

OS.6220.2.2.2020

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2020 r. poz. 283 ze zm.)

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją liniową celu publicznego o zasięgu lokalnym i polega na przebudowie drogi powiatowej nr 2707E na odcinku Luszyn – Kiernozia, na działkach o nr ewid.: obr. 0015 Stępów 423, obr. 0022 Wola Stępowaska 64, obr. 0009 Natolin 44, obr. 0007 Kiernozia 227, 97, gmina Kiernozia (powiat łowicki, województwo łódzkie).

Planowana przebudowa dotyczy odcinka o długości 6 717 m, od km 0+000 (granica gminy Kiernozia) do km 6+717 (obręb skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 584 Sanniki - Kiernozia - Łowicz).

Przebudowa będzie prowadzona po dotychczasowym śladzie drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej, w istniejącym pasie drogowym. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmieni funkcji i aktualnego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni. Nie przewiduje się także zmiany natężenia i struktury ruchu. Całkowita powierzchnia pasa drogowego wynosi 80 906 m². Z uwagi na stosunkowo niewielki zakres robót, po zrealizowaniu przedsięwzięcia powierzchnia biologicznie czynna w obrębie pasa drogowego zmniejszy się o ok. 268 m².

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w terenie wiejskim. W sąsiedztwie drogi na całej długości znajduje się rozproszona zabudowa mieszkaniowa, pola uprawne oraz na niewielkim fragmencie teren zadrzewiony.

Szczegółowy zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- remont istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie nakładki asfaltowej na całej szerokości jezdni,
- remont nawierzchni zjazdów i chodnika po stronie prawej w m. Kiernozia,
- remont istniejących poboczy poprzez rozścielenie kruszywa łamanego warstwą szerokości 1,0 m i grubości 10 cm,
- odcinkowe poszerzenie jezdni na długości 25 m do szerokości 6,0 w celu zlokalizowania mijanek (planowane jest wykonanie 7 mijanek o wymiarach 25,0 m na 1,0 m),
- odmulenie i reprofilowanie rowów odwadniających (trawiastych) w celu uzyskania pierwotnych parametrów (parametry po wykonaniu robót – szerokość dna rowu: 40 cm, pochylenia skarp: 1:1,5; 1:1),
- remont poręczy mostowych,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne),
- budowę kanału technologicznego.

Po przebudowie droga będzie posiadać następujące parametry:

- kategoria drogi: P powiatowa,
- klasa techniczna drogi: Z zbiorcza,
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h,
- prędkość miarodajna: $V_m = 60$ km/h,
- obciążenie: 100 kN/oś,
- przekrój jezdni: jezdnia dwupasowa dwukierunkowa,
- szerokość jezdni: wg stanu istniejącego 4,50 – 8,20 m,
- szerokość pasa ruchu: wg stanu istniejącego 2,25 – 4,10 m,
- szerokość poboczy: wg stanu istniejącego 1,00 m z mieszanki kruszywa C90/3,
- kategoria ruchu: KR3,
- przekrój poprzeczny: daszkowy bądź jednostronny (np. na łukach).

Przedmiotowe przedsięwzięcie powiązane jest z siecią dróg występujących w tym rejonie. Poza tym na terenie, na którym będzie realizowane oraz w obszarze jego oddziaływania nie znajdują się i nie są planowane przedsięwzięcia zaliczające się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy o oś, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, surowców, energii oraz paliw. Materiały i surowce wykorzystywane podczas realizacji będą typowe dla tego typu prac budowlanych, a materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. W fazie użytkowania surowce i materiały mogą być jedynie wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury. Ilości i rodzaje podyktowane zostaną bieżącymi potrzebami.

