

**„Stworzenie połączenia DTŚ z Dąbrową Górniczą – etap I  
połączenie DTŚ w Katowicach z Obrzeżną Zachodnią  
w Mysłowicach wraz z przebudową obiektów inżynierskich”**

**Materiały do konsultacji społecznych – informacja o przedsięwzięciu**

**Chorzów , październik 2012**

## **PODSTAWOWY CEL INWESTYCJI**

Przedmiotowy projekt skierowany jest na poprawę warunków podróżowania i jakości infrastruktury drogowej w aglomeracji śląskiej, z uwzględnieniem bezpośredniego połączenia z kluczową siecią dróg krajowych i autostrad w Polsce – autostrada A4.

Połączenie Drogowej Trasy Średnicowej w Katowicach z Obrzeżną Zachodnią w Mysłowicach będzie ważnym elementem układu drogowego warunkującego wzrost rozwoju gospodarczego, minimalizację bezrobocia oraz umożliwi przełamanie problemów transportowych aglomeracji śląskiej, zarówno w Katowicach i Mysłowicach jak również w całej centralnej części woj. śląskiego.

Przeznaczeniem drogi na przedmiotowym odcinku jest obsługa zarówno ruchu tranzytowego jak i ruchu, którego generatory położone są na terenie miast Katowice, Mysłowice. Jest ona dla rozwoju gospodarczego regionu niezbędną inwestycją, ponieważ skomunikuje w nim obszary inwestycyjne, odciąża centra miast i wyprowadzi z miast ruch pojazdów ciężarowych.

## **RODZAJ, SKALA, USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego, na terenie miasta Katowice oraz Mysłowice.

Inwestycja obejmuje budowę połączenia DTŚ w Katowicach z Obrzeżną Zachodnią w Mysłowicach wraz z niezbędną infrastrukturą. Długość analizowanego odcinka wynosi ok. 2 km.

W ramach niniejszego opracowania rozpatrywany jest przebieg trasy w korytarzu łączącym Katowice i Mysłowice w rejonie dzielnicy Katowice - Szopienice– od węzła „Lwowska” poprzez węzeł „Janów” do węzła „Jasińskiego” w Mysłowicach, wraz z przebudową obiektów inżynierskich.

Ponieważ zgodnie z prawnymi przesłankami dotyczącymi uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia inwestycję należy rozpatrywać wariantowo, dla przedmiotowego odcinka opracowano następujące warianty:

- Wariant I - przebieg po istniejącym układzie drogowym przy założeniu dostosowania istniejących dróg i ulic do wymaganych parametrów technicznych klasy GP zgodnych z opracowaniem wykonanym przez INKOM;
- Wariant II — przebieg zgodny z opracowaniem INKOM Katowice Sp. z o.o. w 2004 r;
- Wariant III — zakłada ten sam przebieg, co wariant II z technologicznym wariantowaniem węzłów – węzeł Lwowska, Janów i Jasińskiego;
- Wariant IV – po nowym śladzie.

**W 2012 roku na wniosek Zarządców dróg miast Katowice i Mysłowice, na których jest realizowana przedmiotowa droga, odstąpiono od budowy węzła „Jasińskiego”.**

**W związku z tym dodatkowo opracowano warianty IIa i IIIa**

- **Wariant IIa** - oś projektowanej trasy prowadzona jest po tym samym śladzie, co wariantu II. Główną zmianą jest rezygnacja z węzła Jasińskiego;
- **Wariant IIIa** - oś projektowanej trasy prowadzona jest po tym samym śladzie, co wariantu III. Główną zmianą jest rezygnacja z węzła Jasińskiego.

**Parametry i uwarunkowania techniczne wariantów**

***Warianty archiwalne I, II, III i IV***

**Wariant I** - wykorzystuje w całości istniejące ciągi ulic Lwowskiej, Oswobodzenia, Obrzeżnej Zachodniej

**Długość trasy:**

ul. Lwowska	– 659,93m (jezdnia prawa)
	– 664,90m (jezdnia lewa)
ul. Oswobodzenia	– 1183,55m
ul. Obrzeżna Zachodnia	– 744,19m

**Parametry techniczne:**

- ul. Lwowska

Klasa drogi	Z
Prędkość projektowa	$V_p=60\text{km/h}$
Prędkość miarodajna	$V_m=70\text{km/h}$
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Pas zieleni	3,00 – 5,00m
Szerokość chodnika	2,00m

- ul. Oswobodzenia

Klasa drogi	Z
Prędkość projektowa	$V_p=60\text{km/h}$
Prędkość miarodajna	$V_m=70\text{km/h}$
Przekrój drogi	1x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Szerokość chodnika	2,60m

- ul. Obrzeżna Zachodnia

Klasa drogi	Z
Prędkość projektowa	$V_p=60\text{km/h}$
Prędkość miarodajna	$V_m=70\text{km/h}$
Przekrój drogi	1x2, 2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Utwardzone pobocze	2,00m

**Drogi krzyżujące się z projektowanym wariantem I:**

- ul. Lwowska

- km 0+000,00 – Węzeł Lwowska
- km 0+112,42 - Zjazd z ul. Lwowskiej
- km 0+ 656,93 - ul. Oswobodzenia

- ul. Oswobodzenia

- km 0+080,56 – ul. Lwowska
- km 0+400,88 – ul. Cmentarna
- km 0+567,63 – ul. Leśnego Potoku
- km 0+567,63 – ul. Leśnego Potoku
- km 0+788,81 – ul. Nad Stawem, ul. Hodowców
- km 0+999.68 – ul. Obrzeżna Zachodnia

- ul. Obrzeżna Zachodnia

- km 0+000,00 – ul. Oswobodzenia
- km 0+576,04 – ul. Pawła Jasińskiego

#### **Obiekty inżynierskie w ciągu wariantu I:**

- Km 0+928,65 – most nad rz. Boliną;

Przejścia dla małych zwierząt i płazów

- Nie występują;

#### **WYBURZENIA**

Nie przewiduje się wyburzeń istniejących budynków - utrzymanie istniejącej osi drogi pozwala na modernizację drogi tylko w niewielkim zakresie, tj. m. in. na ujednoczenie promieni łuków w rejonach skrzyżowań czy doprowadzenie do równości niwelety drogi. Z uwagi na bliską zabudowę mieszkaniową nie ma możliwości zmiany osi drogi szczególnie na odcinku od linii kolejowej do ul. Nad Stawem. W przypadku zmiany osi drogi zachodziłaby konieczność wyburzenia kamienic sąsiadujących z drogą.

**Wariant II** - dla którego wyznaczono nowy korytarz od węzła „Lwowska” do ul. Obrzeżnej Zachodniej. Od ulicy Obrzeżnej Zachodniej wariant wykorzystuje ślad drogi istniejącej, która poddana zostanie przebudowie.

**Długość trasy:**

Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią – 1228,32m  
Ul. Obrzeżna Zachodnia – 1155,47m

**Parametry techniczne:**

- Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=70km/h
Prędkość miarodajna	Vm=90km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

- ul. Obrzeżna Zachodnia

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=60km/h
Prędkość miarodajna	Vm=70km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

**Drogi krzyżujące się z projektowanym wariantem II:**

- km 35+100 ul. Lwowska – Węzeł Lwowska
- km 36+168,41 – Węzeł Janów
- km 0+864,22 (kilometraż wg ul. Obrzeżnej Zachodniej) – węzeł Jasińskiego,

**Obiekty inżynierskie w ciągu wariantu II:**

Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią:

- Km 35+825,00 – wiadukt nad koleją;
- Km 35+987,71 – wiadukt nad ul. Hodowców;

- Km 36+168,41 – wiadukt nad ul. Obrzeżną Zachodnią (przedłużenie od ul. Oswobodzenia) - Węzeł Janów;
- Km 36+200,00 – most nad rz. Boliną;
- Km 0+124,47 - most nad rz. Boliną - Węzeł Janów – łącznica L4;

Ul. Obrzeżna Zachodnia:

- Km 0+211,5 – most nad rz. Boliną;
- Km 0+317,53 – wiadukt nad ul. Oswobodzenia;
- km 0+864,22 – wiadukt nad ul. Jasińskiego – węzeł Jasińskiego;

Przejścia dla małych zwierząt i płazów:

- Km 35+530 – przejście dla małych zwierząt 2 x 1,5m;
- Km 35+600 – przejście dla płazów nr 1 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 35+650 – przejście dla płazów nr 2 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 35+700 – przejście dla płazów nr 3 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 35+750 – przejście dla płazów nr 4 o wymiarach 1,5 x 1m;

#### WYBURZENIA

Nr działki	Budynki mieszkalne (szt)	Budynki gospodarcze (szt)
142/9	1	3
162/9	1	
166/9	1	
4272/149		4
7617/120		1
702/131	1	
700/131		3
2307/140	1	1
4267/141		1
2305/140	1	2
2307/140	1	1
		50 (garaże)
<b>RAZEM</b>	<b>7</b>	<b>66</b>

**Wariant III** - dla którego wyznaczono nowy korytarz od węzła „Lwowska” do ul. Obrzeżnej Zachodniej. Od ulicy Obrzeżnej Zachodniej wariant wykorzystuje ślad drogi istniejącej, która poddana zostanie przebudowie.

**Długość trasy:**

Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią – 1228,32m  
Ul. Obrzeżna Zachodnia – 1155,47m

**Parametry techniczne:**

- Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=70km/h
Prędkość miarodajna	Vm=90km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

- ul. Obrzeżna Zachodnia

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=60km/h
Prędkość miarodajna	Vm=70km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

**Drogi krzyżujące się z projektowanym wariantem III:**

- km 35+100 ul. Lwowska – Węzeł Lwowska
- km 36+168,41 – Węzeł Janów
- km 0+864,22 (kilometraż wg ul. Obrzeżnej Zachodniej) – węzeł Jasińskiego,

**Obiekty inżynierskie w ciągu wariantu III:**

Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią:

- Km 35+825,00 – wiadukt nad koleją;
- Km 36+168,41 – wiadukt nad ul. Obrzeżną Zachodnią (przedłużenie od ul. Oswobodzenia) - Węzeł Janów;



- Km 36+200,00 – most nad rz. Boliną;
- Km 0+194,44- most nad rz. Boliną - Węzeł Janów – łącznica L4;

Ul. Obrzeżna Zachodnia:

- Km 0+211,5 – most nad rz. Boliną;
- Km 0+317,53 – wiadukt nad ul. Oswobodzenia;
- km 0+864,22 – wiadukt nad ul. Jasińskiego – węzeł Jasińskiego;

Przejścia dla małych zwierząt i płazów:

- Km 35+530 – przejście dla małych zwierząt 2 x 1,5m;
- Km 35+600 – przejście dla płazów nr 1 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 35+650 – przejście dla płazów nr 2 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 35+700 – przejście dla płazów nr 3 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 35+750 – przejście dla płazów nr 4 o wymiarach 1,5 x 1m;

## WYBURZENIA

Nr działki	Budynki mieszkalne (szt)	Budynki gospodarcze (szt)
142/9	1	3
162/9	1	
166/9	1	
4272/149		4
7617/120		1
702/131	1	
700/131		3
2307/140	1	1
4267/141		1
2305/140	1	2
2307/140	1	1
3310/140	1	1
3309/140	1	1
1818/148	1	
2313/140	1	
2315/140	1	
2317/140	1	
7785/157, 1424/163	1	1
		50 (garaże)
<b>RAZEM</b>	<b>14</b>	<b>69</b>

**Wariant IV** - wykorzystuje ślad istniejącej ul. Lwowskiej, następnie biegnie nowym śladem do ul. Obrzeżnej Zachodniej. Od ulicy Obrzeżnej Zachodniej wariant wykorzystuje ślad drogi istniejącej, która poddana zostanie przebudowie.

