

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 obsługującej przedsięwzięcia o znaczeniu ponadlokalnym w miejscowości Uniszki-Cegielnia** położonej na działkach: 30, 20, 18/1, 17, 21/4, 19/1, 19/3, 31/5, 101/2, 28, 31/3, 29, 25 w miejscowości Uniszki-Cegielnia przylegających do działek: 9, 31/8, 101/6, 21/9, 21/8, 21/6, 21/7, 107/1, 108 oraz na działce Nr 2 w miejscowości Nowa Wieś, gmina Szydłowo przylegającej do działek Nr: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gmin: Wieczfnia Kościelna oraz Szydłowo, powiat mławski, woj. mazowieckie.

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

Modernizowany odcinek drogi znajduje się w miejscowości Uniszki-Cegielnia. Droga ta stanowi połączenie miejscowości Uniszki-Cegielnia z drogą Nr 7. Głównym zadaniem drogi jest obsługa istniejącego terenu. Stanowi ona dojazd do przyległych do niej zakładów produkcyjno-usługowych, posesji mieszkalnych oraz pól. Początek drogi znajduje się na skrzyżowaniu z drogą krajową E7 relacji Gdańsk-Warszawa-Kraków-Chyżne i kończy swój bieg na skrzyżowaniu z tą samą drogą na następnym skrzyżowaniu. 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	- 5 m

Po przebudowie drogi nie przewiduje się ruchu tranzytowego.

3. Rodzaj technologii.

Przebudowa drogi ma na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu lądowym a szczególnie poprawę dojazdu do istniejących zakładów produkcyjnych. Prace obejmować będą wykonanie poszerzenia odcinka od km 0+000 do km 0+631 do szerokości 5 m i wykonanie na nim pełnej konstrukcji poszerzenia oraz warstwy wzmacniająco-profilującej na istniejącej jezdni a na całości nowej warstwy ścieralnej na szerokości 5 m. Na odcinku od km 0+631 do km 0+952 projektuje się wykonanie robót ziemnych oraz pełnej konstrukcji nawierzchni. Na odcinku od km 0+952 do km 1+221 gdzie droga ma już jezdnię o szerokości 5 km planuje się wzmocnienie istniejącej nawierzchni i warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej. Odcinek będący przedmiotem robót będzie jedynie modernizowany i nie ulegnie zmianie istniejąca oś drogi. W wyniku robót powstanie odcinek drogi o łącznej długości 1221 m. Ponadto prace obejmować będą mechaniczne uzupełnianie poboczy kruszywem naturalnym, wykonanie parkingów oraz ustawienie znaków pionowych. Przebudowa drogi nie wymaga wejścia w pas drogi krajowej nr 7, ponieważ w czasie przebudowy tej drogi w roku 2004 wykonano skrzyżowania z drogami gminnymi.

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 i wbudowanie podstawowych materiałów: beton asfaltowy, emulsja asfaltowa, kruszywo łamane na podbudowę, kruszywo naturalne (żwir i pospółka) na pobocza, prefabrykaty betonowe: kręgi na studnię, przepust. 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. Nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej. Woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach do zwilżania kruszywa w trakcie zagęszczania i produkcji zapraw cementowych.

6. Rozwiązania chroniące środowisko.

Planowana inwestycja nie spowoduje zagrożenia odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych a także nie wpłynie na obniżenie poziomu wód gruntowych. Nie zniszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego nie podzieli jednolitych ekosystemów. Nie będzie strat w przyrodzie ani nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. 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 jej prawidłową eksploatację poprawiając warunki ruchu pojazdów.

W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się bezpieczeństwo oraz płynność w ruchu drogowym ponadto 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

W pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie występują tereny objętą prawną formą ochrony przyrody. Przedmiotowa inwestycja nie będzie oddziaływała na obszary Natura 2000.

Najbliższy obszar objęty strukturą systemu Natura 2000 znajduje się w odległości ok. 10 km.