

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Oficjalna nazwa projektu:

**„Przebudowa drogi powiatowej nr 0152Z Mrzeżyno - Dźwirzyno -
Kołobrzeg wraz z przebudową mostu na kanale Resko,**

etap I - odcinek Rogowo – Dźwirzyno”

Tło projektu:

Projekt stanowi pierwszy etap realizacji przebudowy drogi powiatowej nr 0152Z na odcinku Mrzeżyno – Dźwirzyno. Jest on realizowany na obszarze dwóch powiatów (Gryfickiego i Kołobrzieskiego). Etap I swym zakresem obejmuje przebudowę z rozbudową w/w drogi na odcinkach:

a) ODCINEK I - od miejscowości Rogowo (od zachodniej granicy terenu zabudowanego) km 2+900,00 do przebudowywanego mostu na kanale Resko km 7+026,61 – długość odcinka 4126,61 m;

b) ODCINEK II - w miejscowości Dźwirzyno od mostu na kanale Resko km 0+057,79 do km 1+237,09 – długość odcinka 1179,30m;

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Łącznie obejmuje rozbudowę 5,426 km drogi, w tym rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu na Kanale Resko wraz z wykonaniem dojazdów do przyczółków.

Ze względu na turystyczny charakter obszaru objętego projektem, droga powiatowa, oprócz znaczenia dla mieszkańców w/w miejscowości jako połączenia o charakterze gospodarczym z większymi miastami (Gryfice, Trzebiatów, Kołobrzeg), ma przede wszystkim olbrzymie znaczenie w okresie letnim kiedy to w zasadniczy sposób wpływa na możliwości komunikacyjne turystów pomiędzy miejscowościami nadmorskimi. Tymczasem droga ta łącznie z mostem na Kanale Resko jest w bardzo złym stanie technicznym, który nie zapewnia sprawnego i bezpiecznego poruszania pojazdów samochodowych. Ze względu na wyżej wspomniany stan techniczny most na kanale Resko od wielu lat posiadał istotne ograniczenia użytkowe w postaci zakazu poruszania się pojazdów o masie powyżej 7,5t co w istotny sposób ograniczało dostępność miejscowości po obu jego stronach dla pojazdów ciężarowych a także co jest bardzo ważne w okresie wakacyjnym również autobusów. W/w pojazdy ciężkie poruszały się objazdem przebiegającym po drodze wojewódzkiej nr 109 i 102 o długości 44 km!

Stan techniczny mostu wymuszał jego monitorowanie w odstępach czasowych co 6 miesięcy. Ostatnia ekspertyza wykonana w sierpniu 2009 potwierdzała jego bardzo zły stan techniczny oraz szybką degradację konstrukcji, która wymusiła natychmiastową konieczność wybudowania nowego mostu lub zamknięcie istniejącej przeprawy mostowej. Brak przepustowości skutkowało natomiast powstawaniem w okresie wzmożonego ruchu turystycznego dużych zatorów powodując istotne utrudnienia i zagrożenia zarówno dla mieszkańców miejscowości jak i turystów chcących sprawnie dojechać na miejsce wypoczynku, powodując ponadto istotne obniżenie atrakcyjności turystycznej miejscowości jak i wzrost zanieczyszczenia powietrza spowodowany brakiem płynności w poruszaniu się pojazdów

Partnerzy projektu :

W dniu 25.02.2009 r. podpisana została umowa partnerska o wspólnym realizowaniu projektu pod nazwą „Przebudowa drogi powiatowej nr 0152Z” pomiędzy **Powiatem Kołobrzeskim** (liderem projektu), a partnerami współfinansującymi projekt
: **Powiatem Gryfickim, Gminą Trzebiatów oraz Gminą Kołobrzeg.**

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Zawarta pomiędzy stronami umowa, stanowi kontynuację porozumienia z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji, polegającej na przebudowie drogi nr 0152Z Mrzeżyno -Dźwirzyno - Kołobrzeg, na odcinku od km 3+285 w miejscowości Dźwirzyno do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 109 w miejscowości Mrzeżyno wraz z przebudową mostu nad kanałem Resko. Umowa dzieli powyższe zadanie na etapy z czego I etap, dotyczy realizacji przebudowy i rozbudowy drogi powiatowej nr 0152Z na odcinku Rogowo – Dźwirzyno wraz z przebudową mostu na kanale Resko. Na mocy zawartej umowy, strony ustaliły, że Liderem projektu będzie Powiat Kołobrzescki – Starostwo Powiatowe w Kołobrzegu, który będzie koordynatorem działań w zakresie przygotowania i realizacji projektu. Lider projektu koordynować będzie działania związane z:

1. zakresem prac przygotowawczych, do których należą:

- opracowanie pełnej dokumentacji projektowej: projektu budowlano – wykonawczego, przedmiaru robót, kosztorysów oraz innych dokumentów,
- uzyskanie uzgodnień, pozwoleń i opinii wymaganej stosownymi przepisami,
- opracowanie studium wykonalności inwestycji,
- opracowanie wniosku o dofinansowanie,

2. etapem realizacyjnym inwestycji,

- wyborem wykonawcy robót budowlanych,
- wyborem usługodawcy do zarządzania projektem,
- wyborem usługodawcy do promocji projektu,
- realizacją projektu,
- monitorowaniem projektu,
- rozliczeniem projektu,
- zarządzaniem projektem w okresie jego trwałości, to jest w okresie 5 lat od zakończenia inwestycji.

Na mocy zawartej umowy, Partnerzy projektu uczestniczyć będą w finansowaniu inwestycji przeznaczając na jej realizację do **4.500.000,00 zł** każdy z samorządów. Ostateczne rozliczenie pomiędzy Partnerami nastąpi po całkowitym rozliczeniu projektu i dokonane zostanie na zasadzie proporcjonalnego podziału rzeczywistych kosztów poniesionych przez strony umowy na realizację zadania na swoim terenie.

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Bezpośrednim operatorem inwestycji, będącej przedmiotem niniejszego projektu, w imieniu jego Lidera - Powiatu Kołobrzesckiego jest **Zarząd Dróg Powiatowych w Kołobrzegu** www.zdp.kolobrzeg.pl

)

Finansowanie projektu:

W lutym 2010 roku projekt otrzymał dofinansowanie, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, działanie 2.1.2
□ **Lokalna infrastruktura drogowa w wysokości 12 mln złotych.** Umowa z Województwem Zachodniopomorskim została podpisana **26 kwietnia br.**

Jednocześnie część inwestycji dotycząca budowy mostu otrzymała wsparcie finansowe ze środków rezerwy subwencji ogólnej budżetu państwa decyzją z 18 marca 2010 r. Dzięki powyższym środkom zadanie zostało wprowadzone do natychmiastowej realizacji.

Wkład w cele RPO i Strategię Województwa.

Przedmiotowy temat inwestycyjny jako projekt z zakresu przebudowy układu drogowego został zgłoszony do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego województwa

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

zachodniopomorskiego, Oś priorytetowa 2 – Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej, Działanie 2.1 – Zintegrowany system transportowy województwa, poddziałanie 2.1.2 Lokalna infrastruktura drogowa.

Jako zadanie o charakterze drogowym wpisuje się w cel główny osi priorytetowej nr 2 RPO którym jest „rozwój społeczno-gospodarczy poprzez poprawę stanu infrastruktury transportowej i technicznej. Ponadto jest skorelowany z celem szczegółowym osi w zakresie wzrostu dostępności komunikacyjnej regionu i wpisuje się w podstawowe założenia kwalifikowalności projektów do otrzymania wsparcia w ramach w/w osi priorytetowej.

Projekt wpisuje się w sposób bezpośredni w cele (nr 1,2 i 3) i priorytety Strategii rozwoju województwa gdyż jako zadanie z zakresu przebudowy odcinka drogi powiatowej oddziałuje na stan techniczny sieci transportowej województwa zachodniopomorskiego. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja projektu przyczyni się do stworzenia warunków do wzrostu gospodarczego i poprawy życia społecznego a także jako projekt realizowany w obszarze I województwa (strefa nadmorska) w znaczący sposób przyczyni się do poprawy komfortu i efektywności w zakresie likwidacji uciążliwości związanych z ruchem tranzytowym jak i obsługi ruchu turystycznego która to gałąź gospodarki dla tego obszaru została określona jako jedna z priorytetowych.

