PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Nazwa i lokalizacja zamierzenia budowlanego	**ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860** **KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII** Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji: 26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Nazwa i adres Inwestora:	ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO, 06-500 MŁAWA, UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6 REPREZENTOWANY PRZEZ POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W MLAWIE, UL. STEFANA ROWECKIEGO „GROTA” 10, 06-500 MŁAWA

Jednostka Projektowa:	USŁUGI PROJEKTOWE Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

Stanowisko	Imię, nazwisko	specjalność nr uprawnień	podpis
Projektant opracował branża drogowa	mgr inż. Andrzej Dusiński	do pełnienia samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno – inżynieryjne w zakresie dróg 7342/Cie-101/94, MAZ/BD/1332/01	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Tomasz Dusiński	do projektowania w specjalności inżynieryjne drogowej bez ograniczeń MAZ/0013/PWBD/18, MAZ/BD/0462/18	
Opracował branża sanitarna	mgr inż. Dariusz Nehring	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych MAZ/0331/PWOS/01, MAZ/IS/1328/01	
Sprawdzający branża sanitarna	mgr inż. Iwona Rząp	o projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych WAM/0038/PWBS/19, WAM/BO/0008/15	
Opracował branża elektryczna	mgr inż. Seweryn Rutkowski	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych MAZ/336/TWOE/12. MAZ/IE/0557/09	
Sprawdzający branża elektryczna	mgr inż. Jerzy Zieliński	do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń elektrycznych 158/Wa/74, MAZ/IE/2568/02	
Opracował branża telekomunikacyjna	Arkadiusz Wiszniewski	do projektowania w ograniczonym zakresie w specjalności telekomunikacyjnej przewodowej wraz z infrastruktura towarzyszącą WAM/0149/ZOOT/05, WAM/BT/0046/06	
Sprawdzający branża telekomunikacyjna	mgr inż. Daniel Kwieciak	do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń telekomuniikacyjnych WAM/0083/POOT/07, WAM/BT/0026/08	
Data opracowania: STYCZEŃ 2023 r.			Nr egzemplarza: 1

Spis treści projektu zagospodarowania terenu.

I. Dokumenty dołączone do projektu (str. 1-23)

1. Oświadczenie projektantów o sporządzeniu projektu zagospodarowania terenu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.
2. Kopie decyzji o nadaniu projektantom uprawnień budowlanych.
3. Kopie zaświadczeń o przynależności projektantów do izby samorządu zawodowego.

II. Część opisowa (str. 24-28)

1. Podstawa opracowania
2. Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego
3. Istniejące zagospodarowanie terenu
4. Projektowane zagospodarowanie terenu
5. Zestawienie wielkości charakteryzujących inwestycję
6. Wykaz nieruchomości
7. Obszar oddziaływania obiektu
8. Ustalenie dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego
9. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska
10. Analiza powiązania drogi z innymi drogami publicznymi

III. Część rysunkowa (str. 29-32)

1. Mapa do celów projektowych
2. Projekt zagospodarowania terenu

1. **Podstawa opracowania**
   - Ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. 2021 r. poz. 2351 tekst jednolity ze zmianami),
   - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2020.0.470 t.j. z późniejszymi zmianami)
   - Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. (Dz.U.2020.0.1363 t.j.)
   - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2019.1643 j.t.),
   - Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych,
   - Inwentaryzacja stanu istniejącego,

2. **Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego**

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860

Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji w nawiasie podano numer działki po podziale): -

26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie. w ramach pasa drogowego, będącego obecnie w zarządzaniu:

1. Inwestora – Powiatu Mławskiego (Zarządu Powiatu Mławskiego) obręb nr 0008 Dunaj: 187/2,
2. Na części działek Gminy Stupsk, ul. H. Sienkiewicza 10, 06-561 Stupsk, obręb nr 0008 Dunaj: 26, 27, 31, 121, 158/5, 159, 175, 225,
3. Na części działek Krajowego Ośrodka Wparcia Rolnictwa Oddział Terenowy w Warszawie, Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa: obręb nr 0008 Dunaj: 158/2, 158/4, 202/14,
4. Na części działki Zakładu przetwórstwa Rolnego Dunaj sp. z o.o. Dunaj, 06-560 Konopki: obręb nr 0008 Dunaj: 158/27,
5. Na części działek prywatnych właścicieli nr: obręb nr 0008 Dunaj: 43, 44, 179/2, 179/4, 186/1, 202/15, 202/16, 208, 214, 215, 226, 229, 230/1, 280, 337, 377, 379, 386/1, 386/2, 387, 431.

3. **Istniejące zagospodarowanie terenu**

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego, na Wyniesieniach Mławskich. Początek odcinka projektowanego etapu II przyjęto w km 1+939,00 na końcu odcinka wykonanego w ramach budowy wiaduktu nad drogą nr S7 (koniec zjazdu z węzła drogowego „Żurominek"), natomiast koniec to wyjazd z obszaru zabudowanego miejscowości Dunaj. Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Dunaj. Droga posiada przed rozbudową jedną jezdnię o szerokości 5,50 m, przekrój szlakowy z poboczami gruntowymi po obu stronach o szerokości 1,20 m. Za poboczem występuje rów drogowy lub pas zieleni. Nawierzchnia jezdni wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub na kostce brukowej. Odwodnienie

powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych. Szerokość pasa drogowego średnio 12 m. Tereny przyległe do drogi stanowią: zabudowa zagrodowa, mieszkaniowa jednorodzinna oraz użytki rolne.
Rozbudowa obejmuje odcinek drogi o długości 1921 m. Kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR4. Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie klasę techniczną Z. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze posesji, gospodarstw, łąk i dojazd do pól uprawnych. Droga powiatowa nr 2349W łączy miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo i Stupsk oraz drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką nr 615.

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie znajduje sieć wodociągowa, siec teletechniczna i sieć elektroenergetyczna. .

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

4.1 Parametry techniczne przyjęte do projektowania

1)	Kategoria drogi	- powiatowa
2)	Klasa techniczna	- Z
3)	Prędkość projektowa	- 50 km/h
4)	Nośność podłoża	- G1,
5)	konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego	- KR 4
6)	nośność nawierzchni	- 115 kN
7)	głębokość przemarzania	- 1,00 m
8)	spadek poprzeczny nawierzchni	- 2,0 %
9)	szerokość jezdni bitumicznej	- 6,00 i 7,00 m
10)	szerokość poboczy z kruszywa	- 1,00 m
11)	szerokość chodnika	- 2,00 m.

4.2. Układ drogowy

Przedsięwzięcie polegające na rozbudowie drogi powiatowej przewiduje zmianę parametrów geometrycznych drogi i przebudowę istniejących elementów jak konstrukcja jezdni, odwodnienie, zjazdy, sieć elektryczna i telekomunikacyjna, przebudowę i budowę nowych elementów jak kanalizacja deszczowa, kanał technologiczny oraz wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego a także korektę geometrii poziomej drogi i korektę geometrii pionowej drogi.

Celem rozbudowy drogi jest poprawa parametrów technicznych drogi, jej przejezdności, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych oraz odtworzenie zużytych elementów drogi jak nawierzchnia jezdni, zjazdy i chodniki. Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z betonu asfaltowego (typu SMA), nawierzchnia chodników, zjazdów z kostki betonowej i betonu asfaltowego. Obramowanie jezdni na obszarach zabudowanych zostanie wykonane z krawężnika betonowego lekkiego, natomiast obramowanie chodnika zostanie wykonane z obrzeży betonowych. Jezdnia na odcinkach szlakowych zostanie zamknięta poboczami z kruszywa łamanego.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się zmianę dotychczasowej formy użytkowania terenu, poprzez pozyskanie gruntu z części przyległych działek do poszerzenia pasa drogowego.

4.3. Odwodnienie drogi

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni drogi, chodników, poboczy i zjazdów będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych i podłużnych do projektowanej kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych otwartych..

4.4. Sieć oświetleniowa

W miejscowości Dunaj na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się oświetlenie drogowe oparte na oprawach sodowych, zamontowanych na słupach linii napowietrznej i zasilane przewodem Al. 25 mm^2. Powyższa, istniejąca napowietrzna sieć oświetleniowa po wybudowaniu nowego oświetlenia powinna zostać na wniosek Gminy Stupsk, zdemontowana lub unieczynniona przez właściciela sieci ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o. w ramach podpisanej umowy na konserwację sieci oświetleniowej. Projektuje się budowę nowego, energooszczędnego, opartego na oprawach LED oświetlenia.
Projektowaną sieć oświetleniową należy zasilić zgodnie z Warunkami Przyłączenia do sieci elektroenergetycznej nr P/22/046880 z dnia 05.07.2022r..

4.5. Sieć wodociągowa

Sieci wodociągowe nie kolidują z rozbudową drogi.

4.6. Sieć gazowa

W pasie drogowym nie występuje sieć gazowa.

4.7. Sieć telekomunikacyjna

Projektuje się usuniecie kolizji z istniejącą siecią telekomunikacyjną zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Orange Polska SA nr 8421/TTiSiŁLU/ P/2022/MM. Istniejące urządzenia telekomunikacyjne kolidujące z projektowanym zagospodarowaniem terenu, zostaną przebudowane zgodnie z warunkami technicznymi oraz zasadami wiedzy technicznej. Pracę należy prowadzić tak, aby nie uszkodzić urządzeń. W przypadku uszkodzenia w trakcie prac budowlanych, Wykonawca robót budowlanych będzie zobligowany do naprawy uszkodzonych elementów. Przebudowie podlegać będzie telekomunikacyjna linia kablowa w postaci kabla miedzianego ziemnego typu XzTKMXpw 5x4x0,5 oraz słupki kablowe rozdzielcze. Prace należy wykonywać przy asyście grupy technicznej operatora. Zdemontowane elementy infrastruktury telekomunikacyjnej zdać protokolarnie właścicielom sieci. Istniejące oraz projektowane kable pod drogą i wjazdami na posesje należy odpowiednio zabezpieczyć rurami grubościennymi typu A110PS i A160PS. Długość przebudowy telekomunikacyjnej linii kablowej: 8,0 m.

Projektuje się budowę kanału technologicznego na całym odcinku drogi podlegającego rozbudowie.

4.8. Sieć energetyczna

Występują kolizje z siecią energetyczną, które zostaną usunięte na podstawie warunków technicznych wydanych przez Energa Operator SA Oddział w Płock nr EOP-74MMP-001362-2022 z dnia 01.07.2022. Usunięcie kolizji polega na przebudowie linii napowietrznej nn 0,4 kV zasilanej ze stacji transformatorowej

S6-29 Dunaj. Istniejąca linia wykonana jest przewodami typu AsXSn 4x70mm^2. Projektuje się demontaż słupów w linii napowietrznej nn-0,4 kV typu AsXSn 4x70mm^2 na odcinku od stanowiska słupowego nr S11 do stanowiska słupowego nr S16. W celu usunięcia kolizji istniejącej linii napowietrznej nn-0,4 kV z projektowaną przebudową drogi należy dokonać wymiany stanowiska słupowego nr S8 na N 10,5/6, stanowiska słupowego nr S11, S12 i S15 na P 10,5/6, stanowiska słupowego nr S11, S13 i S14 na P 10,5/4,3 oraz S16 na RKKK 10,5/6.i.

4.9. Sieć kanalizacji sanitarnej

Sieć kanalizacji sanitarnej nie występuje na odcinku objętym rozbudową.

4.10. Wycinka drzew kolidujących z projektowaną drogą

Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania: Projektuje się wycinkę 16 drzew kolidujących z planowaną rozbudową .

5. Zestawienie wielkości charakteryzujących inwestycję

- Szerokość jezdni – 2x3,00 i 2x3,50 m,
- Szerokość chodników – 2,00 m,
- Szerokość poboczy – 1,00 m
- Długość drogi – 1921,00 m

6. Wykaz nieruchomości znajdujących się w liniach rozgraniczających teren, na których będzie realizowana inwestycja:

6.1. Nieruchomości wchodzące w skład istniejącej drogi powiatowej:
26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj

6.2. Nieruchomości przeznaczone pod rozbudowę drogi gminnej przejmowane w części po podziale (w nawiasie nr po podziale):
26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj**.**

6,3. Nieruchomości przeznaczone pod rozbudowę drogi powiatowej do ograniczonego korzystania: nie występują.

7. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu został określony na podstawie art. 43 Ustawy o drogach publicznych. W obszarze oddziaływania obiektu znajdują się następujące nieruchomości:
26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**),

187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, (**225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj

8. **Ustalenia dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej**

   Teren inwestycji nie jest objęty ochroną konserwatorską w myśl ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece na zabytkami (Dz. U. z 2018 r. poz. 2067 ze zmianami).

9. **Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi**

   Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000. Teren inwestycji położony w obszarze chronionego krajobrazu. Przedmiotowa nie jest inwestycja nie wpłynie negatywnie na istniejące środowisko. Nieznaczny wzrost emisji hałasu i pylenia nastąpi tylko i wyłącznie podczas prac związanych z budową drogi i będzie miał charakter chwilowy. Oddziaływanie rozbudowanej drogi w fazie eksploatacji nie będzie większe niż obecnie, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych oddziaływań na środowisko, tj:

   - nie wpłynie na świat roślinny i zwierzęcy,
   - nie spowoduje rozdzielenia ekosystemów,
   - nie spowoduje zanieczyszczenia powierzchni gleby,
   - nie spowoduje zanieczyszczenie wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
   - nie spowoduje rozdzielenia pól.

