

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 720 dz.nr 1-488/4 i 483/4 w m.Nadarzyn gm.Nadarzyn oraz droga powiatowa nr 3106W dz.nr 483/5 ul.Warszawska, droga powiatowa nr 3107W dz.nr 377/16 ul.Pruszkowska, drogi gminne 310365W dz. nr 525 Plac Poniatowskiego, 310363W dz. nr 447/1 ul.Sitarskich, dz. nr 440/38 i 433/1 ; 310375W ul.Wierzbowa dz.nr 331,350/1,341/7 w Nadarzynie gm.Nadarzyn

w zakresie budowy ścieżki rowerowej jako elementu drogi publicznej

Adres obiektu budowlanego:

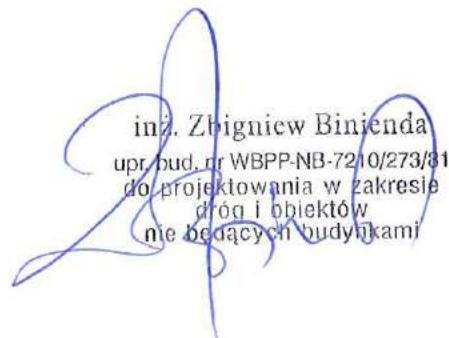
- NADARZYN Gmina Nadarzyn

Inwestor: Gmina Nadarzyn

05-830 Nadarzyn

ul. Mszczonowska 24

Opracował: Zbigniew Binienda


inż. Zbigniew Binienda
upr. bud. nr WBPP-NB-72/10/273/31
do projektowania w zakresie
drog i obiektów
nie będących budynkami

CZERWIEC 2017r

Nazwa przedsięwzięcia: Budowa odcinka ścieżki rowerowej

łącznie długości 1740m i szer.2,5m z czego: przebudowa dróg gminnych o łącznej długości 760m; przebudowa odcinka o dł.100m drogi wojewódzkiej nr 720 ; przebudową fragmentów dróg powiatowych o łącznej długości o dł.730m; budowa odcinka drogi 150m w m.Nadarzyn Gmina Nadarzyn w zakresie budowy ścieżki rowerowej

1.Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy budowy ścieżki rowerowej w pasie drogi gminnej Plac Poniatowskiego, dróg wojewódzkiej nr 720, drogi powiatowej nr 3106W, drogi gminnej nr310363 ul.Sitarskich, budowa odcinka drogi na dz. nr ew.1-440/38 i 433/1, drogi powiatowej nr 3107W, drogi gminnej ul.Wierzbowej

Objęte zakresem inwestycji przedsięwzięcie zlokalizowane jest na następujących działkach;

- droga gminna Pl. Poniatowskiego nr ew. dz. 1-525 odc.dł.60m
- droga wojewódzka nr 720 nr ew. dz. 1-488/4 i 483/4 odc.dł.100m
- droga powiatowa nr 3106W nr ew. dz. 1-483/5 odc.dł.160m
- droga gminna ul.Sitarskich nr ew. dz. 1-447/1 odc.dł.360m
- nr ew. dz. 1-440/38 i 433/1 odc.dł.150m
- droga powiatowa nr 3107W nr ew. dz. 1-377/16 odc.dł.570m
- droga gminna ul.Wierzbowa nr ew. dz. 1-331,350/1,341/7. odc.dł.340m

Ogółem-1740m

Zakres prac planowanego przedsięwzięcia jest zróżnicowany na różnych odcinkach.



Dla odcinka zlokalizowanego w obrębie Placu Poniatowskiego ze względu na objęcie tego obszaru ochroną konserwatorską planuje się tylko wprowadzenie oznakowania poziomego i pionowego wyznaczającego pas dla rowerów.





W obrębie pasa drogi wojewódzkiej nr 720 i drogi powiatowej 3106W planuje się wymianę nawierzchni z kostki betonowej fazowanej na nawierzchnię z masy mineralno-asfaltowej w obramowaniu z obrzeży betonowych oraz –w miarę potrzeb–podbudowę z podsypki piaskowej na kruszywo łamane.





W obrębie ul. Sitarskich ze względu na szczupłość pasa drogowego planuje się wprowadzenie oznakowania poziomego i pionowego dla wydzielenie pasa dla rowerów na jezdni ulicy o ruchu jednokierunkowym- tzw kontrpas.



W obrębie dz. 440/38 i 433/1 ul. Przejazd na odcinku planowanej ścieżki konieczne jest wybudowanie kompletnego pasz drogowego bowiem ten odcinek stanowią działki nieurządzone.