Przyjęte na etapie realizacji rozwiązania techniczno-technologiczne będą sprawdzone i powszechnie stosowane przy analogicznych inwestycjach drogowych. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. W czasie ich trwania nie ma potrzeby składowania materiałów. Będą one dostarczone na budowę na bieżąco, w zależności od potrzeb. Inwestycja nie będzie także wymagała utworzenia zaplecza budowy dla parku maszynowego. Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora, na uszczelnionej powierzchni. Z uwagi na zakres prac, charakteryzujący się szybko postępującymi robotami prawdopodobne jest, że zaplecze budowy nie będzie organizowane. Ścieki bytowe odprowadzane będą do przenośnych toalet, systematycznie opróżnianych przez uprawnione podmioty. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone selektywnie w wyznaczonym, a następnie będą przekazywane uprawnionym podmiotom. Wody opadowe i roztopowe z jezdni odprowadzane będą za pomocą spadków do rowów trawiastych wzdłuż drogi.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia teren wokół drogi zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń do środowiska, w tym m. in.: emisją pyłów i gazów do atmosfery, emisją hałasu, ścieków socjalno-bytowych, odpadów, oddziaływaniem na krajobraz oraz powierzchnię ziemi i gleby związaną z przekształceniem terenu. Na etapie funkcjonowania drogi źródłem emisji będą poruszające się pojazdy, a potencjalne oddziaływania mogą głównie dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza oraz emisji wód opadowych i roztopowych. W związku z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Przedsięwzięcie nie wymaga wycinki drzew. Istniejący drzewostan należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi pni, nie magazynować materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach, w szczególności takich, które mogłyby być szkodliwe dla korzeni jak np. cement, impregnaty, środki chemiczne itp., minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych w pobliżu drzew, w obrębie strefy korzeniowej prace wykonywać ręcznie.

Droga nie koliduje z istniejącymi urządzeniami melioracyjnymi oraz ciekami wodnymi. Planowane roboty w sąsiedztwie tych elementów polegają jedynie na pracach powierzchniowych (bez wykonywania robót ziemnych). Nie przewiduje się budowy, remontu czy też przebudowy istniejących przepustów oraz mostów.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie przy założeniach przyjętych w KIP, będzie mieć charakter lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

OS.6220.2.2.2020

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2020 r. poz. 283 ze zm.)

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją liniową celu publicznego o zasięgu lokalnym i polega na przebudowie drogi powiatowej nr 2707E na odcinku Luszyn – Kiernozia, na działkach o nr ewid.: obr. 0015 Stępów 423, obr. 0022 Wola Stępowaska 64, obr. 0009 Natolin 44, obr. 0007 Kiernozia 227, 97, gmina Kiernozia (powiat łowicki, województwo łódzkie).

Planowana przebudowa dotyczy odcinka o długości 6 717 m, od km 0+000 (granica gminy Kiernozia) do km 6+717 (obręb skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 584 Sanniki - Kiernozia - Łowicz).

Przebudowa będzie prowadzona po dotychczasowym śladzie drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej, w istniejącym pasie drogowym. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmieni funkcji i aktualnego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni. Nie przewiduje się także zmiany natężenia i struktury ruchu. Całkowita powierzchnia pasa drogowego wynosi 80 906 m². Z uwagi na stosunkowo niewielki zakres robót, po zrealizowaniu przedsięwzięcia powierzchnia biologicznie czynna w obrębie pasa drogowego zmniejszy się o ok. 268 m².

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w terenie wiejskim. W sąsiedztwie drogi na całej długości znajduje się rozproszona zabudowa mieszkaniowa, pola uprawne oraz na niewielkim fragmencie teren zadrzewiony.

Szczegółowy zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- remont istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie nakładki asfaltowej na całej szerokości jezdni,
- remont nawierzchni zjazdów i chodnika po stronie prawej w m. Kiernozia,
- remont istniejących poboczy poprzez rozścielenie kruszywa łamanego warstwą szerokości 1,0 m i grubości 10 cm,
- odcinkowe poszerzenie jezdni na długości 25 m do szerokości 6,0 w celu zlokalizowania mijanek (planowane jest wykonanie 7 mijanek o wymiarach 25,0 m na 1,0 m),
- odmulenie i reprofilowanie rowów odwadniających (trawiastych) w celu uzyskania pierwotnych parametrów (parametry po wykonaniu robót – szerokość dna rowu: 40 cm, pochylenia skarp: 1:1,5; 1:1),
- remont poręczy mostowych,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne),
- budowę kanału technologicznego.

