

### Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na: „**Przebudowie dróg powiatowych: drogi powiatowej nr 4621P w miejscowościach: Opatówek, Michałów Drugi, Marchwacz, Krowica Zawodnia, Cieszyków, Staw i Lipka (granica powiatu), drogi powiatowej nr 4617P na odcinku od km 10+675 do km 13+930 w miejscowościach Cieszyków i Szczytniki, tworzących ciąg komunikacyjny**”.

Długość odcinków dróg przeznaczonych do przebudowy wynosi 17,05 km. Na przeważającej części przedmiotowych dróg występuje przekrój drogowy i odcinkami przekrój półuliczny i uliczny (w m. Michałów Drugi, Marchwacz i Staw). Szerokość jezdni wynosi od 5,00 m do 6,00 m. Wody opadowe odprowadzane są z korony drogi do rowów przydrożnych lub w przyległy teren. Na całej długości ciągu droga posiada zniszczoną nawierzchnię bitumiczną, charakteryzującą się spękaniem poprzecznymi i podłużnymi, ubytkami i nierównościami w profilu poprzecznym i podłużnym. Istniejące chodniki zlokalizowane są w miejscowości Michałów Drugi, Marchwacz i Staw. Istniejące chodniki mają nawierzchnię z kostki betonowej. W pasie drogowym znajduje się odcinkami, szczególnie w miejscach zwartej zabudowy, infrastruktura sieci wodociągowej, telefonicznej, kanalizacyjnej, sanitarnej oraz doziemnej i naziemnej linii energetycznej.

Lokalizacja względem istniejącej zabudowy - tereny zabudowane przez które będzie przebiegać przedsięwzięcie: miejscowości Opatówek, Marchwacz, Krowica Zawodnia, Cieszyków, Staw.

Projektowane przedsięwzięcie usytuowane będzie w całości w istniejących liniach rozgraniczających pas drogowy dróg powiatowych nr : 4621P Opatówek – Lipka (granica powiatu), i 4617P na odcinku Cieszyków - Szczytniki.

Żadna z działek przeznaczonych pod realizację przedmiotowego przedsięwzięcia nie posiada statusu terenu zamkniętego.

Planowana przebudowa dróg polegać będzie na zwiększeniu ich parametrów technicznych, bez wytyczania nowego ich przebiegu. Osie dróg po przebudowie pokrywać się będą z osiami istniejącymi. Roboty drogowe będą prowadzone tylko i wyłącznie w granicach pasa drogowego. Nie zmieni się funkcja dotychczasowego użytkowania terenu.

Pokrycie szatą roślinną występuje na całej długości planowanego przedsięwzięcia są to: drzewa i krzaki przydrożne, zatrawione pobocza i rowy.

Drogi powiatowe nr 4621P oraz 4617P umożliwiają połączenie z drogą krajową nr 12.

Jeźdźnia dróg usytuowana jest w większości w pasie drogowym o szerokości od 8,0 do 9,0 m. Korona dróg posiada jedną jeźdźnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 5,0 m do 6,00 m. Chodniki z płytek betonowych, kostki brukowej i betonu asfaltowego. Odwodnienie powierzchniowe drogi do przydrożnych rowów.

Dotychczasowy sposób wykorzystania dróg jako dróg powiatowych nie ulegnie zmianie. Wzdłuż granicy pasa drogowego rosną drzewa i zakrzaczenia. Nie przewiduje się usunięcia drzew. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drogach istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami. Powierzchnia zajmowanego terenu nie ulegnie zmianie podczas przebudowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania dróg nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jeźdźni dróg odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe i do istniejących rowów przydrożnych.

Analizując usytuowanie projektowanej trasy, w szczególności w powiązaniu z istniejącym przebiegiem dróg krajowych i wojewódzkich zaprojektowano następujące parametry drogi:

1. szerokość jezdni – od 5,50m do 6,00m przy przekroju drogowym, półulicznym i ulicznym,
2. chodniki o szerokości od 1,25m do 2,0m, wykonane z kostki brukowej o gr. 6 cm na podsypce cementowo-piskowej lub betonu asfaltowego.

3. pobocza gruntowe o szerokości od 0,75 m do 1,25 m.
4. odwodnienie jezdni powierzchniowo poprzez nadanie projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni jezdni, chodników, poboczom, do rowów przydrożnych i studzienek deszczowych. Na całej długości projektowanych chodników i zatok autobusowych ściek przykrawężnikowy z kostki brukowej.
5. wyrównanie nawierzchni jezdni betonem asfaltowym oraz ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o gr. 4 cm.
6. w miejscach zapadlisk i przełomów wymiana konstrukcji nośnej drogi.
7. wykonanie zatok autobusowych; parametry zatok: długość krawędzi zatrzymania – 20,0m; szerokość zatoki przy jezdni – 3,0m; szerokość peronu – 1,5m; skos wyjazdowy z drogi 1:8; skos wjazdowy 1:4.

Wpływ przedsięwzięcia w odniesieniu do jego rozmiaru i zakresu nie jest znacząco negatywny na obszar geograficzny i ludność go zamieszkującą.

Zasięg oddziaływania przebudowywanych dróg będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie powinno być źródłem konfliktów społecznych z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształconym, w obrębie istniejącego pasa drogowego i nie zmieni stosunków międzyludzkich tj. podziału miejsc zamieszkiwania, połączeń komunikacyjnych.

Obecny i perspektywiczny sposób korzystania z terenów okolicznych w charakterze obszaru zasiedlanego, rolniczego nie jest narażony na negatywny wpływ przedmiotowej inwestycji, tak jak i inny sposób jego wykorzystania do celów publicznych tj. komunikacja publiczna.

Ze względu na to, że przebudowywane drogi powiatowe nie leżą na szlakach prowadzących ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Projektowane przedsięwzięcie nie wpłynie na zwiększenie i złożoność oddziaływania na istniejącą infrastrukturę techniczną. Planowane przedsięwzięcie pod względem technologicznym nie jest złożone - jest to inwestycja liniowa. Bezwzględnie przebudowa drogi wpłynie pozytywnie na środowisko ze względu na uszczelnienie nawierzchni i ograniczenie emisji szkodliwych spalin i pyłów.

Inwestycja nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego. Nie spowoduje dodatkowej wycinki zieleni, w tym drzew, nie spowoduje zmian stosunków wodnych, nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, a raczej przewiduje się, że zwiększenie płynności ruchu poprzez ułożenie nowej nawierzchni spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Zarówno na etapie realizacji i eksploatacji nie będzie stanowić zagrożenia dla powierzchni ziemi, wód powierzchniowych i podziemnych.

Realizacja przedmiotowej inwestycji, wpłynie w sposób pozytywny na stan klimatu akustycznego w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynność jazdy) zmniejszy się wielkość emisji hałasu do środowiska. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów, należy stwierdzić, że analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy mieszkaniowej.

Czas trwania oddziaływania odnosi się do czasu realizacji inwestycji, a odwracalność oddziaływania nastąpi poprzez roboty związane z bieżącym utrzymaniem dróg powiatowych. Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny, ograniczony do terenu realizacji przedsięwzięcia, odwracalny. Po zakończeniu prac teren inwestycji będzie uprzątnięty i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

**Z-ca Wójta Gminy Szczytniki  
/-/ Dariusz Wawrzyniak**