W obrębie pasa drogi powiatowej 3107W planuje się wybudowanie **ścieżki rowerowej** o nawierzchni z mas mineralno-biogenicznych na istniejącym pasie zieleni. Dla uzyskania powierzchni na potrzeby ścieżki rowerowej konieczne jest przekrycie rowu przydrożnego i zastąpienie go odcinkiem kanalizacji deszczowej.



W obrębie pasa drogi gminnej ul. Wierzbowej planuje się wybudowanie **ścieżki rowerowej** o nawierzchni z mas mineralno-biogenicznych na istniejącym pasie zieleni. Dla uzyskania powierzchni na potrzeby ścieżki rowerowej konieczne jest przekrycie rowu przydrożnego i zastąpienie go odcinkiem kanalizacji deszczowej.

Parametry techniczno-eksploatacyjne i podstawowe funkcje ścieżki rowerowej.

Planowane obciążenie ruchem jak dla kategorii ruchu-KR1

Długość odcinka objętego opracowaniem -1740m

Szerokość ścieżki -2,5m

Spadek poprzeczny- zmienny

Powierzchnia ścieżki- 4350m²

a) CHARAKTERYSTYKA PRZYLEGŁYCH TERENÓW

Przyległe tereny to w większości tereny z zabudową mieszkaniową o wysokim stopniu zurbanizowania. Na niewielkich fragmentach przylega do trasy drogi teren cementarza, teren kultu religijnego, tereny usług i biur (ul. Warszawska dr.powiatowa nr 3106W).

