

**KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA
ZAWIERAJĄCE WSTĘPNE DANE O WPŁYWIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

**BUDOWA ULICY MIODOWEJ W ŚWIECIU NA ODCINKU OD UL. WOJSKA
POLSKIEGO DO UL. LASKOWICKIEJ (DROGA WOJEWÓDZKA NR 239)**

1. Inwestor

Urząd Miejski Świecie n/Wisłą
ul. Wojska Polskiego 124
86-100 Świecie

2. Przedmiot inwestycji, sposób zagospodarowania

Planowana budowa zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim w m. Świecie n/Wisłą. Zakres opracowania obejmuje nowy odcinek ulicy klasy Z na długości łącznej 4,1 km położony w granicach miasta Świecie.

Wykaz działek:

obręb Świecie 770/11, 770/10, 768/4, 770/9, 768/3, 788/1, 790/2, 769/2, 779/1, 787/1, 785/6, 829/3, 838/7, 838/6, 769/7, 727/66, 727/64, 727/65, 645/3, 647/205, 838/5, obręb Sulnowo 643/11, 643/14
obręb Morsk 693/3, 835/11, 837, 851/9.

Zakresem objęto branżowe roboty drogowe związane z:

- wycinka drzew i krzewów kolidujących z przebudową;
- zdjęcie humusu oraz ziemi roślinnej;
- roboty rozbiórkowe nawierzchni drogowych;
- wykonanie robót ziemnych;
- ustawienie krawężników, obrzeży na ławie betonowej z oporem;
- przebudowa skrzyżowań z drogami krzyżującymi się w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- wykonanie dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach;
- wykonanie chodników w obszarze zabudowanym;
- wykonanie ścieżki rowerowej;
- wykonanie ciągów pieszo-rowerowych;
- remont rowów;

- wykonanie przepustów pod zjazdami;
- wykonanie nowej nawierzchni;
- budowę zjazdów na drogi boczne gminne i zjazdy na pola;
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego;
- roboty wykończeniowe;
- wybudowanie kanalizacji deszczowej;
- oświetlenie skrzyżowań i chodników.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jest burmistrz miasta Świecie.

3. Stan istniejący

Projektowane roboty zlokalizowane są w całości w liniach rozgraniczających wynikających z Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Projektowana ulica przebiegać będzie przez tereny wolne od zabudowy. Są to głównie tereny rolnicze. Początek opracowania znajduje się na ul. Wojska Polskiego, w rejonie Szpitala, która jest drogą powiatową. Następnie przebiega przez tereny niezabudowane (rolnicze i nieużytki). Do ul. Jesionowej (droga powiatowa do Jeżewa). Za ulicą Jesionową tereny sąsiadujące z ul. Miodowa to głównie zabudowa jednorodzinna rozproszona. Na ostatnim odcinku projektowana droga przebiega przez tereny rolnicze. Koniec zakresu opracowania znajduje się na ul. Laskowickiej (droga wojewódzka nr 239). W miejscu planowanego skrzyżowania przebiega w dużym wykopie. Wzdłuż drogi wojewódzkiej, w pasie poboczy, znajdują się drzewa. Są one w skrajni jezdni.

Wszystkie ulice, które przecina ul. Miodowa, posiadają nawierzchnię z betonu asfaltowego. Szerokości jezdni: ul. Wojska Polskiego 11,0 m, ul. Jesionowa 4,8 m, ul. Laskowicka 6,0 m.

Od ul. Wojska Polskiego do pasa drogowego drogi wojewódzkiej 239 różnice terenu są niewielkie i wynoszą 2,5 m, natomiast poziom ul. Laskowickiej jest obniżony o ok. 5,0 m.

4. Rozwiązania projektowe

4.1. Branża drogowa

4.1.1. Zagospodarowanie, parametry techniczne

Przewiduje się wykonanie robót ziemnych w zakresie:

- zdjęcie warstwy ziemi roślinnej i gleby;
- wykonania korpusu drogi (nasypy i wykopy);
- wykonania rowów.

Ponadto wykopy występować będą przy zjazdach na drogi boczne oraz przy wykonaniu przepustów, przebudowy skrzyżowań, wykonaniem kanalizacji deszczowej.

W zakresie opracowania robót znajdzie się ponadto renowacja rowów przydrożnych dróg, którymi krzyżować się będzie ul. Miodowa.

Projektowana ulica będzie jednym z elementów nowego układu drogowego zbierającego ruch drogowy z istniejącego układu komunikacyjnego i skierowanie go w kierunku istniejącej obwodnicy miasta (droga krajowa nr 1).

