

# Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39



Opole, 21.11.2024 r.

## Etap przygotowawczy

### Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39



Klasa drogi **GP**

Przekrój **1x2**

Długość zadania **około 8,7 km**

Proces przygotowawczy **2019-2025**

Lata realizacji **2026 – 2029**

Szacunkowy łączny koszt inwestycji

**360,000 zł**

Źródło finansowania **Program budowy**

**100 obwodnic**

#### Zakres:

- budowa pełnego zakresu obwodnicy Brzegu o parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego w ciągu drogi krajowej nr 39
- budowa 5 skrzyżowań drogowych, wiaduktów i mostów, w tym mostu przez rzekę Odrę

## Podstawa opracowania

Zadanie polegające na budowie obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39 jest realizowane w oparciu o Program Inwestycji podpisany przez Ministra Infrastruktury w dniu 16.10.2018 r. Inwestycja znajduje się w Rządowym Programie budowy 100 obwodnic.



## Ogólny zakres planowanej inwestycji:

- budowa drogi krajowej nr 39 (obwodnicy)
- budowa skrzyżowań i przejazdów drogowych
- budowa i przebudowa obiektów inżynierskich (w tym budowę mostu nad rzeką Odrą)
- budowa połączeń do obsługi terenów przyległych do projektowanej drogi
- budowa obwodu utrzymania dróg komunikacyjnych wraz z magazynem soli
- budowa systemu odwodnienia projektowanego układu komunikacyjnego
- budowa obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu
- budowa urządzeń ochrony środowiska i wyposażenia drogi, ITS, kanałów technologicznych
- budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym Systemu Zarządzania Ruchem
- budowa oświetlenia drogowego
- przebudowa kolidującej infrastruktury technicznej
- przebudowa ciągów pieszych i rowerowych

## Cele inwestycji:

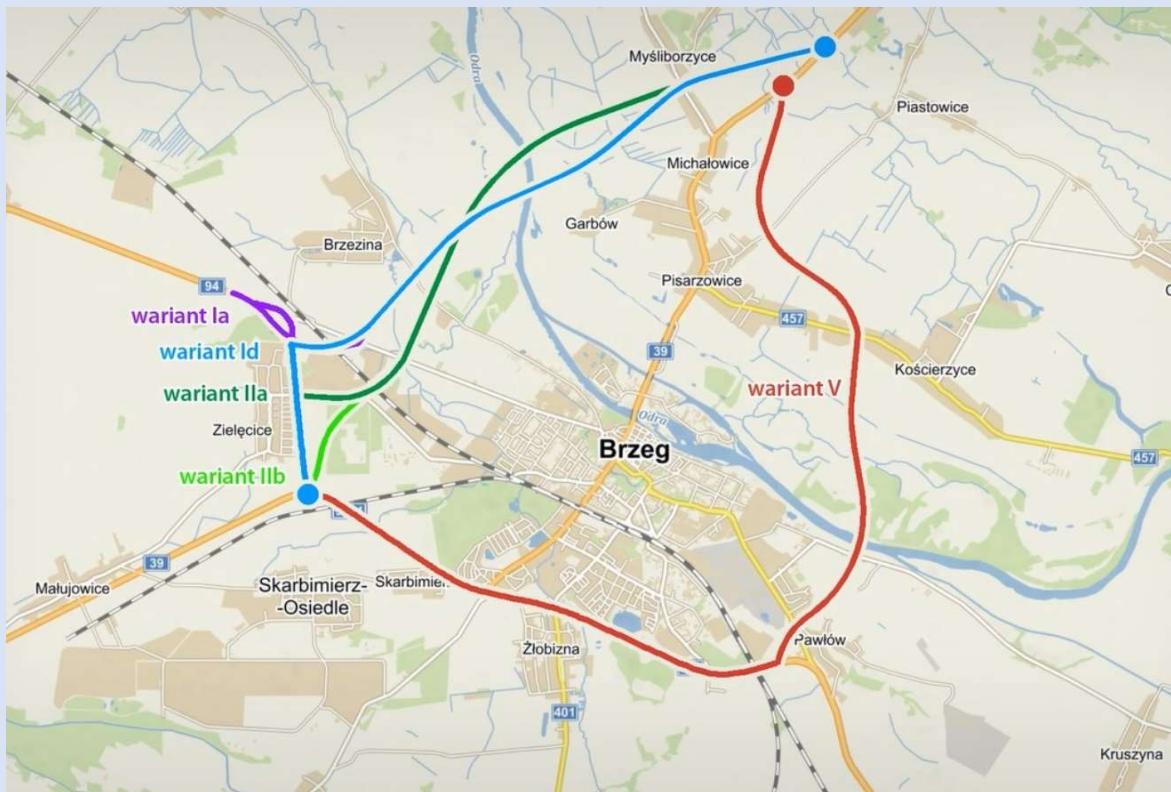
Główne cele budowy obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej DK39:

- wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta Brzegu
- stworzenie alternatywnej przeprawy przez Odrę
- poprawa bezpieczeństwa ruchu na kierunku DK39
- poprawa przepustowości i ruchu tranzytowego na kierunku DK39
- poprawa bezpieczeństwa ruchu i przepustowości na pozostałych drogach
- usprawnienie układu komunikacyjnego
- poprawa warunków środowiskowych tj. zmniejszenie emisji spalin oraz poziomu hałasu m.in. poprzez upłynnienie ruchu i budowę ekranów akustycznych
- aktywizacja gospodarcza obszarów zlokalizowanych wzdłuż projektowanych tras drogowych

## Etapy inwestycji:

- I etap przygotowania inwestycji do realizacji obejmował opracowanie Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego oraz materiałów do uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Wniosek o uzyskanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu (RDOŚ w Opolu) w dniu 3.06.2022 r. . Decyzja środowiskowa została wydana w czerwcu br., a w lipcu z-ca Wójta Gminy Skarbimierz działając w imieniu wójta Gminy Skarbimierz wniósł odwołanie do wydanej decyzji. Obecnie sprawa jest procedowana przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska (GDOŚ).
- II etap obejmuje opracowanie Koncepcji Programowej – obecnie realizowany.

