

Załącznik nr 1 do decyzji znak: GKRRIOŚ.V.6220.2.2021
z dnia 20.01.2023r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie pn.: „*Budowa drogi wojewódzkiej nr 759 Piotrowice – gr. województwa w km od 0+000 do km ok. 2+750*”, będzie obejmowała:

- budowę nowego odcinka (przełożenie) drogi wojewódzkiej nr 759 (dalej DW759) planowanego na terenie obrębów ewid. Piotrowice i Linów, gmina Zawichost, pomiędzy drogą wojewódzką nr 777 (dalej DW777), a najazdem na przeprawę promową przez Wiśle tj. od km ok. 0+000 do km ok. 1+980. Przedmiotowa DW759 rozpoczyna swój przebieg na skrzyżowaniu z DW777 (w km osi DW777 ok. 21+395). Od km ok. 1+622 projektowana DW759 będzie przebiegać po swoim starym śladzie. W km ok. 1+800 droga przekraczać będzie wał przeciwpowodziowy przy Wiśle i ostatecznie dowiązywać się będzie do odcinka najazdowego na przeprawę promową w km 1+980 DW759. Kilometraż końcowy przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej wskazany w nazwie przedsięwzięcia tj. 2+750 to kilometrąz mierzony po istniejącym śladzie DW759. Celem inwestycji jest skomunikowanie drogi wojewódzkiej DW777 z najazdem na przeprawę promową na Wiśle, co zgodnie z dokumentacją sprawy nie jest możliwe do realizacji w korytarzu/śladzie istniejącej DW759.
- Istniejąca DW759 jest w złym stanie technicznym z licznymi spękaniem poprzecznymi i podłużnymi, o zmiennej szerokości jezdni (od ok. 5 m do ok. 5,5 m) i pozbawiona jest pobocza. Geometria skrzyżowań w stanie istniejącym nie spełnia warunków przejeźdźności pojazdów nienormatywnych.

Dane dot. planowanego odcinka DW759:

- a) klasa drogi – G;
- b) obciążenie (nośność nawierzchni) - 115 kN/oś;
- c) prędkość projektowa (maksymalnie) – 70 km/h;
- d) prędkość miarodajna (maksymalnie) – 90 km/h;
- e) przekrój drogi - szlakowy: jednojezdniowy, uliczny: jednojezdniowy;
- f) szerokość jezdni - 7 m (2 x 3,5 m), z poszerzeniami na łukach poziomych;
- g) spadki poprzeczne jezdni - daskowy 2% na prostych odcinkach i łukach, jednostronny 2÷7% na łukach;
- h) pobocza: przy drodze, umocnione kruszywem, o szerokości od ok. 1,5 m do ok. 1,8 m; przy zjazdach, gruntowe, szerokości ok. 0,75 m;
- i) skarpy - ukształtowane w spadku 1:1,5 (1:2,5 w rejonie przejścia dla zwierząt oraz od km ok. 1+680 do km ok. 1+780);
- j) odwodnienie - powierzchniowe, rowy trapezowe przydrożne, rowy kryte, zbiorniki retencyjne;

