



Załącznik do decyzji Burmistrza Międzychodu z dnia 18 września 2023 r.; znak: RKS.6220.16.2021

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 24 na odcinku Kamionna – granica województwa od km 23+700 do 30+257 o długości 6,557 km. Polegać będzie ona na dostosowaniu konstrukcji jezdni do nośności 115 kN/oś oraz na poprawie komfortu ruchu tranzytowego oraz lokalnego, a w szczególności przebudowie skrzyżowań, budowie chodników, azyli dla pieszych, przebudowie zatok autobusowych i postojowych oraz budowie ścieżki pieszo-rowerowej na całym odcinku. Zadanie obejmować będzie także przebudowę odwodnienia oraz wykonanie nowego oświetlenia na obszarze zabudowanym.

Początek trasy w km 23+700 wyznaczono jako nawiązanie do projektowanej równolegle obwodnicy miejscowości Kamionna. Oś drogi w planie nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Pas drogowy zostanie poszerzony w niezbędnym zakresie związanym z lokalizacją nowego elementu drogi, jakim jest projektowana na całej długości ścieżka pieszo-rowerowa.

Oprócz przebudowy konstrukcji jezdni polegającej na jej wzmocnieniu do nośności 115 kN/oś wraz z regulacją poboczy i rowów, zaprojektowano następujące elementy w planie:

- km 23+852 – korekta skrzyżowania z ul. Klonową (starodrożem drogi krajowej) polegająca na doprowadzeniu włączenia do kąta prostego z jednoczesnym dowiązaniem projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej do ul. Klonowej. Ruch rowerowy do miejscowości Kamionna skierowany zostanie na tym etapie ul. Klonową,
- w km 23+970 oraz 24+163 w miejscach istniejących zatok, budowa nowych zatok autobusowych o normatywnych parametrach o nawierzchni z kostki betonowej, połączonych ścieżką pieszo-rowerową z sugerowanym przejściem dla pieszych w km 24+035 wraz z budową azylu z oznakowaniem aktywnym. Od przejścia w km 24+035 ścieżka pieszo-rowerowa zlokalizowana jest po prawej stronie drogi, za rowem odwadniającym. Perony przy zatokach autobusowych o szer. 2,0 m z wydzielonym miejscem na wiatę. Nawierzchnia ostrzegawcza z płytek wypukłych dla osób niedowidzących,
- km 24+521 - przebudowa skrzyżowania czterowłotowego z drogą powiatową 1719P w kier. Międzychód/Skrzydłewo polegająca na wprowadzeniu wysp kanalizujących kierunki ruchu na drodze głównej i drogach podporządkowanych z oznakowaniem aktywnym oraz, w związku z budową ścieżki pieszo-rowerowej, wykonanie sugerowanego przejścia dla pieszych przez drogę krajową w km 24+543,60 wraz z odcinkiem chodnika w kier. Skrzydłewo oraz przejścia dla pieszych z przejazdem dla rowerzystów w ciągu projektowanej ścieżki przez drogę powiatową. Wskutek zaprojektowania wysp o szer. 2,0 m rozdzielających przeciwne kierunki ruchu na drodze krajowej, jezdnia zostanie poszerzona w kier. Południowym,
- km 25+047 - rozbudowa istniejącej zatoki postojowej do parametrów umożliwiających montaż wnęki wagowej, wg wytycznych określonych przez GITD. Projektuje się zatokę dwukierunkową o łącznej szerokości 9,25 m oddzieloną od jezdni wyspą o szerokości 2,0 m. Zatoka umożliwi montaż 2 wag przenośnych do pomiarów statycznych i dynamicznych w odpowiednio przygotowanych wnękach wagowych. Całkowita długość odcinka prostego zatoki wynosi 48 m,
- odcinek 25+240 – 25+691 został przebudowany w 2020 r. w związku z projektowanym zjazdem na teren inwestycji przemysłowej Gminy Międzychód w km 25+506. W ramach przebudowy poszerzono jezdnię i wykonano pas lewoskrętu oraz 2 wyspy. Z uwagi na konieczność połączenia



projektowanego ciągu pieszo-rowerowego z terenem inwestycji projektuje się sugerowane przejście dla pieszych w km 25+535;

- km 26+219 – przejazd kolejowy przez nieczynną jednotorową linię kolejową nr 373 relacji Międzychód – Zbąszyń, która do w najbliższym czasie nie jest zakwalifikowana do rewitalizacji i wznowienia przewozów. Na przejeździe projektuje się nową nawierzchnię z płyt małogabarytowych typu „Miroslaw” ułożoną w 3 rzędach. Analogiczną nawierzchnię zastosować należy na przejeździe w ciągu ścieżki pieszo-rowerowej,

- km 26+176 – 26+993 (miejscowość Gorzyń) – wprowadzone zostaną następujące elementy w planie:

- ścieżka pieszo-rowerowa o szerokości 3,0 m po stronie prawej doprowadzona będzie do chodnika drogi wojewódzkiej w kier. Międzychodu. Od przejścia dla pieszych w km 26+477 ścieżka kontynuowana będzie po stronie lewej,

- 2 skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną z drogą wojewódzką nr 160 w km 26+500 i 26+700 pozostaną bez zmian, z drobną korektą oznakowania pasów lewoskrętów i pasów włączania i wprowadzeniem nowych wysp dzielących z oznakowaniem aktywnym,

