

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn.: „Budowa drogi gminnej Miłogoszcz – Górzyn”

1. Wnioskodawca:

Gmina Rudna
reprezentowana przez
Pełnomocników:
Panią Wierę Śnieżko-Nikończuk
Panią Darię Boczniewicz,
przedstawicieli:
Zakładu Usługowo – Projektowego „WIR”
ul. Wiśniowa 55, 59-300 Lubin

2. Lokalizacja inwestycji:

Planowane zamierzenie inwestycyjne obejmuje odcinek drogi gminne nr 2031007, którego początek zaczyna się w obrębie Miłogoszcz, na skrzyżowaniu i włączeniu tej drogi do drogi powiatowej relacji Olszany – Miłogoszcz (działka nr 172 w obrębie Miłogoszcz), a kończy się w miejscowości Górzyn przy skrzyżowaniu z drogą powiatową relacji Naroczyce – Olszany (działka nr 37 w obrębie Górzyn).

W ramach niniejszego przedsięwzięcia zaplanowano rozbudowę istniejącego odcinka drogi gminnej w aktualnym jej przebiegu na powierzchni ok. 2,6 ha, na działkach o numerach: 29 i 37 (część – fragment przy włączeniu do działki nr 29) w obrębie Górzyn oraz działkach o numerach: 171, 173 i 172 (część – fragment przy włączeniu do działki nr 173) w obrębie Miłogoszcz. Ponadto planuje się zajęcie pod inwestycję na stałe pod infrastrukturę drogową części działek przylegających do drogi gminnej, tj. w obrębie Miłogoszcz działek o numerach: 164/2 (o powierzchni ok. 0,04 ha), 157/5 (o powierzchni ok. 0,09 ha), 165 (o powierzchni ok. 0,57 ha), 160 (o powierzchni ok. 0,19 ha), 166 (o powierzchni ok. 0,07 ha), 175 (o powierzchni ok. 0,005 ha), 308 (o powierzchni ok. 0,02 ha); w obrębie Górzyn: działek o numerach: 14/7 (o powierzchni ok. 0,10 ha), 16 (o powierzchni ok. 0,002 ha), 30 (o powierzchni ok. 0,16 ha), 18/4 (o powierzchni ok. 0,01 ha), 35 (o powierzchni ok. 0,04 ha), 36/1 (o powierzchni ok. 0,09 ha), 36/2 (o powierzchni ok. 0,08 ha).

W sąsiedztwie działek inwestycyjnych występują głównie pola orne, łąki i nieużytki oraz kompleks leśny.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się tereny chronione akustycznie. Najbliższa istniejąca zabudowa znajduje się na działce nr 36/2 w obrębie Górzyn i jest to zabudowa mieszkaniowa oddalona od granicy przedsięwzięcia o ok. 25 m. Ponadto na działce nr 87/2 w obrębie Górzyn znajduje się budynek w budowie, oddalony od granicy przedsięwzięcia o ok. 16 m.

W ramach przedsięwzięcia nastąpi konieczność zajęcia ok. 0,02 ha terenu leśnego (oznaczonego w ewidencji gruntów i budynków jako działka nr 308 obręb Miłogoszcz), znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie działki nr 173 obręb Miłogoszcz. Las graniczy z drogą na długości

ok. 160 m. Nie zajdzie jednak konieczność wycinki drzew z ww. terenu, gdyż drzewa kompleksu leśnego rosną poza terenem, który będzie zajęty pod inwestycję.

Planowany obszar inwestycyjny graniczy z terenem wpisanym do rejestru zabytków Decyzją Konserwatora Zabytków nr 632/L z 11 maja 1982 r. (zmienioną decyzją nr A/3123/632/L z 13 sierpnia 2010 r.), tj. parkiem krajobrazowym typu swobodnego. Teren tego parku znajduje się na działce nr 157/5 w obrębie Miłogoszcz, który obecnie użytkowany jest jako pole orne. Na realizację przedsięwzięcia zajęty zostanie teren działki nr 157/5 o powierzchni ok. 0,01 ha znajdujący się wzdłuż drogi.

