

BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S-5 NA ODCINKU KORZEŃSKO – WŁĘG AŹWIDAWA – WROCŁAW

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. (Dz. U. Nr 128 poz. 1334) w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych rozpatrywany odcinek Korzeńsko – Włęg Ażwida – Wrocław stanowi fragment planowanej drogi ekspresowej S-5 A1 (Grudzińsk – Bydgoszcz – Poznań – Leszno – Wrocław).

Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe (STEŚ) przebiegu drogi ekspresowej S-5 na odcinku Korzeńsko – Włęg Ażwida – Wrocław opracowuje Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów TRANSPROJEKT – WARSZAWA Sp. z o.o. na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu. Studium opracowywane jest w dwóch etapach, których zakres obejmuje:

I etap:

- wstępna analiza potencjalnych wariantów przebiegu drogi S-5 uwzględniających jej powiązanie z siecią dróg oraz z uwzględnieniem przestrzennych relacji z obszarami objętymi ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody i ochronie zabytków,
- określenie korytarzy terenowych dla wariantów trasy,
- wybór wariantów najmniej kolidujących z obszarami i obiektami objętymi ochroną

II etap:

- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności ekonomicznej,
- uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów i ustalenie typów i parametrów technicznych obiektów budowlanych,
- dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego,
- analiza oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla wybranego wariantu trasy.

2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE DROGI S-5

Dla projektowanej drogi ekspresowej S-5 zostały przyjęte następujące parametry techniczne:

- | | | |
|-----------------------|---|-----------|
| – klasa techniczna | - | S |
| – prędkość projektowa | - | 100 km/h |
| – nośność nawierzchni | - | 115 kN |
| – jezdnie | - | 2 × 7,0 m |

– pas dzielący	-	12,0 m
– pasy awaryjne	-	2 × 2,50 m
– pobocza gruntowe	-	2 × 0,75 / 1,25 m
– korona drogi	-	32,50 / 33,50 m
– szerokość pasa w liniach rozgraniczających	-	min. 50 m

2. WARIANTY PRZEBIEGU TRASY

2.1. Zagrożenia wyjściowe

Zgodnie z zaleceniem KOPI przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie merytorycznym w II etapie STEŚ objęty jest odcinek drogi ekspresowej S-5 Korzeńsko – w Dębie Wrocławskiej ok. 46,0 km, którego początek zlokalizowany został na istniejącej drodze krajowej Nr 5 w km 307+050, a koniec w w Dębie Wrocławskiej na przecięciu projektowanej drogi S-5 z planowaną Autostradą Obwodnicą Wrocławia (AOW). Początek projektowanego odcinka drogi S-5 Korzeńsko – w Dębie Wrocławskiej stanowi jednocześnie koniec projektowanej obwodnicy S-5 Bojanowa i Rawicza, której projekt opracowuje GDDKiA Oddział w Poznaniu.

Uwzględniając powyższe zalecenia w niniejszym opracowaniu zmodyfikowano 3 warianty drogi S-5 rozpatrzone w STE opracowanym w 2007 r., przyjmując wspólny początek dla wszystkich wariantów na istniejącej drodze krajowej Nr 5 w Korzeńsku. Ponadto w niniejszym studium opracowano dodatkowe warianty, z uwagi na uzyskane wyniki przeprowadzanej w terenie szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej.

Głównie w II etapie STEŚ analizowanych bliżej na tym samym stopniu szczegółowości osiem projektowanych wariantów przebiegu drogi S-5 oraz tzw. wariant A0 polegający na braku realizacji przedsięwzięcia.

2.2. Projektowane warianty drogi S-5

2.2.1. Wariant I (czerwony)

Trasa

Początek projektowanego wariantu I, podobnie jak wszystkich pozostałych wariantów, przyjęto na końcu projektowanej obwodnicy S-5 miejscowości Bojanów i Rawicz, tj. w km 108+758, któremu odpowiada kilometraż 307+050 istniejącej drogi krajowej Nr 5.

Koniec wariantu I, podobnie jak pozostałych wariantów, przyjęto w w Dębie Wrocławskiej, tj. na przecięciu projektowanej drogi ekspresowej S-5 z planowaną AOW.

