



Wójt Gminy Gorzyce

ul. Sandomierska 75
39-432 Gorzyce

telefon: (0-15) 836 20 75
fax: (0-15) 836 22 09
e-mail: uggorzyce@gminagorzyce.pl
witryna: www.gminagorzyce.pl

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: Och-I.6220.2.2016 z dnia 20 lutego 2017 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Tytuł przedsięwzięcia:

„Budowa drogi gminnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną do strefy ekonomicznej w miejscowości Gorzyce”

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie dróg i infrastruktury towarzyszącej o nawierzchni bitumicznej, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 nr 0 poz. 71), tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Planowana inwestycja drogowa jest elementem koncepcji urbanistycznej planowania ruchem pojazdów w miejscowości Gorzyce, zawartym w Planach Zagospodarowania Przestrzennego. Ma na celu skanalizowanie ruchu samochodowego do strefy ekonomicznej w Gorzycach w taki sposób aby dojazd do strefy był ergonomiczny dla podmiotów korzystających ze strefy oraz mniej uciążliwy dla mieszkańców w stosunku do stanu istniejącego.

W ramach inwestycji zostanie wbudowana droga z infrastrukturą w pasie drogowym o szerokości około 26 metrów oraz długości około 1244 metrów. Inwestycja będzie położona na działkach o nr:

Nr 1004/1, 2454/3, 2454/4, 2444, 1477, 2447, 2454/5, 2448/1, 2454/2, 2455, 1476/5, 1476/1, 1506, 1507, 1478/2, 1508, 1504/2, 1503/2, 1501, 1484/2, 1485, 1486/2, 1487/2, 1500, 1499, 1498, 1494, 1497, 1496/1, 1496/3, 1612, 1615, 1616, 1618/2, 1619, 1620, 1621, 1622, 1623, 1630, 1639, 1640, 1641, 1642, 1644/2, 1645, 1646, 1650/2, 1651, 1655, 1552, 1654, 1659, 1658, 1677, 1676/1, 1678, 1679, 1680, 1683, 1685, 1686, 1688, 1687, 1689, 1692/4, 1692/3, 1730, 1731, 1732, 1733, 1734/1, 1735/1, 1736/4

Planowana inwestycja jest uwzględniona w planach zagospodarowania przestrzennego i przebiega zgodnie z zaplanowanym przebiegiem, zatem jest zgodna z planami zagospodarowania przestrzennego.

str. 1

STAN ISTNIEJĄCY

Dotychczasowym sposobem wykorzystywania jest obszar składający się głównie z pól uprawnych: ornych, łąkowych i nieużytków; powierzchni zadrzewionych, dróg gruntowych, rowów melioracyjnych, działek mieszkalnych z domami i infrastrukturą przydomową.

Na ten obszar składają się następujące grupy powierzchni:

- 1- obszar zabudowy mieszkaniowej oraz infrastruktury drogowej (W wyniku inwestycji zostaną wyburzone domy z zabudowaniami gospodarskimi oraz roślinami i drzewami ogrodowymi i owocowymi),
- 2 - obszary gruntów ornych porośniętych aktualnie głównie zbożami,
- 3 - obszary o charakterze zalesień porośnięte młodnikiem sosnowym,
- 4- obszary łąk kośnych o różnym stopniu intensywności użytkowania,
- 5 – obszary suchych nieużytków- na rzeczowych nieużytkach i na ich obrzeżach sporadycznie rosną pojedyncze drzewa, głównie lekko nasienne: brzozy, wierzby i topole w różnym stopniu rozwoju,
- 6 – obszary podmokłych nieużytków,
- 7 – obszar wodny – mały staw na działce 1476/1,
- 8 - obszar gruntów rolniczych z krzewami i drzewami owocowymi, głównie porzeczką.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie nowej drogi gminnej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną do strefy ekonomicznej w miejscowości Gorzyce. Podstawowe prace w ramach inwestycji to:

1. Usunięcie przeszkód terenowych: budynków, drzew itp.;
2. Zdjęcie/usunięcie warstwy humusu;
3. Stabilizacja gruntu/zagęszczenie gruntu rodzimego, nadanie drodze odpowiedniego profilu;
4. Budowa kolejnych warstw nośnych i ścieralnych jezdni;
5. Budowa infrastruktury towarzyszącej: chodników, ścieżki rowerowej, oświetlenia, kanału technologicznego.

W ramach inwestycji zostanie wbudowana droga z infrastrukturą w pasie drogowym o szerokości około 26 metrów oraz długości około 1242 metrów. Powierzchnia inwestycji będzie wynosiła:

- całkowita powierzchnia pasa drogowego – około 3,3ha
- powierzchnia jezdni – warstwa bitumiczna – około 8694 m²
- powierzchnia ścieżki rowerowej – kostka brukowa – około 2484 m²
- powierzchnia chodnika – kostka brukowa – około 1863 m²
- powierzchnia rowów odwodnieniowych – około 746400 m²
- powierzchnia poboczy tłuczniowych – około 2484 m²
- pozostała powierzchnia to powierzchnia zielona w pasie drogowym

Konstrukcja jezdni:

1. Warstwa ścieralna SMA11 – gr. 4cm

2. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – gr. 6cm
3. Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P – gr. 10cm
4. Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20cm (C90/3)
5. Warstwa mrozoochronna: mieszanka związana spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym (cementem lub spoiwem), klasa C1,5/2,0 \leq 4,0 MPa gr. 22cm
6. Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, klasa C0,4/0,5 \leq 2,0MPa ,

Droga będzie posiadała obustronne pobocza o szer. 1,0m z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie, oraz obustronne rowy na odprowadzenie o szerokości dna 0,4m i nachyleniu skarp 1:1,5. Po lewej stronie drogi projekt przewiduje budowę chodnika i ścieżki rowerowej.

Konstrukcja ścieżki rowerowej o szerokości 2,0m:

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S – gr. 5cm
2. Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie (kat. 90/3) – gr. 15cm
3. Podbudowa pomocnicza z piasku stabilizowanego cementem (klasa $\frac{3}{4} \leq$ 6,0 MPa) – gr. 15cm

Konstrukcja chodnika o szerokości 1,5m:

1. Nawierzchnia z kostki brukowej bezfazowej gr. 8cm
2. Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm
3. Podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie (kat. 90/3) – gr. 15cm
4. Warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego (piasek, pospółka) – gr. 10cm

Konstrukcja zjazdów publicznych:

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – gr. 4cm
2. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – gr. 6cm
3. Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20cm (C90/3)
4. Podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o klasie C3/4 \leq 6,0 MPa

Konstrukcja zjazdów indywidualnych:

1. Nawierzchnia z kostki brukowej bezfazowej gr. 8cm
2. Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4cm
3. Podbudowa z kruszywa łamanego 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie (kat. 90/3) – gr. 15cm
4. Podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o klasie C3/4 \leq 6,0 MPa

Konstrukcja rowów odwodnieniowych:

Rowy obsiane trawą, bez wzmocnień prefabrykatami o nachyleniu skarp do 1:2.

Na całej długości inwestycji planuje się 7 przepustów w ciągu rowu przydrożnego.

Roboty ziemne i nawierzchniowe w rejonie istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić z największą ostrożnością po ich uprzednim zlokalizowaniu i wyznaczeniu w terenie zgodnie z obowiązującymi zasadami.

Parametry techniczne przebudowywanej drogi to: klasa drogi - L - lokalna; kategoria ruchu – KR 4; prędkość projektowa 50 km/h; przekrój poprzeczny – szlakowy; szerokość jezdni o nawierzchni bitumicznej – zmienna 7,0 m (7,4m na łuku); szerokość zjazdów publicznych 6,0m, szerokość zjazdów indywidualnych 5,0m. Pochylenie poprzeczne jezdni - 2 % (przekrój daszkowy) lub jednostronne na łukach poziomych; pochylenie poboczy - 8 % (jednostronne w kierunku od drogi). Odwodnienie powierzchniowe w kierunku od drogi za pomocą odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych na jezdni i poboczach, do rowów przydrożnych.

Korona drogi położona będzie na wysokości od 0,5 do 1,5 metra w stosunku do istniejącego terenu.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi, w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

Inwestycja przewiduje wykonanie dodatkowej infrastruktury:

- oświetlenie drogowe w postaci latarni aluminiowych z oprawami ledowymi,
- kanał technologiczny z rur RHDPE

Przewiduje się, że prace budowlane będą wykonane w porze dziennej, zgodnie z projektem budowlanym przy użyciu specjalistycznego sprzętu budowlanego lub ręcznie (gdzie będzie to wymagane lub uwarunkowane występowaniem kolizji z uzbrojeniem podziemnym). Zakres prac budowlanych wymagać będzie zastosowania standardowych rozwiązań w zakresie budowy w/w ciągów komunikacyjnych.

