

**DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z OPRACOWANIEM DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ
DLA BUDOWY REGIONALNEJ DROGI RACIBÓRZ – PSZCZYNA NA ODCINKU OD
WŁĄCZENIA DO DK 45 W GMINIE RUDNIK DO UL. SPORTOWEJ W RYBNIKU,
JAKO NOWEGO CIĄGU DW 935**

1. **28 lutego 2012 r.** została zawarta umowa o współpracy pomiędzy Miastem Racibórz a Gminami: Rudnik, Kornowac, Lyski, Gaszowice, Rydułtowy, po terenie których ma przebiegać przyszła RDRP.
2. **25 października 2012 r.** zostało podpisane porozumienie pomiędzy Miastem Racibórz – Liderem a Województwem Śląskim. Ustalono, że wysokość współfinansowania dokumentacji wynosić będzie 35% po stronie gmin, 65% po stronie Województwa Śląskiego. Omówiono również wstępną treść projektu porozumienia pomiędzy Województwem Śląskim a Miastem Racibórz.
3. **2 listopada 2012 r.**, po przeprowadzeniu procedury przetargowej, została podpisana umowa z firmą Collect Consulting S.A. na opracowanie materiałów przetargowych wraz ze świadczeniem usług konsultingowych dla wyłonienia wykonawcy dokumentacji projektowej budowy RDRP.
4. **22 stycznia 2013 r.** Zarządzeniem Prezydenta Miasta Racibórz nr 1134/2013 powołany został Zespół Koordynacyjny i Zespół Roboczy na potrzeby przygotowania do realizacji zadania.
5. **27 marca 2013 r.** na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Raciborza zostało opublikowane ogłoszenie o zamówieniu na opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Projekt Budowy Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna na odcinku od DK 45 w gminie Rudnik do ul. Sportowej w Rybniku, jako nowego ciągu DW 935.

Elementy dokumentacji konieczne do opracowania:

- Przygotowanie wariantów lokalizacyjnych przedsięwzięcia.
- Przygotowanie i skompletowanie dokumentacji wymaganej w procesie oceny oddziaływania na środowisko i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.
- Opracowanie Studium wykonalności dla wariantu określonego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia oraz analizy kosztów i korzyści.

- Opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej niezbędnej do uzyskania w trybie przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wraz z uzgodnieniami, opiniami i pozwoleniami wymaganymi dla złożenia wniosku o wydanie tej decyzji, odrębnej dla zakresu drogi krajowej i zakresu drogi wojewódzkiej.
 - Przygotowanie kompletnych wniosków o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odrębnych dla zakresu drogi krajowej i zakresu drogi wojewódzkiej oraz uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odrębnych dla zakresu drogi krajowej i zakresu drogi wojewódzkiej.
 - Opracowanie projektu wykonawczego i dokumentacji przetargowej niezbędnych dla zlecenia i wykonania robót budowlanych odrębnych dla zakresu dróg krajowej i zakresu drogi wojewódzkiej.
6. **26 czerwca 2013 r.** – podpisanie umowy z wykonawcą robót projektowych firmą EGIS Poland S.A. Kwota umowy opiewa na kwotę 3.321.000 zł.
 7. **28 lutego 2014 r.** - przekazana została do tutejszego Urzędu pierwsza część dokumentacji projektowej tj. Projekt koncepcyjny przebiegu wraz z materiałami do Karty informacyjnej i Raportu oddziaływania na środowisko.
 8. **30 maja 2014 r.** - zakończyły się konsultacje społeczne prowadzone w ramach postępowania środowiskowego dla projektowanej drogi. W ramach prowadzonych prac wprowadzone zostały zmiany przebiegu tak by projektowana droga w jak najmniejszym stopniu oddziaływała na zabudowania mieszkalne i gospodarcze.
 9. **30 czerwca 2014 r.** - przekazano do tut. Urzędu dokumentację związaną z pomiarami natężenia ruchu na drogach znajdujących się w kordonie otaczającym projektowaną drogę. W skład wchodziły również symulacje ruchowe na projektowanych węzłach w różnych latach użytkowania.
 10. **Lipiec 2014 r.** - odbyły się kolejne spotkania z mieszkańcami wszystkich gmin mające na celu przedstawienie skorygowanych przebiegów projektowanej drogi. Poza gminą Lyski przebiegi zostały zaakceptowane przez mieszkańców.
 11. **Wrzesień 2014 r.** - na spotkaniu zespołu koordynacyjnego został ostatecznie zaakceptowany przebieg, który stanowi podstawę do dalszego opracowania.
 12. **15 listopada 2014 r.** - została przekazana do Zamawiającego dokumentacja środowiskowa, w skład której wchodzi: inwentaryzacja przyrodnicza i Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