Produktu projektu:

- zmodernizowana droga powiatowa
- skrzyżowania w obrębie zmodernizowanej drogi
- nowy most
- nowe miejsca postojowe
- nowe zatoki autobusowe
- nowe ciągi pieszo-rowerowe
- nowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Rezultaty projektu:

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

- poprawa stanu technicznego drogi
- zwiększenie płynności i przepustowości ruchu w całym obszarze projektu
- obniżenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
- zmniejszenie emisji spalin do środowiska naturalnego

Zarządzanie projektem:

Za zarządzanie niniejszym projektem, po jego oddaniu do eksploatacji, zgodnie z Umową w sprawie przygotowania i realizacji pierwszego etapu inwestycji (odcinek Rogowo – Dźwirzyno) polegającej na przebudowie drogi nr 0152Z Mrzeżyno – Dźwirzyno - Kołobrzeg, na odcinku od km 3+285 w miejscowości Dźwirzyno do skrzyżowania ulic Kołobrzeskiej i Alei Tysiąclecia w miejscowości Mrzeżyno wraz z przebudową mostu nad kanałem Resko, zawartą pomiędzy partnerami przedsięwzięcia, odpowiedzialny będzie Powiat Kołobrzeski – Lider Projektu; w jego imieniu działać będzie w tym zakresie operator inwestycji, to jest Zarząd Dróg Powiatowych w Kołobrzegu. Produkty zrealizowane w ramach projektu będą własnością właściwego zarządcy drogi zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, to jest:

- przebudowany odcinek drogi po stronie Powiatu Kołobrzeskiego stanowi własność Powiatu Kołobrzeskiego,
- most nad kanałem Resko oraz przebudowany odcinek drogi po stronie Powiatu Gryfickiego stanowi własność Powiatu Gryfickiego.

Pierwotny stan drogi:

Droga powiatowa nr 0152Z na odcinku objętym rozbudową tj. 5,426 km jest to droga o klasie technicznej Z (zbiorcza) oraz kategorii obciążenia ruchem KR3. Wykonana jest w technologii nawierzchni sztywnej z betonu cementowego (gr. warstwy 22 – 25 cm) usytuowanego bezpośrednio na nasypie budowlanym. Droga ta jest drogą jednojezdniową o szerokości 6 metrów i przekroju, w przeważającej części drogowym (w miejscowościach miejscami przekrój uliczny). Na długości odcinka objętego rozbudową występują skrzyżowania z drogami gminnymi, są to przede wszystkim skrzyżowania zwykłe. Występują ponadto zjazdy do posesji prywatnych. Odcinek objęty projektem przebiega pod względem wysokościowym w terenie płaskim co skutkuje umiarkowanymi wartościami pochyłeń podłużnych.

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Stan istniejącej nawierzchni betonowej ze względu na jej liczne zapadnięcia, spękania i wyszczerbienia krawędzi należy uznać jak zły.

Pierwotny stan mostu:

W miejscowości Dźwirzyno zlokalizowany jest most na kanale Resko. Jest to konstrukcja o charakterze tymczasowym (istniejąca od kilkadziesiąt lat) wykonana w technologii stalowej kraty z jazdą dołem (most składany, wojskowy typu Bayley). Most posiadał trzy przęsła na podporach żelbetowych prefabrykowanych. Długość obiektu wynosi 73,02 m. Nawierzchnia mostu wykonana jest z bali drewnianych ułożonych w jodełkę. Szerokość nawierzchni w świetle pomiędzy kratownicami wynosi 4,7 m co powoduje istotne utrudnienia w poruszaniu się pojazdów (zawężenia powodują konieczność prowadzenia ruchu wahadłowo). Obiekt nie posiada ciągów pieszych. Spód konstrukcji znajduje się na wysokości ok. 2,2 metra nad przebiegającym pod mostem ciągiem pieszym oraz ok. 3,3 metra nad lustrem wody. Światło mostu stanowi istotne ograniczenie dla żeglugi. Stan techniczny mostu zgodnie z przeprowadzonymi cyklicznie (co 6 miesięcy) ekspertyzami jest bardzo zły. W chwili rozpoczęcia inwestycji na moście obowiązywało ograniczenie nośności do 7,5t oraz możliwość przebywania na moście jedynie jednego pojazdu. Konieczność realizacji ruchu wahadłowego powodowała przez lata dodatkowo bardzo duże obniżenie przepustowości trasy przyczyniając się do powstawania w rejonie mostu (a co za tym idzie i w miejscowości Dźwirzyno) zatorów drogowych.

Kluczowe cele projektu:

Na poziomie produktów, projekt będzie generował następujące cele:

- zmodernizowana droga powiatowa,
- nowy most,
- nowe miejsca postojowe,
- nowe zatoki autobusowe,
- zmodernizowane ciągi pieszo-rowerowe,
- nowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

W wyniku działań związanych z przebudową drogi powiatowej Nr 0152Z na odcinku Dźwirzyno-Rogowo wraz z przebudową mostu na kanale Resko, oprócz wyżej wymienionych

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

celów na poziomie produktów, uzyskane zostaną również cele na poziomie rezultatów, tj.:

- lepszy stan techniczny drogi,
- wyższa płynność i przepustowość ruchu w całym obszarze projektu,
- niższe koszty eksploatacyjne pojazdów,
- wyższe bezpieczeństwo ruchu,
- niższa emisja spalin do środowiska naturalnego.

Przyjęty wariant realizacyjny.

Na podstawie analizy ekonomiczno-finansowej przyjęto optymalne rozwiązanie realizacyjne. Zakłada ono wykorzystanie istniejącej nawierzchni wykonanej z betonu cementowego jako warstwy sztywnej podbudowy pod konstrukcję wzmocnienia i nawierzchni z betonu asfaltowego. Takie rozwiązanie przy założeniu technologicznie poprawnego wykonania prac budowlanych przynosi wiele korzyści zarówno dla użytkowników jak i zarządców przedmiotowego odcinka drogi. Podbudowa sztywna wykonana z betonu cementowego przyczynia się bowiem do zachowania w długim okresie czasu paramentów równości przebudowanej drogi gdyż zapobiega koleinowaniu się nawierzchni a co za tym idzie powstawaniu zagrożeń bezpieczeństwa dla użytkowników. Z drugiej strony przyczynia się do obniżenia kosztów utrzymaniowych drogi. Rozwiązanie przyjęte do realizacji oddziałuje również pozytywnie w aspekcie ekonomicznym przedsięwzięcia gdyż przy założeniu innego wariantu realizacji konieczne byłoby poniesienie wysokich kosztów rozbiórki istniejącej nawierzchni oraz jej utylizacji ponadto wzrosły by w sposób znaczący koszty wykonania nowych warstw podbudowy z materiałów mineralnych. Nie do przecenienia jest również aspekt środowiskowy gdyż wykorzystanie istniejącej nawierzchni powoduje zmniejszenie ilości odpadów związanych z realizacją zadania (materiały powstałe z rozbiórki) a także obniżenie zapotrzebowania na nowe materiały mineralne wykorzystywane do budowy dróg.

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Opis techniczny realizowanej inwestycji:

Podstawowy zakres robót drogowych obejmuje następujące roboty:

- roboty przygotowawcze, rozbiórki wraz z wywozem odpadów,
- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu związanej z prowadzeniem robót,
- roboty drogowe,
- roboty sanitarne,
- przebudowa infrastruktury teletechnicznej,
- przebudowa linii kablowych,
- oświetlenie uliczne,
- zieleń (wycinka i nasadzenia),
- wprowadzenie stałej organizacji ruchu.

1. Jezdnia drogi powiatowej – element przebudowywany i rozbudowywany

Na podstawie badań terenowych istniejącej nawierzchni z betonu cementowego stwierdzono

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

grubość tej nawierzchni na 22-25 cm. W ramach projektu planuje się wykorzystać w całości istniejącą nawierzchnię jako warstwę podbudowy. Technologia wzmocnienia przewiduje:

- wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego
- ułożenie na całej szerokości jezdni siatki z włókien szklanych nasączonych asfaltem w celu zabezpieczenia wyżej projektowanych warstw przed spękaniem odbitymi,
- ułożenie warstwy wzmacniającej z betonu asfaltowego - ułożenie warstwy ścieralnej z mieszanki grysowo-mastyksowej.

