

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestycja obejmuje „*Rewitalizację przestrzeni miejskiej w Krobi – budowa, rozbudowa i przebudowa gminnych ciągów na odcinku od ulicy Kobylińskiej do ulicy Polnej, Targowej i Poznańskiej, gmina Krobia realizowanego na działkach nr ewid.: 419/7, 420/8, 420/3, 426, 418/7, 419/6, 420/7, 419/3, 420/5, 419/5, 418/3, 418/5, 418/6, 420/4, 421/1, 421/2, 420/2, 421/3, 422/3, 442/3, 374, 378, 375, 469/6, 469/3, 381/2, 382, 383, 384, 385, 386/2, 387/3, 388/2, 389/4, 390/2, 413, 412, 411, 410/2, 410/1, 1200, 1201, 1202, 1203, 1204, 409, 228/1, 481, 376/1, 377/2, 377/1, 400/2, 408/1, 2078/1, 2077/1, 394/5, 394/3, 393/1, 400/3, 321/1, 386/5, 387/2, 387/1, 386/4, 2078/2, 408/2, 2077/2, 394/6, 402/6, 402/4, 393/3, 393/5, 268/2, 269, 270/1, 273, 469/4, 372, 275, 276 w obrębie Krobia*”.

Inwestycja obejmuje rewitalizację przestrzeni miejskiej w Krobi – budowę, rozbudowę i przebudowę gminnych ciągów na odcinku od ulicy Kobylińskiej do ulicy Polnej, Targowej i Poznańskiej, gmina Krobia na długości ca. 1,811 km. Przedsięwzięcie polegać będzie między innymi na budowie przepustu na cieku Rów Krobski w Krobi zlokalizowanego na działce 442/3 w km 4+410. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 60 i art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 2010 r. "w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko" (Dz. U. z 2010 r. Nr 213 poz. 1397) przebudowę istniejących i budowę nowych obiektów mostowych w ciągu drogi o nawierzchni twardej klasyfikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się na odcinku od ulicy Kobylińskiej do ulicy Polnej, Targowej i Poznańskiej budowę, rozbudowę i przebudowę dróg gminnych z nawierzchni mineralno – asfaltowej, ciągów pieszo-jezdnych, ścieżek pieszo-rowerowych, miejsc postojowych oraz chodników z kostki brukowej betonowej. Istniejąca jezdnia zostanie poszerzona do 6,0m, a wzdłuż głównego odcinka po lewej stronie zostanie wybudowana ścieżka pieszo-rowerowa szerokości 2,5m, natomiast po prawej stronie zostanie wybudowany chodnik szerokości 2,0m. W ramach rozbudowy przebudowane zostaną istniejące zjazdy, zatoka autobusowa na ulicy Poznańskiej. Odwodnienie budowanego, rozbudowanego i przebudowywanego odcinka drogi odbywać się będzie za pomocą odpowiednio dobranych spadków podłużnych i poprzecznych systemem kanalizacyjnym czyli np. korytkami odwadniającymi, wpustami, kanałami ściekowymi do istniejącej i nowo projektowanej kanalizacji deszczowej.

Na cieku Rów Krobski w Krobi w ciągu nowo projektowanej drogi gminnej zostanie wybudowany przepust. Nowy przepust wzniesiony zostanie w formie konstrukcji podatnej wykonanej z blachy falistej stalowej o przekroju poprzecznym łukowo-kołowym zamkniętym. Konstrukcja stalowa posadowiona zostanie na fundamencie kruszywowym, a wokół niej wykonana zostanie odpowiednio zagęszczona zasypka inżynierska. Końce rury zostaną oparte na fundamencie żelbetowym z betonu B30 (C25/30) zbrojonym stalą klasy A-III N. Fundament ten będzie również stanowił podwalinę dla umocnień skarp znajdujących się przy obiekcie. Kształt rury zostanie dopasowany na jej końcach do kształtu skarp o pochyleniu 1:1. Długość konstrukcji stalowej u jej spodu wyniesie około 20,00 m. Na obiekcie projektowana jest jezdnia szerokości 6,00 m o nawierzchni mineralno-asfaltowej w układzie jednostronnym, ścieżka pieszo-rowerowa szerokości 2,5-3,00m oraz chodnik szerokości 1,5-2,00m. Po obu stronach jezdni, projektowane są bariery drogowe o parametrach N2W3 B, na których zostaną zamontowane pochwyty rurowe. Światło pomiędzy prowadnicami barier ochronnych wyniesie 7,00 m. Skarpy stożków zostaną umocnione prefabrykowaną kostką betonową. Projektowane jest umocnienie dna i skarp cieku

betonowymi prefabrykowanymi płytami ażurowymi. Umocnienie dna i skarp cieku projektowane jest na długości 10,0 m przed i za przepustem.

