

Charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą:

„Przebudowa/rozbudowa drogi powiatowej nr 1567K Nowy Sącz – Wojnarowa – Wilczyńska w km 11+220 – 12+570 w miejscowościach Trzycierz, Korzenna polegająca na budowie drogi dla pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą”

Przedmiotem przedsięwzięcia jest wykonanie przebudowy i rozbudowy drogi powiatowej nr 1567K Nowy Sącz -Wojnarowa -Wilczyńska w km 11+220 – 12+570 w miejscowościach Trzycierz, Korzenna polegającej na budowie drogi dla pieszych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. W chwili obecnej mieszkańcy poruszają się po wąskich i niezabezpieczonych poboczach drogi, częściowo utwardzonych. Planowana inwestycja doprowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu osób pieszych poruszających się wzdłuż przedmiotowej drogi po wytyczonym, nowym chodniku.

Istniejąca droga powiatowa 1567K objęta zakresem opracowania położona jest w miejscowościach Trzycierz, Korzenna w powiecie nowosądeckim, województwie małopolskim. Długość odcinka objętego zakresem to około 1350m.

Działki ewidencyjne będące w zakresie planowanej inwestycji:

Korzenna: 535, 538/2, 537, 536.

Trzycierz: 256, 277/1, 277/2, 276, 219, 246/1.

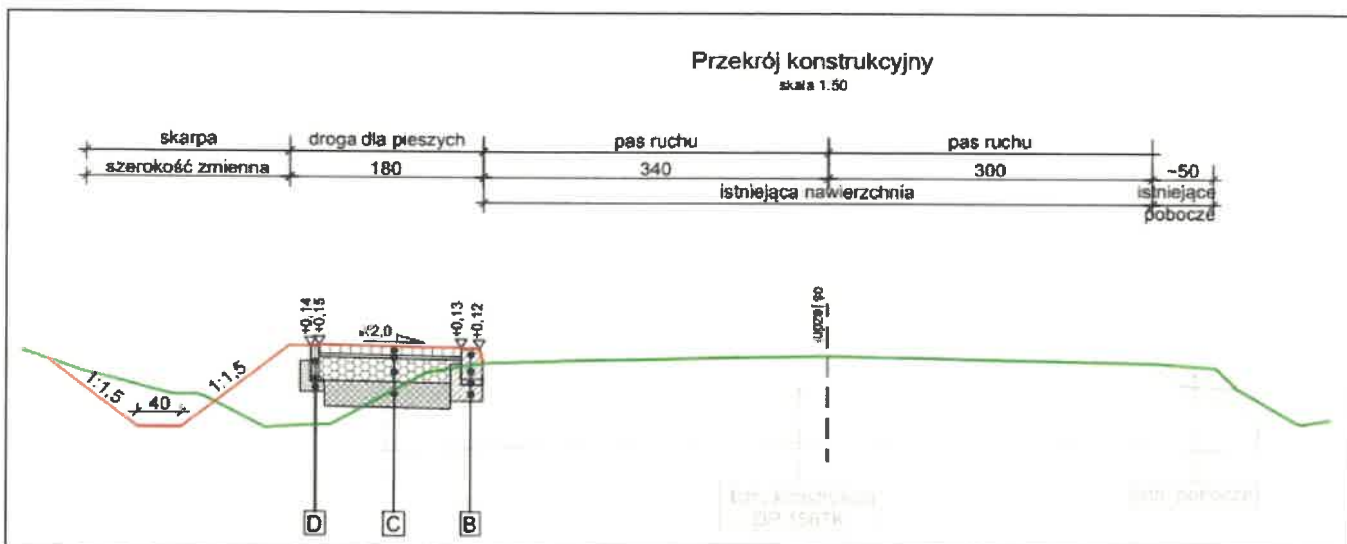
W ramach zadania zaprojektowane zostanie wykonanie ciągu pieszego (chodnika) po jednej stronie drogi powiatowej oraz przebudowa zatok autobusowych na granicy miejscowości Trzycierz i Korzenna. W stanie istniejącym odwodnienie realizowane jest poprzez spadki poprzeczne jezdni oraz poboczy, a wody opadowe i roztopowe odprowadzane są do przydrożnych rowów lub bezpośrednio po skarpie na tereny zielone zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji. Głównie planuje się wykonanie drogi dla pieszych po jednej stronie drogi o długości przekraczającej 1km. Istniejąca infrastruktura towarzysząca zostanie przebudowana w miarę konieczności i dostosowania do budowy chodnika.

