

Karta informacyjna przedsięwzięcia

Dotyczy zadania inwestycyjnego pn.:

„Poprawa układu komunikacyjnego pomiędzy gminami Nowe Miasto nad Wartą i Książ Wlkp. polegająca na przebudowie dróg gminnych nr 552927P i nr 603011P stanowiących łącznik drogi wojewódzkiej nr 436 z drogą powiatową nr 4084P ”

I. Opis przedsięwzięcia.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 552927P Kruczynek – Chromiec od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 436 do drogi powiatowej nr 4084P, długość odcinka 2690 m, oraz przebudowie drogi gminnej nr 603011P Chromiec – granica Gminy Nowe Miasto nad Wartą, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 4084P a granicą Gminy Nowe Miasto nad Wartą dł. 972,80 m. oraz od granicy Gminy Nowe Miasto nad Wartą na obszarze Gminy Książ Wlkp. dł. 761,35 m.

Planowane do przebudowy odcinki drogi położone są na terenie Gminy Nowe Miasto nad Wartą, w powiecie średzkim oraz Gminy Książ Wlkp. w powiecie śremskim.

2. Położenie, teren objęty przebudową (działka, nr ewid.):

Obręb Boguszyn, działki: 1, 188, 172, 26, 25/1, 27/1, 24/1, 28/1, 30,1, 29/1, 22/1, 21/1, 19/3, 18/5, 18/3, 17/1, 14/1, 13/1, 12/8, 12/6, 12/4, 11/1, 10/1,

Obręb Chromiec, działki: 168/4, 168/6, 168/8, 167/1, 190/2, 166/1, 158/1, 157/1, 113/5, 123/1, 113/4, 108/8, 108/6, 107/7, 107/4, 104/3, 123/3, 103/2, 110/1, 102/1, 109/1, 123/4, 109/3, 123/5, 96/4, 145/2, 96/2, 91/2, 130/2, 87/2, 122/1, 86/2, 130/2, 77/3, 129/2, 128/2, 127/3, 76/3, 47/3, 46/4, 126/3, 45/3, 125/2, 124/2, 35, 44, 121, 37, 38, 39, 40, 41, 42/1.

Obręb Radoszkowo, działki: 22, 122/1.

Obręb Zakrzewice, działka: 9345/3.

3. Powierzchnia zajmowanego terenu i forma użytkowania:

Prace drogowe na w/w odcinkach zajmują powierzchnię w granicach pasa drogowego, dotychczasowe wykorzystanie obiektu nie ulegnie zmianie.

II. Rodzaj technologii.

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego dróg gminnych nr 552927P i nr 603011P.

Przedmiotowe zamierzenia budowlane obejmują realizację następujących zadań:

- przebudowa zjazdów,
- wykonanie rowów oraz regulacja i czyszczenie istniejących,
- wykonanie chodników,
- wykonanie barier ochronnych,
- wykonanie zatok autobusowych oraz postojowych dla samochodów osobowych,
- poszerzenie istniejących nawierzchni,

- wykonanie podbudowy,
- wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- uzupełnienie poboczy, ścinka poboczy,

III. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Nie przewiduje się innych wariantów lokalizacyjnych. Droga po przebudowie będzie przebiegać również w istniejącym pasie drogowym.

IV. Przewidywana ilość wykorzystanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Sprzęt pracujący podczas przebudowy drogi powiatowej, w czasie prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

V. Rozwiązania chroniące środowisko.

Na etapie realizacji inwestycji ujemny wpływ na środowisko należy eliminować poprzez stosowanie nowoczesnych i przyjaznych dla środowiska metod i technologii budowlanych zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi oraz standardami środowiskowymi. Materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia nie będą dopuszczone do użycia. Należy zwrócić uwagę na organizację prac ziemnych oraz składowanie czasowe materiałów rozbiórkowych w trakcie przebudowy. Odpady z rozbiórek nawierzchni drogowych i obiektów powinny być przejściowo zdeponowane na terenie placu budowy, a następnie przekazywane do ponownego wykorzystania lub wywożone na składowisko komunalne. Wygenerowany nadmiar mas ziemnych nie będzie traktowany jako odpad, lecz wykorzystany do uzupełnienia ubytków w korpusie drogowym. Inwestycja nie pogorszy negatywnego oddziaływania istniejącej drogi na środowisko. W związku z polepszeniem stanu nawierzchni jezdni; równości nawierzchni, zmniejszy się emisja spalin do środowiska oraz ulegnie zmniejszeniu oddziaływanie akustyczne. W czasie ochrony wód powierzchniowych wykorzystane będą istniejące i projektowane rowy trawiaste o niedużych spadkach podłużnych, w których nastąpi wstępne oczyszczenie spływających wód. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej nie spowoduje znacznego zwiększenia ruchu, które miałyby wpływ na zanieczyszczenie środowiska.

