

Ksawerów, dnia 4 stycznia 2016r.

Załącznik do decyzji RGP.6220.1.2015 z dnia 4 stycznia 2016r. o środowiskowych uwarunkowaniach.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA - przebudowa drogi powiatowej nr 3303E, ul. Wschodnia w Ksawerowie, gm. Ksawerów, na działkach o numerach ewidencyjnych 1106, 2158, 595, 748/1 w Ksawerowie oraz na działce numer ewidencyjny 83 w Pabianicach

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Inwestor przewidział w ramach prac inwestycyjnych prowadzenie m.in. następujących prac:

- rozbiórkę istniejącej nawierzchni oraz wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- budowę kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wody do istniejącej studni na zjeździe z ul. Nowotki,
- budowę ścieżki rowerowej i chodników,
- przebudowę zjazdów,
- ewentualną przebudowę istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej,
- poprawę geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę drzew i krzewów w korpusie drogowym.

Przy opracowaniu części drogowej projektu przyjmuje się następujące parametry techniczne:

- teren płaski,
- kategoria drogi – powiatowa,
- prędkość projektowana 50 km/h,
- kategoria ruchu KR4,
- obciążenie 100 kN/oś,
- projektowana szerokość jezdni 6,0 m,
- projektowana szerokość poboczy 0,75 m – 1,5 m,
- projektowana szerokość chodników 1,5 m – 2,0 m,
- projektowana szerokość ścieżki rowerowej – 2,0 m,
- pochylenie poprzeczne nawierzchni daszkowe, $i=2\%$,
- pochylenie poprzeczne poboczy na trasie zasadniczej i drogach bocznych $i=8\%$.

W ramach robót przygotowawczych przeprowadzone zostaną roboty ziemne związane z wykonaniem robót rozbiórkowych, a następnie prace związane z budową kanalizacji deszczowej. Kolejnym etapem będzie wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni ulicy Wschodniej. Ułożona zostanie warstwa wzmacniająca podłoże grubości ok. 25 cm z gruntu stabilizowanego cementem, następnie ułożona zostanie podbudowa pomocnicza z tłuczni kamiennej o grubości warstwy ok. 20 cm. Na wykonaną i wyprofilowaną podbudowę ułożone zostaną warstwy bitumiczne: podbudowy zasadniczej o grubości 10 cm, warstwa wiążąca grubości 8 cm oraz warstwa ścieralna grubości 5 cm.

Na całej długości przebudowywanego odcinka drogi przewiduje się budowę chodnika i ścieżki rowerowej (aktualnie ruch pieszy odbywa się jezdnią lub poboczami).

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem poprzecznym w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej do krawężnika i dalej do projektowanej kanalizacji deszczowej. Na przeważającej części wykonany zostanie spadek daszkowy 2%.

Wykonane zostaną odpowiednie włączenia dróg gminnych i pozostałych dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Skrzyżowania tych dróg z przebudowywaną drogą utwardzone zostaną warstwą masy mineralno-asfaltowej z betonu asfaltowego. Pozostałe zjazdy do posesji zabudowanych wykonane zostaną z kostki betonowej.

2. Powierzchnia projektowanego przedsięwzięcia oraz dotychczasowy sposób wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną terenu inwestycji.

Droga powiatowa nr 3303E na terenie gminy Ksawerów tworzy ciąg ulic: Południowa, Wolska, Wschodnia, Nowotki, Jana Pawła II i Szkolna. W planie zagospodarowania przestrzennego gminy Ksawerów na odcinku ul. Wschodniej oznaczona jest symbolem KDL09 – pas drogowy drogi powiatowej – w liniach rozgraniczających według miejscowego planu o szerokości 12,0 - 15,0 m.

Szacunkowa powierzchnia nieruchomości zajmowanej pod przebudowę odcinka drogi powiatowej, ul. Wschodniej w Ksawerowie wynosi ok. 18000 m², z czego powierzchnia obiektu budowlanego wynosi ok. 16500 m², w tym:

- drogi powiatowe i gminne - ok. 9000 m²,
- zjazdy indywidualne i publiczne – ok. 2000 m²,
- chodniki i ścieżki rowerowe – ok. 5500 m².

W chwili obecnej analizowany odcinek drogi powiatowej nie posiada chodników. Ruch pieszy odbywa się jezdnią lub poboczami.

