

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie Gminy Kuźnia Raciborska dotyczy realizacji inwestycji drogowej polegającej na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 919 w miejscowości Rudy.

Droga wojewódzka nr 919 na odcinku objętym realizacją przedsięwzięcia posiada klasę techniczną G (główna) i w większości znajduje się w terenie zabudowy. Przedmiotowa droga stanowi drogę przelotową przez miejscowość Rudy i prowadzi ruch do miejscowości Racibórz. Droga jest drogą jednojezdniową, dwupasmową, dwukierunkową o nawierzchni asfaltowej z obustronnym zielonym poboczem. Wzdłuż planowanego do rozbudowy odcinka drogi w przeważającej części znajduje się zabudowa jednorodzinna oddzielona od drogi indywidualnymi ogrodzeniami oraz pola uprawne. Przy drodze znajdują się dwa przystanki autobusowe bez wydzielonych zatok autobusowych. Wzdłuż objętego opracowaniem odcinka DW 919 znajdują się liczne zjazdy do posesji. Na przedmiotowym terenie nie występuje obecnie sieć kanalizacji deszczowej. Powierzchnia drogi DW919 odwadniana jest przez obustronne rowy przydrożne i rozsączanie wody w tereny zielone. W poboczu zlokalizowane są słupy energetyczne, teletechniczne oraz wodociąg.

Planowana inwestycja dotyczy przebudowy istniejącej drogi wojewódzkiej DW919 na długości ok 1,59 km.

W ramach przebudowy drogi przewidziano następujące prace:

- 1) budowę chodnika o szerokości ok. 2,3 m wzdłuż DW919 na dł. ok. 1,59 km - po lewej stronie drogi wzdłuż całego odcinka drogi oraz po prawej stronie wzdłuż zatoki autobusowej,
- 2) poszerzenie pasa ruchu przy projektowanym chodniku,
- 3) budowę zatok autobusowych,
- 4) przebudowę istniejących zjazdów do posesji,
- 5) budowę pobocza,
- 6) budowę skarp,
- 7) budowę balustrad,
- 8) budowę wpustów deszczowych,
- 9) realizację projektowanej zieleni przy rozbudowywanym pasie drogi,
- 10) wycinkę drzew i krzewów,
- 11) przebudowę sieci elektrycznych, teletechnicznych i wodociągowych,
- 12) przebudowę oświetlenia drogowego,
- 13) budowę kanalizacji deszczowej,
- 14) wzmocnienie rowu drogowego i rowu melioracyjnego w miejscu wylotów kanalizacji deszczowej.

W ramach zadania przebudowie podlega odcinek drogi wojewódzkiej DW 919 w miejscowości Rudy od ul. Kolonia Renerowska przy istniejącym zjeździe do posesji

znajdującej się na działce ewid. nr 6/1. Rozbudowa dotyczy lewej strony istniejącej drogi wojewódzkiej. Droga przebiega w kierunku północno-wschodnim. Między 310 m a 380 m biegu drogi zaprojektowano zatokę autobusową o nawierzchni z betonu cementowego po lewej stronie drogi. Natomiast między 370 m a 440 m biegu drogi zaprojektowano zatokę autobusową po jej prawej stronie.

W zakres przedsięwzięcia wchodzi również umocnienie rowu przy wylotach na dz. ewid. nr 167, 204, 206/30. W miejscach wylotów, odprowadzających wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia do rowów zostaną umocnione rowy, tj. rów drogowy znajdujący się przy końcu odcinka drogi podlegającej oraz rów melioracyjny przy drodze gminnej (ul. Podasznia).

Droga przebiega wzdłuż terenów zabudowy mieszkaniowej. Końcowy odcinek przedmiotowej drogi na długości ok. 418 m przebiega wzdłuż terenów niezabudowanych, obecnie stanowiący pola uprawne. W zakres przedsięwzięcia wchodzi również umocnienie rowu przy wylotach na dz. ewid. nr 167, 204, 206/30. Na przebiegu drogi znajduje się kilka zjazdów o nawierzchni asfaltowej na drogi wewnętrzne. Wzdłuż przebudowanego odcinka znajdują się liczne zjazdy oraz dojścia do posesji, które są bezpośrednio włączone do drogi.

Na czas trwania budowy zostanie wyznaczone miejsce pod zaplecze budowy. Place budowy, składy materiałowe, miejsca postojowe będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu.

Realizacja rozbudowy układu drogowego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane obowiązującym prawem certyfikaty i dopuszczenia do stosowania. Inwestor przewiduje, iż w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą pracowały maszyny i urządzenia technologiczne, używane w budownictwie drogowym takie jak: koparki, ładowarki, równiarki, frezarki, walec oraz środki transportu dowożące materiały budowlane - itd.

Planowane roboty drogowe polegać będą głównie na:

- rozbiorce istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- wykonaniu konstrukcji nawierzchni jezdni: podbudowy i warstw asfaltowych jezdni,
- wykonaniu konstrukcji chodników.
- ustawienie krawężników
- przebudowie i budowie zjazdów publicznych i indywidualnych,
- odwodnieniu drogi poprzez: budowę kanalizacji deszczowej,
- umocnienie rowów przydrożnych w miejscach wylotów
- przebudowie ewentualnych urządzeń niezwiązanych z gospodarką drogową (np. sieć gazowa, wodociągowa, telekomunikacyjna, elektroenergetyczna, w tym oświetlenie).