Ul. Miodowa – przekrój drogowy

klasa Z;

prędkość projektowa 50 km/h;

szerokość jezdni 7,0 m;

szerokość poboczy ziemnych 1,0 i 1,5 m;

kategoria ruchu – przyjęto kR4 jako docelową;

obciążenie na oś – 110 kN.

Ul. Miodowa – przekrój uliczny

klasa Z;

prędkość projektowa 50 km/h;

szerokość jezdni 7,0 m;

pas zieleni 1,5 – 2,0 m (strona prawa);

szerokość chodników 1,5 - 2,5 m;

szerokość ścieżki rowerowej 2,0 m;

szerokość ciągu pieszo-rowerowego 2,5 m;

kategoria ruchu – przyjęto kR4 jako docelową;

obciążenie na oś – 110 kN.

Przewiduje się budowę ulicy w pasach drogowych wyznaczonych przez Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

Projekt budowy nawierzchni przewiduje wykonanie jezdni 7,0 m.

Od ul. Wojska Polskiego do ul. Jesionowej projektowana droga będzie miała przekrój drogowy z obustronnymi poboczami. Od ul. Jesionowej, na długości istniejącej zabudowy planowana ulica będzie miała przekrój uliczny. Po stronie prawej, za pasem zieleni wykonany zostanie chodnik. Natomiast po stronie lewej chodnik ze ścieżką rowerową.

Na ostatnim odcinku zaprojektowano przekrój półuliczny. Prawa strona to przekrój drogowy z poboczem oraz rowem przydrożnym. Po stronie lewej przekrój uliczny z ciągiem pieszo-rowerowym oddzielonym pasem zieleni. W wyniku budowy ul. Miodowej wybudowane zostaną trzy główne skrzyżowania.

1. km 0+000 z ul. Wojska Polskiego – skrzyżowanie typu małe rondo. W obrębie skrzyżowania przekrój uliczny;
2. km 0+255,83 z ul. Jesionową – skrzyżowanie skanalizowane z wydzielonym dodatkowym pasem ruchu dla pojazdów skręcających w lewo w ul. Miodowej;
3. km 1+123,50 z ul. Laskowicką – skrzyżowanie typu małe rondo. W obrębie skrzyżowania przekrój uliczny.

Pozostałe skrzyżowania z drogami osiedlowymi podporządkowanymi zaprojektowano jako zwykłe.

Na zjazdach na drogi gruntowe wykonana zostanie nawierzchnia utwardzona z betonu asfaltowego.

W ramach budowy planuje się wykonanie rowów przydrożnych w miejscach przekroju drogowego oraz renowacja i odtworzenie rowów wzdłuż dróg istniejących w rejonie projektowanych skrzyżowań.

Projekty oświetlenia, kanalizacji deszczowej oraz przebudowy istniejących sieci kolidujących z projektowaną przebudową wg odrębnych opracowań. Spadki podłużne dostosowano do spadków istniejących nadając drodze minimalnego spadku 0,5 %. Największy spadek zaprojektowano przy zjeździe na ul. Laskowicką (drogę wojewódzką 239).

Pochylenia skarp wykopów i nasypów wynosić będą 1:1,5 i 1:1.

4.1.2. Technologia robót drogowych

Zakres robót przygotowawczych obejmuje wykonanie robót ziemnych oraz wycinkę drzew znajdujących się w pasie drogowym w rejonie skrzyżowań. Drzewa przewidziane do wycięcia kolidują z projektowanym układem drogowym oraz znajdują się w trójkącie widoczności. W zakresie rozbiórek przewiduje się rozebranie nawierzchni z betonu asfaltowego w związku z budową skrzyżowań. Przewiduje się wykonanie jezdni z betonu asfaltowego. Będzie to nawierzchni bitumiczna trzywarstwowa na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Pod podbudową planuje się ułożenie warstwy odsączającej z piasku.

Przyjęto jednakową konstrukcję nawierzchni na całej długości projektowanego odcinka. Planuje się wykonanie spadków podłużnych i poprzecznych normatywnych.

Warstwy ścieralna i wiążąca będą mieć dodatki przeciwkoleinowe. Na zjazdach na drogi utwardzone i nieutwardzone ułożona zostanie jezdnia z betonu asfaltowego i kostki betonowej na podbudowie betonowej.

Na wszystkich zjazdach na posesje w obszarze zabudowanym, chodnikach i ścieżkach rowerowych planuje się ułożenie nawierzchni z kostki betonowej.

