

Karta Informacyjna przedsięwzięcia

- zgodnie z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008r.
 - o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zmianami),
- umożliwiającą analizę kryteriów, o których mowa w art.63 ust.1 cyt. Ustawy,
- uwzględniającą dostępne wyniki innych ocen wpływu na środowisko.

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Projektowane przedsięwzięcie dotyczy zadania:

„ Przebudowa drogi transportu rolnego w Mstowie, Gmina Mstów
od km 0 + 000,00 do km 1 + 554,50 ”.

Przebudowę drogi podzielono na dwa etapy:

I Etap – od km 0 + 000,00 do km 0 + 250,00,

II Etap – od km 0 + 250,00 do km 1 + 554,50

Droga wewnętrzna (KDW) o ustalonej na chwilę obecną kat. ruchu KR – 1 relacji Mstów – Małusy Wielkie zlokalizowana jest w południowej części Mstowa, Gmina Mstów, powiat częstochowski, woj. śląskie.

Utwardzona o nawierzchni nieulepszanej (grunt, tłuczeń, rumosz skalny) od m. Mstów do obrębu Małusy Małe, następnie do m. Małusy Wielkie.

Projektowana droga przebiega po terenie administrowanym przez Gminę Mstów, ul. Gminna 14, 42 – 244 Mstów.

Stanowi komunikację do pól dla mieszkańców Mstowa i Małus Małych.

Użytkowana jest przez rolników, ponieważ prowadzi w rejon dużych obszarów rolnych.

Początek przedmiotowej przebudowy będzie od istniejącego zjazdu publicznego z drogi wojewódzkiej nr 786 o nawierzchni asfaltobetonowej, natomiast koniec - połączony z drogą śródpolną o nawierzchni z rumoszu skalnego.

W liniach rozgraniczających (załącznik – mapa zasadnicza w skali 1:1000

zaznaczono przedmiotową inwestycję - rys. nr 1-etap I i rys. nr 2 i 3 - etap II.

Projektowana przebudowa drogi transportu rolnego przebiegać będzie na działkach ewidencyjnych w gminie Mstów

- w pasie drogi o nr ewid. działki **1470 i 978 /2** – obręb Mstów (19),
(właściciel: Gmina Mstów, ul. Gminna 14, 42 – 244 Mstów)

- w pasie drogi o nr ewid. działki **264** – obręb Małusy Małe (15),
(właściciel: Gmina Mstów, ul. Gminna 14, 42 – 244 Mstów)

zgodnie z uproszczonym wypisem z ewidencji gruntów.

Numery działek przylegających do inwestycji:

- obręb (19) Mstów: 943/5, 977/4, 978/1, 978/3, 1346/1, 1393, 1431,

- 1432, 1471, 1472/3, 1472/4, 1472/1, 1473, 1474, 1475, 1476, 1477, 1478, 1480/1 - dla etapu I.
- obręb (19) Mstów: 1346/2, 1386, 1387, 1388, 1390, 1391, 1392, 1434, 1443, 1444, 1445, 1446, 1447/1, 1447/2, 1450, 1451, 1452, 1453, 1454, 1455, 1456, 1457, 1458, 1459, 1460, 1461, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1467, 1482, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1530, 1533. - dla etapu II.
 - obręb (15) Małusy Małe : 93, 94/2, 95, 97, 98, 100, 101, 102/1, 102/2, 103, 104/1, 104/2, 105/1, 105/2, 106, 107, 108, 109, 117, 118, 119/1, 119/2, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 273 - dla etapu II.

Zarząd Gminy Mstów sporządził Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla miejscowości :

Mstów – sołectwo Mstów:

- Uchwała nr XXI/153/2016 Rady Gminy Mstów z dnia 24.06 2016 r. i obejmuje działki nr 978/2 i nr 1470.

Małusy Małe – sołectwo Małusy Małe:

- Uchwała nr XIII/115/2015 Rady Gminy Mstów z dnia 30.12 2015 r. i obejmuje działkę nr 264.

Podstawą polityki przestrzennej gminy Mstów jest MPZP - ustala cele rozwoju, kierunki zagospodarowania przestrzennego, politykę przestrzenną i instrumenty jej realizacji.

Charakterystyka stanu istniejącego .

Jest to droga wewnętrzna, gospodarcza, klasy KDW jednojezdniowa o różnych szerokościach od 2,50 m do 4,00 m, prowadzi ruch lokalny o małym natężeniu ruchu do terenów rolnych.

Na początku opracowania nawierzchnia tłuczniowa, względnie utrzymana, natomiast na dalszym terenie śródpolnym droga utwardzona o nawierzchni nieulepszanej (grunt, tłuczeń, rumosz skalny)

Istniejąca infrastruktura drogowa na terenie śródpolnym jest nie zadowalająca. Występują głębokie wyboje, zapadnięcia, nierówności i koleiny, a w okresach opadów i roztopów przejezdność sprzętu rolniczego staje się niemożliwa.

W rejonie działki nr 1460 występuje ogrodzenie z siatki na słupkach betonowych na długości ok. 50,00mb. Ogrodzenie to będzie kolidować z projektowaną drogą asfaltobetonową, należy zdemontować i ustawić poza pasem drogowym.

Na odcinku od km o + 000,00 do km. 0 + 250,00 – etap I występuje uzbrojenie podziemne i nadziemne, gdyż jest w strefie zabudowy.

Uzbrojenie podziemne stanowią w pasie drogi:

- sieć wodociągowa wD 300 mm, wD 110 mm z przyłączami w 40 mm,
- sieć gazowa gD 50 mm i przyłącza gD 25 mm
- kanalizacja sanitarna KsD 200 mm z przyłączami KsD160 mm,
- kablowa sieć energetyczna eND - (rejon zjazdu publicznego),
- kablowa sieć telekomunikacyjna t.

Uzbrojenie nadziemne stanowi napowietrzna linia energetyczna, oświetleniowa.

Na odcinku od km 0 + 250,00 do km 1 + 554,50 – etap II brak istniejącego uzbrojenia podziemnego i nadziemnego.

Proponowane rozwiązanie nie powoduje kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym i nadziemnym.

Z drogi wody opadowe skierowane są na przyległy teren poprzez spadki poprzeczne i podłużne, jak i również do istniejących płytkich rowów przydrożnych koniecznych do renowacji.

Szerokość pasa drogowego jest zróżnicowana i wynosi :

- od km 0 + 000,00 do km 0 + 160,00 od 7,00 – 8,70 – 11,00 m,
- od km 0 + 160,00 do km 0 + 250,00 od 11,00 – 22,00 m,
- od km 0 + 250,00 do km 0 + 624,00 od 17,00 – 20,0 m,
- od km 0 + 624,00 do km 1 + 554,50 od 4,50 – 6,20 – 9,00 m.

Skala przedsięwzięcia:

Zakres przebudowy drogi transportu rolnego obejmuje :

- wykorzystanie istniejącej podbudowy z kruszywa kamiennego z wykonaniem dwóch warstw asfaltobetonu,
- roboty ziemne – korytowanie wraz z przemieszczeniem i transportem urobku na odl. 5 km,
- wzmocnienie podłoża na poszerzeniach poprzez stabilizację gotową mieszanką z cementem 1,5 – 2,5 Mpa przy istniejącym rumoszu skalnym.
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację podłoża gruntowego cementem przy użyciu zespołu do stabilizacji – 1,5 – 2,5 Mpa w korycie drogi,
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego i nawierzchni asfaltobetonowej w dwóch warstwach,
- wykonanie obustronnych poboczy utwardzonych kruszywem kamiennym,
- wykonanie mijanek o pełnej konstrukcji,
- wykonanie renowacji płytkich rowów chłonnych ze spadkiem w kierunku terenu przylegającego,
- zabezpieczenie i regulacja istniejącego uzbrojenia podziemnego w strefie zabudowy,
- remont istniejącego ścieku z korytek,
- zagospodarowanie przyległego terenu przy projektowanej drodze i rowach poprzez plantowanie i obsianie trawą.

Pozostałe istniejące elementy infrastruktury technicznej pozostają bez zmian.

Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

- obszary wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary j. wyżej.

- obszary wybrzeży i środowisko morskie – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary j. wyżej.
 - obszary górskie lub leśne – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary górskie i leśne.
 - obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód – w rejonie drogi nie występuje strefa ochronna ujęć wód.
 - obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary j. wyżej.
 - obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary j. wyżej.
- Szlaki i korytarze migracji zwierząt nie zaobserwowano.
- obszary, na których standarty jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia – nie wystąpią przekroczenia standardów jakości środowiska w stosunku do stanu istniejącego w związku z projektowanym przedsięwzięciem inwestycji.
 - obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – inwestycja ta jest także neutralna w stosunku do zabytków geologicznych, obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe.
- Obszar znajduje się w granicy Parku Krajobrazowego "Orlich Gniazd". Przedsięwzięcie nie naruszy zasad ochrony walorów krajobrazowych oraz wartości kulturowych i przyrodniczych objętych ochroną prawną określonych w Uchwale nr IV/48/2/2014 Sejmiku Województwa śląskiego z dnia 10.03.2014 w sprawie ustanowienia planu ochrony Parku Krajobrazowego "Orlich Gniazd".
- gęstość zaludnienia – w sąsiedztwie planowanej inwestycji występują tereny rolnicze, jedynie w strefie zabudowy zgodnie z MPZP – sołectwo Mstów występuje zabudowa 3 budynków jednorodzinnych.
 - obszary przylegające do jezior – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary j. wyżej.
 - uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – w pasie drogowym i sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary j. wyżej.

