

**Załącznik Nr 1 do decyzji
Wójta Gminy Żarnów
z dnia 04.05.2022r.
POŚK.R.6220.6.2021**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.)

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Chełsty – Jasion, na dz. nr ewid. 300 obr. Jasion oraz dz. nr ewid. 221, 319 obr. Chełsty, gm. Żarnów, powiat opoczyński, województwo łódzkie. Przedsięwzięcie obejmuje wykonanie warstwy podbudowy z mieszanki mineralno - cementowo-emulsyjnej i nawierzchni z betonu asfaltowego oraz nakładki z betonu asfaltowego.

Planuje się wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi gminnej, co pozwoli na poprawę parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Droga w obecnej chwili stanowi dojazd do gruntów rolnych i zabudowań w miejscowości Jasion.

Przebudowa drogi będzie prowadzona w istniejącym pasie drogowym drogi gminnej. Droga posiada w chwili obecnej nawierzchnię:

- ❖ odcinek 1 – od km 0+000 do km 0+290,42 z płyt betonowych, od km 0+290,42 do km 1+183,02 gruntową ulepszoną kruszywem łamanym,
- ❖ odcinek nr 2 – od km 0+000 do km 1+318,44 gruntową ulepszoną kruszywem łamanym.

Długość przebudowywanej drogi wynosi ok. 2,5 km. Droga posiada miejscami jednostronne i obustronne rowy przydrożne. Podstawowe dane techniczne drogi: klasa drogi – D, prędkość projektowa – 50 km/h, kategoria ruchu – KR1.

Podstawowym założeniem projektowym jest dostosowanie drogi do obowiązujących przepisów technicznych i polega na przebudowie drogi na szerokości 3,0 – 6,5 m o obecnej nawierzchni gruntowej i z płyt betonowych poprzez wykonanie jezdni z betonu asfaltowego oraz wykonanie poboczy z kruszywa o szerokości do 0,75 m i dostosowanie spadków podłużnych do istniejącego terenu.

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni jezdni realizowane będzie poprzez istniejące urządzenia odwadniające, tj. przydrożne rowy otwarte oraz na sąsiadujący teren pasa drogowego. Do odprowadzenia wody opadowej i roztopowej z istniejącej jezdni oraz poboczy zastosowano odwodnienie powierzchniowe (zastosowanie odpowiedniego pochylenia podłużnego i poprzecznego) do istniejących przydrożnych rowów otwartych oraz na

sąsiadujący teren. Powyższe roboty polegały będą na rekonstrukcji istniejących urządzeń odwadniających, tj. odmulenie rowów przydrożnych i przepustów. Lokalizacja rowów jest następująca:

- ❖ odcinek 1: strona prawa – od km 0+695,55 do km 1+183,02, strona lewa – od km 0+867,57 do km 1+183,02,
- ❖ odcinek 2: strona prawa – od km 0+000 do km 0+100, strona lewa – od km 0+304,22 do km 0+322,87.

Parametry rowów odwadniających po realizacji będą następujące: szerokość dna – 0,4 m, głębokość – do 0,8 m, szerokość korony rowu – do 2,0 m, nachylenie skarp – 1:1, obsianie mieszkankami traw.

Odmulenie istniejących rowów przydrożnych poprawi gospodarkę wodami opadowymi, umożliwi to szybszy odpływ wód opadowych. Nie przewiduje się wykonywania nowych przepustów pod drogą, a jedynie odmulenie lub wymiana istniejących. W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji będą wykonywane prace związane z remontem przepustów:

- ❖ odcinek 1 – w km ok. 0+857, 0+957, 1+110, 1+160 – rura PEHD Ø500 (wymiana elementów przepustu na nowy),
- ❖ odcinek 2 – w km ok. 0+163,66, 0+306,35, 0+747,55 – rura PEHD Ø500 (wymiana elementów przepustu na nowy).

Przepusty te (ze względu na przepuszczalne podłoże i łatwe wsiąkanie wody opadowej w rowach) są okresowo suche, w szczególności w czasie lata i jesieni, poza okresami wysokich opadów. Będą one umożliwiać migrację płazów. Ponadto z opisu systemu odwodnienia zawartego w karcie informacyjnej wynika, że nie wystąpi bariera migracyjna dla przemieszczających się zwierząt. Przydrożne rowy będą rowami trawiastymi, a sama droga nie będzie odznaczać się dużym natężeniem ruchu.

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: piasek, cement, kruszywo naturalne, asphalt, beton cementowy, drewno, paliwa, woda. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Przewiduje się, że realizacja planowanej przebudowy będzie wymagała wykorzystania następujących szacunkowych ilości: paliwa – ok. 24,7 m³, woda – ok. 200 m³, energia elektryczna – ok. 920 kWh. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami.

Stosowana technologia będzie technologią typową, wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Realizacja zamierzenia budowlanego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Realizacja robót budowlanych nie będzie wymagała organizacji zaplecza parkingowo-magazynowego

budowy. Przywieziony materiał zostanie na bieżąco wbudowany. Z uwagi na możliwość organizacji zaplecza tylko w istniejącym pasie drogowym planuje się organizację zaplecza na wydzielonym odcinku - połowa jezdni, która zostanie stosownie oznakowana i ogrodzona. W miarę postępu prac drogowych lokalizacja zaplecza będzie się sukcesywnie przesuwać. Na odcinku zajmowanym pod zaplecze będzie następować dalsza realizacja robót drogowych.