

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiot i zakres przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Stara Różanka - Srokowo od ok. km 0+000 do ok. km ok. 16+100 w powiązaniu z drogami wojewódzkimi nr 591 i 592.

Lokalizacja przedsięwzięcia:

- województwo warmińsko-mazurskie
- powiat: kętrzyński
- gminy: Kętrzyn i Srokowo.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 650 na odcinku Stara Różanka - Srokowo: początek opracowania w ok. km 0+000 - skrzyżowanie z DW591 w m. Stara Różanka; koniec opracowania w km ok. 16+100 - skrzyżowanie z ul. Węgorzewską w m. Srokowo bez tego skrzyżowania;
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 591 na odcinku od ok. km 27+218 – skrzyżowanie w msc. Stara Różanka do km ok.31+072 - skrzyżowanie ulic Bałtyckiej i Szpitalnej w Kętrzynie wraz z przebudową ok. 100m ul. Szpitalnej;
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 591 na odcinku ul. Pocztowej w Kętrzynie od ok. km 31+507 - skrzyżowanie z ul. Asnyka do ok. km 31+072 - skrzyżowanie z ul. Traugutta i Placu Słowiańskiego;
- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 592 w ciągu ulic Sikorskiego i Traugutta w Kętrzynie na odcinku od ok. km 44+265 do ok. km 44+617 wraz z odcinkami ulic dochodzących: ok. 60 m ul. Mickiewicza, ok. 45 m ul. Staromiejskiej i ok. 60 m Placu Słowiańskiego.

Wariant optymalny środowiskowo

Po zakończonej w sierpniu 2010 roku *Inwentaryzacji pachnicy dębowej metodą feromonową* przyjęto do dalszych prac projektowych wariant najbardziej optymalny środowiskowo

i jednocześnie pozwalający na zaprojektowanie podstawowych elementów drogi, z którymi tylko kolidujące jednostkowe drzewa zostały przewidziane do wycinki.

Wariant W2C^o – jest najbardziej przyjazny dla środowiska z uwagi na najmniejszą liczbę drzew do wycinki ze wszystkich wariantów przewidzianych do realizacji. Przebiega po istniejącym śladzie DW 592, DW 591 (z wyjątkiem odcinka w granicach m. Srokowo), wycinka 785 szt. drzew w miejscach kolizji drzew rosnących w skrajni z nowymi założeniami projektowymi (przebudowa skrzyżowań, zjazdów, budowa chodników, ścieżek rowerowych i zatok autobusowych) W stosunku do wariantu B wycinka nie obejmie drzew rosnących w skrajni, ale stanowiących siedliska gatunków chronionych (ustalonych na podstawie „Inwentaryzacji przyrodniczej”). Wariant ten jest korektą wariantu o tej samej nazwie zawartego w raporcie oddziaływania na środowisko i w odróżnieniu zakłada konieczną wycinkę drzew na zjazdach z drogi wojewódzkiej nr 650, które praktycznie całkowicie zasłaniają widoczność pojazdów włączających się do ruchu.

Wycinka drzew

Badania nad rozsiedleniem pachnicy dębowej (*Osmoderma eremita*) metodą pułapek feromonowych, zasiedlającej drzewa w alejach przy drodze wojewódzkiej nr 650, trwały od 30 lipca do 06 sierpnia 2010.

Z uwagi na wyniki badań wycinka drzew zostanie ograniczona wyłącznie do minimum koniecznego do zapewnienia podstawowych elementów geometrii drogi, natomiast w zakresie normatywów wynikających z przepisów technicznych wystąpiono zgodnie z prawem budowlanym do właściwego organu o odstępstwa.

Opis terenu i stan istniejący

Lokalizacja inwestycji

Przebudowywany odcinek ulicy Traugutta leży w ciągu drogi wojewódzkiej nr 592 i jest zlokalizowany na terenie Kętrzyna Szerokość istniejącej nawierzchni wynosi ok. 10,0 m, a szerokość chodników z płyt betonowych i kostek bet. 2 - 4,5 m. Na przedmiotowym odcinku występują zjazdy gospodarcze do posesji i na parkingi. Z przedmiotową ulicą krzyżują się ulice: Pocztowa, Limanowskiego, Sikorskiego, Zamkowa Daszyńskiego, skrzyżowania z tymi ulicami rozwiązane są w postaci rond z wyspą centralną. Nawierzchnię jezdni stanowi beton asfaltowy skoleinowany i popękany. Chodniki w przeważającej części wykonane są z płyt betonowych 35/35/5, pozostałą część nawierzchni stanowi chodnika kostka betonowa (w 70% do ponownego wbudowania), nie ma wyznaczonych ścieżek rowerowych.

Ulice dobiegające do rond posiadają nawierzchnię bitumiczną, ograniczoną krawężnikami betonowymi i kamiennymi.

Na przedmiotowym odcinku ulicy R. Traugutta nie zlokalizowano przepustów drogowych. Wzdłuż ulicy Traugutta słupy oświetleniowe stoją przy krawędzi jezdni, kolidują z projektowaną ścieżką rowerową i wymagają przestawienia. Wykonane wiercenia pokazały występowanie gruntów holocenijskich, reprezentowanych przez nasypy budowlane i niekontrolowane oraz gleby (humus) zalegające na plejstocenijskich osadach wodnolodowcowych i gruntach morenowych.

