

P. Artur Wójcik

URZĄD GMINY
w Bralinie

Wpł. 2009-07-27

L.dz. 4450/08 zał.



Katarzyna Wiktorowicz

Dyrektor

Departamentu Przygotowania Inwestycji

GDDKIA-DPI-WO-AJ/ 4117/ 047 / 2009

Warszawa dn. 2009-07-24

Załącz. 1 kpl.

**Oddział GDDKIA
w Poznaniu**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przesyła w załączeniu „Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe etap II budowy drogi ekspresowej S 8 Syców – Kępno – Sieradz – A 1 (Łódź), odcinek Syców – Kępno – Wieruszów” przyjęte protokołem KOPI Nr 26/2009 dnia 2009-07-24, z prośbą o realizację podjętych ustaleń.

Departament Przygotowania Inwestycji

KW
Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

PROTOKÓŁ Nr 26/2009

Z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 7 lipca 2009 r. w siedzibie GDDKiA w Warszawie.

OBECNI

Wg załączonej listy.

PRZEDMIOT OBRAD

„Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe etap II budowy drogi ekspresowej S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź), odcinek Syców - Kępno - Wieruszów” opracowane przez Transprojekt Warszawa Sp. z o. o. w grudniu 2008 roku.

I. OPIS SPRAWY

1. Stan istniejący

Istniejąca droga przebiega przez gminy:

- Perzów (na długości 4,2 km),
- Bralin (na długości 9,8 km),
- Kępno (na długości 11,2 km),
- Wieruszów (na długości 8,8 km).

Na omawianym odcinku drogi krajowej nr 8 występuje zabudowa mieszkaniowa na przejściach przez Bralin (zabudowa zwarta), Kępno (zabudowa luźna) i Wieruszów (zabudowa luźna).

Do najważniejszych dróg powiązanych z drogą krajową nr 8 należy zaliczyć:

- drogę krajową nr 11,
- drogę wojewódzką nr 450,
- drogi powiatowe nr 5581, nr 5601, nr 3678, nr 5600, nr 5677, nr 5701, nr 4729, nr 4714, nr 4729,

Oprócz ww. skrzyżowań występują skrzyżowania z drogami gminnymi oraz dopuszczone są zjazdy z obiektów zlokalizowanych przy drodze krajowej nr 8.

Wzdłuż drogi krajowej nr 8 zlokalizowane są bezpośrednio przy jezdni przystanki komunikacji autobusowej.

Występują następujące obiekty mostowe:

- wiadukt nad drogą powiatową nr 5600 w Kępnie,
- wiadukt nad linią kolejową w Kępnie,
- wiadukt nad drogą krajową nr 11 w Kępnie,
- wiadukt nad linią kolejową w Wieruszowie.

2. Podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej

- Klasa drogi	S
- Prędkość projektowa	Vp = 100 km/h
- Prędkość miarodajna	Vm = 110 km/h
- Przekrój poprzeczny	2x2 pasy
- Przekrój poprzeczny docelowy	2x3
- Szerokość pasa ruchu	3,5 m
- Szerokość pasa dzielącego w I etapie	12 m (w tym opaski 2x0,50m)
- Szerokość pasa dzielącego docelowego	5 m (w tym opaski 2x0,50m)
- Szerokość pasa awaryjnego	2,5 m
- Szerokość pobocza gruntowego	1,25 m
- Skrajnia pionowa	4,70 m
- Kategoria obciążenia ruchem	KR6
- Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś

3. Stan projektowany

W ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego etap II przeanalizowano wariant „0” oraz dwa warianty przebiegu trasy:

- **Wariant I** – całkowicie po nowej trasie o długości 31,89 km,
- **Wariant II** – z wykorzystaniem istniejących jednojezdniowych obwodnic Kępna i Wieruszowa – o długości 29,865 km.

Wariant I

Na początkowym odcinku, tj. od km 54+910 do km 63+500 w przeważającej części trasa przebiega przez tereny leśne, od km 63+500 przez tereny rolne.

Na wysokości m. Hanulin droga S8 przecina drogę krajową nr 11, a dalej, pomiędzy miejscowościami Kilny i Oleandry, przecina linię kolejową Poznań-Kluczbork. Poza niewielką zabudową usługową i przemysłową, na tym terenie przeważają tereny pól i łąk. Poprzez węzeł Kępno I, projektowana droga ekspresowa S8 będzie się łączyć z projektowaną obwodnicą Kępna w ciągu drogi S11. W rejonie w/w węzła znajdują się obecnie tereny rolne.