Jezdnia drogi powiatowej na odcinku poza terenami zabudowanymi będzie miała przekrój drogowy tzn. poza jezdnią zostaną wyprofilowane pobocza a woda opadowa z powierzchni jezdni zostanie odprowadzona do projektowanych rowów drogowych. Na odcinku w terenie zabudowanym w miejscowości Dźwirzyno projektuje się przekrój uliczny ograniczony krawężnikami. Tam też projektuje się adaptację istniejącej kanalizacji deszczowej do potrzeb przebudowywanej drogi i odprowadzenie wód opadowych do tego systemu kanalizacyjnego.

Technologia wykonania pozostałych elementów związanych z drogą (infrastruktura towarzysząca)

Zatoki autobusowe – element nowo budowany

- 15/17 cm – warstwa ścieralna z kostki kamiennej
- 5 cm - podsypka cementowo – piaskowa
- 20 cm – podbudowa z chudego betonu
- 15 cm – warstwa gruntu stabilizowanego cementem

Skrzyżowanie z drogami niższych klas technicznych (jak dla drogi powiatowej) – element przebudowywany

- 5 cm – warstwa ścieralna
- 6 cm – warstwa wiążąca z mieszanki mineralno – asfaltowej
- 7 cm - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego
- 25 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Zjazdy indywidualne bitumiczne oraz zjazdy na drogi gminne – elementy nowo budowane i przebudowywane

- 4 cm – warstwa ściernalna z mieszanki mineralno – asfaltowej
- 4 cm – warstwa wiążąca z mieszanki mineralno – asfaltowej
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego
- (zamiennie destrukta asfaltowy)

Zjazdy indywidualne z kostki brukowej - elementy nowo budowane i przebudowywane

- 8 cm – warstwa ściernalna z kostki brukowej betonowej (grafitowa)
- 3 cm - podsypka cementowo – piaskowa
- 15 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego

Chodniki, perony na zatokach, (z dopuszczeniem postoju o ciężarze całkowitym do 2,5t.) - elementy nowo budowane i przebudowywane

- 8 cm – warstwa ściernalna z kostki brukowej betonowej (szara)
- 3 cm - podsypka cementowo – piaskowa
- 15 cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego

Ścieżka rowerowa (z dopuszczeniem postoju o ciężarze całkowitym do 2,5t.) – elementy nowo budowane

- 4 cm – asfalt piaskowy
- 15 cm – podbudowa zasadnicza z tłucznia kamiennego

2. Most na kanale Resko – element nowo budowany

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Podstawowe parametry nowego mostu:

Zgodnie z wymogami Zamawiającego jezdnia na obiekcie posiadać będzie 6,0 m,

obustronne opaski bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m, obustronne chodniki pieszo-rowerowe

o szerokości 2,5 m, Chodnik dla pieszych zlokalizowany po stronie południowej, a ścieżka rowerowa dwukierunkowa po stronie północnej.

Szerokość całkowita konstrukcji B = 15,38 m.

Długość obiektu mierzona pomiędzy skrajnymi dylatacjami przyczółkowymi L1 = 51 m

Powierzchnia pomostu = 784,4 m² .

Długość mierzona na końcach skrzydełek = 58 m.

Most będzie przenosił obciążenia klasy „B” wg PN 85/S10030 umożliwiające przejazdy

pojazdów o ciężarze 40 t (400 kN).

Budowa nowego mostu na kanale Resko w ciągu drogi powiatowej wykonywana będzie w miejscu istniejącej konstrukcji po jej całkowitej rozbiórce.

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Realizowana będzie konstrukcja wantowa z pojedynczym pylonem wysokości ~ 13 m z wantami i odciągiem prętowymi Macaloy. Długość całkowita przęsła w podparciach na przyczółkach 50 m. Siedem want mocowanych do dźwigarów głównych w rozstawach co 6 m. Pylon krzywoliniowy o przekroju prostokątnym zmiennej wysokości.

2.1. Konstrukcja pomostu.

Do zasadniczej konstrukcji nośnej podwieszony zostanie pomost stalowy o konstrukcji ortotropowej. Dźwigary główne pomostu rozmieszczone zostaną w linii słupów pylonu w rozstawie 8,5 m. Do dźwigarów głównych co 3 m mocowane będą poprzecznice podjezdniowe oraz poprzecznice pochodnikowe teowe.

