

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

w zakresie zgodnym z art.3 ust.1 pkt.5 ustawy z dnia 3.10.2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. nr 199 poz.1227 z póź. zm.)  
-wymagana jako załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

**Nazwa obiektu:**

**PRZEBUDOWA FRAGMENTU DROGI W GRANICACH PASA DROGOWEGO**

droga wojewódzka nr 721 dz.90/7 w m.Walendów gm.Nadarzyn oraz droga powiatowa nd 2860W dz.nr 90/3 ul.Nad Utratą w Walendowie gm.Nadarzyn  
w zakresie budowy ścieżki rowerowej jako elementu drogi publicznej

**Adres obiektu budowlanego:**

- WALENDÓW Gmina Nadarzyn

**Inwestor: Gmina Nadarzyn**

05-830 Nadarzyn

ul. Mszczonowska 24

**Opracował: Zbigniew Binienda**

inż. Zbigniew Binienda  
upr. bud. nr WBPP-NB-7210/273/81  
do projektowania w zakresie  
drog i obiektów  
nie będących budynkami

CZERWIEC 2017r

## **Nazwa przedsięwzięcia:**

przebudowa odcinka o dł.400m drogi wojewódzkiej nr 721 wraz z przebudową odcinka o dł.820m drogi powiatowej nr 2860W w m.Walendów Gmina Nadarzyn w zakresie budowy ścieżki rowerowej szer. 2,5m o dł.1220m

## **1.Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

### Rodzaj, cechy i skala przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje budowę ścieżki rowerowej w pasie drogi wojewódzkiej nr 721 i drogi powiatowej nr 2860W (od skrzyżowania z ul.Brzozową-droga gminna) do granicy pasa drogi krajowej S8. Zarówno droga wojewódzka jak i powiatowa to drogi jednojezdniowe, dwupasowe, dwukierunkowe o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych.

Zakres planowanej inwestycji obejmuje:

- poszerzenie korpusy drogi powiatowej
- przebudowę rowu przydrożnego usytuowanego w pasie drogi powiatowej
- budowę przepustu na rowie melioracyjnym
- budowę ścieżki rowerowej o szerokości 2,5m, o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych na podbudowie z kruszyw stabilizowanych mechanicznie
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

Projektowana ścieżka rowerowa zlokalizowana jest w pasie drogi wojewódzkiej nr 721 Wolica-Piaseczno(jednojezdniowa,dwupasmowa, dwukierunkowa) i stanowi kontynuację ścieżki rowerowej w obszarze węzła Paszków na drodze S8. W miejscu skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 721 z drogą powiatową nr 2860W Walendów-Wólka Kosowska projektuje się kontynuację ścieżki w pasie drogi powiatowej do skrzyżowania z drogą gminną ul.Brzozową w m.Walendów gdzie nastąpi połączenie projektowanej ścieżki ze ścieżką istniejącą.

Parametry techniczno-eksploatacyjne i podstawowe funkcje ścieżki pieszo-rowerowej:

- planowane obciążenie ruchem jak dla kategorii ruchu KR1
- ścieżka jednostronnie przylegać będzie do jezdni o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych
- długość odcinka objętego opracowaniem

