

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przebudowa drogi powiatowej nr 3742P na odcinku Mieszków – Żerków obejmującego m.in. wzmocnienie nawierzchni istniejącej drogi powiatowej na odcinku łącznym wynoszącym ok. 9338,0 m , w ramach istniejącego pasa drogowego. Realizacja inwestycji traktowana jest jako przebudowa drogi polegająca na wykonaniu robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi.

1. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie nie jest remontem drogi a jedynie przebudową drogi polegającą na przywróceniu pierwotnego stanu drogi powiatowej na powierzchni łącznej 51660 m². Omawiana droga należy do klasy dróg Z – zbiorcza.

Dana inwestycja poprawi płynność ruchu. Projektowa prędkość na tej drodze to 60 km/h. Inwestycja ta nie zmieni istniejącego krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawią się wartości architektoniczne terenu. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia planowanego do realizacji zamknie się w granicach inwestycji. Zabudowa mieszkaniowa znajduje się w pobliżu 30% długości całej przebudowanej drogi powiatowej. Pozostałe budynki położone są wśród pól uprawnych.

2. Miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Położenie geograficzne planowanej inwestycji obejmuje następujące miejscowości:

- Mieszków stanowi dużą wieś położoną w części północnej gminy Jarocin nad rzeką Lubieszką, przy drodze krajowej nr 11
- Radlin wieś położona w północnej części gminy Jarocin
- Kąty wieś również położona w północnej części gminy Jarocin
- Stęgosz i Pawłowice – miejscowości położone w południowo- zachodniej części gminy Żerków

- Żerków – miasto leżące na północy powiatu jarocińskiego, w południowo- środkowej części województwa wielkopolskiego , w pobliżu rzeki Lutyni i skanalizowanej Obry. Owa miejscowość to tutejsza atrakcja turystyczna.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie nieruchomości stanowiącej własność Zarządu Dróg Powiatowych w Jarocinie.

Miejscowości w paśmie od Mieszkowa do Pawłowic znajdują się w mezoregionie – Niziny Środkowopolskie , makroregionie – Nizina Południowo Wielkopolska , regionie – Wysoczyzna Kaliska. Żerków jest miastem leżącym w mezoregionie – Pojezierza Południowo – bałtyckie , makroregionie – Pojezierze Leszczyńskie, we wschodniej części regionu – Wał Żerkowski.

3. Rodzaj technologii użyty do przebudowy drogi:

Długość przebudowanej drogi wynosi ok. 9 338,00 m, a całkowita szerokość jezdni wynosi 51 660,00 m².

Konstrukcja poszerzenia:

- warstwa osaczająca gr. 20 cm z piasku,
- warstwa dolnej podbudowy gr. 15 cm z kruszywa łamanego,
- warstwa górnej podbudowy gr. 8 cm z kruszywa łamanego,
- warstwa wiążąca gr. 4 cm z betonu asfaltowego,
- warstwa wyrównawcza gr. 6 cm z masy mineralno-bitumicznej,
- warstwa ścieralna gr. 5 cm z betonu asfaltowego,
- wyrównanie profilu podłużnego i poprzecznego istniejącej jezdni mieszanka mineralno-asfaltową (ok. 6 cm)
- wzmocnienie istniejącej jezdni warstwa ścieralną gr. 5 cm z betonu asfaltowego,
- **popaczenie** drogami o nawierzchni bitumicznej – wyrównanie i wzmocnienie na dł. ok. 5,00 km,
- wyrównanie pobocza do szer. minimum 0,75 m warstwa o grubości 10 cm z kruszywa łamanego.

Całkowita długość chodników wynosi ok. 3 107,00 m i obejmuje:

- zmiana nawierzchni chodnika ok. 2 432,00 m,
- przełożenie istniejącej nawierzchni chodnika ok. 215,0 m,
- budowa nowego chodnika ok. 460,00 m,

Inwestycja obejmie również budowę zjazdów przez chodnik na posesje z kostki brukowej jak również zjazdów na posesję poza chodnikiem.

Zostaną wybudowane nowe lub przebudowane stare zatoki autobusowe. Po obu stronach drogi zostaną wybudowane pasy postojowe:

- w miejscowości Radlin po stronie prawej długości ok. 38,00m
- w miejscowości Żerków po stronie prawej i lewej długości 468,00m.

Owe zatoki i pasy będą się składać z następujących warstw:

- warstwa odsączająca gr. 20 cm z piasku,
- warstwa dolnej podbudowy gr. 15 cm z kruszywa łamanego,
- warstwa górnej podbudowy gr. 8 cm z kruszywa łamanego,
- warstwa wyrównawcza cementowo-piaskowa grubości 4 cm,
- warstwa ścieralna z płyt ażurowych betonowych typu meba grubości 10 cm. dla pasów postojowych oraz z kostki brukowej betonowej gr 8 cm. na zatokach autobusowych.

Wody odpadowe będą odprowadzane poprzez nadane spadki podłużne i poprzeczne do kratak ściekowych istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej lub rowów odmulonych i odtworzonych. Przy okazji przebudowy drogi zostaną wymienione słupki i tablice oraz odtworzone oznakowanie poziome „przejścia dla pieszych” w Radlinie i Stęgoszy. Powstanie również dodatkowe „przejście dla pieszych” w miejscowości Mieszków.

4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko:

W wyniku realizacji omawianego przedsięwzięcia nie nastąpi żadna zmiana w zakresie oddziaływania całego projektu na poszczególne komponenty środowiska w stosunku do stanu istniejącego.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na zabytki chronione, ponieważ w pobliżu przebudowy drogi powiatowej nie znajdują się takie zabytki. Brak jest obszarów wodno – błotnych jak również zbiorników wód śródlądowych podlegających ochronie.

Lokalizacja inwestycji mieści się w zasięgu trzeciorzędowej struktury wodonośnej i nie stwarza zagrożenia dla poziomów wodonośnych, z uwagi na pełną izolację poziomu wodonośnego. Nie będzie również oddziaływać na wody podziemne i na środowisko gruntowo – wodne.

Przy realizacji przedsięwzięcia nie nastąpi jakakolwiek wycinka drzew czy krzewów, bez wymagającego zezwolenia. Na omawianym terenie brak jest roślin, grzybów i zwierząt podlegających ochronie.

Zgodnie założeniami eksploatacyjnymi przebudowanej drogi ustalono maksymalne natężenie ruchu na przebudowywanej drodze w wysokości ok. 40 pojazdów lekkich na godzinę dla pory dnia i 15 pojazdów lekkich na godzinę dla pory nocnej. Pojazdy ciężkie : 20 pojazdów ciężkich na godzinę dla pory dnia i 7 pojazdów ciężkich na godzinę dla pory nocy.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych ani podziemnych, jak też surowców mineralnych.

Hałas powstający podczas budowy drogi będzie minimalizowany poprzez zastosowanie odpowiednich maszyn i urządzeń. Spaliny wydostające się z pojazdów i maszyn budowlanych będą miały tylko charakter lokalny i czasowy. Materiały i surowce do budowy drogi będą zabezpieczone materiałami izolacyjnymi.

Powstające w czasie budowy odpady budowlane nie będą stanowiły zagrożenia dla środowiska z uwagi, że mogą być poddane procesowi odzysku.

Zakres oddziaływania planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego nie obejmuje swoim zasięgiem żadnych form ochrony przyrody określonych ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody a w szczególności obszarów Natura 2000.