## Warianty inwestycji:



W ramach opracowania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego opracowano 5 wariantów przebiegu trasy drogowej, które były przedmiotem wielokryterialnej analizy porównawczej (1a, 1d, 2a, 2b, 5).

**W wyniku przeprowadzonych analiz do Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został rekomendowany wariant 1d.**



## Analiza wielokryterialna – wybór wariantu rekomendowanego do wydania DŚU

A. Kryterium środowiskowe i społeczne	- waga kryterium	40%
B. Kryterium techniczne	- waga kryterium	30%
C. Kryterium ekonomiczne	- waga kryterium	30%
	Suma	100%

### PODSUMOWANIE

Nazwa kryterium	waga kryterium	ocena wariantów				
		W1.A	W1.D	W2.A	W2.B	W.5
Środowiskowe i społeczne	0,4	0,94	1,00	0,89	0,82	0,66
ocena z wagą		0,38	0,40	0,36	0,33	0,26
Techniczne	0,3	0,80	0,84	0,81	0,81	0,69
ocena z wagą		0,24	0,25	0,24	0,24	0,21
Ekonomiczne	0,3	0,84	0,94	0,91	0,97	0,92
ocena z wagą		0,25	0,28	0,27	0,29	0,28
razem	1,0	0,87	0,93	0,87	0,86	0,75