0,4km w pasie drogi wojewódzkiej dz. nr ew.90/7

0,82km w pasie drogi powiatowej dz.nr ew.90/3

Razem 1,22km

-szerokość ścieżki 2,5m

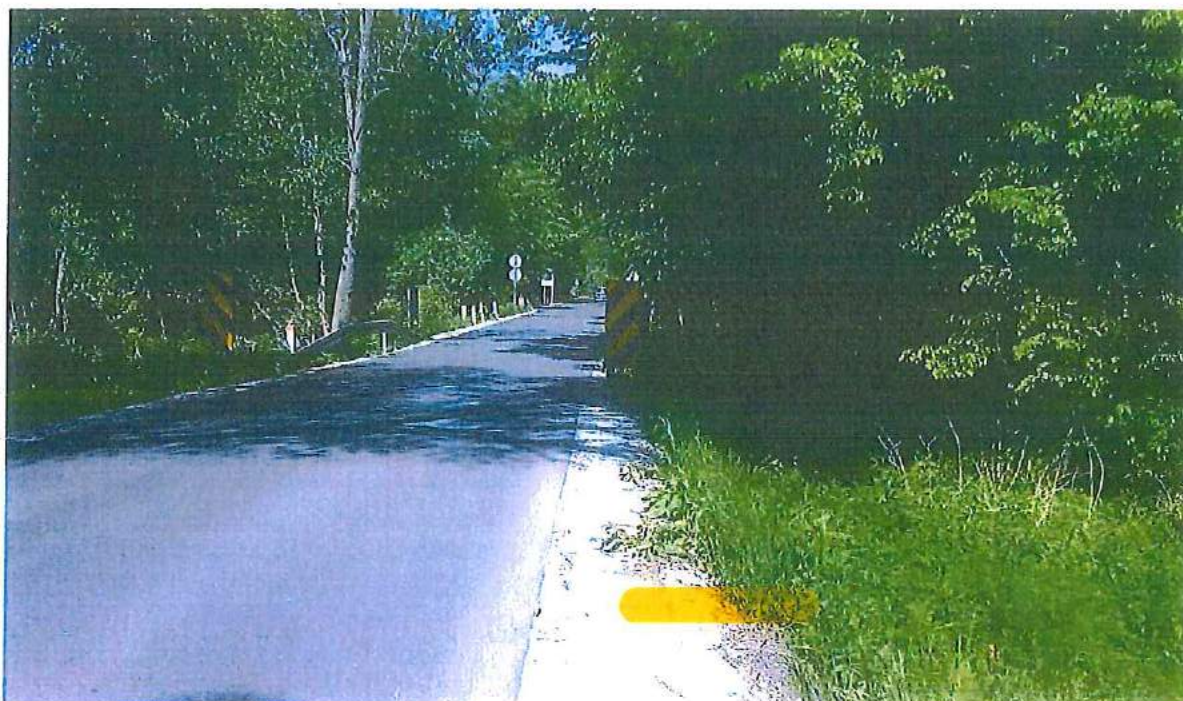
-szerokość pobocza 0,5m

-spadek poprzeczny ścieżki jednostronny-2% w kierunku jezdni

-powierzchnia ścieżki 3050m<sup>2</sup>



Fot.1 Lokalizacja ścieżki w pasie drogi wojewódzkiej



Fot.2 Lokalizacja ścieżki w pasie drogi powiatowej przejście przez rów melioracyjny



Fot.3 Lokalizacja ścieżki w pasie drogi powiatowej- przebudowa rowu przydrożnego

Projektowane przedsięwzięcie w części zlokalizowane jest w obrębie pasa drogowego drogi wojewódzkiej którym włada Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich a w części w obrębie pasa drogowego drogi powiatowej gdzie władającym jest Zarząd Powiatu Pruszkowskiego.

a) **Charakterystyka przyległych terenów**

Przyległe tereny mają bardzo zróżnicowany charakter. Oba odcinki dróg będą na granicy dwu gmin-Gminy Raszyn od wschodu i Gminy Nadarzyn. Po stronie Gminy Raszyn mamy do czynienia z terenami leśnymi w administracji Nadleśnictwa Chojnów, od strony Gminy Nadarzyn do pasa drogowego drogi powiatowej przylega teren dużego osiedla mieszkaniowego o zabudowie jednorodzinnej a na odcinku drogi wojewódzkiej do pasa tej drogi przylegają tereny Gospodarstwa Rybackiego z dużymi stawami rybnymi. Ze względu na charakter opisanych wyżej terenów pożądane jest zmniejszenie intensywności ruchu pojazdów mechanicznych i zastąpienie ich ruchem rowerowym - oczywiście z zakresie ruchu lokalnego bo zauważalny jest-szczególnie dla drogi wojewódzkiej znaczny udział ruchu tranzytowego.

b) **Tereny wodno-błotne oraz inne tereny o płytkim zaleganiu wód podziemnych**

Na odcinku drogi powiatowej po stronie Gminy Raszyn występuje teren podmokłego lasu

c) **obszary wybrzeży**

W sąsiedztwie planowanej ścieżki rowerowej nie występują obszary wybrzeży

d) **obszary górskie i leśne**

W sąsiedztwie planowanej ścieżki po stronie Gminy Raszyn-na całym jej odcinku-występują tereny leśne w administracji Nadleśnictwa Chojnów. Obszary górskie nie występują.

e) **Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych(wg:GDOS)**



W otoczeniu projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne wód śródlądowych. Zbiorniki wodne w odl.50m od pasa drogi wojewódzkiej to stawy hodowlane Gospodarstwa rybackiego. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na środowisko naturalne w ich otoczeniu.

f) **Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody**

W otoczeniu planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary siedlisk przyrodniczych w tym Natura 2000



**g) Obszary na których przekroczone zostały dopuszczalne standardy jakości środowiska**

W otoczeniu planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o przekroczonych dopuszczalnych standardach jakości środowiska

**h) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne**

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu



**i) Gęstość zaludnienia**

Na terenie Gminy Nadarzyn o powierzchni 7430 ha (<http://www.nadarzyn.pl/>) do na stały pobyt zgłoszone są ok.12000osób

**j) Obszary przylegające do jezior**

W otoczeniu planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do linii brzegowej jezior.

