

Dębica, 25 lipca 2019 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

**pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1303R Łabuzie-Południk-Kamieniec
w km 8+040 - 12+848”.**

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie gminy Dębica w powiecie dębickim. Prowadzona będzie na działkach: nr ew. 1625, 1546, 1624, 1626 w m. Braciejowa, nr ew. 26/1, 66/2, 319/2, 293 w m. Głębikowa, poczynając od km 8+040 drogi powiatowej 1303R Łabuzie-Południk-Kamieniec w miejscowości Braciejowa do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1296R Wielopole - gr. powiatu- Dębica w miejscowości Głębikowa do km 12+848 tj. na odcinku 4 808 mb.

Zakres robót przedmiotowej inwestycji odbywać się będzie po istniejącym szlaku drogowym (w granicach istniejącego pasa drogowego) bez zajmowania nowych przyległych terenów. Wzdłuż granicy pasa drogowego na fragmentach rosną drzewa i zakrzaczenia. Nie przewiduje się wycinki drzew ani krzewów. Zakłada się, że prace wykonywane będą poza okresem rozrodczym ptaków.

Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez właścicieli przyległych posesji. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe i do rowów przydrożnych.

Zakres prac objętych ww. przedsięwzięciem obejmować będzie przebudowę istniejącej podbudowy i nawierzchni, uzupełnienie i wzmocnienie poboczy, odmulenie rowów, remont przepustów, budowę chodnika wraz z odwodnieniem.

Przebudowa drogi nie spowoduje żadnych zmian w obecnym jej przebiegu. Nadal przebiegać będzie w spadku podłużnym, wynikającym z istniejącej niwelety, a po zakończeniu robót konstrukcja nawierzchni będzie odpowiadać parametrom drogi klasy "L".

Zakłada się, że realizacja zadania, poprzez wykonanie nowej nawierzchni drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do powietrza oraz mniejszej emisji hałasu.

Wody opadowe i roztopowe z drogi będą odprowadzane powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów przydrożnych lub na pobocza. Biorąc pod uwagę charakter przedmiotowego układu drogowego przyjęto, że wartości stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi, będą spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800).

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojazdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz woda. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie

na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia użytkownicy nieruchomości znajdujących się blisko planowanej inwestycji drogi będą narażeni na krótkotrwałe niedogodności i utrudnienia powodowane przez fazę budowy. Te uciążliwości dotyczyć będą występowania: hałasu, wibracji, pyłu i błota. Chociaż faza robót budowlanych odcinka drogi potrwa około 3 miesiące, uciążliwości dla indywidualnych lokalizacji i terenów sąsiednich trwać będą znacznie krócej i będą mieć charakter przejściowy. Uciążliwości fazy budowy są lokalnym zjawiskiem. Odległość od placu budowy jest istotnym czynnikiem w obserwacji skali uciążliwości. Prace realizacyjne z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu, w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie jak dotychczas za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych jezdni do istniejących rowów przydrożnych, które zostaną odmulone. Wielkości stężeń substancji ropopochodnych i zawiesin ogólnych w wodach opadowo-roztopowych odprowadzanych z pasa drogowego będą spełniać obowiązujące w tym zakresie normy.

Wykorzystywany podczas realizacji zadania sprzęt oraz środki transportu, będą w dobrym stanie technicznym. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych będzie dowożona na teren prac. W związku z krótkim czasem realizacji robót nie występuje potrzeba organizacji zaplecza budowy. Planowany jest codzienny dowóz pracowników i sprzętu na teren budowy, a wbudowywane materiały będą dostarczane i uzupełniane na bieżąco.

Sprzęt używany do realizacji prac będzie sprawny, a miejsca postoju maszyn budowlanych zostaną odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów i wód (postój maszyn na istniejącej nawierzchni asfaltowej przedmiotowej drogi). W trakcie realizacji używane będą materiały bezpieczne dla środowiska. Po zakończeniu realizacji robót teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

W sąsiedztwie drogi objętej zadaniem występuje zabudowa chroniona pod względem akustycznym. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), dla najbliższych terenów chronionych pod względem akustycznym, dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą 61 dB(A) w porze dziennej i 56 dB(A) w porze nocnej. Droga przeprowadza ruch lokalny, złożony głównie z samochodów osobowych i pojazdów rolniczych. Jak wynika z dokumentacji, natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowej drodze wynosi ok. 150 poj./dobę. Udział w ruchu pojazdów ciężarowych oszacowano na ok. 2%. Nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu ani zmiany jego struktury, a tym samym zwiększenia oddziaływania akustycznego na tereny sąsiednie, w wyniku realizacji przedmiotowego zamierzenia. Zgodnie z dokumentacją, z uwagi na natężenie ruchu na drodze i poprawę warunków jazdy przewiduje się, że w trakcie eksploatacji drogi, dotrzymane będą dopuszczalne normy poziomu hałasu na terenach chronionych pod względem akustycznym.

Mając na uwadze, iż planowana inwestycja dotyczy infrastruktury drogowej o nieznacznym zabiorze terenu, stwierdza się, że inwestycja nie wpłynie istotnie na zmianę klimatu. W trakcie realizacji wystąpi nieznaczna emisja gazów cieplarnianych wynikająca z eksploatacji maszyn budowlanych. Nie wystąpi emisja wilgoci w postaci pary wodnej. Inwestycje drogowe w głównej mierze oddziałują na klimat poprzez emisje do powietrza, niemniej jednak, nowa nawierzchnia przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych dzięki większej płynności ruchu drogowego.

Zup. WÓJTA
mgr Zdzisław Stwila
Z-ca Wójta