Istniejąca powierzchnia zabudowy drogi 1567K (jezdnia + pobocza) około 7 500m². Projektowana powierzchnia zabudowy drogi 1567K (pobocze + jezdnia + droga dla pieszych) około 10 620 m².

Odwodnienie na przedmiotowych drogach projektuje się poprzez przebudowę istniejących rowów ziemnych oraz budowę nowych, wykonanie odcinkowo umocnień rowów i skarp, budowę sączków kruszywowych oraz wymianę przepustów.

Planuje się wykonanie drogi dla pieszych po jednej stronie przedmiotowej drogi, o długości przekraczającej 1km wraz z odwodnieniem. Istniejąca infrastruktura towarzysząca zostanie przebudowana w miarę konieczności zgodnie z wydanymi warunkami przebudowy lub zabezpieczenia kolidujących sieci z projektowaną drogą.

Na połączeniu z drogami gminnymi zostaną wykonane skrzyżowania zwykłe, skanalizowane lub ronda w zależności od struktury rodzajowej ruchu pojazdów obliczonej na etapie wykonywania projektu budowlanego lub zostanie wykonany remont istniejących skrzyżowań.



B Konstrukcja krawężnika

| | |
|------|---|
| 30cm | Krawężnik betonowy 20x30 |
| 5cm | Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 |
| 17cm | Lawa z betonu cem. C12/15 z oporem (0,07m ³ /mb) |
| 52cm | SUMA |

C Konstrukcja drogi dla pieszych

| | |
|------|--|
| 8cm | Kostka brukowa betonowa |
| 3cm | Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 |
| 19cm | Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C _{90/3} frakcji 0/31,5mm stáb. mech |
| 30cm | Warstwa mrozochronna z mieszanki związanej cementem C _{1,52} (kruszywo 0/31,5mm z dowozu) |
| 60cm | SUMA |

D Konstrukcja obrzeża

| | |
|------|---|
| 30cm | Obrzeże betonowe 8x30 |
| 5cm | Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 |
| 10cm | Lawa z betonu cem. C12/15 z oporem (0,04m ³ /mb) |
| 45cm | SUMA |

Przekrój konstrukcyjny planowanej przebudowy drogi.

Podane powierzchnie zabudowy, grubości warstw konstrukcji oraz rodzaj materiału mogą ulec zmianie na etapie projektu budowlanego i należy je traktować jako przybliżone w celu określenia skali oddziaływania inwestycji na środowisko.

Wszelkie prace związane z przebudową/rozbudową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak mniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców, użytkowników drogi i otaczającego środowiska. Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu ze względu na charakter i zakres prac, częściowo prace rozstaną wykonane ręcznie (roboty wykończeniowe). Transport maszyn i materiałów będzie odbywał się po istniejących drogach publicznych. Nie przewiduje się znaczącego obciążenia istniejącej infrastruktury.

Istniejące zjazdy do przyległych działek zostaną przebudowane, a działki, które nie mają w stanie istniejącym zjazdów zostaną skomunikowane poprzez wykonanie nowych zjazdów. Na całym odcinku zostaną wykonane oznakowanie poziome i pionowe.