Całkowita długość wariantu I wynosi ok. 46,9 km, z czego nowe odcinki stanowią ok. 41,1 km. Pozostałe 5,8 km stanowią odcinki przebiegające po trasie istniejącej drogi krajowej Nr 5.

Od Korzeńska, tj. od początku wariantu I w km 108+758 do miejscowości Borek wariant I przebiega po trasie istniejącej drogi Nr 5. Od miejscowości Borek do miejscowości Sanie, leżącej po południowej stronie ęmigrodu, wariant I przebiega po nowej trasie, która omija ęmigród po stronie zachodniej. Na odcinku tym wariant I dwukrotnie przecina linię

kolejow. NE-59 Poznań – Wrocław oraz przekracza dolinę rzeki Barycz i wpada do niej rzeką Świecznicą. W ramach projektowanego zachodniego omięcia śmigrodu wariant I na długości ok. 0,9 km przebiega w granicach projektowanego obszaru Natura 2000 „Ostoja nad Baryczką”.

Od miejscowości Sanie do miejscowości Krościna wariant I znów przebiega po trasie istniejącej drogi Nr 5.

Od miejscowości Krościna wariant I przebiega po nowej trasie omijając Prusice po stronie północno-wschodniej. Od Prusic do Trzebnicy wariant I przebiega po stronie północno-zachodniej istniejącej drogi Nr 5 w granicach siłowni w rejonie Trzebnicy. Od Trzebnicy do końca projektowanego odcinka drogi S-5, tj. do wjazdu „Widawa” wariant I znów przebiega po nowej trasie, przy czym na odcinku Trzebnica – Krynitzno po stronie zachodniej istniejącej drogi Nr 5, a pomiędzy Krynitznem i Widawą po stronie wschodniej. Na odcinku Krynitzno – Widawa wariant I przekracza dolinę rzeki Widawy w rejonie planowanych terenów zalewowych i następnie wchodzi na przecięciu z projektowaną Autostradą Obwodnicą Wrocławia (AOW) w wjeździe „Widawa”. Opracowana w ramach projektu AOW koncepcja wjazdu „Widawa” przewidywała wykonanie w I etapie tylko podłączenia do istniejącej drogi krajowej Nr 5. W związku z powyższym zaprojektowanie pozostałych elementów wjazdu „Widawa” zostanie dokonane w ramach koncepcji programowej i projektu budowlanego drogi S-5 Korzeńsko – wjeździe „Widawa”. Koniec projektowanego odcinka drogi S-5 zlokalizowany jest w km 155+800.

• Wjazdy

W przypadku wariantu I na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wjazdów:

- wjazd „Śmigrodek I/II” na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wjazd „Śmigród I/IA/II/IIA” na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 339 – śmigród – Wołów,
- wjazd „Sanie I/IA/II/IIA” na podłączeniu do S-5 istniejącej drogi Nr 5,
- wjazd „Krościna I/IA/II/IIA/III/IV” na podłączeniu do S-5 istniejącej drogi Nr 5,
- wjazd „Prusice I/IA/II/IIA/III/IV” na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wjazd „Trzebnica I/IA/III” na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą obwodnicą Trzebnicy w ciągu drogi Nr 5 i jednocześnie z drogą wojewódzką Nr 340,
- wjazd „Krynitzno I/IA/II/IIA/III/IV” na skrzyżowaniu drogi S-5 z projektowanym przebiegiem drogi Nr 5.

2.2.2. Wariant II (niebieski)

• Trasa

Początek i koniec wariantu II jest taki sam jak w wariantie I. Całkowita długość wariantu II wynosi ok. 46,4 km, z czego nowe odcinki stanowią ok. 41,4 km. Pozostałe 5,0 km stanowią odcinki przebiegające po trasie istniejącej drogi Nr 5.

Na odcinkach Korzeńsko – Prusice i Krynitzno – Widawa przebieg wariantu II jest taki sam jak wariant I. Na odcinku Prusice – Krynitzno wariant II przebiega całkowicie po

nowej trasie, która poprowadzona została w odległości ok. 4,0 km na zachód od istniejącej obwodnicy Trzebnicy w ciągu drogi Nr 5.

Na odcinku Prusice – Krynitzno wariant II przecina na długości ok. 9,0 km silnie pofalowany obszar Wzgórz Trzebnickich.

