

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.)

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie drogi powiatowej nr 3102E relacji Miedzna Murowana – Radwan (dz. ozn. nr ewid. 280/1, 307, obręb Straszowa Wola, dz. ozn. nr ewid. 390, obręb Miedzna Murowana, gm. Żarnów) poprzez wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego oraz nawierzchni z betonu asfaltowego. Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Miedzna Murowana oraz Straszowa Wola, gm. Żarnów powiat opoczyński, województwo łódzkie.

W ramach całej inwestycji planuje się wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi powiatowej, co pozwoli na poprawę parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Przebudowa drogi będzie prowadzona w śladzie drogi istniejącej, w istniejącym pasie drogowym drogi powiatowej. Droga posiada w chwili obecnej nawierzchnię z betonu asfaltowego oraz miejscami jednostronne i obustronne rowy przydrożne. Droga w obecnej chwili stanowi dojazd do gruntów rolnych i zabudowań w miejscowości Radwan, Straszowa Wola, Miedzna Murowana. Przebudowa drogi poprzez wykonanie nawierzchni z BA ma za zadanie poprawę bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników drogi.

Podstawowe dane techniczne:

klasa drogi – D;

prędkość projektowa - 50 km/h;

kategoria ruchu - KR – 1;

przekrój drogowy - od 2x2,00 do 2x2,75 m;

szerokość jezdni - 4,00 – 6,50 m;

szerokość poboczy z kruszywa - 0,10 - 1,75 m;

pochylenie poprzeczne, spadek daszkowy - 2%;

odwodnienie powierzchniowe na istniejący teren.

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. Przyjęty system odwodnienia uwzględnia istniejące parametry techniczne drogi, tj. przekrój drogowy, konfigurację przyległego terenu, występujące warunki gruntowo-wodne, wymagania dotyczące ochrony środowiska. Powyższe roboty polegały będą na rekonstrukcji istniejących urządzeń odwadniających, tj. odmulenie rowów przydrożnych i przepustów. Istniejące rowy odwadniające występują w lokalizacjach 0+000 – 2+541,75 strona lewa oraz strona prawa, po realizacji prac rowy w km 0+000 – 1+477 oraz 1+1626,5 - 2+541,75. Rowy posiadać będą parametry: szerokość dna ok. 40 cm, głębokość ok. 70 cm, szerokość w koronie rowu do 200 cm, dno i skarpy rowu będą umocnione poprzez obsiew mieszkankami traw, w km 1+477 – 1+626,5 przewiduje się remont umocnień rowu poprzez zastosowanie prefabrykowanych korytek i płyt betonowych.

Łączna powierzchnia terenu zajętego pod budowę drogi wyniesie ok. 2,85 ha.

W pasie drogowym przedmiotowej drogi znajdują się samosiewki drzew i krzewów do wycinki. Usuwane będą jedynie samosiewki drzew oraz krzewy nie wymagające pozwolenia na wycinkę, a porastające przydrożne rowy odwadniające. Roślinność ta nie stanowi korzystnych miejsc lęgowych dla ptaków ponieważ są to krzewy i siewki drzew o maksymalnej wysokości do 1,5 metra wysokości i około metra szerokości. Zakrzaczenia przewidziane do wycinki zlokalizowane są w kilometrze od 0+000-2+500 po stronie lewej i prawej. Powierzchnia objęta wycinką wynosi ok. 50m². Planowana wycinka podyktowana jest zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz utrzymaniem (odmuleniem) urządzeń wodnych rowów przydrożnych. W ramach kompensacji planuje się nasadzenie 5 sztuk lip miododajnych w pasie drogowym przebudowywanej drogi.

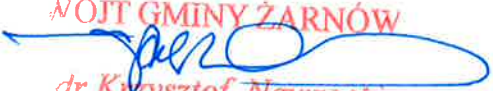
Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum i zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym. W celu ochrony drzew znajdujących w pobliżu przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie zabezpieczeń chroniących przed uszkodzeniami mechanicznymi. Prace należy prowadzić tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy dołożyć wszelkich starań, aby nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu czy innych materiałów, odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Roboty ziemne nie będą naruszać i odkrywać systemów korzeniowych oraz wykonawca nie będzie składował sprzętu i materiałów budowlanych pod koronami drzew.

Realizacja robót budowlanych nie będzie wymagała organizacji zaplecza parkingowo - magazynowego budowy. Przywieziony materiał zostanie na bieżąco wbudowany. Dowóz materiałów odbywał się będzie cyklicznie i proporcjonalnie do przygotowanego frontu robót. Rozbiórka istniejących elementów jezdni lub pobocza i powstały w ten sposób odpad będzie na bieżąco wywożony przez wykonawcę. W omawianym pasie zajmowanym pod zaplecze nie występuje żadna szata roślinna. W miarę postępu prac drogowych lokalizacja zaplecza będzie się sukcesywnie przesuwać. Na odcinku zajmowanym pod zaplecze będzie następować dalsza realizacja robót drogowych. Nie przewiduje się zarówno parkowania sprzętu jak i

organizacji placów składowych poza placem budowy. Zaplecze budowy i plac składowy zorganizowane w pasie jezdni będą doprowadzone do stanu pierwotnego poprzez wykonanie na nich robót budowlanych związanych z budową jezdni.

Przewiduje się, że realizacja planowanej przebudowy będzie wymagała wykorzystania następujących szacunkowych ilości wody, paliw i energii elektrycznej:

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje na etapie przebudowy wykorzystanie takich materiałów jak: woda, surowce i materiały naturalne, paliwa i energia. W największym stopniu wykorzystywane będą materiały w postaci kruszyw, betonu asfaltowego oraz cementu. Do celów realizacji zadania wykorzystana będzie również woda, maszyny i pojazdy, które przy realizacji inwestycji zużywać będą paliwo. Wszystkie zużyte surowce wykorzystywane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

WÓJT GMINY ŻARNÓW

dr Krzysztof Nawrocki