**Długość trasy:**

Połączenie DTŚ z Obrzeżną Zachodnią	– 1468,34m
Ul. Obrzeżna Zachodnia	– 744,19m

**Parametry techniczne:**

- ul. Lwowska

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=60km/h
Prędkość miarodajna	Vm=70km/h
Przekrój drogi	2x2, 2x1
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Pas zieleni	3,00 – 5,00m
Szerokość chodnika	2,00m

- ul. Obrzeżna Zachodnia

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=60km/h
Prędkość miarodajna	Vm=70km/h
Przekrój drogi	1x2, 2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Utwardzone pobocze	2,00m

**Drogi krzyżujące się z projektowanym wariantem IV:**

- ul. Lwowska

- km 0+000,00 – Węzeł Lwowska
- km 1+098,92 - ul. Oswobodzenia
- km 1+284,47 – ul. Obrzeżna Zachodnia

- ul. Obrzeżna Zachodnia

- km 0+000,00 – ul. Lwowska
- km 0+576,04 – ul. Pawła Jasińskiego

**Obiekty inżynierskie w ciągu wariantu IV:**

- Km 0+816,73 – wiadukt nad koleją;
- Km 1+212,72 – most nad rz. Boliną;

Przejścia dla małych zwierząt i płazów:

- Km 0+443,89 – przejście dla płazów nr 1 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 0+493,89 – przejście dla małych zwierząt 2 x 1,5m;
- Km 0+543,89 – przejście dla płazów nr 2 o wymiarach 1,5 x 1m;
- Km 0+593,89 – przejście dla płazów nr 3 o wymiarach 1,5 x 1m;

#### WYBURZENIA

Nr działki	Budynki mieszkalne (szt)	Budynki gospodarcze (szt)
1445/211		1
1402/211	1	1
1403/211	1	2
372/210		2
2093/73	1	
<b>RAZEM</b>	<b>3</b>	<b>6</b>

**Parametry i uwarunkowania techniczne wariantów**

**Charakterystyka nowoprojektowanych**

**wariantów IIa i IIIa**

**Wariant IIa** - oś projektowanej trasy prowadzona jest po tym samym śladzie, co wariantu II.

Główną zmianą jest rezygnacja z węzła Jasińskiego

**Długość trasy:**

Trasa Główna	– 1675,00m
Ul. Obrzeżna Zachodnia	– 1155,47m

**Parametry techniczne:**

- Trasa Główna

Kasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=70km/h
Prędkość miarodajna	Vm=90km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

- ul. Obrzeżna Zachodnia

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=60km/h
Prędkość miarodajna	Vm=70km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

**Drogi krzyżujące się z projektowanym wariantem IIa:**

- km 35+100 ul. Lwowska – Węzeł Lwowska
- km 36+168,41 – Węzeł Janów
- km 0+864,22 (kilometraż wg ul. Obrzeżnej Zachodniej) – skrzyżowanie z ul. Jasińskiego,

**Obiekty inżynierskie w ciągu wariantu IIa:**

**Trasa Główna**

Km 35+520,00 do 36+220 – estakada stanowiąca:

- przejście nad koleją w km 35+825
- przejście nad ul. Obrzeżną Zachodnią (przedłużenie od ul. Oswobodzenia) –  
Węzeł Janów w km 36+168,41

- przejście nad rz. Boliną w km 36+200,00  
Km 0+124,47 - most nad rz. Boliną - Węzeł Janów – łącznica L4

**Ul. Obrzeźna Zachodnia**

Km 0+211,5 – most nad rz. Boliną

Km 0+317,53 – wiadukt nad ul. Oswobodzenia

**WYBURZENIA**

Nr działki	Budynki mieszkalne (szt)	Budynki gospodarcze (szt)
142/9	1	3
162/9	1	
166/9	1	
4272/149		1
700/131		3
2307/140	1	1
4267/141		1
1818/148	1	
		50 ( garaże)
<b>RAZEM</b>	<b>5</b>	<b>59</b>

## **ZMIANY W ROZWIĄZANIACH PROJEKTOWYCH WPROWADZONE W WARIANCIE IIa W STOSUNKU DO WARIANTU II.**

Oś projektowanej trasy realizowana według wariantu IIa prowadzona jest po tym samym śladzie co wariantu II.

Z uwagi na zmianę, zwiększenie promienia łuku na łącznicy L3 do promienia  $R=280m$ , zachodzi potrzeba korekty zajętości terenu oraz uwzględnienia na etapie opracowania szczegółowego projektu budowlanego od km 35+736 poszerzenia odcinka estakady, z uwagi na lokalizację pasa wyłączenia na łącznicy L3 węzła „Janów”. Prędkość projektowa na łącznicy nie ulega zmianie i wynosi  $V_p=60km/h$ . Szerokość łącznicy wynosi 6,0m. Zwiększenie promienia łuku łącznicy L3 poprawi przejezdność i płynność ruchu na trasie głównej w kierunku ul. Obrzeżnej Zachodniej lecz wiąże się ze zwiększeniem zajęcia terenu.