- budowę nowego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 759 z drogą wojewódzką nr 777 (dalej DW777) wraz z odcinkową rozbudową DW777 (wloty do skrzyżowania). Dane dot. przedmiotowego odcinka drogi:
 - a) klasa drogi – G;
 - b) obciążenie (nośność nawierzchni) - 115 kN/oś;
 - c) prędkość projektowa (maksymalnie) – 70 km/h;
 - d) prędkość miarodajna (maksymalnie) – 90 km/h;
 - e) przekrój drogi - szlakowy: jednojezdniowy, uliczny: jednojezdniowy;
 - f) szerokość jezdni - 7 m (2 x 3,5 m), z poszerzeniami na łukach poziomych;
 - g) spadki poprzeczne jezdni - daszkowy 2% na prostych odcinkach i łukach, jednostronny 2÷7% na łukach;
 - h) pobocza: przy drodze, umocnione kruszywem, o szerokości ok. 1,5 m; przy zjazdach, gruntowe, szerokości ok. 0,75 m;
 - i) skarpy - ukształtowane w spadku 1:1,5;
 - j) odwodnienie - powierzchniowe, rowy trapezowe przydrożne, rowy kryte, zbiorniki retencyjne;
- budowę skrzyżowań proj. DW759 z drogami publicznymi niższych kategorii,
- rozbudowę drogi gminnej nr 401059T (będzie ona stanowiła łącznik nowoprojektowanego odcinka DW759 z jej starodrożem),
- budowę jezdni dodatkowych zapewniających dostępność komunikacyjną terenów przyległych,
- zaślepienie starodroża DW759 placem do zawracania,
- likwidacja istniejącego skrzyżowania DW777 z DG401050T i DG401007T:
 - a) przekierowanie ruchu z DG401050T na DG401007T i dalej na projektowany łącznik z DW777,
 - b) zaślepienie DG401007T po prawej stronie DW777,
- budowę łącznika od skrzyżowania DW777 i DW759 do DG401007T,
- budowę obiektów inżynierskich – przepustów,
- budowę chodników dla pieszych,
- budowę nowych zatok autobusowych,
- budowę systemu odwodnienia,
 - a) budowa na całej długości inwestycji otwartych trawiastych rowów, rowy posiadać będą szerokości dna ok. 0,4 m, nachylenie skarp 1:1,5 (lub nachylenie 1:2,5 na odcinku przewidzianym jako przejście dla zwierząt po powierzchni drogi oraz od km ok. 0+500 do km ok. 0+700 oraz od km ok. 1+680 do km ok. 1+780),
 - b) budowa rowów krytych pod chodnikiem i jezdnią, na krótkich odcinkach (będą pełniły rolę łączników między otwartymi elementami odwodnienia),
 - c) budowa zbiorników retencyjnych posiadających skarpy o nachyleniu 1:2 pozwalającym na wydostanie się płazów, które mogłyby zasiedlić te zbiorniki. Dodatkowo przewidziano zastosowanie stałych wygrodzeń ochronno-naprowadzających od strony jezdni, które ograniczać będą ewentualną migrację płazów z tych zbiorników w stronę miejsc kolizji z samochodami (o czym mowa poniżej):

- zbiornik przy skrzyżowaniu odcinka DW759 z DW777 - lokalizacja km ok. 21+424 DW 777 SP, minimalna pojemność 160 m³, nachylenie skarp: 1:2, wymiary w dnie szerokość ok. 15 m i długość ok. 19 m (wraz ze zjazdem technicznym), zbiornik infiltracyjno – odprowadzający, bezodpływowy. Wygrodenie zbiornika na długości ok. 142 m od strony DW777 i DW759,
 - zbiornik przy skrzyżowaniu odcinka DG401059T ze starodrożem DW759 - minimalna pojemność ok. 78,2 m³, nachylenie skarp: 1:2, wymiary w dnie szerokość ok. 12 m i długość ok. 11 m (wraz ze zjazdem technicznym), zbiornik infiltracyjno – odprowadzający, bezodpływowy. Wygrodenie zbiornika na długości ok. 60 m od strony DG401059T i starodroża DW759,
 - zbiornik przy skrzyżowaniu odcinka DW759 z DG401018T - minimalna pojemność ok. 471,7m³, nachylenie skarp: 1:2, wymiary w dnie szerokość ok. 40 m i długość ok 22 m (wraz ze zjazdem technicznym), zbiornik infiltracyjno – odprowadzający, nadmiar wód opadowych lub roztopowych odprowadzany będzie przez rowy kryte do rowu drogowego po północnej stronie projektowanej drogi DG401018T, a później do cieku Dopływ spod Linowa. Wygrodenie zbiornika na długości ok. 205 m od strony DW759 i DG401018T;
- d) budowa przepustów pod jezdnią główną i zjazdami.
- Wody opadowe lub roztopowe z jezdni będą odprowadzane do rowów za pośrednictwem przykanalików w przypadku przekroju ulicznego lub bezpośrednio do rowów trapezowych w przypadku przekroju szlakowego. Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych rowów będą odprowadzane do istniejących rowów drogowych, projektowanych zbiorników retencyjnych, cieku Dopływ spod Linowa lub rzeki Wiśły;
- przebudowę i budowę zjazdów indywidualnych wraz z przepustami,
 - przebudowę i budowę zjazdów publicznych wraz z przepustami,
 - wykonanie oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - budowę oświetlenia drogi w miejscach skrzyżowań DW759 z DG401018T oraz projektowanego odcinka DW759 z istniejącym śladem DW759,
 - budowę kanału technologicznego,
 - przebudowę i zabezpieczenie sieci kolidujących z projektowaną inwestycją: elektroenergetycznej średniego i niskiego napięcia, telekomunikacyjnej/teletechnicznej, wodociągowej;
 - wycinkę drzew i krzewów - przewidziano wycięcie ok. 720 szt. drzew, przy czym ta liczba nie uwzględnia wycinki: drzew o obwodach pni poniżej 50 cm, drzew gatunków inwazyjnych, obcego pochodzenia, drzew owocowych rosnących na użytkowanych plantacjach. Ponadto przewidziano wycinkę ok. 25 000 m² zakrzewień stanowiących głównie podszyt zwartych grup zadrzewień i terenu leśnego;
 - nasadzenie drzew - przewidziano nasadzenie ok. 350 drzew takich gatunków jak: lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), grab pospolity (*Carpinus betulus*), dąb bezszypułkowy (*Quercus petraea*), klon jawor (*Acer pseudoplatanus*);
 - budowę urządzeń ochrony środowiska - przejścia ekologicznego dla zwierząt małych wraz z stałymi wygrodenzeniami ochronno-naprowadzającymi; odcinkowe wykonanie skarp

