

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja będzie obejmowała przebudowę drogi gminnej ul. Załawie o całkowitej długości ok. 1034m, skrzyżowania tej ulicy z ul. Gregłów oraz ul. Śląską oraz częściową przebudowę ul. Ogrodowej (26,31m) oraz ul. Lipowej (22,16m). Całkowity obszar inwestycji będzie stanowił 1,24ha. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w ciągu ulicy Załawie w miejscowości Babice, gmina Oświęcim, powiat oświęcimski, województwo małopolskie.

STAN ISTNIEJĄCY

Istniejąca jezdnia asfaltowa posiada zróżnicowany stan techniczny. Największe oznaki degradacji nawierzchni można zaobserwować na odcinku biegnącym od skrzyżowania z ulicą Gregłów aż do przepustu cieką Dopytyw spod Brzezinki. Odcinek ten odznacza się niskim współczynnikiem zabudowy działek, dominują tutaj tereny zielone. Na odcinku za przepustem dominuje zabudowa jednorodzinna o dużym stopniu zagęszczenia.

W stanie istniejącym droga nie posiada chodnika dla pieszych, ścieżki rowerowej oraz widocznego pobocza. Nie istnieje więc żadna segregacja ruchu pieszego od samochodowego. Droga jest szczególnie wąska, samochody zmuszone są zjeżdżać na tereny zielone, aby się wyminąć.

Zjazdy do posesji posiadają zróżnicowaną strukturę. Tylko część domów posiada zjazdy utwardzone z kostki brukowej o dobrym stanie technicznym. Pozostała część domów posiada zjazdy z gruntu rodzimego lub zjazdy wysypane kruszywem.

Na całej długości inwestycji występuje zabudowa jednorodzinna oraz częściowo tereny rolnicze. Zadrzewienia widoczne są w części drogi bliższej skrzyżowaniu z ulicą Gregłów.

ZAKRES ROBÓT

Zakres robót obejmuje przebudowę nawierzchni asfaltowej, budowę chodnika jednostronnego, budowę zjazdów zwykłych do posesji, budowę pobocza z kruszywa.

Projektowana infrastruktura techniczna to: kanalizacja deszczowa grawitacyjna wraz z pojedynczym odcinkiem tłocznym, kompletna przepompownia ścieków, instalacja oświetlenia ulicznego, przebudowa sieci napowietrznych telekomunikacyjnej oraz elektroenergetycznej. Nie przewiduje się przebudowy sieci wodociągowej oraz gazowej.

Planuje się wykonanie następujących prac w pasie drogowym (przedstawione parametry mogą ulec zmianie na etapie sporządzania dokumentacji projektowej):

- a) Przebudowa jezdni w postaci nawierzchni asfaltowej posiadająca uregulowane pochylenie poprzeczne nawierzchni wynoszące 2% w jednym kierunku, jedna jezdnia z dwoma

pasami ruchu przeznaczonymi do ruchu w przeciwnych kierunkach o szerokości pasa ruchu 2,00-2,25m oraz całkowitej szerokości jezdni 5,00-5,50m;

b) Budowa obramowania elementów drogi:

- krawężników betonowych, wyniesionych 15x30cm wraz z budową ław betonowych;
- krawężników betonowych, najazdowych 15x22cm wraz z budową ław betonowych;
- budowa oporników betonowych 12x25cm wraz z budową ław betonowych;
- budowa obrzeży betonowych 8x30cm wraz z budową ław betonowych;

c) Budowa oraz przebudowa istniejących zjazdów zwykłych indywidualnych w celu uregulowania i dostosowania ich wysokości względem przebudowywanej jezdni, zjazdy będą wykonane z kostki brukowej;

d) Budowa chodników z kostki brukowej o szerokości 2,15m (2,38m z obrzeżem oraz krawężnikiem drogowym);

e) Budowa poboczy z kruszywa o szerokości 0,75m.

STOSOWANE TECHNOLOGIE

Realizacja inwestycji będzie się odbywać przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania.

Stosowana technologia będzie technologią typową dla budownictwa drogowego z jednoczesną dbałością o zastosowanie najnowszych, dostępnych metod skutkujących niższym zużyciem energii oraz materiałów, co przekłada się na mniejszy wpływ na środowisko naturalne.

WODY, ŚCIEKI

Wody opadowe i roztopowe będą wprowadzane do wpustów deszczowych przy użyciu wyprofilowanych na jezdni pochyleń poprzecznych, następnie poprzez przykanaliki deszczowe będą wprowadzane do studni deszczowych. Projektowanym systemem kolektorów deszczowych wody burzowej, woda będzie prowadzona do wylotów a następnie zrzucana do pobliskiego cieku Dopływ spod Brzezinki.

Budowę dwóch wylotów kanalizacji deszczowej projektuje się po obu stronach cieku. Wylot będzie składać się z prefabrykowanej betonowej ścianki czołowej przeznaczonej dla rur o średnicach DN400mm oraz DN500mm, wyposażonej w klapę zwrotną. Dodatkowo nad ścianką czołową planuje się budowę przelewu awaryjnego o ścianie czołowej z tworzywa sztucznego dla rury o średnicy DN200mm.

W czasie przedsięwzięcia woda transportowana będzie spoza placu budowy przy pomocy beczkowsów. Woda wykorzystywana w celach socjalno-bytowych w formie ścieku bytowego zostanie gromadzona w szczelnych pojemnikach na zapleczu budowy a następnie będzie sukcesywnie wywożona odpowiednio przeznaczonymi do tego pojazdami do oczyszczalni ścieków.

W trakcie realizacji inwestycji woda będzie głównie używana w procesach technologicznych, pielęgnacji betonu, próbach szczelności, płukania kanałów oraz w celach higienicznosanitarnych.

Bezpośrednio przez teren inwestycji przepływa ciek o charakterze naturalnym „Dopływ spod Brzezinki”. Szerokość odcinka wynosi 1,5m-5,0m.

Rozpatrywany obszar inwestycji znajduje się w obrębie zlewni Jednolitych Części Wód Powierzchniowych Rzecznych – Wisła od zbiornika Goczałkowice do Przemszy.

POWIETRZE

Inwestycja spowoduje zwiększone oddziaływanie w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza tylko na etapie realizacji. Będzie to oddziaływanie o charakterze chwilowym. Taki stan rzeczy będzie wynikał ze zwiększonej ilości spalin wytwarzanych przez użytkowany sprzęt budowlany. Okresowo pojawią się samochody dostarczające materiały budowlane. Z pracą tych urządzeń oraz ruchem pojazdów związane są emisje zanieczyszczeń pyłowo-gazowych takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu, pył (w tym pył zawieszony PM10), dwutlenek siarki, ołów, węglowodory alifatyczne i aromatyczne oraz benzen. Ilości emitowanych zanieczyszczeń są zmienne i zależne przede wszystkim od rodzaju i zużycia paliwa.

Wpływ inwestycji na powietrze atmosferyczne będzie znikomy i nie wpłynie znacząco negatywnie na otoczenie. Rozbudowa przedmiotowej drogi będzie wiązać się z okresowym, nieznacznym (niezauważalnym ze względu na tło) zwiększeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Nie będzie powodować emisji w ilościach stwarzających wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych stężeń (określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 Nr 16 poz. 87)).

Z uwagi na znacząco lepszą nawierzchnię drogi po jej przebudowie należy przewidywać, iż na etapie eksploatacji inwestycja będzie w mniejszym niż dotychczas wymiarze oddziaływać na powietrze atmosferyczne, szczególnie jeśli chodzi o zapylenie powietrza.