Z uwagi na potrzebę zlokalizowania dróg dojazdowych do obsługi nieruchomości sąsiadujących z inwestycją, które będą również służyć jako dojazd służb utrzymaniowych do estakady skorygowano rozwiązanie na łącznicy L2. Łącznica L2 prowadzona będzie po estakadzie. Początek łuku estakady na łącznicy L2 zlokalizowany będzie w km ok. 0+110 łącznicy. Takie rozwiązanie zmniejszy potrzebę wykonania nasypów drogowych po konstrukcję łącznicy na długości ok. 165m.

Pozostałe rozwiązania w rejonie węzła „Janów” nie ulegają zmianie.

Za węzłem „Janów” w kierunku włączenia do ul. Bończyka korekcie geometrycznej poddane zostało rondo zlokalizowane w km 36+473. Z uwagi na planowaną aktywację terenów w rejonie ronda przeanalizowano nowe warunki przejezdności i wyznaczono nowe promienie na wjeździe i zjeździe z ronda. Zwiększeniu uległa wyspa wewnętrzna ronda o 4,0m, tj. do szerokości 34,0m.

Wypełniając potrzeby komunikacyjne miasta Mysłowice skorygowane zostały również odcinki dróg ul. Bończyka na dojeździe do ronda i dopasowane geometrycznie do nowego kształtu ronda. Jezdnie drogi ul. Bończyka na włączeniu do ronda rozdzielone będą wyspą wyniesioną szerokości 4,0m. Włączenie w ul. Bończyka nastąpi w km ok. 36+780.

Trasa główna w miejscu przejścia nad ulicą Oswobodzenia zarówno w wariantcie II jak i IIa nie ulega zmianie.

Na odcinku trasy głównej prowadzonej w kierunku Mysłowic na ulicy Obrzeżna Zachodnia w km 0+980 zmianie ulegają rozwiązania komunikacyjne. Na odcinku od km 0+458 do km 0+670 po lewej stronie drogi zaprojektowano drogę dojazdową szerokości 3,50m, zakończoną miejscem do zawracania. Droga zapewnia dojazd do nieruchomości sąsiadujących z trasą główną.

Na dalszym odcinku drogi na wniosek Zarządców dróg obu miast, na których jest realizowana przedmiotowa droga, odstąpiono od budowy węzła „Jasińskiego”. Proponuje się w tym miejscu budowę skrzyżowania jednopoziomowego z wydzielonymi wyspami kierunkującymi ruch. Odstąpienie od budowy węzła w znacznym stopniu ograniczyło zajętość terenu oraz zmniejszyło zakres zagospodarowania terenu. Nie będzie realizowany obiekt inżynierski przewidziany do budowy na węźle. Zmniejszeniu uległ również zakres rozbiórek istniejących budynków. Łącznie dla realizowanego wariantu IIa będzie wyburzanych 59 budynków tj. o ok. 11 mniej niż w wariantcie II. Zakończenie realizacji drogi nie ulega zmianie i zlokalizowane jest w km 1+156.

Łączna długość trasy głównej oraz ul. Obrzeżnej Zachodniej nie ulega zmianie.

**Wariant IIIa** - oś projektowanej trasy prowadzona jest po tym samym śladzie, co wariantu III.

Główną zmianą jest rezygnacja z węzła Jasińskiego

**Długość trasy:**

Trasa główna	– 1675,00m
Ul. Obrzeżna Zachodnia	– 1155,47m

**Parametry techniczne:**

- Trasa główna

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=70km/h
Prędkość miarodajna	Vm=90km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

- ul. Obrzeżna Zachodnia

Klasa drogi	GP
Prędkość projektowa	Vp=60km/h
Prędkość miarodajna	Vm=70km/h
Przekrój drogi	2x2
Szerokość jezdni	2x3,50m
Opaska	0,5m
Utwardzone pobocze	2,5m
Pas dzielący	4,00m
Pobocze	1,25-1,80m

**Drogi krzyżujące się z projektowanym wariantem IIIa:**

- km 35+100 ul. Lwowska – Węzeł Lwowska
- km 36+168,41 – Węzeł Janów
- km 0+864,22 (kilometraż wg ul. Obrzeżnej Zachodniej) – skrzyżowanie z ul. Jasińskiego

**Obiekty inżynierskie w ciągu wariantu IIIa:**

- Trasa główna

Km 35+520,00 do 36+220 – estakada stanowiąca:

- przejście nad koleją w km 35+825
- przejście nad ul. Obrzeżną Zachodnią (przedłużenie od ul. Oswobodzenia) –  
Węzeł Janów w km 36+168,41



- przejście nad rz. Boliną w km 36+200,00  
Km 0+194,44- most nad rz. Boliną - Węzeł Janów – łącznica L4

- ul. Obrzeżna Zachodnia  
Km 0+211,5 – most nad rz. Boliną  
Km 0+317,53 – wiadukt nad ul. Oswobodzenia

#### WYBURZENIA

Nr działki	Budynki mieszkalne (szt)	Budynki gospodarcze (szt)
142/9	1	3
162/9	1	
166/9	1	
4272/149		1
700/131		3
4267/141		1
2307/140	1	1
1818/148	1	
		50 (garaże)
<b>RAZEM</b>	<b>5</b>	<b>59</b>

### **ZMIANY W ROZWIĄZANIACH PROJEKTOWYCH WPROWADZONE W WARIANCIE IIIa W STOSUNKU DO WARIANTU III.**

Oś projektowanej trasy realizowana według wariantu IIIa prowadzona jest po tym samym śladzie wariantu III.