PRZEWIDYWANE WIELKOŚĆ EMISJI, ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII WYNIKAJĄCE Z BUDOWY I FUNKCJONOWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

ETAP BUDOWY

PRZEWIDYWANE ZUŻYCIE WODY

Podczas budowy wystąpi zapotrzebowanie na wodę, głównie do celów technologicznych zapraw betonowych. Na tym etapie zużycie wody nie powinno przekroczyć 550 m³.

PRZEWIDYWANE ZUŻYCIE SUROWCÓW I MATERIAŁÓW

Podczas budowy drogi zostaną zużyte materiały w ilości:

- mieszanka mineralno-bitumiczna - około 810 ton
- ścieralna warstwa mieszanki mineralno-bitumicznej – 1600 ton
- tłuczeń kamienny około 418 m³ ważące około 636 ton
- betonowa kostka brukowa, krawężniki i inne prefabrykaty betonowe – około 23ton
- piasek – około 180 ton
- cement – około str 2830 ton

PRZEWIDYWANE ZUŻYCIE ENERGII I PALIW

Na etapie budowy, zużyte zostanie jedynie paliwo potrzebne do obsługi maszyn wykorzystywanych przy budowie i pojazdów transportujących materiały. Transport urządzeń, konstrukcji, materiałów, przewidziano samochodami ciężarowymi. Ze względu na rozproszenie wykorzystywanych urządzeń zarówno w czasie, obszarowo jak i co do ich rodzaju, trudno jest określić faktyczne zużycie paliw i energii na etapie budowy, ale przewiduje się zużycie około 2200 litrów oleju napędowego.

ETAP EKSPLOATACJI

PRZEWIDYWANE ZUŻYCIE WODY

Planowana inwestycja nie będzie generowała zużycia wody na etapie eksploatacji.

PRZEWIDYWANE ZUŻYCIE SUROWCÓW

Planowana inwestycja nie będzie generowała zużycia surowców na etapie eksploatacji.

PRZEWIDYWANE ZUŻYCIE ENERGII I PALIW

Na etapie eksploatacji używane będą jedynie urządzenia o znikomym zużyciu paliwa takie jak kosiarki i urządzenia opieki nad zielenią.

ILOŚĆ ŚCIEKÓW ODPROWADZANYCH DO KANALIZACJI SANITARNEJ

Inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie generowała ścieków sanitarnych. Natomiast do środowiska będą odprowadzane wody opadowe.

ETAP LIKWIDACJI

Nie przewiduje się etapu likwidacji inwestycji. Drogi budowane w nowych przebiegach pozostają w nich zazwyczaj przez setki lat.

Projektowana inwestycja na etapie budowy i eksploatacji nie będzie oddziaływać negatywnie na cele środowiskowe JCWP nr 1758. Nowo wybudowana droga nie zwiększy bilansu ruchu kołowego całej JCWP, natomiast nowa droga przyczyni się do płynniejszego ruchu. Pojazdy na ulepszonej w wyniku inwestycji drodze będą ulegały mniejszym drganiom i przechyłom, które powodują zwiększenie wycieków oleju oraz większe zużycie paliwa. Projektowana inwestycja nie wpływa na bilans wód JCWP nr 1758.

Inwestycja jest położona w obszarze zagrożonym podtopieniami przez wezbrane rzeki. Zabezpieczeniem przed podtopieniami są obwałowania rzek.

WODY PODZIEMNE

Planowana inwestycja leży poza terenami ochronnymi stref ujęć wód podziemnych.

Planowana inwestycja leży wewnątrz Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 425 Dębica Stalowa Wola – Rzeszów.

Tereny w sąsiedztwie rozpatrywanej inwestycji objęte są ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego terenu Niwka - Żabieniec i Centrum Gorzyc. Według wypisu i wyrysu z tego Planu bezpośrednie sąsiedztwo projektowanej drogi stanowią tereny oznaczone następującymi symbolami, tj.:

W początkowym obszarze drogi:

"MN" - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

"R" - tereny rolne.

"ZP" - tereny zieleni urządzonej.

"WS" - tereny wód powierzchniowych.

W końcowym obszarze drogi:

"U,P" - tereny zabudowy usługowej i działalności produkcyjnej.

"U" - tereny zabudowy usługowej.

"KS" - tereny parkingów.

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy - terenami chronionymi pod względem akustycznym są tereny w sąsiedztwie projektowanej drogi (na jej początkowy fragmencie) oznaczone symbolem "MN" (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej).


mgr Leszek Sardy