ocena najwyższa oznacza wariant najbardziej korzystny

**Wariant 1 D - 1 miejsce**

Wariant 1 A - 2 miejsce

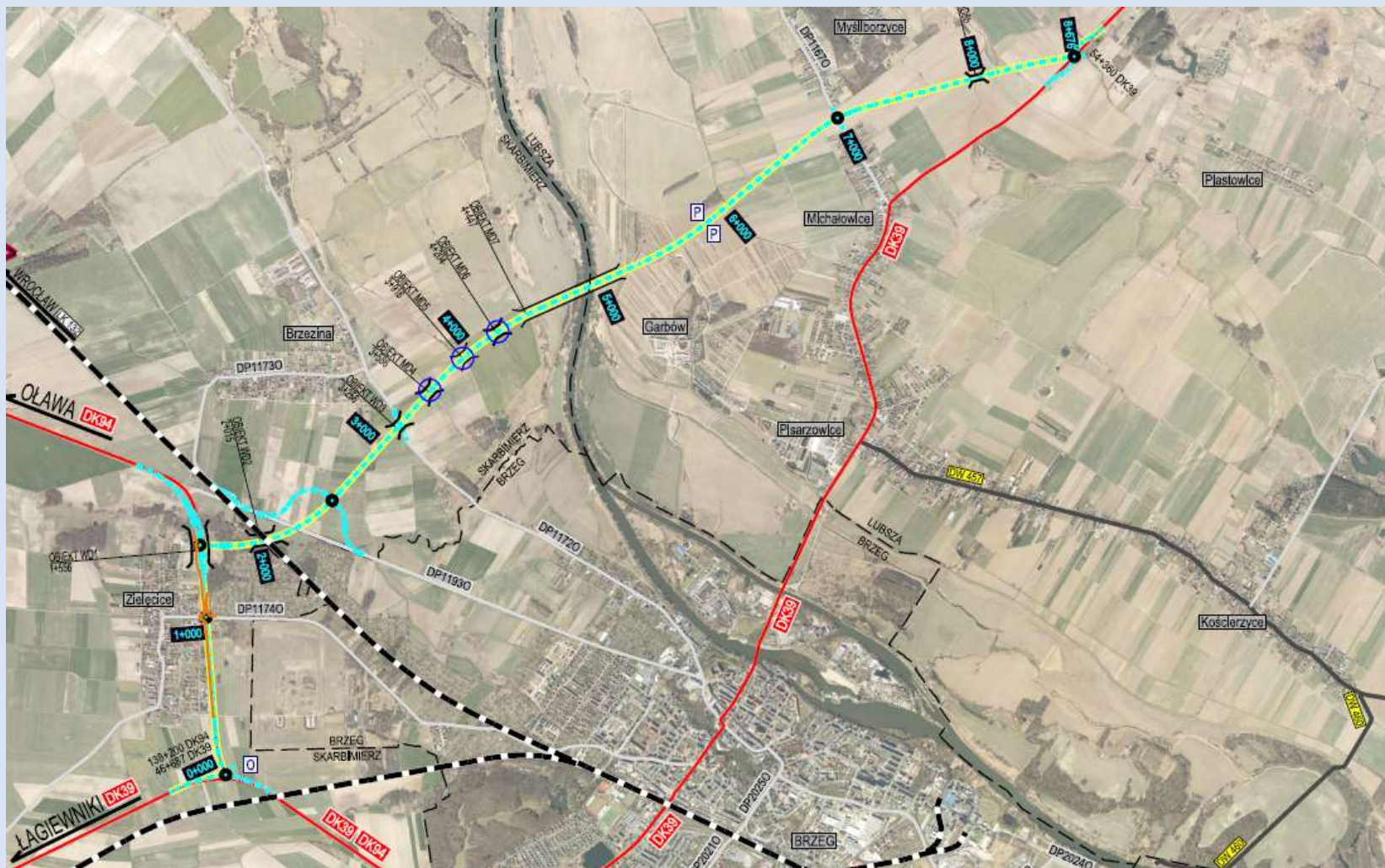
Wariant 2 A - 2 miejsce

