

Załącznik nr 1
do decyzji Nr 7624-3-6/08
z dnia 28 kwietnia 2008 roku

Z up. Wójta
mgr inż. Mariusz Gębała

Kierownik Referatu
Gospodarki Komunalnej i Inwestycji

Informacje o planowanym przedsięwzięciu

**zgodnie z art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska
(tekst jednolity: Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.)**

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie dotyczy: **Przebudowy drogi transportu rolnego w miejscowości Windyki** na działce Nr 353, przylegającej do działek Nr: 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 295, 297, 317, 381, 382, 624, 384/1, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Wieczfnia Kościelna, powiat mławski, woj. mazowieckie.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną.

Droga będąca przedmiotem robót drogi znajduje się w miejscowości Windyki. Początek drogi znajduje się na wysokości działki Nr 381 i kończy swój bieg na wysokości działki Nr 392. Podstawowe parametry techniczne są zgodnie z wymaganiami inwestora – Gminy Wieczfnia Kościelna oraz obowiązującym projektantów – Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.) przedstawiają się następująco:

klasa drogi	-L (najniższa dopuszczona)
kategoria ruchu	-KR (najniższa dopuszczona)
prędkość projektowa	- 40 km/h
szerokość drogi	- 3,50 m

Po przebudowie drogi nie przewiduje się ruchu tranzytowego.

3. Rodzaj technologii.

Przebudowa drogi ma na celu poprawę przejezdności drogi poprzez wykonanie dwuwarstwowej nawierzchni bitumicznej z kruszywa naturalnego co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Planowana konstrukcja to dwuwarstwowa nawierzchnia z kruszywa naturalnego o grubości (po zagęszczeniu) 4 + 4 cm – 3080 m² stabilizowana mechanicznie. W wyniku robót powstanie odcinek drogi o łącznej długości 880 m. Wykonane zostanie ponadto mechaniczne uzupełnianie poboczy kruszywem naturalnym przy grubości warstwy po zagęszczeniu 6 cm - 2200 m², oraz ustawienie pionowe znaku drogowego.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Nie przewiduje się w projekcie różnych wariantów modernizacji drogi lecz jedynie jedno konkretne rozwiązanie.

5. Przewidywana ilość wykorzystanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

W trakcie realizacji w/w inwestycji planuje się dowiezienie z zewnątrz kruszywa naturalnego i jego wbudowanie. Kruszywo wykorzystane w czasie robót to żwir i pospółka, które nie zawiera żadnych dodatków chemicznych. Kruszywo to dowożone będzie na teren budowy w stanie wilgotnym, co ułatwi wbudowanie i zagęszczenie, a także zapobiegnie zapyłaniu otoczenia drobnymi frakcjami.

Zużycie paliw tj. oleju napędowego będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej oraz rodzaju sprzętu i pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować. Ponadto w czasie wykonywanych prac nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Planowana inwestycja nie spowoduje zagrożenia odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, a także nie wpłynie na obniżenie poziomu wód gruntowych. W pasie drogowym modernizowanego odcinka podłoże gruntowe charakteryzuje się prostymi i korzystnymi warunkami geotechnicznymi. Zastosowanie odpowiedniej technologii podczas wykonywania robót budowlanych a także odpowiednie oznakowanie terenu nie będą wpływać na trudności w ruchu drogowym.

Prace będą prowadzone poza godzinami nocnymi. Po zakończeniu inwestycji teren budowy zostanie doprowadzony do stanu pierwotnego.

Wykonanie przedsięwzięcia polegającego na modernizacji drogi oraz zastosowanie właściwej technologii będzie gwarantowało prawidłową eksploatację drogi.

W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się bezpieczeństwo i płynność w ruchu drogowym, a także zmniejszy się emisja hałasu wynikająca dotychczas z ruchu pojazdów silnikowych z małymi prędkościami po istniejącej nawierzchni.

7. Rodzaj i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Nie występuje.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Ocenia się, iż planowana inwestycja nie będzie oddziaływała transgranicznie.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie Zieluńsko – Rzęgnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Planowana przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało na obszary Natura 2000. Najbliższy obszar objęty strukturą systemu Natura 2000 znajduje się w odległości ok. 15 km.