Na odcinku drogi DW 650 od Starej Różanki do Srokowa rozpatrywane są dwa warianty lokalizacyjne przebudowy drogi. Do skrzyżowania z ulicą Wiejską w miejscowości Srokowo, przebudowa drogi DW650 przebiega po starej trasie tej drogi z niewielką korektą łuków poziomych, natomiast od powyższego skrzyżowania, przebudowa drogi była projektowana dwuwariantowo:

- wariant I – po trasie istniejącej. Poprzez centrum miejscowości Srokowo, bez zmiany przebiegu,
- wariant II – po trasie dotychczasowej ul. Wiejskiej z odejściem od zabudowań przy skrzyżowaniu z drogą DW650. Ewentualny nowy odcinek drogi będzie miał długość ok. 360 m.

Ciągi dróg wojewódzkich nr 591, 592 i 650 przenoszą zarówno ruch tranzytowy, jak i ruch lokalny. Stan nawierzchni jest zły – nawierzchnia i inne elementy drogowe wymagają natychmiastowej interwencji, ze względu na stan i zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie ze względu na występujące koleiny, nierówności i spękania jezdni.

Droga wojewódzka nr 650 posiada klasę techniczną G.

Rodzajem przedsięwzięcia jest przebudowa - mająca praktycznie na całym odcinku charakter odnowy, natomiast stworzenie nowej arterii komunikacyjnej odcinka drogi wojewódzkiej nr 650 będzie miało miejsce jedynie w miejscowości Srokowo, w której jako zatwierdzony przez Zamawiającego wariant przebiegu tej drogi ma miejsce ulicą Wiejską, a nie jak do tej pory przez centrum miejscowości. Długość odcinka przewidywanego do przebudowy to ok. 20+500 km, wg kilometrażu docelowego. Planowane są niżej wyszczególnione prace:

- przebudowa nawierzchni drogi ze wzmocnieniem do 100 kN/oś,
- korekta łuków poziomych i pionowych w miarę możliwości terenowych,
- przebudowa skrzyżowań,
- budowa i przebudowa chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, zjazdów indywidualnych i publicznych,
- wycinka kolidujących z przebudową drzew,

- przebudowa obiektów mostowych i przepustów drogowych,
- budowa i przebudowa odwodnienia drogi,
- budowa i przebudowę oświetlenia drogi,
- przebudowa kolizji z urządzeniami obcymi,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego,
- wykonanie remontu poboczy gruntowych oraz renowacja rowów przydrożnych,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

Projektowana droga przebiegać będzie w śladzie istniejącej, jednakże z uwagi na przynależność trasy do dróg wojewódzkich konieczne jest dostosowanie do klasy technicznej G. W zakresie inwestycji przewiduje się m. in. lokalne:

- wzmocnienie nawierzchni,
- poszerzenie nawierzchni do normatywnych wartości (poszerzenia jezdni na lukach poziomych),
- poprawa parametrów geometrycznych drogi poprzez korekty luków poziomych i pionowych,
- przebudowę obiektów inżynierskich znajdujących się w złym stanie technicznym (most, przepusty),
- poprawa odwodnienia drogi.

Ponadto z uwagi na konieczność podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach zadania zostaną wykonane m.in.:

- zatoki autobusowe z peronami dla podróżnych,
- chodniki i ścieżki rowerowe separujące uczestników ruchu drogowego,
- przejścia dla pieszych wraz z azylami,
- skanalizowane skrzyżowania z wydzielonymi lewoskrętami w miejscach najbardziej niebezpiecznych.

Ochrona środowiska

Realizacja inwestycji nie wpłynie zasadniczo na krajobraz. Oddziaływanie inwestycji na etapie realizacji zadania będzie miało charakter lokalny, krótkotrwały i nie spowoduje istotnych zmian w środowisku. W tym okresie najbardziej uciążliwy dla mieszkańców będzie hałas oraz zanieczyszczenie powietrza spalinami i substancjami pylnymi.

Na etapie realizacji inwestycji zapewnione zostaną odpowiednie zabiegi chroniące drzewa rosnące w granicy inwestycji przed ich uszkodzeniem.

W czasie robót ziemnych środowisko gruntowe zostanie zabezpieczone przed zanieczyszczeniami produktami ropopochodnymi.

Do realizacji inwestycji zostaną użyte nawierzchnie zapewniające w sposób kontrolowany odpływ wód opadowych i roztopowych w kierunku odwodni liniowych i wpustów lokalnej kanalizacji deszczowej.

Jednocześnie, nałożony zostanie obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia tak, aby nie nastąpiła zmiana powierzchni ziemi. Odpady z rozebranych nawierzchni zostaną zagospodarowane zgodnie z ich klasyfikacją.

Na etapie eksploatacji obciążenie środowiska zanieczyszczeniami komunikacyjnymi powinno być mniejsze w stosunku do istniejącego. Hałas powodowany ruchem pojazdów, podobnie jak emisja spalin, zostaną ograniczone dzięki wykonaniu nowych, utwardzonych nawierzchni. Wyposażenie drogi w separatory znacznie zmniejszy zanieczyszczenie gleby oraz wód gruntowych i powierzchniowych substancjami ropopochodnymi. Poprawiona zostanie estetyka drogi i krajobrazu w najbliższym otoczeniu

W Ó J T
inż. Franciszek Andruszkiewicz