

ZAŁĄCZNIK do Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu WOOŚ.420.2.1.2019.JGD.31 z 9 listopada 2021 r. o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na „Zmianie przebiegu drogi wojewódzkiej nr 409 wraz z budową wiaduktu nad linią kolejowa PKP w miejscowości Gogolin”.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowany nowy przebieg DW 409, na odcinku 800 m, zakłada budowę bezkolizyjnego przejazdu przez linię kolejową PKP w postaci wiaduktu nad torami kolejowymi i obszarem stacji PKP Gogolin.

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę nowego odcinka DW 409, który będzie przechodził nad linią kolejową nr 136 po stronie północnej w stosunku do istniejącego przebiegu;
- budowę skrzyżowań z ul. Krapkowicką, łącznie ze skrzyżowaniem z ul. Szkolną i ul. Strzelecką, oraz ul. Ligonią;
- przebudowę obszaru dworca autobusowego;
- budowę łączników między ul. Boczna i ul. Krótką, oraz ul. Boczna i ul. Ligonią;
- przebudowę fragmentu parkingu przy ul. Krapkowickiej, naprzeciwko Gminnego Ośrodka Zdrowia;
- budowę dróg serwisowych wzdłuż nasypu drogowego, wykonanego w murach oporowych, do utrzymania i konserwacji ww. murów;
- wymianę górnych warstw nawierzchni bitumicznej ul. Krapkowickiej (stary ślad DW409).

Początek i koniec projektowanego odcinka drogi po nowym śladzie włączone będą w istniejący przebieg drogi wojewódzkiej nr 409. Obecny ślad DW409 będzie miał wymienione górne warstwy nawierzchni bitumicznej na odcinku ok 300 m.b.

Dodatkowo zaprojektowano dwa odcinki nowych dróg w celu skomunikowania „odciętych” przez projektowany nowy przebieg DW409. Długość przebudowywanych i budowanych ulic ok 1400 m.b. (droga wojewódzka ok 830 m.b.).

Przebudowywana ulica początkowo ma przekrój jednojezdniowy, z ciągiem pieszo - rowerowym o szerokości 3,5 m z lewej strony i chodnikiem o szerokości 2,5 m z prawej. W km ok. 0+022 skręca w lewo łukiem o $R=110$ m, a w km ok. 0+100 zlokalizowano skrzyżowanie z istniejącym śladem ulicy Krapkowickiej (obecny przebieg DW409). Skrzyżowanie zaprojektowano jako trójwlotowe z pasem wyłączenia (lewoskręt) w ciągu projektowanej DW 409. Na wysokości skrzyżowania projektowana ulica będzie wznosić się ponad teren i wykonana będzie w murach oporowych. Z prawej strony przewidziano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3 m. W km 0+218 droga będzie przechodziła nad istniejącą ul. Konopnickiej, gdzie zaprojektowano pierwszy z obiektów mostowych. W km 0+285 rozpocznie się drugi obiekt mostowy, który będzie przechodził nad układem torowym linii kolejowej nr 136 i torem bocznym. W miejscu przejścia na torami kolejowymi droga będzie wznosiła się na okoliczny teren na ok 10 m. Za obiektem mostowym projektowana ulica będzie przebiegała w murach oporowych. Do obsługi technicznej w/w murów zaprojektowano drogi techniczne (serwisowe) o łącznej długości ok 800 m.b., które nie będą drogami ogólnodostępnymi.

W km 0+671 zaprojektowano czterowlotowe skrzyżowanie z ul. Ligonią jako małe rondo o średnicy 34 m. W obrębie ronda ruch pieszy i rowerowy będzie odbywał się po ciągu

pieszo rowerowym o szerokości 3,5 m. Na dalszej części przebudowywanej ulicy zaprojektowano obustronne chodniki. W km 0+776 zaprojektowano trójwlotowe skrzyżowanie z ul. Krapkowicką.

Parametry projektowe nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 409 stanowią:

- ulica główna G - ½,
- prędkość projektowa $V_p = 50$ km/h,
- prędkość miarodajna $V_m = 50 - 60$ km/h,
- nośność 115kN/oś,
- jezdnia 2 x 3,5 m z poszerzeniem na łukach,
- ścieżka rowerowa 2,5 m
- chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerów od min. 3 m,
- chodnik od min. 2 m,

Wyposażenie techniczne drogi

W ciągu DW 409 zaprojektowano bariery drogowe i balustrady na długości występowania muru oporowego. Dodatkowo balustrady zlokalizowana przy rowie melioracyjnym i przy skarpach, gdzie występuje różnica wysokości większa niż 0,5 m.

Uzbrojenie terenu

Na obszarze objętym inwestycją zakłada się przebudowę lub zabezpieczenie sieci technicznych uzbrojenia terenu, w tym: kanalizacji sanitarnej, kanalizacji ogólnospławnej, kanalizacji deszczowej, sieci wodociągowej, sieci gazowej, sieci teletechnicznej, sieci elektroenergetycznych napowietrznych i kablowych.

W zakresie inwestycji jest też likwidacja kolizji z sieciami TK Telekom i PKP Telkol przebiegającymi w pasie kolejowym i innymi sieciami.

Obiekty inżynierskie:

- wiadukt nad ul. Marii Konopnickiej został zaprojektowany jako obiekt o konstrukcji żelbetowej ramowej.
- wiadukt nad linią kolejową PKP został zaprojektowany jako obiekt trzyprzęsłowy o konstrukcji prefabrykowanej,

Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego układu komunikacyjnego dróg publicznych realizowane będzie powierzchniowo za pomocą wpustów budowanej i przebudowywanej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem wód opadowych będzie rów A3 wraz ze zbiornikiem retencyjnym projektowanym przez UM Gogolin, zlokalizowanym po zachodniej stronie torów kolejowych oraz istniejąca kanalizacja deszczowa DW 409, będąca w utrzymaniu na wschód od torów kolejowych.

W przypadku dróg dojazdowych z nawierzchnią przepuszczalną przewiduje się możliwość odprowadzenia wody w teren.

Oświetlenie

W zakresie inwestycji zostanie wykonana wydzielona sieć oświetleniowa, która oświetli odcinki dróg publicznych, nowoprojektowanych lub przebudowywanych. W trakcie realizacji inwestycji będzie zapewniona ciągłość działania oświetlenia.

Konstrukcja nawierzchni

Górne warstwy konstrukcji nawierzchni drogowych przyjęto zgodnie z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2014 r. Wyjściowe parametry podłoża gruntowego wraz z zaliczeniem ich do określonej grupy nośności, przyjęto zgodnie z ww. katalogiem w oparciu o posiadane archiwalne badania geologiczne.

W związku z występowaniem, pod projektowanym układem drogowym gruntów nośnych w dokumentacji nie przyjęto konieczności wymiany ww. gruntów, a budowany nasyp będzie wykonany z gruntu budowlanego.

DW 409, ulica Ligonja - dla nowobudowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 409 i przebudowywanej ulicy Ligonja na odcinkach: od projektowanego ronda do końca opracowania w stronę rampy PKP, oraz od projektowanego ronda w stronę wyjazdu z miasta Gogolin przyjęto konstrukcję nawierzchni KR4.

Ulica Krapkowicka (stary ślad DW 409), ulica Szkolna - dla odcinków przebudowywanych ulic Krapkowickiej i Szkolnej przyjęto konstrukcję nawierzchni KR3.

Przystanek autobusowy i zabruki z kostki kamiennej - dla nawierzchni zabruków (pachwin i pierścienia ronda) przyjęto konstrukcję nawierzchni z kostki kamiennej.

Nowe drogi, łączniki ulicy Bocznej i Ligonja, oraz ulicy Bocznej i Krótkiej - dla ww. odcinków dróg przyjęto konstrukcję nawierzchni KR1.

Miejsca postojowe, wjazdy i drogi do obsługi muru oporowego - dla miejsc postojowych przyjęto konstrukcję nawierzchni KR1.

Drogi rowerowe, chodniki dla pieszych - dla dróg rowerowych przyjęto konstrukcję nawierzchni z betonu asfaltowego, dla chodników dla pieszych przyjęto konstrukcję nawierzchni z kostki betonowej.

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