Przebudowa drogi transportu rolnego nie wpłynie na pogorszenie środowiska. Przewidywany termin realizacji inwestycji wraz z jego zakończeniem przewiduje się w III kwartale 2021 r.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

W pasie drogowym znajdują się małe drzewka owocowe i samosiejki i krzewy, które w miarę możliwości zostaną, a w przypadku kolizji z przedmiotową inwestycją będzie należało je usunąć.

Teren przyległy po wykonanych robotach drogowych zostanie uprzątnięty, zagospodarowany poprzez plantowanie, uzupełnienie ziemią i obsianie trawą.

Przewidywana powierzchnia do zagospodarowania poprzez plantowanie to **ok. 3113,00 m² (0,31 ha).**

Zestawienie projektowanych nawierzchni utwardzonych i tereny zielone:

jezdnia z asfaltobetonu	– ok. 5 891,00 m ² ,
powierzchnia poboczy szer. 0,75	– ok. 2 260,00 m ² ,
powierzchnia zjazdów z kruszywa strefa zabudowy	– ok. 60,00 m ² ,
tereny zielone	– ok. 3 113,00 m ² .

Razem 11 324,00 m².

Przewidywana całkowita powierzchnia pod inwestycję **ok. 11 324,00 m² (1,13 ha)** z powierzchnią przyległego terenu do plantowania.

3. Rodzaj technologii.

Planowana przebudowa drogi transportu rolnego w miejscowości Mstów ma na celu poprawienie stanu istniejącego, wraz z uporządkowaniem przylegającego terenu.

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim odpowiadać powinny drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz.124 tekst jednolity), oraz ustaleniami z Inwestorem Gminą Mstów zaprojektowano przebudowę drogi transportu rolnego o następujących **parametrach technicznych**:

Klasa techniczna drogi	– (KDw wewnętrzna -transportu rolnego- KR -1),
Prędkość projektowa	– 50 km/h,
Obciążenie nawierzchni	– 100 kN/oś,
Szerokość jezdni	– 3,50 m (2*1,75 m), na łukach szer. 4,50 m spadki do 3%
Spadek jezdni jednostronny	– 2%
Spadki na łukach	– do 3%
Mijanka	– długość 25,0 mb, szer. 1,50 m, całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,0 m, skosy wjazdowy i wyjazdowy 1:2
Jezdnie	– asfaltobeton, dwie warstwy.
Pobocze utwardzone kruszywem	– szer. 2*0,75 m,
Spadek poboczy	– 6 – 8 %,

Odwodnienie jezdni - powierzchniowo spadkami podłużnymi i poprzecznymi na teren przylegający do płytkich opływowych rowów chłonnych gł. do 30 cm, natomiast w rejonie szerszego pasa drogowego do stniejących rowów, które należy oczyścić z namułu – odprowadzenie wód poprzez istniejący sciek.

Konstrukcję drogi transportu rolnego zaprojektowano w oparciu o:

- wytyczne techniczne projektowania obiektów i urządzeń budownictwa specjalnego w zakresie komunikacji,
- uzgodnienia z inwestorem.

Podstawowe parametry techniczne drogi :

Podstawowe parametry rozwiązania drogowego :

