

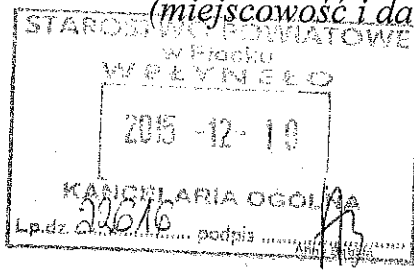
AB-11 6743. 1490. 2015

OKB1
pilotażowy
10.12.2015

J. Mankiewicz
10.12.2015

SP(AB)05-28.09.2007

Płock, 03.12.2015r.
(miejscowość i data)



Gmina Bodzanów
(imię i nazwisko lub nazwa inwestora)
Ul. Bankowa 7
(ulica lub miejscowość zamieszkania)
09-470 Bodzanów
(kod pocztowy) – (miejscowość)

STAROSTA PŁOCKI

ZGŁOSZENIE
BUDOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO¹⁾
WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH¹⁾
ROZBIÓRKI OBIEKTU BUDOWLANEGO¹⁾

Na podstawie art.29, art.30 i art.31 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - *Prawo budowlane* (t. j. Dz. U. z 2010r. nr 243 poz.1623, z późn. zm.) zgłaszam zamiar: ~~budowy obiektu budowlanego¹⁾/ wykonania robót budowlanych¹⁾/ rozbiórki obiektu budowlanego¹⁾:~~

- rodzaj, zakres i sposób wykonywania robót budowlanych:

Przebudowa drogi gminnej o długości 1,791km. Zakres robót zgodnie z załączoną dokumentacją obejmuje: zabezpieczenie kabla telekomunikacyjnego rurami ochronnymi, wyrównanie istniejącej nawierzchni drogi, wykonanie projektowanej nawierzchni drogi z betonu asfaltowego na podbudowie z usztywnienia łamanego, uzupełnienie poboczy gruntem.

adres zamierzenia budowlanego: działka o nr ewid. **55/1, 49, 281, 282, 36.**

miejscowość /miasto **Stanowo**
gmina **Bodzanów**

STAROSTWO POWIATOWE w PŁOCKU
Wydział Architektury i Budownictwa
09-400 Płock, ul. Bielska 59

- termin rozpoczęcia budowy/ wykonywania robót budowlanych/rozbiórki:

01.03.2016r.

STAROSTWO POWIATOWE w PŁOCKU
Wydział Architektury i Budownictwa
09-400 Płock, ul. Bielska 59

INSPEKTOR
Elżbieta Majewska-Gładny
mgr inż. Elżbieta Majewska-Gładny

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

[Signature]

PRZYJĘTO BEZ SPRZECZNOŚCI
zgodnie z art. 30 ust. 5 ustawy z dnia
07.07.1994r. Prawo budowlane
(Dz. U. Nr 156 poz. 1118 z 2006r.)

Kierownik Referatu
Gospodarki przestrzennej
[Signature]
inż. Agnieszka Kolozyńska

USŁUGI PROJEKTOWE sc

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 Płock
 NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

STAROSTWO POWIATOWE w PŁOCKU
 Wydział Architektury i Budownictwa
 09-400 Płock, ul. Bielska 59

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ

działka nr: 55/1, 49, 281, 282, 36 (obręb Stanowo)
 w miejsc. Stanowo, gm. Bodzanów,
 pow. Płocki, woj. Mazowieckie
 długość odcinka 1,791 km

PRZYJĘTO BEZ SPRZECIWU
 zgodnie z art. 30 ust. 5 ustawy z dnia
 07.07.1994r. Prawo budowlane
 (Dz. U. Nr 156 poz. 1118 z 2006r.)

Inwestor: Gmina Bodzanów
 ul. Bankowa 7, 09-470 Bodzanów

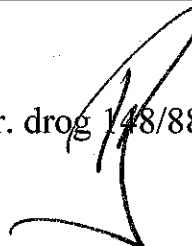
Załącznik do zgłoszenia

z dnia 10.12.2015r.

Nr AB-II.0743.1490.2015

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-7	
2.	Decyzja środowiskowa	8-15	
3.	Uzgodnienie z Orange	16-18	
RYSUNKI			
4.	Orientacja	19-19	
5.	Plan sytuacyjny	20-20	2.0
6.	Przekroje normalne	21-21	3.0
7.	Profil podłużny	22-22	4.0
8.	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 1)	23-26	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz



Egz. nr (1), 2

Płock 2015

- CZĘŚĆ OPISOWA -

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami).
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejsc. Stanowo, gm. Bodzanów o długości 1791 m.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych i zabudowy rolniczej oraz zabudowy jednorodzinnej. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji.