b) OBSZARY WODNO-BŁOTNE ORAZ INNE O PŁYTKIM ZALEGANIU WÓD PODZIEMNYCH

Nie występują w sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej

c) OBSZAR WYBRZEŻY

Nie występują w sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej

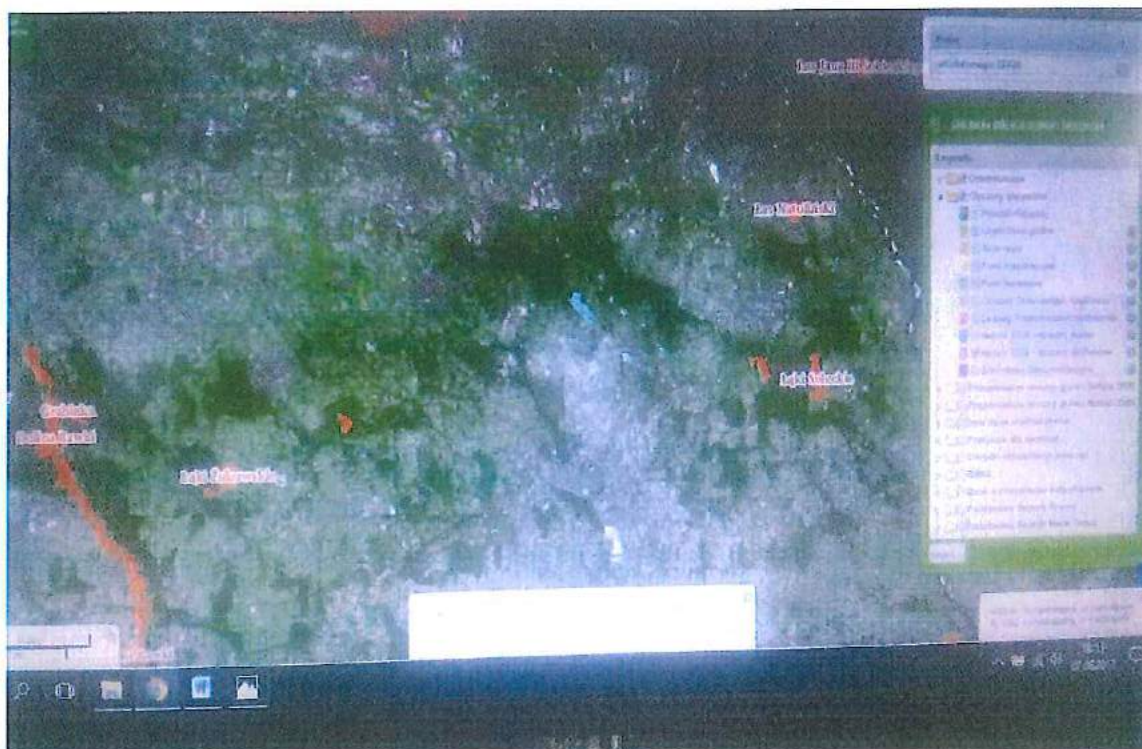
d) OBSZARY GÓRSKIE I LEŚNE

Nie występują w sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej

e) OBSZARY OBJĘTE OCHRONĄ, W TYM STREFY OCHRONNE ZBIORNIKÓW WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH

Nie występują w sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej. W sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej nie występuje ujmowanie i przemieszczanie wód powierzchniowych oraz niezanieczyszczonych wód powierzchniowych w celu zwiększenia zasobów wodnych innych cieków naturalnych, kanałów, jezior oraz innych zbiorników wodnych.

f) OBSZARY WYMAGAJĄCE SPECJALNEJ OCHRONY ZE WZGLĘDU NA WYSTĘPOWANIE GATUNKÓW ROŚLIN LUB INNYCH SIEDLISK PRZYRODNICZYCH OBJĘTYCH OCHRONĄ, W TYM OBSZARY NATURA 2000 ORAZ POZOSTAŁE FORMY OCHRONY PRZYRODY.



W sąsiedztwie planowanej ścieżki nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Nie występują obszary wpisane do rejestru Natura 2000.

g) **OBSZARY NA KTÓRYCH STANDARDY JAKOŚCI ŚRODOWISKA ZOSTAŁY PRZEKROCZONE**
 W sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej nie występują obszary o przekroczone negatywne standardy jakości środowiska

h) **OBSZARY O KRAJOBRAZIE MAJĄCYM ZNACZENIE HISTORYCZNE, KULTUROWE LUB ARCHITEKTONICZNE**

Lokalizacja ścieżki w Nadarzynie w stosunku do lokalizacji terenów Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu



Planowana trasa ścieżki na odcinku 160m przechodzącym przez Plac Poniatowskiego i w jego otoczeniu przebiega w strefie ochrony konserwatorskiej Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

i) **GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA**

Planowanej trasa ścieżki rowerowej przebiega przez centrum miejscowości Nadarzyn o liczbie mieszkańców-ok.3000.

j) **OBSZARY PRZYLEGAJĄCE DO JEZIOR**

W sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki rowerowej nie występują jeziora, zbiorniki retencyjne i tp.

k) **UZDROWISKA I OBSZARY OCHRONY UZDROWISKOWEJ**

W sąsiedztwie planowanej trasy ścieżki nie występują terytoryja mające znaczenie uzdrowiskowe i rekreacyjne.

Budowa ścieżki rowerowej w zakresie stanowiącym przedmiot niniejszego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie środowiska, spowoduje uporządkowanie przestrzeni o dotychczasowym chaotycznym wykorzystaniu. Projektowana inwestycja stanowi standardowy element pasa drogowego i nie zmieni sposobu zagospodarowania przyległego terenu.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

a) **POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI**

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w pasach drogi wojewódzkiej, powiatowych i gminnych zlokalizowanych na następujących działkach:

Obręb Nadarzyn dz.nr 1-488/4 -3000 m²

dz.nr 1-483/4 -3300 m²

dz.nr 1-483/5 -13100 m²

dz.nr 1-377/16 -27438 m²

dz. nr 1-525 -13500 m²

dz. nr 1-447/1- 5361 m²

dz. nr 1-440/38 -1123 m²

dz.nr 1-433/1- brak danych

dz.nr 1-331,- 2300 m²

dz.nr 1-350/1,-183 m²

dz. nr 1-341/7 -159 m²

całkowita powierzchnia objęta opracowaniem wynosi ok. 17000m².

b)DOTYCHCZASOWY SPOSÓB WYKORZYSTANIA TERNU

Planowana w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia ścieżka rowerowa na odcinkach pasa dróg publicznych nie zmieni przeznaczenia terenu na którym będzie usytuowana. Natomiast na obszarze działek 440/38 i 433/1 planowane jest urządzenie drogi publicznej której ścieżka będzie elementem.

Celem urządzenia ścieżki rowerowej jest wyrobienie w społeczeństwie nawyków proekologicznych eliminujących wykorzystanie pojazdów silnikowych do krótkodystansowych podróży lokalnych. Będzie miało to również skutki ekologiczne gdyż zmniejszy emisję spalin co poprawi jakość życia społeczności. Wydzielenie dedykowanego pasa dla rowerów w pasie drogi wojewódzkiej i dróg powiatowych oraz gminnych wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu ich użytkowników.

