg. podziału hydrograficznego)	ok. 185
16.	5+510 DK39	Ciek Bystrzycki	ok. 100
17.	6+040 DK39	R-KB-11	ok. 65
18.	6+308 DK39	R-KB-11-3	ok. 75
19.	6+643 DK39	R-KB-11-3-1	ok. 170
20.	7+715 DK39	R-OD-13-2	ok. 115
21.	7+999 DK39	rzeka Odrzyca	ok. 75
22.	8+213 DK39	R-OD-15-1	ok. 130
23.	8+740 (wylot z ronda)	R-OD-14	ok. 95
24.	0+451 DK39 (północny wylot z ronda)	R-OD-14	ok. 60

1.5 W ramach projektowanego przedsięwzięcia (wariant 1d), przewiduje się następujące obiekty inżynierskie:

Lp.	Oznaczenie obiektu	Orientacyjny kilometr	Funkcja
1	WD1	1+563	Wiadukt nad skrzyżowaniem
2	WD2	2+022 W1 1+979 W2	Wiadukt nad LK132 i rzeką Wieprzec

3	WD3	3+263	Wiadukt nad DP
4	MD4	3+593	Most nad rz. Brzezina i przejście dla zwierząt
5	MD5	3+922	Most nad ciekim i przejazdem gospodarczym oraz przejście dla zwierząt
6	MD6	4+211	Most nad ciekim i przejściem dla zwierząt
7	MD7	4+454	Most nad rzeką Odrą, drogą dojazdową i przejście dla zwierząt
8	MD8	7+993	Most nad rz. Odrzyca i przejście dla zwierząt
9	MD8a	DD (dr. dojazdowa)	Most nad rz. Odrzyca i przejście dla zwierząt
10	MD8b	DD (dr. dojazdowa)	Most nad rz. Odrzyca i przejściem dla zwierząt

Wariant 1d przewiduje także budowę przepustu ok. km. 6+308 - przepust nad ciekim bez nazwy i przejściem dla zwierząt małych.

1.6 W ramach planowanej obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d planowane są przejścia dla zwierząt typu:

- **przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rzeką Odrą – TYP 1 (o funkcjach krajobrazowych)** – wszystkie typy zwierząt będą mogły migrować bez przeszkód pod tak dużymi obiektami;
- **przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z drogą lub z mniejszym ciekim – TYP 2** – przejścia takie służyć będą przede wszystkim średnim ssakom (sarna, lis, dzik). Odpowiednio zagospodarowane mogą być wykorzystywane także przez jelenie (duże ssaki);
- **przejście dolne małe zespolone z ciekim (rowem)– TYP 3** – tymi przejściami będą się poruszały głównie zwierzęta małe, czyli płazy i gady, gryzonie i małe ssaki. Z przejść typu 3 mogą również korzystać lisy, borsuki.

W ramach wariantu preferowanego przez Inwestora (wariantu 1d), przewiduje się nw. przejścia dla zwierząt:

Oznaczenie obiektu	Orientacyjny kilometr	Rodzaj obiektu	Rodzaj przeszkody	Rodzaj przejścia dla zwierząt	Minimalna strefa dostępna dla zwierząt pod obiektem
MD4	3+593	Most	Rzeka Brzezina	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z ciekim (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD5	3+922	Most	Droga i ciek bez nazwy	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespolone z drogą (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m

MD6	4+211	Most	Ciek bez nazwy	Przejście dolne dla dużych i średnich zespalone z ciekami (może być wykorzystywane także przez duże ssaki)	2 x 3m x 3,5m
MD7	4+454	Most	Rzeka Odra i droga dojazdowa	Przejście dolne dla dużych i średnich zwierząt zespalone z rzeką Odrą	2 x 15m x 5m
P1	6+308	Przepust	Ciek bez nazwy	Przejście dolne małe zespalone z ciekami	2 x 0,5m x 1,5m
MD8	7+993	Most	Rzeka Odrzyca	Przejście dolne małe zespalone z ciekami	2 x 0,5m x 1,5m
MD8a i MD8b	Droga dojazdowa	Most	Rzeka Odrzyca	Przejście dolne małe zespalone z ciekami	2 x 0,5m x 1,5m

