

Karta informacyjna przedsięwzięcia

Zawierająca dane, o których mowa w art.3 pkt. 5 ustawy a dnia 3 października 2008 r.
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska
oraz ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn.zm.)

„Przebudowa ulic: Kluczborska, Kościelna, Rynek, Byczyńska, Mała wraz z wymianą kanalizacji deszczowej i sieci wodociągowej w Gorzowie Śląskim”

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulic : Kluczborskiej, Kościelnej, Rynek, Byczyńskiej, Małej wraz z wymianą kanalizacji deszczowej i sieci wodociągowej położonych na działkach nr 850/252, 914/246, 1172/273, 856/262, 249, 247, 915/246, 916/246, 917/246, 921/246 (k. m. 4) wg mapy zasadniczej o godle 464.221.1144, 464.221.1233, 464.221.1621, 464.221.1622, 464.221.1623, 464.221.1711.

Przebudowywane ulice stanowią ważny układ komunikacyjny dla miasta Gorzów Śląski, a także alternatywę dla drogi krajowej Nr 42 przebiegającą przez m. Gorzów Śląski. Przebudowywany ciąg ulic rozpoczyna się na zjeździe z drogi krajowej Nr 42 (ul. Kluczborska) , a kończy się na wjeździe na drogę krajową Nr 42 (ul. Byczyńska).

Zakres przebudowywanych ulic obejmował będzie:

- rozbiórkę istniejących krawężników, obrzeży, chodników z płyt betonowych 50*50,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- sfrezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej (lokalnie),
- wykonanie warstwy odsączającej z piasku,
- wykonanie podbudowy tłuczniowej,
- ułożenie krawężników, oporników, obrzeży,
- ułożenie chodników z kostki brukowej betonowej szarej gr. 8,0 cm,
- wykonanie zjazdów na posesje z kostki brukowej betonowej kolorowej gr. 8,0 cm,
- wykonanie nawierzchni na miejscach postojowych z kostki granitowej 15/17,
- wykonanie nawierzchni z płyt betonowych ażurowych gr. 10,0 cm na placu przy ulicy Kluczborskiej,
- ułożenie korytek ściekowych 50*50 przy ulicy Kluczborskiej,
- wykonanie nawierzchni z kostki granitowej 15/17 na ulicy Małej,
- wykonanie ścieku z kostki granitowej wzdłuż miejsc postojowych w Rynku z kostki granitowej 8/11,
- wyrównanie profilu istniejących nawierzchni bitumicznych masą z betonu asfaltowego 0/16,
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego 0/12,8 grubości 4,0 cm.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz informacja o dotychczasowym sposobie ich wykorzystania i pokryciu szatą roślinną

Planowane roboty i inwestycja położone są wyłącznie na działkach drogowych w obrębie pasa drogowego.

Powierzchnia całkowita drogi – 25490,00 m² w tym:

- powierzchnia nawierzchni bitumicznej – 11060,30 m²
- powierzchnia nawierzchni z kostki granitowej – 553,79 m²
- powierzchnia stanowisk postojowych – 1274,14 m²
- powierzchnia chodników z kostki brukowej 1490,03 m²

Długość łączna przebudowywanych ulic wynosi 1508,96 m zasadnicza szerokość jezdni nawierzchni bitumicznej jest zmienna i wynosi 5,50 ÷ 11,50 m. Szerokość chodników wynosi 1,20 ÷ 4,50 m.

W obrębie przebudowywanych ulic nie występują żadne formy zieleni, jedynie na odcinku ul. Kluczborskiej, począwszy od skrzyżowania z drogą krajową nr 42 (ul. Chopina) aż do skrzyżowania z ul. Powstańców występuje typowa zieleń przydrożna: trawniki na rowie i drzewa w granicy pasa drogowego. Projekt nie przewiduje ingerencji w istniejącą szatę roślinną.

3. Rodzaj technologii

Przebudowywany ciąg ulic rozpoczyna się na zjeździe z drogi krajowej Nr 42 (ul. Kluczborska) , a kończy się na wjeździe na drogę krajową Nr 42 (ul. Byczyńska). Ulice przebiegają wzdłuż zabudowy zwartej. Projektowane odcinki ulic składają się z odcinków prostych i łuków poziomych oraz z załomów.