Wariant 2 B- 3 miejsce

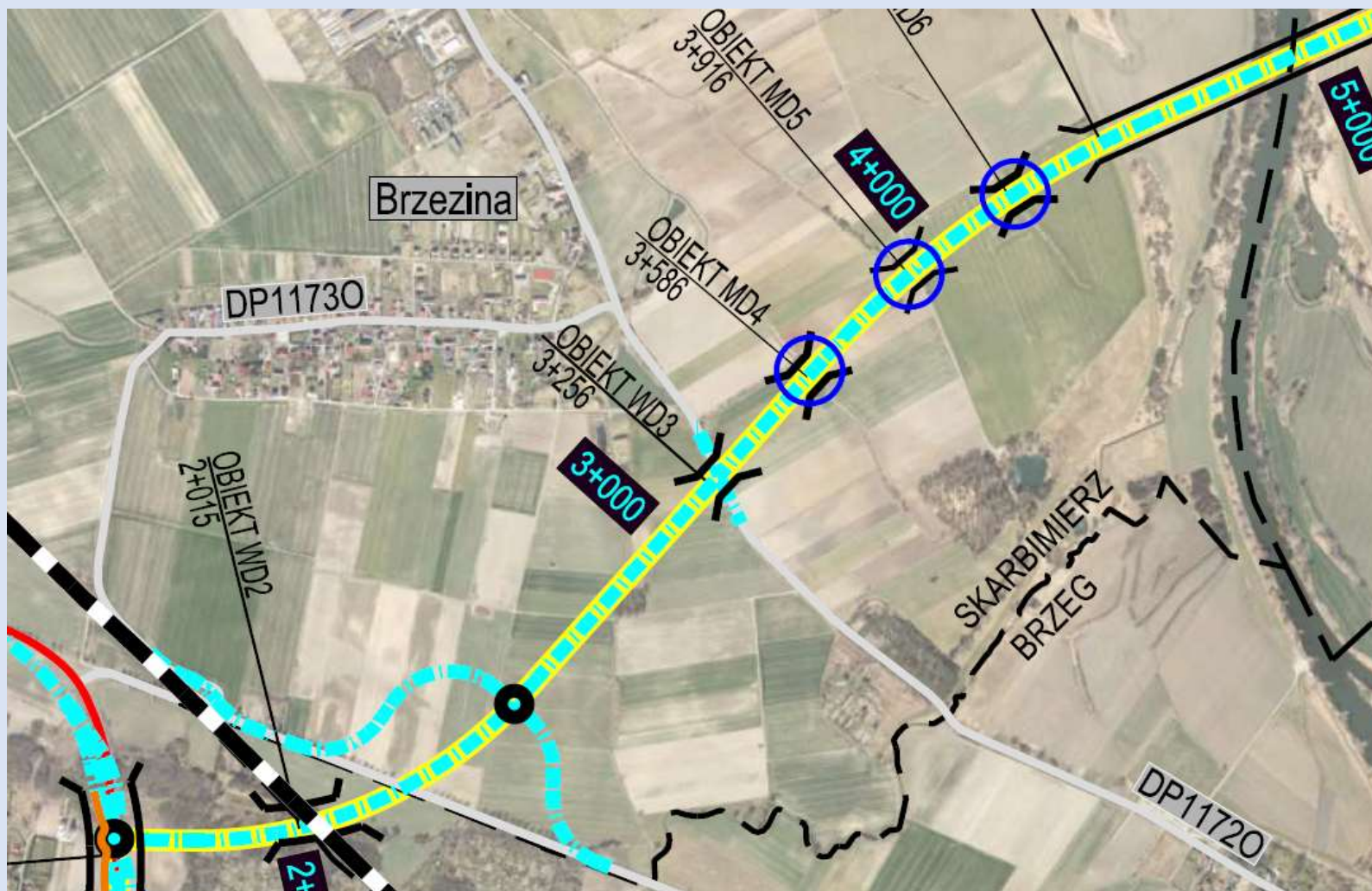
Wariant 5 - 4 miejsce



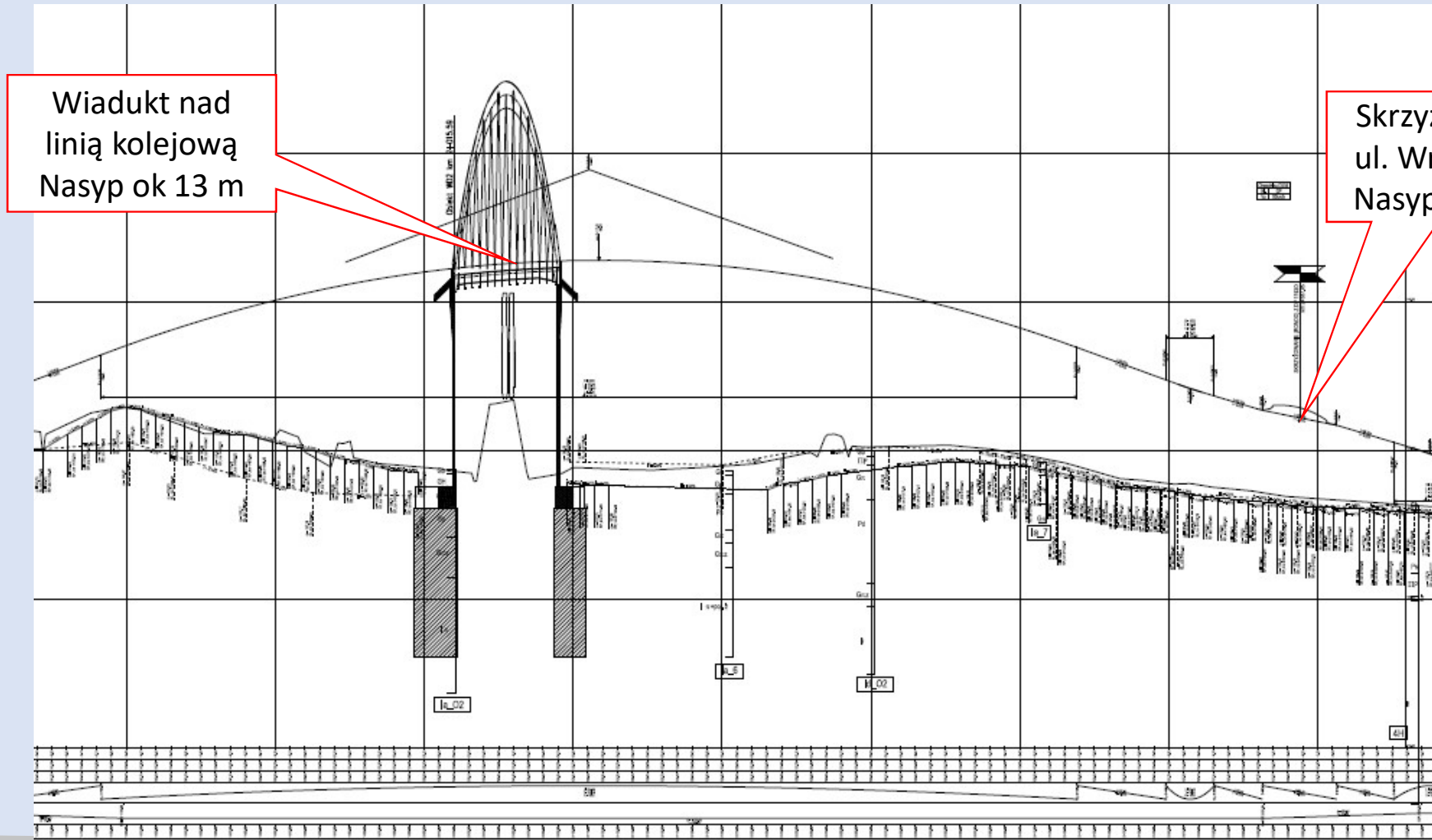
## Orientacyjny przebieg inwestycji:



## Orientacyjny przebieg inwestycji w obrębie m. Brzezina:



## Usytuowanie wysokościowe obwodnicy (niweleta drogi):

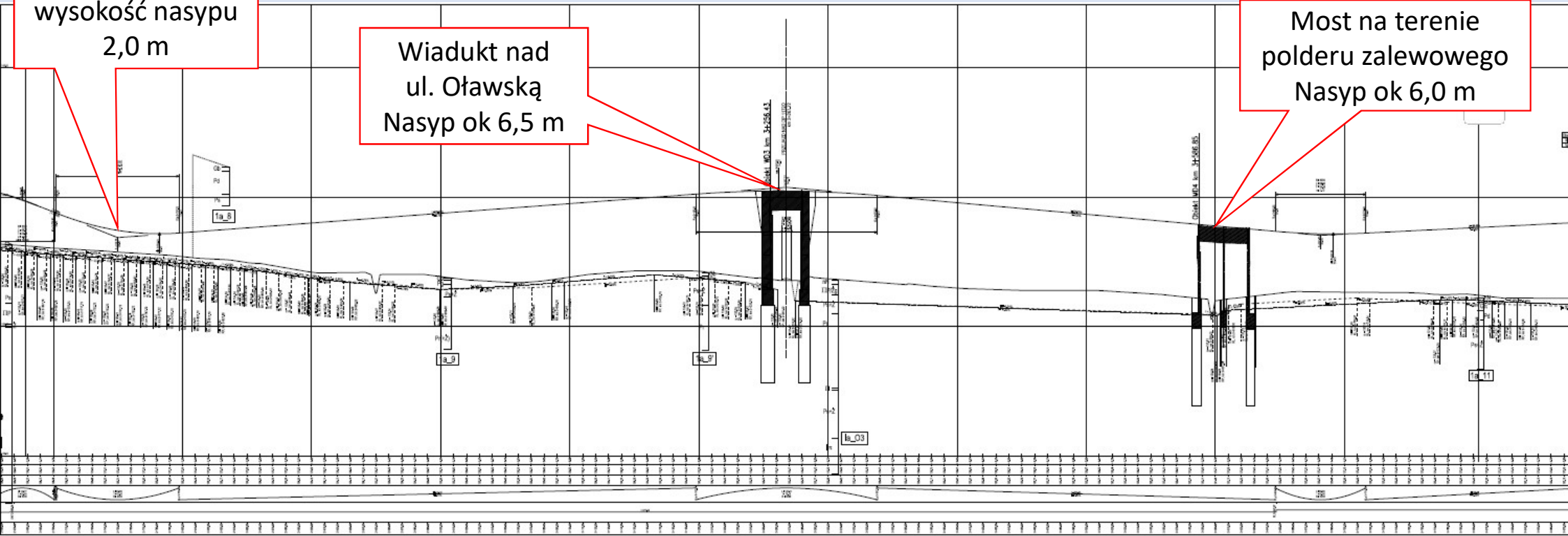


## Usytuowanie wysokościowe obwodnicy (niweleta drogi):

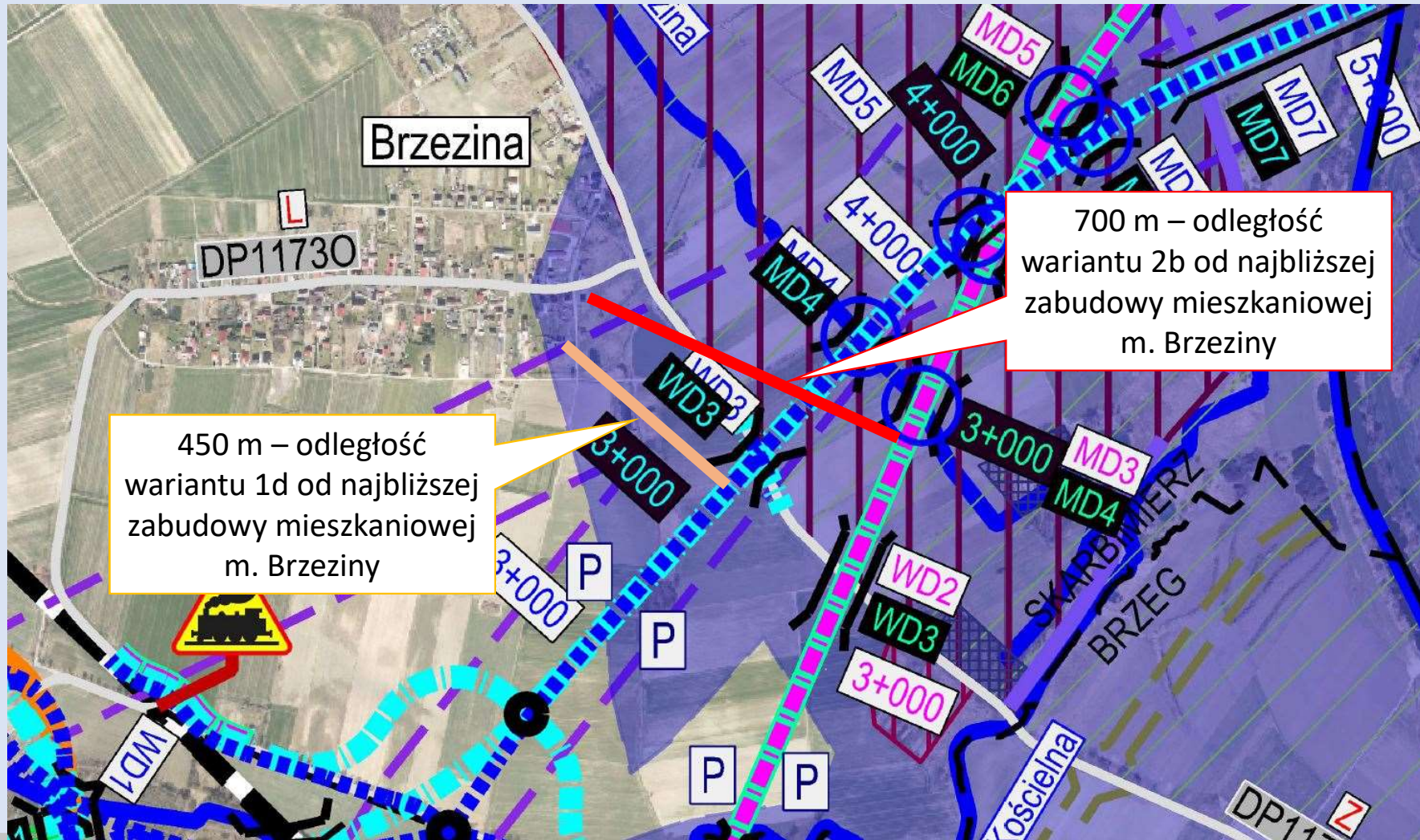
Minimalna  
wysokość nasypu  
2,0 m

Wiadukt nad  
ul. Oławską  
Nasyp ok 6,5 m

Most na terenie  
polderu zalewowego  
Nasyp ok 6,0 m

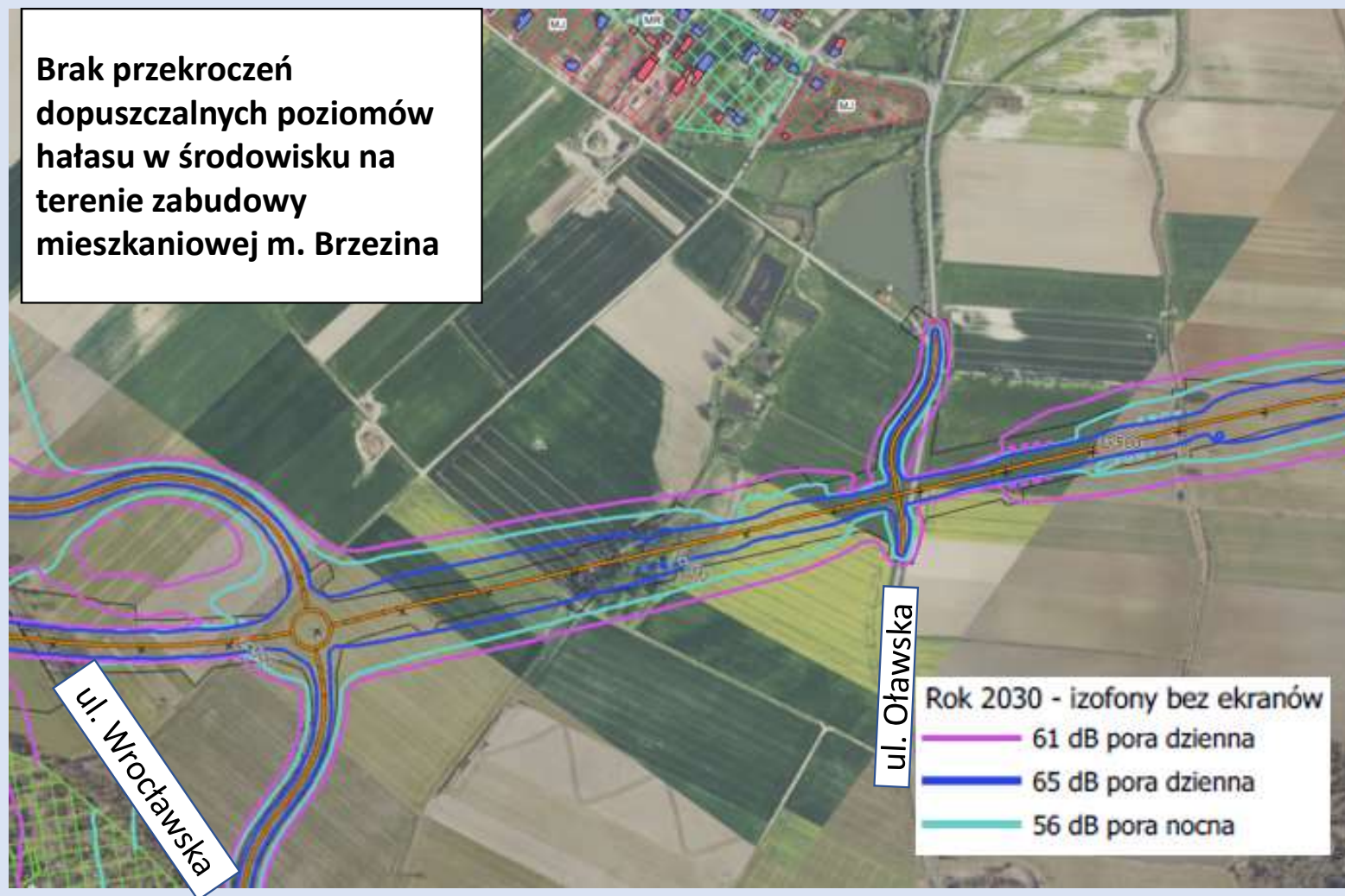


## Orientacyjny przebieg obwodnicy w obrębie m. Brzezina:

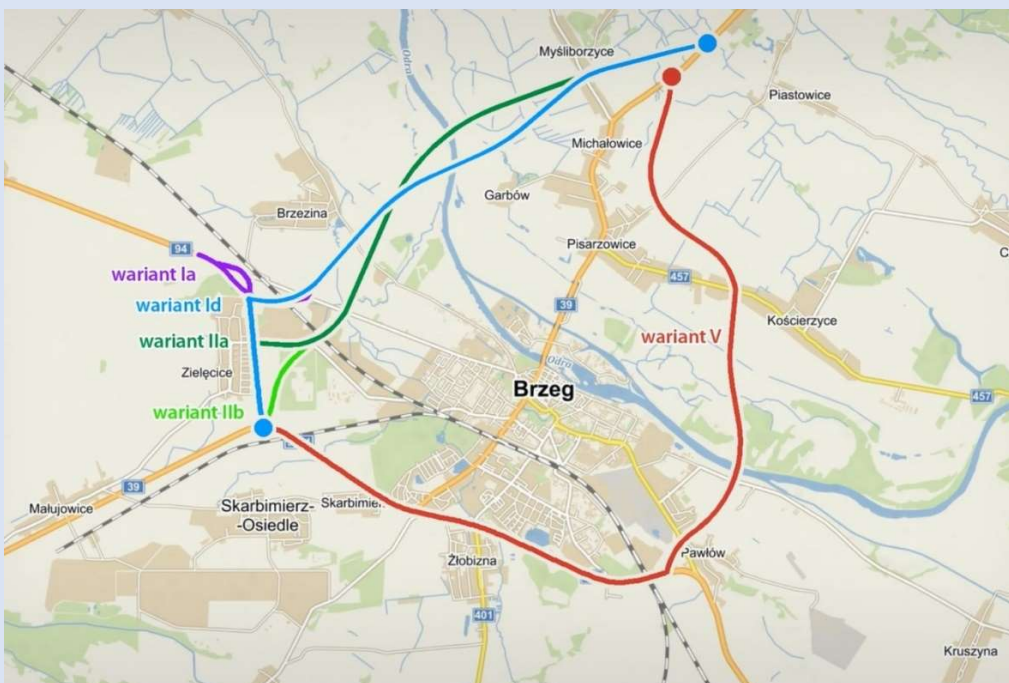


## Analiza akustyczna:

Brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenie zabudowy mieszkaniowej m. Brzezina



## Zgodność przebiegu wariantów obwodnicy z MPZP:



Zgodność wariantów z MPZP Gminy Skarbimierz oraz Gminy Lubsza:

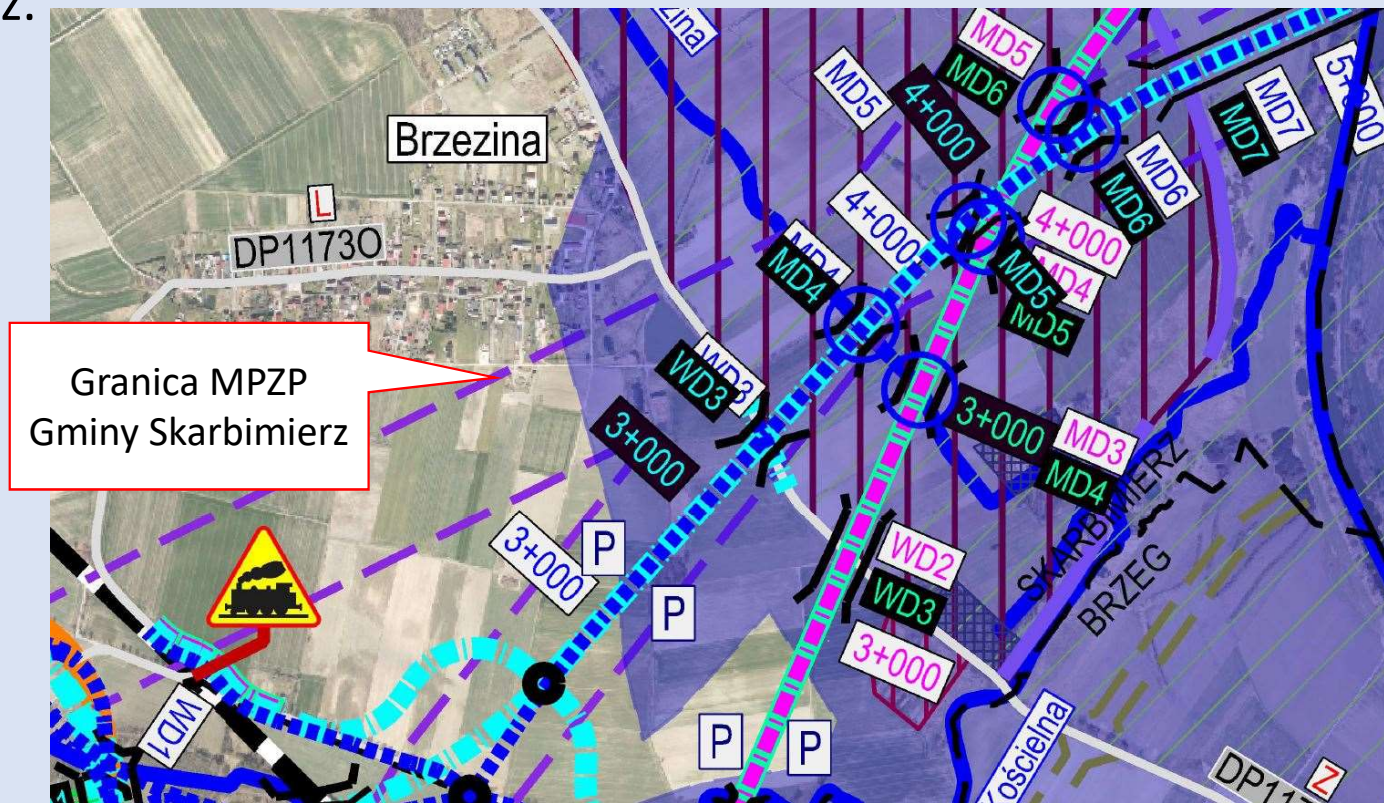
- **1a – 66%**
- **1d – 67%**
- **2a – 60%**
- **2b – 69%**