1.7 W ramach planowanej obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d przewiduje się budowę ekranów akustycznych:

Symbol ekranu	Wysokość [m]	Długość [m]	Strona drogi	Orientacyjny kilometraż	Droga	Rodzaj ekranu
E1	3,0	492	lewa	1+183 – 1+670	DK94 (łącznica)	odbijający
E2	3,0	300	lewa	1+387 – 1+692	DK94 (estakada)	pochłaniający
E3	4,0	22	lewa	1+161 – 1+183	DK94	odbijający
E4	5,0	76	lewa	1+117 – 1+161	DK94	pochłaniający
E5	5,0	36	lewa	1+080 – 1+098	DK94	pochłaniający
E6	4,0	32	lewa	1+055 – 1+080	DK94	odbijający
E7	3,0	644	lewa	0+412 – 1+055	DK94	odbijający
E8	3,0	235	prawa	1+100 – 1+275	DK94	pochłaniający

1.8 Rozbiórka obiektów budowlanych

Projektowana droga stanowi obwodnicę omijającą przeważnie tereny zabudowane. Jednak podczas realizacji inwestycji w wariantcie 1d przewiduje się rozbiórkę 5 altanek działkowych.

1.9 Oświetlenie i zasilanie urządzeń infrastruktury drogowej

Dla projektowanego wariantu układu drogowego przyjęto zakres oświetlenia drogowego dla warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r oraz z dnia 30 maja 2000r tj:

- gdy przebiega przez obszar oświetlony i występuje zagrożenie olśnienia uczestników ruchu;
- w obrębie węzła lub skrzyżowania, jeżeli jedna z krzyżujących się dróg jest oświetlona;
- na skrzyżowaniu typu rondo;
- na skrzyżowaniu skanalizowanym z wyspami w krawężnikach – jeżeli jest to droga klasy GP;
- między odcinkami oświetlonymi – jeżeli długość odcinka nie przekracza 500m;
- na odcinku przyległym do obiektu mostowego – jeżeli obiekt jest oświetlony;
- na skrzyżowaniu na terenie zabudowy, przy którym znajdują się budynki użyteczności publicznej, przystanki komunikacji zbiorowej;

- w obrębie przejścia dla pieszych i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowy.

1.10 W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest przebudowa sieci elektroenergetycznej t.j.:

1. linii wysokiego napięcia 110 kV relacji Dobrzeń - Hermanowice (linia napowietrzna) w km ok. 7+115 DK39 – na łącznej długości 1170 m,
2. linii i urządzeń średniego napięcia 15kV w następujących lokalizacjach:
 - km ok. 46+471,00 istn. DK 39 - linia napowietrzna SN typu AFL (3x70 mm²) – na łącznej długości ok. 389 m,
 - km ok. 138+424,00 istn. DK 94 - linia napowietrzna SN typu AFL (3x35 mm² oraz 3x25 mm²) – na łącznej długości ok. 433 m,
 - km ok. 136+167,00 istn. DK 94 - linia napowietrzna SN typu AFL (3x70 mm²) – na łącznej długości ok. 494 m,
 - km ok. 0+100,00 DP 1193O - linia kablowa SN – na łącznej długości ok. 125 m,
 - km ok. 0+700,00 - linia napowietrzna SN typu AFL (3x70 mm²) – na łącznej długości ok. 961 m,
 - km ok. 5+435,00 - linia kablowa SN typu XRUHAKXS (3x1x120 mm²) – na łącznej długości ok. 369 m,
 - km ok. 7+073,00 - linia napowietrzna SN typu AFL (3x70 mm² oraz 3x25 mm²) – na łącznej długości ok. 942 m,
3. linii i urządzeń niskiego napięcia 0,4kV w następujących lokalizacjach:
 - km ok. 46+480,00 istn. DK 39 - linia kablowa nN typu YAKXS/YKXS – na długości ok. 25 m,
 - km ok. 136+977,00 istn. DK 94 - linia kablowa nN typu YAKXS/YKXS – na długości ok. 32 m,
 - km ok. 5+321,00 - linia napowietrzna nN typu AsXSn (4x70 mm²) – na łącznej długości ok. 529 m,
 - km ok. 46+687,00 istn. DK 39 - linia kablowa nN typu YAKXS/YKXS – na długości ok. 67 m,
 - km ok. 0+649,00 - linia kablowa nN typu NA2XY-J (4x240 mm²) – na łącznej długości ok. 305 m,
 - km ok. 137+100,00 istn. DK 94 - linia kablowa nN typu YAKXS/YKXS – na długości ok. 62 m,
 - km ok. 137+100,00 istn. DK 94 - linia kablowa nN typu YAKXS/YKXS oraz linia napowietrzna nN typu AL. (2x35 mm²) – na łącznej długości ok. 206 m.