Parametry techniczne drogi:

- klasa drogi – G (główna)
- prędkość do projektowania - 60 km/h
- szerokość pasa ruchu – ok. 3,5 m (przy projektowanym chodniku)
- szerokość zatoki autobusowej – ok. 3,0 m
- pochylenie poprzeczne – daszkowe - 2.0%
- szerokość chodnika – ok. 2,3 m
- pobocze gruntowe przy chodniku – 0,30 m – 0,50 m.

W poniższej tabeli przedstawiono bilans powierzchni projektowanej rozbudowy drogi.

Tab. Bilans długości i powierzchni projektowanej rozbudowy drogi

Budowa drogi	
Długość jezdni	ok. 1,59 km

Długość wzmocnienia rowu drogowego	ok. 4 m
Długość wzmocnienia rowu melioracyjnego	ok. 13 m
Powierzchnia projektowanego poszerzenia pasa ruchu o nawierzchni asfaltowej	ok. 5802 m ²
Powierzchnia zjazdów (kostka betonowa)	ok. 1086 m ²
Powierzchnia zjazdów (nawierzchnia asfaltowa)	ok. 309 m ²
Powierzchnia chodników	ok. 3303 m ²
Powierzchnia dojeżdż do posesji	ok. 169 m ²
Powierzchnia zatok autobusowych	ok. 215 m ²
Powierzchnia poboczy	ok. 647 m ²
Powierzchnia umocnień skarp rowu	ok. 572 m ²
SUMA	ok. 12 095 m ²

Inwestor przyjął, że projektowana niweleta nawierzchni jezdni jest odwzorowaniem stanu istniejącego. Pochylenie chodnika na przedmiotowym odcinku dostosowano do pochylenia podłużnego pasa ruchu drogi DW 919. Zachowano niezbędne, zgodne z warunkami technicznymi spadki w przekrojach podłużnych i przekrojach poprzecznych. Spadek poprzeczny nawierzchni chodnika projektuje się jako jednostronny 2%.

Do obramowania jezdni przewidziano krawężniki betonowe typu ciężkiego o wymiarach 20 x 30 x 100 cm posadowione bezpośrednio na wilgotny, świeży i niestężony beton, zachowując założoną w projekcie niweletę krawężnika. Odkrycie krawężników wynosi:

12 cm – w ciągu projektowanej drogi po stronie projektowanego chodnika,

4 cm – w rejonie zjazdów.

Zaprojektowane zostały dwie zatoki autobusowe, lewostronna i prawostronna na odcinku prostym o długości ok. 20 m i szerokości wynoszącej ok. 3 m. W obrębie zatok autobusowych zastosowano krawężniki granitowe posadowione bezpośrednio na wilgotny, świeży i niestężony beton. Do obramowania chodników zastosowano obrzeża betonowe 8 x 30 x 100 cm osadzone na wilgotny, świeży i niestężony beton. W okolicach zjazdów przewiduje się betonowe krawężniki najazdowe o wymiarach 20 x 25 x 100 cm osadzone na wilgotny, świeży i niestężony beton.

Jezdnia po lewej stronie drogi (pas ruchu przyległy do projektowanego chodnika) zostanie poszerzona. Naprawa jednego pasa ruchu jezdni zostanie zrealizowana przez frezowanie i ułożenie nowej warstwy ścieralnej na rozbudowywanym odcinku drogi. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych szerokość projektowanego pasa ruchu jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w przypadku klasy drogi G wynosić będzie ok. 3,50 m.

Wzdłuż przebudowanego odcinka drogi wojewódzkiej występują liczne zjazdy, które są bezpośrednio włączone do drogi. Inwestor planuje wykonanie asfaltowej nawierzchni zjazdów oraz z kostki betonowej. W wyznaczonych miejscach zaprojektowana została balustrada.

System odwodnienia zaprojektowany został w nawiązaniu do topografii terenu, projektowanych rozwiązań konstrukcyjnych i wysokościowych branży drogowej oraz lokalizacji istniejącego odbiornika wód deszczowych. W związku z koniecznością zapewnienia wymaganego odwodnienia projektowanej nawierzchni chodnika i drogi zaprojektowany

został system odwodnienia punktowego (wpusty uliczne) przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych chodnika i jezdni. Wody opadowe poprzez przykanaliki wpustów deszczowych odprowadzane będą do kolektora deszczowego zlokalizowanego w projektowanym chodniku. Ostatecznym odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będzie rów melioracyjny zlokalizowany na terenie Lasów Państwowych dz. 206/30. Wody opadowe z planowanej inwestycji będą odprowadzane do istniejącego rowu przydrożnego przed budynkiem transformatora. W związku z budową jednostronnego chodnika, istniejący rów przydrożny od strony północnej drogi, zostanie zastąpiony kanałem deszczowym, a wody opadowe zostaną skierowane do obecnego odbiornika wód deszczowych, jakim jest pozostający rów przydrożny po stronie południowej drogi DW919. Istniejący rów przydrożny zostanie umocniony w miejscu wylotu kanalizacji deszczowej, podobnie jak i rów melioracyjny. W związku z wykonywanym odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do rowu zostanie wykonane wzmocnienie rowu przydrożnego na odcinku o dł. ok. 4 m oraz rowu melioracyjnego na odcinku o dł. ok. 13 m w miejscu wylotów kanalizacji deszczowej.

Z up. PREZYDENTA MIASTA
NACZELNIK
Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa