

1) Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie ulic Sportowej i Białej Góry w miejscowości Zielonki Wieś, gmina Stare Babice, na odcinku od ul. Jakubowicza do ul. Warszawskiej w miejscowości Zielonki Wieś, Zielonki Parcele oraz Lipków. Łącznie powierzchnia terenu objętego przedmiotową inwestycją drogową wynosi ok. 24700 m².

Obecnie ulica Sportowa oraz ulica Białej Góry posiadają jezdnie asfaltową o szerokości ok. 6 m.

W ramach inwestycji planowane są następujące roboty:

- wymiana konstrukcji jezdni ul. Sportowej i Białej Góry;
- przebudowa skrzyżowania ul. Sportowej i Białej Góry;
- budowa chodnika po zachodniej stronie ulicy Sportowej oraz budowa chodników po obydwu stronach ul. Białej Góry;
- budowa ścieżki rowerowej po wschodniej stronie ul. Sportowej oraz ciągu pieszo – rowerowego po wschodniej stronie ul. Białej Góry;
- budowa wlotów dróg gminnych, krzyżujących się z ul. Sportową;
- budowa peronów przystankowych;
- budowa zjazdów do posesji;
- budowa przepustów pod zjazdami, ścieżką rowerową oraz drogami poprzecznymi;
- reprofiliacja istniejących rowów chłonno – odprowadzających oraz budowa nowych rowów.

Ulice Sportowa oraz Białej Góry są ulicami kategorii gminnej klasy L – droga lokalna, o łącznej długości ok. 1400 m. Ulice Sportowa i Białej Góry wraz z ul. Jakubowicza tworzą ciąg ulic łączący ulicę Mościckiego (droga powiatowa) w Lipkowie z ulicą Warszawską (droga wojewódzka nr 580) w miejscowości Zielonki Wieś. Projektowane ulice będą wykonane z asfaltobetonu i będą posiadały jezdnię o szerokości 6 m wraz z chodnikami z kostki betonowej: prawostronnym o szerokości 2 m położonym po prawej stronie ul. Sportowej i obustronnym wzdłuż ul. Białej Góry (o szerokości 1,5 - 2,0 m) oraz ścieżkę rowerową (z asfaltobetonu) o szerokości 2,0 m położoną po lewej stronie jezdni (wzdłuż ul. Białej Góry przechodzącą w ciąg pieszo – rowerowy z kostki betonowej, o szerokości 3,50 - 4,00 m). W ramach inwestycji zostanie wzmocnione istniejące podłoże poprzez wykonanie warstwy z kruszywa stabilizowanego cementem oraz wykonana zostanie warstwa mrozoodporna, a także podbudowa jezdni, zjazdów, chodnika, ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-rowerowego. Zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej. W ramach inwestycji wykonane zostaną wloty wszystkich dróg gminnych krzyżujących się z ul. Sportową oraz ul. Białej Góry. Jezdnie dróg poprzecznych zaprojektowano o szerokości 5,00 – 6,00 m, a krawężnik na włączeniu do ulicy głównej wyokrąglony zostanie łukami o promieniu R=6m. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kołowego zostanie skorygowana geometria skrzyżowania ulic Sportowej i Białej Góry. Ulica Białej Góry włączona zostanie do ul. Sportowej pod kątem ok. 88°, krawężnik wyokrąglony zostanie łukami o promieniu R=6m, a jezdnie ul. Białej Góry w obrębie skrzyżowania poszerzona zostanie do szerokości 8 m. W celu poprawy obsługi komunikacyjnej miejscowości Zielonki Wieś, w obrębie skrzyżowania ul. Sportowej i Pogonowskiego zaprojektowano dodatkową parę przystanków autobusowych. Wykonane zostaną również urządzenia bezpieczeństwa ruchu: bariery ochronne stalowe oraz balustrady wzdłuż ścieżki rowerowej. W obrębie przepustu pod koroną drogi po prawej stronie drogi zaprojektowano barierę-poręcz zabezpieczającą ruch pieszy. W celu połączenia projektowanej ścieżki rowerowej z istniejącym ciągiem pieszo – rowerowym położonym po południowej stronie ul. Warszawskiej, wprowadzone zostaną niewielkie korekty w ukształtowaniu istniejącej wyspy położonej na ul. Warszawskiej oraz w istniejącym oznakowaniu poziomym i pionowym w obrębie skrzyżowania ul. Warszawskiej i Białej Góry. W obrębie przebudowywanej ul. Sportowej znajdują się dwa rowy melioracyjne: Z-7 oraz Z-7/6. W ramach zadania planowana jest budowa dwóch nowych przepustów pod ścieżką rowerową o średnicy 60 cm oraz 2x60cm (na rowach Z-7 i Z-7/6) oraz przebudowa przepustu pod istniejącym zjazdem, o średnicy 60cm (na rowie Z-7/6).

W bezpośrednim sąsiedztwie realizowanej inwestycji w przeważającej większości występuje zabudowa jednorodzinna. Wzdłuż ul. Białej Góry lokalnie (w rejonie skrzyżowania ul. Białej Góry i Warszawskiej) znajduje się zabudowa usługowa, natomiast po wschodniej stronie ul. Białej Góry – rekreacyjna (boisko sportowe).

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Z uwagi na zakres, lokalny charakter drogi i dotychczasowy jej przebieg nie przewiduje się możliwości kumulacji oddziaływań z innych źródeł. Zarówno na terenie jak i w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia brak jest innych realizowanych i zrealizowanych przedsięwzięć, których oddziaływania mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie znacząco na stopień bioróżnorodności terenu objętego zakresem przewidzianych prac budowlanych.

W trakcie budowy będą wykorzystane przede wszystkim woda, energia elektryczna oraz materiały budowlane jak beton asfaltowy, kruszywo, pospółka, krawężniki, obrzeża, beton i rury.

Eksploatacja drogi nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw, czy też wody, za wyjątkiem sytuacji napraw i konserwacji drogi.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza, spowodowana pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów transportujących materiały budowlane. Uciążliwości te będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Emisja hałasu na etapie budowy będzie miała charakter zmienny i przemijający. Prace budowlane prowadzone będą w godzinach dziennych. Na etapie realizacji zostaną podjęte działania organizacyjne i techniczne służące wyeliminowaniu potencjalnych negatywnych oddziaływań na wody podziemne i powierzchniowe, tj. zaplecze zostanie wyposażone w przenośne toalety, które będą opróżniane przez uprawnione podmioty. Odpady powstałe na etapie realizacji inwestycji będą magazynowane selektywnie, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Planowana inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na stan powietrza atmosferycznego.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu pochodzących z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów oraz rodzaj stosowanego paliwa i budowa silnika.

Z uwagi na charakter planowanego połączenia drogowego, stwierdza się, że na etapie eksploatacji obowiązujące normy jakości środowiska będą dotrzymane (oddziaływania spowodowane emisją substancji do powietrza spowodowane ruchem pojazdów stanowią emisję niezorganizowaną na którą zarządzający drogą nie ma wpływu). Oddziaływania inwestycji na etapie eksploatacji nie spowodują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Budowa nowej nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu, co może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza i emisji hałasu.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje budowę nowej nawierzchni drogi, co ma na celu poprawę parametrów technicznych i użytkowych istniejącej drogi oraz komfortu jazdy, a także bezpieczeństwo ruchu kołowego i pieszego poprzez wykonanie nowej nawierzchni drogi, chodników ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych.