ZARZĄD POWIATU
CIESZYŃSKIEGO
ul.Bobrecka 29
43 - 400 C I E S Z Y N

BR.0003.1.15.2016

Cieszyn, dnia 05.05.2016r.

RADA POWIATU
CIESZYŃSKIEGO
wpłynęło
data 13.05.2016.....
nr .....

Sz. P.
Czesława Haczek
Radna Powiatu Cieszyńskiego

W odpowiedzi na Pani interpelację z dnia 08.04.2016r. Zarząd Powiatu informuje, co następuje:

1. Realizacja robót utrzymaniowych (w tym pielęgnacja zieleni przydrożnej) na skrzyżowaniach dróg różnych kategorii należy do obowiązków Zarządcy drogi wyższej kategorii, czyli w tym przypadku (skrzyżowanie drogi wojewódzkiej DW937 z DP 2616 S w Kończycach Wielkich) do ZDW Katowice. Stosowne pismo w tej sprawie zostanie skierowane do ZDW Katowice.
2. Remont ul. Dworcowej w Kończycach Wielkich był brany pod uwagę w trakcie tworzenia planu remontów dróg na bieżący rok. Ostatecznie do realizacji w br. Zarząd Powiatu Cieszyńskiego w uzgodnieniu z Gminą Hażlach przyjął remont następujących odcinków:
   - droga powiatowa 2620 S – ul. Gumieńska w Zamarskach na odcinku ok. 0,48 km (od skrzyżowania z ul. Cieszyńską do granicy z Gmina Dębowiec),
   - droga powiatowa 2621 S – Karnowiec w Hażlachu na odcinku ok. 0,4 km (kontynuacja z 2015r. do oczyszczalni ścieków).

   W temacie samego obniżenia niwelety drogi powiatowej 2616S (ul. Dworcowa w Kończycach Wielkich) pod wiaduktem kolejowym, uprzejmie wyjaśniam, że z uwagi na zakres niezbędnych do wykonania prac zadanie to stanowić będzie duże i kosztowne przedsięwzięcie inwestycyjne.
   Przedmiotowe zadanie jest jednym z ważnych zadań powiatu, czego potwierdzeniem jest fakt, iż zadanie jest ujęte w WPI Powiatu Cieszyńskiego na lata 2012-2016, niemniej jednak z uwagi na dużą ilość innych zadań wymagających pilnej realizacji oraz ograniczone możliwości finansowe, na ten moment zadanie nie zostało jeszcze przygotowane do realizacji.
   Przedmiotowe zadanie również będzie brane pod uwagę podczas aktualizacji Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Powiatu Cieszyńskiego, którą zaplanowano na II połowę br. Zgodnie z planem pracy Rady Powiatu Cieszyńskiego na 2016r. we wrześniu br. Rada Powiatu zajmować będzie się tematem dotyczącym stanu obecnego i planami do końca kadencji w zakresie inwestycji oraz remontów na drogach powiatowych. Niemniej jednak informuję, że w trakcie prac nad aktualizacją WPI pod uwagę będą brane w pierwszej kolejności zadania przygotowane i oczekujące już na realizację oraz zadania które są obecnie w trakcie opracowania. Ważnym uwagi jest jednak fakt, że WPI jest wyłącznie dokumentem planistycznym, wyznaczającym orientacyjne kierunki działania, bez zapewnienia źródeł finansowania zadań w nim ujętych, natomiast dokumentem wiążącym są: budżet i Wieloletnia Prognoza Finansowa.

W 2010r. została wykonana wstępna analiza możliwości wykonania robót związanych z obniżeniem niwelety drogi. Zadanie wymaga opracowania pełnej dokumentacji projektowej. **Obecna skrajnia pionowa pod obiektem** (w najniższym miejscu) **wynosi ok. 3,60m** (co uniemożliwia poruszanie się na tym odcinku standardowych pojazdów ciężarowych typu ciągnik siodłowy z naczepą), natomiast **zgodnie zobowiązującymi przepisami**, tj. *warunkami technicznymi jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, **skrajnia pionowa nad jezdnia dla drogi klasy Z powinna wynosić min. 4,6m (czyli wymagane jest obniżenie niwelety drogi o min. 1m).**

Opracowana analiza możliwości wykonania obniżenia niwelety drogi pod obiektem mostowym zlokalizowanym w km roboczym 0+220, **obejmuje odcinek ok. 365m ul. Dworcowej**, pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Kaczycką, Dworcową i Krótką, a przepustem drogowym zlokalizowanym w km: 0+360 po drugiej stronie wiaduktu. Analizie poddano również obiekt mostowy (wybudowany prawdopodobnie w 1946r.) – ocena jego stanu technicznego oraz zweryfikowanie, czy tak znaczne obniżenie rzędnej drogi pod obiektem nie spowoduje naruszenia stateczności podpór obiektu (z uwagi na odkrycie fundamentów podczas prowadzenia planowanych zakresów robót). Obniżenie niwelety na dojeździe od strony Kaczyc spowoduje odkrycie dolnych części murów oporowych obiektu.

