

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 z późniejszymi 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 ulicy Górnej w Zawadzie, Gmina Mstów
od km 0 + 000,00 do km 1 + 300,00 ”.

Droga gminna nr G631029 S klasy technicznej L o ustalonej na chwilę obecną kat. ruchu KR – 1 połączona z drogą wewnętrzną w ulicy Górnej zlokalizowana jest w północno – wschodniej części Gminy Mstów w miejscowości Zawada, powiat częstochowski, woj. śląskie.

Droga stanowi jednolity ciąg komunikacyjny dwóch dróg - gminnej nr G631029 S i drogi wewnętrznej bez numeru w ulicy Górnej.

Dotyczy to odcinka drogi nr G 631029 S od pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr DW – 786 do ul. Parkowej, a następnie odcinka drogi wewnętrznej od ul. Parkowej do śródpolnej drogi w ulicy Górnej w Zawadzie. Całowita długość 1300,00 mb tj. od km 0 + 000,00 do km 1 + 300,00.

Projektowany odcinek przebiegać będzie na terenie administrowanym przez Gminę Mstów, ul. Gminna 14, 42 – 244 Mstów, natomiast realizacja po trasie istniejącej drogi asfaltobetonowej z mijankami.

W liniach rozgraniczających (załącznik – mapa zasadnicza w skali 1:500 zaznaczono przedmiotową inwestycję).

Projektowana przebudowa drogi przebiegać będzie na działkach ewidencyjnych w gminie Mstów w obrębie Zawada i Waclawów:

Drogę zlokalizowano zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mstów w granicach sołectwa Zawada zatwierdzony uchwałą nr XXVIII/216/2016 Rady Gminy Mstów z dnia 23 grudnia 2016 roku wraz z rostrzygnięciem nadzorczym nr IFIII.4131.1.15.2017 z dnia 1 lutego 2017r..

Obiekt będzie przebiegał na działkach własności j. niżej:

nr 383, 382, 380, 370, 275/22 – obręb 0025 Zawada – wł. Gmina Mstów, ul. Gminna 14, 42-244 Mstów,

nr 122, 121/1, 121, 118, 46/4, 50/1 – obręb 0023 Waclawów – wł. Gmina Mstów, ul. Gminna 14, 42-244 Mstów,

nr 125, 119/2 – obręb 0023 Waławów – właściciel nieustalony, Skarb Państwa Wody Publiczne, Rowy,

nr 332/3 – obręb 0025 Zawada – wł. dr. Skarb Państwa ,

**nr 115 – obręb 0023 Waławów – wł. Województwo śląskie ,
ul. Ligonja 46, 40 – 037 Katowice**

**nr 396/8, 396/1, 303/9, 303/5, 303/4, 281/1, 280/12, 280/11,
280/10, 278/3, 277/4, 275/24, 273/3, 272/4, 272/3, 272/2,
270/1, 269/1, 268/4, 268/3, 267/12, 267/11, 267/6, 267/5, 261/2,
131/7, 130/12, 130/11, 130/9 – obręb 0025 Zawada – działki
prywatne :zgody.**

**nr: 119/3, 53, 52, 51, 49, 48, 47, 46/5, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33/1,
32, 31, 30, 29, 28/2, 28/1, 27, 25, 23, 21, 14, 13, 1/4, 1/3, 1,2, 1/1 –
obręb 0023 Waławów – działki prywatne: zgody.**

**Na działki prywatne uzyskano zgody na wejście poprzez podpisanie
oświadczeń przez właścicieli prywatnych nieruchomości.**

Numery działek przylegających do inwestycji:

nr: 351/4, 303/8, 302/3, 283/4, 283/3, 282/4, 282/3, 279/1, 278/4, 277/6,
277/5, 276/16, 275/4, 130/6 – obręb 0025 Zawada.

Nr: 119/4, 119/3, 85, 50/3, 50/2, 46/2, 33/3, 33/2, 32, 30, 19, 18, 17, 15
- obręb 0023 Waławów.