13. **19 grudnia 2014 r.** - złożenie przez Wykonawcę dokumentacji środowiskowej w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach celem wydania przez organ decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.
14. **Koniec lutego 2015 r.** - wykonano projekt koncepcyjny rozwiązań technicznych, w skład którego wchodzi m.in.: rozwiązania sytuacyjne i wysokościowe projektowanej drogi, rozwiązania dróg serwisowych, warianty obiektów inżynierskich oraz rozwiązania techniczne w zakresie odwodnienia, oświetlenia drogowego, kanalizacji teletechnicznej. W doku sprawdzania przedłożonej dokumentacji zgłoszone zostały uwagi przez współpracujące gminy oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich i Zamawiającego.
15. **8 kwietnia 2015 r.** - podpisano umowę na świadczenie usługi Pomocy Technicznej z Raciborskim Przedsiębiorstwem Inwestycyjnym.
16. **8 kwietnia 2015 r.** - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w toku prowadzonego postępowania na wydanie decyzji środowiskowej sformułował uwagi do złożonej dokumentacji oraz wezwał Wykonawcę do uzupełnienia.
17. **Koniec czerwca 2015 r.** - złożenie przez Wykonawcę, firmę Egis opracowania pn.: Wstępny audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który zawiera zalecenia wprowadzenia zmian do dokumentacji pod kątem maksymalnego zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu.
18. **31 lipca 2015 r.** - przekazanie Zamawiającemu poprawionej dokumentacji środowiskowej w celu zweryfikowania zapisów i złożenia do Organu celem wznowienia postępowania o wydanie decyzji środowiskowej.
19. **2 listopada 2015 r.** - przekazano do organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji skorygowaną dokumentację przyrodniczą uwzględniającą uwagi z kwietnia br.
20. **7 grudnia 2015 r.** - przekazano i odebrano dokumentację geologiczno-inżynierską oraz hydrogeologiczną, stanowiącą podstawę do zaprojektowania fundamentów pod obiektami inżynierskimi.
21. **17 grudnia 2015 r.** - sformułowanie uwag przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Katowicach do uzupełnionej dokumentacji środowiskowej.
22. **22 grudnia 2015 r.** - Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie – jako organ drugiej instancji - dopuścił do postępowania środowiskowego na prawach strony Stowarzyszenie „Lege Artis Pro Natura”.
23. **11 stycznia 2016 r.** - przekazanie przez Wykonawcę mapy do celów projektowych poświadczonych przez Ośrodki Dokumentacji Geodezyjnej. Trwa analiza opracowania.
24. **14 stycznia 2016 r.** - Wykonawca przekazał analizy przejezdności stanowiące część

projektu koncepcyjnego rozwiązań technicznych. Obecnie trwa sprawdzanie całości dokumentacji w celu jej odbioru.

- 25. **Koniec stycznia 2016 r.** - rozpoczęto czynności geodezyjne związane z okazaniem na gruncie wznowionych granic i propozycji podziałów pod projektowaną inwestycję. Planuje się te czynności zakończyć na początku kwietnia br.
- 26. **Koniec kwietnia 2016 r.** - planowany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji.
- 27. **Koniec czerwca 2016 r.** - planowane złożenie wniosku do Wojewody Śląskiego o uzyskanie decyzji Zezwolenia Realizacji Inwestycji Drogowej (ZRID).
- 28. **Koniec listopada 2016 r.** - planowany ostateczny termin zakończenia prac projektowych.

Projektowany odcinek trasy, o długości około 25 km, zlokalizowany zostanie na terenie województwa śląskiego, w jego południowo-zachodniej części, na granicy z województwem opolskim. Odcinek ma swój początek na DK 45 w gminie Rudnik, natomiast kończy się na skrzyżowaniu z ul. Sportową w Rybniku. Odcinek objęty opracowaniem, jest fragmentem inwestycji, związanej z przebudową oraz przełożeniem śladu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 935, biegnącej ze wschodu na zachód od drogi krajowej nr 1 w Pszczynie, do drogi krajowej nr 45 w miejscowości Rudnik. Regionalna Droga Racibórz – Pszczyna przebiegać będzie przez miejscowości: Rudnik, Racibórz, Kornowac, Rzuchów, Czernicę, Rydułtowy, Rybnik.

Inwestycja będzie stanowić część dłuższego odcinka układu komunikacyjnego o przebiegu równoległym do autostrady A4 na kierunku wschód - zachód. Droga ta stanowić będzie oś komunikacyjną, wewnątrz regionalną, spajającą miejscowości leżące w jej otoczeniu. Realizacja inwestycji wpłynie na poprawę warunków ruchowych w regionie, poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zurbanizowane oraz poprawi warunki bezpieczeństwa uczestników ruchu. Przebieg Regionalnej Drogi Racibórz - Pszczyna ma stanowić nowy ślad Drogi Wojewódzkiej 935. W mieście Racibórz, droga będzie stanowić pierwszy odcinek planowanego w przyszłości przełożenia śladu DK 45, która w stanie obecnym przebiega przez centrum miasta i prowadzi ruch tranzytowy do granicy z Czechami.

Przy założeniu przeciętnej szerokości 50 m (pas drogowy i pasy techniczne) inwestycja pokryje około 152 ha gruntów.

W oparciu o opracowane studium korytarzowe autorstwa biura A-propol oraz Koncepcję Programowo-Planistyczną wykonaną przez biuro Arup podjęto prace nad wykonaniem trasowania Regionalnej Drogi w 5 wariantach. W trakcie prac oraz spotkań z Zamawiającym,

przedstawicielami zainteresowanych gmin, przedstawicielami ZDW w Katowicach oraz przedstawicielami Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego podjęto decyzję o wariantowaniu przebiegu drogi RDRP po południowej stronie Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz wchodzącego w skład parku Arboretum Bramy Morawskiej uznając inne przebiegi wkraczające w te obszary jako mało realne do realizacji ze względów środowiskowych.

Opis przebiegu trasy

Początek opracowania ma miejsce miejscowości Rudnik na włączeniu w istniejącą drogę krajową nr 45. Droga odchodzi łukiem w lewo ze śladu DK45. Dalej droga biegnie terenami rolniczymi o pagórkowatym ukształtowaniu. W kilku miejscach przecina drogi polne. W km około 2+600,00 trasa skręca w lewo krzyżując się z ul. Podmiejską (droga powiatowa) dalej skręca dużym łukiem w prawo, wkraczając nieznacznie w tereny zalewowe, unikając kolizji z zabudowaniami Miedoni. Następnie Droga Regionalna biegnie równolegle do wałów przeciwpowodziowych rzeki Odra, mija po prawej zabudowania jednorodzinne i rolnicze Miedoni. Przecina w kilku miejscach drogi polne oraz dojazdy do dróg serwisowych wałów przeciwpowodziowych. Przyległy do drogi teren na tym odcinku ma charakter rolniczy o płaskim ukształtowaniu. Łukiem o promieniu $R=800\text{m}$ skręca w lewo i przechodzi w km około 4+900,00 nad rzeką Odrą. Dalej biegnie równolegle do wałów kanału Ulgi przechodząc przez tereny stawów będących wyrobiskami po starej cegielni oraz nieużytki. W km około 5+900 przecina ul. Rudzką (DW 919) wchodząc w obszar zabudowany, zmieniając przekrój na 2/2 i biegnąc dalej równolegle do wałów, mijając po prawej w bliskiej odległości Katowicką Specjalną Strefę Ekonomiczną.

Przed przejściem trasy nad koleją projektuje się łuk poziomy o promieniu $R= 600,00\text{ m}$. Dalej biegnie prosto do przecięcia z ul. Rybnicką (DW935). Przyległy do drogi teren wykazuje mieszany charakter zagospodarowania, tj przemysłowo-usługowy oraz odcinkowo rolniczy o płaskim ukształtowaniu. Następnie droga wchodzi w istniejący ślad ul. Piaskowej.

W km około 8+050,00 trasa załamuje się o 90° na węźle z ul. Piaskową biegnąc dalej w kierunku mostu na Kanale Ulgi, który rozpoczyna się w km 8+480, a dalej w stronę przecięcia z ul. Brzeską. Na odcinku od Miedoni do Brzezia droga biegnie w terenie płaskim. Dalej droga przebiega przez tereny Brzezia, potencjalnie wykazujące cechy terenów osuwiskowych o pagórkowatym ukształtowaniu. W km około 9+700,00 trasa przecina ul. Wiatrakową w km 10+150 przechodzi górą nad ul. Rybnicką, dalej skręca w km około 11+000 w lewo mijając kompleks leśny. W km około 11+200 przebiega pod istniejącą drogą ul. Kobyłską. W km około 13+650 projektuje się przejście górą ul. Wojska Polskiego nad Drogą Regionalną. Dalej droga skręca łukiem w prawo i w km około 15+100 krzyżuje się z drogą relacji Kornowac – Łańce na skrzyżowaniu

skanalizowanym. Dalej biegnie przez tereny pagórkowate Rzuchowa przechodząc w pobliżu stawu hodowlanego. W km około 18+150 droga krzyżuje się z ul. Pstrąską (DW 923). Dalej biegnie terenami rolniczymi o pagórkowatym ukształtowaniu. W kilometrze 19+200 łączy się na węźle z projektowanym przedłużeniem Drogi Południowej będącej nowym śladem DW 933. Dalej droga prowadzi przez Czernicę w gminie Gaszowice, gdzie krzyżuje się z ul. Powstańców (droga powiatowa) oraz ul. Wolności (droga powiatowa). Na tym odcinku droga biegnie terenami rolniczymi o pagórkowatym ukształtowaniu w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej oraz zagrodowej. Za ul. Wolności mija po lewej kościół parafialny. Po drodze projektowana trasa przecina w kilku miejscach istniejące drogi gminne mniejszego znaczenia oraz drogi polne. W dalszym przebiegu przechodzi w sąsiedztwie zakładu prefabrykacji betonu „Prefrow”. W tym miejscu planowane jest skomunikowanie zakładu z nowym układem drogowym. W km około 21+550 droga przechodzi nad czynną linią kolejową, biegnąc dalej w pagórkowatym obszarze rolniczym w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej przecina ul. Piecowską (droga powiatowa kl”L”). Dalej biegnie wśród rozproszonej zabudowy jednorodzinnej, przecinając w kilku miejscach drogi dojazdowe. W km około 23+350 przecina ul. Raciborską (DW935). Przechodząc dalej na wschód trasa biegnie śladem istniejącego rowu, pomiędzy zabudową jednorodzinną, przecinając w kilku miejscach drogi gminne, dojazdowe. W km 24+250 projektowane jest przejście górą nad Droga Regionalną dla skomunikowania dróg spinających przecinane drogi gminne. W km około 25+240 włącza się w projektowane rondo dwupasowe na skrzyżowaniu z ul. Sportową. Na odcinku od Brzezia do skrzyżowania z ul. Raciborską (DW935) w Rydułtowach projektowana droga biegnie w obszarze otuliny Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich.

Na odcinku gdzie trasa przebiega równolegle do wałów przyjęto poziom istniejących wałów jako najniższy poziom niwelety. Na pozostałym odcinku ukształtowanie przekroju podłużnego trasy determinowane jest przez ukształtowanie istniejącego terenu oraz projektowane skrzyżowania, węzły oraz przejazd nad lub pod trasą. Przy przekraczaniu trasą główną przeszkody drogowej górą przyjęto skrajnię drogową wysokości 4.50 m. Dla przeszkody kolejowej przyjęto skrajnię 5.90m natomiast przy przejściu nad wałami Odry i kanału Ulga przyjęto skrajnię wysokości 2.30m dla zapewnienia komunikacji pieszo-rowerowej w ciągu wałów przeciwpowodziowych. Dla trasy głównej przyjęto skrajnię wysokości 4.70m. Przyjęte promienie łuków pionowych zapewniają widoczność na zatrzymanie dla prędkości miarodajnej 100 km/h (w terenie niezabudowanym) w zakresie od 170-220 m, a dla prędkości 90 km/h (w terenie zabudowanym) w zakresie od 130-170 m.

Przyjęto konstrukcję nawierzchni dla kategorii obciążenia ruchem KR6:

- warstwa ścieralna – SMA 11 – 4 cm,
- warstwa wiążąca – AC 16W – 8 cm,
- warstwa podbudowy – AC 22P – 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z Kruszywa Łamanego Stabilizowanego Mechanicznie 0/31,5mm – 20 cm,
- wzmocnienie podłoża nawierzchni wg stwierdzonych warunków gruntowych.

Wstępnie koszt budowy drogi, przy założeniu przekroju dwujezdniowego po dwa pasy ruchu wynosi około **900 000 000 zł**.

Zaawansowanie projektu

W zakresie dokumentacji projektowej wykonano do obecnej chwili:

1. wielowariantową koncepcję przebiegu trasy,
2. analizę i prognozę ruchu dla wszystkich wariantów w zakresie ruchu na trasie głównej – etap 1 prognozy,
3. uszczegółowioną analizę i prognozę ruchu dla wariantu preferowanego – etap 2 prognozy,
4. raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniami,
5. mapę do celów projektowych wraz z okluzowaniem przez właściwe ośrodki dokumentacji geodezyjnej,
6. dokumentację geologiczno – inżynierską oraz hydrogeologiczną,
7. projekt koncepcyjny rozwiązań technicznych dla wariantu preferowanego – trwają czynności odbiorowe tej części dokumentacji,
8. audyt bezpieczeństwa ruchu – w szczególności dla wariantu preferowanego wraz z analizami widoczności na węzłach oraz przejezdnościami pojazdów normatywnych,

W trakcie opracowywania są:

1. projekt budowlany wraz zagospodarowaniem terenu oraz projekt wykonawczy,
2. projekty organizacji ruchu docelowy oraz na czas budowy,
3. inwentaryzacja nieruchomości zajmowanych pod inwestycje wykonywana równolegle z protokołami granicznymi,

Problemy związane z realizacją projektu

1. Postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonana i złożona w dniu 31 lipca 2015r. dokumentacja przyrodnicza, po weryfikacji przez Zamawiającego, Gminy i Zarząd Dróg Wojewódzkich została złożona w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach 2 października 2015 r. W grudniu organ sformułował uwagi do złożonych dokumentów. Obecnie trwa wprowadzanie uzupełnień. Postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji planowane jest przez organ do końca kwietnia br.

2. Postępowanie o uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego w zakresie przejść przez ciek wodny, zrzutu wód opadowych i roztopowych do niego oraz szczegółowych rozwiązań odwodnienia projektowanej drogi. Uzgadnianie są warunki techniczne zrzutu wód do rzeki Odry oraz innych cieków i odbiorników. Pozyskiwane są również zgody właścicieli prywatnych posesji, na których znajdują się rowy melioracyjne.

3. Ustalenie linii zajętości terenu pod inwestycję. Wrysowana została zewnętrzna linia rozgraniczająca inwestycję od terenów otaczających. Na tej podstawie pozyskano materiały z ewidencji gruntów i budynków oraz rozpoczęto prace nad dokonaniem podziałów nieruchomości. Na ukończeniu są konsultacje pomiędzy poszczególnymi gminami – zarządcami dróg, a Zarządem Dróg Wojewódzkich, dotyczące klasyfikacji dróg serwisowych i ich późniejszego przejęcia do użytkowania i utrzymania przez poszczególnych zarządców.

4. Wycena nieruchomości oraz negocjacje z mieszkańcami/właścicielami oraz gminami dotyczące wykupów gruntów zajętych pod drogę. Na podstawie dokumentacji wyszczególnione zostały tereny należące do właścicieli prywatnych, Skarbu Państwa oraz poszczególnych Jednostek Samorządu Terytorialnego. Gminy wstępnie zadeklarowały zrzeczenie się odszkodowań za grunty zajęte pod inwestycję jako wkład własny w realizację zadania.

5. Zmiana przepisów prawa.

Zmiana „spec ustawy drogowej” w zakresie dysponowania terenami pod drogami gminnymi i powiatowymi krzyżującymi się z projektowaną Drogą Regionalną. W obecnym stanie prawnym - zgodnie z interpretacją Urzędu Marszałkowskiego - na zarządcach dróg gminnych i powiatowych ciąży obowiązek wykupu gruntów, który będzie przeznaczony pod pasy przecinanych dróg do nich należących, a nie służącym obsłudze drogi wojewódzkiej.

Zmiana ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W trakcie wykonywania przedmiotu umowy powyższa ustawa uległa zmianie pięciokrotnie co wymusza zmiany i uzupełnienia a jednocześnie powoduje przedłużenie trwania całej procedury.

