



Załącznik do decyzji Burmistrza Międzychodu z dnia 12 września 2023 r.; znak: RKS.6220.1.2023

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie obwodnicy miejscowości Kamionna w ciągu drogi krajowej nr 24. W związku z jej realizacją, zakres prac przewidzianych do wykonania obejmować będzie w szczególności:

- budowę odcinka drogi krajowej,
- budowę skrzyżowań drogowych,
- budowę dróg do obsługi ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi klasy GP,
- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą krajową,
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą krajową (m. in. mosty, wiadukty, przepusty oraz obiekty pełniące funkcję przejść dla zwierząt),
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, zbiornik retencyjno-infiltracyjny i inne,
- budowę przepustów i rur odwodnieniowych pod zjazdami,
- budowę urządzeń ochrony środowiska (m.in. ekrany dźwiękochłonne, zieleń ochronna, ogrodzenie drogi),
- budowę oświetlenia drogowego,
- usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (m.in. bariery ochronne, balustrady, oznakowanie),
- budowę miejsc do kontroli i ważenia pojazdów,
- inne elementy wymagane przepisami prawa.

Dodatkowo projektuje się budowę drogi dla pieszych i rowerów na początku i końcu planowanej obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 24. W celu uzupełnienia istniejącej sieci dróg lokalnych i gospodarczych oraz umożliwienia dojazdu do okolicznych pól zaprojektowano dodatkowe jezdnie drogi krajowej zlokalizowane w pasie drogi krajowej. Dla planowanego układu drogowego przyjęto następujące parametry projektowe

- 1) droga krajowa nr 24 (obwodnica m. Kamionna): klasa techniczna drogi GP; 2 pasy ruchu; przekrój drogowy (uliczny w obrębie mostu/wiaduktu); szerokość podstawowa jezdni 7,0 m (2 x 3,50 m); długość projektowanych odcinków ok. 3,4 km.
- 2) droga powiatowa nr 1721P: klasa techniczna drogi Z; 2 pasy ruchu; przekrój drogowy (uliczny w obrębie wiaduktu); szerokość podstawowa jezdni 6,0 m (2 x 3,00 m); długość projektowanych odcinków ok. 0,240 km.
- 3) starodroże drogi krajowej nr 24 (droga nr 1, droga nr 2): klasa techniczna drogi L; 2 pasy ruchu; przekrój drogowy; szerokość podstawowa jezdni 7,0 m (2 x 3,50 m); długość projektowanych odcinków: droga nr 1 ok. 0,160 km, droga nr 2 ok. 0,109 km.
- 4) droga gminna nr 229516P: klasa techniczna drogi L; 2 pasy ruchu; przekrój drogowy; szerokość podstawowa jezdni 5,5 m (2 x 2,75 m); długość projektowanych odcinków: ok. 0,143 km.
- 5) drogi wewnętrzne: 2 pasy ruchu; przekrój drogi wewnętrznej nr 1 drogowy; przekrój drogi wewnętrznej nr 2 uliczny jednostronny; szerokość podstawowa jezdni 5,0 m (2 x 2,50 m); długość projektowanych odcinków: droga wewnętrzna nr 1 ok. 0,090 km, droga wewnętrzna nr 2 ok. 0,080 km.



6) dodatkowe jezdnie drogi krajowej: klasa techniczna drogi D; 1 pas ruchu; przekrój drogowy; szerokość podstawowa jezdni 3,5 m; długość projektowanych odcinków: dodatkowa jezdnia nr 1 ok. 0,565 km, dodatkowa jezdnia nr 2 ok. 0,151 km.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z terenu obwodnicy będzie realizowane poprzez projektowane odpływowe rowy, w których odbywać się będzie ich infiltracja i odparowanie, a w sytuacjach wystąpienia obfitych opadów nadmiar wód będzie mógł odpływać do cieków przecinanych przez planowany układ drogowy, istniejących rowów drogowych lub projektowanego zbiornika retencyjno-infiltracyjnego. Zbiornik retencyjno-infiltracyjny zostanie wykonany ze skarpami umocnionymi betonowymi płytami ażurowymi. Wody opadowe i roztopowe z mostu na rzece Kamionka planuje się zebrać poprzez system wpustów i przykanalików z odprowadzeniem do rzeki Kamionki. W rejonie lokalizacji drogi dla pieszych i rowerów bezpośrednio przy jezdni projektuje się wykonać odwodnienie w postaci ścieku z kostki i odprowadzenie wód poprzez system wpustów i przykanalików do kanalizacji deszczowej, a następnie do rowu odwadniającego. Na obszarach, w których projektuje się nasypy o wysokości $\geq 2,0$ m planuje się zebranie wód z jezdni do ścieków trójkątnych, a następnie odprowadzenie wód poprzez system wpustów i przykanalików lub ścieków skarpowych do rowów odwadniających.