2. Opis infrastruktury towarzyszącej planowanej obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d.

2.1 Budowa obwodnicy Brzegu pociąga za sobą konieczność przebudowy:

- dróg krajowych o klasie technicznej GP,
- dróg powiatowych o klasie technicznej G, Z,
- dróg gminnych o klasie technicznej L, D,

2.2 Budowa obwodnicy Brzegu pociąga za sobą konieczność zamknięcia istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 94 i ul. Piekarskiej w Zielęcicach. Dla usprawnienia obsługi komunikacyjnej w miejscowości Zielęcice, w miejsce zamkniętego skrzyżowania ul. Piekarskiej z DK94, planuje się włączenie tej ulicy do początkowego ronda projektowanej obwodnicy jako czwartego wlotu.

2.3 W ramach planowanej inwestycji, chodniki projektuje się w ramach przebudowy istniejących chodników, jako nowe chodniki, w rejonach projektowanych skrzyżowań, t.j.:

- w km 1+095 rondo czterowlotowe z istniejącą DP 1174O klasy Z i z drogą gminną klasy L,
 - w km 7+058 rondo czterowlotowe z istniejącą DP 1167O klasy Z,
- oraz chodniki jako ciągi komunikacyjne w ramach projektowanych parkingów w km 5+800.

2.4 Na etapie budowy obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d przewiduje się ścieżki rowerowe zaprojektowane jako przebudowy istniejących ciągów rowerowych w rejonie końcowego ronda obwodnicy, pomiędzy miejscowościami Michałowice i Lubsza.

2.5 Na etapie budowy obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d przewiduje się wykonanie dróg tymczasowych/technologicznych w śladzie jezdni trasy głównej bądź dodatkowych jezdni. Drogi te zostaną rozebrane i zastąpione przez docelowy układ komunikacyjny.

3. Opis infrastruktury towarzyszącej planowanego przedsięwzięcia, stanowiącej przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839):

3.1 W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia planowana jest przebudowa sieci elektroenergetycznej t.j. linii wysokiego napięcia 110 kV relacji Dobrzeń - Hermanowice (linia napowietrzna) w km ok. 7+115 DK39 – na łącznej długości 1170 m,

3.2 Budowa obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d zakłada przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej w następujących lokalizacjach:

1. km ok. 135+872,95 DK94 (długość przebudowy – ok. 19 m (średnica 160 mm)),
2. km ok. 135+992,14 DK94 (długość przebudowy – ok. 44 m (średnica 160 mm)),
3. km ok. 46+541,29 DK39 (długość przebudowy – ok. 70 m (średnica 160 mm)),
4. km ok. 0+189,46 DP 1173O (długość przebudowy – ok. 87 m (średnica 160 mm)),
5. km ok. 0+725,92 (długość przebudowy – ok. 198 m (średnica 160 mm)),
6. km ok. 0+725,92 (długość przebudowy – ok. 76 m (średnica 160 mm)),
7. km ok. 0+725,92 (długość przebudowy – ok. 91,5 m (średnica 160 mm)),
8. km ok. 1+663,35 (długość przebudowy – ok. 215,5 m (średnica 125 mm)),
9. km ok. 5+391,38 (długość przebudowy – ok. 14,5 m (średnica 160 mm)),
10. km ok. 5+371,05 (długość przebudowy – ok. 65 m (średnica 160 mm)),
11. km ok. 5+331,22 (długość przebudowy – ok. 15,5 m (średnica 250 mm)),
12. OUD I (długość przebudowy – ok. 296 m (średnica 160 mm)),
13. Rondo Zielęcice (długość przebudowy – ok. 135 m (średnica 200 mm) i ok. 103,5 m (średnica 110 mm)).

3.3 Projektowana droga w wariantcie 1d zakłada budowę kanalizacji deszczowej w następujących lokalizacjach:

1. km ok. 1+110 – 1+125 DK94,
2. km ok. 1+160 – 1+280,
3. km ok. 1+415,
4. km ok. 1+720 – 1+900 DK94,
5. km ok. 1+740 – 1+755,
6. km ok. 1+990 – 2+010,
7. km ok. 2+190 – 2+310,
8. km ok. 2+990 – 3+160,
9. km ok. 3+580 – 3+630,
10. km ok. 3+900 – 3+960,
11. km ok. 4+200 – 4+245,
12. km ok. 5+220 – 5+260,
13. km ok. 5+510 – 5+525,
14. km ok. 6+030 – 6+130,
15. km ok. 6+310 – 6+325,
16. km ok. 6+640 – 6+655,
17. km ok. 6+970 – 7+090,
18. km ok. 7+655 – 7+670,
19. km ok. 7+980 – 8+020,
20. km ok. 8+210 – 8+230,

3.4 Projektowana droga w wariantcie 1d zakłada przebudowę sieci wodociągowych w następujących lokalizacjach:

1. km ok. 136+214,96 DK94 (długość przebudowy – ok. 268,5 m (średnica 225 mm)),
2. km ok. 46+539,49 DK94 (długość przebudowy – ok. 86 m (średnica 160 mm)),
3. km ok. 5+396,01 (długość przebudowy – ok. 16 m (średnica 110 mm)),
4. km ok. 5+371,57 (długość przebudowy – ok. 86,5 m (średnica 110 mm)),
5. km ok. 5+390,46 (długość przebudowy – ok. 15 m (średnica 110 mm)),
6. km ok. 5+417,00 (długość przebudowy – ok. 14,5 m (średnica 110 mm)),
7. km ok. 5+437,02 (długość przebudowy – ok. 78 m (średnica 110 mm)),
8. km ok. 5+425,42 (długość przebudowy – ok. 14,5 m (średnica 110 mm)),
9. OUD I (długość przebudowy – ok. 252 m (średnica 110 mm)),
10. Rondo Zielęcice (długość przebudowy – ok. 46 m (średnica 100 mm) i ok. 18 m (średnica 32 mm)).

4. Planowane przedsięwzięcie związane jest również z utworzeniem infrastruktury towarzyszącej w postaci dwóch parkingów, Obwodu Utrzymania Drogi (OUD), sieci wodociągowej na potrzeby OUD, sieci kanalizacji sanitarnej na potrzeby OUD oraz systemu oznakowania poziomego i pionowego.

4.1 W ramach przedmiotowej inwestycji, w km 5+800 nowoprojektowanego odcinka drogi krajowej nr 39, przewiduje się budowę obustronnych parkingów, na których zlokalizowane będą:

- stanowiska postojowe dla samochodów osobowych,
- stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych,
- stanowisko postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

4.2 Budowa obwodnicy Brzegu w wariantcie 1d zakłada budowę Obwodu Utrzymania Drogi w bezpośrednim sąsiedztwie początkowego ronda, w km 138+474.

Alicja Majewska
Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Opolu
/ – podpisany cyfrowo/