Droga gminna o nawierzchni gruntowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego. Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 8m do około 10m. Teren inwestycji pochyły o rzędnych od około 92.60 m npm do 105.30 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego), pod drogą w km 0+692 ułożony jest przepust w stanie dobrym bez konieczności przebudowy. Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Początek opracowania to droga gminna o nawierzchni bitumicznej szerokości 4,1m z dwustronnym rowem, pod włączeniem projektowanej drogi gminnej do istniejącej drogi gminnej ułożony jest istniejący przepust w stanie dobrym bez konieczności przebudowy. Koniec opracowania to droga gminna o nawierzchni bitumicznej szerokości około 4m, droga nie jest okopana rowami.

Istniejące uzbrojenie:

- wodociąg gminny, na terenach prywatnych oraz w pasie drogowym, z poprzecznymi przejściami pod projektowaną drogą,
- sieć telekomunikacyjna, na terenach prywatnych oraz w pasie drogowym, z poprzecznymi przejściami pod projektowaną drogą, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci,
- napowietrzna sieć energetyczna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania drogi gminnej:

- droga klasy „D” - dojazdowa,
- długość projektowanej drogi 1791m,
- szerokość jezdni 5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 0,75m (w granicach pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 10m,
- linie rozgraniczające drogę docelowo szer. 15m,

Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Bodzanów (dz. nr 55/1, 49, 281, 282, 36).

4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 1791m i szer. 5m,
- wykonanie poboczy gruntowych, nieutwardzonych o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego,
- zabezpieczenie kabla telekomunikacyjnego rurami ochronnymi.

4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej w miejsc. Stanowo składa się z jednego odcinka:

- km od 0+000 do 1+791, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 5m.

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótki odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni km od 0+000 do 1+791:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W 35/50 gr. 5cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. do 10cm,
- istniejąca nawierzchnia tłuczniowa gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocza drogi w granicach pasa drogowego (działka drogowa), a następnie przez wsiąkanie i odparowanie.

4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT, BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodnie genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, brak przeciwwskazań dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z rozporządzeniem MT, BiGM §4.1, p-t 3.1c, oraz p-t 4 i §6.1.2, grunty zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych, bez występowania nasypów i wykopów. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare, $I_D=0,4$, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- | | |
|---|---------------------------------|
| • Długość drogi o naw. bitumicznej | 1791 m, |
| • Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej | około 9,0 tys. m ² , |

6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

6.1. Kolizje:

- podziemna sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr. 75191/TODDRRU/P/2015.
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza pasem drogowym na gruntach prywatnych, nie występuje więc możliwość uszkodzenia słupów. Zgodnie z art. 54.2. Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zachowana zostanie skrajnia drogowa wynosząca dla drogi klasy D 4,5m co uniemożliwi uszkodzenie przewodów sieci energetycznej w trakcie wykonywania prac budowlanych oraz eksploatacji drogi. Ponadto odległość pionowa przewodów sieci energetycznej od projektowanej nawierzchni drogi wynosić będzie ponad 7m a zgodnie z pkt. 19.2 PN-E-05100-1-1998 (Elektroenergetyczne linie napowietrzne) minimalna odległość pionowa przewodów uziemionych przy największym zwisie normalnym od drogi powinna wynosić dla linii o napięciu do 1kV 4,5m zaś dla linii o napięciu powyżej 1kV 5,5m.
- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót.

6.2. Uzgodnienia:

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 5 czerwca 2014r. o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji „Sytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu na obszarach miast oraz w pasach drogowych na terenie istniejącej lub projektowanej zwartej zabudowy obszarów wiejskich, uzgadnia się na naradach koordynacyjnych organizowanych przez starostę”, ponadto zgodnie z art.2.11. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „sieć uzbrojenia terenu – rozumie się przez to wszelkiego rodzaju nadziemne, naziemne i podziemne przewody i urządzenia: wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłne, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne i inne, z wyłączeniem urządzeń melioracji szczegółowej, a także podziemne budowle, jak: tunele, przejścia, parkingi, zbiorniki itp.” w związku z powyższym dla planowanej inwestycji koordynacja nie jest wymagana.
- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Działania gruntów – nie przewiduje się działaleń z gruntów prywatnych.

