

Karta informacyjna

opracowana na podstawie ustawy z dn.3.10.2008 r.

rozdz.2.art.3 ust.1.5

o planowanym przedsięwzięciu:

przebudowa drogi powiatowej nr3465P- ulica Opałki i 3477P- ulica Składowa w Kole

1.Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowanym przedsięwzięciem objęta jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej na odcinku ABC od ulicy Blizna do ulicy Przemysłowej, długość odcinka 1,217km wg mapy (zał).

Przedsięwzięcie usytuowane jest w istniejącym pasie drogowym. Obecnie w pasie drogowym znajduje się jezdnia szerokości 6,00-7,00m, odcinek jednostronnych chodników.

Na odcinku km 0+000 ÷ 1+217 istnieje w złym stanie kanalizacja deszczowa i wymaga remontu i przebudowy. Nie zmienia się istniejącego sposobu odwodnienia drogi.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowe zagospodarowanie i pokrycie szatą roślinną.

Przedsięwzięcie znajduje się na działkach: 16/1; 30/1; 45; 6; 14/2; 36, obręb Koło.

Na wskazanych nieruchomościach znajduje się jezdnia o konstrukcji z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa.

W ciągu drogi znajdują zjazdy na posesje o nawierzchniach: z kostki betonowej, gruntowej.

Na odcinku drogi 0+000÷1+217 występuje odwodnienie kanalizacją deszczową. Teren pasa drogowego poza jezdnią porośnięty jest trawą oraz drzewami samosiejkami. Drzewa są biologicznie zaniedbane, częściowo bez kory,

zniszczone grzybem i porostem mchem.

Drzewa usytuowane w skrajni drogi (zagrożenie dla użytkowników drogi) oraz znajdujące się na powierzchni przeznaczonej pod budowę miejsc postojowych, należy usunąć zgodnie z decyzją, w załączeniu.

Istniejąca droga publiczna jest użytkowana dla ruchu pojazdów silnikowych wszelkiego rodzaju, w tym:

- samochodów osobowych - 650p/d,
- samochodów ciężarowych do 8t - 115p/d,
- samochodów ciężarowych do 10t - 51p/d.

Wzrastający ruch pojazdów ciężarowych wymaga wykonania przebudowy jezdni drogi i zaprojektowania segregacji ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego.

Zaproponowany program ma na celu uzyskanie tego efektu.

Powierzchnia jezdni	- 12208,55m ² ,
Powierzchnia chodników	- 2441,07m ² ,
Powierzchnia ścieżek rowerowych	- 13604,99m ² .

3. Rodzaje technologii.

Na odcinku istniejącej zabudowy mieszkaniowej:

- w km 0+000÷0+677 istniejąca nawierzchnia drogi zostanie odnowiona poprzez frezowanie wierzchniej warstwy i ułożenie nowej warstwy ścierniczej z SMA,
- w km 0+677÷1+217 istniejąca nawierzchnia drogi zostanie częściowo rozebrana, dotyczy to też chodników.

W nowoprojektowanym przekroju poprzecznym po stronie południowej zostanie zabudowany ciąg pieszo-rowerowy 4,00m (ścieżka rowerowa 2,50m i chodnik 1,50m), a po stronie północnej chodnik 2,00m i miejsca postojowe. Chodniki z kostki betonowej.

Na całym odcinku zaprojektowana nawierzchnia na poszerzeniu odpowiadać będzie kategorii ruchu KR-4.

Konstrukcja nawierzchni dla ruchu KR-4:

- warstwy bitumiczne - 19cm,
- warstwa kruszywa - 20cm,
- wzmocnienie podłoża betonem o $R_m=5\text{MPa}$ – 20cm.

Nawierzchnię miejsc postojowych stanowią będzie kostka betonowa ułożona na 25cm podbudowie z kruszywa kamiennego łamanego i 20cm warstwie z kruszywa naturalnego.

Na odcinku w km 0+677÷1+217 zostanie wykonane poszerzenie istniejącej jezdni drogi do 7,00m. Na poszerzeniu jezdni konstrukcję nawierzchni stanowią warstwy bitumiczne na podbudowie z kruszywa kamiennego i podłożu wzmocnionym kruszywem naturalnym stabilizowanym cementem.