Żebra podłużne podjezdniowe o przekroju teowym wysokości 200 mm w rozstawie 300 mm.

Żebra podłużne pochodnikowe z płaskownika wysokości 160 mm co 300 mm.

Blachę pomostowa grubości 14 mm .

Na długości mostu wpisuje się łuk wypukły o promieniu 1500 m.

Na wytworzenie konstrukcji stalowej przewiduje się blachy stalowe

2.2. Konstrukcja podpór.

Przyczółki i podpory pośrednie z betonu

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Płyty przejściowe długości 4,0 m układa się w spadku 10% i opiera na belce podwalinowej i wsporniku ścianki zapleczonej przyczółków.

Płyty grubości 30 cm i szerokości 1,0 m . Belki podwalinowe o przekroju 35 x 35 o długości 870 m. Płyty i belki z betonu B-30 zbrojonego stalą

2.3. Konstrukcja balustrady.

Balustradę projektuje się z ram stalowych wysokości 120 cm . Pomiędzy słupki wprowadza się wypełnienia z poliwęglanu w ramach stalowych. Elementy balustrady wykonuje się ze stali.

2.4 Odwodnienie.

Pod konstrukcją poprzecznic podwiesza się rurę kanalizacji deszczowej z podłączonymi wpustami odwodnienia. Kolektor o średnicy 200 mm z systemowymi mocowaniami.

Kolektor przeprowadza się przez ścianki zaplecznych przyczółków. Na izolacji układa się dreny. Wodę deszczową odprowadza się do projektowanej za wiaduktem kanalizacji deszczowej usytuowanej w ulicy.

2.5. Nawierzchnia jezdni i chodników.

Na jezdni wiaduktu przewiduje się ułożenie warstwy podbudowy z asfaltu twardolanego grubości 4 cm i warstwy ścieralnej SMA grubości 5 cm.

Nawierzchnia na chodniku wykonana zostanie z żywic syntetycznych z posypką piaskiem. Zastosowana zostanie różna kolorystyka dla części przeznaczony dla ruchu pieszego (szara) ,i dla ruchu rowerowego (czerwona)

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Główne etapy realizacji projektu:

- Realizacja dokumentacji projektowej: 2008-2009
- Uzyskanie niezbędnych decyzji i uzgodnień w tym uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia: 2008-2010
- Uzyskanie zgody na realizację inwestycji drogowej 2009-2010
- Przeprowadzenie procedury wyboru wykonawcy robót budowlanych i zarządzania projektem - 2010
- Realizacja robót budowlanych 2010-2011
- Odbiór końcowy robót budowlanych **grudzień 2010 most, listopad 2011 droga**
- Rozliczenie końcowe projektu, 2011-2012

Dodatkowo w ramach projektu wykonane będą następujące czynności i usługi:

- Promocja projektu: 2010-2011
- Zarządzanie projektem: 2010-2012.

Efekt końcowy projektu:

Aby osiągnąć poszczególne cele projektu stworzone zostaną następujące rozwiązania charakteryzujące się określonymi poniżej parametrami:

- przebudowana droga powiatowa na odcinku Rogowo-Dźwirzyno długości 5,426 km
- przebudowane skrzyżowania zwykłe 4 szt.
- przebudowane skrzyżowania zwykłe na skrzyżowania skanalizowane 3 szt.
- wybudowany most na kanale Resko długości 51 m
- wybudowane odcinki chodników długości 2,5 km
- wybudowane odcinki ciągów rowerowych długości 4,1 km
- wybudowane zatoki autobusowe 4 szt.
- wybudowane miejsca postojowe 19 szt.
- zainstalowane elementy spowolnienia ruchu 4 szt.

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Poprzez powstałą infrastrukturę drogową utworzone zostanie sprawne, bezpieczne i komfortowe połączenie drogowe pomiędzy miejscowościami Rogowo – Dźwirzyno służące zarówno mieszkańcom w/w miejscowości, mieszkańcom nadmorskich miejscowości powiatów Gryfickiego i Kołobrzeskiego turystom przyczyniając się w ten sposób do spełnienia nadrzędnego tj. Poprawa standardu i jakości lokalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt w trakcie eksploatacji rezultatów projektu będzie wymagał ponoszenia niezbędnych kosztów eksploatacyjnych (remonty okresowe, remonty cząstkowe i utrzymanie bieżące).