Biorąc pod uwagę przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz.1839) nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Nazwa i lokalizacja zamierzenia budowlanego	**ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860** **KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII** Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji: 26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1**), 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, (**225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie..

Nazwa i adres Inwestora:	ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO, 06-500 MŁAWA UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6 REPREZENTOWANY PRZEZ POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W MLAWIE, UL. STEFANA ROWECKIEGO „GROTA" 10, 06-500 MŁAWA

Jednostka Projektowa:	USŁUGI PROJEKTOWE Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

Stanowisko	Imię, nazwisko	specjalność nr uprawnień	podpis
Projektant opracował branża drogowa	mgr inż. Andrzej Dusiński	do pełnienia samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno – inżynieryjne w zakresie dróg 7342/Cie-101/94, MAZ/BD/1332/01	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Tomasz Dusiński	do projektowania w specjalności inżynieryjne drogowej bez ograniczeń MAZ/0013/PWBD/18, MAZ/BD/0462/18	
Opracował branża sanitarna	mgr inż. Dariusz Nehring	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych MAZ/0331/PWOS/01, MAZ/IS/1328/01	
Sprawdzający branża sanitarna	mgr inż. Iwona Rząp	o projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych WAM/0038/PWBS/19, WAM/BO/0008/15	
Opracował branża elektryczna	mgr inż. Seweryn Rutkowski	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych MAZ/336/TWOE/12. MAZ/IE/0557/09	
Sprawdzający branża elektryczna	mgr inż. Jerzy Zieliński	do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń elektrycznych 158/Wa/74, MAZ/IE/2568/02	
Opracował branża telekomunikacyjna	Arkadiusz Wiszniewski	do projektowania w ograniczonym zakresie w specjalności telekomunikacyjnej przewodowej wraz z infrastruktura towarzyszącą WAM/0149/ZOOT/05, WAM/BT/0046/06	
Sprawdzający branża telekomunikacyjna	mgr inż. Daniel Kwieciak	do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń telekomuniikacyjnych WAM/0083/POOT/07, WAM/BT/0026/08	

Data opracowania: STYCZEŃ 2023 r.	Nr egzemplarza: 1

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH
SKALA 1:500
Arkusz nr 1/5

Na podstawie art.12b ust.5a, 5b i 5c ustawy Prawo Geodezyjne i Kartograficzne: poświadczam, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych, których rezultaty zawiera operat techniczny pozytywnie zweryfikowany. Jednocześnie informuję, że jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.	
Identyfikator zgłoszenia prac geodezyjnych	G.6640.1011.2022
Organ służby geodezyjnej, który otrzymał zgłoszenie	STAROSTA MŁAWSKI
Wykonawca prac geodezyjnych	Biuro geodezyjne „GEOMET"
Nr oraz data sporządzenia dokumentu zawierającego wynik pozytywnej weryfikacji	Protokół weryfikacji z dnia 09.06.2022 r Nr G.6640.1011.2022_1
Imię i nazwisko oraz nr uprawnień zawodowych kierownika prac	inż. Marek Dymkowski Nr uprawnień 17753

Legenda:
- projektowana nawierzchnia bitumiczna
- projektowane pobocze z kruszywa łamanego
- projektowana nawierzchnia chodnika z kostki brukowej "6" szarej
- projektowana nawierzchnia zjazdu z kostki brukowej "8" kolorowej
- projektowana nawierzchnia wyspy rozdzielającej/zatoki autobusowej "8" szarej
- projektowana krawędź jezdni
- projektowana krawędź poboczy
- projektowany krawężnik betonowy
- projektowany krawężnik betonowy wtopiony
- projektowane obrzeże betonowe
- ściek przykrawężnikowy z kostki brukowej
- projektowany rów
- projektowany przepust
- drzewo do usunięcia
- projektowany kabel nn oświetleniowy
- projektowany słup oświetleniowy z oprawą uliczną
- projektowany słup elektroenergetycznej sieci napowietrznej nn
- projektowana szafka oświetleniowa
- projektowana elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- istniejąca elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- projektowana studnia rewizyjna
- projektowany wpust deszczowy
- proj. sieć kanalizacji deszczowej
- proj. kanał technologiczny
- proj. studnia teletechniczna
- projektowane linie rozgraniczające teren, granica pasa drogowego

PROJEKT
ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP I OD KM 1+938,77 DO KM 3+860,00

INWESTOR
ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO UL. WŁ. S. REYMONTA 6, 06-500 MŁAWA

USŁUGI PROJEKTOWE ANDRZEJ DUSIŃSKI
06-500 MŁAWA
UL. WARSZAWSKA 1 LOK. 19
TEL./FAX 023 654 4498
TEL. KOM. 502 282 840
NIP 569-102-19-05
REGON 130231285

PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE

STUDIUM	BRANŻA	SKALA
PROJEKT BUDOWLANY	DROGOWA SANITARNA ELEKTRYCZNA TELEKOMUNIKACYJNA	1:500

RYSUNEK	NUMER RYSUNKU
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	1-1

PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA: MGR INŻ. ANDRZEJ DUSIŃSKI upr. proj. nr 7342/CIE-101/94 PIIB MAZ/BD/1332/01	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DROGOWA: MGR INŻ. TOMASZ DUSIŃSKI upr. nr MAZ/0013/PWBD/18 PIIB MAZ/BD/0462/18	PROJEKTANT BRANŻA SANITARNA: MGR INŻ. DARIUSZ NEHRING upr. proj. nr MAZ/0331/PWOS/04, MAZ/IS/1328/01
PODPIS	PODPIS	PODPIS
PROJEKTANT BRANŻA ELEKTRYCZNA: MGR INŻ. SEWERYN RUTKOWSKI upr. proj. nr MAZ/336/TWOE/12, MAZ/IE/0557/09	PROJEKTANT BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA: ARKADIUSZ WISZNIEWSKI upr. proj. nr WAM/0149/ZOOT/05 WAM/BT/0046/06	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA SANITARNA: MGR INŻ. IWONA RZĄP upr. proj. Nr WAM/0038/PWBS/19, WAM/BO/008/15
PODPIS	PODPIS	PODPIS
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA ELEKTRYCZNA: MGR INŻ. JERZY ZIELIŃSKI upr. proj. nr 158/Wa/74, MAZ/IE/2568/02	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA: MGR INŻ. DANIEL ŚWIECIAK upr. proj. nr WAM/0083/POOT/07, WAM/BT/0026/08	
PODPIS	PODPIS	

DATA
STYCZEŃ 2023

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH
SKALA 1:500
Arkusz nr 1/5

Arkusz mapy	7.190.15.08.4, 7.190.15.09.3, 7.190.15.14.1, 7.190.15.14.2, 7.190.15.09.4, 7.190.15.15.1, 7.190.15.10.3, 7.190.15.10.4, 7.190.15.10.2, 7.190.16.06.1, 7.190.16.01.3 7.190.16.01.4
Nazwa miejscowości i numer działki	Dunaj dz. 8-187/2, Strzałkowo dz. 15-372, 15-3079/4, 15-373, 15-3079/5, 15-73
Identyfikator i nazwa obrębu ewidencyjnego	0008 Dunaj, 0015 Strzałkowo
Identyfikator i nazwa jednostki ewidencyjnej	141306_2 Stupsk
Układ współrzędnych	PL-2000 strefa 7 (21°)
Układ wysokości	PL-KRON86-NH
Nr. ewid. zgłoszenia:	G.6640.1011.2022

Przebieg granic działek ewidencyjnych został wykazany według stanu w ewidencji gruntów. Stan ten nie pozwala na sytuowanie nowo projektowanych budynków w odległości mniejszej lub równej 4 m oraz innych obiektów budowlanych w odległości mniejszej lub równej 3m od granicy działki ewidencyjnej (Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 18.08.2020 r. w sprawie standardów technicznych Dz.U.2020.1429 oraz przepisy odrębne).
Treść mapy w granicach projektowanej inwestycji w zakresie konturów użytków gruntowych jest zgodna z treścią mapy ewidencyjnej.
Nie sprawdzano służebności dotyczącej gruntów w granicach projektowanej inwestycji.
Nie wyklucza się istnienia w terenie innych nie wykazanych na niniejszej mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych.
Na mapie do celów projektowych nie zaznaczono linii rozgraniczających oraz nieprzekraczalnych linii zabudowy, w związku z tym, że projektowana inwestycja dotyczy inwestycji liniowej

Mapę wykonał dn. 08.06.2022 roku geodeta uprawniony Marek Dymkowski.

GEODETA UPRAWNIONY
Marek Dymkowski
Nr upr. zaw. GGK 17753
tel. kom. 501 794 064

BIURO GEODEZYJNE
„GEOMET"
06-500 Mława, ul. Stary Rynek 18
bg.geomix@wp.pl
NIP 5691021957, REGON 130925854

Na podstawie art.12b ust.5a, 5b i 5c ustawy Prawo Geodezyjne i Kartograficzne:
poświadczam, że niniejszy dokument został opracowany w wyniku prac geodezyjnych, których rezultaty zawiera operat techniczny pozytywnie zweryfikowany.
Jednocześnie informuję, że jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Identyfikator zgłoszenia prac geodezyjnych	G.6640.1011.2022
Organ służby geodezyjnej, który otrzymał zgłoszenie	STAROSTA MŁAWSKI
Wykonawca prac geodezyjnych	Biuro geodezyjne „GEOMET"
Nr oraz data sporządzenia dokumentu zawierającego wynik pozytywnej weryfikacji	Protokół weryfikacji z dnia 09.06.2022 r Nr G.6640.1011.2022_1
Imię i nazwisko oraz nr uprawnień zawodowych kierownika prac	inż. Marek Dymkowski Nr uprawnień 17753

Legenda:
- projektowana nawierzchnia bitumiczna
- projektowane pobocze z kruszywa łamanego
- projektowana nawierzchnia chodnika z kostki brukowej "6" szarej
- projektowana nawierzchnia zjazdu z kostki brukowej "8" kolorowej
- projektowana nawierzchnia wyspy rozdzielającej/zatoki autobusowej "8" szarej
- projektowana krawędź jezdni
- projektowana krawędź poboczy
- projektowany krawężnik betonowy
- projektowany krawężnik betonowy wtopiony
- projektowane obrzeże betonowe
- ściek przykrawężnikowy z kostki brukowej
- projektowany rów
- projektowany przepust
- drzewo do usunięcia
- projektowany kabel nn oświetleniowy
- projektowany słup oświetleniowy z oprawą uliczną
- projektowany słup elektroenergetycznej sieci napowietrznej
- projektowana szafka oświetleniowa
- projektowana elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- istniejąca elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- D18 - projektowana studnia rewizyjna
- wd18 - projektowany wpust deszczowy
- proj. sieć kanalizacji deszczowej
- proj. kanał technologiczny
- proj. studnia teletechniczna
- projektowane linie rozgraniczające teren, granica pasa drogowego

USŁUGI PROJEKTOWE
ANDRZEJ DUSIŃSKI
06-500 MŁAWA
UL. WARSZAWSKA 1 LOK. 19
TEL./FAX 023 654 4498
TEL. KOM. 502 282 840

NIP 569-102-19-05
REGON 130231285

PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE

PROJEKT
ROZBUDOWA DROGI POWIATOW ŻUROMINEK – STUPSK ETAP I OD KM 1+938,77 DO KM 3

INWESTOR
ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO
UL. WŁ. S. REYMONTA 6, 06-500 MŁAWA

STUDIUM
PROJEKT BUDOWLANY

BRANŻA
DROGO
SANITA
ELEKTRY
TELEKOMUNI

RYSUNEK
PROJEKT ZAGOSPODAROWA TERENU

PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA:	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DRO
MGR INŻ. ANDRZEJ DUSIŃSKI upr. proj. nr 7342/CIE-101/94 PIIB MAZ/BD/1332/01	**MGR INŻ. TOMASZ DU** upr. nr MAZ/0013/PWBD PIIB MAZ/BD/0462/18
PODPIS	PODPIS
PROJEKTANT BRANŻA ELEKTRYCZNA:	PROJEKTANT BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA:
MGR INŻ. SEWERYN RUTKOWSKI upr. proj. nr MAZ/336/TWOE/12, MAZ/IE/0557/09	**ARKADIUSZ WISZNIEW** upr. proj. nr WAM/0149/2 WAM/BT/0046/06
PODPIS	PODPIS
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA ELEKTRYCZNA:	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA:
MGR INŻ. JERZY ZIELIŃSKI upr. proj. nr 158/Wa/74, MAZ/IE/2568/02	**MGR INŻ. DANIEL ŚWI** upr. proj. nr WAM/0083/ WAM/BT/0026/08
PODPIS	PODPIS

DATA
STYCZEŃ 2023

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

Nazwa i lokalizacja zamierzenia budowlanego	**ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860** **KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII** Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji: 26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie..

Nazwa i adres Inwestora:	ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO, 06-500 MŁAWA UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6 REPREZENTOWANY PRZEZ POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W MLAWIE, UL. STEFANA ROWECKIEGO „GROTA" 10, 06-500 MŁAWA

Jednostka Projektowa:	USŁUGI PROJEKTOWE Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

Stanowisko	Imię, nazwisko	specjalność nr uprawnień	podpis
Projektant opracował branża drogowa	mgr inż. Andrzej Dusiński	do pełnienia samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno – inżynieryjne w zakresie dróg 7342/Cie-101/94, MAZ/BD/1332/01	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Tomasz Dusiński	do projektowania w specjalności inżynieryjne drogowej bez ograniczeń MAZ/0013/PWBD/18, MAZ/BD/0462/18	
Opracował branża sanitarna	mgr inż. Dariusz Nehring	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych MAZ/0331/PWOS/01, MAZ/IS/1328/01	
Sprawdzający branża sanitarna	mgr inż. Iwona Rząp	o projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych WAM/0038/PWBS/19, WAM/BO/0008/15	
Opracował branża elektryczna	mgr inż. Seweryn Rutkowski	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych MAZ/336/TWOE/12. MAZ/IE/0557/09	
Sprawdzający branża elektryczna	mgr inż. Jerzy Zieliński	do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń elektrycznych 158/Wa/74, MAZ/IE/2568/02	
Opracował branża telekomunikacyjna	Arkadiusz Wiszniewski	do projektowania w ograniczonym zakresie w specjalności telekomunikacyjnej przewodowej wraz z infrastruktura towarzyszącą WAM/0149/ZOOT/05, WAM/BT/0046/06	
Sprawdzający branża telekomunikacyjna	mgr inż. Daniel Kwieciak	do sporządzania projektów wszelkiego rodzaju instalacji i urządzeń telekomuniikacyjnych WAM/0083/POOT/07, WAM/BT/0026/08	
Data opracowania: STYCZEŃ 2023 r.			Nr egzemplarza: 2

Spis treści projektu architektonicznego - budowlanego

I. Oświadczenie projektantów (str. 34)

II. Część opisowa (str. 35-45)

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego
2. Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego
3. Zamierzony sposób użytkowania
4. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego
5. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko
6. Opinia geotechniczna
7. Zakres robót drogowych
8. Parametry geometryczne
9. Konstrukcja nawierzchni
10. Ukształtowanie drogi w planie
11. Odwodnienie
12. Roboty ziemne
13. Podbudowa pomocnicza
14. Warstwy bitumiczne
15. Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia
16. Technologia wykonania robót

III. Część rysunkowa (str. 46-50)

1. Orientacja
2. Plansza zbiorcza uzbrojenia (załącznik do protokołu z narady koordynacyjnej Nr G.6630.2.204.2022. rys. nr 1-1, 1-2.
3. Przekrój podłużny rys. nr 2
4. Przekrój normalny rys. nr 3

1. **Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego**
   Kategoria IV – elementy dróg publicznych jak zjazdy
   Kategoria XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe
   Kategoria XXVI – sieci
   Kategoria XXVIII – drogowe obiekty mostowe

2. **Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego**
   Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest „Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860
   Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji w nawiasie podano numer działki po podziale): -
   26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie

   Długość odcinka objętego pozwoleniem na budowę wynosi 1921 m.

3. **Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego**

   Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest rozbudowa odcinka drogi publicznej o kategorii drogi powiatowej. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu uzyskanie następujących parametrów technicznych, które spełnią wymagania dla drogi klasy technicznej Z:
   - Jezdnia o szerokości - 2 x 3,00 m i 2 x 3,50 m
   - Chodniki o szerokości - 2,00 m
   - Szerokość pobocza – 1,00 m

4. **Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego**
   - Powierzchnia jezdni asfaltowej – 13651,91 m^2
   - Powierzchnia chodników – 4089,70 m^2
   - Powierzchnia poboczy z kruszywa – 1706,80 m^2
   - Długość krawężnika betonowego 15x30x100 cm – 1950,00 m
   - Długość obrzeży 8x30x100 cm – 2005,50 m
   - Powierzchnia zjazdów z kostki betonowej brukowej – 739,00 m^2
   - Powierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego – 223,00 m^2

5. **Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie**
   5.1. Ruch drogowy wiąże się z powstawaniem hałasu komunikacyjnego. Realizacja rozbudowy spowoduje zmniejszenie emisji hałasu, na co decydujący wpływ będzie miało wykonanie nowej, cichszej nawierzchni z nowego betonu asfaltowego (typu SMA). Poprzez budowę ścieżki

rowerowej, chodników i jezdni poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pieszych i rowerzystów.

5.2. Wody opadowe i roztopowe z terenu pasa drogowego będą odprowadzane do projektowanej kanalizacji deszczowej z terenu zabudowanego i odprowadzone do istniejących odbiorników naturalnych z odcinków szlakowych (do rowów drogowych).

5.3. W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Zasięg tego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku.

5.4. Ścieki socjalno-bytowe powstaną jedynie w trakcie robót budowlanych. Wykonawca będzie zobowiązany wyposażyć budowę w przenośne toalety oraz zapewnić odbiór ścieków przez wyspecjalizowaną firmę.

5.5. Realizacja robót wiąże się z koniecznością wycinki drzew. .

6. **Opinia geotechniczna**

Projektowaną drogę zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U.2012.463).

Warunki gruntowo-wodne wzdłuż projektowanej rozbudowy drogi powiatowej rozpoznano na podstawie otworów badawczych, wykonanych wzdłuż krawędzi nawierzchni asfaltowej (w odległości nie większej niż 0,20 m). Teren położony jest na Wzniesieniach Mławskich. Pod względem podziału geomorfologicznego przedmiotowa droga przebiega przez kilka jednostek. Odcinek zachodni znajduje się w obrębie wysoczyzny morenowej płaskiej która w tym rejonie charakteryzuje się powierzchniową pokrywą piasków zwietrzelinowych (eluwialnych). Następnie pomiędzy otworami 6 i 13 droga przecina młode lokalne struktury morfologiczne w postaci kemów, równin torfowych i równin sandrowych. Geneza tych form związana jest z osadami doliny rzecznej rzeki Dunajczyk Miąższość tych struktur jest zrożnicowana, w otworze nr 13 na głębokości 1-2 m osiągnięto starsze podłoże zbudowane z glin morenowych. Trasa objęta wierceniami charakteryzuje się znacznymi deniwelacjami. Na odcinku od otworu nr 6 do 13 powierzchnia charakteryzuje się niewielkimi deniwelacjami w zakresie rzędnych 137-138 m n.p.m. z lokalnymi wyniesieniami do rzędnych 139-140 m n.p.m. Budowa geologiczna została rozpoznana do głębokości 3,0 m p.p.t.

Podbudowę istniejącej nawierzchni stanowią grunty nasypowe (nasypy budowlane/ nasypy
niekontrolowane) lub grunty rodzime. W głębszym podłożu (H>0,5m) rozpoznano grunty rodzime mineralne w postaci piasków i żwirów wodnolodowcowych, mułków zastoiskowych i glin morenowych oraz lokalnie osady organiczne – torfy. Na przeważającym odcinku trasy dominują osady piaszczyste w stanie średnio zagęszczonym lub zagęszczonym. Sondowania dynamiczne DPL (zał.7) nie wykazały występowania warstw piaszczystych w stanie luźnym. Na fragmentach drogi przecinających wysoczyznę morenową udokumentowano występowanie osadów morenowych (gliniastych) które zalegały bezpośrednio pod nasypami lub pod niewielkiej miąższości pokrywami piaszczystymi. Gliny osiągnięto w punkcie nr 13. Na całym odcinku projektowanym grupa nośności podłoża G1

Przypowierzchniowa warstwa nasypów ze względu na wieloletnie obciążenie ruchem pojazdów uległa znacznej konsolidacji, jednak nie wyklucza się występowania odcinków nasypu o obniżonych parametrach nośności/zagęszczenia.

7. **Zakres robót drogowych**
   - Roboty rozbiórkowe związane z wycinką drzew, rozebraniem przepustów poprzecznych i pod zjazdami, rozebraniem krawężników, obrzeży betonowych, nawierzchni zjazdów, frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej, rozbiórka całej konstrukcji jezdni, rozebranie ogrodzeń, rozebranie wiaty przystankowej
   - Wykonanie robót ziemnych związanych z budowa nowej konstrukcji jezdni, chodników, zjazdów, rowów drogowych, przepustów, sieci odwodnieniowej, elektrycznej, kanału technologicznego
   - Profilowanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
   - Ustawienie krawężników i obrzeży betonowych,
   - Wykonanie konstrukcji nawierzchni chodników, zjazdów,
   - Wykonanie nawierzchni jezdni z SMA na podbudowie zasadniczej z betonu asfaltowego i pomocniczej z kruszywa łamanego, warstwie mrozoochronnej z piasku
   - Wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni w technologii siatki stalowej i slurry seal
   - Wykonanie odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej, rowów drogowych i przepustów
   - Wykonanie przebudowy sieci energetycznej, telekomunikacyjnej
   - Wykonanie oświetlenia LED
   - Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.
   - Budowę kanału technologicznego

8. **Parametry geometryczne**

   Na podstawie §14 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2019.1643 j.t..) zaprojektowano jezdnię o szerokości 2x3,00 mm. Pozostałe przyjęte do projektowania dane geometryczne:
   - Klasa drogi - Z
   - Kategoria obciążenia ruchem KR-4
   - Nośność nawierzchni - 115 kN
   - Prędkość projektowa - 50 km/h
   - Przekrój poprzeczny jezdni daszkowy o spadku - 2,00%
   - Szerokość chodników – 2,00 m
   - Spadek poprzeczny chodników - 2,00%

   Projektowany odcinek projektuje się urządzić w ten sposób, aby umożliwić ruch dwukierunkowy pojazdów, ruch pieszy i zapewnić odwodnienie drogi.
   Na odcinku od km 1+939 do km 2+337 planuje się przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 6,00 mi poboczami po 1,00 m szerokości i z obustronnymi rowami drogowymi.
   Na odcinku od km 2+337 do km 2+839 projektuje się przekrój półuliczny, poszerzenie jezdni do 7,00 m, wykonanie lewostronnego chodnika szerokości 2,00 m, prawostronnego pobocza szerokości 1,00 m i prawostronnego rowu drogowego.

Na odcinku od km 2+839 do km 3+577 projektuje się przekrój uliczny, poszerzenie jezdni do 7,00 m, wykonanie obustronnych chodników szerokości po 2,00 oraz kanalizacji deszczowej do odwodnienia tego odcinka.
Od km 3+577 do km 3+830 planuje się przekrój półuliczny, poszerzenie jedzeni do 7,00 m, lewostronny chodnik szerokości 2,00 m, prawostronne pobocze szerokości 1,00 m, prawostronny rów drogowy
Droga powiatowa nr 2349W na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania w podanych lokalizacjach:
- w km 2+207 str. prawa
- w km 2+873 str. lewa
- w km 2+971 str. lewa
- w km 3+024 str. prawa
- w km 3+229 str. lewa
- w km 3+833 str. lewa

Planuje się zatoki autobusowe w km 2+852 po stronie prawej, w km 3+009 po stronie lewej i w km 3+815 po stronie lewej z wiatami przystankowymi.
Na wlocie do miejscowości w celu spowolnienia i uspokojenia ruchu planuje się wyspy środkowe.

9. **Konstrukcja nawierzchni:**

Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 50 km/h. Przeważa lokalny ruch samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów oraz pojazdów rolniczych. Założono poszerzenie istniejącej jezdni do 6,00 m na odcinkach szlakowych i do 7,00 m na odcinkach ulicznych w obszarach zabudowanych. Całkowita rozbiórka istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie nowej konstrukcji z uwzględnieniem rodzaju podłoża gruntowego planowana jest na krótkich odcinkach w obszarach zabudowanych, gdzie nie można bez rozbiórki istniejącej jezdni dostosować niwelety drogi do istniejącego zagospodarowania przyległego terenu. Przyjęto ruch kategorii KR4 na odcinku od km 1+939,00 do km 3+860,00.
Dla podłoża G1 dla istniejącej poszerzanej nawierzchni projektuje się konstrukcję poszerzenia :
- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–13108-1grub. 4 cm.,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm ,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal” – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN– 13108-1 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 8 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym C90/3 /31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni:
- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–3108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal” – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–3108-1 grub. 3 cm,
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa po sfrezowaniu na głębokość średnio 4 cm

Dla podłoża G1 konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni wraz z poszerzeniem:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN– 13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm,
- siatka stalowa ze „slurry sealem" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa po sfrezowaniu na głębokość średnio 4 cm

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym - warstwa wiążąca - 0,15-0,2 kg/m^2

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości min. 1,00 m każde grubości 10 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

Konstrukcja nawierzchni chodnika z kostki betonowej szarej fazowanej:
- kostka brukowa betonowa fazowana szara grub. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grub. 10 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego

Chodnik zostanie zamknięty obrzeżami 30x8 cm ustawionym na ławie betonowej z oporem.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej grafitowej lub czerwonej przez chodnik
- kostka brukowa betonowa fazowana grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm) grub. 15 cm
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego

Nawierzchnia na zjeździe indywidualnym i publicznym przez pobocze:
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN– 13108-1 grubości 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 S 50/70 wg PN-EN–13108-1 grubości 5 cm
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego o ciągłym uziarnieniu frakcji 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm.
- warstwa mrozoochronna z piasku przy grubości warstwy po zagęszczeniu 15 cm.
- podłoże lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

10. Ukształtowanie drogi w planie

Przebieg trasy ze współrzędnymi punktów załamania trasy oraz parametrami łuków, przedstawia rysunek nr 1 – projekt zagospodarowania terenu. Na odcinku od km 1+939,00 do km 3+860,00 droga przebiega po starej trasie. Projektuje się:
- na W1 w km 2+430,23 złamanie.
- na W2 w km 2+852,27 wpisuje się łuk o R=750,00 m bez krzywych przejściowych,
- na W3 w km 3+067,61 wpisuje się łuk o R=450,00 m bez krzywych przejściowych,
- na W4 w km 3+223,92 wpisuje się łuk o R=80,00 m bez krzywych przejściowych,

- na W5 w km 3+406,86 wpisuje się łuk o R=1100,00 m bez krzywych przejściowych,
- na W6 w km 3+510,06 wpisuje się łuk o R=150,00 m bez krzywych przejściowych,
- na W7 w km 2+852,27 wpisuje się złamanie.

Proste przejściowe po 20,00 m.

11. **Roboty ziemne**

Roboty ziemne będą związane z wykonaniem wykopów pod konstrukcję jezdni, chodników, zjazdów, przebudowy przepustów, budowy kanalizacji deszczowej, budowy kanału technologicznego, przebudowy sieci energetycznej i telekomunikacyjnej. Uzyskany urobek z wykopów w postaci gruntów niebudowlanych należy wywieźć z terenu budowy na odkład.

12. **Podbudowa**

Podbudowę zasadniczą projektuje się wykonać z betonu asfaltowego a podbudowę pomocniczą z mieszanki niezwiązanej $C_{50/30}$ 0/31,5 mm. Wymagany wskaźnik zagęszczenia podbudowy wynosi 1,00. Minimalny wtórny moduł odkształcenia wtórnego E2 wynosi 130 MPa, przy czym stosunek modułów E2/E1 nie może być większy od 2,2.

13. **Warstwy bitumiczne**

Warstwy bitumiczne należy wykonać na podstawie wytycznych WT-2 2014.

14. **Regulacja wysokościowa istniejących urządzeń**

Wszystkie włazy studni sieci telekomunikacyjnej oraz skrzynki zaworów wodociągowych należy wyregulować do poziomu projektowanej nawierzchni.

15. **Zieleń**

Na terenach nieutwardzonych w pasie drogi w obszarach zabudowanych należy rozłożyć warstwę humusu i wysiać nasiona traw.

16. **Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego zapewniającego użytkowanie obiektu budowlanego.**

16.1. Odwodnienie drogi.

W chwili obecnej wody opadowe i roztopowe z drogi powiatowej odprowadzane są do istniejących rowów drogowych. Pod drogą powiatową znajdują się przepusty:

- w km 3+4428 żelbetowy rurowy ze ściankami o Ø 60 cm, dł. 9,0 m
- w km 3+666 żelbetowy rurowy ze ściankami o Ø 80 cm, dł. 9,5 m

W/ w przepusty zostaną przebudowane na przepusty z rur z tworzyw sztucznych oraz zaopatrzone w nowe ścianki betonowe ze skrzydełkami. Wlot oraz wylot przepustów planuje się umocnić płytami ażurowymi betonowymi z wypełnieniem humusem i obsianiem trawą.

Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,20 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 8,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami.

Na odcinkach drogi przechodzących przez obszar zabudowan miejscowości Dunaj planuje się budowę rurociągów grawitacyjnych – kanalizacji deszczowej:
- sieci kanalizacji deszczowej z rur strukturalnych PP dn 400, 300 oraz 250, klasy SN8 (rury grubościenne typu ciężkiego) planuje się wykonać jako łączone na uszczelki gumowe wargowe. Montaż rurociągów zgodnie z zaleceniami producenta
- przykanaliki do wpustów deszczowych z rur PVC klasy S DN 160 lite.
- studnia rewizyjno – połączeniowa o średnicy dn 1000 mm i dn 1200 z kręgów żelbetowych w wykonaniu szczelnym z włazem żeliwnym klasy C250, dn 600 z wypełnieniem betonowym (poza pasem jezdni), lub z włazem żeliwnym klasy D400, dn 600 (w pasie jezdni drogi powiatowej)
- wpusty deszczowe - studzienki osadnikowe betonowe dn 500 z pierścieniem odciążającym, i z wpustem ściekowym klasy *D400* z kołnierzem 3/4,forma płaska w pasie jezdni oraz wpusty krawężnikowo jezdniowe klasy D400.
- sieć kanalizacyjną planuje się ułożyć na 10 cm podsypce z piasku. Układkę projektowanej sieci planuje się wykonywać odcinkami nie krótszymi niż odległości między studniami. Rurociągi i obiekty k.d. planuje się posadowić na gruntach nośnych.
- wyloty planuje się wykonać jako typowe żelbetowy wylot kanalizacji deszczowej dla rurociągu dn400. Dno oraz skarpy rowu umocnione płytami betonowymi ażurowymi na podsypce cementowo piaskowej na długości 1mb przed i za wylotem brzegowym.
- elementy betonowe sieci kanalizacji deszczowej planuje się zabezpieczyć przeciwwilgociowo dwoma warstwami abizolu R+P.
- układkę projektowanej sieci i przykanalików planuje się wykonywać odcinkami nie krótszymi niż to wynika z odległości pomiędzy studniami , bądź wpustami deszczowymi. Uzbrojenie sieci i sieć kanalizacji deszczowej należy posadowić na gruntach nośnych.

16.2. Oświetlenie drogi

W miejscowości Dunaj na odcinku objętym opracowaniem obecnie znajduje się oświetlenie drogowe oparte na oprawach sodowych, zamontowanych na słupach linii napowietrznej i zasilane przewodem Al. 25 mm^2. Powyższa, istniejąca napowietrzna sieć oświetleniowa po wybudowaniu nowego oświetlenia powinna zostać na wniosek Gminy Stupsk, zdemontowana lub unieczynniona przez właściciela sieci ENERGA Oświetlenie Sp. z o.o. w ramach podpisanej umowy na konserwację sieci oświetleniowej.

16.2.1. Sposób zasilenia projektowanej sieci oświetleniowej

Projektowaną sieć oświetleniową należy zasilić zgodnie z Warunkami Przyłączenia do sieci elektroenergetycznej nr P/22/046880 z dnia 05.07.2022 r. oraz poniższymi zapisami:

Dla potrzeb zasilenia projektowanej sieci oświetleniowej należy zabudować szafkę oświetleniową SO - zgodnie z zaznaczeniem na PZT.

Szafkę SO należy wyposażyć w miejsce na zabudowanie układu pomiarowego 3-fazowego dwutaryfowego oraz astronomiczny zegar sterujący umożliwiający automatyczne załączanie i wyłączanie obwodów oświetlenia.

Na istniejącym słupie typu RN-10ŻN należy zabudować rozłącznik bezpiecznikowy typu SZ 160.41 i podłączyć go do linii napowietrznej

zasilanej ze stacji transformatorowej S6-29 Dunaj, przewodem AsXSn 4x50 mm^2.
Szafkę SO należy zasilić z powyższego rozłącznika bezpiecznikowego, kablem YAKXS 4x50 mm^2 o długości 3/10 m.
Wykonać uziom istniejącego słupa linii napowietrznej. Wartość uziemienia nie może przekroczyć 10Ω.
16.2.2. Budowa linii kablowej nn-0,4 kV
W zakres budowy sieci oświetleniowej wchodzi:
Budowa z projektowanej szafki oświetleniowej SO dwóch obwodów linii kablowej nn-0,4kV, kablem typu YAKXS 4x35 mm^2 o łącznej długości trasy 1554/1761 m, przy czym:
- obwód I – o długości 916/1040 m;
- obwód II– o długości 638/720 m;
Montaż 43 słupów oświetleniowych, aluminiowych o wys. 9 m z wysięgnikiem jednoramiennym o dł. 1,5 m;
Montaż 43 opraw oświetleniowych LED o mocy 72W;

16.3. Sieć elektroenergetyczna

Występują kolizje z siecią energetyczną, które zostaną usunięte na podstawie warunków technicznych wydanych przez Energa Operator SA Oddział w Płocku nr EOP-74MMP-001362-2022 z dnia 01.07.2022. Usunięcie kolizji polega na przebudowie linii napowietrznej nn 0,4 kV zasilanej ze stacji transformatorowej S6-29 Dunaj. Istniejąca linia wykonana jest przewodami typu AsXSn 4x70mm^2. Projektuje się demontaż słupów w linii napowietrznej nn-0,4 kV typu AsXSn 4x70mm^2 na odcinku od stanowiska słupowego nr S11 do stanowiska słupowego nr S16. W celu usunięcia kolizji istniejącej linii napowietrznej nn-0,4 kV z projektowaną przebudową drogi należy:

a) Dokonać wymiany stanowiska słupowego nr S8 na N 10,5/6, stanowiska słupowego nr S11, S12 i S15 na P 10,5/6, stanowiska słupowego nr S11, S13 i S14 na P 10,5/4,3 oraz S16 na RKKK 10,5/6. Stanowiska słupowe zlokalizować w miejscu nie kolidującym z planem zagospodarowani rozbudowywanej drogi. Dla linii głównej AsXSn 4x70 mm^2 słup nr S11 będzie pracował jako przelotowy, a dla linii oświetlenia jako krańcowy.
   Miejsca lokalizacji stanowisk słupowych pokazano na rys. nr 1.
b) Na stanowiska słupowe zlokalizowane w nowych miejscach należy przełożyć istniejącą linię napowietrzną nn 0,4 kV typu AsXSn 4x70mm^2. Przy przekładaniu przewodów należy częściowo wykorzystać osprzęt z demontażu (uchwyty przelotowe i uchwyty końcowe). Dodatkowo żyły istniejących przewodów AsXSn należy w miejscach po demontażu zacisków przebijających zabezpieczyć taśmą samowulkanizującą oraz nawierzchniową.

16.4. Sieć telekomunikacyjna

Projektuje się usuniecie kolizji z istniejącą siecią telekomunikacyjną zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Orange Polska SA nr 8421/TTiSiŁLU/ P/2022/MM. Istniejące urządzenia telekomunikacyjne kolidujące z projektowanym zagospodarowaniem terenu, zostaną przebudowane zgodnie z warunkami technicznymi oraz zasadami wiedzy technicznej. Pracę należy prowadzić tak, aby nie uszkodzić urządzeń. W przypadku uszkodzenia w trakcie prac budowlanych, Wykonawca robót

budowlanych będzie zobligowany do naprawy uszkodzonych elementów. Przebudowie podlegać będzie telekomunikacyjna linia kablowa w postaci kabla miedzianego ziemnego typu XzTKMXpw 5x4x0,5 oraz słupki kablowe rozdzielcze. Prace należy wykonywać przy asyście grupy technicznej operatora. Zdemontowane elementy infrastruktury telekomunikacyjnej zdać protokolarnie właścicielom sieci. Istniejące oraz projektowane kable pod drogą i wjazdami na posesje należy odpowiednio zabezpieczyć rurami grubościennymi typu A110PS i A160PS. Długość przebudowy telekomunikacyjnej linii kablowej: 8,0 m.

Projektuje się budowę kanału technologicznego na całym odcinku drogi podlegającego rozbudowie.

16.5. Sieć gazowa

W pasie drogowym nie występuje sieć gazowa.

16.6. Wodociąg

Nie występują kolizje z siecią wodociągową.

16.7. Sieć kanalizacji sanitarnej

Sieć kanalizacji sanitarnej nie występuje na odcinku objętym rozbudową.

16.8. Wycinka drzew kolidujących z projektowaną drogą

Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania: Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania: Projektuje się wycinkę 16 drzew kolidujących z planowaną przebudową w następującej lokalizacji:

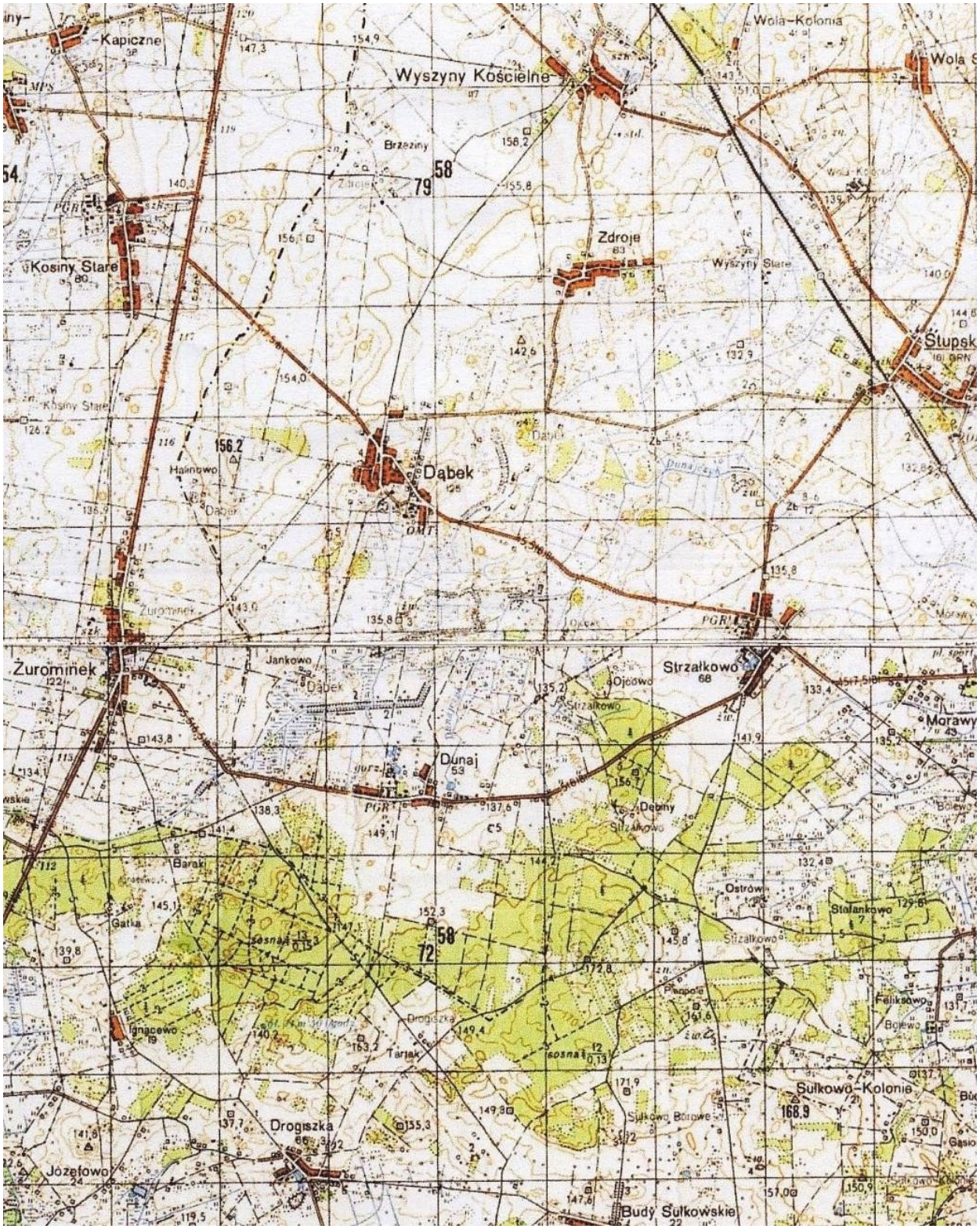
1. km 1+943,00 strona lewa jarząb Ø 22 cm
2. km 1+957,00 strona lewa jarząb Ø 22 cm
3. km 2+036,00 strona lewa lipa Ø 26 cm
4. km 2+038,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
5. km 2+043,00 strona lewa lipa Ø 24 cm
6. km 2+046,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
7. km 2+047,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
8. km 2+064,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
9. km 2+073,00 strona lewa lipa Ø 26 cm
10. km 2+074,00 strona lewa lipa Ø 26 cm
11. km 2+076,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
12. km 3+323,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
13. km 3+344,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
14. km 3+505,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
15. km 3+545,00 strona prawa brzoza Ø 26 cm
16. km 3+566,00 strona prawa brzoza Ø 28 cm

Projektuje się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w ilości nie mniejszej niż 16 sztuk nowych drzew. Preferowane gatunki do uzgodnienia z zarządcą drogi.

17. **Technologia wykonania robót**

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, badań laboratoryjnych, odbioru robót zawarte są w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

ORIENTACJA
1:25000



km 3+666.23
istn. przepust żelbetowy fi 800
L=9,50m
do przebudowty na fi 800 z rur PVC
L=13,00m

PZ: 3+831.18
KONIEC OPRACOWANIA: 3+860.00
W 7 km
3+831.18
X=5872928.3
Y=7458368.6

STAROSTA MŁAWSKI
Niniejsza dokumentacja była przedmiotem
narady koordynacyjnej, która odbyła się
za pomocą środków komunikacji elektronicznej
Data narady: 2022-10-27
Znak sprawy: G.6630.2.204.2022
Uwagi i zalecenia zostały zawarte w protokole
z narady koordynacyjnej
Przewodniczący narady:Arkadiusz Glazewski

Legenda:

- projektowana krawędź jezdni
- projektowana krawędź poboczy
- projektowany krawężnik betonowy
- projektowany krawężnik betonowy wtopiony
- projektowane obrzeże betonowe
- projektowany rów
- projektowany kabel nn oświetleniowy
- projektowany słup oświetleniowy z oprawą uliczną
- projektowany słup elektroenergetycznej sieci napowietrznej nn
- projektowana szafka oświetleniowa
- projektowana elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- istniejąca elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- projektowana studnia rewizyjna
- projektowany wpust deszczowy
- proj. sieć kanalizacji deszczowej
- proj. kanał technologiczny
- proj. studnia teletechniczna

USŁUGI PROJEKTOWE ANDRZEJ DUSIŃSKI 06-500 MŁAWA UL. WARSZAWSKA 1 LOK. 19 TEL./FAX: 023 652 4480 TEL. KOM. 502 282 640	TYTUŁ: **ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP I OD KM 1+938,77 DO KM 3+860,00**		
	INWESTOR: **ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO UL. WŁ. S. REYMONTA 6, 06-500 MŁAWA**		
	STADIUM: **PROJEKT BUDOWLANY**	BRANŻA: **DROGOWA SANITARNA ELEKTRYCZNA TELEKOMUNIKACYJNA**	SKALA: **1:500**
NIP 568-102-19-05 REGON 130231085	RYSUNEK: **PLANSZA ZBIORCZA UZBROJENIA**		NUMER RYSUNKU: **1-2**
PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE	PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA: **MGR INŻ. ANDRZEJ DUSIŃSKI** upr. proj. nr 7342/DE/10/194 PIIB MAZ/BD/1332/01	PROJEKTANT BRANŻA SANITARNA: **MGR INŻ. DARIUSZ NEHRING** upr. proj. Nr MAZ/0331/PWOS/04, MAZ/S/1328/01	PROJEKTANT BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA: **ARKADIUSZ WISZNIEWSKI** upr. proj. nr WAM/0146/2/OOT/05, WAM/BT/0045/06
	PODPIS	PODPIS	PODPIS
	PROJEKTANT BRANŻA ELEKTRYCZNA: **MGR INŻ. SEWERYN RUTKOWSKI** upr. proj. MAZ/336/TWOE/12, MAZ/E/0057/09	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DROGOWA: **MGR INŻ. TOMASZ DUSIŃSKI** upr. nr MA2/0013/PWSD/18 PIIB MAZ/BD/0462/18	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA SANITARNA: **MGR INŻ. IWONA RZĄP** upr. proj. nr WAM/0039/PWBS/19, WAM/BO/0009/15
	PODPIS	PODPIS	PODPIS
	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA: **MGR INŻ. DANIEL ŚWIECIAK** upr. proj. nr WAM/0083/POOT/07, WAM/BT/0028/08	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA ELEKTRYCZNA: **MGR INŻ. JERZY ZIELIŃSKI** upr. proj. nr 158/Ww/74, MAZ/E/2568/02	
DATA: PAŹDZIERNIK 2022	PODPIS	PODPIS	PODPIS

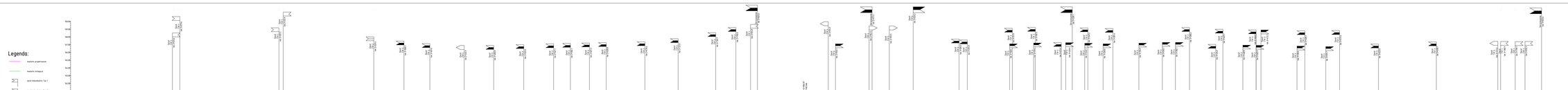
STAROSTA MŁAWSKI
Niniejsza dokumentacja była przedmiotem narady koordynacyjnej, która odbyła się za pomocą środków komunikacji elektronicznej
Data narady: 2022-10-27
Znak sprawy: G.6630.2.204.2022
Uwagi i zalecenia zostały zawarte w protokole z narady koordynacyjnej
Przewodniczący narady:Arkadiusz Głażewski

Legenda:

- projektowana krawędź jezdni
- projektowana krawędź poboczy
- projektowany krawężnik betonowy
- projektowany krawężnik betonowy wtopiony
- projektowane obrzeże betonowe
- projektowany rów
- projektowany kabel nn oświetleniowy
- projektowany słup oświetleniowy z oprawą uliczną
- projektowany słup elektroenergetycznej sieci napowietrznej nn
- projektowana szafka oświetleniowa
- projektowana elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- istniejąca elektroenergetyczna linia napowietrzna nn
- projektowana studnia rewizyjna (D18)
- projektowany wpust deszczowy (wd18)
- proj. sieć kanalizacji deszczowej
- proj. kanał technologiczny
- proj. studnia teletechniczna

PROJEKT	ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP I OD KM 1+938,77 DO KM 3+860,00
INWESTOR	ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO Ul. WŁ. S. REYMONTA 6, 06-500 MŁAWA
USŁUGI PROJEKTOWE ANDRZEJ DUSIŃSKI 06-500 MŁAWA UL. WARSZAWSKA 1 LOK. 19 TEL./FAX 023 654 4498 TEL. KOM. 502 282 840 NIP 569-102-19-05 REGON 130231285	STUDIUM: PROJEKT BUDOWLANY; BRANŻA: DROGOWA SANITARNA ELEKTRYCZNA TELEKOMUNIKACYJNA; SKALA: 1:500
RYSUNEK	PLANSZA ZBIORCZA UZBROJENIA
NUMER RYSUNKU	1-1
PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA:	MGR INŻ. ANDRZEJ DUSIŃSKI upr. proj. nr 7342/CIE-101/94 PIIB MAZ/BD/1332/01
PROJEKTANT BRANŻA SANITARNA:	MGR INŻ. DARIUSZ NEHRING upr. proj. Nr MAZ/0331/PWOS/04, MAZ/IS/1328/01
PROJEKTANT BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA:	ARKADIUSZ WISZNIEWSKI upr. proj. nr WAM/0149/ZOOT/05, WAM/BT/0046/06
PROJEKTANT BRANŻA ELEKTRYCZNA:	MGR INŻ. SEWERYN RUTKOWSKI upr. proj. MAZ/336/TWOE/12, MAZ/IE/0557/09
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DROGOWA:	MGR INŻ. TOMASZ DUSIŃSKI upr. nr MAZ/0013/PWBD/18 PIIB MAZ/BD/0462/18
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA SANITARNA:	MGR INŻ. IWONA RZĄP upr. proj. nr WAM/0038/PWBS/19, WAM/BO/0008/15
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA:	MGR INŻ. DANIEL ŚWIECIAK upr. proj. nr WAM/0083/POOT/07, WAM/BT/0026/08
SPRAWDZAJĄCY BRANŻA ELEKTRYCZNA:	MGR INŻ. JERZY ZIELIŃSKI upr. proj. nr 158/Wa/74, MAZ/IE/2568/02
PODPIS	
DATA	PAŹDZIERNIK 2022

PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE



ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W
ŻUROMBINEK – STUPSK
ETAP II OD KM 1+030,77 DO KM 3+960,00

ZAKŁAD PROJEKTOWANIA DRÓG
ul. Ks. A. BETKERA 5, 06-500 SIERPC

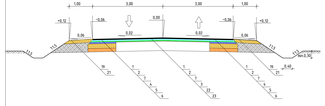
PROJEKTANT DRÓG
mgr inż. Andrzej Żuromski
nr uprawnień 0010/DP/00
nr ewidencyjny 0010/DP/ewid

PROJEKTANT OPRACOWAŃ GEODEZYJNYCH
mgr inż. Andrzej Żuromski
nr uprawnień 0010/DP/00
nr ewidencyjny 0010/DP/ewid

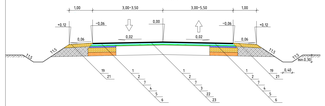
PROJEKTANT OPRACOWAŃ GEOTECHNICZNYCH
mgr inż. Tomasz Żuromski
nr uprawnień 0010/DP/00
nr ewidencyjny 0010/DP/ewid

STADIUM: PROJEKT BUDOWLANY		SKALA: 1:500/1000	
TYTUŁ: PRZEKRÓJ PODŁUŻNY		ARKUSZ NR: 2	
DATA: STYCZEŃ 2023	NAZWA:		

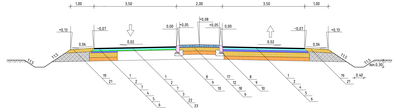
Przekrój normalny Nr 1
od km 3+938,77 do km 3+252,50



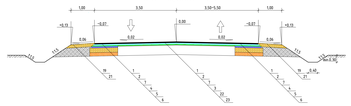
Przekrój normalny Nr 2
od km 3+222,50 do km 3+252,50



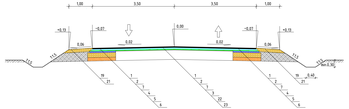
Przekrój normalny Nr 3
od km 3+252,50 do km 3+261,50



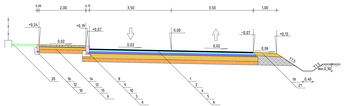
Przekrój normalny Nr 4
od km 3+261,50 do km 3+292,50