Zgodność wariantów z MPZP Gminy Skarbimierz:

- **1a – 55%**
- **1d – 58%**
- **2a – 32%**
- **2b – 46%**

## Przebieg obwodnicy w wariantie 1d w obrębie m. Brzezina na tle MPZP Gminy Skarbimierz:

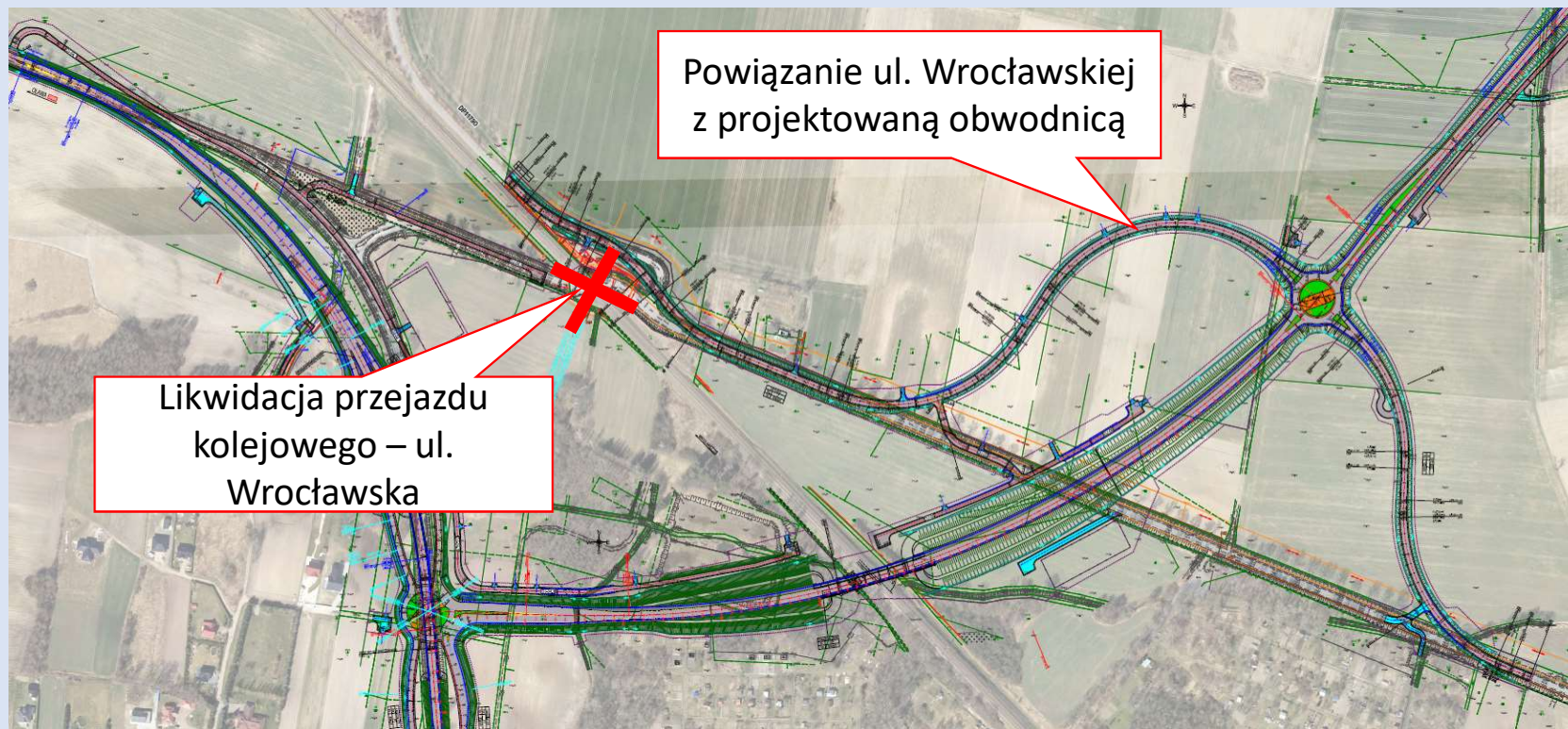
- Przebieg obwodnicy Brzegu od skrzyżowania z drogą powiatową DP11930 (ul. Wrocławska), do rzeki Odry (granica administracyjna Gminy Skarbimierz) jest w pełni zgodny z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Skarbimierz.