Projekt a oddziaływanie na środowisko i obszary Natura 2000

W stosunku do obszarów Natura 2000 projektowane przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi powiatowej nr 0152 Z na odcinku Mrzeżyno – Dźwirzyno, jest usytuowane w następujący sposób:

1. Obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 "Wybrzeże Trzebiatowskie" PLB 320010

Droga przebiega w granicach tego obszaru na dwóch odcinkach – w gminie Trzebiatów od wschodniej granicy miejscowości Rogowo do mostu na Kanale Resko i w gminie Kołobrzeg od wschodniej granicy zwartej zabudowy miejscowości Dźwirzyno do końca przebudowywanego odcinka. Łączna długość obu fragmentów wynosi ok. 3,86 km.

2. Specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 "Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski" PLH 320017

Droga przebiega w granicach tego obszaru na dwóch odcinkach – w gminie Trzebiatów od wschodniej granicy miejscowości Mrzeżyno do mostu na Kanale Resko i w gminie Kołobrzeg od wschodniej granicy miejscowości Dźwirzyno do końca przebudowywanego odcinka. Łączna długość obu fragmentów wynosi ok. 6,75 km.

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Ze strony budowy oraz eksploatacji projektowanego przedsięwzięcia nie wystąpi negatywny wpływ na wszystkie wymienione wyżej obszary Natura 2000. Wynika to z następującej sytuacji:

- projektowaną przebudową objęta jest istniejąca droga Mrzeżyno – Dźwirzyno,
- po przebudowie nie ulegnie zmianie dotychczasowy przebieg drogi,
- po zrealizowaniu projektowanej przebudowy nie ulegnie wyraźnemu wzrostowi natężeniu ruchu kołowego, a tym samym nie wystąpi zwiększone antropogeniczne oddziaływanie na obszary Natura 2000,
- po zakończeniu realizacji projektowanego przedsięwzięcia nie ulegnie wzrostowi oddziaływanie drogi jako bariery ekologicznej, gdyż nie zaistnieje sytuacja powodująca takie zwiększone oddziaływanie,
- wszelkie prace budowlane będą wykonywane w granicach istniejącego pasa drogowego i mogą jedynie lokalnie w miejscowości Dźwirzyno objąć wąskie pasy terenu w granicach zabudowy.

Budowa oraz eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia w granicach obecnego jego przebiegu nie będzie kolizyjna z Art. 33.1. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. "Art. 33. 1.: Zabrania się, z zastrzeżeniem art. 34, podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności:

- pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub
- pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Taki stan rzeczy wynika z następujących uwarunkowań:

1. W granicach projektowanego zakresu prac budowlanych, związanych z przebudową istniejącej drogi na odcinku Mrzeżyno – Dźwirzyno nie ma:

- siedlisk podlegających ochronie 2005r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz.U. Nr 94 z 2005r., poz. 795),
- siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG,
- gniazdowania, rozrodu oraz stałego bytowania gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy

Opis zadania

Wpisany przez Administrator
piątek, 10 grudnia 2010 12:29

Rady 79/409/EWG,

- gatunków roślin i zwierząt wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG,
- gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz.U. Nr 94 z 2005r., poz. 795),

2. Projektowane przedsięwzięcie praktycznie w całości będzie wykonywane w granicach istniejącego pasa omawianej drogi.

3. Jakakolwiek ingerencja w siedliska oraz zasoby szaty roślinnej w fazie budowy wystąpi wyłącznie w granicach pasa drogowego.

4. W związku z realizacją projektowanego przedsięwzięcia nie dojdzie do:

- zajmowania i zmiany użytkowania siedlisk poza granicami pasa drogowego,
- zmiany warunków gruntowo-wodnych otoczenia istniejącej drogi,
- likwidacji podmokłości oraz rowów melioracyjnych w sąsiedztwie drogi,
- likwidacji szaty roślinnej poza granicami projektowanego zakresu prac budowlanych.