**k) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej**

Do linii rozgraniczających projektowanego przedsięwzięcia nie przylegają obszary uzdrowskie ani obszary ochrony uzdrowskiej. Budowa ścieżki rowerowej nie wpłynie na pogorszenie środowiska, ani nie będzie miała wpływu na wykorzystanie przyległych terenów ani ich zagospodarowanie.

**2.POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB WYKORZYSTANIA I POKRYCIA SZATA ROŚLINNA**

**2.1 Powierzchnia nieruchomości objętej inwestycją**

Przedsięwzięcie realizowane będzie w pasach drogowych bez potrzeby wydzielana

geodezyjnego wydzielenia terenu inwestycji. Po zakończeniu prac Inwestor przekaze tereny właściwym zarządcom dróg.

**Powierzchnia działek objętych inwestycją:**

**dz.90/7 o pow. ok.6000m<sup>2</sup>**

**dz. 90/3 o pow. ok. 10000m<sup>2</sup>**

**2.2 Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu**

Realizacja przedsięwzięcia nie zmieni dotychczasowego sposobu wykorzystania działek gdyż pozostaną one elementami pasa drogi publicznej.

Celem budowy jest poprawa jakości życia społeczności zamieszkującej m.Walendów poprzez zmianę przyzwyczajzeń i wyrobienie nawyku korzystania z ekologicznych środków osób transportu jakim są rowery.

**2.3 Pokrycie nieruchomości szatą roślinną.**

Dla zoptymalizowania przebiegu ścieżki rowerowej dokonano oceny szaty roślinnej ze szczególną uwagą zwracając uwagę na miejsca potencjalnych konfliktów z istniejącym drzewostanem oraz możliwość występowania gatunków chronionych. Oględzin dokonano pod kątem takich elementów przyrodniczych jak:

- stan zdrowotny i wartość przyrodniczą drzewostanu
- występowanie w koronach drzew gniazd ptasich,
- występowanie owadów, ptaków i zwierząt w oparciu o obserwacje bezpośrednie jak i pośrednie oznaki ich bytowania,
- obecność porostów,
- obecność w runie gatunków roślin.

Ze względu na występowanie po stronie zachodniej pasa drogi powiatowej szpaleru drzew przyjęto wariant prowadzenia ścieżki po stronie wschodniej tego odcinka . Dopiero w pasie drogi wojewódzkiej gdzie po stronie wschodniej występują tylko pojedyncze egzemplarze drzew ścieżkę projektuje się po tej stronie jezdni. Oś geometryczną ścieżki tak zaprojektowano by do minimum ograniczyć ingerencję w istniejący drzewostan i pozostałe składniki szaty roślinnej.

**3. RODZAJ TECHNOLOGII**

Budowana ścieżka ma charakter lokalny i stanowi połączenie uzupełniające między węzłem dróg lokalnych jaki stanowi skrzyżowanie dróg powiatowych i drogi gminnej w m.Walendów a węzłem drogowym drogi krajowej klasy S (S8 Warszawa-Wrocław) na którym istnieje ścieżka rowerowa. Umożliwi bezpieczny dostęp do posesji prywatnych zarówno na osiedlu jak i zabudowy rozproszonej. Zadanie polega na wykonaniu nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych na podbudowie z kruszyw stabilizowanych mechanicznie w obramowaniu z prefabrykowanych obrzeży betonowych. Realizowana ścieżka rowerowa nie zmieni funkcji przedmiotowych odcinków dróg natomiast poprawi komfort jazdy poprzez separację ruchu

pojazdów) mechanicznych od ruchu rowerów i ruchu pieszego bowiem planuje się dopuszczenie sporadycznie występujących pieszych do korzystania z pasa dla rowerów.