6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

8. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz rozporządzeniem RM z dnia 25 czerwca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w Nadwiślańskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Kampinowska Dolina Wisły kod PLH140029 – położona w odł. około 4 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Dolina Środkowej Wisły kod PLH140004 (5km), Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (21km), Puszcza Kampinowska kod PLC140001 (25km) oraz Dolina Skrwy Lewej kod PLB140051 (28km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, Art.30.7. Realizacja robót drogowych objętych zgłoszeniem nie spowoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków,
- pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych,
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W wyniku przebudowy drogi gminnej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 50km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas budowy wprowadzić tymczasową organizację ruchu stanowiącą odrębne opracowanie.
- Zapewni możliwość dojazdu do wszystkich działek podczas wykonywania prac.
- Zapewnić pracownikom bezpieczeństwo poprzez:
 - prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
 - podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
 - wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawiane w miarę ich postępu,
 - do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odbłaskowe duże, o czytelnym piktogramie,
 - podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zaporą biało-czerwona o szerokości deski 30 cm,
 - konstrukcja pachołków i znaków przenośnych używanych do oznakowania robót musi zapewniać odpowiednią stabilność,

- poza ww uwagami obowiązują warunki BHP przy robotach na drodze, na budowie obowiązuje bezwzględny nakaz noszenia kamizelek ostrzegawczych barwy pomarańczowej,
- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu na czas budowy według odrębnego opracowania.

9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,
- zabezpieczenie rurami ochronnymi kabla telekomunikacyjnego.

Technologia robót:

- zabezpieczanie rurami ochronnymi sieci telekomunikacyjnej,
- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni żwirowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- uzupełnienie poboczy gruntem.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac. Zachować warunki z załączonych i omówionych uzgodnień.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przyległy w granicach pasa drogowego,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przymie usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,

Wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

10. PRZEWDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – od marca 2016 r.

RI.6220.7.2015

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60, w związku z § 3 ust. 2 pkt. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr 213, poz. 1397, z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013r. poz. 267, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Bodzanów z/09-470 Bodzanów, ul. Bankowa 7, dla przedsięwzięcia inwestycyjnego pn.: „przebudowa drogi gminnej w miejscowości Stanowo, gmina Bodzanów”

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

UZASADNIENIE

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na wykonaniu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Stanowo, gmina Bodzanów.

Obecne zagospodarowanie terenu:

Droga gminna o długości około 2,0 km, szerokości jezdni o nawierzchni tłuczniowej 4 m, pobocza gruntowe. Powierzchnia jezdni – około 8,0 tys m2.

Rodzaj technologii:

Projektuje się nawierzchnie dla ruchu KR1 – ruch lekki. Konstrukcja nawierzchni składać się będzie z nawierzchni bitumicznej - warstwy ścieralnej i wiążącej z podbudową z kruszywa łamanego. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych. Projektowana jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Stanowo, odcinek o dług. około 2,0 km. Teren przeznaczony pod drogę stanowi dotychczas drogę o nawierzchni tłuczniowej o szerokości około 4 m; ruch lokalny, odcinek ze zjazdami na pola i do gospodarstw. Droga posiada wydzielony pas drogowy szerokości do 10,0 m i nie jest okopana rowami. Inwestycja zlokalizowana została w miejscowości Stanowo. W celu doprowadzenia istniejącej drogi – do uzgodnionych z inwestorem parametrów projektuje się:

- drogę o nawierzchni bitumicznej
- drogę klasy technicznej D
- prędkość projektowa 50 km/h
- szerokość jezdni do 5 m
- szerokość pobocza 0,75 m
- pas drogowy o szerokości w granicach istniejących działek, do 10,0 m
- długość projektowanego odcinka drogi około 2,0 km.

**Za zgodność z
oryginałem**

USŁUGI PROJEKTOWE s.c.
DRUGI, ULICE, ORGANIZACJA RUCHU
F. Rytwiński, L. Rytwińska - Nowak
 09-410 PŁOCK, ul. Wł. Gen. Andersa 42
 tel. 601-868-778, 604-445-615
 NIP 774-27-49-470

· powierzchnia jezdni około 10,0 tys.m²

Nawierzchnia projektowanej drogi zostanie wykonana z asfaltu na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Szerokość jezdni wyniesie do 5 m z pobocznymi gruntowymi o szerokości 0,75 m. Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym profilu drogi tłuczniowej. W jego kształcie dokonane zostaną tylko nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi. Parametry łuków poziomych w planie dobrano optymalnie w taki sposób, aby nie wykroczyć poza linie graniczne działek wyznaczonych dla drogi.

Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Wybór wariantu trasy drogi gminnej jest w zasadzie ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem. Droga przebiega tradycyjnie od wielu lat utartym szlakiem komunikacyjnym, według którego wykształciły się stałe formy osiedli ludzkich. Wariantem proponowanym przez inwestora jest pełna realizacja drogi, tj. jezdni o nawierzchni bitumicznej, zjazdy gospodarcze - sprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe G-1, pobocza ziemne, odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren z wykorzystaniem istniejącego systemu odwodnienia. Na odcinku projektowanej drogi występują istniejące przepusty w stanie dobrym, które nie są objęte zakresem projektu. Jest to wariant optymalny. Wariant przedsięwzięcia przewidywany do budowy zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu inwestycji. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych dla tego typu inwestycji. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących zjazdów oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny. Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że racjonalny wariant alternatywny – jest jednocześnie wariantem proponowanym przez wnioskodawcę. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na:

- zachowanie istniejącego drzewostanu,
- zmniejszenie pylenia,
- obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów.

Ze względu na istotną poprawę warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

Przewidywane ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Paliwa będą zużywane do agregatów prądotwórczych, urządzeń i pojazdów mechanicznych. Woda będzie wykorzystywana tylko w niewielkich ilościach, do zagęszczenia kruszywa. Masa bitumiczna – około 1200 Mg na nawierzchnie drogi. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: grysy, emulsja kationowa, kruszywa łamane, inne elementy wykończenia drogi, poza tym : paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały

poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie narusza stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Rozwiązania chroniące środowisko:

Wykonanie drogi w znaczący sposób poprawi bezpieczeństwo ruchu, obecnie utrudnione przez nawierzchnię żwirową jak i szerokość jezdni zmuszająca do zjazdu na pobocze przy wymijaniu, dojazd do zabudowań będzie możliwy przez cały rok.

W trakcie realizacji budowy mogą wystąpić uciążliwości związane z hałasem wywołanym przez wykorzystywane przy budowie urządzenia i pojazdy mechaniczne.

Przewidywane przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków ruchu pojazdów i pieszych.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie nastąpi wycinka drzew, drzew w pasie drogowym i rosnące poza pasem nie kolidują z projektowaną nawierzchnią.

Istniejąca droga spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny.

Przebudowa istniejącej drogi ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości drogi.

Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po przebudowie. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu.

Roboty będą wykonywane w obrębie istniejących obiektów drogowych, w trakcie realizacji inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew jak również ingerencji w istniejącą w obrębie drogi szatę roślinną.

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

Emisja hałasu może krótkotrwałe oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu.

Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe oraz do częściowo istniejących rowów.

Za zgodność z oryginałem

USELUGI PROJEKTOWE S.C.
DROGI, ULICE, ORGANIZACJA RUCHU
F. Rytwiński, L. Rytwińska - Nowak
09-410 PŁOCK, ul. Wł. Gierlanda 42
tel. 601-868-778, 604-445-615
NIP 774-27-49-470

Emisja i uciążliwości:

W trakcie realizacji inwestycji powstaną czasowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego. W celu ich minimalizacji prowadzić roboty należy w porze dziennej. Wytworzone odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom odpadów. Eksploatacja inwestycji będzie wiązała się z emisją substancji do powietrza oraz hałasu. Budowa jezdni asfaltowej przyczyni się zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

MM

Możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko:

Ze względu na skalę i rodzaj przedsięwzięcia oraz jej lokalizację w woj. mazowieckim, nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko. Zrealizowanie w/w inwestycji nie spowoduje wydzielania emisji wykraczającej poza granice kraju.

Obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Inwestycja realizowana będzie w Nadwiślańskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Do obszarów NATURA 2000 położonych najbliższej planowanej inwestycji zaliczy można następujące obszary:

- Kampinoska Dolina Wisły - kod obszaru PLH140029 około 4 km
- Dolina Środkowej Wisły - kod obszaru PLB140004 około 5km
- Uroczyska Łąckie – kod obszaru PLH140021 około 22km
- Puszcza Kampinoska - kod obszaru PLC 140001 około 24km
- Dolina Skrwy Lewej – kod PLH140051 około 29km

Planowane przedsięwzięcie nie będzie zagrożeniem dla żadnego z w/w obszarów chronionych.

