

Załącznik Nr 1 do
decyzji Nr 7624-5-6/08
z dnia 24 czerwca 2008 roku

Z up. Wójta
mgr inż. Mariusz Gębala
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 gminnej Nr G230928W w miejscowości Grzybowo** na działce Nr 118, przylegającej do działek Nr: 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115/1, 115/2, 116, 117, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129.

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 znajduje się w miejscowości Grzybowo. Początek drogi znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2307W o nawierzchni bitumicznej a koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną o nawierzchni gruntowej (na wysokości działek nr 117 i 129). Podstawowe parametry techniczne są zgodne 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 na tym odcinku drogi.

3. Rodzaj technologii.

Przebudowa drogi ma na celu poprawę przejezdności dróg i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wykonanie dwuwarstwowej nawierzchni bitumicznej na

podbudowie z kruszywa naturalnego co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Planowana konstrukcja drogi to dwuwarstwowa nawierzchnia z mieszanki mineralno-asfaltowej (warstwa wiążąca o gr. 4 cm po zagęszczeniu i warstwa ścieralna o gr. 4 cm po zagęszczeniu) – 3255,00 m². Nawierzchnia bitumiczna zostanie ułożona na istniejącej podbudowie żwirowej odpowiednio wzmocnionej kruszywem naturalnym o grubości 10 cm po zagęszczeniu. W wyniku tych robót powstanie odcinek drogi o łącznej długości 930 m o szerokości jezdni asfaltowej 3,5 m na podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanej mechanicznie o szerokości 5,20 m. Ponadto zostanie wykonane mechaniczne uzupełnianie poboczy kruszywem naturalnym przy grubości warstwy po zagęszczeniu 6 cm - 2325 m², oraz ustawienie pionowego znaku drogowego typu A.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Nie przewiduje się w projekcie różnych wariantów przebudowy 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 niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych. Nie spowoduje zagrożenia odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia wód gruntowych.. W pasie drogowym modernizowanego odcinka podłoże gruntowe charakteryzuje się prostymi i korzystnymi warunkami geotechnicznymi. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie

powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Zastosowanie odpowiedniej technologii podczas wykonywania robót budowlanych a także odpowiednie oznakowanie terenu nie będą wpływać na trudności w ruchu drogowym.

Po zakończeniu inwestycji teren budowy zostanie doprowadzony do stanu pierwotnego.

Wykonanie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejącej 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 z dotychczasowego 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

Planowana przebudowa drogi na odcinku 930,00 m nie leży na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało na obszary Natura 2000. Najbliższy obszar objęty strukturą systemu Natura 2000 znajduje się w odległości ok. 16 km.