W oparciu o makroskopową ocenę podłoża gruntowego (G1) przyjęto następującą konstrukcję ścieżki rowerowej:

-podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr.15cm wg PN-S-06102

-warstwa ścieralna z mas mineralno-asfaltowych gr.4cm

-na zjazdach warstwa ścieralna z kostki betonowej bezfazowej gr.8cm na podsypce cementowo-piaskowej gr.5cm.

Obramowanie nawierzchni ścieżki obrzeżami betonowymi o wym. 8x30cm.

Proces technologiczny polega na wyznaczeniu osi trasy, usunięciu roślinności i jej układu korzeniowego.

Zebranie warstwy ziemi roślinnej. Wykonanie wykopów lub nasypów celem ukształtowania koryta pod warstwy konstrukcyjne zgodnie z założoną niweletą-niweleta skorelowana z niweletą osi jezdni głównej.

Dogęszczenie dna koryta do wymogów normowych.

Ustawienie obramowania z obrzeży betonowych.

Ułożenie warstwy podbudowy zasadniczej.

Ułożenie kostki w na powierzchni zjazdów do posesji.

Ułożenie warstwy ścieralnej z mas mineralno-asfaltowych z użyciem rozścielacza oraz dostarczanej wyspecjalizowanym transportem z licencjonowanych wytwórni mas.

Celem ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na środowisko naturalne planuje się:

**-na etapie realizacji robót:**

### **W zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego**

1- Prowadzenie robót wyłącznie w porze dziennej tj. w „przedziale czasu odpowiednio od godz.6 do godz.22” –zgodnie z art. 3 pkt 22 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrona środowiska (dz.u. 2001 nr 62, poz. 627)

2-Dobór technologii następować będzie oraz realizacja robót uwzględniać będzie konieczność ograniczenia do minimum wszelkich uciążliwości dla środowiska gruntowo-wodnego w tym: materiałów budowlanych, środków chemicznych;

3-Składowanie materiałów i miejsca postojowe sprzętu przygotowane pod kątem niedopuszczenia do przedostawania się do środowiska gruntowo-wodnego węglowodorów i innych czynników pogarszających jego stan, stosowanie technologii prac załadunkowych i rozładunkowych zapobiegających rozsypywaniu materiałów sypkich poza terenem ich wbudowania;



4-Wszelkie prace remontowe i naprawcze sprzętu i maszyn będą prowadzone poza miejscem robót w specjalistycznych punktach dedykowanych dla takich potrzeb;

#### **-powietrza**

5-hałas emitowany podczas budowy przez pojazdy i urządzenia będzie mieć charakter okresowy, a uciążliwości z niego wynikające ustaną wraz z zakończeniem prac.

6-dopilnowane utrzymanie porządku terenu budowy ze szczególnym zwróceniem uwagi na nie pozostawianie niewbudowanych resztek materiałów i opakowań poza terenem składowania

7-takie planowanie pracy sprzętu wyposażonego w silniki spalinowe by czas ich pracy ograniczony był do niezbędnego minimum

8-przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały poza terenem budowy

#### **-na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:**

1-przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska zostanie ograniczone do niezbędnego minimum

2-pas ścieżki rowerowej służyć będzie wyłącznie rowerom o napędzie siłą mięśni ludzkich, bez napędu spalinowego stanowiącego źródło emisji spalin.

#### **4. Warianty przedsięwzięcia, przy czym w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej każdy z analizowanych wariantów drogi musi być dopuszczony pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi, układanie elementów ścieżki –poza obrzeżami- realizowane będą z użyciem maszyn drogowych do tego przeznaczonych.

Optymalizacja przebiegu trasy na etapie założeń inwestycyjnych eliminuje potrzebę wariantowości przedsięwzięcia na etapie realizacji. Przedmiotowa droga nie wchodzi w skład transeuropejskiej sieci drogowej.

#### **5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw i energii:**

Projektowanie przedsięwzięcia ma za zadanie taki dobór rozwiązań i technologii by zapewnić wykorzystanie normatywnych ilości wody, materiałów, paliw oraz energii. To spowoduje, że w fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały-głównie kruszywa naturalne, masy mineralno-asfaltowe wytwarzane w wyspecjalizowanych wytwórniach, paliwa(oleje i benzyny) do napędu pojazdu mechanicznych i maszyn. Ilości wykorzystywanych do budowy surowców będą wynikały z przedmiaru robót i nie mogą przekroczyć ilości określone w znormalizowanych technologiach wymienionych w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Ilości te nie naruszają stanu regionalnych zasobów surowców w tym wody i kruszyw.

