

**Załącznik nr 1** do decyzji  
znak: OO.421.3.1.2023.EB.9  
z dnia:

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie polega na cyt. „Budowie bezkolizyjnego skrzyżowania DW 780 z linią kolejową nr 93 w miejscowości Chełmek”.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana na terenie województwa małopolskiego, w powiecie oświęcimskim, w gminie Chełmek, na obszarze miasta Chełmek.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się następujący zakres prac:

- 1) Rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 780,
- 2) Budowę bezkolizyjnego skrzyżowania nad lub pod linią kolejową nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice – budowa tunelu,
- 3) Przebudowę torowiska linii kolejowej nr 93 – rozbiórka istniejących odcinków torów i budowa nowych,
- 4) Budowę chodników i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż drogi wojewódzkiej oraz dróg gminnych,
- 5) Przebudowę istniejących zjazdów i budowę nowych,
- 6) Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą gminną nr 510926 K (ul. Brzozową) i drogą powiatową nr 1905 K (ul. Żeromskiego),
- 7) Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą gminną nr 510959 K (ul. Aleja Parkowa) i drogą gminną nr 510901 K (ul. Dąbrowskiej),
- 8) Budowę skrzyżowania drogi gminnej nr 510923 K (ul. Przemysłowa) z drogą gminną nr 510934 K (ul. Plac Jana Kilińskiego) i jezdniami dodatkowymi – równoległymi do drogi wojewódzkiej nr 780,
- 9) Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą gminną nr 510924 K (ul. Baty) i jezdnią dodatkową,
- 10) Rozbudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej 780 z drogą powiatową nr 1902 K (ul. Mickiewicza) – budowa skrzyżowania typu rondo,
- 11) Budowę azylów dla pieszych i rowerzystów,
- 12) Rozbudowę systemu odwodnienia drogi wojewódzkiej DW780,
- 13) Budowę oświetlenia ulicznego wraz z doświetleniem przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych.

Parametry techniczne projektowanej drogi wojewódzkiej nr 780:

- kategoria drogi: wojewódzka,
- klasa drogi: G (główna),
- kategoria ruchu: KR5,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- prędkość miarodajna: 60 km/h,
- szerokość jezdni: od ok. 7,00 do ok. 10,50 m,
- szerokość pasa ruchu: ok. 3,50 m.

Parametry techniczne projektowanych wlotów dróg gminnych:

- kategoria drogi: gminna,
- klasa drogi: L (lokalna) i D (dojazdowa),
- kategoria ruchu: KR2,
- szerokość jezdni: od ok. 5,00 do ok. 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu: od ok. 2,50 do ok. 3,50 m,
- promienie skrętne: od  $R=6$  m do  $R=10$  m.

Podstawowe parametry obiektu inżynierskiego w wariantcie inwestycyjnym – tunel:

- Rozpiętość teoretyczna –  $L_t$  = ok. 10,8 m,
- Długość całkowita –  $L_c$  = ok. 115 m,
- Szerokość obiektu –  $B$  = ok. 11,6 m,
- Klasa drogi na obiekcie –  $G$ .

Obiekt inżynierski zaprojektowano jako ramę żelbetową o wymiarach w świetle ok. 10,0 m x 5,45 m. W obiekcie zaprojektowano po 2 pasy ruchu o szerokości ok. 3,5 m oraz przewidziano oświetlenie i wentylację.

Długość odcinka inwestycji dla wariantu preferowanego wynosi ok. 0,8 km, natomiast planowana do przekształcenia powierzchnia wyniesie ok. 3,4 ha.

Projekt obejmuje wykonanie ciągów pieszo-rowerowych o szerokości ok. 2,50 do 3,00 m i nawierzchni z mieszanki bitumicznej oraz chodników o szerokości ok. 1,50 do 2,00 m i nawierzchni z kostki brukowej betonowej. W przypadku wariantu 1 ze względu na brak dostępnego miejsca nie przewiduje się przeprowadzenia ruchu rowerowego pod linią kolejową. Ruch pieszy będzie się odbywać w projektowanym tunelu, do którego dojścia zaprojektowano poprzez obustronne schody. Ruch rowerowy oraz osób niepełnosprawnych odbywać się będzie w poziomie istniejącego torowiska. Ciągi pieszo-rowerowe oraz chodniki zlokalizowane będą na całej długości projektowanej trasy i towarzyszących drogach gminnych oraz drodze powiatowej.