W ramach wariantu I przewidziano realizację trzech węzłów drogowych:

- węzeł „Bralin” w km 62+195 z drogą powiatową nr 5601 klasy Z (węzeł typu B),
- węzeł „Kępno I” w km 72+144 z projektowaną drogą ekspresową S11 klasy S (węzeł typu A),
- węzeł „Wieruszów” w km 86+284 z drogą powiatową nr 4708 klasy Z (węzeł typu B).

Wariant II

Droga S8 przebiega częściowo po nowym terenie, a częściowo po istniejącej drodze krajowej nr 8, w przeważającej części przez tereny leśne. Na odcinku od km 54+910 do km 59+436 pokrywa się z trasą według wariantu I. Od km 63+000 do km 69+000 trasa przebiega przez tereny rolne. Przecina strefę ochrony pośredniej ujęcia wody dla Bralina, bezpośrednio graniczy z oczyszczalnią ścieków. Następnie droga zbliża się do torów kolejowych w Bralinie, po czym do drogi krajowej nr 8. Za pomocą węzła „Kępno I” następuje włączenie projektowanej drogi do drogi istniejącej. Na odcinku przejścia przez Kępno w km 72+886 w węźle Kępno II krzyżuje się z projektowaną drogą ekspresową S11, przebiega po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 8 stanowiącej jednojezdniową obwodnicę. Od km 72+500 do 78+200 trasa przebiega przez tereny rolne lekko pofałdowane, od km 78+200 do końca opracowania trasa przebiega w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 8, stanowiącej jednojezdniową obwodnicę Wieruszowa.

W ramach wariantu II przewidziano realizację pięciu węzłów drogowych:

- węzeł „Bralin” w km 62+442 z drogą powiatową nr 5601 klasy Z (węzeł typu B),
- węzeł „Kępno I” w km 68+112 z drogą krajową nr 8 (węzeł typu B),
- węzeł „Kępno II” w km 72+886 z projektowaną drogą S11 (węzeł typu A),
- węzeł „Świba” w km 77+715 z drogą krajową nr 8 (węzeł typu B),
- węzeł „Wieruszów” w km 84+210 z drogą krajową nr 8 klasy GP i drogą powiatową nr 4729 klasy Z (węzeł typu B).

Miejsca Obsługi Podróżnych - MOP

Na projektowanym odcinku drogi ekspresowej S8 przewiduje się budowę MOP II i MOP III w km:

- wariant I - km 76+300
- wariant II - km 76+700

4. Obiekty inżynierskie

Wariant I

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej - 8 szt.
- obiekty nad drogą ekspresową w ciągu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz dróg łącznikowych - 13 szt.
- mosty w ciągu drogi ekspresowej - 2 szt.

Wariant II

- obiekty w ciągu drogi ekspresowej - 6 szt.
- obiekty nad drogą ekspresową w ciągu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz dróg łącznikowych - 13 szt.
- mosty w ciągu drogi ekspresowej - 2 szt.
- wiadukt kolejowy nad drogą ekspresową - 1 szt.

5. Ochrona środowiska

Ocena wpływu wariantów inwestycyjnych na obszary i obiekty będące pod ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody

Kolizje planowanej drogi z formami ochrony przyrody oraz cennymi przyrodniczo obszarami znajdującymi się na przecięciu bądź w jej sąsiedztwie:

- Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” - droga będzie przecinać obszar w obydwu wariantach na długości 1350m.
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina rzeki Prośny” - trasa przecina obszar:
 - wariant 1 - na dł. 3900 m,
 - wariant 2 - na dł. 5900 m.

- Obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Baryczy” PLB020001 - odległość od inwestycji ok. 50 km.
- Pomniki przyrody - droga w wariantie II przebiega w odległości od ok. 60-80 m do 500 m od pomników przyrody - drzew.
- Południowo-Centralny korytarz ekologiczny o randze międzynarodowej (wg prof. Jędrzejewskiego) - droga przebiega skrajem lub biegnie równolegle do Południowo - Centralnego korytarza migracji zwierząt lub korytarzy do niego uzupełniających.
- Lokalne ścieżki migracji zwierząt - droga przecina lokalne szlaki migracji zwierząt prowadzące wzdłuż cieków wodnych.