- w miejscach istniejących zatok autobusowych wykonane zostaną nowe zatoki autobusowe o normatywnych parametrach, połączone chodnikiem po stronie lewej oraz ścieżką pieszo-rowerową po stronie prawej,

- od km 26+826 do 26+910 zaprojektowano nową wyspę z sugerowanym przejściem dla pieszych ograniczającą możliwość wyjazdu ze zjazdu publicznego w km 26+881 jedynie do relacji prawoskrętu;

- km 27+248 – strona lewa, 28+111 i 29+959 – strona prawa – przebudowa istniejących zatok postojowych,

- km 30+100 – 30+200 - strona lewa – remont parkingu:

- przebudowa wyspy rozdzielającej parking od jezdni ze zmianą geometrii końcowych odcinków, umożliwiającą łatwiejszy wjazd i wyjazd,

- wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej parkingu z wyznaczeniem miejsc postojowych oraz nowej nawierzchni chodników i miejsc odpoczynku,

- kontynuacja ścieżki pieszo-rowerowej po południowej stronie parkingu, aż do granicy 459/5 będącej również granicą województw wielkopolskiego o lubuskiego; zakończenie ścieżki w niniejszym opracowaniu umożliwia jej kontynuację w zakresie województwa lubuskiego.

Podstawowa szerokość pasa ruchu wyniesie 3,5 m, dodatkowo wykonana zostanie opaska o szerokości 0,75 m. Ścieżka pieszo - rowerowa dwukierunkowa będzie miała szerokość 2,5 m poza obszarem zabudowanym oraz 3,0 m w obszarze zabudowanym. Pobocze gruntowe ulepszone będzie miało szer. 1,50 m. Planowana oś drogi nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Na większości trasy projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej szerokość istniejącego pasa drogowego jest niewystarczająca do zlokalizowania wszystkich jej elementów wraz z rowem odwadniającym. W związku z tym zakłada się poszerzenie pasa drogowego do niezbędnej szerokości poprzez wykup fragmentów działek przyległych do pasa drogowego.

Przedmiotowa droga wykonana zostanie z materiałów oraz w technologii spełniającej wymogi i normy budowlane oraz przeciwpożarowe. Zastosowanie nowoczesnych materiałów i technologii powoduje, iż inwestycja będzie odporna na potencjalne zmiany klimatu.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zwłaszcza pyłowych, na etapie realizacji inwestycji podejmowane będą następujące działania:

- zraszanie terenu w okresie bezdeszczowym,
- ograniczanie prędkości pojazdów budowy do niezbędnego minimum,



- w miarę możliwości utwardzanie dróg dojazdowych, którymi przewożone będą materiały na terenie inwestycji,
- materiały sypkie transportowane będą z użyciem plandek chroniących przed ich rozwiewaniem,
- materiały sypkie składowane będą pod przykryciem zabezpieczającym je przed rozwiewaniem;
- dbanie o stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych, a w szczególności o jakość wykorzystywanego paliwa.

Oddziaływanie inwestycji na powietrze atmosferyczne na etapie jej realizacji będzie miało charakter lokalny, krótkotrwały i ustąpi wraz z oddaniem inwestycji do użytku. W fazie eksploatacji głównym źródłem zanieczyszczeń na przedmiotowej inwestycji będą poruszające się po drodze pojazdy. Natomiast oddziaływanie inwestycji na środowisko na etapie likwidacji będzie zbliżone do oddziaływania w czasie realizacji inwestycji. Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny biorące udział przy rozbiórce obiektów, oraz potencjalnie występujące zanieczyszczenia pyłowe powstające w wyniku prac z materiałem ziemnym, posiadającym w składzie granulometrycznym drobne frakcje pyłowe. Oddziaływanie na tym etapie będą całkowicie odwracalne i ustąpią bezpośrednio po zakończeniu prac budowlanych. W związku, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania inwestycji na środowisko również w fazie likwidacji.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, ścieki socjalno-bytowe wytwarzane będą przez pracowników budujących drogę, a ich ilość zależeć będzie od wielkości zatrudnienia. Ścieki te gromadzone będą w zbiorniku typu „TOI-TOI” i odbierane przez wyspecjalizowane firmy.

Odwodnienie jezdni i ścieżki pieszo-rowerowej odbywać się będzie powierzchniowo za pośrednictwem spadków podłużnych i poprzecznych w pobocze i do rowów odwadniających, które zaprojektowano częściowo jako bezodpływowe chłonną - odparowującą i częściowo prowadzącą wody opadowe do odbiorników poprzez przepusty pod drogą

Minimalizacja oddziaływania akustycznego realizowana będzie poprzez prowadzeniem prac w godzinach niepowodujących uciążliwości dla mieszkańców. Ponadto wszystkie urządzenia będą utrzymane w należyтым stanie technicznym co pozwoli na prowadzenie prac przy jak najmniejszej uciążliwości hałasu dla okolicznych mieszkańców.

Budowa planowanej inwestycji przyczyni się do zwiększenia poziomu swobody ruchu i przepustowości istniejącego układu drogowego. Poprawie ulegnie bezpieczeństwo i komfort zarówno podróżujących pojazdami jak i pieszych. Ponadto, upłynnienie ruchu przyczyni się do mniejszej emisji zanieczyszczeń i hałasu, co znacząco przełoży się na jakość i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Burmistrz Międzychodu

Krzysztof Wolny