Po obu stronach drogi występują rowy przydrożne. Rowy te są zamulone, zasypane, miejscami zarośnięte zadrzewieniami.

W istniejącym pasie drogowym występują nieliczne przydrożne drzewa i krzewy.

3. Rodzaj technologii.

Wykonywane będą typowe roboty drogowe. Inwestycja nie ma charakteru produkcyjnego. Zakłada się całkowitą rozbiórkę istniejącej i ułożenie nowej konstrukcji ul. Wschodniej oraz zapewnienie odwodnienia przez projektowaną kanalizację deszczową (do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej). Ponadto w istniejącej granicy pasa drogowego planuje się zlokalizowanie chodnika i ścieżki rowerowej.

4. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw i energii.

Podczas realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla robót związanych z przebudową drogi, takich jak: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asphalt, prefabrykaty. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania oraz na potrzeby sanitarne, paliwa wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów i paliw oraz energii. Ilość paliw zależna będzie od rodzaju sprzętu użytego przez wykonawcę robót. Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci elektrycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną i gazową. Nie przewiduje się wykorzystania materiałów, wody, paliw i energii w fazie eksploatacji obiektu.

5. Rozwiązania chroniące środowisko.

Przy realizacji inwestycji zostanie przyjęta technologia robót budowlanych spełniająca polskie normy budowlane. Wszystkie materiały i produkty, które zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko na etapie realizacji inwestycji będą następujące.

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalnych pojemnikach, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku, poza teren przedsięwzięcia.

Na terenie budowy będą używane urządzenia i maszyny budowlane w należyтым stanie technicznym, co zminimalizuje ryzyko wycieku substancji niebezpiecznych, jak oleje czy benzyna.

Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być wyścielone materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.

Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno-ściekowej.

Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należyтым stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy, aby zmniejszyć lokalne uciążliwości związane z przebudową drogi.

W trakcie prac emitowane będą typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem ze sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczenia powietrza będzie też pylenie z dróg i powierzchni objętych pracami ziemnymi. Emisja ta skończy się wraz zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych.

W związku z realizacją inwestycji może zachodzić konieczność usunięcia nielicznych pojedynczych drzew i krzewów przydrożnych. Natomiast drzewa i krzewy przydrożne, które mogą być narażone na uszkodzenie, planuje się zabezpieczyć obudową z desek, mocowanych opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmą stalową ocynkowaną.

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

Zanieczyszczenia powietrza, powierzchni ziemi, ewentualnie wód gruntowych związane są z krótkotrwałym etapem realizacji inwestycji, a później z eksploatacją drogi przez jej użytkowników. Oddziaływanie na środowisko pod względem wprowadzanych do niego substancji lub energii wystąpi w następujących zakresach: emisja hałasu, emisja zanieczyszczeń do atmosfery, odprowadzanie wód opadowych, odpady.

W przypadku oddziaływania planowanej inwestycji na klimat akustyczny decydujące znaczenie ma natężenie ruchu oraz udział pojazdów ciężkich. Na przebudowanym odcinku drogi ruch pojazdów samochodowych będzie jedynie lokalny, a przejazdy ciężkich pojazdów występować będą sporadycznie. Nie przewiduje się też znacznego wzrostu natężenia ruchu w kolejnych latach. Nie przewiduje się zatem jakichkolwiek przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, określonego w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r. (Dz. U. 2012r., poz. 1109). Realizacja przedsięwzięcia upłyni ruch pojazdów, a zastosowanie nowej nawierzchni – znacznie wyciszy ruch pojazdów. Oddziaływanie analizowanej inwestycji w zakresie klimatu akustycznego zamykać się będzie w granicach istniejącego pasa drogowego. Nie przewiduje się zatem działań ochronnych w tym zakresie.

Uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter krótkotrwały. Ich zminimalizowanie polegało będzie na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania przebudowy drogi.

Z uwagi na jego skalę, przedsięwzięcie będzie w fazie realizacji potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia oraz stężeń NO_x i węglowodorów w sąsiedztwie terenu objętego realizacją. Zmiany te nie powinny być znaczące i nie powinny wpłynąć na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym czasie. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (farby, lakiery) mogą być źródłem emisji związków lotnych. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą również zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń oraz węglowodory uwalniane podczas kładzenia mas bitumicznych.

Stosowane maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 18 października 2012r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2012r. Poz. 1226).