Droga dla pieszych wykonana będzie z kostki brukowej betonowej o grubości 8cm ułożonej na 3cm podsypki cementowo – piaskowej. Podbudowę zasadniczą stanowić będzie warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego C_{90/3} o frakcji 0/31,5mm o grubości 19cm. Dolne warstwy konstrukcyjne stanowić będzie warstwa mrozochronna z mieszanki kruszywa ulepszonej cementem o grubości 30cm.

Droga dla pieszych posiadać będzie szerokość podstawową równą 1,80m (szerokość łączna). Przewiduje się odcinkowe zwiększenie szerokości drogi dla pieszych do 2,20m (szerokość łączna) w miejscu przeznaczonym do wymijania się pieszych. Droga dla pieszych składa się z krawężnika i kostki pełniacej

funkcję oddzielającą jezdnię od chodnika (chodnik jako część właściwa drogi dla pieszych przeznaczona do ruchu pieszych), obrzeże oraz zieleniec zlokalizowany za obrzeżem. Pochylenie podłużne drogi dla pieszych jak pochylenie jezdni, pochylenie poprzeczne skierowane w stronę jezdni.

Wybrano wariant w wyniku którego w całości nastąpi wyraźna poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów na drodze powiatowej oraz przemieszczania się wzdłuż drogi powiatowej dla mieszkańców i użytkowników pieszych.

Dla planowanego przedsięwzięcia w fazie realizacji planuje się, szacunkowo, wykorzystanie niżej podanych materiałów i surowców:

1.Woda - ilość wykorzystywanej wody na cele technologiczne (w m³): zaprawy betonowe – 10 m³

2.Surowce i materiały:

- kruszywo łamane i inne materiały kamienne – około 3.000 m³
- beton asfaltowy – 400m²
- piasek : ok. 80,00 m³
- materiały gotowe, betonowe: krawężniki – ok 1350 mb
obrzeża – ok 1350 mb
kostka - ok 3950 m²
płyty ażurowe – 300m²

3.Paliwo - Realizacja zadania będzie wymagała zużycia paliwa, przede wszystkim oleju napędowego, który jest wykorzystywany w większości stosowanych maszyn budowlanych oraz w środkach transportu. Szacowane zużycie oleju napędowego w okresie budowy wynosi - 15.000 m³.

4.Energia - Zapotrzebowanie na energię [kW]/[MW]/m³/h dotyczy wyłącznie zaplecza budowy i będzie realizowane przez agregat prądotwórczy własności wykonawcy.

W fazie eksploatacji nie będzie występowało ciągłe zużycie surowców, materiałów oraz paliw. Jedynie może wystąpić okresowe zapotrzebowanie na materiały np. do uzupełnienia ubytków w nawierzchni chodnika, naprawy elementów odwodnienia. Ponadto w fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia uciążliwości w obrębie planowanej inwestycji i jej negatywnego oddziaływania na sąsiednie nieruchomości w tym na zdrowie mieszkańców w zakresie emisji spalin do środowiska, oddziaływania akustycznego i zapylenia pochodzącego od pojazdów samochodowych w stosunku do stanu obecnego.

Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe, o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji. W trakcie realizacji inwestycji planuje się prowadzenie robót budowlanych wyłącznie w porze dziennej dla zminimalizowania wpływu hałasu na otoczenie pochodzącego z pracy maszyn budowlanych (koparki, środki transportowe i inne). Wzrost emisji spalin z maszyn budowlanych nie przekroczy dopuszczalnych norm ze względu na charakter liniowy inwestycji i ciągłe przemieszczanie się frontu robót tym samym rozproszenie zanieczyszczeń z emisji spalin materiałów pędnych maszyn budowlanych. Emisja ścieków na terenie inwestycji będzie odbywać się poprzez gromadzenie ścieków sanitarnych na zaplecza budowy za pomocą przenośnych urządzeń sanitarnych okresowo opróżnianych przez uprawnione do tego podmioty.