• Wzrost

W przypadku wariantu II na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wzrostów:

- wzrost A – migrodek I/II – na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wzrost A – migród I/IA/II/IIA – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 339 – migród – Wołów,
- wzrost A – Sanie I/IA/II/IIA – na podjeździe do S-5 istniejącej drogi Nr 5,
- wzrost A – Krościna I/IA/II/IIA/III/IV – na podjeździe do S-5 istniejącej drogi Nr 5,
- wzrost A – Prusice I/IA/II/IIA/III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wzrost A – Borkowice II/IIA/IV – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką Nr 340 Oborniki – Łęka – Trzebnica,
- wzrost A – Krynitzno I/IA/II/IIA/III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z projektowanym przebiegiem drogi Nr 5.

2.2.3. Wariant III (zielony)

• Trasa

Początek oraz koniec wariantu III jest taki sam jak wariantów I i II.

Całkowita długość wariantu III wynosi ok. 45,7 km, z czego nowe odcinki stanowią ok. 32,0 km. Pozostałe ok. 13,8 km stanowią odcinki przebiegające po istniejącej drodze Nr 5.

Na odcinku północnym, tj. od Korzeńska do Krościny wariant III przebiega po trasie istniejącej drogi Nr 5 na łącznej długości ok. 13,0 km.

Od miejscowości Sanie, tj. od km 121+850 do końca projektowanej drogi S-5 w miejscowości Widawa przebieg wariantu III jest taki sam jak wariantu I.

• Wzrost

W przypadku wariantu III na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wzrostów:

- wzrost A – migródek III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z projektowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej Nr 439 – migród – Milicz,
- wzrost A – migród III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z projektowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej Nr 339 – migród – Wołów,
- wzrost A – Krościna I/IA/II/IIA/III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wzrost A – Prusice I/IA/II/IIA/III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wzrost A – Trzebnica I/IA/III – na skrzyżowaniu drogi S-5 z istniejącą obwodnicą Trzebnicy w ciągu drogi Nr 5 i jednocześnie z drogą wojewódzką Nr 340,
- wzrost A – Krynitzno I/IA/II/IIA/III/IV – na skrzyżowaniu drogi S-5 z projektowanym przebiegiem drogi Nr 5.

2.2.4. Wariant IV (róŹowy)

• Trasa

Poczatek oraz koniec wariantu IV jest taki sam jak pozostaŹych wariantów.

Całkowita długość wariantu IV wynosi ok. 45,2 km, z czego nowe odcinki stanowi ok. 29,9 km. Pozostałe ok. 15,5 km stanowi odcinki przebiegające po trasie istniejącej drogi Nr 5.

Przebieg północnego fragmentu wariantu IV, tj. odcinka KorzeŹsko – Prusice jest taki sam jak wariantu III.

Natomiast na pozostałym odcinku, tj. od Prusic do Widawy przebieg wariantu IV jest taki sam jak wariantu II.

• Wzłóy

W przypadku wariantu IV na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wzłóy:

- wzłóy A – migródek III/IV na skrzyŹowaniu drogi S-5 z projektowanym przeŹwieniem drogi wojewódzkiej Nr 439 – migród – Milicz,
- wzłóy A – migród III/IV na skrzyŹowaniu drogi S-5 z projektowanym przeŹwieniem drogi wojewódzkiej Nr 339 – migród – WoŹów,
- wzłóy A – KroŹcina I/IA/II/IIA/III/IV na podŹwieszeniu do drogi S-5 istniejącej drogi Nr 5,
- wzłóy A – Prusice I/IA/II/IIA/III/IV na skrzyŹowaniu drogi S-5 z istniejącą drogą Nr 5,
- wzłóy A – Borkowice II/IIA/IV na skrzyŹowaniu z drogą wojewódzką Nr 340 Oborniki – InŹskie – Trzebnica,
- wzłóy A – Kryniczno I/IA/II/IIA/III/IV na skrzyŹowaniu drogi S-5 z projektowanym przeŹwieniem drogi Nr 5.

2.2.5. Wariant IA (złoty)

• Trasa

Wariant IA, róŹni się od wariantu I tylko innym przebiegiem drogi S-5 pomiędy KorzeŹkiem i Źmigrodem, uwzględnia stanowisko Urzędu Miejskiego w Źmigrodzie odnoŹnie projektowanego przebiegu drogi S-5.