Z uwagi na zmianę, zwiększenie promienia łuku na łącznicy L3 do promienia  $R=280m$  zachodzi potrzeba korekty zajętości terenu oraz uwzględnienia na etapie opracowania szczegółowego projektu budowlanego od km 35+736 poszerzenia odcinka estakady, z uwagi na lokalizację pasa wyłączenia na łącznicę L3 węzła „Janów”. Prędkość projektowa na łącznicy nie ulega zmianie i wynosi  $V_p=60km/h$ . Szerokość łącznicy wynosi 6,0m. Zwiększenie promienia łuku łącznicy L3 poprawi przejezdność i płynność ruchu na trasie głównej w kierunku ul. Obrzeżnej Zachodniej lecz wiąże się ze zwiększeniem zajęcia terenu.

Z uwagi na potrzebę zlokalizowania dróg dojazdowych do obsługi nieruchomości sąsiadujących z inwestycją, które będą również służyć jako dojazd służb utrzymaniowych do estakady skorygowano rozwiązanie na łącznicy L2. Łącznica L2 prowadzona będzie po estakadzie. Początek łuku estakady na łącznicy L2 zlokalizowany będzie w km ok. 0+110 łącznicy. Takie rozwiązanie zmniejszy potrzebę wykonania nasypów drogowych po konstrukcję łącznicy na długości ok. 165m.

Pozostałe rozwiązania w rejonie węzła „Janów” nie ulegają zmianie.

Za węzłem „Janów” w kierunku włączenia do ul. Bończyka korekcie geometrycznej poddane zostało rondo zlokalizowane w km 36+473. Z uwagi na planowaną aktywację terenów w rejonie ronda przeanalizowano nowe warunki przejezdności i wyznaczono nowe promienie na wjeździe i zjeździe z ronda. Zwiększeniu uległa wyspa wewnętrzna ronda o 4,0m, tj. do szerokości 34,0m.

Wypełniając potrzeby komunikacyjne miasta Mysłowice skorygowane zostały również odcinki dróg ul. Bończyka na dojeździe do ronda i dopasowane geometrycznie do nowego kształtu ronda. Jezdnie drogi ul. Bończyka na włączeniu do ronda rozdzielone będą wyspą wyniesioną szerokości 4,0m. Włączenie w ul. Bończyka nastąpi w km ok. 36+780.

Trasa główna w miejscu przejścia nad ulicą Oswobodzenia zarówno w wariantcie III jak i IIIa nie ulega zmianie.

Na odcinku trasy głównej prowadzonej w kierunku Mysłowic na ulicy Obrzeżna Zachodnia w km 0+980 zmianie ulegają rozwiązania komunikacyjne. Na odcinku od km 0+458 do km 0+670 po lewej stronie drogi zaprojektowano drogę dojazdową szerokości 3,50m, zakończoną miejscem do zawracania. Droga zapewnia dojazd do nieruchomości sąsiadujących z trasą główną.

Na dalszym odcinku drogi na wniosek Zarządców dróg obu miast, na których jest realizowana przedmiotowa droga, odstąpiono od budowy węzła „Jasińskiego”. Proponuje się w tym miejscu budowę skrzyżowania jednopoziomowego z wydzielonymi wyspami kierującymi ruch. Odstąpienie od budowy węzła w znacznym stopniu ograniczyło zajętość terenu oraz zmniejszyło zakres zagospodarowania terenu. Nie będzie realizowany obiekt inżynierski przewidziany do budowy na węźle. Zmniejszeniu uległ również zakres rozbiórek istniejących budynków. Łącznie dla realizowanego wariantu IIIa będzie wyburzanych 59 budynków tj. o ok. 11 mniej niż w wariantcie III. Zakończenie realizacji drogi nie ulega zmianie i zlokalizowane jest w km 1+156.

Łączna długość trasy głównej oraz ul. Obrzeżnej Zachodniej nie ulega zmianie.

**Przewidywane oddziaływanie inwestycji**

## **Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne**

Eksploatacja planowanej do realizacji drogi będzie źródłem zanieczyszczeń poprzez spływy opadowe i roztopowe. Na podstawie przeprowadzonych analiz wód odpływowych z istniejącej jezdni wynika, że w związku z prognozowanym natężeniem ruchu na projektowanej drodze zostaną przekroczone dopuszczalne stężenia zawiesiny ogólnej. Z wyników badań jakości wód opadowych spływających z powierzchni dróg prowadzonych przez Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie (Osmulska – Mróz, Sadkowski, 1993, Sawicka – Siarkiewicz, 2003) wynika, że stężenia ropopochodnych oznaczane w spływach deszczowych z dróg są rzędu kilku mg/l i nawet dla natężeń ruchu bliskich wartościom maksymalnych dla określonej klasy drogi stężenia ropopochodnych nie są przekraczane.

Odwodnienie będą zapewniać spadki podłużne i poprzeczne jezdni, za pomocą których woda opadowa przekazywana będzie poprzez wpusty uliczne do kanalizacji deszczowej lub bezpośrednio do rowów drogowych, z których po podczyszczeniu zostanie odprowadzona do istniejących cieków wodnych.

W związku z przewidywanym przekroczeniem stężenia zawiesiny ogólnej w ściekach przed wlotem do odbiornika proponuje się zastosowanie osadników zawiesiny.