Przebudowywane ulice w zależności zakresu przewidzianych robót mają różne przekroje normalne i konstrukcyjne:

Ulica Kluczborska I

Konstrukcja nawierzchni:

- 4,0 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 istniejącej nawierzchni.

Konstrukcja na chodniku:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4,
- nasyp z piasku.

Konstrukcja na zjazdach na posesję:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4
- 15,0 cm podbudowa z kruszywa łamanego bazaltowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie,
- 15,0 cm podsypka z piasku.

Wzdłuż jezdni po stronie lewej projektuje się ułożenie krawężnika 15*30 na ławie betonowej B- 15 z oporem. Krawężnik będzie wystawiony 12,0 cm ponad nawierzchnię jezdni, natomiast na wjazdach do posesji będzie wystawiony 3,0 cm ponad nawierzchnię. Wzdłuż projektowanego krawężnika projektuje się chodnik z kostki brukowej betonowej o szerokości 1,50 m i spadku poprzecznym 2% w kierunku pasa zieleni. Nawierzchnia chodnika ograniczona jest obrzeżem betonowym 8*30. Pomiędzy krawężnikiem, a chodnikiem zaprojektowano pas zieleni o szerokości 2,0 m. na odcinkach ulicy gdzie planuje się wymianę krawężnika i chodnika spadek poprzeczny także wynosi 2% w kierunku jezdni. Projektuje się wzdłuż krawędzi jezdni ciek korytkowy z prefabrykatów betonowych 50*50*15 ławie betonowej B- 15 z oporem. Korytka należy posadzić 2 cm poniżej krawędzi jezdni.

Na odcinkach ulicy gdzie nie występuje krawężnik i korytka ściekowe projektuje się utwardzenie pobocza kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie o grubości 10,0 cm. Szerokość pobocza 1,0 m spadek poprzeczny 4 %.

Ulica Kluczborska II

- 4,0 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 istniejącej nawierzchni.

Nie planuje się wymiany krawężników i chodników.

Ulica Kościelna

Konstrukcja nawierzchni:

- 4,0 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 istniejącej nawierzchni.

Konstrukcja na chodniku:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4,
- nasyp z piasku.

Konstrukcja na zjazdach na posesję:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4
- 15,0 cm podbudowa z kruszywa łamanego bazaltowego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie,
- 15,0 cm podsypka z piasku.

Po obu stronach ulicy projektuje się wymianę krawężnika 15*30 na ławie betonowej B – 15 z oporem. Krawężnik będzie wystawiony 12,0 cm ponad nawierzchnię jezdni, natomiast na wjazdach do posesji będzie wystawiony 3,0 cm ponad nawierzchnię.

Projektuje się także wymianę chodnika wzdłuż ulicy. Po prawej stronie ulicy chodnik będzie ograniczony od strony jezdni krawężnikiem, a od zewnętrznej będzie przylegał bezpośrednio do lica budynków lub ogrodzenia posesji. Natomiast po stronie lewej od km 0+000,00 do km 0+072,50 od strony zewnętrznej ograniczony będzie obrzeżem betonowym 8*30, a od km 0+072,50 do km 0+115,62 przylegał będzie do lica budynków lub ogrodzenia. Spadek poprzeczny na chodnikach 2 % w kierunku jezdni. Zjazdy do posesji od strony zewnętrznej ograniczone będą opornikiem 10*25 na ławie betonowej B – 15 z oporem. Spadek poprzeczny na zjeździe 2 % w kierunku jezdni.

Rynek

Konstrukcja nawierzchni:

- 4,0 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 istniejącej nawierzchni.

Konstrukcja na miejscach postojowych (parkingi):

- kostka granitowa 15/17 ,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4
- 20,0 cm podbudowa z kruszywa łamanego bazaltowego 0/63 stabilizowanego mechanicznie,

Nie przewiduje się wymiany krawężników i chodników wzdłuż ulicy.

Spadek poprzeczny na miejscach postojowych zaprojektowano w kierunku krawędzi ulicy i wynosi od 1 %÷2%. Wzdłuż krawędzi jezdni i parkingu zaprojektowano ciek z kostki granitowej 8/11 na ławie betonowej B- 15 grubości 15 cm. Ciek będzie obniżony o 1,0 cm od krawędzi jezdni i parkingu.