Ze względu na charakter i źródła emisji, poziomy odniesienia dla stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych nie odnoszą się do emisji występujących w okresie realizacji inwestycji.

Emisje występujące na etapie budowy będą mieć głównie charakter nieorganizowany. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz. U. Nr 130, poz. 881) analizowana inwestycja nie wymaga pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów z instalacji, z których wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza następuje w sposób nieorganizowany bez pośrednictwa przeznaczonych do tego celu środków technicznych.

Na etapie eksploatacji głównymi źródłami zanieczyszczeń będą pojazdy samochodowe. Ich eksploatacja będzie wiązała się głównie z emisją do powietrza produktów spalania paliw płynnych. Udział emisji pyłowych będzie na tyle niewielki, że można uznać go za pomijalny. W tym przypadku emisja ma także charakter bezpośredni, który w odróżnieniu od etapu budowy jest długoterminowy i stały.

Ścieki bytowo-gospodarcze będą powstawać tylko na etapie realizacji inwestycji. Dla minimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem wód wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitarium.

Ścieki technologiczne nie występują.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących, oczyszczonych i w razie potrzeby pogłębionych rowów przydrożnych.

Przy istniejącym ukształtowaniu terenu i projektowanym profilu drogi, przy lokalnym ruchu pojazdów osobowych i sporadycznym ruchu pojazdów ciężkich, biorąc pod uwagę wartości stężeń dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014r. Poz. 1800) oraz fakt, iż na analizowanej drodze nie przewiduje się znacznego wzrostu natężenia ruchu w kolejnych latach, nie przewiduje się również przekroczeń stężeń dopuszczalnych zarówno w zakresie zawiesiny ogólnej jak i substancji ropopochodnych w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Powstające odpady będą miały charakter odpadów z placu budowy (tj. ziemia z wykopów, gruz, złom), w miarę możliwości wykorzystywane w granicach realizacji inwestycji bądź przekazywane będą uprawnionym jednostkom do dalszego zagospodarowania. W trakcie wykonywania robót budowlanych ponadto powstawać będą odpady z eksploatacji baz zaplecza i środków transportu. Za odpady te odpowiada Wykonawca robót budowlanych. Zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013r. poz. 21) przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonawca robót winien posiadać uregulowany sposób postępowania z odpadami. Powstające w trakcie prac budowlanych odpady komunalne winny być magazynowane w wyznaczonym przez wykonawcę miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającym zezwolenie na ich odbiór – zgodnie z obowiązującym na tym terenie systemem gospodarowania odpadami. Po zakończeniu robót wykonawca winien uporządkować teren baz zaplecza i przekazać Inwestorowi teren zaplecza bez odpadów. Na terenie zapleczy drogowych wytwarzane będą odpady opakowań dostarczonych materiałów podlegające segregacji i zwrotowi do dostawcy (np. opakowania zwrotne) lub do odbiorców skupujących surowce wtórne (drewno, tworzywa, papier, tektura). Powstają również inne odpady związane z realizacją inwestycji takie jak: zużyte narzędzia, ubrania, oraz nie segregowane odpady komunalne. Na etapie organizacji budowy należy zaplanować stosowanie przez wykonawcę głównie opakowań zwrotnych oraz zorganizować właściwą segregację i gromadzenie odpadów.

W fazie eksploatacji powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem drogi takie jak: odpady wykazujące własności niebezpieczne oraz inne – powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych, odpady z czyszczenia ulic i placów, odpady z czyszczenia istniejących studzienek kanalizacyjnych, sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne – zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi oraz odpady wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze.

Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być wyścielone materiałami izolacyjnymi np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje ryzyko wystąpienia awarii przemysłowej. Standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane.

7. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na znaczną odległość od granic państwa oraz ograniczony zasięg oddziaływania, realizacja przedsięwzięcia oraz późniejsza eksploatacja nie będzie wiązała się z transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

8. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH100021 Grabia, oddalony od terenu przedsięwzięcia o ok. 14,5 km w kierunku południowo-zachodnim.

Projektowane przedsięwzięcie zgodnie z danymi zawartymi w karcie informacyjnej, ze względu na niewielką skalę oraz lokalizację w znacznej odległości od obszarów chronionych, nie będzie miało negatywnego wpływu na obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

WÓJT
Adam Topolski