Planowana inwestycja będzie na terenie o oznaczeniu na planie **5KD- DG (L)**
– jest to teren dla istniejących i projektowanych dróg gminnych lokalnych
zapewniających dostępność komunikacyjną terenu objętego planem w zakresie
komunikacji oraz podstawowym celem drogi jest łączenie terenów z terenami
w granicach obrębu.

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego tereny wokół planowanej
inwestycji po stronie wschodniej to w większości tereny zabudowy
mieszkaniowej jednorodzinnej o oznaczeniu – **28MN, 29MN, 30MN, 35MN,
36MN** i tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach rolnych, hodowlanych
i ogrodnich o znaczeniu **11RM**, natomiast po stronie zachodniej również
tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o oznaczeniu – **27MN, 31MN,
42MN, 32MN, 33MN** i tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach
rolnych, hodowlanych i ogrodnich o znaczeniu **10RM**,

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego występuje blisko strefa
1KOW, która nie wchodzi w inwestycję.

Wnioskowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie Otuliny Parku
Krajobrazowego "Orlich Gniazd" – o oznaczeniu **PKO** – obszar ten znajduje
się w otulinie parku na terenie której nie sporządza się planu ochrony.

Planowana inwestycja na włączeniu drogi będzie na terenie o oznaczeniu na
planie **1KD-DW(G)** – jest to teren drogi publicznej wojewódzkiej klasy
głównej zapewniającej dostępność komunikacyjną terenu objętego planem
w zakresie komunikacji.

Charakterystyka stanu istniejącego .

Jest to droga gminna (lokalna), jednojezdniowa o szerokości 3,00 m
z mijankami, prowadzi ruch lokalny o małym natężeniu ruchu.

Nawierzchnia asfaltobetonowa jest w złym stanie technicznym co utrudnia

komunikację i stwarza zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Ogólnie cały odcinek drogi charakteryzuje się znacznym stopniem zniszczenia – posiada odkształcenia, koleiny, spękania siatkowe, lokalne zapadnięcia, wykruszające się krawędzie jezdni oraz liczne ubytki nawierzchni bitumicznej, które odsłaniają podbudowę, powodując zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Spadki poprzeczne i podłużne zróżnicowane o pochyleniu jednostronnym i daszkowym nie trzymające wymaganych parametrów technicznych.

Pobocza o nawierzchni gruntowej, zawyżone, zaniżone, bez spadków w kierunku istniejącego terenu.

Zjazdy do posesji wykonane z kostki brukowej, asfaltobetonu, betonu, ale w większości posiadają nawierzchnię gruntową.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych oraz na teren przyległy do jezdni.

Szerokość pasa drogowego jest wąska i zachodzi konieczność wejścia w działki prywatne, na które jest zgoda właścicieli poprzez podpisanie oświadczeń o dysponowaniu gruntów na cele budowlane.

W ramach inwestycji przewiduje się uporządkowanie obsługi komunikacyjnej przy drodze gminnej lokalnej w ul. Górnej poprzez wykonanie nowej nawierzchni asfaltobetonowej ze zjazdami z kostki brukowej wraz z odwodnieniem.

Istniejąca infrastruktura drogowa i odwodnieniowa na w/w odcinku jest niezadawalająca.

Wzdłuż drogi na całej szerokości pasa drogowego i przylegających działek prywatnych po obu stronach występuje luźna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zabezpieczona ogrodzeniami występują tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodnich.

Wzdłuż ulic Górnej przebiegają linie sieci infrastruktury podziemnej i nadziemnej:

- sieć wodociągowa DN 100 mm wraz z przyłączami do posesji wc 32, 40 mm (zasuwy, hydranty),
- kablowa sieć energetyczna – przyłącza eNA, eN.
- napowietrzna sieć energetyczna, oświetleniowa, telekomunikacyjna,
- kablowa sieć telekomunikacyjna t ze studniami,
- sieć gazowa DN gs50 mm z przyłączami do posesji gs 40, 25 mm
- przepusty drogowe i pod zjazdami fi 300 – 500 mm

Przed przystąpieniem do prac w rejonie projektowanych sieci za pomocą ręcznych przekopów kontrolnych ustalić szczegółowy przebieg istniejącego uzbrojenia podziemnego.