Przejścia dla zwierząt

Dla poszczególnych wariantów zaproponowano przejścia dla zwierząt nowe oraz z wykorzystaniem istniejących obiektów Inżynierskich: mostów, przepustów i wiałuktów:

- w wariantie I - 41 przejść,
- w wariantie II - 26 przejść.

Ochrona przed hałasem.

Dla ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem przewiduje się budowę ekranów akustycznych we wszystkich wariantach drogi ekspresowej S8. Proponowane ekrany akustyczne posadowione na poboczach trasy głównej i węzłów będą miały wysokość ok. 6 m, na obiektach Inżynierskich, łącznicach węzłów i w pasie dzielącym jezdnie przewiduje się ekrany akustyczne o wysokości nie mniejszej niż ok. 4-5 m.

Długość ekranów akustycznych:

- Wariant I - 22145 m,
- Wariant II - 34085 m.

6. Prognozy ruchu

Odcinek	SDR 2005 [P/dobę]
Syców - Kępno	14300
Kępno - Wieruszów	14100
Wieruszów - Walichnowy	13400

Wariant I	
Odcinek	SDR 2031 [P/dobę]
Węzeł „Syców” - węzeł „Kępno I”	31100
Węzeł „Kępno I” - węzeł „Wieruszów”	30800
Węzeł „Wieruszów” - węzeł „Walichnowy”	33400

Wariant I z węzłem Bralin	
Odcinek	SDR 2031 [P/dobę]
Węzeł „Syców” - węzeł „Bralin”	31100
Węzeł „Bralin” - Węzeł „Kępno I”	30800
Węzeł „Kępno I” - Węzeł „Wieruszów”	33400
Węzeł „Wieruszów” - węzeł „Walichnowy”	33400

Wariant II	
Odcinek	SDR 2031 [P/dobę]
Węzeł „Syców” - węzeł „Bralin”	40400
Węzeł „Bralin” - węzeł „Kępno I”	40400
Węzeł „Kępno I” - węzeł „Kępno II”	31300
Węzeł „Kępno II” - węzeł „Świba”	40700
Węzeł „Świba” - węzeł „Wieruszów”	32500
Węzeł „Wieruszów” - węzeł „Walichnowy”	34200

7. Koszty oraz efektywność ekonomiczna

Zbiorcze zestawienie kosztów budowy

	Wariant I	Wariant II
Szacunkowy koszt budowy (brutto) [PLN]	1 126 161 951	1 098 842 208
Średni koszt na kilometr [PLN/1 km]	35 313 952	36 793 645

Wskaźniki ekonomiczne

	Wariant I	Wariant II
Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR [%]	2,91	11,97
Ekonomiczna wartość bieżąca netto dla stopy dyskontowej 6% ENPV [tys. PLN]	- 1 033 263	1 759 022
Wskaźnik korzyści dla stopy dyskontowej 6% BCR [-]	- 0,13	2,96

II. USTALENIA KOPI

W wyniku przeanalizowania zaprezentowanych rozwiązań oraz dyskusji na posiedzeniu KOPI przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjąć przebieg drogi S8 zgodnie z **wariantem I**. Wariant ten rekomendować we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Przyjąć podstawowe parametry techniczne:

- Klasa drogi	S
- Prędkość projektowa	Vp = 100 km/h
- Prędkość miarodajna	Vm = 110 km/h
- Przekrój poprzeczny	2x2 pasy
- Przekrój poprzeczny docelowy	2x3
- Szerokość pasa ruchu	3,5 m
- Szerokość pasa dzielącego w I etapie	12 m (w tym opaski 2x0,50m)
- Szerokość pasa dzielącego docelowego	5 m (w tym opaski 2x0,50m)
- Szerokość pasa awaryjnego	2,5 m
- Szerokość pobocza gruntowego	1,25 m
- Skrajnia pionowa	4,70 m
- Kategoria obciążenia ruchem	KR6
- Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	115 kN/oś
3. Odnośnie rozwiązań z otaczającym terenem przyjąć węzły:
 - węzeł „**Bralin**” w km 62+195 z drogą powiatową nr 5601 klasy Z (węzeł typu B),
 - węzeł „**Kępno I**” w km 72+144 z projektowaną drogą ekspresową S11 (węzeł typu A),
 - węzeł „**Wieruszów**” w km 86+284 z drogą powiatową nr 4708 klasy Z (węzeł typu B).
4. Przyjąć Miejsca Obsługi Podróżnych MOP II i MOP III w km 76+300.
5. Przeanalizować potrzebę stosowania ekranów akustycznych w pasie dzielącym. Jeżeli ekrany te są konieczne, należy zastosować drogowe bariery ochronne o odpowiednich parametrach po obydwu stronach ekranów oraz uwzględnić bariery i ekrany w analizie widoczności na zatrzymanie w układzie docelowym.
6. Odnośnie obiektów inżynierskich:
 - Przedstawić studium hydrologiczne obejmujące wstępne wyniki badań, poprzedzających obliczenia światła mostów i przepustów, odpowiednio do wielkości zlewni, złożoności warunków terenowych, warunków usytuowania obiektu i znaczenia ciek.
 - Ponownie przeanalizować długość estakady WS-17; rozważyć możliwość przeprowadzenia dróg gminnych, będących w kolizji z projektowaną drogą S 8, obiektami jednoprzęsłowymi.
 - Dokumentację w części „Tom 2 – Rysunki” uzupełnić o przepusty dla cieków oraz przejścia dla zwierząt.
 - Zweryfikować Typowe przekroje ruchowe na obiektach inżynierskich (rys. 6.1), w ciągach dróg: gminnych i powiatowych. Zgodnie z zapisem w § 98 ust. 2 pkt 1) rozporządzenia MTIGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735) - w celu właściwego odprowadzenia wód opadowych z obiektu w ciągu drogi klasy Z - na jezdniach dwukierunkowych dróg, niezależnie od liczby pasów ruchu, na prostych odcinkach (i na łukach nie wymagających jednostronnej przechyłki), pochylenia jezdni powinny być przewidziane jako daszkowe.
 - Przedstawić urealnione ZZK, redukując koszty wskaźnikowe obiektów inżynierskich.
 - Dla każdego z obiektów orientacyjnie przyjąć sposób posadowienia w oparciu o ustalone warunki geotechniczne.
 - Obiekty w węzłach projektować na klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 nawet, jeżeli znajdują się w ciągach dróg, dla których można przyjąć niższą klasę obciążenia,
 - Pomosty obiektów mostowych w ciągach dróg krajowych zaprojektować na obciążenie pojazdem specjalnym C150 wg STANAG 2021.
 - Przedstawić wariantowe rozwiązania konstrukcji obiektów inżynierskich.
7. Uaktualnić analizę efektywności ekonomicznej.
8. Przyjąć jednakową konstrukcję nawierzchni dla całej drogi. Przeliczyć grubość poszczególnych warstw na obciążenie 115 kN/oś, z wyłączeniem warstwy ściernalnej. Warstwę ściernalną SMA przyjąć grubości 4 cm.
9. Zweryfikować przyjęte parametry techniczne dla dróg oraz wymagania dla obiektów inżynierskich z uwzględnieniem warunków określonych w rozporządzeniach MTIGM:

- z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

III. UCHWAŁA KOPI

Przyjąć „Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe etap II budowy drogi ekspresowej S8 Syców – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź), odcinek Syców – Kępno – Wieruszów.” pod warunkiem uwzględnienia uwag zawartych w punkcie II w następnych stadiach dokumentacji projektowej, które należy opracować zgodnie z zarządzeniem nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn. 08.05.2009r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.

W przypadku wprowadzenia zmian w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, jego treść przed złożeniem wniosku o decyzję środowiskową należy uzgodnić z Departamentem Środowiska GDDKiA.

Członkowie

Przewodniczący

Departament Studiów

Z-CA GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Marok Rola
DYREKTOR

Tomasz Rudnicki
dr inż. Tomasz Rudnicki

Departament Przygotowania Inwestycji

Katarzyna Wiktorowicz
DYREKTOR

Zatwierdzam uchwałę KOPI

Naczelnik Wydziału Oceny
Przedsięwzięć Inwestycyjnych

mgr inż. Zofia Jędrzejewska-Krek

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Łech Witold

DEPARTAMENT ŚRODOWISKA

Piotr Ochło
Z-ca Dyrektora

Warszawa, dnia 24/07/ 2009 r.