Całkowita długość drogi $L = 1554,50$ mb

(I etap $L = 250,00$ m ; II etap $L = 1304,50$ m

- wytyczenie punktów głównych trasy w osi drogi po uprzednim wyznaczeniu pasa drogowego - (oś według osi współrzędnych).
- oczyścić teren poprzez karczowanie i usunięcie drzewek, krzewów, korzeni (samosiejki) ze spalaniem lub transportem na odległość 2 km.
- korytowanie na całej szer. drogi i na poszerzeniach wraz z przemieszczeniem z transportem zbędnego urobku na odległość 5 km – $1363,23 \text{ m}^3$.
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne – pow. $6352,00 \text{ m}^2$.
- wykorzystanie istniejącej podbudowy z kruszywa kamiennego z wykonaniem profilowania od km 0 + 000,00 do km 0 + 085,00 – pow. $380,00 \text{ m}^2$,
- wzmocnienie podłoża na poszerzeniach poprzez stabilizację gotową mieszanką z cementem 1,5 – 2,5 Mpa gr. 20 cm przy istniejącym rumoszu skalnym od km 0 + 250,00 do km 0 + 831,50, na całej szerokości : od km 0 + 085,00 do km 0 + 250,00 – całkowita pow. $1562,00 \text{ m}^2$.
- wykonanie stabilizacji podłoża gruntowego cementem przy użyciu zespołu do stabilizacji - 1,5 – 2,5 Mpa gr 20 cm w korycie drogi: od km 0 + 831,50 do km 1 + 554,50 – pow. $2920,00 \text{ m}^2$.
- wykonanie dolnej warstwy podbudowy z kruszywa kamiennego gr. 15 cm o frakcji 31,5/63 mm – pow. $5972,00 \text{ m}^2$.
- wykonanie górnej warstwy podbudowy z kruszywa kamiennego gr. 5 cm o frakcji 0/31,5 mm – pow. $5972,00 \text{ m}^2$.
- skropienie podbudowy tłuczniovej emulsją asfaltową szybko – rozpadową w ilościach zgodnych z Polską Normą tj. $0,8 \text{ kg/m}^2$ – pow. $6132,00 \text{ m}^2$.
- warstwa wiążąca – wyrównawcza - beton asfaltowy AC 16 W gr. 4 cm na bazie asfaltu 50/70 według WT - 2 z 2010 – KR – 3 – pow. $6132,00 \text{ m}^2$.
- skropienie warstwy asfaltowej emulsją asfaltową szybko – rozpadową w ilościach zgodnych z Polska Normą tj. $0,5 \text{ kg/m}^2$ – pow. $5891,00 \text{ m}^2$.
- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S gr. 4 cm na bazie asfaltu 50/70 według WT – 2 z 2010. - KR – 3 – pow. $5891,00 \text{ m}^2$.
- na całej długości drogi krawędź jezdni zeskosować i zabezpieczyć asfaltem D – 70 na szer.10 cm.
- odwodnienie powierzchniowe zaprojektowano spadkami poprzecznymi i podłużnymi na przyległy teren.
- wykonanie mijanek o wymiarach: długość 25,0 mb, szer. 1,50 m, całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,0 m, skosy wjazdowy i wyjazdowy 1:2 – pow. $3 \cdot 42,00 \text{ m}^2 = 126,00 \text{ m}^2$.
od km 0 + 450,00 do km 0 + 475,00 strona lewa,
od km 0 + 890,00 do km 0 + 915,00 strona prawa,
od km 1 + 415,00 do km 1 + 440,00 strona lewa.
- pobocza utwardzone $2 \cdot 0,75$ m – z kruszywa kamiennego o frakcji 0/31,5 mm gr. 15 cm – pow. $2260,00 \text{ m}^2$,

- zjazdy w strefie zabudowy utwardzone z kruszywa kamiennego o frakcji 0/31,5 mm gr. 15 cm – pow. 60,00 m².
- wierzch utwardzenia poboczy i (zjazdów w strefie zabudowy) zaklinować i zamięłować tak, aby materiał nie był w stanie luźnym (dobrze zagęścić). z wyprofilowaniem skarp – pow. 2320,00 m²
- przyległy teren obsiać trawą – pow. 3113,00 m² .
- między utwardzonym poboczem, a terenem istniejącym w granicy własności wykonać renowację, zagłębienia - chłonne opływowe do głębokości 30 cm wraz z plantowaniem i obsianiem trawy – 416,02 m³ .
od km 0 + 144,41 do km 0 + 250,00 jedna strona
od km 0 + 250,00 do km 0 + 620,00 jedna strona
od km 0 + 620,00 do km 1 + 554,50 po obu stronach.
- plantowanie istniejącego terenu i skarp wraz z uzupełnieniem ziemi i obsianiem trawy – pow. 3113,00 m²
- wymiana ścieku (50*30*15) od km 0 + 047,00 do km 0 + 147,00 – 100,0 m.
- renowacja rowu na odcinku od km 0 + 250,00 do km 0 + 620,00 – rów jednostronny chłonny o długościach ok. 10,00 do 15,00 m z przerwami
- 0,4 m³/mb – 120,00 m³.
- oznakowanie pionowe. - 1 kpl.
- rozbiórka i ponowny montaż istniejącego ogrodzenia z siatki na długości L = 50,0 m po wyznaczeniu pasa drogowego.

Projektowaną trasę dostosowano do istniejącego przebiegu drogi i wyznaczono nową oś – szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu.

Przyjęte rozwiązania projektowe nie zmieniają dotychczasowych funkcji pasa drogowego tj. ciągu komunikacji kołowej.

Technologię wykonania i inne wymagania technologiczne będą podane w specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych stanowiących oddzielną część dokumentacji projektowej.

Realizacja inwestycji o nawierzchni asfaltobetonowej z utwardzonym poboczem z kruszywa oraz odwodnieniem poprzez zagłębienia – opływowe rowy chłonne gł. ok. 30 cm w pasie drogowym, przyczyni się do poprawy funkcjonalności drogi, polepszenia parametrów technicznych drogi, jak i też do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

Przewiduje się wykonanie inwestycji w większości sprzętem mechanicznym.