Wniosek Wójta Gminy Bodzanów celem uzyskania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przekazał do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zarówno Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (pismem z dnia 17.11.2015r.) jak i Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Płocku (pismem z dnia 10.11.2015r.) wyrazili opinie o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji. O prowadzonym postępowaniu Wójt Gminy Bodzanów powiadomił strony pisemnie, dając możliwość zapoznania się z dokumentacją w sprawie. Strony pisemnie nie wniosły uwag w zakresie postępowania o oddziaływanie na środowisko.

W dniu 30.11.2015 r. Wójt Gminy w oparciu o przedmiotowe opinie postanowieniem odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji. Informację o wydanej decyzji podaje się do publicznego wglądu na stronie BIP Urzędu Gminy Bodzanów, w wykazie danych o środowisku i na tablicy ogłoszeń sołectwa – miejsca realizacji inwestycji.

Biorąc pod uwagę powyższe należało orzec jak w sentencji.

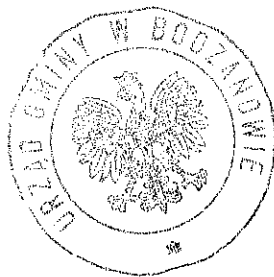
POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na budowę. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Płocku, za pośrednictwem Wójta Gminy Bodzanów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załączniki:

1. Karta informacyjna przedsięwzięcia

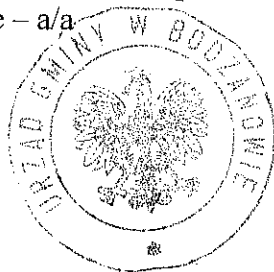


WÓJT
GMINY BODZANÓW
[Signature]
mgr inż. Jerzy Staniszewski

Otrzymują:

1. Gmina Bodzanów
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa
3. Urząd Gminy w Bodzanowie – a/a

Decyzja niniejsza jest ostateczna
Bodzanów, dnia 23.12.2011



WÓJT
GMINY BODZANÓW
[Signature]
mgr inż. Jerzy Staniszewski

Do wiadomości:

1. RDOŚ Warszawa
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny Płock, ul. Kolegiarna 20

Za zgodność z
oryginałem

USŁUGI PROJEKTOWE S.C.
DROGI, ULICE, ORGANIZACJA RUCHU
F. Rytwiński, L. Rytwińska - Nowak
09-410 PŁOCK, ul. Wł. Gen. Andersa 42
tel. 601-868-778, 604-445-615
NIP 774-27-49-470

Załącznik nr 1 do decyzji RI.6220.7.2015, z dnia 1.12.2015 r.

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przebudowa drogi gminnej w miejsc. Stanowo, odcinek o dług. około 2,0 km. Teren przeznaczony pod drogę stanowi dotychczas drogę o nawierzchni tłuczniowej o szerokości około 4 m; ruch lokalny, odcinek ze zjazdami na pola i do gospodarstw. Droga posiada wydzielony pas drogowy szerokości do 10,0 m i nie jest okopana rowami.

Nawierzchnia projektowanej drogi zostanie wykonana z asfaltu na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Szerokość jezdni wyniesie do 5 m z poboczami gruntowymi o szerokości 0,75 m. Profil podłużny drogi zostanie poprowadzony po istniejącym profilu drogi tłuczniowej. W jego kształcie dokonane zostaną tylko nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi. Parametry łuków poziomych w planie dobrano optymalnie w taki sposób, aby nie wykroczyć poza linie graniczne działek wyznaczonych dla drogi.

2. Powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu2. Powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szata roślinna.

Droga gminna po której odbywa się ruch pojazdów o długości około 2,0 km, szerokość jezdni 4,0 m, pobocza gruntowe. Powierzchnia jezdni – około 8,0 tys. m². Dotychczasowy sposób wykorzystania odcinka drogi gminnej nie ulega zmianie. Wzdłuż granicy pasa drogowego na fragmentach rosną drzewa i zakrzaczenia. Nie przewiduje się wycinki drzew. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez właścicieli przyległych posesji. Powierzchnia zajmowanego terenu nie ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza gruntowe w granicach pasa drogowego.

3. Rodzaj technologii, sposób budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

Projektuje się nawierzchnię dla ruchu KR1 – ruch lekki. Konstrukcja nawierzchni składać się będzie z nawierzchni bitumicznej - warstwy ścieralnej i wiążącej z podbudową z kruszywa łamanego. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

4. Warianty przedsięwzięcia

- wariant „0” nic nie robimy
- wariant „A” przebieg drogi w dotychczasowym pasie bez dodzieleń,
- wariant „B” droga w nowym pasie

Wariant „A” najkorzystniejszy, najmniejsza ingerencja w otoczenie, droga ma wydzielona działkę przewidziana pod jej przebudowę.