W rejonie istniejącego uzbrojenia podziemnego i nadziemnego całość prac prowadzona będzie ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności i zasad BHP. W przypadku wystąpienia kolizji z istniejącym uzbrojeniem wykonane będzie jego obejście w uzgodnieniu z projektantem, inspektorem nadzoru i właścicielem uzbrojenia.

Wymagane jest zabezpieczenie kabli rurami ochronnymi po wcześniejszym

dokonaniu przekopów kontrolnych w celu uściślenia przebiegu i sprawdzeniu, czy zabezpieczenia już istnieją:

kable energetyczne za pomocą dwudzielnych rur fi 110 mm,

kable telekomunikacyjne za pomocą dwudzielnych rur fi 140 mm.

Będzie zachowana ostrożność w trakcie realizacji robót ziemnych i nawierzchniowych.

Skala przedsięwzięcia:

Zakres przebudowy drogi gminnej wraz z odwodnieniem obejmuje :

- rozbiórka podbudowy, elementów drogowych, odwodnieniowych, które kolidują z inwestycją, transport, utylizacja,
- frezowanie istniejącej nawierzchni asfaltobetonowej z transportem destruktu na odl. 5 km,
- wykonanie wykopów i nasypów z transportem urobku na odl. 5 km,
- zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia – montaż rur ochronnych fi 110 i fi 140 mm na istniejącym uzbrojeniu,
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację gruntu cementem 1,5 – 2,5 Mpa gr. 25 cm, sprzętem do stabilizacji,
- ułożenie krawężnika najazdowego 15*22 cm, obrzeża betonowego 8*30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 – w strefie przebiegu gazu, na zjazdach i dojazdach do posesji,
- warstwa dolna podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie gr. 15 cm,
- warstwa górna podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie gr. 5 cm,
- wykonanie nawierzchni z kostki brukowej gr. 8 cm na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3 cm, na konstrukcji j.wyżej - na odcinkach drogi, gdzie przebiega sieć gazowa,
- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16 W gr. 6 cm na bazie asfaltu 35/50 KR – 3/4,
- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S gr. 4 cm na bazie asfaltu modyfikowanego PMB 45/80-55 dla KR – 3/4,
- wykonanie zjazdów i dojazdów do posesji z kostki brukowej gr. 8 cm na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3 cm, podbudowie z kruszywa gr. 20 cm - do linii ogrodzeń,
- odwodnienie jezdni poprzez rów przydrożny po stronie zachodniej – rów umocniony płytami ażurowymi gr. 6 cm na betonie,
- montaż przepustów fi 400 mm pod zjazdami wraz z murkami czołowymi z kostki granitowej na betonie,
- montaż przepustów fi 500 mm pod koroną drogi wraz z prefabrykowanymi murkami czołowymi,
- montaż ścieków betonowych drogowych szer. 40 cm wraz z kratką ściekową na przepuszcie.
- montaż drenażu francuskiego fi 150 mm z odprowadzeniem do gruntu i rowu w rejonie przepustu wraz z likwidacją rowu przydrożnego.
- regulacja istniejącego uzbrojenia - zasowy, hydranty,
- wykonanie robót towarzyszących i zagospodarowanie terenu przyległego

poprzez plantowanie, humusowanie i obsianie trawą zgodnie z planem zagospodarowania terenu.

- zabezpieczenie skarp barierami drogowymi.

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, poza inwestycją, natomiast obszar ten znajduje się w otulinie parku na terenie której nie sporządza się planu ochrony.
- gęstość zaludnienia – w sąsiedztwie planowanej inwestycji zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego sołectwa Zawada występują tereny ukształtowanej i kształtującej się zabudowie o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodnich.
- 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 gminnej nie wpłynie na pogorszenie środowiska.

Przewidywany termin realizacji inwestycji wraz z jego zakończeniem przewiduje się w IV kwartale 2026 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, krzewy i samosiejki, 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 – humusem i obsianie trawą.