Z uwagi na występowanie siedlisk zwierząt chronionych, w tym płazów, na odcinku od węzła „Lwowska” do nasypu kolejowego, w przypadku realizacji któregoś z wariantów II, IIa, III lub IIIa, proponuje się wykonanie na powyższym odcinku tj. ~35+400 – ~35+850 km szczelnego systemu odwodnienia wraz z zastosowaniem separatorów substancji ropopochodnych ze zintegrowanymi osadnikami.

## **Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne**

Pojazdy poruszające się po analizowanym odcinku drogi będą źródłem emisji do powietrza atmosferycznego głównie: związków azotu, dwutlenku siarki i węglowodorów. Te właśnie zanieczyszczenia są reprezentatywne dla oceny uciążliwości emisji z przejeżdżających pojazdów.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń dokonanych dla założonego poziomu ruchu dla prognozy 2015r. oraz 2030r., można stwierdzić, że analizowana droga nie będzie skutkować pogorszeniem stanu sanitarnego powietrza na terenach do niej przyległych. Zanieczyszczenia powietrza nie będą wychodzić poza granice pasa drogowego.

## **Oddziaływanie akustyczne**

Z przeprowadzonych analiz oddziaływania hałasem wynikającym z eksploatacji analizowanej drogi wynika, że w zasięgu potencjalnego oddziaływania projektowanej drogi znajdują się obszary podlegające ochronie akustycznej.

W celu ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w strefach zasięgu prognozowanego, ponadnormatywnego hałasu komunikacyjnego proponuje się zastosowanie ekranów akustycznych.

## **Uwarunkowania terenowe**

## **OPIS ISTNIEJĄCYCH W SASIEDZTWIE, LUB BEZPOŚREDNIM ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA ZABYTEKÓW CHRONIONYCH**

Najbliżej zlokalizowanym obiektem, wpisanym do rejestru zabytków chronionych jest osiedle robotnicze z lat 1908-1918, obejmujące ulice: księdza Ficka, Giszowiecka, Odrowążów, Czechowa, Janowska, świętej Anny, Garbarska, Rymarska, Nałkowskiej, Szopienicka, Plac Wyzwolenia znajdujące się ok. 500m od planowanej inwestycji.

W granicach miasta Mysłowice obiektem, położonym najbliżej inwestycji, wpisanym do rejestru zabytków jest zespół budynków Szkoły Sportowej, który tworzą: budynek starej szkoły (wraz z budynkiem sanitariatów) i budynek dawnego przedszkola (obecnie zaplecze szkoły) oraz otaczający budynek zespół zieleni. Ten zespół budynków oddalony jest od planowanej inwestycji o około 2 km (nr rej 1532/93 30 VII 1993) oraz blok zabudowy mieszkalnej, położony przy ulicy Mikołowskiej 26-36 (nr rej 1361/88 22 II 1988). Jest to zespół obiektów, przy ulicy, która oddalona jest od analizowanego fragmentu projektowanej drogi w odległości około 2,5 km.

## **OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z 16 KWIETNIA 2004 r. O OCHRONIE PRZYRODY, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na obszarze planowanej inwestycji nie występują Parki Narodowe ani Parki Krajobrazowe. Planowana inwestycja nie leży na wyznaczonych bądź projektowanych obszarach Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie, leżące na terenach gmin Tarnowskie Góry i Bytom oraz Lipienniki w Dąbrowie Górniczej. Obszary te położone są około 18 km od omawianego przedsięwzięcia.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują również rezerваты przyrody. Na terenie miasta Katowice położone są dwa rezerваты jest to: Las Murckowski oraz Rezerwat Ochojec. I odległość od przedsięwzięcia wynosi około 8 km.

Na terenie miasta Katowice położony jest użytek ekologiczny Płone Bagno, oddalony o około 8 km od planowanego przebiegu inwestycji.

Na terenie planowanej inwestycji nie zlokalizowano stanowisk dokumentacyjnych. Najbliżej położonym stanowiskiem dokumentacyjnym jest wyrobisko dolomitu „Błachówka”, położone na terenie gminy Bobrowniki oraz Srocza Góra w Dąbrowie Górniczej. Każde z omawianych stanowisk oddalone jest od przebiegu projektowanej drogi o około 15 km.

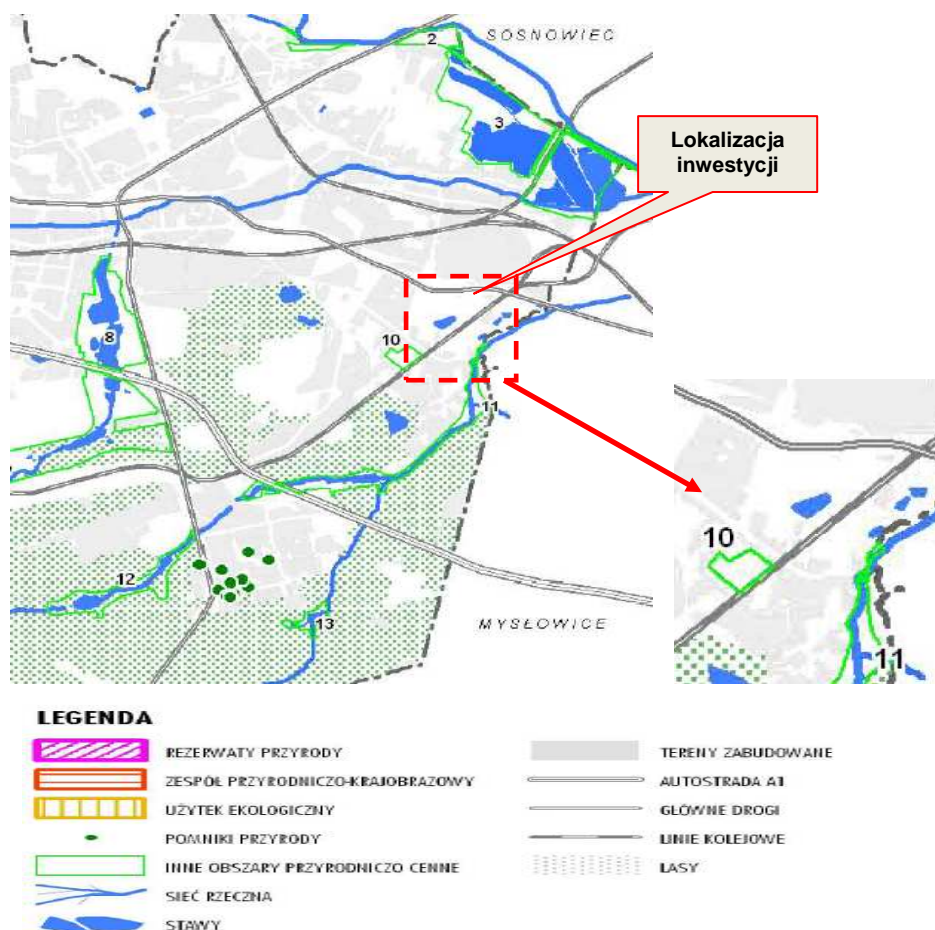
W sąsiedztwie inwestycji nie występują także obszary chronionego krajobrazu.