drogowych o łagodnym pochyleniu celem ułatwienia migracji zwierząt po powierzchni drogi.

Łączna powierzchnia terenu przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego włącznie z tymczasowymi zajętościami wyniesie ok. 14,9 ha. Powierzchnia terenów utwardzonych (uszczelnionych) wynosić będzie ok. 3,34 ha. Realizacja inwestycji nie wiąże się z koniecznością wyburzeń obiektów kubaturowych. Przewidziano demontaż/przełożenie frontowych części ogrodzeń.

Nateżenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi przyjęto w raporcie na poziomie: w roku 2024 - 649 pojazdów/dobę, a w roku 2034 - 762 poj./dobę.

Przedmiotowy odcinek drogi DW759 rozpoczyna swój przebieg na skrzyżowaniu z DW777 (w km osi DW777 ok. 21+395). W rejonie tego skrzyżowania realizowana będzie rozbudowa DW777 (wlotów do skrzyżowania) na odcinku od km ok. 21+301 do km ok. 21+620. Dodatkowo od skrzyżowania tego przewidziano wykonanie łącznika do drogi gminnej nr 401007T, która utraci połączenie z DW777 w km ok. 21+600. W rejonie likwidowanego skrzyżowania w km DW777 ok. 21+600 strona prawa DG401007T będzie zaślepią placem do zawracania. Ww. droga gminna pomimo likwidowanego skrzyżowania nie utraci dostępności komunikacyjnej do DW777. Z uwagi na przesunięcie skrzyżowania DW759 i DW777 w kierunku południowym (rozwiązanie kolizji z proj. farmą fotowoltaiczną) starodroże DW759 zostanie zaślepię. Komunikacja na starodroże DW759 odbywać się będzie z nowego odcinka poprzez łącznik w ciągu DG401059T w km 0+727. Do DG401059T po północnej stronie projektowanej DW759 wpięta zostanie dodatkowa jezdnia o długości ok. 320 m. Dalej w km ok. 1+407 – 1+622 projektowanej DW759 przebiegać będzie po śladzie DG401018T. Wloty z projektowanej DW759 do DG401018T będą przebudowane na odcinkach nie przekraczających 100 m. Przy skrzyżowaniu w km 1+407 zaplanowano dwie zatoki autobusowe. Od km 1+622 projektowana DW759 będzie przebiegać po swoim starym śladzie. Ok. km 1+800 droga przekraczać będzie wał przeciwpowodziowy przy Wiśle i ostatecznie dowiązywać się będzie do odcinka najazdowego na przeprawę promową w km 1+980. DW759 na odcinku od skrzyżowania z DW777 do wału przeciwpowodziowego posiadać będzie jednostronny chodnik wraz z dojazdami do peronów na przystankach autobusowych. W ciągu trasy przewidziano cztery skrzyżowania:

- w km ok. 0+000 skrzyżowanie z drogą wojewódzka nr 777 oraz łącznikiem do DG401007T -skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe, na wlotach DW777 przewidziano zatoki autobusowe;
- w km ok. 0+727 skrzyżowanie z drogą gminną nr 401059T - skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe;
- w km ok. 1+407 skrzyżowanie z drogą gminną nr 401018T - skrzyżowanie skanalizowane trzywlotowe typu „Y”;
- w km ok. 1+622 skrzyżowanie z istniejącym śladem DW759 - skrzyżowanie skanalizowane trzywlotowe typu „Y”.