Przewidywana powierzchnia do zagospodarowania poprzez plantowanie to **ok. 1 590,00 m² (0,159 ha).**

Zestawienie projektowanych nawierzchni utwardzonych i tereny zielone:

jezdnia z asfaltobetonu	- ok. 4 542,00 m ² ,
jezdnia z kostki brukowej	- ok. 356,00 m ² ,
powierzchnia zjazdów z kostki brukowej	- ok. 465,00 m ²
powierzchnia poboczy szer. 0,75 – 1,0 m	- ok. 1 429,00 m ² ,
powierzchnia zjazdów z kruszywa	- ok. 265,00 m ² ,
tereny zielone	- ok. 1 590,00 m ² ,
powierzchnia rowów	- ok. 1 100,00 m ²
Razem	9 747,00 m².

Przewidywana całkowita powierzchnia pod inwestycję **ok. 9 747,00 m² (0,975 ha)** z powierzchnią przyległego terenu do plantowania.

3. Rodzaj technologii.

Planowana przebudowa odcinka drogi wraz z odwodnieniem w ul. Górnej w Zawadzie ma na celu poprawienie stanu istniejącego, wraz z uporządkowaniem przylegającego terenu.

Podstawowe parametry techniczne drogi :

Projekt przewiduje uporządkowanie obsługi komunikacyjnej na drodze gminnej lokalnej przy ulicy Górnej w Zawadzie

od km 0 + 000,00 do km 0 + 007,00 – szer. drogi 4,50 m – włącz. R = 5,0 m.

od km 0 + 007,00 do km 0 + 010,00 – przejście z szer. 4,50 na szer. 3,00 m,

od km 0 + 010,00 do km) + 102,00 – szer. 3,00 m,

od km 0 + 102,00 do km 0 + 117,00 – przejście z szer. 3,00 na szer. 3,50 m,

od km 0 + 117,00 do km 1 + 300,00 – szer. 3,50 m.

Droga z 6 -cioma mijankami, gdzie całkowita szerokość jezdni w obrębie mijanki wynosi 5,00 m.

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| - Klasa techniczna drogi | - KD – DG - L lokalna, |
| - Prędkość projektowa | - 30 - 50 km/h, |
| - Obciążenie nawierzchni | - 100 kN/oś, KR - 2 |

- Szerokość jezdni – zmienna 3,00 – 3,50 m, na włączeniu 4,5 m,
- Jezdnia – asfaltobeton, kostka brukowa tam gdzie gaz,
- Pobocze tłuczniowe – szer. 0,65 m – 0,75m, przy włączeniu 1,00 m,
- Zjazdy indywidualne z kostki brukowej wraz z dojazdami do furtek obramowane obrzeżem betonowym 8*30 cm – szer. zmienne w zależności od bram 4,0 m – 5,50 m,
- Zjazdy na pola z kruszywa kamiennego – szer. 5,0 m,
- Spadek jezdni asfaltobetonowej jednostronny od 2 %,
- Obramowanie obu stron krawędzi jezdni krawężnikiem betonowym najazdowym 15*22 cm ze światłem 0 cm (nawierzchnia z kostki),
- Obramowanie zjazdów krawężnikiem betonowym najazdowym 15*22 cm ze światłem 2 cm, z zejściami obustronnymi na światło 0-(od str. Jezdni),
- Zakończenie zjazdów krawężnikiem najazdowym – światło 0,

Realizacja inwestycji: przebudowa drogi ze zjazdami i dojazdami do posesji, odwodnienie pasa drogowego przyczyni się do poprawy funkcjonalności drogi, polepszenia parametrów technicznych, jak i też do poprawy bezpieczeństwa dla ruchu samochodowego i pieszego.