## Zmiany w rozwiązaniach projektowych w obrębie m. Brzezina na etapie projektowania

- Bezpośrednie włączenie ul. Wrocławskiej do projektowanej obwodnicy poprzez skrzyżowanie typu rondo, co zapewnia pełną i nieograniczoną komunikację mieszkańców m. Brzezina na kierunku Brzeg, Wrocław, Namysłów.



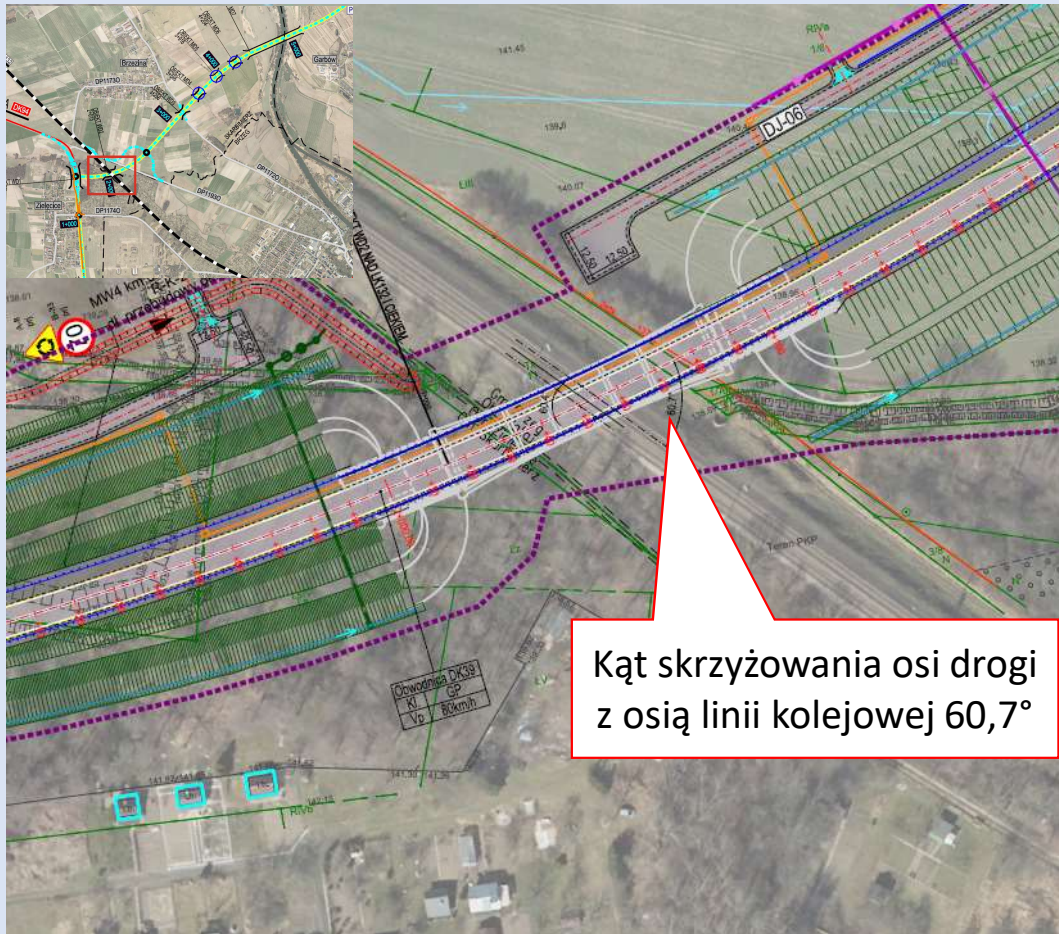
## Zmiany w przebiegu obwodnicy w obrębie m. Brzezina na etapie projektowania

- **Korekta przebiegu obwodnicy** pomiędzy ul. Wrocławską a rzeką Odrą – trasa obwodnicy została odsunięta od miejscowości Brzezina – **na wniosek mieszkańców m. Brzeziny** złożony po spotkaniu informacyjnym w 2019 r.



## Istotne ograniczenia techniczne dla przebiegu obwodnicy Brzegu w obrębie m. Brzezina

- Kąt skrzyżowania projektowanej obwodnicy z linią kolejową



Przepisy:

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

§26:

1. Kąt skrzyżowania osi drogi (pasa ruchu) z osią toru linii kolejowej lub bocznic kolejowej, zwany dalej „kątem skrzyżowania ( $\alpha$ )”, wynosi  $90^\circ$
2. Na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych dopuszcza się zastosowanie kąta skrzyżowania ( $\alpha$ ) spełniającego warunek:  $120^\circ \geq \alpha \geq 60^\circ$

## Istotne ograniczenia techniczne dla przebiegu obwodnicy Brzegu w obrębie m. Brzezina

- Przejście obwodnicą mostem dł. 616 m przez rz. Odrę



- Optymalny kąt przecięcia projektowanej drogi z korytem rz. Odry 60° (idealny kąt przecięcia 90°)
- Optymalna lokalizacja z uwagi na szerokość pomiędzy wałami rz. Odry

## Ruch prognozowany w 2030 r. – wariant 1d:



Dziękuję za uwagę

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad**

**Oddział w Opolu**

ul. Niedziałkowskiego 6

45-085 Opole

tel. 77 401 63 00

e-mail: [sekretariat\\_opole@gddkia.gov.pl](mailto:sekretariat_opole@gddkia.gov.pl)

[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

[www.facebook.com](http://www.facebook.com)

[www.twitter.com/gddkia](http://www.twitter.com/gddkia)