Budowa wymagać będzie wykorzystanie sprzętu technologicznego, niezbędnego do realizacji zadania (koparki, spycharka, zagęszczarki, sprzęt do stabilizacji, ubijaki, walce, pojazdy transportowe, poboczarka, rozkładarka mas bitumicznych) .

Sprzęt technologiczny musi być zawsze sprawny technicznie i prawidłowo obsługiwany.

Proces ten jest niezorganizowanym źródłem emisji spalin o przejściowym i krótkotrwałym charakterze i zmiennej lokalizacji podążającej za frontem robót

(roboty liniowe), nie mającej praktycznego znaczenia dla środowiska przyrodniczego rejonu.

W miejscach zbliżeń do istniejącego uzbrojenia roboty ziemne będą wykonywane ręcznie .

Do plantowania przyległego terenu zostanie użyty uprzednio wydobyty grunt z wykopu i będzie zagęszczany.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Wariant 1 – niepodjęmowanie przedsięwzięcia:

Niżej przedstawione szkodliwe oddziaływania na środowisko wynikające z przebudowy drogi transportu rolnego w Mstowie nie będą miały miejsca.

Przedmiotowa droga obecnie posiada nawierzchnię nieulepszoną (grunt, tłuczeń, rumosz skalny).

Zły stan techniczny nawierzchni poprzez wyboje, zapadnięcia i ubytki jest przyczyną licznych awarii ciągników rolnych i wszelkich pojazdów, powodem zwiększenia zużycia paliwa, a tym samym pogarsza się stan środowiska naturalnego poprzez zwiększoną emisję spalin.

Jazda po wybojach wywołuje duży problem w ruchu taboru samochodowego.

Wody opadowe gromadzą się w zaniżonych miejscach jak i też spływają po całej szerokości drogi, która nie posiada odwodnienia i powoduje to utrudnienia w ruchu kołowym.

Brak realizacji inwestycji przyczyni się do zwiększenia negatywnego oddziaływania na środowisko na terenie Gminy Mstów.

W związku z powyższym zakłada się iż wariant polegający na niepodjęmowaniu przedsięwzięcia jest nieuzasadniony pod względem ekologicznym, ekonomicznym i społecznym.

Wariant 2 – (lokalizacyjny):

Rozpatrywany ze względu na fakt, iż przedsięwzięcie inwestycyjne dotyczy przebudowy drogi transportu rolnego, poprzez wykonanie robót, które spowodują podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, trudno zmienić w tej sytuacji przebieg tej drogi, gdyż wpłynęłoby to na zmianę przedmiotu projektu .

Istniejący układ komunikacyjny jest sprawdzony i społecznie użyteczny oraz przy planowanej lokalizacji drogi nie spowoduje negatywnych skutków środowiskowych.

Wobec powyższego nie ma możliwości zastosowania innych wariantów lokalizacji, gdyż jest to niezasadne.

Wariant 3 – (technologiczny) :

Rozpatrywano nawierzchnię betonową do przebudowy drogi transportu rolnego. Wariant jest nieuzasadniony z punktu widzenia ekonomicznego, miejsce lokalizacji – teren w strefie zabudowy i poza zabudową oraz ochrona środowiska.

Wykonanie nawierzchni z asfaltobetonu korzystnie wpłynie na klimat akustyczny i poprawi bezpieczeństwo ruchu.

Wariant 4 – najkorzystniejszy dla środowiska:

Przebudowa drogi transportu rolnego na odcinku $L = 1554,50$ m w Gminie Mstów poprawi dostępność komunikacyjną i stan środowiska naturalnego w obrębach (Mstów i Małusy Małe), które są na trasie drogi jak i też w gminie. Poprawi się jakość życia mieszkańców w strefie zabudowy i ich komfort podróżowania.

Inwestycja wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne poprzez odpowiednią infrastrukturę ciągu drogowego, zmniejszenie hałasu i wibracji, eliminuje zapylenie oraz zmniejsza emisje toksyczne składników spalin samochodowych emitowanych do atmosfery.

Na etapie realizacji inwestycji, ewentualne krótkotrwałe negatywne oddziaływanie na środowisko będzie eliminowane poprzez właściwe prowadzenie robót i stosowanie nowoczesnych technologii budowlanych. Czynniki środowiskowe, społeczne i ekonomiczne przemawiają za realizacją planowanej inwestycji.

Z uwagi, iż przedmiotowe zadanie, które polega na przebudowie drogi transportu rolnego w Mstowie w istniejącym pasie drogowym nie przewiduje się wariantowania przedsięwzięcia.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Do realizacji zadania przewiduje się wykorzystanie następujących surowców i materiałów: kruszywo kamienne łamane, piasek, mieszanka kruszywa z cementem, cement, beton asfaltowy, emulsja szybko-rozpadowa, elementy betonowe drogowe i kanalizacyjne: beton, płyty ażurowe, ścieki betonowe i znaki drogowe.