Transport materiałów wykorzystywanych na potrzeby przedsięwzięcia odbywać się będzie jedynie z użyciem środków transportowych do tego dostosowanych tak by wyeliminować przypadki rozrzucań, rozsypywania, rozlewania podczas transportu, za i wyładunku. Jak wynika z założeń projektowych w czasie realizacji inwestycji jak i podczas eksploatacji nie wystąpi zapotrzebowanie na energię cieplną oraz na paliwo gazowe. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym uwzględnieniem programu odzysku materiałów i surowców uwzględniającym wymogi prawidłowej gospodarki materiałowej oraz gospodarki odpadami.

Prawidłowe zużycie wody na etapie realizacji przedsięwzięcia określa *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 roku w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody*. (Dz.U. 2002 Nr 8 poz.70) i zawarte jest w poniższej tabeli

lp	Cel zużycia	Jednostka	Norma zużycia
1.	Potrzeby socjalne-pracownicy biurowi	dm <sup>3</sup> /dobę*osobę	15
2.	Potrzeby socjalne-pracownicy fizyczni	dm <sup>3</sup> /dobę*osobę	60
3.	Utrzymanie higieny pomieszczeń	dm <sup>3</sup> /dobę*m <sup>2</sup>	1

Normowe zużycie wody dla obsługi pojazdów mechanicznych

lp	Rodzaj pojazdu	Jednostka odniesienia	Przeciętna normy zużycia wody w m <sup>3</sup> /j.o. miesiąc
1	Samochód ciężarowy	1szt	1,5
2	Maszyny z silnikami spalinowymi	1szt	0,45
3	Ciągniki	1szt	1,2

Na potrzeby technologiczne zapotrzebowanie na wodę ograniczy się do pielęgnacji masy betonowej i zależne będzie od warunków atmosferycznych których nie da się określić ze względu na ich zmienność i przypadkowość- przeciętnie od 0-10dm<sup>3</sup> na dobę/m<sup>3</sup>. Zużycie będzie ograniczane również poprzez użycie mat zabezpieczający beton przed utratą wody poprzez parowanie. Woda dostarczana będzie w beczkowozach z ujęć gminnych. Lokalizacja zaplecza socjalnego i sprzętowego zapewni dostęp do gminnej sieci wodociągowej, z której będzie pobierana poprzez przyłącza robocze.

Przewidywane ilości zużytych surowców i materiałów określa tabela

Nazwa materiału	Jednostka miary	ilość
-----------------	-----------------	-------

Masy mineralno-asfaltowe	m <sup>3</sup>	145
Kostka betonowa	m <sup>2</sup>	150
Obrzeża betonowe 8x30cm	mb	2440
Kruszywo łamane	m <sup>3</sup>	450
Mieszanki betonowe	m <sup>3</sup>	190
Woda technologiczna	m <sup>3</sup>	50

## 6. Rozwiązania chroniące środowisko

Budowa ścieżki rowerowej ma na celu poprawę warunków drogowych w obrębie miejscowości w zakresie bezpieczeństwa oraz i funkcjonalności. Ze względu na przyjętą technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań. Roboty prowadzone będą na większości trasy w pasie drogowym. Uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i odwracalne bowiem zanikną po ukończeniu robót. Emisja hałasu może krótkookresowo oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania prac budowlanych z użyciem sprzętu a po ich ustaniu wróci do granic normowych. Odwodnienie nawierzchni ścieżki odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące tereny zielone lub do rowów przydrożnych. Ze względu na to że rowery nie są źródłem zanieczyszczeń ropopochodnych wody opadowe i roztopowe z powierzchni ścieżek nie będą zanieczyszczone składnikami ropopochodnymi więc mogą być odprowadzane do gruntu bez oczyszczania.

Drzewa i krzewy sąsiadujące z terenem objętym robotami będą zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez:

- zastosowanie osłon z desek
- wygrodenienie terenów zakrzaczeń celem odseparowania od narzędzi roboczych sprzętu.

Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie w obrębie pasa drogi wojewódzkiej dz. nr 90/7. Jest to teren o znacznym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej przekraczającym 200m. Drogi techniczne będą utwardzone nawierzchniami z rozbieralnych płyt żelbetowych. Po zakończeniu prac tereny zielone przywrócone zostaną do stanu pierwotnego. Obszar zaplecza wyznaczony zostanie w rozmiarach niezbędnych do prowadzenia właściwej gospodarki materiałowej i zapewnienia warunków bhp zgodnych z obowiązującymi przepisami. Powierzchnia placu postojowego dla maszyn roboczych i pojazdów zabezpieczona zostanie materiałem izolacyjnym zabezpieczającym przed przenikaniem do gruntu wszelkich zanieczyszczeń. Na terenie placu budowy obowiązywać będzie codzienne sprawdzanie szczelności przewodów paliwowych i olejowych maszyn i urządzeń.