3. Rodzaj i skala przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa i rozbudowa drogi gminnej nr 2031007 pomiędzy miejscowościami Miłogoszcz i Górzyn na odcinku ok. 1,77 km w celu zlokalizowania nowej infrastruktury drogowej obejmującej wykonanie m.in. poszerzenia jezdni, chodnika, ścieżki pieszo-rowerowej i rowerowej. Planowane zamierzenie inwestycyjne ma na celu poprawę stanu technicznego oraz komfortu użytkowników drogi, w tym zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych.

Charakterystyczne parametry drogi z podziałem na stan istniejący i planowany:

1) zestawienie powierzchni parametrów technicznych przed przebudową (stan istniejący):

- a) istniejące jezdnie: ok. 7 000 m²
- b) istniejące pobocza gruntowe: ok. 1 000 m²
- c) istniejące zjazdy: ok. 200 m²
- d) podstawowe parametry techniczne:
 - kategoria ruchu: KR1
 - klasa drogi : D
 - szerokość jezdni: 3,50-5,00 m
 - szerokość poboczy gruntowych: do 0,50 m
 - szerokość ścieżek rowerowych - brak
 - nawierzchnia jezdni: bitumiczna,
 - nawierzchnia zjazdów: gruntowa lub z kruszywa,
 - nawierzchnia poboczy: gruntowa,
 - odwodnienie: do istniejących rowów przydrożnych, na poboczu;

2) zestawienie powierzchni parametrów technicznych po przebudowie (stan planowany):

- a) projektowana jezdnie (nawierzchnia bitumiczna): ok. 8 860 m²
- b) projektowane pobocza gruntowego (nawierzchnia z kruszywa): ok. 2 660 m²
- c) projektowane zjazdy (nawierzchnia bitumiczna): ok. 400 m²
- d) projektowana ścieżka rowerowa (nawierzchnia bitumiczna): ok. 3 300 m²
- e) projektowana ścieżka pieszo-rowerowa (nawierzchnia bitumiczna): ok. 255 m²
- f) projektowane rowy: ok. 7 200 m²
- g) podstawowe parametry techniczne:
 - kategoria ruchu: KR1,
 - klasa drogi gminnej: D
 - szerokość jezdni: 5,00m-6,60 m,
 - szerokość poboczy gruntowych: 0,75 m,
 - szerokość ścieżki rowerowej: 2,00m,
 - szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3,00 m,
 - szerokość chodnika: 2,0 – 3,5 m,
 - szerokość zjazdów: 4,15 – 5 m.

Planowany sposób wykorzystania terenu obejmuje budowę drogi utwardzonej po istniejącym śladzie o parametrach określonych w punkcie 1.

Powierzchnia biologicznie czynna w obszarze opracowania służyć będzie powierzchniowemu odprowadzeniu wód opadowych do rowów. Nie przewiduje się wykonywania nowych obszarów zielonych w obszarze inwestycji.

Podane powierzchnie zabudowy mogą ulec zmianie na etapie projektu budowlanego i należy je traktować jako przybliżone w celu określenia skali oddziaływania inwestycji na środowisko.

Zakres inwestycji przewiduje, że na nawierzchnię istniejącej jezdni będzie kładziona wyłącznie nowa warstwa bitumiczna, a tam, gdzie nie ma nawierzchni – na poszerzeniach 5,0 m - 6,6 m szerokości zostanie wykonana również nowa podbudowa.

Na dwóch odcinkach z powodu wysadzinowego podłoża będzie pełna wymiana konstrukcji jezdni, tj. od miejscowości Górzyn do skrzyżowania z boczną drogą (ok. 399 m) oraz od km 0+ 000,00 do km 0+470,30.

W ramach przedsięwzięcia planowane jest ponadto:

- wykonanie nowych rowów chłonnych o długości ok. 718 m i odpływowych o długości ok. 1 094 m,
- zarurowanie rowu rurą fi 600 na długości ok. 112 m,
- oczyszczenie i wyprofilowanie istniejących rowów,
- wykonanie kanalizacji deszczowej,
- przebudowę i remont istniejących zjazdów - szerokość od 4,15 m do 5 m,
- budowę 2 nowych przepustów pod zjazdami o długości po 8,0 mb i średnicy 400 mm oraz jednego przepustu pod drogą o średnicy 600mm i długości 8,0 mb,
- ustawienie bariery zabezpieczającej o długości ok. 32 m (przy cieku Kijanki).