Materiał sypki będzie przywożony samochodami samowyładowczymi, a pozostały skrzyniowymi. Materiały te bezpośrednio będą wbudowywane w konstrukcję nawierzchni. Ograniczeniu pylenia sprzyjać będzie okresowe (wynikające z technologii robót) zraszanie materiału kamiennego.

Paliwo użyte podczas pracy sprzętu to olej napędowy – w trakcie realizacji przedsięwzięcia wszystkie maszyny drogowe oraz środki transportowe dla przewożenia materiałów budulcowych napędzane są silnikami spalinowymi co spowoduje okresowe zwiększenie ilości zużycia paliw płynnych $20 \text{ l} / 100\text{km}$.

Energia elektryczna używana będzie jedynie do oświetlenia barakowozu i gotowania wody do celów socjalnych.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi ok. 50 kW (na 4 miesiące realizacji inwestycji).

Projektowany obiekt wymaga wykorzystania wody w trakcie układania warstw asfaltobetonowych i podbudowy na całej szerokości oraz poboczu.

Woda pobierana z sieci wodociągowej poprzez hydrant w ilości ok. 450 m^3 .

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przedsięwzięcie nie jest nowym elementem wprowadzonym do środowiska. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości środowiska w granicy pasa drogowego jak i poza granicami terenu oraz nie spowoduje uciążliwości.

Analizowany odcinek drogi transportu rolnego w Mstowie i w obrębie Małusy Małe w Gminie Mstów charakteryzuje się małym ruchem lokalnym do istniejącej zabudowy, gdyż stanowi dojazd mieszkańców do posesji. jak i też stanowi dojazd do terenów rolnych i jest łącznikiem do przylegających obrębów Małusy Małe i Małusy Wielkie.

Przebudowa istniejącej drogi ze względu na zły stan techniczny, ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi i bezpieczeństwa dla ruchu pieszego.

W związku z realizacją nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i będą miały charakter odwracalny.

Zakłada się, że sprzęt technologiczny jak koparki, spycharki, poboczarka, sprzęt do stabilizacji, walce, zagęszczarki, rozkładarka i inny sprzęt drogowy itp. podczas postoju garażować będzie na gruncie zabezpieczonym folią nieprzepuszczalną.

Barakowozy dla brygady wykonawczej wyposażone będą w toalety z zamkniętym zbiornikiem oraz umywalką bezodpływową.

W związku z tym nie przewiduje się skażenia środowiska.

Użyte do budowy materiały będą posiadały niezbędne atesty i certyfikaty.

W okresie trwania budowy podejmowane będą wszelkie działania mające na celu:

- stosowanie przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy,
- minimalizację uciążliwości, dla mieszkańców wzdłuż drogi na terenie zabudowy, wynikających z procesu technologicznego (hałas, kurz, i.t.p.).

Ponadto wykonawca robót zobowiązany będzie do właściwej organizacji robót oraz lokalizacji zaplecza, wyposażonego w środki ostrożności i zabezpieczenia przed:

- zanieczyszczeniem zbiorników wodnych i kanalizacji substancjami toksycznymi,
- zanieczyszczaniem powietrza pyłami i gazami,
- możliwością powstania pożaru.

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

W związku z przyjętym rozwiązaniem realizacji zadania przewiduje się wprowadzenie do środowiska spalin zużytego oleju napędowego oraz następujących surowców i materiałów: kruszywo łamane nowe, mieszanka

kruszywa z cementem, piasek, cement, beton, beton asfaltowy, emulsja kationowa, asfalt, elementy drogowe, ścieki betonowe, płyty ażurowe. Wszystkie materiały użyte do realizacji zadania będą posiadały niezbędne deklaracje zgodności i certyfikaty.

- a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych: - nie wystąpią.
- b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych – nie wystąpią.
- c) sposób odprowadzania wód opadowych: spadkami poprzecznymi i podłużnymi na drodze asfaltowej na przylegający teren wzdłuż drogi – do płytkich opływowych rowów chłonnych gł. do 30 cm, natomiast w rejonie szerszego pasa drogowego do stniejących rowów, które należy oczyścić z namułu – odprowadzenie wód poprzez istniejący sciek betonowy.
- d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami – nadmiar mas ziemnych będzie wywożony we wskazane miejsce. Odpady betonowe do odzysku, kierowane do producenta elementów betonowych lub do utylizacji.
- e) emisje do atmosfery oraz hałas i wibracje – poprawi się klimat akustyczny poprzez inwestycję (zmniejszy się emisja hałasu przenikającego do środowiska z ruchu pojazdów po równej nawierzchni) oraz zmniejszy się emisja zanieczyszczeń gazowo – pyłowych poprzez płynną jazdę.
- f) pozostałe emisje – nie dotyczy.
- g) ilość i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń powodujących emisje – nie wystąpi, natomiast w trakcie prac budowlanych nastąpi zwiększenie zanieczyszczeń do powietrza oraz wzrost hałasu przez maszyny budowy – emisje krótkotrwałe, po zakończeniu budowy powróci do normy.
- h) oddziaływanie na inne elementy środowiska (krajobraz, dziedzictwo kulturowe) na zdrowie ludzi: nie ma zagrożenia w środowisku przyrodniczo - krajobrazowym, kulturowym oraz inwestycja nie będzie powodować zagrożenia na zdrowie ludzi.