Podstawowe parametry planowanej ścieżki rowerowej to długość 1740m i szerokość 2,5m.

Odwodnienie nawierzchni odbywać się będzie w pasie drogowym na teren przyległy poprzez nadanie spadków poprzecznych.

c) POKRYCIE NIERUCHOMOŚCI SZATĄ ROŚLINNĄ.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w obszarze chronionym. Teren przedsięwzięcia nie jest objęty ochroną konserwatorską w zakresie środowiska przyrodniczego. Podczas oceny szaty roślinnej szczególną uwagę zwrócono na miejsca potencjalnych konfliktów z istniejącym drzewostanem oraz możliwość występowania gatunków chronionych.

Ocena obejmowała oględziny takich gatunków przyrodniczych jak:

-wartość przyrodnicza drzewostanu oraz jego stan zdrowotny,

- obecność gniazd ptasich w koronach drzew,
- obecność zwierząt-na podstawie obserwacji pośrednich śladów ich bytowania
- obecność porostów,
- obecność w runie gatunków roślin chronionych.

Pas zieleni w obrębie istniejącego pasa drogi wojewódzkiej, dróg powiatowych oraz gminnych jak i w ich bezpośrednim sąsiedztwie nie wykazuje takich gatunków.

Teren działek **440/38 i 433/1** porośnięty jest samosiejkami i chwastami niewielkiej wartości przyrodniczej.

3.Rodzaj technologii

Budowa ścieżki ma charakter lokalny, jest uzupełnieniem istniejącego układu komunikacyjnego w obrębie miejscowości. Umożliwi poprawę bezpieczeństwa poprzez separację ruchu rowerów od ruchu samochodowego i pieszych.

Przedsięwzięcie polega częściowo na zmianie organizacji ruchu, częściowo na zmianie nawierzchni istniejących ciągów komunikacyjnych a częściowo na przebudowie terenów nieutwardzonych pasa drogowego. W oparciu o makroskopową ocenę podłoża gruntowego oraz dostępne materiały geotechniczne podłoża gruntowego zakwalifikowano je jakom G1 i przyjęto następujące konstrukcje projektowanej ścieżki rowerowej:

ODC.1-droga gminna Pl. Poniatowskiego nr ew. dz. 1-525 odc.dł.60m-wyznaczenie pasa o szer.2,5m ścieżki poprzez oznakowanie poziome-linie malowane na jezdni i znaki pionowe

ODC.2-droga wojewódzka nr 720 nr ew. dz. 1-488/4 i 483/4 odc.dł.100m- wymiana nawierzchni o szer. 2,5m z kostki betonowej fazowej na nawierzchnię z mas mineralno-asfaltowych- przekrój typu A

ODC.3-droga powiatowa nr 3106W nr ew. dz. 1-483/5 odc.dł.160m-wymiana nawierzchni o szer. 2,5m z kostki betonowej fazowej na nawierzchnię z mas mineralno-asfaltowych- przekrój typu A

ODC.4-droga gminna ul.Sitarskich nr ew. dz. 1-447/1 odc.dł.360m-wyznaczenie pasa dedykowanego dla rowerów o szer. 2,5m z istniejącej jezdni poprzez malowanie linii

ODC.5-droga gminna ul.Przejazd nr ew. dz. 1-440/38 i 433/1 odc.dł.150m-budowa odcinka drogi z jezdnią o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych i ścieżką dla rowerów szer.2,5m o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych

ODC.6-droga powiatowa nr 3107W nr ew. dz. 1-377/16 odc.dł.570m –przebudowa pasa drogowego poprzez wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych w miejscu zieleni niskiej- przekrój typu B

ODC.7-droga gminna ul.Wierzbowa nr ew. dz. 1-331,350/1,341/7. odc.dł.340m– przebudowa pasa drogowego poprzez wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych w miejscu zieleni niskiej- przekrój typu B.

Przekrój typu A łącznej powierzchnia $260 \times 2,5 = 650 \text{m}^2$

- rozbiórka nawierzchni i warstwy podsypki cementowo-piaskowej o łącznej grubości 11cm
- wykonanie uzupełniającej warstwy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o gr. 6cm
- wykonanie nawierzchni z mas mineralno-asfaltowych gr.5cm

Dla odcinków z wymianą nawierzchni-przekrój typu A ich realizacja przebiegać będzie w dwóch etapach-pierwszy to roboty rozbiórkowe drugi to uzupełnienie podbudowy i ułożenie nawierzchni z mas mineralno-asfaltowych.