Ulica Byczyńska

Konstrukcja nawierzchni:

- 4,0 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 istniejącej nawierzchni.

Konstrukcja na chodniku:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4,
- nasyp z piasku.

Po stronie lewej projektuje się wymianę krawężników i chodnika. Krawężnik wystawiony będzie od 9,0 cm do 13,0 cm ponad nawierzchnię, na zjazdach wystawiony będzie o 3,0 cm powyżej krawędzi jezdni.

Szerokość chodnika jest zmienna, spadek poprzeczny 2 % w kierunku jezdni.

Ulica Mała

Konstrukcja nawierzchni:

- kostka granitowa 15/17 ,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4
- 20,0 cm podbudowa z kruszywa łamanego bazaltowego 0/63 stabilizowanego mechanicznie,

Konstrukcja na chodniku:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4,
- nasyp z piasku.

Po obu stronach jezdni projektuje się krawężnik betonowy 15*30 na ławie z betonu B-15 z oporem. Krawężnik wystawiony będzie 12cm ponad krawędź jezdni, a na zjazdach do posesji o 3,0 cm ponad jezdnię. Chodnik będzie wykonany z kostki brukowej betonowej grubości 8,0 cm wystawiony o 1,0 cm powyżej krawężnika. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2% w kierunku jezdni. Spadek na zjazdach wynosi od 2% ÷ 4%. Szerokość chodnika po stronie lewej wynosi 1,5 m, a po stronie prawej 2,0 m. Jezdnia ulicy Małej jest oddzielona od ulicy Byczyńskiej krawężnikiem betonowym 15*30, który wystawiony będzie 3,0 cm ponad krawędź jezdni ulicy Byczyńskiej.

Utworzony plac – miejsca postojowe

Konstrukcja nawierzchni (droga manewrowa i miejsca postojowe);

- 10,0 cm warstwa ścieralna z płyt betonowych ażurowych 60*40 ,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4
- 20,0 cm podbudowa z kruszywa łamanego bazaltowego 0/63 stabilizowanego mechanicznie,
- 15,0 cm warstwa odsączająca

Konstrukcja na chodniku:

- 8,0 cm kostka brukowa betonowa,
- 5,0 cm podsypka z kruszyny 0/4,
- 15,0 cm warstwa odsączająca

Plac – miejsca postojowe ograniczone będą krawężnikiem betonowym 15*30 na ławie z betonu B – 15 z oporem. Krawężnik będzie wystawiony o 8,0 cm ponad nawierzchnię. W miejscach gdzie krawężnik będzie pełnił rolę opornika zostanie obniżony o 1,0 cm poniżej nawierzchni.

Projektowany chodnik wzdłuż miejsc postojowych będzie wykonany z kostki brukowej betonowej grubości 8,0 cm ograniczony obrzeżem betonowym 8*30 na ławie z betonu B- 15 z oporem. Obrzeże będzie obniżone o 1,0 cm poniżej nawierzchni kostki. Spadek poprzeczny na chodniku jednostronny 2%.

Od ulicy Zielonej plac ograniczony będzie opornikiem betonowym 10*25 na ławie z betonu B-15 z oporem. Pomiędzy chodnikiem a miejscami postojowymi projektuje się pas zieleni o szerokości 0,50 m.

Odwodnienie przebudowywanych ulic odbywać się będzie poprzez odwodnienie powierzchniowe do projektowanych wpustów ściekowych na odcinkach na których został zaprojektowany krawężnik oraz ścieki korytkowe i na odcinkach ulic na których istnieje krawężnik oraz ścieki korytkowe, a następnie do przebudowywanej kanalizacji deszczowej.

Na odcinkach na których nie przewiduje się krawężnika do istniejących rowów przydrożnych po uprzednim wyprofilowaniu i utwardzeniu istniejącego pobocza (ul. Kluczborska I od km 0+000,00 do km 0+548,14).

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia, bowiem zaproponowany wariant jest optymalny dla przebudowywanych dróg. Projekt przebudowy jest wykonany pod względem technicznym i technologicznym w zgodzie z najlepszą praktyką w dziedzinie infrastruktury drogowej, a zaproponowane rozwiązania wykazują optymalny stosunek jakości do ceny w warunkach istniejącego

uzbrojenia i zagospodarowania terenu. Projekt przebudowy sporządzono z poszanowaniem istniejących form zieleni przydrożnej.