Po przebudowie droga będzie posiadać następujące parametry:

- kategoria drogi: P powiatowa,
- klasa techniczna drogi: Z zbiorcza,
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h,
- prędkość miarodajna: $V_m = 60$ km/h,
- obciążenie: 100 kN/oś,
- przekrój jezdni: jezdnia dwupasowa dwukierunkowa,
- szerokość jezdni: wg stanu istniejącego 4,50 – 8,20 m,
- szerokość pasa ruchu: wg stanu istniejącego 2,25 – 4,10 m,
- szerokość poboczy: wg stanu istniejącego 1,00 m z mieszanki kruszywa C90/3,
- kategoria ruchu: KR3,
- przekrój poprzeczny: daszkowy bądź jednostronny (np. na łukach).

Przedmiotowe przedsięwzięcie powiązane jest z siecią dróg występujących w tym rejonie. Poza tym na terenie, na którym będzie realizowane oraz w obszarze jego oddziaływania nie znajdują się i nie są planowane przedsięwzięcia zaliczające się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy o oś, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, surowców, energii oraz paliw. Materiały i surowce wykorzystywane podczas realizacji będą typowe dla tego typu prac budowlanych, a materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. W fazie użytkowania surowce i materiały mogą być jedynie wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury. Ilości i rodzaje podyktowane zostaną bieżącymi potrzebami.

Przyjęte na etapie realizacji rozwiązania techniczno-technologiczne będą sprawdzone i powszechnie stosowane przy analogicznych inwestycjach drogowych. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. W czasie ich trwania nie ma potrzeby składowania materiałów. Będą one dostarczone na budowę na bieżąco, w zależności od potrzeb. Inwestycja nie będzie także wymagała utworzenia zaplecza budowy dla parku maszynowego. Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora, na uszczelnionej powierzchni. Z uwagi na zakres prac, charakteryzujący się szybko postępującymi robotami prawdopodobne jest, że zaplecze budowy nie będzie organizowane. Ścieki bytowe odprowadzane będą do przenośnych toalet, systematycznie opróżnianych przez uprawnione podmioty. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone selektywnie w wyznaczonym, a następnie będą przekazywane uprawnionym podmiotom. Wody opadowe i roztopowe z jezdni odprowadzane będą za pomocą spadków do rowów trawiastych wzdłuż drogi.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia teren wokół drogi zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń do środowiska, w tym m. in.: emisją pyłów i gazów do atmosfery, emisją hałasu, ścieków socjalno-bytowych, odpadów, oddziaływaniem na krajobraz oraz powierzchnię ziemi i gleby związaną z przekształceniem terenu. Na etapie funkcjonowania drogi źródłem emisji będą poruszające się pojazdy, a potencjalne oddziaływania mogą głównie dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza oraz emisji wód opadowych i roztopowych. W związku z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Przedsięwzięcie nie wymaga wycinki drzew. Istniejący drzewostan należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi pni, nie magazynować materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach, w szczególności takich, które mogłyby być szkodliwe dla korzeni jak np. cement, impregnaty, środki chemiczne itp., minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych w pobliżu drzew, w obrębie strefy korzeniowej prace wykonywać ręcznie.

Droga nie koliduje z istniejącymi urządzeniami melioracyjnymi oraz ciekami wodnymi. Planowane roboty w sąsiedztwie tych elementów polegają jedynie na pracach powierzchniowych (bez wykonywania robót ziemnych). Nie przewiduje się budowy, remontu czy też przebudowy istniejących przepustów oraz mostów.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie przy założeniach przyjętych w KIP, będzie mieć charakter lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.