Za zgodność z
oryginałem

USŁUGI PROJEKTOWE S.C.
DROGI, ULICE, ORGANIZACJA RUCHU
F. Rytwiński, L. Rytwińska - Nowak
09-410 PŁOCK, ul. Wł. G. Andersa 42
tel. 601-868-778, 604-445-615
NIP 774-27-49-470

14

5. Przewidziana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw, energii.

Paliwa będą zużywane do agregatów prądotwórczych, urządzeń i pojazdów mechanicznych. Woda będzie wykorzystywana tylko w niewielkich ilościach, do zagęszczenia kruszywa. Masa bitumiczna – około 1200 Mg na nawierzchnie drogi. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

6. Rozwiązania chroniące środowisko w trakcie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

W trakcie realizacji inwestycji mogą wystąpić uciążliwości związane z hałasem wywołanym przez wykorzystywane przy budowie urządzenia i pojazdy mechaniczne. Emisja hałasu może krótkotrwale oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu. Odwodnienie jezdni drogi odbywa i odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza gruntowe i teren przyległy w granicach pasa drogowego.

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

- Emisja zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi - ilość wód opadowych i roztopowych wynosi ok. 25,0 l/s
 - Emisja zanieczyszczeń charakterystycznych dla spalin samochodowych:
 - o benzen 0,061 kg/rok
 - o tlenki azotu 3,6 kg/rok
 - o dwutlenek siarki 0,031 kg/rok
 - o ołów 0,000671 kg/rok
 - o pył ogółem 0,078 kg/rok
 - o tlenek węgla 5,8 kg/rok
 - o amoniak 0,21 kg/rok
 - o węglowodory alifatyczne 2,66 kg/rok
 - o węglowodory aromatyczne 0,76 kg/rok
 - Emisja hałasu - wynosi do 53 dB (A) w odległości 10 m od osi drogi
- Oddziaływanie tras komunikacyjnych, w tym również planowanego odcinka drogi gminnej o długości ok. 2,0 km związane jest przede wszystkim z trzema aspektami:
- zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi
 - zagrożeniem hałasem
 - zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego

15

8. Możliwe trans graniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na to, że projektowana przebudowa drogi gminnej nie leży na szlaku prowadzącym ruch samochodowy do przejść granicznych i obsługuje jedynie ruch lokalny nie wystąpi na tym obszarze trans graniczne oddziaływanie na Środowisko.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajduje się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Inwestycja realizowana będzie w Nadwiślańskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Do obszarów NATURA 2000 położonych najbliższej planowanej inwestycji zaliczyć można następujące obszary:

- Kampinoska Dolina Wisły - kod obszaru PLH140029 około 4 km
- Dolina Środkowej Wisły - kod obszaru PLB140004 około 5km
- Uroczyska Łackie – kod obszaru PLH140021 około 21km
- Puszcza Kampinoska - kod obszaru PLC 140001 około 25km
- Dolina Skrwy Lewej – kod PLH140051 około 28km

Kierując się charakterem planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że jego realizacja nie będzie miała wpływu na najbliższej obszary NATURA 2000 oraz nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary i formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.).

10. Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Biorąc pod uwagę uzyskane z obliczeń wyniki oddziaływania przebudowanego układu drogowego na środowisko, na obecnym etapie nie zachodzi potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. Należy podkreślić, że dotrzymane będą standardy jakości środowiska poza terenem do którego inwestor ma tytuł prawny.

11. Podsumowanie zagrożeń dla środowiska wynikających z:

Projektowane przedsięwzięcie w fazie realizacji i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z używanymi do przebudowy dróg materiałami i technologia robót drogowych.

WOJEWÓDZTWO
GMINA BODZANÓW

.....
Podpis wnioskodawcy *Jerzy Stantszewski*
Jerzy Stantszewski

Za zgodność z
oryginałem

USŁUGI PROJEKTOWE S.C.
DROGI, ULICE, ORGANIZACJA RUCHU
F. Rytwiński, L. Rytwińska - Nowak
09-410 PŁOCK, ul. Wł. G. Andersa 42
tel. 601-868-778, 604-445-615
NIP 774-27-49-470