KLIMAT

Inwestycja nie będzie miała wpływu na klimat ze względu na skalę oraz charakter przedsięwzięcia. Ingerencja w powierzchnię ziemi będzie ograniczona wyłącznie do obszaru już przekształconego i pozostającego pod wpływem działalności człowieka, w związku z tym oddziaływanie to należy uznać za znikome. Inwestycja będzie realizowana po starym śladzie drogi (zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego), a więc nie będzie nowym elementem w krajobrazie.

POWIERZCHNIA ZIEMI

Ingerencja w powierzchnię ziemi będzie dotyczyć wykopów pod elementy konstrukcyjne jezdni oraz pod montaż niezbędnej infrastruktury technicznej. Nie przewiduje się znaczącego zróżnicowania pod względem zmiany poziomu istniejącego terenu.

HAŁAS

Na etapie budowy hałas będzie generowany przez ruch maszyn budowlanych. Hałas rozłożony będzie liniowo, wzdłuż całej inwestycji i nie będzie miał charakteru punktowego w związku z tym ekspozycja na hałas będzie chwilowa. Z dbałości o zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasów prace budowlane będą wykonywane w godzinach dziennych od godz. 6:00-22:00.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów natężenia dźwięku na etapie eksploatacji.

ENERGIA

Budowa drogi nie dotyczy budowy instalacji i nie jest związana z żadnym procesem technologicznym mogącym emitować energię w postaci ciepła do środowiska czy elektryczności. Ciepło może być emitowane do środowiska przez silniki spalinowe samochodów biorących udział w lokalnym ruchu drogowym. Stan po realizacji inwestycji nie zmieni się względem stanu istniejącego.

ZAGROŻENIE POWAŻNĄ AWARIĄ / KATASTROFĄ BUDOWLANĄ

Poprawne zrealizowanie prac budowlanych zgodnie z projektem budowlanym oraz szczegółową specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych, nadzór wykwalifikowanej kadry nad pracami budowlanymi oraz wykonawstwo zgodne ze sztuką inżynierską zapewniają możliwie najwyższy stopień bezpieczeństwa tym samym ograniczając do minimum możliwość wystąpienia katastrofy budowlanej.

Gładki profil terenu oraz stosunkowa duża przestrzeń pasa drogowego na obecnym etapie nie zakłada konieczności kształtowania wysokich skarp oraz konstrukcji oporowych co wyklucza możliwość osunięcia się ziemi.

Poprawienie stosunków wodnogruntowych poprzez budowę rozwiniętej sieci kanalizacji deszczowej niweluje ryzyko wystąpienia powodzi i podtopień obszarów mieszkalnych.

ODPADY

Odpady niezdatne do wykorzystania, będą selektywnie zbierane i przechowywane w odpowiedni sposób (zabezpieczone przyzmy, szczelne kontenery). Następnie odpady takie będą odbierane przez firmy zajmujące się gospodarowaniem odpadami i z wykorzystaniem dostępnych technologii będą sortowane, kierowane do ponownego wykorzystania, odzysku ewentualnych surowców lub unieszkodliwiania.

Odpady komunalno-bytowe, będą selektywnie zbierane i wywiezione przez specjalistyczne firmy posiadające do tego odpowiednie uprawnienia.

ROZBIÓRKA ISTNIEJĄCEJ DROGI

W ramach inwestycji planuje się rozbiórkę istniejącej nawierzchni mineralno-asfaltowej oraz nawierzchni betonowych. Na etapie budowy możliwe, że znajdzie konieczność przebudowy istniejących urządzeń infrastruktury technicznej. Na obecnym etapie nie można stwierdzić, gdzie i jakie to będą sieci. Możliwe są kolizje z następującymi sieciami: sieć wodociągowa, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna.

Oddziaływania związane z rozbiórką będą miały charakter okresowy, a przy dobrej organizacji prac oraz zaplecza budowy powinny być one krótkotrwałe. Wspomniane prace w przypadku analizowanej inwestycji nie będą zatem powodować znaczącego oddziaływania na środowisko.

/-/ z up Wójta
Anna Fajfer
Kierownik Wydziału
Ochrony Środowiska