Wody opadowe do czasu wykonania inwestycji spływać będą naturalnie grawitacyjnie do istniejących rowów przydrożnych. Wykopy pod ułożenie kanalizacji deszczowej będą prowadzone etapowo i nie będą głęboko oraz będą niezwłocznie zasypywane po ułożeniu elementów odwodnienia. W fazie realizacji inwestycji zostaną zastosowane rozwiązania chroniące środowisko typu: utwardzenie zaplecza budowy, roboty prowadzone poza okresem zagrożenia powodziowego i deszczów nawalnych oraz utrzymanie czystości dróg pozwalające na wyeliminowanie potencjalnego źródła zanieczyszczenia dla wód i gruntów.

Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami (segregacja, gromadzenie w szczelnych pojemnikach):

W trakcie trwania inwestycji planuje się powstawanie odpadów typu:

17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg

17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01

17 05 06 – urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05

17 09 04 – zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03

17 05 – gleba i ziemia

Nie określono szczegółowych ilości wymienionych odpadów na tym etapie inwestycji. Ziemia z wykopów posłuży do nadsypania podłoża gruntowego i formowania skarp pod projektowany chodnik. Nadmiar ziemi będzie sukcesywnie przekazywany uprawnionym podmiotom do zbierania. Odpady komunalne powstałe na terenie inwestycji będą właściwie segregowane i przekazywane podmiotom posiadającym stosowane pozwolenie na ich odbiór.

Typ inwestycji nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej i naturalnej. Sposób wykonania robót, zastosowane materiały i urządzenia minimalizują ryzyko powstania katastrofy.

Tereny przez które przebiega przeznaczona do przebudowy i rozbudowy w ramach opiniowanego przedsięwzięcia droga powiatowa leżą poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 t.j.) oraz poza otulinami form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy. Na gruntach na których opiniowane przedsięwzięcie będzie realizowane niema pomników przyrody i stanowisk dokumentacyjnych, czyli form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 t.j.)

Przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszego postanowienia nie spowoduje znacząco negatywnych oddziaływań na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 z następujących powodów:

- przedsięwzięcie będzie realizowane poza granicami obszarów Natura 2000,
- obszar oddziaływań przedsięwzięcia nie obejmie obszarów Natura 2000.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar Natura 2000 Biała Tarnowska PLH120090 od którego dzieli opiniowane przedsięwzięcie odległość około 7,0 km w kierunku wschodnim.

Zrealizowanie przebudowy i rozbudowy nie spowoduje zmiany zakresu oraz charakteru aktualnych oddziaływań na środowisko drogi powiatowej nr 1567K relacji Nowy Sącz – Wojnarowa – Wilczyńska, ponieważ nie wpłynie na zmianę natężenia ruchu.

Nie wystąpią oddziaływania transgeniczne, gdyż obszar oddziaływań przedsięwzięcia nie wykroczy poza granice miejscowości na których będzie ono realizowane.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Regionu Wodnego Górnej-Zachodniej Wisły, w zlewni rzeki Dunajec, w granicach jednolitej części wód powierzchniowych: Biała od Binczarówki do Rostówki (kod RW2000072148579). Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* (Dz. U. z 2023 r. poz. 300):

- JCWP Biała od Binczarówki do Rostówki RW2000072148579 – jest silnie zmienioną częścią wód, z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Biała w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Jest to JCWP w złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Przedsięwzięcie planowane jest w obrębie jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW2000150 z wyznaczonym celem środowiskowym: dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Jest to JCWPd w dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia

ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono: jednolitą część wód podziemnych (PLGW2000150) oraz jednolitą część wód powierzchniowych (RW2000072148579) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jako obszar przeznaczony do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (troć wędrowna) oraz jako obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Planowana inwestycja doprowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu osób pieszych poruszających się wzdłuż przedmiotowej drogi po wytyczonym, nowym chodniku.

Z-ca WÓJTA
mgr inż. Krzysztof Ogarzalek
Z-ca WÓJTA GMINY KORZENNA