Inne rozwiązania chroniące środowisko.

Do rozwiązań chroniących środowisko należy zakwalifikować użyte materiały spełniające odpowiednie przepisy i wymogi, które **Producent** jest zobowiązany przestrzegać na etapie produkcji.

Na etapie budowy może wystąpić zwiększenie poziomu hałasu spowodowane pracą sprzętu budowlanego jak i też przez ciężkie pojazdy dowożące materiały budowlane.

Zaleca się, aby prace budowlane prowadzone były w godzinach (w porze dziennej).

Tereny właścicieli zajęte czasowo – pod zaplecze budowy, tereny zniszczone w czasie realizacji inwestycji będą zrekultywowane do pierwotnego stanu użytkowego.

W trakcie prowadzenia budowy wykonane zostaną zabezpieczenia pozostających drzew i krzewów oraz zabezpieczony odpowiedni nadzór nad wykonywanymi pracami.

Projektowana budowa spowoduje:

- zmniejszenie ilości pyłów emitowanych do powietrza atmosferycznego,
- zmniejszenie ilości spalin wydalanych z silników pojazdów rolniczych i samochodowych poprzez płynną jazdę,
- brak zastoin wody (kałuż) po intensywnych lub długotrwałych opadach deszczu oraz poprawę bezpieczeństwa i komfortu w jeździe,
- ujednolicenie nośności nawierzchni w całym przekroju poprzecznym i podłużnym.

Na etapie budowy oddziaływanie inwestycji na powietrze atmosferyczne będzie znikome, ze względu na małą liczbę maszyn budowlanych.

Podczas eksploatacji drogi ze względu na ruch nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych stężeń szkodliwych emitowanych przez pojazdy.

Natomiast nie spowoduje :

- zmian w stosunkach wodnych.
 - wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego.

Charakter inwestycji – lokalny.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzach ekologicznych, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Gminy Mstów, pow. częstochowski.

Powyższy projekt drogi będzie realizowany poza i proponowanymi obszarami sieci NATURA 2000.

Teren, na którym przewiduje się realizację drogi gospodarczej, dojazdowej do pól nie znajduje się na terenie prawnie chronionym

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie **Parku Krajobrazowego "Orlich Gniazd"**.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w odległości:

- 6,0 km od Rezerwatu Zielona Góra (rezerwat lesny),
- 23,0 km od Rezerwatu Sokole Góry (rezerwat lesny).

Biorąc pod uwagę lokalizację i charakter inwestycji drogowej, zarówno w fazie budowy i eksploatacji drogi nie będzie to miało negatywnego wpływu na obszary : NATURA 2000 i inne ujęte na listach rządowych.

W trakcie realizacji inwestycji zgodnie z przepisami, należy kierować się utrzymaniem równowagi przyrodniczej, ochroną walorów krajobrazowych

10. W przypadku inwestycji drogowych – wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej.

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie drogi transportu rolnego w Mstowie, która będzie przebiegać po istniejącym śladzie w pasie drogowym. Stanowi komunikację do pól dla mieszkańców Mstowa i Małus Małych.

W żaden sposób nie zmieni to jej funkcji. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego drogi poprzez wykonanie nawierzchni ulepszonej z asfaltobetonu, wykonaniu poboczy utwardzonych co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jego płynności oraz zmniejszy negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko oraz poprawi poziom życia i zdrowia okolicznych mieszkańców, jak i też poprawi dojazd do dużych terenów rolnych. Nowa nawierzchnia ograniczy emisję hałasu co będzie miało wpływ na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie drogi.

Sieci transeuropejskie – ułatwienie przepływu towarów i ludzi między krajami unijnymi poprzez łączenie krajowych sieci drogowych w większości dotyczy to dróg – autostrad i dróg pierwszej klasy.

11. Przedsięwzięcie realizowane i zrealizowane, znajdujące 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 oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie jest i nie będzie realizowana jakakolwiek inwestycja wraz z uzbrojeniem terenu.

Nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko.

Wobec powyższego przedstawienie skumulowanego oddziaływania planowanego zamierzenia na poszczególne elementy środowiska, w szczególności kumulowania się innych oddziaływań przedsięwzięć na tym obszarze jest na tym etapie trudne do ustalenia.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Prace budowlane prowadzone będą w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym z zastosowaniem surowców naturalnych przyjaznych dla środowiska i posiadających deklaracje zgodności, certyfikaty do ich stosowania.

Preferowane są technologie zakładające dowóz mieszanki asfaltobetonowej wytworzonej na wytwórni mas bitumicznych co eliminuje wytwarzanie odpadów i ogranicza wpływ budowy na środowisko.

13. Przewidywana ilość i rodzaje wytworzonych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.

Gospodarka odpadami powinna być realizowana na etapie przebudowy drogi transportu rolnego jak i też w czasie eksploatacji.

Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą w trakcie realizacji przebudowy powstawały, jest niemożliwa do określenia.

Firma, która będzie wyłoniona do realizacji inwestycji, powinna się zająć zagospodarowaniem odpadów w porozumieniu z inwestorem.

Odpady, które powstają w trakcie budowy powinny być w miarę możliwości wykorzystywane wtórnie lub usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami są to odpady pochodzące z:

- wykonywania prac ziemnych – usuwanie gruntu z wykopów, który zostanie wykorzystany na miejscu poprzez przemieszczenie mas ziemnych w granicach posiadanego terenu. Gdy brak jest możliwości zagospodarowania ziemi na miejscu, należy wywieźć w miejsce uzgodnione z lokalnymi władzami odl. ok. 5 km – w przypadku nadmiaru gruntu będą to odpady z grupy 17 05 04, 17 05 05.
- rozbiórki warstwy nawierzchni – konstrukcji drogowych – będą to odpady z grupy 17 01 01, 17 01 02, 17 03 02, 17 09 03.
Odpady betonowe do odzysku, kierowane do producenta elementów betonowych lub do utylizacji.
- przebudowy istniejącej drogi – będą to odpady z grupy 17 01 81, 17 03 01, 17 03 02, 17 03 80.
- z materiałów budowlanych – różnego rodzaju opakowania – będą to odpady z grupy 15 01 04.
- eksploatacji maszyn i urządzeń budowlanych – odpady: oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe – będą to odpady z podgrupy 13 03. oraz odpady z paliw ciekłych – będą to odpady z podgrupy 13 07.
- zaplecza budowy (budowa i likwidacja) - odpady komunalne z grupy 20 03 (niesegregowane odpady komunalne) – będą to odpady z grupy 20 03 01, 20 03 03, 20 03 07.

Transport odpadów niebezpiecznych (oleje, paliwa ciekłe) z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania powinien się odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych. Należy je przekazać specjalistycznym firmom uprawnionym do ich unieszkodliwiania.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy o odpadach (Dz. U. Z 2013 r. poz.21- Dz. U 2016 r poz. 1987) odpady z rozbiórek powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi.

Należy odpady z rozbiórki sortować celem ich odzysku. Nie nadające się do powtórnego wykorzystania skierować na składowisko na okresowe składowanie.

Odpady całkowicie nie nadające się do odzysku powinny zostać wywiezione na wysypisko.

Na placu budowy należy przewidzieć selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych.

Odpady komunalne powinny być sukcesywnie wywożone przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie zawartej umowy.

Odpady zawierające asfalt będą ponownie przetwarzane w urządzeniach i instalacjach do tego przeznaczonych, przez wyspecjalizowane firmy posiadające wymagane przepisami pozwolenia i certyfikaty.

Wykonawca robót rozbiórkowych powinien zapewnić jak najmniej uciążliwą dla powietrza technologię prac rozbiórkowych i budowlanych.

Przewiduje się zastosowanie materiałów nie posiadających szkodliwych emisji dla środowiska.

Przewożone materiały budowlane oraz grunt (urobek z wykopów) będą zabezpieczone przed pyleniem np. poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności oraz użycie wywrotek ze specjalnymi zabezpieczeniami.

Nie przewiduje się powstawania odpadów niebezpiecznych – olejów odpadowych, płynów eksploatacyjnych, sorbentów, opakowań niebezpiecznych itp.

14. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Prace rozbiórkowe prowadzone podczas realizacji inwestycji nie będą znacząco oddziaływać na środowisko.

Roboty korytowe czyli roboty ziemne pod konstrukcję na poszerzeniach, roboty ziemne przy renowacji przy wykonywaniu płytkich rowów, nieznacznie mogą wpłynąć na środowisko poprzez emisję pyłów w trakcie robót, jak i również może wystąpić hałas.

Podpis Wnioskodawcy

Tomasz Banaśkiewicz