

**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. Narady robocze Zespołu odbywają się raz w miesiącu.
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.** – podpisano umowę z wykonawcą robót projektowych firmą EGIS Poland S.A. Wartość umowy wynosi 3.321.000 złotych
 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. W ramach umowy prowadzone są:
- monitoring realizacji prac projektowych w oparciu o harmonogram,
 - ocena dokumentacji projektowej dla każdej branży : konstrukcyjnej, drogowej, kolejowej, wod.-kan., gazowej, elektrycznej, teletechnicznej,
 - porównanie i weryfikacja dokumentacji budowlanej z dokumentacją wykonawczą,
 - bieżące wydawanie opinii oraz przedłożenie raportu końcowego z wykonanych prac,
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.** - Wykonawca, złożył opracowanie 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.** - została przekazana Zamawiającemu poprawiona dokumentacja środowiskowa, która po weryfikacji złożona zostanie w RDOŚ celem wznowienia postępowania o wydanie decyzji środowiskowej.
19. **Koniec października 2015 r.** - planowane jest zakończenie prac nad projektem budowlanym.
20. **Koniec grudnia 2015 r.** – planowane jest złożenie wniosku do Wojewody Śląskiego o uzyskanie decyzji Zezwolenia Realizacji Inwestycji Drogowej (ZRID).
21. **Koniec czerwca 2016 r.** - ostateczny termin zakończenia prac projektowych wraz z projektami wykonawczymi.

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 125 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 kolejną 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. Kobylską. 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 **927 420 000 zł**. Wykupy gruntu potrzebnego na realizację zadania mogą pochłonąć **142 000 000 zł**.

Zaawansowanie projektu

W zakresie dokumentacji projektowej wykonano do obecnej chwili:

- wielowariantową koncepcję przebiegu trasy,
- analizę i prognozę ruchu dla wszystkich wariantów w zakresie ruchu na trasie głównej – etap 1 prognozy,
- uszczegółowioną analizę i prognozę ruchu dla wariantu preferowanego - etap 2 prognozy,
- raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzupełnieniem,
- mapa do celów projektowych,
- dokumentacja geologiczno – inżynierska,
- projekt koncepcyjny rozwiązań technicznych dla wariantu preferowanego,
- audyt bezpieczeństwa ruchu – w szczególności dla wariantu preferowanego.

Problemy związane z realizacją projektu

⇒ Postępowanie o wydanie decyzji środowiskowej. Do pierwotnie złożonego przez projektanta wniosku RDOŚ wniósł wiele uwag i zastrzeżeń, które zostały szczegółowo omówione na spotkaniach Zespołu Roboczego. Postępowanie zostało zawieszone, a projektant zobowiązany do poprawienia i uzupełnienia dokumentacji. Złożona 31 lipca uzupełniona dokumentacja poddana jest obecnie weryfikacji przez zamawiającego (gminy i ZDW).

⇒ Postępowanie o uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego w zakresie przejść przez cieki wodne, zrzutu wód opadowych i roztopowych do nich oraz szczegółowych rozwiązań odwodnienia projektowanej drogi.

⇒ Przejście projektowanej drogi regionalnej przez linię kolejową nr 176 relacji Racibórz – Markowice – Olza. Po wyrażeniu opinii i stanowiska gmin, przez które linia kolejowa przebiega, PKP PLK rozpocznie procedurę likwidacji linii. Na dzień dzisiejszy jednak linię należy traktować jako nieczynną ale istniejącą .

⇒ Wniosek mieszkańców miejscowości Kobyla, skierowany do Rady Miasta, o zmianę przebiegu trasy RDRP na odcinku wzdłuż granicy Raciborza i gminy Kornowac (pomiędzy 11 i 13 km).

⇒ Ustalenie linii zajętości terenu pod inwestycję, co jest bezpośrednio związane z zatwierdzeniem linii rozgraniczających teren pod przyszłą drogę i ustalających konieczne wykupy nieruchomości.

⇒ Wycena nieruchomości oraz negocjacje z mieszkańcami/właścicielami dotyczące wykupów .

⇒ Etapowanie inwestycji w taki sposób, aby zmieścić się w zaplanowanym harmonogramie finansowym Województwa Śląskiego.



Uwaga: Ten wydruk ma charakter wyłącznie poglądowy i w żadnym razie nie może być traktowany jako dokument oficjalny.

— projektowany przebieg RDRP na obszarze Raciborza

Wszystkie prawa zastrzeżone.