Analiza opisuje 4 warianty obniżenia niwelety jezdni.

Wariant I: obniżenie niwelety drogi o ok. 1 m pod wiaduktem kolejowym na odcinku ul. Dworcowej. Brak zmiany rzędnych niwelety skrzyżowania z ul. Dworcową, Kaczycką i Krótką na początku zakresu opracowania oraz niwelety nad przepustem na końcu zakresu opracowania. Pochylenie niwelety na prostej w km: 0+120 do 0+141 po obniżeniu niwelety wynosi 8,5%, przy dopuszczalnej wartości pochylenia 9% (dla prędkości projektowej 50km/h). W wariancie tym korekcie ulegnie również niweleta drogi bocznej – ul. Kolejowej na odcinku ok. 120m, poprzez jej obniżenie na połączeniu z drogą powiatową o 1,26m.

Szacunkowe koszty dla tego wariantu: 1,7mln zł netto (2,09 mln zł brutto z VAT 23%

Wariant II: obniżenie niwelety drogi o ok. 1 m pod wiaduktem kolejowym na odcinku ul. Dworcowej. Założono zmniejszenie pochylenia niwelety do 7,1% na prostej rozpatrywanego odcinka drogi, poprzez co niweletę obniżono również na skrzyżowaniu ulic Dworcowej, Kaczyckiej i Krótkiej o ok. 0,3m. Podobnie jak w wariancie I rozwiązanie to wymaga korekty niwelety przebudowy ul. Kolejowej poprzez jej obniżenie na odcinku ok. 120m, na połączeniu z drogą powiatową o 1,1m.

Szacunkowe koszty dla tego wariantu: 1,77mln zł netto (2,18mln zł z VAT 23%)

Wariant III: obniżenie niwelety drogi o ok. 1,2m na odcinku ul. Dworcowej znajdującym się pod wiaduktem kolejowym, celem doprowadzenia pochylenia niwelety do wartości 3,5%. W rejonie połączenia z ul. Krótką niweletę skrzyżowania ulic Dworcowej, Kaczyckiej i Krótkiej należałoby obniżyć o ok. 6,4m (na początku opracowania). Przebudowie ulegnie również ul. Kolejowa na odcinku ok. 160m, a w miejscu połączenia z drogą powiatową obniżenie będzie wynosić ok. 2m

Szacunkowe koszty dla tego wariantu: 3,3mln zł netto (4,06mln zł z VAT 23%)

Wariant IV: ten wariant zakłada wykonanie rozbiórki istniejącego wiaduktu kolejowego i budowy nowego w jego miejsce. W tym wariancie obniżenie niwelety ulicy Dworcowej pod

wiaduktem wynosić będzie również ok. 1m. założono również obniżenie niwelety drogi powiatowej, ponieważ brak jej obniżenia powodowałoby konieczność przebudowy linii kolejowej – podniesienie torowiska na znacznej długości (rozwiązanie takie w ogóle nie może być brane pod uwagę).

Szacunkowe koszty dla tego wariantu: 7,15mln zł netto (8,79mln zł brutto z VAT 23%)

Obecnie nie ma możliwości zachowania wymaganej skrajni drogowej z jednoczesnym pozostawieniem niwelety drogi oraz rzędnych torów kolejowych na dotychczasowym poziomie.

Zakładane warianty obejmują również wykonanie kanalizacji deszczowej zbierającej wody opadowe z przyległego obszaru, przebudowę skrzyżowań i zjazdów oraz przebudowę infrastruktury technicznej (energetycznej, teletechnicznej, gazowej i wodociągowej).

Dla wariantów I-III szerokość jezdni pod obiektem wynosić będzie 5,5m – ze względu na ograniczenie skrajnią poziomą istniejącego wiaduktu kolejowego tj. 6,9m (obecnie jezdnia jest zawężona do 4,75m). Wariant IV zakłada szerokość jezdni 7m oraz 2m chodnik.

Należy mieć świadomość, że koszty inwestycji wyliczone w 2010r., w ramach opracowanej analizy możliwości wykonania obniżenia niwelety przedmiotowej drogi pod wiaduktem kolejowym są jedynie kosztami szacunkowymi, a szczegółowe wyliczenie kosztów będzie możliwe dopiero na etapie sporządzenia projektów budowlano-wykonawczych, w zależności od przyjętych rozwiązań projektowych.

3. Bariery energochłonne w ciągu DP 2616 S na odcinku od centrum Kończyc Wielkich w kierunku DW 938 zostały wykonane zgodnie z „Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych", Załącznik do Zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23.04.2010 z uwzględnieniem terenowej sytuacji i wymiarów geometrycznych korony drogi na przedmiotowym odcinku.

Z poważaniem

STAROSTA

Janusz Król