Wody opadowe i roztopowe z powierzchni jezdni na obiekcie odprowadzone zostaną powierzchniowo za pomocą odpowiednio dobranych spadków podłużnych i poprzecznych na poboczną i dalej po skarpach do cieku wodnego.

W ramach rozpatrywanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie przepustu nie będą prowadzone pobory wód powierzchniowych ani podziemnych, nie będzie także prowadzone piętzenie wód powierzchniowych, a jedynie zrzut do cieku niewielkiej ilości wód opadowych i roztopowych. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na przebudowie przepustu nie będzie miało negatywnego wpływu na wielkość przepływu nienaruszalnego i na morfologiczną ciągłość wód cieku.

Realizacja inwestycji nie zmieni w znaczny sposób wykorzystywania terenu, a na skutek jej realizacji nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów, a także przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu oraz polepszenia warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją.

Podstawowe parametry dróg gminnych po budowie, przebudowie i rozbudowie:

Klasa drogi - L (lokalna)

Prędkość projektowa - $V_p=40$ km/h

Kategoria ruchu drogi - KR3

Droga jednojezdniowa - dwukierunkowa

Szerokość jezdni - 6,0 m (na łukach do 7,0m)

Szerokość pasa ruchu - 3,0 m (na łukach do 3,5m)

Rodzaj nawierzchni jezdni - mineralno-asfaltowa

Spadek poprzeczny jezdni - 2,0 % daszkowy (na prostej) jednostronny (na łukach)

Szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 2,50-3,00m

Rodzaj nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego - kostka betonowa

Spadek poprzeczny ciągu pieszo-rowerowego - 2,00 % (jednostronny do jezdni)

Szerokość chodnika - 1,50-2,00 m

Rodzaj nawierzchni chodnika - kostka betonowa

Spadek poprzeczny chodnika - 2,00 % (jednostronny do jezdni)

Podstawowe parametry ciągów pieszo-jezdnych po budowie, przebudowie i rozbudowie:

Klasa drogi - D (dojazdowa)

Prędkość projektowa - $V_p=30$ km/h

Kategoria ruchu drogi - KR2

Droga jednojezdniowa - dwukierunkowa

Szerokość jezdni - 6,0 m (na łukach do 7,0m)

Szerokość pasa ruchu - 3,0 m (na łukach do 3,5m)

Rodzaj nawierzchni jezdni - kostka betonowa

Spadek poprzeczny jezdni - 2,0 % daszkowy (na prostej) jednostronny (na łukach)

Podstawowe parametry przepustu po budowie:

Długość całkowita przepustu - około 25,00 m

Ilość otworów przepustu - 1 szt.

Konstrukcja nośna przęsła - konstrukcja podatna z blachy falistej o przekroju zamkniętym łukowo-kołowym wraz z zasypką inżynierską

Szerokość użytkowa jezdni - 2x 3,00 m= 6,00 m
Rodzaj nawierzchni jezdni - mineralno-asfaltowa
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 2,50-3,00m
Rodzaj nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego - kostka betonowa
Szerokość chodnika - 1,50-2,00 m
Rodzaj nawierzchni chodnika - kostka betonowa
Przeszkoda - ciek wodny – Rów Krobski
Nośność obiektu po przebudowie - 50 t, klasa „A” wg PN-85/S-10030

Powierzchnia na których realizowane będzie przedsięwzięcie- - ca. 22 500m²

Powierzchnia zajęta pod elementy związane z pasem drogowym (jezdnia, ścieżki pieszo-rowerowe, chodniki, zatoki autobusowe, zjazdy) – ca. 20 850m²

Powierzchnia biologicznie czynna (rowy, pobocza porośnięte trawą) – ca. 1650m²

Ponadto w związku z budową, przebudową i rozbudową gminnych ciągów na odcinku od ulicy Kobylińskiej do ulicy Polnej, Targowej i Poznańskiej konieczne będzie wycięcie drzew i krzewów (poszerzenie istniejącego pasa drogowego o około 5m). Wycinka nie będzie miała negatywnego wpływu na bioróżnorodność. W celu zachowania mikroklimatu w ramach realizowanej inwestycji planuje się wykonać nasadzenia na terenach biologicznie czynnych w rejonie inwestycji.

Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg gminnych o nawierzchni gruntowej i bitumicznej, polegać będzie na wykonaniu nowej nawierzchni w technologii bitumicznej oraz z kostki brukowej betonowej. Ścieżka pieszo-rowerowa, zjazdy, zatoka autobusowa, miejsca postojowe zostaną wykonane z kostki brukowej betonowej oraz nawierzchni asfaltowej. Dno cieku wodnego oraz skarpy w rejonie przepustu zostaną umocnione. (narzutem kamiennym, płytami ażurowymi, kostką brukową, itp.).

Wykorzystanie wody i innych surowców niezbędnych do przebudowy drogi występuje tylko na etapie realizacji przedsięwzięcia. Woda na cele technologiczne na budowie pobierana będzie z sieci wodociągowej gminy Krobia. Woda zastosowana zostanie w ilościach technologicznie uzasadnionych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych, pochodzące od pracowników wykonujących prace budowlane, wymagające właściwego zagospodarowania. Z uwagi na zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia, ścieki bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji gromadzone będą w szczelnych zbiornikach typu TOI-TOI, a następnie w miarę potrzeb wywożone przez koncesjonowanego przewoźnika na pobliską oczyszczalnię ścieków.

Cement w przypadku zastosowania dostarczany cementowozami do wytwórni betonów jako element składowy do produkcji betonu. Wykorzystanie paliw, olejów napędowych lub technologicznych zależne jest od transportu, maszyn, urządzeń lub zespołów produkcyjnych, jakim dysponuje przyszły wykonawca. Jak w przypadku paliw tak w przypadku energii zużycie jej uzależnione jest od urządzeń, które zastosuje wykonawca przy realizacji zadania.

W trakcie budowy, przebudowy i rozbudowy stosowane będą materiały i technologie wykluczające możliwość skażenia wody i powietrza. Po oddaniu drogi do użytku ilość emitowanych do powietrza atmosferycznego zanieczyszczeń zależna będzie od natężenia ruchu na drodze i od struktury używanego paliwa. Budowa drogi wraz z odwodnieniem spowoduje min. przejście wód opadowych i odprowadzenie ich do istniejącej i nowo projektowanej kanalizacji deszczowej, co pozwoli na prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów wodnych oraz znaczące lokalne zwiększenie ochrony przyległych powierzchni w zakresie ochrony środowiska. Ponadto poprzez budowę alternatywnej drogi umożliwiającej płynny przejazd z ominięciem terenu zabudowanego zmniejszy się zużycie paliw, ograniczona zostanie emisja spalin, zmniejszy się poziom hałasu, oraz droga ze względu na zastosowanie wydzielonego ciągu pieszo – rowerowego będzie bezpieczna dla poruszających

się pojazdami, rowerzystów i pieszych.

Odpady (bezpieczne, bo innych nie przewiduje się) powstające podczas budowy, przebudowy i rozbudowy obiektu (masy ziemne, gruz, drewno, stal) w miarę możliwości wykorzystywane będą na terenie inwestycji (humus), pozostałe przekazywane będą innym jednostkom uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (posiadającym zezwolenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów) zgodnie z życzeniem inwestora. Zanieczyszczenia pochodzące z obsługi sprzętu do robót ziemnych, konstrukcyjnych i z zaplecza budowy (tzn. wszelkiego rodzaju smary, oleje silnikowe i hydrauliczne, które powodują zanieczyszczenia w przypadku awarii sprzętu budowlanego podczas prowadzenia prac np. pęknięcie węża hydraulicznego) gromadzone będą i separowane w odrębnych pojemnikach i przekazywane będą jednostkom uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania lub utylizacji. Szacowana ilość takich zanieczyszczeń nie przekroczy 50 kg.

Podczas budowy nowego obiektu mostowego (przepustu) woda do celów technologicznych i sanitarno-bytowych dla pracowników będzie dostarczana na plac budowy wodociągiem lub w przypadku braku takiej możliwości wykonawca sam zorganizuje i dostarczy wodę na plac budowy. Ścieki sanitarno- bytowe z zaplecza budowy gromadzone będą w bezodpływowych osadnikach opróżnianych przez wozy asenizacyjne lub zastosowane będą sanitariaty przewoźne.

BURMISTRZ

Sebastian Czwojda