VI. Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

Odprowadzanie wód opadowych będzie następować poprzez spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni z wykorzystaniem rowów przydrożnych.

VII. Inne emisje (spaliny, gazy, hałasy).

Przewidywane oddziaływanie na środowisko sprowadza się do oceny wpływu w zakresie zanieczyszczeń powietrza, emitowanego hałasu oraz drgań. Źródłem emisji zanieczyszczeń są pojazdy poruszające się po drodze. Zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń jest większy podczas zatrzymania, postoju i ruszania pojazdów. Przebudowa drogi zwiększy jej przepustowość, zmniejszy czas oczekiwania pojazdów na włączenie się do ruchu. Poprawi się płynność ruchu drogowego, a tym samym spowoduje to zmniejszenie ilości

wprowadzonych spalin do powietrza oraz poziomu generowanego hałasu w stosunku do stanu istniejącego.

Wzrost emisji hałasu czy zanieczyszczenia powietrza (pyły unoszące się z drogi w trakcie poruszania się samochodów dowożących materiały budowlane) będzie związany przede wszystkim z etapem, w czasie realizacji przebudowy drogi, w następstwie pracy maszyn budowlanych oraz ruchu pojazdów ciężkich i będzie miała charakter krótkotrwały i odwracalny. W czasie realizacji nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń substancji zanieczyszczających emitowanych przez pojazdy. Realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu. Nastąpi również zmniejszenie zanieczyszczeń pyłowo – gazowych na skutek większej płynności ruchu drogowego.

VIII. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Przebudowa dróg gminnych nie ma charakteru oddziaływania transgranicznego. Niniejsze prace inwestycyjne mają charakter lokalny.

IX. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu?

Nie planuje się utworzenia takiego obszaru. Po realizacji planowanej inwestycji nastąpi:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, budowę zatok autobusowych i postojowych.
- uzyskanie gładkiej nawierzchni jezdni spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów, ale i zmniejszy emisję spalin, zwiększy komfort jazdy oraz przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego (mniejsza emisja hałasu).
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego poprzez wykonanie chodników i barier ochronnych,

X. Informacje dodatkowe (w tym czy planowane przedsięwzięcie będzie finansowane ze środków unijnych):

Wniosek o dofinansowanie Projektu ze środków budżetu państwa w ramach wieloletniego programu pod nazwą „Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych Etap II – Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój” (Edycja 2012 – 2015).

1. Parametry techniczne drogi: szerokość jezdni 5,50 m (droga nr 552927P długości 2714,57 m) oraz 5,00 m (droga nr 603011P długość 1734,15 m). Klasa drogi: droga lokalna L, kategoria drogi: droga gminna, prędkość projektowa 40 km/h zarówno przed jak i po realizacji inwestycji. Parametry techniczne poza szerokością są identyczne dla obydwu dróg.
2. Szczegółowy zakres prac budowlanych droga gminna 552927P: **roboty przygotowawcze i rozbiórkowe, roboty ziemne** (wykonanie wykopu pod poszerzenie podbudowy i zatok) **podbudowa** (wykonanie warstwy dolnej, poszerzenia podbudowy jezdni z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego grubość 15 cm, wykonanie warstwy górnej, poszerzenie podbudowy jezdni grubość 8 cm z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego, wykonanie 2 warstw podbudowy grubość 12 cm i 22 cm z mieszanki kruszywa związanego z cementem zatok autobusowych oraz podbudowy zatok postojowych grubość 22 cm z tejże mieszanki, wykonanie podbudowy zjazdów grubość 12 cm z tego samego materiału. **Nawierzchnia** (wykonanie warstwy wyrównawczej i wiążącej z betonu asfaltowego, wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubość 3 cm, wykonanie nawierzchni zatok postojowych i autobusowych z kostki brukowej betonowej grubość 8 cm). **Zjazdy** (wykonanie warstwy dolnej grubość 15 cm i górnej 8 cm z kruszywa kamiennego oraz nawierzchni z kostki brukowej). **Krawężniki i obrzeża** (ułożenie krawężników i obrzeży zatok i zjazdów o wymiarach krawężnika 15x30, 12x25; obrzeża 30x8, 12x5). **Urządzenie bezpieczeństwa ruchu** (bariery ochronne). **Oznakowanie pionowe i poziome. Roboty wykończeniowe** (ukształtowanie i wzmocnienie skarp rowu plantowanie poboczy, czyszczenie przepustów, regulacja studzienek). **Wiat autobusowa** (dostawa i montaż 2 szt. wiat).