4.2. Odwodnienie

W celu odprowadzenia wód opadowych na długości przekrojów ulicznych zaprojektowano kanalizację deszczową, natomiast przy przekrojach drogowych poprzez nadanie jezdni spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku zaprojektowanych rowów przydrożnych. Skrzyżowanie z ul. Wojska Polskiego zostanie odwodnione poprzez lokalną kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód opadowych do rowu przydrożnego poprzez urządzenia oczyszczające (separator, piaskownik). Pozostałe skrzyżowania do istniejącej kanalizacji deszczowych.

Rury układane będą na podsypce piaskowej grubości 20cm.

Przewody układane będą na głębokościach i zgodnie z zaprojektowanymi spadkami.

W celu niedopuszczenia do zamulenia rowów zaprojektowano wykonanie typowych łapaczy piasku.

Dla usunięcia z wód deszczowych substancji ropopochodnych projektuje się wykonanie typowych separatorów ropopochodnych.

4.3. Zestawienie powierzchni zagospodarowania

Powierzchnia nawierzchni utwardzonych	14.900 m²
• Jezdnia	8500
• Chodniki	1000
• Ścieżka rowerowa	600
• Ciągi pieszo-rowerowe	1800
• Skrzyżowania „małe rondo”	3000

Długość budowanego odcinka obwodnicy wynosi 1,23 km.

5. Etap budowy

W trakcie robót związanych z przebudową drogi wystąpią zwiększone natężenia hałasu i zapylenia. Związane to jest z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego typu pojazdy ciężarowe, koparki, zagęszczarki, walce do zagęszczania, przycinarki prefabrykatów.

Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i nie wystąpi w okresie bieżącej eksploatacji drogi po zakończonych robotach. Zasięg uciążliwości akustycznej określa się na około 100-150 m od placu budowy.

Na obecnym etapie inwestycji trudno jest ocenić wpływ zaplecza budowy na środowisko. Prace na placu budowy nie powinny spowodować powstawania istotnych ilości ścieków. Lokalnie niewielkie zaplecza budowy służyć będą jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów i zaplecze socjalne pracowników.

Przewiduje się ustawienie barakowozu w pasie drogowym. Miejsce składowania materiałów budowlanych wynikać będzie z organizacji

placu budowy Wykonawcy. Na obecnym etapie projektu nie jest możliwe określenie dokładnego ich składowania. Należy założyć, że prefabrykaty rozkładane będą wzdłuż frontu robót a materiały sypkie (piasek, tłuczeń) oraz masy betonowe będą na bieżąco wbudowywane w korpus drogowy.

W czasie robót wystąpią roboty rozbiórkowe związane z rozebraniem nawierzchni istniejących i chodników.

Organizacja placu budowy musi uwzględniać wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami. Gospodarkę odpadami powstającymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób gwarantujący minimalne zagrożenie dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami, które reguluje Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jednolity Dz. U. nr 39 poz. 251 z 2007 r.).

6. Ewentualne warianty

Projektowana droga przebiegać w pasie drogowym wyznaczonym przez Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

Przyjęte skrzyżowania wynikają z opracowanej analizy ruchowej i zostały wskazane jako najbardziej optymalne dla istniejącego i prognozowanego natężenia pojazdów. Projekt zawiera rozwiązania techniczne najbardziej optymalne i nie odbiegają od obecnie stosowanych w branży drogowej w kraju.

Zastosowana geometria dróg wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo i płynność jazdy. Zaprojektowane spadki podłużne i poprzeczne zapewnią odpowiednie warunki na odprowadzenie wód opadowych z jezdni.

7. Przewidywana ilość wykorzystania wody i innych surowców i materiałów

Tylko na potrzeby budowy i utrzymania nawierzchni.

8. Rozwiązania chroniące środowisko

Rodzaj nawierzchni (beton asfaltowy) oraz nadanie jej spadków w kierunku do istniejącego i projektowanego systemu odwodnienia wpływa na ochronę podłoża gruntowego. Ponadto sposób

odwodnienie zapewnia odprowadzenie do gruntu, cieków i zbiorników wodnych wód opadowych oczyszczonych poprzez system czyszczący (piaskownik, separator) będzie miało istotny wpływ na poprawę ochrony środowiska.

Przyjęte rozwiązania skrzyżowań zapewniają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Zastosowana nawierzchnia bitumiczna jest konstrukcją wpływającą na obniżenie hałasu poruszających się pojazdów.

9. Rodzaj i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Wyłącznie wody opadowe.

10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie dotyczy.

11. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Nie dotyczy.

Sporządził:
inż. Krzysztof Żarkow