Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 07 września 2021

znak: WOOŚ.420.8.2021.JŻ.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Dobudowa 3 pasa autostrady A1 na odcinku od km 416+650 do km 418+200”

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie

1. Rodzaj, skala, usytuowanie oraz zakres przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa istniejącej autostrady A1 do układu docelowego – 2 jezdnie po 3 pasy ruchu. Dobudowa trzeciego pasa zostanie zrealizowana w istniejącym pasie rozdziału autostrady A1. Na potrzeby realizacji niniejszej inwestycji nie przewiduje się dodatkowego zajęcia terenu w stosunku do obszaru już zajętego pod projektowany pas drogowy. Dobudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez przesunięcie obecnego miejsca zwężenia z 3 do 2 pasów z okolic km 416+650 w kierunku południowym do km 418+200, czyli za łącznicę zjazdową na węzeł Rząsawa. W ramach inwestycji został doprojektowany fragment rowu drogowego wraz z przepustem (km rowu drogowego 417+527,02 - 417+545,00).

Inwestycja przechodzi przez gminy Mykanów i Rędziny.

Ogólny zakres inwestycji przewiduje budowę trzeciego pasa jezdni autostrady A1 o nawierzchni betonowej o długości ok. 1,55 km wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu takimi jak: bariery ochronne, oznakowanie pionowe i poziome.

II. Rodzaj technologii

Droga po dobudowaniu trzeciego pasa będzie charakteryzować się następującymi parametrami:

- klasa techniczna drogi – A,

- kategoria ruchu – KR6

- prędkość projektowa – Vp = 120 km/h

- prędkość miarodajna – Vm = 140 km/h

- długość całego odcinka – 20,3 km

- liczba jezdni – 2

- liczba pasów ruchu – 6 (przekrój 2x3)

- szerokość pasa ruchu – 3,75 m

- szerokość pasa dzielącego – min. 12,50 (z opaskami)

- szerokość opasek wewnętrznych (pas dzielący) – 0,5 m

- szerokość pasa awaryjnego – 3,00 m

- szerokość poboczy ulepszonych – zmienna; min. 1,50 m

- pas technologiczny – 5,0 m

(z lokalnymi przewężeniami)

- skrajnia pionowa – min. 4,80 m

- obciążenie – 115 kN/oś

- nawierzchnia – betonowa

- nawierzchnia na dojazdach do obiektów i wjeździe awaryjnym - bitumiczna.

Z uwagi na charakter projektu (dobudowa trzeciego pasa), niweleta projektowanej drogi będzie dostosowana do niwelety istniejącej.

Na analizowanym odcinku autostrady (o. 1,55 km) zlokalizowane są obiekty inżynierskie, które zostały zaprojektowane i wykonane na stan docelowy tzn. dwie jezdnie po 3 pasy ruchu.

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej przyjęto następującą kolejność realizacji inwestycji:

1. Roboty przygotowawcze w tym rozbiórkowe.
2. Roboty ziemne.
3. Wykonanie wzmocnienie podłoża.
4. Wykonanie podbudowy drogi.
5. Wykonanie nawierzchni drogi.
6. Roboty wykończeniowe.

Przedsięwzięcie będzie realizowane przy zachowaniu następującej kolejności dla poszczególnych zespołów robót:

- roboty przygotowawcze: usunięcie warstw humusu w niezbędnym zakresie, rozbiórka konstrukcji istniejących odcinków drogowych w niezbędnym zakresie,

- roboty zasadnicze - roboty ziemne (w tym niwelacje oraz wzmocnienie), budowa konstrukcji drogi,

- roboty wykończeniowe,

- urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu.

Prace związane z budową odcinków drogowych zostaną wykonane za pomocą tradycyjnych technologii i stosowanych przy budowie obiektów liniowych, takich jak frezowanie oraz układanie warstw drogowych za pomocą rozściełaczy mechanicznych. Technologia wykonania zostanie dobrana ściśle do realizowanego elementu projektowego.

Zakłada się wykonanie nawierzchni betonowej.

Każda z ww. konstrukcji będzie miała odpowiedniego rodzaju i miąższości warstwę podbudowy.

Zakłada się następujące konstrukcje:

Konstrukcja KR 6 (na analizowanym odcinku trasa autostrady przebiega w nasypie):

- górna warstwa nawierzchni – beton cementowy klasy C35/45, płyty dyblowane,

- geowłóknina,

- warstwa podbudowy – chudy beton,

- warstwa technologiczna grunt stabilizowany cementem,

- górna warstwa nasypu z gruntu niewysadzinowego

Konstrukcja KR 6 (na dojeździe do obiektów inżynierskich):

- warstwa ścieralna – mieszanka mineralno – asfaltowa,

- warstwa wiążąca – beton asfaltowy,

- górna warstwa podbudowy – beton asfaltowy,

- dolna warstwa podbudowy – chudy beton,

- warstwa technologiczna – grunt stabilizowany cementem,

- górna warstwa nasypu z gruntu niewysadzinowego.

Regionalny Dyrektor

Ochrony Środowiska w Katowicach

Mirosława Mierczyk-Sawicka

podpisano elektronicznie