Przebudowywane ulice stanowią ważny układ komunikacyjny dla miasta Gorzów Śląski, a także alternatywę dla drogi krajowej Nr 42, na wypadek zaistnienia sytuacji awaryjnej, kiedy konieczne będzie uruchomienie objazdu dla ruchu tranzytowego.

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

Zapotrzebowanie na wodę dla potrzeb technologicznych i własnych :

- w czasie eksploatacji : nie występuje

Zapotrzebowanie na materiały i surowce:

- w czasie eksploatacji : nie występuje

Zapotrzebowanie na energię :

- w czasie eksploatacji : nie występuje

Zapotrzebowanie na paliwa :

- w czasie eksploatacji : nie występuje.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Zaplanowana przebudowa dróg polegająca przede wszystkim na ułożeniu nowej nawierzchni nie spowoduje zagrożeń dla środowiska. Zachowana zostanie zieleń przydrożna, a poprzez poprawę stanu nawierzchni drogi polepszy się płynność ruchu, co powinno ograniczyć ilość spalin emitowanych do atmosfery. Inwestycja wpłynie na poprawę stanu środowiska, ponieważ ruch lokalny odbywać się będzie sprawniej (mniej zanieczyszczeń powietrza), po równej nawierzchni (zmniejszenie wibracji i niższy poziom hałasu). Inwestycja usprawni warunki ruchu i poprawi komfort ruchu, zatem wpłynie na jego bezpieczeństwo. Poprawa stanu nawierzchni ulic wpłynie na zmniejszenie zagrożenia wypadkami drogowymi, a także skróci czas dojazdu służb ratowniczych. Polepszy dojazd do lokalnych firm i instytucji zlokalizowanych przy przebudowywanych ulicach.

7. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Zmiany klimatu akustycznego.

Wpływ projektowanej inwestycji na klimat akustyczny przejawia się jako :

- oddziaływanie przejściowe – w fazie realizacji inwestycji (przebudowy) – poprzez emisję hałasu pochodzącego z maszyn i urządzeń budowlanych,

- oddziaływanie długofalowe – w fazie eksploatacji drogi – poprzez emisję hałasu pochodzącego z pojazdów uczestniczących w ruchu.

Oddziaływanie przejściowe będzie w przypadku tej inwestycji krótkotrwałe. Z kolei hałas komunikacyjny występujący w trakcie eksploatacji przebudowanych dróg będzie znacznie mniej uciążliwy dla środowiska niż eksploatacja dróg w ich obecnym stanie.

Wibracje drogowe

Drgania mechaniczne generowane przez pojazdy mechaniczne przenoszą się na przyległe do ulic budynki i budowlane. Uciążliwość tych drgań wzrasta wraz ze wzrostem liczby i ciężaru pojazdów, nacisków przypadających na osie, prędkość ruchu, a przede wszystkim ze wzrostem natężenia ruchu pojazdów – szczególnie w obszarach o zwartej zabudowie. Z doświadczeń wynika, że równość nawierzchni oraz konstrukcja drogi są decydującymi czynnikami wpływającymi na poziom wzbudzanych

drgań drogowych. W większości wypadków oddziaływanie drgań drogowych na otoczenie jest procesem długotrwałym, a jego skutki pojawiają się po kilku lub kilkunastu latach. W przypadku planowanej przebudowy ulic, poprawa stanu nawierzchni znacznie ograniczy uciążliwości dla mieszkańców, wynikające z wibracji drogowych.

Oddziaływanie inwestycji na jakość wód powierzchniowych

Przebudowa i użytkowanie przedmiotowych ulic ma wpływ na otaczające środowisko wodne, bowiem z drogi odprowadzane są wody opadowe i roztopowe zawierające różne zanieczyszczenia. Dzięki zaprojektowanej do wykonania, w przebudowywanych ulicach, nowej kanalizacji deszczowej zaopatrzonej w odстойniki i separatory, wody odprowadzane z ulic będą wstępnie oczyszczone i nie stanowić będą zagrożenia dla środowiska.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Projekt nie ma transgranicznego oddziaływania na środowisko, bowiem nie przebudowywane drogi nie znajdują się w strefie przygranicznej.

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

W obrębie projektu nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.