Szerokość pasa drogowego DW759 wahać się będzie w granicach od ok. 23 m do ok. 108 m. Największa szerokość pasa drogowego wynika z lokalizacji skrzyżowań, dodatkowych jezdni

w pasie drogowym, wykopu w skarpie doliny Wisły, lokalizacji zbiornika retencyjnego w granicach pasa drogowego. Rozbudowywany w ramach przedmiotowego zadania odcinek DW777 (odcinki włączeń do skrzyżowania z DW759) posiadał będzie szerokość pasa drogowego od ok. 29 m do ok. 80 m. Największa szerokość pasa drogowego wynikać będzie z obecności skrzyżowania DW777 z DW759 oraz lokalizacji w jego strefie zbiornika retencyjnego.

Planowany do realizacji odcinek DW759 będzie rozpoczynał swój przebieg na skrzyżowaniu z DW777 w obrębie rozległej równinnej wysoczyzny, a kończyć będzie w obszarze doliny Wisły na dojeździe do przeprawy promowej. Punkt początkowy i końcowy dzieli zachodnia skarpa doliny Wisły – droga będzie przebiegać prostopadle do linii skarpy, co powodować będzie konieczność realizacji części inwestycji w nasypie (fragment początkowy i końcowy w nasypie o wysokości do ok. 4,4 m) i części w wykopie o głębokości do ok. 26 m. Różne niwelety w obrębie zadania wahać się będą w zakresie od ok. 136 m n.p.m. do ok. 176 m n.p.m.

Zapewnienie właściwego odwodnienia drogi realizowane będzie przez pochYLENIA JEZDNI, system odwodnienia w postaci trapezowych, trawiastych rowów otwartych, rowów krytych i zbiorników retencyjnych.

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie przejścia ekologicznego dolnego małego w km ok. 0+363 przedmiotowej drogi. Przejście w świetle zaprojektowano o wymiarach ok. 1 m (wysokość) x 1 m (szerokość) z zachowaniem współczynnika ciasnoty na poziomie $>0,07$. Obiekt ten, zaprojektowano jako przepust żelbetowy, jednootworowy, o przekroju skrzynkowym w technologii prefabrykowanej. Do przepustu doprowadzony zostanie system płotków herpetologicznych o długości ok. 140-200 m z każdej strony przepustu (w km ok. 0+160-0+363 i 0+363-0+500). Na odcinku drogi km ok. 0+500 – 0+700, migracja zwierząt odbywać się będzie po powierzchni drogi. Przewidziano wypłaszczone rowy drogowe o nachyleniu 1:2,5 w miejscach potencjalnej nasilonej migracji. Ponadto przewidziano przepusty przeprowadzające wodę pod drogą bez funkcji ekologicznych.

Zakres kolizji z sieciami uzbrojenia terenu będzie dotyczył przebudowy sieci elektroenergetycznych niskiego i średniego napięcia, sieci teletechnicznej/telekomunikacyjnej oraz sieci wodociągowej. W każdym z wyżej wymienionych przypadków zakres przebudowy nie będzie kwalifikował się do przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839 ze zm.). Przebudowa ww. sieci będzie realizowana metodą otwartych wykopów. Wykopy pod ww. infrastrukturę będą na bieżąco zasypywane lub w razie pozostawienia wykopu na dłuższy czas będą wykonane pochylnie z desek, płyt lub ziemne umożliwiające wydostanie się zwierząt.

Wzdłuż całego odcinka DW759 wykonany zostanie kanał technologiczny.

Przedmiotowe przedsięwzięcie fragmentarycznie/odcinkowo zlokalizowane jest na terenie:

- obszar Natura 2000 Przełom Wisły w Małopolsce PLH060045 - od km ok. 1+760 do km ok. 1+980 (końcowe 220 m inwestycji) - budowa korpusu drogi i robót nawierzchniowych; dodatkowa zajętość w tym obszarze związana będzie z realizacją rowu drogowego (o długości ok. 55 m) odprowadzającego wody opadowe lub roztopowe do rzeki Wisły wzdłuż dojazdu do przeprawy promowej; całkowita zajętość terenu w tym obszarze wyniesie ok. 5 169 m²;

- rezerwatu przyrody Wisła pod Zawichostem – od km ok. 1+970 do km ok. 1+980 (końcowe 10 m inwestycji) - budowa korpusu drogi i robót nawierzchniowych; dodatkowa zajętość w tym obszarze związana będzie z realizacją rowu drogowego (o długości ok. 55 m) odprowadzającego wody opadowe lub roztopowe do Wisły wzdłuż dojazdu do przeprawy promowej; całkowita zajętość terenu w tym obszarze wyniesie ok. 339 m².

BURMISTRZ
Chary
mgr Katarzyna Kondziółka