## 7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Przewiduje się, że planowane przedsięwzięcie będzie miało wpływ na otaczające środowisko zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania.

### **7.1 Etap realizacji.**

Etap realizacji w zasadzie ograniczał się będzie do prac budowlanych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia takich jak: korytowanie, transport urobku, zagęszczanie nasypów, układanie warstw podbudowy i nawierzchni. Zakłada się na tym etapie realizację robót przez profesjonalną firmę budowlaną celem wykonania projektowanej ścieżki rowerowej. Teren robót ograniczy się do pasa drogowego dróg publicznych na działkach 90/3 i 90/7.

W okresie budowy największą uciążliwość dla środowiska mogą stanowić:

- o emisja hałasu,
- o powstawanie odpadów.

Oddziaływania będą miały charakter okresowy i przemijający - trwać będą tylko do czasu zakończenia prac budowlanych (ok. 2 miesiące).

### **Emisja hałasu.**

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. W zależności od poziomu, hałas ten może być odbierany jako :

nieuciążliwy  $Leq < 52 \text{ dB(A)}$

średnio uciążliwy  $52 \text{ dB(A)} < Leq < 62 \text{ dB(A)}$

uciążliwy  $62 \text{ dB(A)} < Leq < 70 \text{ dB(A)}$

bardzo uciążliwy  $Leq > 70 \text{ dB(A)}$

W myśl obowiązujących przepisów prawnych dopuszczalne wartości poziomu hałasu

ściśle zależą od charakteru terenu i są związane ze stałym przebywaniem ludzi na tych

terenach. Na podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca

2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U Nr 120, poz. 826)

dla terenu lokalizacji zabudowy występującej przy omawianej trasie

komunikacyjnej dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego wynosi:

pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 60 dB(A)

pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 50 dB(A)

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nastąpi wzrost uciążliwości akustycznej związanej z poruszaniem się pojazdów mechanicznych, głównie samochodów ciężarowych wykorzystywanych podczas dostaw materiałów budowlanych, ale także maszyn i sprzętu budowlanego (koparki, zagęszczarki, rozkładarki itp.). Są to typowe maszyny i urządzenia wykorzystywane w procesie budowlanym – poziom dźwięku jaki generują podczas pracy waha się w szerokim przedziale bo od 70 nawet do 110 dB.

W związku powyższym, aby ograniczyć dyskomfort akustyczny okolicznych mieszkańców prace powinny być wykonywane wyłącznie w porze dziennej, przy założeniu zastosowania sprzętu

sprawnego pod względem technicznym, posiadającego ważne dopuszczenie do ruchu oraz sprawny układ wydechowy. Planowane miejsce budowy zlokalizowane jest w pewnym oddaleniu od zabudowań mieszkaniowych (najbliższe znajdują się w odległości ok. 50-200m). Pozwala to sądzić, że uciążliwość akustyczna nie będzie znacząca. Należy zadbać o dobry stan techniczny maszyn i urządzeń oraz o ich właściwe wykorzystywanie. Pojazdy i urządzenia w miarę możliwości nie powinny być nadmiernie obciążane lub pracować bez potrzeby na jałowym biegu.

Oddziaływanie to będzie miało również charakter przejściowy i krótkotrwały - do czasu zakończenia prac budowlanych.

### **Ochrona czystości powietrza-emisja zanieczyszczeń powietrza**

Budowa ścieżki sama w sobie nie niesie istotnych zagrożeń dla powietrza. W fazie przebudowy wystąpią oczywiście źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą :

- maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin;
- gorąca masa bitumiczna – powodująca emisję par ciężkich węglowodorów;
- roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego.

niemniej nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację.