Obecna nawierzchnia drogi jest bitumiczna i posiada zmienną szerokość od około 3,5 m do 5,0 m (mijanki) oraz pobocza gruntowe o szerokości do 0,5 m.

Planowany do budowy odcinek pokrywa się ze śladem istniejącej drogi. Celem dostosowania szerokości drogi do założeń projektowych niezbędna będzie rozbudowa drogi polegająca na poszerzeniu jezdni i poboczy oraz budowie ścieżki rowerowej, ścieżki pieszo-rowerowej, chodnika, rowów i zjazdów. W razie konieczności dokonane zostaną odcinkowo umocnienia istniejących rowów i skarp. W stanie istniejącym odwodnienie realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne jezdni oraz poboczy, a wody opadowe i roztopowe odprowadzane są do przydrożnych rowów (nie są one usytuowane na całej długości) lub tereny trawiaste.

Odwodnienie na przedmiotowej drodze projektuje się poprzez oczyszczenie i wyprofilowanie istniejących rowów ziemnych trawiastych znajdujących się w granicach pasa drogowego, a także budowę nowych rowów odwadniających i chłonnych. Zachowane zostaną istniejące kierunki spływu wód opadowych do rowów przydrożnych. Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie istotnie na zmianę warunków spływu wód powierzchniowych ze względu na to, iż po zrealizowaniu przedsięwzięcia morfologia terenu zmieni się w małym stopniu. W efekcie nie nastąpi zasadnicza blokada spływów, spływ bowiem zostanie uporządkowany przez regulację istniejących rowów przydrożnych i budowę nowych oraz wykonanie ścieków przykrawężnikowych, do których spływać będą wody opadowe.

W ramach przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka drzew, zakrzaczenia nie występują.

Istniejąca infrastruktura towarzysząca, jeżeli zajdzie taka konieczność, zostanie przebudowana zgodnie z wydanymi warunkami przebudowy lub zabezpieczenia kolidujących sieci z budowaną drogą.

Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla otaczającego środowiska.

Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu, częściowo rozstaną wykonane ręcznie (roboty wykończeniowe). Transport maszyn i materiałów będzie odbywał się po istniejących drogach publicznych.

Nie przewiduje się znaczącego obciążenia istniejącej infrastruktury.

Przebudowa przedmiotowej drogi spowoduj poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz zwiększy trwałość konstrukcji drogi.

Teren przeznaczony pod realizację przedmiotowej inwestycji, z uwagi na to, że jest już zagospodarowany pod kątem drogowym nie wykazuje się większymi walorami przyrodniczymi, krajobrazowymi, ani fitocenotycznymi, może być wykorzystywany jedynie przez gatunki synantropijne. Tereny planowane do zajęcia pod inwestycje to również obszary przekształcone antropogeniczne – monokultury roślin uprawnych.

W granicach planowanej inwestycji znajdują się drzewa, które występują nieregularnie na całej długości planowanego przedsięwzięcia po obu stronach drogi.

Dominującymi rodzajami drzew są dęby, głogi i jesiony oraz drzewa owocowe – grusze i śliwy. Drzewa te, głównie od strony jezdni były poddawane silnym cięciom korekcyjnym i podkrzesywaniu. Stan zdrowotny drzew jest zróżnicowany. W złym stanie są głównie śliwy, w mniejszym stopniu grusze. W koronach wielu drzew występuje posusz.

Istniejącą zieleń w pasie drogowym zinventaryzowano w celu określenia stanu, rodzaju i ilości zadrzewienia kolidującego z projektowaną rozbudową drogi. Szczegółowe zestawienie drzew na terenie przedsięwzięcia i planowanych do usunięcia, a znajdujących się w działkach drogowych, jak również na terenach planowanych do zajęcia pod inwestycję i przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), przedstawiono w tabeli 12, „Zestawienie drzew i krzewów w rejonie przedsięwzięcia i planowanych do usunięcia” na str. 20-25 Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia. Pierwotny zakres inwestycji obejmował wycinkę 32 drzew kolidujących z inwestycją, w tym starodrzewu na działce nr 171 w obrębie Miłogoszcz składającego się m.in. z dębów (*Quercus L.*), jesionów (*Fraxinus L.*) grusz (*Pyrus L.*). Natomiast w toku prowadzonego postępowania, jak wynika z otrzymanych uzupełnień do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, zdecydowano o zastosowaniu zwężenia jezdni do 4,5 m na działce nr 171 w obrębie Miłogoszcz, na odcinku ok. 165 m, a tym samym zrezygnowano z wycinki 9 sztuk drzew określonych pod numerami: 18, 19, 21, 22, 23, 26, 27, 28 i 30 w ww. Tabeli 12, rosnących na odcinku drogi od km 0+803 do km 0+910, w tym:

- 4 sztuk drzew rodzaju dąb (*Quercus L.*) o obwodach pni, zmierzonych na wysokości 130 cm, wynoszących: 282 cm, 128,8 cm, 400 cm i 66 cm,
- 3 sztuk drzew rodzaju jesion (*Fraxinus L.*) o obwodach pni, zmierzonych na wysokości 130 cm, wynoszących: 182,2 cm, 72,3 cm i 81,7 cm (drzewo o dwóch pniach) oraz 179,1 cm,
- 2 sztuk drzew rodzaju grusza (*Pyrus L.*) o obwodach pni, zmierzonych na wysokości 130 cm, wynoszących: 163,3 cm i 210 cm.

Pozostałe drzewa kolidujące w realizacji inwestycji rosną w odległości ok. 0,5-2,0 m od istniejącej jezdni. Mając na uwadze przyjęte rozwiązania techniczne (szerokość jezdni na większości odcinków 5 m, pobocza po 0,75 m z każdej strony, budowę rowów) nie jest możliwe pozostawienie tych drzew, w szczególności wówczas, gdy zadrzewienie występuje po obu stronach drogi.

4. Rodzaj technologii:

Przyjmuje się zmechanizowaną technologię wykonania robót drogowych z dowozem gotowych mieszanek mineralno-asfaltowych ze stacjonarnych wytwórni mas bitumicznych.

Poniżej przedstawiono planowane warstwy konstrukcyjne poszczególnych obiektów:

1) projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni:

- warstwa ścieralna,
- warstwa wiążąca,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego,

- stabilizacja gruntu cementem.
- na odcinkach, gdzie jest obecnie nawierzchnia bitumiczna – nawierzchnia ta zostanie sfrezowana i wykonana zostanie nowa warstwa podbudowy z warstwą wiążącą i ścieralną;

2) projektowane warstwy konstrukcyjne ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego:

- warstwa ścieralna,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego,
- stabilizacja gruntu cementem,
- nasyp z piasku średniego;

3) projektowane warstwy konstrukcyjne zjazdów:

- warstwa ścieralna,
- warstwa wiążąca,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego,
- stabilizacja gruntu cementem;

4) projektowane warstwy poboczy:

- kruszywo kamienne, stabilizowane mechanicznie,
- nasyp z piasku średniego, maksymalnie dogęszczony;

5) projektowane warstwy chodnika:

- kostka betonowa,
 - podsypka z miazgi kamiennego,
 - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego,
 - stabilizacja gruntu cementem,
 - obrzeża i krawężniki betonowe ułożone zostaną na ławie betonowej i podsypce cementowej,
- a prefabrykowane ścieki korytkowe betonowe – na podsypce cementowej i ławie żwirowej.

Inwestycja obejmuje ponadto:

- oczyszczenie pasa drogowego,
- rozbiórkę istniejących warstw jezdni i poboczy,
- usunięcie warstwy humusu,
- wykonanie planowanego zakresu robót ziemnych, umożliwiającego odpowiednie ukształtowanie niwelety drogi,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych drogi,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych ścieżki rowerowej i pieszo-rowerowej oraz chodnika,
- oczyszczenie i wyprofilowanie istniejących rowów oraz budowę nowych rowów zgodnie z projektem technicznym, wykonanie kanalizacji deszczowej,
- wykonanie zjazdów,
- przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu,
- zahumusowanie i obsianie trawą powierzchni nasypów i skarp rowów,
- wykonanie prac związanych z estetyką i uporządkowaniem pasów drogowych.