Wzdłuż projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nie ma możliwości zlokalizowania zatoczek autobusowych. Przystanki autobusowe zostaną zlokalizowane poza obszarem rozbudowy przy krawędzi jezdni zgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu.

Na terenie objętym opracowaniem występują elementy i urządzenia infrastruktury technicznej, z którymi projektowana trasa będzie kolidować. Przebudowy wymagać będzie sieć gazowa średniego ciśnienia. Zakres przebudowy obejmować będzie ul. Krakowską, Piastowską i Przemysłową. Dodatkowo konieczna będzie przebudowa następującej infrastruktury technicznej: sieć wodociągowa, sieć ciepłownicza, sieć elektroenergetyczna niskiego i średniego napięcia, sieć teletechniczna, kanalizacja sanitarna oraz przebudowa i budowa nowej kanalizacji deszczowej. Konieczne będzie usunięcie tych kolizji poprzez zabezpieczenie lub przebudowę istniejących urządzeń technicznych.

Przewiduje się realizację inwestycji w dwóch etapach:

- 1) Etap I - budowa bezkolizyjnego skrzyżowania DW 780 z linią kolejową nr 93;
- 2) Etap II - budowa ronda na skrzyżowaniu DW 780 ul. Piastowska z drogą powiatową ul. Mickiewicza.

W fazie budowy planuje się wykonanie robót ziemnych, rozbiórkę istniejącej konstrukcji nawierzchni, układanie nowej nawierzchni bitumicznej frezowanie nawierzchni bitumicznej i ułożenie nowej warstwy bitumicznej, rozbiórkę torów kolejowych, remont lub przebudowę nawierzchni chodników, wykonanie oznakowania pionowego i poziomego wraz z urządzeniami bezpieczeństwa i zarządzania ruchem. Zastosowana technologia robót ziemno-budowlanych będzie w pełni wykorzystywała sprzęt mechaniczny. W niewielkiej części roboty ziemno-budowlane mogą być wykonywane ręcznie.

Realizacja inwestycji będzie się wiązać z wykonaniem robót w obrębie torowiska linii kolejowej nr 93. W przypadku wyboru wariantu 1, w związku z budową tunelu pod torowiskiem konieczne będzie wyłączenie z ruchu przynajmniej jednego toru.

Zakłada się następującą technologię robót:

- wykonanie ścianki zabezpieczającej pomiędzy dwoma istniejącymi torami,
- rozebranie odcinka pierwszego z torów – wyłączenie go z ruchu,
- wykonanie od strony rozebranego toru konstrukcji żelbetowej tunelu,
- wykonanie (odtworzenie) pierwszego odcinka toru na wykonanej konstrukcji żelbetowej tunelu – przywrócenie go do ruchu,
- rozebranie drugiego, istniejącego odcinka toru – wyłączenie go z ruchu,
- wykonanie od strony drugiego rozebranego toru konstrukcji żelbetowej tunelu,
- wykonanie (odtworzenie) drugiego odcinka toru na wykonanej konstrukcji żelbetowej tunelu – przywrócenie go do ruchu.

Dopuszcza się inną technologię w zależności od technologii jaką będzie dysponował Wykonawca pod warunkiem, że spełniać będzie ona warunki ochrony środowiska, zawarte w przedmiotowej decyzji.

Wody opadowe i roztopowe zebrane z powierzchni jezdni, chodników i ciągów pieszo-rowerowych odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Zostaną ujęte do zaprojektowanych wpustów deszczowych zlokalizowanych w obrębie jezdni drogi wojewódzkiej nr 780 i dróg gminnych. Po podczyszczeniu w osadnikach w jakie będą wyposażone wpusty deszczowe oraz kanalizacja deszczowa nastąpi odprowadzenie wody do odbiorników. Odbiornikiem dla wody opadowej i roztopowej zebranej z powierzchni drogi będzie zbiornik retencyjny podziemny zlokalizowany w strefie zieleni poza jezdnią.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie**

**mgr Rafał Rostecki**  
/podpis elektroniczny/