W podjętej w dniu 29 kwietnia 2008 r. uchwale Rada Miejska w Źmigrodzie wypowiedziała się za przebiegiem drogi S-5, który przecina linię kolejową Poznań – Wrocław pomiędy KorzeŹkiem i Garbcami, natomiast omija miejscowość Garbce po stronie zachodniej i w rejonie wzłóy A – migród I/IA/II/IIA wŹtęcza się w wariant I.

Na pozostałym odcinku, tj. do wŹtęczenia do wzłóy A – Widawa przebieg wariantu IA jest taki sam jak wariantu I.

Całkowita długość wariantu IA wynosi 46,4 km, z czego nowe odcinki stanowi 43,0 km. Pozostałe 3,6 km stanowi odcinki przebiegające po istniejącej drodze Nr 5.

• Wzłóy

W przypadku wariantu IA na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wzłóy:

- wDłgA Ąmigród I/IA/II/IIAô na skrzyŹowaniu z drogŹwojewódzkŹNr 339 Źmigród Ź WaŹw,
- wDłgA ĄSanie I/IA/II/IIAô na podŹŹczeniu do S-5 istniejŹtej drogi Nr 5,
- wDłgA ĄKroŹcina I/IA/II/IIA/III/IVô na podŹŹczeniu do S-5 istniejŹtej drogi Nr 5,
- wDłgA ĄPrusice I/IA/II/IIA/III/IVô na skrzyŹowaniu drogi S-5 z istniejŹŹndrogŹNr 5,
- wDłgA ĄTrzebnica I/IA/IIIô na skrzyŹowaniu z istniejŹŹ obwodnicŹ Trzebnicy w ciŹgu drogi S-5 z projektowanym przedŹŹŹeniem drogi Nr 5,
- wDłgA ĄKrynyczno I/IA/II/IIA/III/IV na skrzyŹowaniu drogi S-5 z projektowanym przedŹŹŹeniem drogi Nr 5.

2.2.6. Wariant IIA (bŹŹkitny)

• Trasa

Wariant IIA róŹni siŹ od wariantu II tylko innym przebiegiem drogi S-5 pomiŹdzy KorzeŹskim i Źmigrodem, który na tym odcinku jest taki sam jak wariantu IA.

Na pozostaŹym odcinku, tj. od wDłgA Ąmigród I/IA/II/IIAô do wDłgA ĄWidawaô przebieg wariantu IIA jest taki sam jak wariantu II.

CaŹkowita dŹugoŹŹ wariantu II wynosi ok. 45,9 km, z czego nowe odcinki stanowiŹ ok. 43,5 km. PozostaŹe 2,5 km stanowiŹ odcinki przebiegajŹce po trasie istniejŹtej drogi Nr 5.

• WłgŹy

W przypadku wariantu IIA na projektowanej drodze S-5 przewiduje siŹ realizacjŹ nastŹpujŹcych włgŹw:

- wDłgA Ąmigród I/IA/II/IIAô na skrzyŹowaniu z drogŹwojewódzkŹNr 339 Źmigród Ź WaŹw,
- wDłgA ĄSanie I/IA/II/IIAô na podŹŹczeniu do S-5 istniejŹtej drogi Nr 5,
- wDłgA ĄKroŹcina I/IA/II/IIA/III/IVô na podŹŹczeniu do S-5 istniejŹtej drogi Nr 5,
- wDłgA ĄPrusice I/IA/II/IIA/III/IVô na skrzyŹowaniu S-5 z istniejŹŹndrogŹNr 5,
- wDłgA ĄBorkowice II/IIA/IVô na skrzyŹowaniu drogi S-5 z drogŹwojewódzkŹNr 340 Trzebnica Ź Oborniki Ź lŹskie,
- wDłgA ĄKrynyczno I/IA/II/IIA/III/IVô na skrzyŹowaniu drogi S-5 z projektowanym przedŹŹŹeniem drogi Nr 5.

2.2.7. Wariant IB (brŹzowy)

• Trasa

Wariant IB, róŹniŹcy siŹ od wariantu I tylko innym przebiegiem drogi S-5 pomiŹdzy Źmigrodem i Prusicami, uwzglŹdnia wnioski wynikajŹce z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w tym rejonie.