Droga gminna 603011P

Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe, roboty ziemne (wykonanie wykopu pod jezdnie i zjazdy). **Podbudowa** (wykonanie pomocniczej warstwy podbudowy jezdni z mieszanki kruszywa z cementem grubość 12 cm, warstwy dolnej grubości 15 cm i warstwy górnej grubości 8 cm z mieszanki kruszywa kamiennego łamanego). **Nawierzchnia** (wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego grubości 4 cm i warstwy ścieralnej grubości 3 cm). **Zjazdy** (wykonanie zjazdów z dwóch warstw grubości 15 cm i 8 cm z mieszanki kruszywa kamiennego w krawężniku). **Oznakowanie pionowe i poziome. Roboty wykończeniowe** (ukształtowanie, plantowanie i humusowanie skarp rowów i poboczy). Jezdnia nie będzie poszerzana w stosunku do istniejącej. Poszerzenie podbudowy wchodzące w zakres robót w ciągu drogi nr 552927P ma związek z odtworzeniem krawędzi jezdni i uzyskaniem pełnej nośności na całej szerokości nawierzchni. Przebudowa skrzyżowania nie będzie miała miejsca, odtworzone zostaną jedynie promienie skrzyżowania.

3. Natężenie ruchu na przebudowywanej drodze obecnie pojazdy lekkie ok 200/dobę, ciężkie ok 15/dobę. Po przebudowie lekkie ok 350/dobę, ciężkie ok 30/dobę. 60% natężenia przypadało będzie na godz. 6⁰⁰- 9⁰⁰ i 14⁰⁰ - 17⁰⁰, 30% natężenia w pozostałych porach dnia i 10 % w godzinach nocnych,

4. Teren wokół miejsca inwestycji to obszary użytkowane rolniczo na trasie przebiegu inwestycji 50 % to obszary niezabudowane stanowiące grunty orne pozostałe to zabudowa zagrodowa o charakterze rozproszonym. Faktyczne zagospodarowanie terenu oraz emitowany poziom hałasu użytkowanej inwestycji na poziomie ok. 10-15 decybeli w żaden sposób nie przekracza dopuszczalnych poziomów hałasu. Ewentualne zagrożenie przekroczenia norm hałasu w trakcie realizacji inwestycji będzie znikome z racji wykorzystania nowoczesnego sprzętu, rozległości budowy, prowadzenia prac w godz. 7-17.
5. Ilość budowanych surowców naturalnych wykorzystanych do budowy piasku 178,73 m³, żwiru 3,24 m³.
6. Brak występowania analizując Gminy Nowe Miasto n. Wartą i Książ Wlkp. obszarów wodno- błotnych, obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także obszarów objętych ochroną w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.
7. Szata roślinna terenu przewidzianego do zainwestowania to drzewa liściaste rosnące w pasie drogowym gatunków pospolitych, między innymi brzoza brodawkowa, wierzba biała, lipa drobnolistna, olsza czarna, robinia akacjowa. W trakcie inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew. Nie zachodzi konieczność szczególnego zabezpieczenia drzew nie przeznaczonych do wycinki w czasie prowadzenia prac ziemnych gdyż w. w prace będą miały miejsce w szczególności na odcinkach na których nie występują drzewa. W pozostałych przypadkach zachowane zostaną środki ostrożności pracy sprzętu budowlanego mając na uwadze ochronę drzewostanu.

WÓJT
mgr inż. Aleksander Podemski