W granicach miasta Katowice istnieje objęty ochroną prawną zespół przyrodniczo-krajobrazowy Źródła Kłodnicy. Jest to obszar oddalony o około 4 km od planowanego przebiegu inwestycji drogowej.

Na terenie planowanej inwestycji nie zlokalizowano pomników przyrody.

Ze względu na wskazane wyżej odległości inwestycji od obszarów chronionych oraz szacowany maksymalny zasięg oddziaływania inwestycji na ok. 200m, jak również brak powiązania inwestycji z obszarami podlegającymi ochronie, nie przewiduje się bezpośredniego ani też pośredniego wpływu inwestycji na ww. obszary

Według Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, w okolicach planowanej inwestycji znajdują się obszary o wyróżniających się walorach przyrodniczych i krajobrazowych, które powinny być zachowane ze względu na znaczenie dla ochrony cennych gatunków roślin i zwierząt, bioróżnorodności, zapewnienia ciągłości ekologicznej oraz ochronę krajobrazu. Poniższy rysunek przedstawia rozmieszczenie ww. obszarów w sąsiedztwie planowanej inwestycji.



**Rozmieszczenie obszarów o podwyższonej wartości przyrodniczej w sąsiedztwie planowanej inwestycji (wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice, 2009)**

Jak wynika z powyższej mapy, w okolicach planowanej inwestycji znajdują się następujące obszary o podwyższonej wartości przyrodniczej:

**Staw Trzewiczek** (numer 10) – silnie zarośnięty staw z otoczeniem, miejsce rozrodu płazów

**Dolina Boliny** (11) – w zbiorowiskach leśnych występuje kilka gatunków rzadkich i chronionych roślin, kilka gatunków chronionych ptaków i ssaków, miejsce rozrodu płazów. Jest to obszar, leżący również na terenie sąsiedniej gminy – Myslowice, przez którą przebiega fragment odcinka projektowanej drogi.

## **Opis wariantów na tle istniejącego stanu środowiska przyrodniczego**

### ***Wariant I***

Wariant I poprowadzony został śladem istniejących ulic Lwowskiej, Oswobodzenia i Obrzeżnej Zachodniej i w całości przebiega przez tereny zagospodarowane i zmienione przez człowieka. Ulica Lwowska od strony zachodniej (prawa strona wariantu) przylega do terenów przemysłowych, następnie do zabudowy mieszkaniowej. Wzdłuż drogi rosną drzewa pochodzące z nasadzeń lub samosiewów. Są to głównie topole, brzozy, klony i robinie akacjowe. Od strony wschodniej (lewej strony wariantu) ulica Lwowska sąsiaduje z rozległym nieużytkiem, porośniętym od strony drogi zagajnikiem brzozowym oraz roślinnością ruderalną.

Do ulicy Oswobodzenia obustronnie przylegają zabudowania mieszkaniowe. Towarzyszy im roślinność ogródków przydomowych, placów, podwórek i nieużytków.

Analizowany odcinek ulicy Obrzeżnej Zachodniej przebiega przez tereny niezabudowane. Po stronie zachodniej (lewej stronie wariantu) znajdują się tereny otwarte, nieużytkowane, porośnięte głównie nawłocią, dochodzące aż do koryta Boliny. Kępowo występują zakrzewienia dzikiej róży, ligustru oraz brzozy. Po wschodniej stronie ulicy Obrzeżnej Zachodniej rosną nasadzone i samosiewne brzozy, topole i klony jesionolistne.

Na faunę obszaru składają się pospolite gatunki ssaków i ptaków, które przystosowały się do życia w mieście. Są to przede wszystkim jeże, wiewiórki oraz sikory, kosy, drozdy, gołębie, wróble, sroki i zięby. W dolinie Boliny na wysokości ulicy Jasińskiego stwierdzono parę gąsiorka – gatunku z I Załącznika „Dyrektywy Ptasiej”.