Zakres i podstawowe parametry rozwiązania drogowego:

- wytyczenie punktów głównych w osi w/g współrzędnych punktów głównych), wyznaczenie granicy pasa drogowego, po zakończeniu robót inwentaryzacja powykonawcza inwestycji,
- roboty przygotowawcze, rozbiórkowe – rozbiórka nawierzchni asfaltowej na zjazdach i dojazdach do furtek, istniejących zjazdów z kostki, obrzeży, krawężników i podbudowy z różnego rodzaju materiału kamiennego, rozbiórka ogrodzenia z siatki w ramach stalowych – wywóz gruzu na odległość 5 km, utylizacja,
- oczyszczenie terenu poprzez karczowanie i usunięcie krzewów, drzewek i korzeni (samosiejki) wzdłuż drogi w miejscach koniecznych z transportem na odległość 2 km,.
- roboty ziemne poprzez wykonanie zdjęcia humusu, korytowanie pod drogę i zjazdy z dojazdami z transportem zbędnego urobku na odległość 5 km.
- frezowanie istniejącej nawierzchni asfaltobetonowej z transportem destruktu na odl. 5 km, utylizacja,
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne.
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację gruntu cementem 1,5 – 2,5 Mpa gr. 25 cm – sprzętem do stabilizacji.
- warstwa dolna podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie gr. 15 cm,
- warstwa górna podbudowy z kruszywa kamiennego łamanego C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie gr. 5 cm,
- ułożenie krawężnika betonowego najazdowego 15*22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C 12/15 – (0,070 m³/m) w strefie przebiegu gazu – światło 0 cm, na zjazdach i dojazdach do posesji - światło 2 cm z zejściami na 0 cm,
- wykonanie nawierzchni z kostki brukowej gr. 8 cm (kolor szary – Behaton) na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3 cm, na konstrukcji j.wyżej - na odcinkach drogi, gdzie przebiega sieć gazowa oraz na mijance na początku

opracowania

- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16 W gr. 6 cm na bazie asfaltu 35/50 KR – 3/4,
- pomiędzy warstwami asfaltobetonu i tłucznia, należy skropić emulsją szybkorozpadową.
- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S gr. 4 cm na bazie asfaltu modyfikowanego PMB 45/80-55 dla KR – 3/4,
- wykonanie zjazdów do posesji z kostki brukowej gr. 8 cm (kolor grafitowy – Prostokąt) na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3 cm, podbudowie z kruszywa kamiennego łamanego C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie gr. 20 cm - do linii ogrodzeń,
- wykonanie dojeżdż do posesji z kostki brukowej gr. 8 cm (kolor czerwony – Prostokąt) na podsypce cementowo – piaskowej gr. 3 cm, podbudowie z kruszywa kamiennego łamanego C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm, stabilizowana mechanicznie gr. 20 cm - do linii ogrodzeń,
- zjazdy i dojeżdża ograniczone obrzeżem betonowym 8*30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 - (0,056 m³/ m).
- zakończenia zjazdów przy bramach wykonać z krawężników najazdowych 15*22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 - (0,070 m³/m).
- pobocza obustronne utwardzone kruszywem kamiennym gr. 15 cm na szer. 0,65 – 0,75 mb, przy włączeniu do drogi woj. szer. 1,00 mb
- tereny między poboczem, a ogrodzeniem lub terenem otwartym uzupełnić ziemią i zagęścić, zahumusować i obsiać trawą.
- na całej długości krawędź jezdni zabezpieczyć asfaltem D – 70 na szer. 5 cm i zasypać drobnym kruszywem.
- regulacja istniejącego uzbrojenia podziemnego : zasuwy, hydranty.
- zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia : kabli energetycznych i telekomunikacyjnych poprzez ułożenie rur ochronnych dwudzielnych fi 110/140 mm .
- zagospodarowanie terenu przyległego do drogi poprzez plantowanie powierzchni gruntu rodzimego, skarp oraz przez humusowanie z obsianiem trawy.
- przebrukowanie istniejących zjazdów z kostki brukowej, kamiennej, wyrównanie kruszywem kamiennym istniejącej podbudowy – zwrot pozostałej kostki i innego materiału właścicielom .
- zjazdy z kostki zakończone kruszywem kamiennym łamanym gr. 15 cm w celu wyrównania różnicy wysokościowej w stosunku do istniejącego terenu.
wierzch utwardzenia poboczy i zjazdów zaklinować i zmiatać tak, aby materiał nie był w stanie luźnym (dobrze zagęścić).
- demontaż i ponowny montaż ogrodzenia z rozbiórki l = 16,0 m,
- wykonanie pasa rozdzielającego z folii kubełkowej wzdłuż ściany budynku wys. 1,0 m na długościach L = 23,6 m, L = 7,3 m, L = 17,8 m, l = 23,3 m.
- montaż barier drogowych SP – 05/2 na słupkach Sigma lub IPE, słupki co 2,0 m, końcowe bariery z zejściem do ziemi – 4*6,0 m i 32,0 m
- demontaż i ponowny montaż istniejących znaków drogowych.
- wykonanie mijanki o wymiarach: długość 17,50 mb, szer. 2,00 m, całkowita

szerokość jezdni w obrębie mijanki 5,0 m, skosy wjazdowy i wyjazdowy 1: 2 , (2,00 m*4,00 m).

od km 0 + 039,80 do km 0 + 057,30 – strona prawa,

- 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 , (1,50 m*3,00 m):

od km 0 + 289,27 do km 0 + 314,27 – strona lewa,

od km 0 + 357,33 do km 0 + 382,33 – strona prawa,

od km 0 + 569,00 do km 0 + 594,00 – strona lewa,

od km 0 + 668,15 do km 0 + 693,15 – strona prawa,

od km 0 + 940,50 do km 0 + 965,50 – strona lewa.

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

Zakres i podstawowe parametry rozwiązania odwodnienia pasa drogowego:

- wytyczenie rowu przydrożnego, przepustów, cieku drogowego i drenażu francuskiego w/g współrzędnych punktów głównych), po zakończeniu robót inwentaryzacja powykonawcza elementów odwodnienia
- roboty przygotowawcze, rozbiórkowe – rozbiórka przepustów, murków czołowych, umocnienia rowu płytami, cieku betonowego, betonu – wywóz gruzu na odległość 5 km, utylizacja,
- oczyszczenie terenu poprzez karczowanie i usunięcie krzewów, drzewek i korzeni (samosiejki) wzdłuż drogi w miejscach koniecznych – z transportem na odległość 2 km,.
- odwodnienie jezdni poprzez rów przydrożny po stronie zachodniej, który należy oczyścić, wyprofilować, odmulić na gł. ok 40 cm, skarpy należy wykonać z pochyleniem 1:1 z uwagi na ograniczone możliwości terenowe, nie można wykonać skarp z wymaganym pochyleniem, należy zastosować ich umocnienie poprzez płyty betonowe ażurowe o wymiarach 60*40*6 cm na ławie betonowej, szer. dna rowu 40 cm, Zachować ostrożność na istniejące uzbrojenie podziemne i nadziemne – wywóz zbędnego urobku na odległość 5 km.
- montaż przepustów fi 400 mm pod zjazdami wraz z murkami czołowymi z kostki granitowej na betonie, należy wykonać z rur PVC lub PP, posadowienie na ławie żwirowej, wloty i wyloty należy umocnić poprzez zastosowanie ścianek z kostki granitowej łupanej 9/11 cm na mieszance betonowej z betonu C16/20 gr. 10 cm (mrozoodporny), wypełnienie spoin zaprawą mrozoodporną.
- montaż przepustów fi 500 mm pod koroną drogi wraz z prefabrykowanymi murkami czołowymi, należy wykonać z rur PVC lub PP, posadowienie na ławie żwirowej,
- montaż korytek ściekowych betonowych drogowych, przejazdowych szer. 40 cm (wymiar 40*33*15 cm przy gł. cieku 3 cm) wraz z kratką ściekową na przepuście fi 500 mm na długości L = 170,0 m od km 0 + 010,00 do km 0 +180,00, ułożone na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 - (0,085 m3/m), wokół kratki

ułożyć kostkę granitową gr. 10 cm na ławie betonowej C12/15. - pow $0,80 \times 1,0 = 0,80 \text{ m}^2$