Aby zminimalizować prawdopodobieństwo wystąpienia jakichkolwiek zanieczyszczeń należy zwrócić uwagę aby:

-transport mas mineralno-asfaltowych i mas betonowych odbywał się w szczelnych przystosowanych do tego środków transportu z przekryciami eliminującymi emisję gazów z gorącej masy

-do pracy na terenie budowy ścieżki dopuszczane mogą być jedynie maszyny i środki transportu sprawne technicznie, z ważnymi dokumentami potwierdzającymi że w trakcie eksploatacji wydzielają dopuszczalne normami ilości zanieczyszczeń spalinami

-do pracy na terenie budowy mogą być dopuszczane jedynie maszyny i środki transportu po wykonaniu obsługi codziennej na placu postojowym

### **Ochrona powierzchni ziemi-emisja odpadów.**

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z prowadzeniem prac takich jak roboty budowlane, instalacyjne. Rodzaj odpadów natenczas wytwarzanych to m. in.: kawałki materiałów budowlanych, taśmy do pakowania materiałów budowlanych kawałki drewna, tworzyw sztucznych, opakowania po materiałach budowlanych itp.

Ilość odpadów zależy będzie od staranności firmy wykonawczej oraz zatrudnionych w niej pracowników. Można jednak spróbować oszacować w przybliżeniu strumień i rodzaj odpadów

powstających podczas realizacji w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014r w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014r poz.1923).

Szacunkowa wielkość strumienia odpadów przedstawiono poniżej:

- Opakowania z papieru i tektury – kod 15 01 01 – ok. 0,2 Mg
- Opakowania z tworzyw sztucznych - kod 15 01 02 - zużyte opakowania, pojemniki, – ok. 0,3 Mg,
- Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – kod 15 02 03 - głównie zniszczona odzież robocza, rękawice ochronne – ok. 0,1 Mg
- Drewno – kod 17 02 01- podpory, palety, łaty itp. – ok. 1,0 Mg,  
odbiorcą odpadów z terenu inwestycji będzie lokalna firma obsługująca teren gminy Nadarzyn i dostarczająca odpady na pobliskie składowisko. Odbiorcą może być także firma budowlana wykonująca daną usługę (budowę obiektu). Po za tym gospodarowanie odpadami na etapie realizacji inwestycji będzie typowe dla takich przedsięwzięć i polegać będzie na: gromadzeniu danych odpadów w pojemnikach ustawionych na placu budowy (pojemniki dostarczone przez w/w firmę). Po uzbieraniu pełnego pojemnika z odpadami i zgłoszeniu telefonicznym firma dotrze na plac budowy, zabierze pojemnik pełny, a pozostawi pojemnik pusty. Odpady dostarczy na składowisko. Odpady będą w miarę możliwości segregowane, opłaty uiszczane na bieżąco – zgodnie z regulaminem utrzymania czystości i porządku w gminie Nadarzyn.

W trakcie realizacji inwestycji nie powstaną masy ziemne.

### **Możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego**

*Teren opisywanej inwestycji zlokalizowany jest na obszarze jednolitych części wód podziemnych nr 65-JCWpd 65.*

*Rejon Środkowa Wisła*

*Województwo: mazowieckie*

*Powiaty: pruszkowski*

*Region hydrologiczny wg Atlasu hydrologicznego Polski 1995r.: mazowiecki*

*Głębokość występowania wód słodkich: szacunkowo-250m*

*Cechy szczególne JCWpd 65-brak*

**GZWP występujące w obrębie JCWpd 65:** -udokumentowane:222Qd

Nie przewiduje się jakiegokolwiek wpływu (tym bardziej negatywnego) od inwestycji na w/w obszary wodne. Celem ochrony wód powierzchniowych i podziemnych stworzony został Plan Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Wisły (PGW) zatwierdzony przez RM w dniu 22 lutego 2011r (M.P. nr 49, poz. 549) i przenoszący zapisy Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW)

2000/60/WE (na teren naszego kraju (w tym wypadku -dorzecza Wisły). W wymienionym dokumencie wyodrębniono i poddano analizie jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz ustalono cele środowiskowe i ewentualne odstępstwa od nich.

Zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego jakie mogą wystąpić na etapie budowy wynikają z możliwości powstania wycieków z układów paliwowych, napędowych i hydraulicznych pracujących na budowie pojazdów maszyn i urządzeń. Do prac mogą być dopuszczane jedynie maszyny i urządzenia sprawne technicznie, po wykonaniu obsługi codziennej polegającej na sprawdzeniu w miejscu postoju na zapleczu szczelności wszystkich układów zawierających szkodliwe dla środowiska gruntowo-wodnego płyny. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska naturalnego będzie niewielkie.