Generalnie wariant IB na ww. odcinku przebiega po nowej trasie zlokalizowanej na zachód od istniejŹtej drogi krajowej Nr 5 z jednoczesnym ominiŹciem Prusic po stronie poŹudniowo-zachodniej. Na pozostaŹych odcinkach przebieg wariantu IB jest taki sam jak wariantu I. CaŹkowita dŹugoŹŹ wariantu IB wynosi ok. 47,8 km.

ñ Wzły

W przypadku wariantu IB na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wzmów:

- ñ wzm A migródó ñ jak w wariancie I,
- ñ wzm A migródó ñ jak w wariancie I,
- ñ wzm A Krościnaó na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 47563,
- ñ wzm A Prusiceó na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 47547,
- ñ wzm A Trzebnicaó ñ jak w wariancie I,
- ñ wzm A Krynicznoó ñ jak w wariancie I.

2.2.8. Wariant IIIA (jasno-zielony)

ñ Trasa

Wariant IIIA, różni się od wariantu III tylko innym przebiegiem drogi S-5 w rejonie Prusic oraz na odcinku Kryniczno ñ wzm A Widawaó uwzględnia wnioski wynikające z przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w tych rejonach.

W rejonie Prusic wariant IIIA poprowadzony został po stronie południowo-zachodniej miasta. Natomiast na odcinku Kryniczno ñ wzm A Widawaó wariant IIIA przebiega pomiędzy Kryniczmem i Rogóćm, a następnie przecina istniejącą drogę krajową Nr 5 pomiędzy Kryniczmem i Psarami. Na pozostałych odcinkach przebieg wariantu IIIA jest taki sam jak wariantu III. Całkowita długość wariantu IIIA wynosi ok. 46,3 km.

ñ Wzły

W przypadku wariantu IIIA na projektowanej drodze S-5 przewiduje się realizację następujących wzmów:

- ñ wzm A migródó ñ jak w wariancie III,
- ñ wzm A migródó ñ jak w wariancie III,
- ñ wzm A Krościnaó na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 47563,
- ñ wzm A Prusiceó na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 47547,
- ñ wzm A Trzebnicaó ñ jak w wariancie III,
- ñ wzm A Krynicznoó na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową Nr 5.

3. UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE

W zakresie ochrony Środowiska Wykonawca STEŚ jest zobowiązany do opracowania szczegółowego Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na Środowisko. Dla wszystkich analizowanych wariantów wyszczególnione zostaną w Raporcie możliwości do wystąpienia zagrożenia oraz wskazane działania i środki mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację negatywnych oddziaływań na Środowisko.

Bez względu na wybór wariantu, w celu ochrony przed hałasem przewiduje się budowę ekranów akustycznych w miejscach znajdujących z zabudową mieszkaniową oraz terenami rekreacyjnymi. Ich dokładna lokalizacja oraz wysokość zostanie określona w Raporcie o oddziaływaniu inwestycji na Środowisko, na podstawie obliczonych przewidywanych

zasięgów hałasu oraz obowiązujących norm w tym zakresie.

Projektowana droga będzie spełniała aktualnie wymagane standardy w zakresie ochrony Środowiska naturalnego. Zaprojektowane zostaną między innymi urządzenia oczyszczające wody powierzchniowe, nowe nasadzenia roślinności oraz przejścia dla zwierząt. W zakresie ochrony przyrodniczych obszarów chronionych przewiduje się

- zaprojektowanie urządzeń oczyszczających wody powierzchniowe,
- wykonanie nasadzeń roślinności pełniącej rolę Środowiskowotwórczą krajobrazową i rekompensującą niebłahy wycinków Roślinności, ta stworzy siedliska zastępcze dla bytowania zwierząt. Nasadzenia drzew i krzewów wzbogacą krajobraz postrzegany od strony użytkownika drogi, a jednocześnie będą pełniły funkcje pochłaniania zanieczyszczeń i tłumienia hałasu drogowego,
- zaprojektowanie przejść dla zwierząt dużych i przepustów z płotkami dla drobnej zwierzyny.

W stanie istniejącym nie ma możliwości zastosowania tych urządzeń, a tym samym poprawy stanu Środowiska, zwłaszcza w odniesieniu do dotrzymania norm hałasu w środowisku licznych miejscowości, przez które przechodzi istniejąca droga Nr 5.