### ***Warianty II, IIa oraz III i IIIa***

Warianty te przebiegają w przybliżeniu wspólnym śladem, różnica między nimi polega na kształcie projektowanych węzłów „Janów” i „Jasińskiego”. Od ulicy Bagiennej przybierają kierunek w przybliżeniu południowo-wschodni, przebiegając przez rozległy obszar nieużytków. Obszar ten stanowi kompleks stawów poprzemysłowych otoczonych szuwarami i zadrzewieniami. Początkowo warianty przebiegają poprzez tereny otwarte porośnięte roślinnością ruderalną z dominacją gatunków trawiastych i nawłoci. Następnie warianty przechodzą pomiędzy zbiornikami wodnymi otoczonymi szuwarami trzcinowymi. Trasę wariantów poprowadzono tak, aby główne, największe powierzchniowo zbiorniki zostały naruszone w minimalnym stopniu. Zasypaniu ulegną niewielkie zbiorniki o kształcie wydłużonych rowów o szerokości ok. 2 m. Na całym obszarze występuje mozaika zadrzewień złożonych głównie z samosiewów brzozy, wierzb, topól, leszczyny oraz zakrzewień śnieguliczki, głógów, ligustru, tawuły. Roślinność ta ma charakter spontaniczny, ruderalny, nie tworzy jednoznacznie określonych jednostek fitosocjologicznych, ani też chronionych siedlisk przyrodniczych w ujęciu „Dyrektywy Siedliskowej”. Zbiorniki otoczone są szuwarem trzcinowym, w miejscach podmokłych rosną kępy sitów, turzyc, skrzypu leśnego i polnego. Miejsca suchsze porastają gatunki trawiaste. W toni wodnej zbiorników dominują zbiorowiska rzęsy drobnej i rogatka sztywnego. Teren stanowi miejsce rozrodu i bytowania bogatej awifauny i herpetofauny. Spośród najcenniejszych gatunków ptaków stwierdzonych w wyniku inwentaryzacji przyrodniczej w roku 2010 i latach



wcześniejszych wymienić należy bąka, bączka, cyrankę, wodnika i kokoszkę – gatunki ujęte w Załącznikach I i II „Dyrektywy Ptasiej”. Zbiorniki i ich otoczenie są siedliskiem dla wielu gatunków płazów. Występują tu: kumak nizinny (gatunek z II Załącznika „Dyrektywy Siedliskowej”), ropucha szara, żaba trawna i moczarowa, żaby zielone. We wcześniejszych latach stwierdzono tu również bytowanie ropuchy zielonej, rzekotki drzewnej oraz traszek grzebieniastej i zwyczajnej, czego nie potwierdzono podczas prowadzonych na potrzeby niniejszego Raportu obserwacji.

W km ok. 35+825 warianty przechodzą nad linią kolejową, a następnie przebiegają przez pole uprawne i niewielkie zbiorniki wodne otoczone szuwarami trzciny pospolitej. W miejscu tym projektowany jest węzeł „Janów”. Zbiorniki, według danych archiwalnych (Cempulik i inni, 2004) stanowią siedlisko i miejsce rozrodu bączka oraz traszki zwyczajnej, gatunków tych jednakże nie stwierdzono podczas obserwacji w roku 2010. Podczas inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono tu natomiast bytowanie innych gatunków ptaków i płazów, prawnie chronionych. W trakcie wykonywania prac terenowych na potrzeby niniejszego Raportu w obrębie stawów i ich bezpośredniej okolicy trwały prace przy budowie kolektora „Bolina”, które wiązały się ze stałą obecnością człowieka, pracą maszyn co generowało hałas i prowadziło do zamulenia wód. Wynikiem tych prac było zasypanie części jednego ze zbiorników, zamulenie jego wód, częściowa likwidacja pokrywy roślinnej. Czynniki te mogły wpłynąć na uszczuplenie składu gatunkowego tego obszaru, co znalazło odzwierciedlenie w wynikach prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej. Realizacja przedmiotowej inwestycji według wariantu II lub III spowoduje całkowite zasypanie tych stawów, likwidację tutejszych siedlisk, co w konsekwencji doprowadzi do wycofania się zamieszkujących je gatunków w inne rejony.

Odcinek od węzła do ulicy Bończyka przebiega przez tereny otwarte, nieużytkowane, porośnięte roślinnością ruderalną. Odcinek pomiędzy projektowanym węzłem „Janów” a węzłem „Jasińskiego” w wariantach II i III lub skrzyżowaniem z ul. Jasińskiego w wariantach IIa i IIIa, poprowadzony jest śladem ulicy Obrzeżnej Zachodniej. Odcinek ten przebiega przez tereny niezabudowane. Po stronie zachodniej (lewej stronie wariantu) znajdują się tereny otwarte, nieużytkowane, porośnięte głównie nawłocią, dochodzące aż do koryta Boliny. Kępowo występują zakrzewienia dzikiej róży, ligustru oraz brzozy. Po wschodniej stronie ulicy Obrzeżnej Zachodniej rosną nasadzone brzozy, topole i klony jesionolistne. Na faunę obszaru składają się pospolite gatunki ssaków i ptaków, które przystosowały się do życia w mieście. W dolinie Boliny na wysokości ulicy Jasińskiego stwierdzono parę gąsiorka – gatunku z I Załącznika „Dyrektywy Ptasiej”.

#### **Wariant IV**

Wariant ten przebiega przez tereny o podobnym charakterze jak warianty 0 i I, z tą różnicą, że ominięta zostanie ulica Oswobodzenia, przy krawędzi której znajdują się zabudowania mieszkalne. Odcinek ten ma charakter nieużytku porośniętego roślinnością ruderalną i zadrzewień samosiewnych brzoź, topól i leszczyny. Na faunę obszaru składają się pospolite gatunki ssaków i ptaków, które przystosowały się do życia w mieście.