Odwodnienie dróg bocznych będzie odbywać się głównie powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych, gdzie wody będą podlegać infiltracji, odparowaniu lub będą odpływać do projektowanych rowów drogowych obwodnicy. W przypadku wysokich nasypów, bądź krawężników przy krawędzi jezdni, odwodnienie odbywać się będzie powierzchniowo do projektowanych wpustów, a dalej poprzez kanalizację deszczową do projektowanych rowów drogowych i miejsc zrzutu. Szczelna kanalizacja deszczowa zostanie zastosowana: od km ok. 1+170 do km ok. 1+260 drogi krajowej nr 24; w rejonie wiaduktu nad drogą krajową nr 24, od km ok. 0+050 do km ok. 0+135 drogi powiatowej nr 1721P; od km ok. 0+105 do km ok. 0+160 drogi nr 1, od km ok. 0+060 do km ok. 0+105 drogi nr 2.

Element odwodnienia drogi będą też stanowić projektowane przepusty łączące ze sobą rowy drogowe. Zaprojektowano przepusty kołowe z rur HDPE Ø1000mm: w km ok. 0+018,10 projektowanej drogi wewnętrznej nr 2, w km ok. 0+076,70 projektowanej DG nr 229516P, w km ok. 0+037,00 projektowanej drogi nr 2 oraz przepusty skrzynkowe z prefabrykatów żelbetowych 120x120 cm: w km ok. 0+590,00 projektowanej obwodnicy, w km ok. 0+059,10 projektowanej drogi wewnętrznej nr 2, w km ok. 2+790,00 projektowanej obwodnicy.

Realizacja inwestycji związana będzie z zabezpieczeniem ropociągu „Przyjaźń”, przecinanego przez planowany układ drogowy, na długości kilkudziesięciu metrów. Prace nie będą związane ze zmianą trasy jego przebiegu czy głębokości jego ułożenia, ograniczą się jedynie do montażu na kolidującym odcinku rury ochronnej dwudzielnej. Planowana inwestycja wiąże się ponadto z zajęciem terenów leśnych o powierzchni ok. 1,8 ha, a także z pracami na ciekach, tj. umocnieniem koryta rzeki Kamionki i regulacją koryta Dopływu ze Skrzydlewa.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie również następujących obiektów inżynierskich:

- 1) Obiekt mostowy OM-2 w miejscu kolizji z projektowaną drogą wewnętrzną nr 1.
- 2) Wiadukt WD-1 w miejscu kolizji z projektowaną drogą powiatową nr 1721P.
- 3) Wiadukt WD-2 w miejscu kolizji z projektowaną drogą wewnętrzną nr 2.
- 4) Obiekt mostowy OM-1 nad ciekiem Dopływ ze Skrzydlewa w km ok. 0+417 obwodnicy; pod obiektem OM-1 (Dopływ ze Skrzydlewa) przestrzeń dostępna dla migracji zwierząt wyniesie min 2 m szerokości i 1,5 m wysokości, wymagany współczynnik względnej ciasnoty będzie $>0,07$.
- 5) Most M-1 nad rzeką Kamionką w km ok. 1+228 obwodnicy; podpory obiektu znajdować się będą w odległości przynajmniej 20 m od koryta cieku; pod obiektem M-1 (Kamionka) przestrzeń



dostępna dla migracji zwierząt posiadać będzie, szerokość minimum równą co najmniej podwójnej szerokości cieku, a jej wysokość będzie większa niż 5m.

Technologia budowy mostów zakłada prowadzenie robót przy zachowaniu ciągłości przepływu wody w ciekach, nie przewiduje się realizacji podpór nurtowych ani tymczasowych podpór w korytach rzek. Prace związane z realizacją mostu na cieku Dopływ spod Skrzydlewa będą prowadzone w systemie połówkowym lub przy wykorzystaniu by-passu. Zakłada się umocnienie skarp koryt przekraczanych cieków pod mostami i w bezpośrednim ich otoczeniu. Umocnienia wykonane zostaną z materiałów naturalnych. Roboty w obrębie koryta Kamionki wykonane zostaną bez zmiany kształtu i przebiegu koryta. W przypadku Dopływu ze Skrzydlewa, z uwagi na zastosowaną konstrukcję mostu o węższym świetle, dopuszcza się lokalną regulację przebiegu koryta pod obiektem. Planowane prace dotyczyć będą odcinka cieku o długości ok. 121 m, co stanowi ok. 0,95 % długości cieku. Długość tego odcinka cieku po przełożeniu wyniesie ok. 116 m. Koryto rzeki posiada już obecnie ograniczoną naturalność, zostało na znacznej długości ukształtowane w formie kanału-rowu. Do umocnienia nowo ukształtowanego przebiegu rzeki przewiduje się wykorzystać materiały naturalne jak kamień, kosze gabionowe, faszyna, przy czym ostateczny kształt prac i rodzaj wykorzystanego materiału zostaną uzgodnione z zarządcą cieku.