- po stronie zachodniej drogi montaż drenażu francuskiego fi 150 mm z odprowadzeniem do gruntu i rowu w rejonie przepustu wraz z likwidacją rowu przydrożnego na dł. $L = 140,0 \text{ m}$, (sączek francuski) szer. 40 cm o głębokości 50 – 60 cm wypełniony kruszywem kamiennym naturalnym (tłuczeń 31,5/63 mm), dren owinięty geotekstylem: wody opadowe są odprowadzane z jezdni dzięki spadkowi jednostronnemu 2% do sączka, a następnie do gruntu i rowu przydrożnego.
Z uwagi długi odcinek sączka zastosowano studnię rewizyjną fi 1000 mm gł. 1,0 m

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

Projektowaną trasę dostosowano do istniejącego przebiegu drogi i wyznaczono nową oś – szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu.
- wchodząc w pas drogowy i działki prywatne w celu zrealizowania inwestycji o przyjętych parametrach technicznych drogi i odwodnienia.

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 i kostki brukowej z utwardzonym poboczem i zjazdami z kostki oraz kruszywa oraz przyjętym odwodnieniem, przyczyni się do poprawy funkcjonalności drogi, polepszenia parametrów technicznych drogi, jak i też do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego.

Przewiduje się wykonanie inwestycji w większości sprzętem mechanicznym. Budowa wymagać będzie wykorzystanie sprzętu technologicznego, niezbędnego do realizacji zadania (koparki, frezarka, spycharka, zagęszczarki, ubijaki, walce, pojazdy transportowe, rozkładarka mas bitumicznych). Sprzęt technologiczny musi być zawsze sprawny technicznie i prawidłowo obsługiwany.

Proces ten jest nieorganizowanym 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 gminnej w ulicy Górnej w Zawadzie nie będą miały miejsca. Przedmiotowa droga obecnie posiada nawierzchnię asfaltobetonową.

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

Jazda po wybojach i spękanej nawierzchni wywołuje duży problem w ruchu taboru samochodowego. Wody opadowe gromadzą się w zaniżonych miejscach jak i też spływają po całej szerokości drogi, woda nie spływa do istniejących rowów przydrożnych co 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, poprzez wykonanie robót, które spowodują podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi o odwodnienia, 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.

Wariant jest nieuzasadniony z punktu widzenia ekonomicznego, miejsce lokalizacji – teren w strefie zabudowy oraz ochrona środowiska.

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

Wariant 4 – najkorzystniejszy dla środowiska:

Przebudowa drogi w ulicy Górnej w Zawadzie na całym odcinku w Gminie Mstów poprawi dostępność komunikacyjną i stan środowiska naturalnego w miejscowościach, które są na trasie drogi jak i też w gminie. Poprawi się jakość życia mieszkańców i ich komfort podróżowania.

Inwestycja wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne poprzez odpowiednią infrastrukturę ciągu drogowego i odwodnienia, zmniejszenie hałasu i wibracji, eliminuje zapylenie oraz zmniejsza emisję toksycznych 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 gminnej w ulicy Górnej w Zawadzie w istniejącym pasie drogowym i działkach prywatnych na które jest zgoda (oświadczenia o dysponowaniu gruntami na cele budowlane) 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, cement, beton asfaltowy, emulsja szybko-rozpadowa, kostka granitowa, kostka betonowa brukowa, beton, elementy betonowe drogowe (krawężniki, obrzeża betonowe, korytka ściekowe) i kanalizacyjne: rury PVC/PP/PE, ścianki czołowe betonowe, kręgi, płyty nastudzienne, beton, płyty ażurowe, sączek oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu: bariery 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 l /100km.

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, zraszanie stabilizacji.

Woda pobierana z sieci wodociągowej poprzez hydrant w ilości ok. 450 m³.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

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

Analizowany odcinek drogi gminnej w ulicy Górnej w Zawadzie charakteryzuje się małym ruchem lokalnym, gdyż stanowi w większości dojazd mieszkańców do istniejących posesji, pól i łąk jak i też stanowi łącznik z przylegającymi

obrębami Zawada i Waławów.

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 drogowego jak i też pieszego, poprawi odwodnienie drogi.