W celu poprawy nośności i równości nawierzchni na tym odcinku zostanie wykonane frezowanie wierzchnich warstw konstrukcji i ułożenie nowych warstw: warstwa wyrównawcza, wiążąca, geosiatka i warstwa ścieralna. Łączna grubość nowych warstw bitumicznych 19cm.

Na warstwie wyrównawczej zostanie ułożona geosiatka o wytrzymałości 100/100kN/m.

Na odcinku, gdzie zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe, wody opadowe zostaną przemieszczone do jezdni i zostaną odebrane przez przebudowywane studzienki wodościekowe.

4. Warianty przedsięwzięcia.

Warianty przedsięwzięcia:

- wariant zerowy czyli pozostawienie drogi w obecnym stanie,
- wariant poprawiający parametry istniejącej drogi odzwierciedlający rozwiązania zawarte w planie rozwoju miasta Koła.

Wariant projektowany zmniejszy hałas poprzez usunięcie nierówności istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz poprawi bezpieczeństwo użytkowników drogi w okresie jesienno-zimowym tj. dużej częstotliwości ruchu związanych z funkcjonowaniem Zakładów WIPASZ.

5. Przewidywane ilości wykorzystanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw i energii.

Do przebudowy drogi wykorzystywane będą:

- woda - 21m³,
- piasek - 2000m³,
- cement - 600Mg,
- masy bitumiczne - 1600Mg,
- olej napędowy - 12000l.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

1. Poprzez ujęcie ścieków wód opadowych i roztopowych do kolektora deszczowego na odcinkach drogi zostaną zlikwidowane zastoiska wód opadowych.
2. Wprowadzone rozwiązania przebudowy drogi poprzez zastosowanie segregacji ruchu pieszych, rowerów i samochodów, w tym bezpiecznych miejsc postojowych, spowodują poprawę bezpieczeństwa ich użytkowników.
3. Dla pracowników na budowie należy ustawić sanitariaty TOJ-TOJ oraz barakowóz socjalny.
4. Nieczystości należy wywozić do oczyszczalni ścieków.
5. Odpady należy segregować i wywozić na wysypisko posiadające atest.
6. Dla spełnienia funkcji przebudowanej drogi należy wyciąć drzewa rosnące w skrajni jezdni drogowej, zgodnie z decyzją w załączeniu. W to miejsce zostaną zrekompensowane nasadzeniem drzew w innych miejscach.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Zaprojektowana technologia przebudowy drogi nie wytwarza w czasie eksploatacji substancji szkodliwych dla środowiska.

Masy bitumiczne i betonowe po wbudowaniu są obojętne dla środowiska.

Na etapie budowy występują wydzielające się opary z mas bitumicznych, są to jednak zjawiska chwilowe, występujące tylko w czasie wbudowania mas bitumicznych.

Uciążliwość ta nie występuje w czasie eksploatacji drogi.

W czasie budowy nastąpią chwilowe przekroczenia hałasów maszyn budowlanych, walców zagęszczających i transportu do około 90dB.

Z tego względu roboty budowlane mogą być wykonywane od godz. 6⁰⁰ do 20⁰⁰.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Oddziaływanie przedsięwzięcia w czasie jego eksploatacji zamknie się w granicach pasa drogowego i nie oddziałuje na sąsiednie tereny.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dn.16.04.2004r. o ochronie przyrody znajdującej się w zasięgu znacznego oddziaływania przedsięwzięcia.

1. W pobliżu realizowanego przedsięwzięcia znajduje się obszar chroniony Natura 2000 – Dolina Środkowej Warty. Odległość obszaru Natura 2000 wynosi około 1km i znajduje się po stronie południowej miasta Koło.
2. Po stronie zachodniej w odległości około 5km znajduje się Goplańsko Kujawski Obszar Chronionego Krajobrazu.
3. Pas drogowy drogi powiatowej nie jest objęty żadnym obszarem chronionym.
4. Złotogórski Obszar Chronionego Krajobrazu oddalony jest o około 7km.