Przekrój typu B o powierzchni $(150+570+340) \times 2,5 = 2650 \text{m}^2$

- przygotowanie koryta na szerokości projektowanego przekroju ścieżki
- ustawienie obrzeży betonowych jako obramowania konstrukcji nawierzchni
- wykonanie podbudowy z 10cm kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- ułożenie nawierzchni z mas mineralno-asfaltowych o gr.5cm

Dla odcinków o przekroju typu B ich realizacja przebiegać będzie w trzech etapach – pierwszy to wykonanie koryta i ustawienie obramowania z obrzeży betonowych, drugi to ułożenie i zagęszczenie podbudowy z kruszyw łamanych, w trzecim wykonywana będzie nawierzchnia z mas mineralno-asfaltowych.

Dla odcinków w pasie ul.Wierzbowej dł.340m(droga gminna) oraz ul.Pruszkowskiej dł.570m (droga powiatowa 3107W) konieczne jest wykonanie robót przygotowawczych polegających na wycince kolidujących drzew i krzewów oraz ułożeniu rury kanalizacji deszczowej w miejscu rowu przydrożnego.

Szacunkowe zapotrzebowanie na podstawowe materiały:

ilość	Jednostka miary	Nazwa materiału
500	m^3	Kruszywo naturalne
300	m^3	Kruszywo łamane
100	m^3	Beton towarowy
$(340+570+150) \times 2 = 2200$	mb	Obrzeże betonowe
$1220 \times 2,5 \times 0,05 = 152$	m^3	Masy mineralno-asfaltowe
50	dm^3	Farba chlorokauczukowa
900	mb	Rury kanalizacyjne PE

Do środków mających na celu ograniczenie wpływu planowanej inwestycji na środowisko na etapie realizacji można zaliczyć m.in. działania polegające na tym, że:

-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 naturalnego w tym: emisja hałasu, zapylenia ,środków chemicznych, dwutlenku węgla

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

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-stosowanie technologii prac załadunkowych i rozładunkowych zapobiegających rozsypywaniu materiałów sypkich poza terenem ich wbudowania

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

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

-na etapie eksploatacji przedsięwzięcia:

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

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 pojazdów 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 kruszywa.

Transport materiałów wykorzystywanych na potrzeby przedsięwzięcia odbywać się będzie jedynie z użyciem środków transportowych do tego dostosowanych tak by wyeliminować przypadki rozrzucania, rozsypwania, 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 ³ /dobę*osobę	15
2.	Potrzeby socjalne- pracownicy fizyczni	dm ³ /dobę*osobę	60
3.	Utrzymanie higieny pomieszczeń	dm ³ /dobę*m ²	1

Normowe zużycie wody dla obsługi pojazdów mechanicznych

lp	Rodzaj pojazdu	Jednostka	Przeciętna normy
----	----------------	-----------	------------------

		odniesienia	zużycia wody w $m^3/j.o.$ miesiąc
1	Samochód ciężarowy	1szt	1,5
2	Maszyny z silnikami spalinowymi	1szt	0,45
3	Ciągniki	1szt	1,2

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- jedynie na odcinku 150m będzie to nowy odcinek drogowy. 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

-wygrodzenie terenów zakrzaczeń celem odseparowania od narzędzi roboczych sprzętu.

Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie w obrębie działek 440/38 i 433/1 przy ul. Sitarskich. Jest to teren oddalony od zabudowy mieszkaniowej o ok.50m. Jako drogi techniczne wykorzystany zostanie ślad projektowanej drogi na tych działkach tak by do minimum ograniczyć ingerencję w teren zieleni. 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, zagęszczenie 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.

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 miesięcy).

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 związany 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 zależeć 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

Terren 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 środków 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.

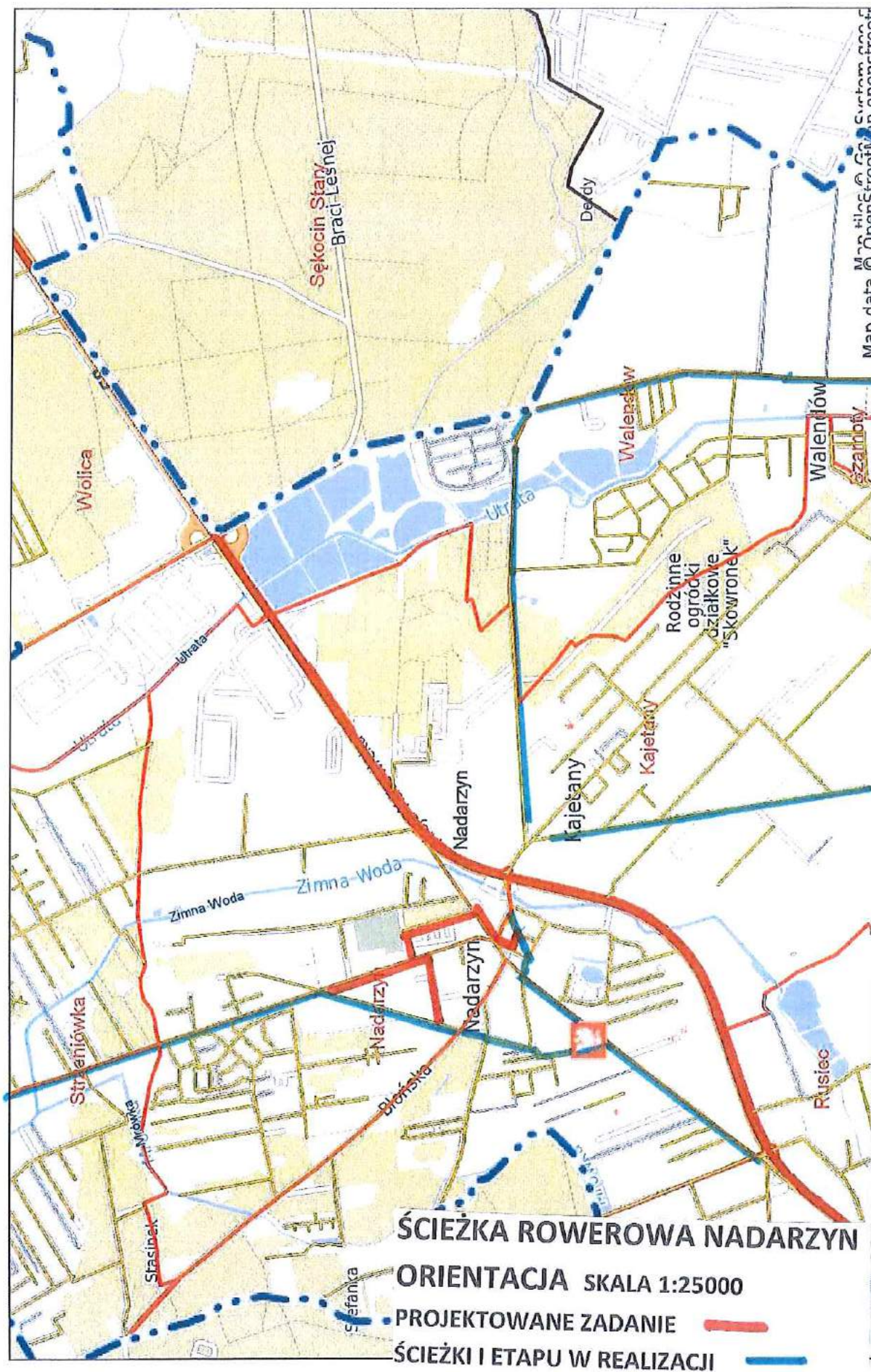
Przedmiotowa inwestycja nie przechodzi przez istniejące oraz potencjalne obszary Natura 2000 jak również nie przecina żadnego z głównych czy uzupełniających korytarzy ekologicznych. Znajduje się poza obszarami wodno-błotnymi, wybrzeży i obszarami górskimi.

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.

Opracowanie:

inż. Zbigniew Binienda
upr. bud. nr WBPP-NB-7210/273/81
Zbigniew Binienda
działalność w zakresie
nie będących budynkami

System Informacji Przestrzennej Gminy Nadarzyn
skala 1 : 25000





ŚCIEŻKA ROWEROWA NADARZYN

PLAN SYTUACYJNY

SKALA 1:5000

DZ.NR EW. 488/4,483/4 DROGA 720 MZDW

DZ.NR EW.483/5 DROGA 3106W

DZ.NR EW.377/16 DROGA 3107W

ZARZĄD POW.PRUSZKOWSKIEGO

DZ.NR 525 DROGA 310365W

DZ.NR 440/38,433/1 DROGA 310363W

DZ.NR EW.331,350/1,347/7 DROGA 310375W

WÓJT GMINY NADARZYN

DZ.NR EW. 440/38,433/1

GMINA NADARZYN