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, frezarka, spycharki, walce, zagęszczarki, rozkładarka i inny sprzęt drogowy stabilizacyjny 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, 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 kamienne łamane, piasek, cement, beton asfaltowy, emulsja szybko-rozpadowa, kostka granitowa, kostka betonowa brukowa, beton, elementy betonowe drogowe (krawężniki, obrzeża betonowe, korytka ściekowe) i kanalizacyjne: rury PVC/PP/PE, ścianki czołowe betonowe, kręgi, płyty nastudziennic, beton, płyty ażurowe, sączone oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu: bariery drogowe.

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 asfaltobetonowej i z kostki brukowej na przylegający teren wzdłuż drogi – do rowów przydrożnych poprzez przepusty, korytka ściekowe, drenaż francuski do istniejącego zbiornika wodnego i rowu melioracyjnego przylegających do drogi.
Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych nie zmienia się w stosunku do rzeczywistego odwodnienia, czyli wody spływają do zbiornika i rowu melioracyjnego.
- d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami – nadmiar mas ziemnych będzie wywożony we wskazane miejsce na odl. 5 km. 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 wymagania, 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.

Teren, na którym przewiduje się realizację drogi gminnej nie znajduje się na terenie prawnie chronionym w rozumieniu Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. nr 92. poz 880 z późniejszymi zmianami)

Lokalizacja inwestycji znajduje się poza terenem „**Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd**” .

Obszar ten znajduje się w otulinie Parku na terenie której nie sporządza się planu ochrony.

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego tereny wokół planowanej inwestycji po stronie wschodniej to w większości tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o oznaczeniu – **28MN, 29MN, 30MN, 35MN, 36MN** i tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodniczych o znaczeniu **11RM**, natomiast po stronie zachodniej również tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o oznaczeniu – **27MN, 31MN, 42MN, 32MN, 33MN** i tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodniczych o znaczeniu **10RM**,

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego występuje blisko strefa **1KOW**, która nie wchodzi w inwestycję.

Najbliższe obszary chronione to :

- 6,2 km na zachód od inwestycji występuje ostoja Olsztyńsko – Mirowska
- obszar Natury 2000,
- 6,0 km na południowy – wschód - Park Krajobrazowy Stawki,
- 8,0 km na zachód od inwestycji występuje Rezerwat Zielona Góra

(rezerwat lesny).

Biorąc pod uwagę lokalizację i charakter inwestycji, 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 gminnej w ulicy Górnej w Zawadzie, która będzie przebiegać po istniejącym śladzie w pasie drogowym. I działkach prywatnych za zgodą.

W żaden sposób nie zmieni to jej funkcji. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego drogi poprzez wykonanie odwodnienia, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni, poszerzeniu jej, wykonaniu poboczy utwardzonych ze zjazdami co wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jego płynności oraz zmniejszy negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko oraz poprawi poziom życia i zdrowia okolicznych mieszkańców.

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 realizowane są : zabudowa jednorodzinna wraz z uzbrojeniem terenu bez wchodzenia w pas drogowy, gdzie będzie realizowana inwestycja drogowa.

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 jak i też w czasie eksploatacji.

Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą w trakcie realizacji przebudowy drogi gminnej 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 – frezowanie asfaltobetonu, rozbiórki znaków drogowych, konstrukcji drogowych – będą to odpady z grupy 17 01 01, 17 01 02, 17 03 02, 17 09 03.
Odpady z frezowania mas bitumicznych skierowane będą do wytwórni mas bitumicznych i według wskazań inwestora.
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 unieszkodliwienia.

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 wykonywaniu rowów, nieznacznie mogą wpłynąć na środowisko

poprzez emisję pyłów w trakcie robót, jak i również może wystąpić hałas. Podczas frezowania nawierzchni może dojść do podwyższonej emisji pyłu, który przy sprawnym sprzęcie mechanicznym (przy zastosowaniu spryskiwaczy, zraszaczy wodnych) można wyeliminować to zagrożenie oddziaływania na środowisko.

Podpis Wnioskodawcy

Tomasz Banaśkiewicz