

„ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1438G ŻELAZNO – MIERZYNO – KOSTKOWO – BOLSZEWO NA ODCINKU RYBSKA KARCZMA - GÓRA”

Opis inwestycji

Inwestycja polega na rozbudowie drogi powiatowej nr 1438G od Rybskiej Karczmy do miejscowości Góra o długości około 3,96 km.

Początek opracowania stanowi rejon zjazdu na działkę nr 2 w Rybskiej Karczmie, gdzie projekt dowiązuje się do wykonywanego równolegle przez firmę Red Road Biuro Projektów Bartosz Waczyński opracowania „Rozbudowa drogi powiatowej nr 1438G poprzez budowę chodnika na odcinku od m. Rybno do Rybskiej Karczmy”. Koniec opracowania stanowi zrealizowany odcinek drogi Bolszewo – Góra na wysokości działki nr 483 w miejscowości Góra.

Na odcinku od początku opracowania do okolicy zjazdu w ulicę Szeroką projektuje się jezdnię bitumiczną szerokości 6,0 m. Planuje się pobocze szerokości 1,0 m po stronie wschodniej, za którym umieszczona będzie bariera chroniąca przed uderzeniem w drzewo. Po stronie zachodniej projektuje się pobocze szerokości 1,0 m, rów przydrożny, a za rowem ścieżkę pieszo-rowerową. Ze względu na rosnące w skrajni drogi oraz w poboczach szpalery drzew, które uniemożliwiają doprowadzenie rozbudowywanej drogi powiatowej do normatywnych parametrów, przewiduje się jednostronną wycinkę po stronie zachodniej z zachowaniem szpalery po stronie wschodniej. Ilość drzew w szpalerach po obu stronach drogi jest zbliżona, jednak ze względu na przeważające w tym rejonie kierunki wiatrów, które mogłyby przewrócić drzewa na jezdnię, zdecydowano się usunąć drzewa po stronie zachodniej. Dodatkowym argumentem na jednostronną wycinkę drzew zlokalizowanych obecnie w skrajni drogi i w poboczach oraz zabezpieczenie drzew barierą po drugiej stronie jest duża ilość wypadków polegających na uderzeniu w drzewo - w tym śmiertelnych. Na początku odcinka planuje się odtworzenie istniejącej zatoki autobusowej. Zatoki autobusowe (obustronne) projektuje się również w rejonie ulicy Krótkiej. Odwodnienie przedmiotowego odcinka planuje się powierzchniowo do rowów przydrożnych, z lokalnymi odcinkami kanalizacji deszczowej mającymi na celu skierowanie wód opadowych do rowów. Planuje się również odtworzenie i budowę nowych przepustów.

W rejonie zjazdu na ulicę Szeroką projektuje się wyspę spowalniającą ruch mającą na celu ograniczenie prędkości pojazdów wjeżdżających do miejscowości. Na odcinku od wyspy spowalniającej do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1440G projektuje się przekrój uliczny o jezdni szerokości 6,0 m, z opaską/poboczem po stronie wschodniej i ścieżką pieszo-rowerową po stronie zachodniej. Odwodnienie przewiduje się za pomocą kanalizacji deszczowej, ze skierowaniem wód opadowych kolektorem w kierunku rzeki Reda.

Na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 1438G z drogą powiatową nr 1440G (aleja Lipowa) projektuje się małe, czterowlotowe rondo o średnicy zewnętrznej 30 m.

Na odcinku od projektowanego ronda do rzeki Redy projektuje się jezdnię szerokości 2x3,0 m z przejezdnym pasem dzielącym mającym na celu uspokojenie ruchu. Po zachodniej stronie projektuje się ścieżkę pieszo-rowerową, a po stronie wschodniej chodnik. Na odcinku tym planuje się odtworzenie istniejących zatok autobusowych. Około km 19+600 planuje się budowę przejścia dla pieszych z azylem. Odwodnienie odcinka projektuje się za pomocą kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem podczyszczonych wód opadowych do rzeki Redy.

W rejonie rzeki Redy planuje się remont nawierzchni i barier istniejącego obiektu mostowego. Istniejącą kładkę dla pieszych planuje się przenieść na drugą stronę obiektu mostowego (będzie się po niej odbywał ruch pieszy), a w jej miejscu wykonać kładkę dla pieszych i rowerzystów (istniejąca kładka posiada zbyt małą szerokość dla przeprowadzenia ruchu pieszych i rowerzystów).

Na odcinku od rzeki Reda do ok km 21+300 pas drogowy przebiega w ścisłym sąsiedztwie terenów kolejowych linii nr 230. W wydanych warunkach technicznych PKP nie zgodziło się na ingerencję w nieruchomości kolejowe, zatem na odcinku tym zrezygnowano z wymagających większej ilości terenu rowów przydrożnych przy działkach kolejowych i wprowadzono przekrój uliczny z

odwodnieniem do kanalizacji deszczowej (na odcinku od rzeki Reda do ok km 20+520) oraz przekrój półuliczny z odwodnieniem do kanalizacji deszczowej po lewej stronie drogi i rowów przydrożnych po prawej stronie drogi - usytuowanych pomiędzy jezdnią a ścieżką pieszo-rowerową (na odcinku od ok km 20+520 do ok km 21+320). Wody opadowe z odcinka po podczyszczeniu będą częściowo trafiały do rzeki Redy, a częściowo do rowów przydrożnych i zbiornika retencyjno-chłonnego ok km 21+020. Ścieżkę pieszo-rowerową zaprojektowano po stronie zachodniej. Odcinkowo, w rejonie zabudowań zaprojektowano po stronie wschodniej chodniki. Szerokość jezdni bitumicznej na tym odcinku wynosi 2x3,0 m. Na wjeździe do miejscowości, w celu uspokojenia ruchu zastosowano wyspę nieprzejezdną. Na odcinku zaprojektowano obustronne zatoki autobusowe.

Od ok km 21+300 tereny kolejowe oddalają się od pasa drogowego. Na odcinku od km 21+300 do końca opracowania projektuje się jezdnię bitumiczną szerokości 2x3,0 m, obustronne pobocze, po stronie zachodniej ścieżkę pieszo-rowerową oddzieloną od jezdni rowem przydrożnym. Odwodnienie odcinka przewiduje się w sposób powierzchniowy do rowów przydrożnych. Na wcześniejszym odcinku, ok km 21+020 projektuje się zbiornik retencyjno-chłonny zbierający wodę z rowów przydrożnych i częściowo z kanalizacji deszczowej. Woda do zbiornika trafi za pomocą rowów przydrożnych lub odcinków kanalizacji deszczowej.

Inwestycja zakłada przebudowę/rozbudowę/odtworzenie zjazdów do nieruchomości i skrzyżowań z drogami publicznymi w celu doprowadzania ich parametrów do obowiązujących przepisów.

W ramach inwestycji planuje się budowę oświetlenia ulicznego, doświetlenia przejść dla pieszych, budowę kanału technologicznego, kanalizacji deszczowej oraz usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu.

Zakres inwestycji obejmuje wycinkę drzew i powierzchni leśnych kolidujących z inwestycją. W ramach kompensacji planuje się nasadzenia zastępcze.