Aby zminimalizować prawdopodobieństwo wystąpienia jakichkolwiek zanieczyszczeń należy zwrócić uwagę aby:

-transport mas mineralno-asfaltowych i mas betonowych odbywał się w szczelnych przystosowanych do tego środkach transportu

-natychmiast usuwać z terenu budowy resztki mas mineralno-asfaltowych wysypujących się z pojemników roboczych środków transportu i maszyn

-obowiązywał na terenie robót i zaplecza budowy zakaz wylewania olejów i innych substancji do gruntu, mycia poza miejscami do tego przystosowanymi naczyń, maszyn i sprzętu

**Emisja odpadów na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie miała pomijalnie mały wpływ na środowisko; będzie miała charakter okresowy, przemijający.**

## **7.2 Etap eksploatacji**

### **OCHRONA POWIETRZA**

#### **Emisja hałasu.**

Emisja hałasu na etapie eksploatacji ścieżki rowerowej sprowadzać się będzie do naturalnych dźwięków towarzyszących obecności człowieka. Rower napędzany siłą mięśni człowieka nie jest źródłem hałasu stąd zagrożenie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu nie występuje.

#### **Emisja zanieczyszczeń powietrza.**

Emisja zanieczyszczeń powietrza na etapie eksploatacji ścieżki rowerowej sprowadzać się będzie do naturalnych zjawisk towarzyszących obecności człowieka. Rower napędzany siłą mięśni człowieka nie jest źródłem zanieczyszczeń powietrza stąd zagrożenie przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń nie występuje.

#### **Emisja odpadów.**

Emisja odpadów na etapie eksploatacji sprowadzać się będzie do odpadów komunalnych typowych dla środowiska kulturowego człowieka takich jak opakowania, środki higieny osobistej. Zadaniem zarządców drogi będzie zminimalizowanie tych zanieczyszczeń poprzez umieszczanie na trasie

ścieżki koszy na odpady komunalne i regularne ich opróżnianie przez firmę zajmującą się odbiorem i utylizacją odpadów komunalnych na terenie gminy.

### **Możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego**

Ścieżka rowerowa na etapie eksploatacji nie niesie żadnych zagrożeń dla środowiska gruntowo-wodnego gdyż używana będzie na potrzeby najbardziej przyjaznego dla środowiska środka transportu osobowego jakim jest rower.

### **WNIOSKI**

Budowa ścieżki w pasie drogi publicznej dzięki poprawie płynności ruchu zmniejszy także zanieczyszczenie powietrza.

Zrealizowanie inwestycji przyniesie niewymierne korzyści dla środowiska i mieszkańców przyległych do przebudowywanej drogi, ze względu na poprawę ruchu pojazdów oraz zmniejszenie poziomu hałasu związanego z ruchem pojazdów po drodze na której dochodzi do przeplatania się ruchu rowerowego i pieszego z ruchem pojazdów mechanicznych.

### **8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko**

Wykonanie transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko (OOS) konieczne jest zawsze wtedy, gdy planowane projekty mogą znacząco oddziaływać na środowisko i ludzi sąsiadujących krajów.

Ze względu na to, że projektowana inwestycja nie leży na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie nie powoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na swój charakter i skalę. Zarówno w trakcie realizacji jak i eksploatacji infrastruktury nie będzie występowała emisja substancji i energii w kontekście transgranicznym.

### **9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:**



Zgodnie art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz.880

+ zm.), formami ochrony przyrody są:

- parki narodowe,
- rezerваты przyrody,
- parki krajobrazowe,
- obszary chronionego krajobrazu,
- obszary Natura 2000,
- pomniki przyrody,
- stanowiska dokumentacyjne,
- użytki ekologiczne,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- ochrona gatunkowa, roślin, zwierząt i grzybów.

Przedmiotowa inwestycja nie przechodzi przez istniejące oraz potencjalne obszary Natura 2000 jak również nie przecina żadnego z głównych czy uzupełniających korytarzy ekologicznych. Znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi, wybrzeży i obszarami górskimi.

Biorąc pod uwagę otrzymane wnioski, oddziaływania przebudowanego układu drogowego na środowisko, na obecnym etapie nie zachodzi potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Należy podkreślić, że dotrzymane będą standardy jakości środowiska poza terenem do którego inwestor ma tytuł prawny.

OPRACOWAŁ  
inż. Zbigniew Binienda  
Zbigniew Binienda  
upr. bud. nr WBPP-NB-7-20/273/18  
do projektowania w zakresie  
drog i obiektów  
nie będących budynkami

# System Informacji Przestrzennej Gminy Nadarzyn

skala 1 : 25000