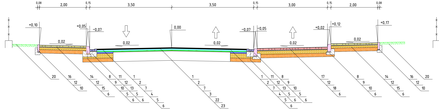
Przekrój normalny Nr 5
od km 3+292,50 do km 3+336,90
od km 3+833,60 do km 3+860,00



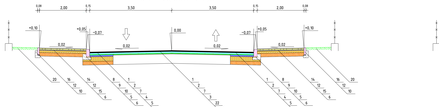
Przekrój normalny Nr 6
od km 3+336,90 do km 3+432,75
od km 3+576,20 do km 3+625,00



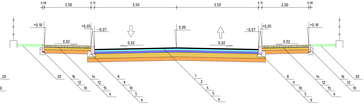
Przekrój normalny Nr 7
od km 3+432,75 do km 3+600,00



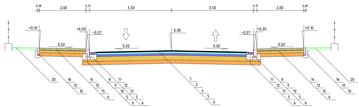
Przekrój normalny Nr 8
od km 3+600,00 do km 3+715,00



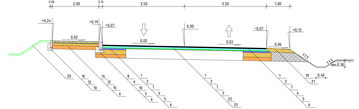
Przekrój normalny Nr 9
od km 3+715,00 do km 3+738,50



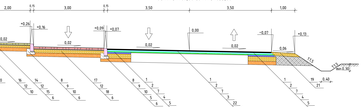
Przekrój normalny Nr 10
od km 3+738,50 do km 3+776,20



Przekrój normalny Nr 11
od km 3+625,00 do km 3+787,00



Przekrój normalny Nr 12
od km 3+787,00 do km 3+833,60



LEGENDA:

1. Warstwa ścieralna nawierzchni z mieszanki mineralno - grysowej SMA 8 PNB 45/80 SS grubości 4 cm
2. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości 7 cm
3. Warstwa wyrównawcza wichrowata z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości średnio 3 cm
4. Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 50/70 grubości 8 cm
5. Podbudowa pomocnicza z kruszyw stanowiąca tamponaż o zagęszczeniu uziarnienia 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm
6. Warstwa mrozoochronna z piasku grubości 70 cm
7. Siatka stalowa przymocowana do podłoża za pomocą mieszanki mineralno - cementowej Sherry Seal
8. Krawężnik betonowe 15x30x100 cm z betonu klasa C20/25
9. Podsypka cementowo piaskowa o zawartości cementu 1,4 grub. 5 cm
10. Lawa betonowa z oporem z betonu cement klasy C12/15
11. Ścieki z kostki brukowej betonowej
12. Podsypka cementowo piaskowa o zawartości cementu 1,4 grub. 5 cm
13. Lawa betonowa z betonu cement klasy C12/15
14. Nawierzchnia chodnika z kostki z brukowej betonowej szarej grub. 8 cm
15. Podbudowa z kruszywa niestanowiąca tamponażu o zagęszczeniu uziarnienia 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm
16. Obrzeże betonowe 8 x 30 cm
17. Nawierzchnia zatok autobusowej z kostki z brukowej betonowej szarej grub. 8 cm
18. Podbudowa z kruszywa niestanowiącego tamponażu o zagęszczeniu uziarnienia 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm
19. Półwiaz z kruszywa niestanowiącego tamponażu o zagęszczeniu uziarnienia 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm
20. Zwód
21. Nasyp z gruntu niemrozoodpornego
22. Frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej grubości średnio 4 cm
23. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna

INWESTOR: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ul. Mińska 69, 03-828 Warszawa tel. 22 375 84 00 fax. 22 375 84 01	PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2346W ŻUROMINEK - STUPSK: ST.KP 9 OD KM 3+938,77 DO KM 3+860,00
	GMINA POWIATU MŁAWSKIEGO: DL, DB, D, REGIONALNA, DG,DW,MŁAWA
	PROJEKT BUDOWLANY — SKALA: 1:50 — ARKUSZ: 3
	PRZEKROJE NORMALNE
PROJEKTANT OSTRZEŻ:	OPRACOWANIE PROJEKTOWE:
	NAM MC ANDRZEJ KWIATKOWSKI ul. Ciechanowska 17 A, 06-400 Ciechanów tel. 23 672 22 22, 23 672 22 23	NAM MC TOMASZ DUDZIŃSKI ul. Ciechanowska 17 A, 06-400 Ciechanów tel. 23 672 22 22, 23 672 22 23
	DATA:	PODPIS:
07/11/2024 - 2023		

WYMAGANE PRZEPISAMI DOKUMENTY

Nazwa i lokalizacja zamierzenia budowlanego	**ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860** **KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII** Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji: 26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie

Nazwa i adres Inwestora:	ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO, 06-500 MŁAWA, UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6 REPREZENTOWANY PRZEZ POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W MLAWIE, UL. STEFANA ROWECKIEGO „GROTA” 10, 06-500 MŁAWA

Jednostka Projektowa:	USŁUGI PROJEKTOWE Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

SPIS ZAWARTOŚCI

1. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia str. 52-56
2. Protokół z narady koordynacyjnej Nr G.6630.2.204. 2022 str. 57-58
3. Warunki techniczne ORANGE POLSKA SA str. 59-64
4. Warunki przebudowy wydane przez ENERGA OPERATOR SA str. 65-71
5. Opinia Zarządu Województwa Mazowieckiego str. 72
6. Opinia Zarządu Powiatu Mławskiego str. 73
7. Opinia Wójta Gminy Stupsk str. 74
8. Opinia Regionalnego Dyrektora Wód Polskich str. 75
9. Opinia Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków str. 76
10. Decyzja Wójta Gminy Stupsk o środowiskowych uwarunkowaniach str. 77-105
11. Charakterystyka przedsięwzięcia str. 106-133

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

INWESTOR:
ZARZĄD POWIATU MŁAWSKIEGO
06-500 MŁAWA UL. WŁADYSŁAWA STANISŁAWA REYMONTA 6
REPREZENTOWANY PRZEZ POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W MLAWIE,
UL. STEFANA ROWECKIEGO „GROTA" 10, 06-500 MŁAWA

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:
ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 2349W
ŻUROMINEK – STUPSK ETAP II OD KM 1+939 DO KM 3+860

ADRES I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:
DROGA POWIATOWA NR 2349W
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII

IDENTYFIKATOR DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH :
Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji:
26, (**26/1**), 27, (**27/1**), 31, (**31/1)**, 43, (**43/1**), 44, (**44/1**), 121, (**121/1**), 158/2, (**158/35**), 158/4, (**158/32, 158/33**), 158/5, (**158/29, 158/30**), 158/27, (**158/37, 158/38**), 159, (**159/1**), 175, (**175/1**), 179/2, (**179/5**), 179/4, (**179/7**), 186/1, (**186/3**), 187/2, 202/14, (**212/20**), 202/15, (**202/22**), 202/16, (**202/24, 202/25**), 208, (**208/1**), 214, (**214/1**), 215, (**215/1**), 225, **(225/1**), 226, (**226/1**), 229, (**229/1**), 230/1, (**230/4**), 280, (**280/1**), 337, (**337/1**), 377, (**377/1**), 379, (**379/1**), 386/1, (**386/3**), 386/2, (**386/5**), 387, (**387/1**), 431, (**431/1, 431/2**) obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie

Jednostka Projektowa:	USŁUGI PROJEKTOWE Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

Imię i nazwisko osoby sporządzającej informację	branża	Nr uprawnień	podpis
mgr inż. Andrzej Dusiński	drogowa	drogowa 7342/Cie-101/94, MAZ/BD/1332/01	

STYCZEŃ 2023 R

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów.

    - Roboty rozbiórkowe związane z wycinką drzew, rozebraniem konstrukcji istniejącej jezdni, rozebranie konstrukcji przepustów poprzecznych i pod zjazdami, rozebraniem krawężników, nawierzchni z kostki betonowej, zjazdów, frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej.
    - Wykonanie robót ziemnych związanych z budowa nowej konstrukcji jezdni, chodników, zjazdów, rowów drogowych, przepustów, sieci odwodnieniowej, elektrycznej, kanału technologicznego
    - Profilowanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
    - Ustawienie krawężników i obrzeży betonowych,
    - Wykonanie konstrukcji nawierzchni chodników, zjazdów,
    - Wykonanie przepustów pod zjazdami
    - Wykonanie przepustów poprzecznych,
    - Wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego na podbudowie zasadniczej z kruszywa łamanego, podbudowie pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem, warstwie mrozoochronnej z piasku,
    - Wykonanie odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej,
    - Wykonanie przebudowy sieci energetycznej, telekomunikacyjnej
    - Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.
    - Wykonanie trawników.
    - Budowę kanału technologicznego

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych
   Na terenie inwestycji występują sieci uzbrojenia terenu.
    - *Wodociąg*
    - *Sieci elektroenergetyczna z elementami oświetlenia*
    - *Sieć telekomunikacyjna*
3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.
   Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:
    - *Sieć elektroenergetyczna*
4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.
   Następujące prace mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi:
   - ruch drogowy obok prowadzonych robót.
5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.
   Przed każdym przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, należy przeprowadzić instruktaż pracowników, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U.Nr 180, poz. 1860), w szczególności uwzględniając:
    - *zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,*
    - *zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby,*
    - *zasady stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego.*

Przeprowadzenie instruktażu pracowników należy odnotować w dzienniku budowy.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

   Przed przystąpieniem do wykonywania robót wykonawca robót jest zobowiązany:

   - *wprowadzenia zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem czasowej organizacji ruchu drogowego (projekt czasowej organizacji ruchu opracowuje wykonawca),*
   - *ewentualnego wygrodzenia terenu i wyznaczenia stref niebezpiecznych,*
   - *wykonania dróg, wyjść i przejść dla pieszych,*
   - *ewentualnie doprowadzenia energii elektrycznej, wody,*
   - *odprowadzenia ścieków, odpadów i ich utylizacji,*
   - *urządzenia pomieszczeń higieniczno – sanitarnych i socjalnych,*
   - *ewentualnego zapewnienia oświetlenia sztucznego,*
   - *zapewnienia łączności,*
   - *urządzenia składowisk materiałów i wyrobów.*

   Szerokość ciągu pieszego jednokierunkowego powinna wynosić, co najmniej 0,75 m, a dwukierunkowego 1,20 m.

   Dla pojazdów używanych w trakcie wykonywania robót budowlanych należy wyznaczyć i oznakować miejsca postojowe na terenie budowy. Szerokość dróg komunikacyjnych na placu robót powinna być dostosowana dla używanych środków transportu. Drogi i ciągi piesze na placu robót powinny być utrzymane we właściwym stanie technicznym. Nie wolno na nich składować materiałów, sprzętu lub innych przedmiotów. Przejścia i strefy niebezpieczne powinny być oświetlone i oznakowane znakami ostrzegawczymi lub znakami zakazu.

   Osoby przebywające na terenie budowy winny bezwzględnie być wyposażone w ubrania robocze z elementami odblaskowymi, Pracujący sprzęt oraz pojazdy posiadać winny lampy ostrzegawcze, błyskowe, koloru pomarańczowego.

   Roboty prowadzić należy w sprzyjających warunkach atmosferycznych, przy zapewnieniu pełnej widoczność wprowadzonego oznakowania. Do oznakowania robót zastosować znaki duże z folii odblaskowej min. I generacji.

   Ruch środków transportu, maszyn na terenie budowy winien być stale monitorowany i sterowany przez odpowiednio przeszkolonego pracownika. Ruch kołowy i pieszy w obszarze prowadzonych robót budowlanych winien być prowadzony wg opracowanej i zatwierdzonej organizacji ruchu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach należy dokonać zamknięcia dla ruchu kołowego i pieszego na odcinkach robót, w sytuacji, gdy jego funkcjonowanie mogłoby doprowadzić do powstania szczególnego zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie dopuszcza się przebywania pojedynczego pracownika pomiędzy dwoma środkami transportu lub dwiema maszynami znajdującymi się w trakcie fazy pracy. Każdorazowe przebywanie pracownika w strefie pracy urządzeń, maszyn samojezdnych i środków transportu winno być zabezpieczone poprzez innego pracownika oraz w pełni kontrolowane przez operatorów (kierowców) tychże maszyn i urządzeń.

   W przypadku zaistnienia sytuacji potrącenia, poparzenia bezwzględnie należy zapewnić natychmiastową pomoc przedmedyczną, oraz powiadomić właściwe jednostki medyczne o zaistnieniu zdarzenia wymagającego interwencji lekarskiej lub hospitalizacji.

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci, takich jak: elektroenergetyczne, gazowe, telekomunikacyjne, ciepłownicze, wodociągowe-kanalizacyjne powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejących sieci i sposobu wykonywania tych robót.
W terenie może znajdować się uzbrojenie niezinwentaryzowane i nienaniesione na mapach geodezyjnych, dlatego przed przystąpieniem do wykonywania robót ziemnych należy zlokalizować sieci uzbrojenia podziemnego przy pomocy lokalizatorów elektronicznych.
W czasie wykonywania robót ziemnych miejsca niebezpieczne należy ogrodzić i umieścić napisy ostrzegawcze.
Prowadzenie robót ziemnych w pobliżu instalacji podziemnych, a także głębienie wykopów poszukiwawczych powinno odbywać się ręcznie.
W czasie wykonywania wykopów w miejscach dostępnych dla osób niezatrudnionych przy tych robotach należy wokół wykopów pozostawionych na czas zmroku i w nocy ustawić balustrady zaopatrzone w światło ostrzegawcze koloru czerwonego.
Poręcze balustrad powinny znajdować się na wysokości 1,1 m nad terenem i w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi wykopu.
Niezależnie od ustawienia balustrad, w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa wykop należy szczelnie przykryć, w sposób uniemożliwiający wpadnięcie do wykopu.
W przypadku przykrycia wykopu, zamiast balustrad, teren można oznaczyć za pomocą balustrad z lin lub taśm z tworzyw sztucznych, umieszczonych wzdłuż wykopu na wysokości 1,1 m i w odległości 1 m od krawędzi wykopu.
Jeżeli teren, na którym są wykonywane roboty ziemne, nie może być ogrodzony, wykonawca robót powinien zapewnić stały jego dozór.
Brukarze powinni być wyposażeni w odpowiednie środki profilaktyczne tj. ochronniki słuchu, okulary ochronne, nakolanniki brukarskie, kamizelki odblaskowe i inne. Sprzęt do prac brukarskich, taki jak piły do betonu, zagęszczarki i ubijaki powinien być całkowicie sprawny i wyposażony w osłony.

7. Uwagi końcowe

Roboty wykonywać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r.
w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz.U.1977.7.30)
Każdemu pracownikowi nadzoru technicznego powinny być znane adresy i numery telefonów: najbliższego punktu lekarskiego, najbliższej straży pożarnej oraz Policji.

8. Podstawa prawna

- Prawo budowlane (Dz.U.2019.1186 j.t. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401)
- Rozporządzeniem Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz.U.1977.7.30)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych.(Dz.U.2018.583 j.t)

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. 2003 nr 120 poz. 1126)
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. (Dz.U.2019.1040 j.t. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. 2004 nr 180 poz. 1860 z późniejszymi zmianami.

STAROSTA MŁAWSKI

Mława 2022-11-03

Nr G.6630.2.204.2022

PROTOKÓŁ

z narady koordnacyjnej zakończonej w dniu **2022-11-03**

Wnioskodawca: Usługi Projektowe Andrzej Dusiński

06-500Mława Warszawska1 lok. 19

Inwestor: Usługi Projektowe Andrzej Dusiński

06-500Mława

Warszawska1 lok. 19

Lokalizacja: Dunaj

Sposób przeprowadzenia narady: za pomocą środków komunikacji elektronicznej

Opis przedmiotu narady:

1 **projekt sieci energetycznej**

2 **projekt sieci telekomunikacyjnej**

3 **projekt sieci innej**

4 **projekt sieci kanalizacyjnej**

STANOWISKA UCZESTNIKÓW NARADY KOORDYNACYJNEJ

Lp	Nazwa Instytucji Osoba reprezent.	Imię, nazwisko uzgadniającego Data	Stanowisko uczestnika
1	ENERGA - OPERATOR S.A. Oddzial w Płocku	Kaszubski Rafał 2022-11-02 12:18:12	brak uwag
2	Agencja Rozwoju Mazowsza S.A	Jałkowski Sławomir 2022-10-27 14:52:09	brak uwag
3	Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie	Kowalski Piotr 2022-11-02 09:27:18	brak uwag
4	Przewodniczący Narady Koordynacyjnej	Głażewski Arkadiusz	Punkty osnowy geodezyjnej podlegają ochronie, prace ziemne w ich pobliżu wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności nie naruszając ich posadowienia.

5	Polska Spółka Gazownictwa Sp.z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Warszawie	Komorowski Krzysztof	Uczestnik zawiadomiony o terminie narady koordynacyjnej nie brał w niej udziału.

Signed by /
Podpisano przez:
Arkadiusz Wiesław Głażewski
Date / Data:
2022-11-03 09:40

Arkadiusz Głażewski
Przewodniczący Narady Koordynacyjnej
/podpisano elektronicznie/

ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa

Warszawa, dnia 24 stycznia 2023 r.

OTR-UO-4340.9.2023.BD

Zarząd Powiatu Mławskiego
reprezentowany przez
Powiatowy Zarząd Dróg
w Mławie
ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10
06-500 Mława

W odpowiedzi na pismo Pana Andrzeja Dusińskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Usługi Projektowe Andrzej Dusiński z dnia 09.01.2023 r. (data wpływu: 12.01.2023 r.), działającego z upoważnienia Powiatowego Zarządu Dróg w Mławie, uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 11b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 162), Zarząd Województwa Mazowieckiego **opiniuje pozytywnie** w zakresie zgodności z dokumentami strategicznymi województwa mazowieckiego materiały do wniosku o uzyskanie „decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej" w zakresie **rozbudowy drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk Etap II od km 1+939 do km 3+860.**

z up. Zarządu Województwa
Zastępca Dyrektora
Mazowieckiego Biura Planowania
Regionalnego w Warszawie
dr Michał Czaykowski

Do wiadomości:
Pan Andrzej Dusiński
Usługi Projektowe Andrzej Dusiński
ul. Warszawska 1 lok. 19
06-500 Mława

STAROSTWO POWIATOWE
Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Środowiska
ul. Władysława Stanisława Reymonta 6
06-500 Mława
tel. (23) 655-29-04, 655-29-05

Mława, dnia 20. Stycznia 2023 r.

IRŚ.673.1.2023

Andrzej Dusiński
Usługi Projektowe
ul. Warszawska 1 lok. 19
06-500 Mława

Dotyczy zadania: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek - Stupsk Etap II od km 1+939 do km 3 + 860 "**

Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Środowiska Starostwa Powiatowego w Mławie uprzejmie informuje, że Zarząd Powiatu Mławskiego na posiedzeniu w dniu 20.01.2023 r., na podstawie art. 11b, ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r., poz. 176 ze zm.) pozytywnie zaopiniował zadanie: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek - Stupsk Etap II od km 1+939 do km 3 + 860 "**

Opinia wydana na rzecz Powiatu Mławskiego reprezentowany przez Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie (06-500 Mława, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10)

z up. STAROSTY
Dariusz Makowski
Dyrektor Wydziału Infrastruktury, Rolnictwa i Środowiska

Dokument odpowiednio otrzymują:
1) Adresat.
2) Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, 06-500 Mława, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10
3) a/a.

wk/wk

WÓJT GMINY STUPSK
ul. H. Sienkiewicza 10
06-561 Stupsk
woj. mazowieckie

Stupsk, dnia 12 stycznia 2023 r.

GKI.7226.3.2023.PB

Zarząd Powiatu Mławskiego
ul. Reymonta 6
06-500 Mława
reprezentowany przez
Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie
ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10
06-500 Mława

W odpowiedzi na wniosek z dnia 9 stycznia 2023 r., złożony w dniu 11 stycznia 2023 r., przez Pana Andrzeja Dusińskiego, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Usługi Projektowe Andrzej Dusiński, z siedzibą w Mławie przy ul. Warszawskiej 1 lok. 19, 06-500 Mława, działającego w imieniu Powiatowego Zarządu Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10, 06-500 Mława, dotyczący wydania opinii w sprawie planowanej inwestycji drogowej pod nazwa: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk, Etap II od km 1+939 do km 3+860",** informuję iż zgodnie z art. 11b ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 176 z późn. zm.) Wójt Gminy Stupsk **opiniuje pozytywnie** wniosek i materiały do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk, Etap II do km 1+939 do km 3+860"**.

WÓJT
mgr Jacek Świderski

Warszawa, 23 stycznia 2023 r.

Państwowe
Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie

Dyrektor
Regionalnego Zarządu
Gospodarki Wodnej
w Warszawie

WA.RPP.430.18.2023.JJ

OPINIA

Dotyczy: Wniosku z dnia 9 stycznia 2023 r. (data wpływu: dnia 12 stycznia 2023 r.) w sprawie wydania opinii w związku z art. 11d ust. 1 pkt 8 lit. d ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2022 r. poz. 176 t.j.).

Pismem z dnia 9 stycznia 2023 r. (data wpływu: dnia 12 stycznia 2023 r.) Pan Andrzej Dusiński działając na podstawie pełnomocnictwa Zarządu Powiatu Mławskiego z dnia 20 kwietnia 2022 r. zwrócił się z wnioskiem o wydanie opinii dla inwestycji pn.: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk Etap II od km 1+939 do km 3+860".

Na podstawie art. 11d ust. 1 pkt. 8 lit. d ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, opiniuje wnioski w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Analizując treść wniosku i załączników ustalono, że planowana inwestycja nie obejmuje działań na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, wynikającym map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości na Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w dniu 7 września 2022 r.

Ustalono również, że w ramach przedmiotowej inwestycji planuje się wykonanie rowów przydrożnych z przepustami oraz wylotów kanalizacji deszczowej. Powyższe działania zgodnie z art. 389 ustawy Prawo wodne (Dz. U. 2022 poz. 2625) wymagają uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

DYREKTOR
Z up. Zastępca Dyrektora
Tomasz Wujek

Rozdzielnik:

1. Zarząd Powiatu Mławskiego, ul. W. St. Reymonta 6, 06-500 Mława,
2. Pan Andrzej Dusiński, ul. Warszawska 1 lok. 19, 06-500 Mława,
3. a/a.

MAZOWIECKI
WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR
ZABYTKÓW

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
DELEGATURA W CIECHANOWIE ul. Strażacka 6, 06-400 Ciechanów
tel. (+23) 672 49 52, fax (+23) 673 29 01
www.mwkz.pl

Ciechanów, 15 lutego 2023 r.

DC.5183.30.2023.ZD

Andrzej Dusiński
Usługi Projektowe
ul. Warszawska 1 lok. 19
06-500 Mława

Dotyczy: opinii w sprawie inwestycji pn. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk. Etap II od km 1+939 do km 3+860"

OPINIA KONSERWATORSKA

W związku z art. 11d ust. 1 pkt 8f, ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r., poz. 176), po zapoznaniu się z dokumentacją dotyczącą inwestycji pn. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk. Etap II od km 1+939 do km 3+860", załączoną do wniosku z dnia 09.01.2023r. (data wpływu: 12.01.2023r.), Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Ciechanowie informuje, że:

w/w inwestycja, **w obrębie miejscowości Dunaj**, będzie częściowo przebiegać w terenie o dużym zagęszczeniu zabudowy włączonej do Gminnej Ewidencji Zabytków. W związku z art. 31 ust. 1a pkt 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r., poz. 840), **wszelkie prace ziemne na odcinkach od km 2+900 do km 3+500 należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym na koszt inwestora, na podstawie odrębnego pozwolenia. Z wnioskiem o wydanie pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych (nadzoru) inwestor winien wystąpić do tutejszego Urzędu najpóźniej na 30 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia robót.**

Jednocześnie Organ tutejszy zaznacza, że zważywszy na charakter planowanej inwestycji, zgodnie z art. 32 ust. 1 w/w ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, kto w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Ponadto Organ tutejszy informuje, że **ewentualne kolizje projektowanego odcinka drogi z krzyżami oraz kapliczkami przydrożnymi wymagają jego opinii w zakresie translokacji lub innych działań.**

Otrzymują:

1. Andrzej Dusiński, Usługi Projektowe, ul. Warszawska 1 lok. 19, 06-500 Mława,
2. A/a.

Do wiadomości:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10, 06-500 Mława.

Z up. Mazowieckiego Wojewodzkiego
Inspektora Nadzoru Budowlanego
Wanda Grębiewska
Kierownik Delegatury w Ciechanowie

Stupsk, dnia 15 lutego 2023 r.

WÓJT GMINY STUPSK
ul. H. Sienkiewicza 10
06-561 Stupsk
woj. mazowieckie

GKI.6220.3.2022.PB

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust 1 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 104 i 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora – Zarządu Powiatu Mławskiego, w imieniu którego działa Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10, 06-500 Mława, reprezentowany przez pełnomocnika – Pana Andrzeja Dusińskiego, z dnia 21 października 2022 r., doręczonego w dniu 24 października 2022 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

1. **stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk",**
2. **określam następujące warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, ustawy ooś i nakładam następujące obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś:**
   1) **Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.**
   2) **Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od brzegów rzeki, na terenie przekształconym antropogenicznie, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od zbiorników i cieków wodnych oraz zabudowy mieszkaniowej.**
   3) **Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.**
   4) **Miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.**
   5) **W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia**

zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

6) Maszyny robocze i pojazdy samochodowe tankować na stacjach paliw.
7) Drobny sprzęt budowalny tankować w stałych punktach tankowania, umiejscowionych na uszczelnionym podłożu i wyposażonych w materiały sorpcyjne do usuwania ewentualnych rozlewów paliwa.
8) Naprawy i serwisowanie sprzętu budowlanego przeprowadzać poza terenem inwestycji, np. w warsztatach naprawczych.
9) Teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów.
10) Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
11) Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji w wyniku zaistnienia ewentualnych wypadków drogowych typu: wycieki benzyn, oleju napędowego lub silnikowego usuwać z użyciem sorbentów i utylizować według określonych przepisami procedur, odpady powstające w wyniku czyszczenia studzienek kanalizacyjnych przekazywać do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom.
12) W przypadku wystąpienia kolizji inwestycji z podziemną siecią drenarską, należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wykonanie, odbudowę, rozbudowę, nadbudowę, przebudowę, rozbiórkę lub likwidację tych urządzeń zgodnie z zapisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r., Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r., poz. 2625 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Prawo wodne.
13) Zdjętą warstwę ziemi (odkładać) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych.
14) Urobek z wykopów należy składować w oddaleniu około 6-7 m od brzegu rzeki i przeznaczyć go do zasypania wykopów po wykonaniu podpór mostu.
15) Podczas realizacji inwestycji zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne w pobliżu rowów melioracyjnych oraz rzeki Dunajczyk przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.
16) Uzyskać pozwolenie wodnoprawne na budowę przepustu na rzece Dunajczyk i wykonanie umocnienia koryta rzeki w jego obrębie.
17) Podczas rozbiórki mostu zabezpieczyć rzekę przed dostaniem się do niej gruzu oraz innych zdemontowanych elementów mostu.
18) Prace w obrębie koryta rzeki Dunajczyk prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód, nie naruszać stabilności dna i skarp cieku.
19) Umocnienie koryta rzeki w okolicy budowanego przepustu wykonać z materiałów naturalnych np. narzut kamienny.
20) Planowaną budowę i odbudowę rowów drogowych bezodpływowych i odpływowych wykonać na warunkach uzyskanych w pozwoleniu wodnoprawnym.
21) Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego.
22) Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać powierzchniowo za pomocą planowanych do wykonania i odtworzenia obustronnych rowów

drogowych odpływowych i bezodpływowych, a na odcinkach ulicznych do kanalizacji deszczowej, po poddaniu sedymentacji zawiesin mineralnych i stałych w osadnikach wpustów ulicznych, zgodnie z uzyskanym pozwoleniem wodnoprawnym w tym zakresie, wody opadowe i roztopowe z planowanego do wykonania przepustu odprowadzać powierzchniowo na pobocze i skarpy ww. przepustu.

23) Wodę do picia dla pracowników dostarczać z zewnątrz np.: w butelkach, pojemnikach; wodę do prac budowlanych pobierać z wodociągu znajdującego się w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe i dostarczyć na teren inwestycji beczkowozem.

24) Ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przenośnych rezerwuarów typu TOI-TOI, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez upoważnione do tego jednostki.

25) Podczas prowadzenia prac ziemnych, teren budowy oraz wykopów kontrolować pod względem obecności zwierząt. W przypadku stwierdzenia zwierząt, umożliwić im ucieczkę z terenu budowy lub przenieść je poza obszar objęty inwestycją do odpowiednich siedlisk. W sytuacji wtargnięcia na teren prac gatunków herpeto – i ichtiofauny należy umożliwić im ucieczkę z ww. terenu lub też dokonać ich schwytania/odłowienia i przeniesienia w miejsce poniżej miejsca inwestycji.

26) Wykopy zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający wpadnięcie do nich zwierząt np. poprzez wykonanie ogrodzenia (płotków zabezpieczających). Ogrodzenie takie powinno być szczelne (np. siatka o oczkach 5 mm x 5 mm lub inne tworzywo zabezpieczające przed przedostawaniem się drobnych zwierząt) i mieć ok. 50 cm. Zaleca się, aby górna krawędź była lekko odchylona do zewnątrz, w kierunku przeciwnym do wykopu, aby uniemożliwić wspinaczkę drobnych zwierząt.

27) Po obu stronach koryta rzeki należy zainstalować półki naprowadzające z nasypu do wejścia pod most, umożliwiające płazom i gadom przejście na drugą stronę korony drogi.

28) Prace związane z wycinką drzew i krzewów oraz prace ingerujące w pokrycie glebowe należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków i rozrodczym płazów, tj. w terminie od 15 września do 15 lutego, lub w tym okresie pod nadzorem przyrodniczym. Przed przystąpieniem do prac należy również dokonać oględzin terenu pod kątem wystąpienia gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej.

29) Prace związane z rozbudową mostu należy prowadzić w okresie niskich stanów wód oraz po okresie tarła większości ryb śródlądowych; wszelkie prace związane z korytem rzeki należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.

30) Prace związane z rozbudową mostu należy prowadzić w taki sposób, aby zapewnić swobodny przepływ wody w korycie rzeki (nie należy zawężać koryta rzeki).

31) Prace rozbiórkowe starego mostu należy wykonać na podestach roboczych, zabezpieczających przed wpadaniem gruzu do rzeki.

32) Umocnienie koryta rzeki należy wykonać z materiałów naturalnych, np. narzut

kamienny, palisada z drewnianych kołków.

33) W przypadku prowadzenia prac w obrębie drzew i krzewów w celu zabezpieczenia ich przed uszkodzeniami mechanicznymi wskazuje się następujące działania minimalizujące:

a) pnie drzew narażonych na uszkodzenia należy zabezpieczyć przez deskowanie owiniętego tkaniną pnia oraz dodatkowo wygrodzenie płotem powierzchni gruntu w rzucie korony drzewa,

b) w przypadku zastosowania zabezpieczenia pni w postaci wysokiego odeskowania zabezpieczenie powinno się znajdować na wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, oszalowanie powinno być opasane przez drut bądź taśmę, a deski ściśle przylegać do pnia,

c) prace budowlane należy organizować w taki sposób, aby uniknąć manewrowania sprzętem ciężkim w pobliżu drzew,

d) pod drzewami i krzewami nie należy składować materiałów budowlanych, parkować pojazdów mechanicznych ani gromadzić maszyn i urządzeń,

e) prace ziemne w obrębie systemu korzeniowego drzew i krzewów należy wykonywać szybko i dokładnie tak, aby odsłonięte korzenie były jak najkrócej narażone na wysuszające oddziaływanie powietrza i światła,

f) w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie,

g) w przypadku przerwania robót wykopy należy prowizorycznie wypełnić lub przykryć matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu, ściany wykopów w obrębie korzeni drzew należy przykryć materiałem chroniącym np. matami; wykopy należy niezwłocznie wypełnić,

h) w przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinąć jutą lub matami; powstałe w sąsiedztwie drzew wykopy należy zasypać ziemią urodzajną lub warstwą kompostu,

i) nie należy prowadzić do występowania zagęszczenia gruntu w obrębie korzeni, które mogłyby prowadzić do ich uszkodzenia,

j) w celu uniknięcia uszkodzenia korzeni drzew, prace w ich obrębie należy prowadzić tylko ręcznie.

34) Po zakończeniu prac teren zamierzenia należy uprzątnąć i przywrócić do użyteczności przyrodniczej.

35) Do nasadzeń drzew lub krzewów wzdłuż ogrodzenia od strony północnej i wschodniej należy zastosować gatunki drzew lub krzewów miejscowego pochodzenia, przy ograniczaniu gatunków obcych rodzimej florze czy też modyfikowanych genetycznie, o składzie i strukturze odpowiadającej siedlisku.

36) **Po zakończeniu prac, nowo posadzone drzewa lub krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancją pielęgnacyjną, polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.**

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 21 października 2022 r., doręczonym w dniu 24 października 2022 r., Inwestor – Zarząd Powiatu Mławskiego, w imieniu którego działa Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10, 06-500 Mława, reprezentowany przez pełnomocnika - Pana Andrzeja Dusińskiego, wystąpił do Wójta Gminy Stupsk o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk".**

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zalicza ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone. W przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z tym Wójt Gminy Stupsk po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie, **Wójta Gminy Wiśniewo** oraz po przeprowadzeniu analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów i uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Rozbudowa drogi będzie prowadzona na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi:

458, 538/1, 538/2, 539, 562/1, 562/2, 563, 565, 567/2, 568/1, 569/2, 570/2, 571, 573, 574/2, 580/2, 581, 586/1, 586/4, 587/1, 588, 589, 587/2, 590/2, 595/1, 596, 597/2, 598, 599/2, 600, 601/2, 723, obręb nr 0016 Żurominek, jednostka ewidencyjna 141310_2 Wiśniewo, gmina Wiśniewo, 26, 31, 43, 44, 121, 158/2, 158/4, 158/27, 158/5, 159, 169, 175, 179/2, 179/4, 186/1,187/2, 202/14, 202/15, 202/16, 208, 214, 215, 225, 226, 229, 230/1, 234, 235, 280, 281, 289/3, 299, 337, 377, 379, 386/1, 386/2, 387, 431, obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, 9/30, 10, 11, 14, 54, 64/6, 64/9, 64/27, 64/2, 68/2, 69, 71, 72, 73, 74/2, 74/4, 75, 76, 77/1, 77/4, 106, 107/1, 120/1, 121, 122/1, 123/1, 124, 125, 164, 166, 176, 177, 372, 373, 3078/1, 3079/4, 3079/5, 3079/6, obręb nr 0015 Strzałkowo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, 13, 482, 483/4, 486, 487, 501, 589, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599/2, 605, 606/1, 606/2, 606/3, 609, 631, 632, 634, 655, 656/1, obręb nr 0016 Stupsk, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-wschodniej części gminy Wiśniewo i południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego, na Wyniesieniach Mławskich. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 7 Gdańsk - Warszawa w miejscowości Żurominek, natomiast koniec w miejscowości Stupsk. W miejscowości Strzałkowo droga powiatowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2347W i posiada nieciągłość w kilometrażu poprzez wspólny przebieg z drogą powiatową nr 2347W. Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo oraz Stupsk.

Rozbudowa obejmuje trzy odcinki drogi od km 0+000,00 do km 0+924,97, od km 1+938,77 do km 6+973,00 i od km 6+973,00 do km 9+400,00. Łącznie odcinek drogi o długości 8386,20 m, z tego 924,97 m na terenie gminy Wiśniewo i 7461,23 m na terenie gminy Stupsk.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi: Z,
- kategoria: powiatowa,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- kategoria ruchu:
  - od DK7 do DP2347W – KR4,
  - od DP2347W do skrzyżowania z wiaduktem nad linią kolejową nr 9 – KR3,
- nośność nawierzchni: 115 kN,
- przekrój: drogowy, półuliczny, uliczny,
- szerokość jezdni: 6,00, 6,50, 7,00 m,
- szerokość pobocza: 1,00 m,
- szerokość chodnika: 2,00 m,
- odwodnienie: powierzchniowe do rowu drogowego lub do kanalizacji deszczowej.

Kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR3 i KR4. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR3 i KR4 obowiązują wymogi zapewniające przygotowanie drogi do średnio intensywnej eksploatacji. Okres projektowy wynosi tu 20 lat. Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie klasę techniczną Z. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu i przenoszenie ruchu tranzytowego. Droga zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy

458, 538/1, 538/2, 539, 562/1, 562/2, 563, 565, 567/2, 568/1, 569/2, 570/2, 571, 573, 574/2, 580/2, 581, 586/1, 586/4, 587/1, 588, 589, 587/2, 590/2, 595/1, 596, 597/2, 598, 599/2, 600, 601/2, 723, obręb nr 0016 Żurominek, jednostka ewidencyjna 141310_2 Wiśniewo, gmina Wiśniewo, 26, 31, 43, 44, 121, 158/2, 158/4, 158/27, 158/5, 159, 169, 175, 179/2, 179/4, 186/1,187/2, 202/14, 202/15, 202/16, 208, 214, 215, 225, 226, 229, 230/1, 234, 235, 280, 281, 289/3, 299, 337, 377, 379, 386/1, 386/2, 387, 431, obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, 9/30, 10, 11, 14, 54, 64/6, 64/9, 64/27, 64/2, 68/2, 69, 71, 72, 73, 74/2, 74/4, 75, 76, 77/1, 77/4, 106, 107/1, 120/1, 121, 122/1, 123/1, 124, 125, 164, 166, 176, 177, 372, 373, 3078/1, 3079/4, 3079/5, 3079/6, obręb nr 0015 Strzałkowo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, 13, 482, 483/4, 486, 487, 501, 589, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599/2, 605, 606/1, 606/2, 606/3, 609, 631, 632, 634, 655, 656/1, obręb nr 0016 Stupsk, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-wschodniej części gminy Wiśniewo i południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego, na Wyniesieniach Mławskich. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 7 Gdańsk - Warszawa w miejscowości Żurominek, natomiast koniec w miejscowości Stupsk. W miejscowości Strzałkowo droga powiatowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2347W i posiada nieciągłość w kilometrażu poprzez wspólny przebieg z drogą powiatową nr 2347W. Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo oraz Stupsk.

Rozbudowa obejmuje trzy odcinki drogi od km 0+000,00 do km 0+924,97, od km 1+938,77 do km 6+973,00 i od km 6+973,00 do km 9+400,00. Łącznie odcinek drogi o długości 8386,20 m, z tego 924,97 m na terenie gminy Wiśniewo i 7461,23 m na terenie gminy Stupsk.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi: Z,
- kategoria: powiatowa,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- kategoria ruchu:
  - od DK7 do DP2347W – KR4,
  - od DP2347W do skrzyżowania z wiaduktem nad linią kolejową nr 9 – KR3,
- nośność nawierzchni: 115 kN,
- przekrój: drogowy, półuliczny, uliczny,
- szerokość jezdni: 6,00, 6,50, 7,00 m,
- szerokość pobocza: 1,00 m,
- szerokość chodnika: 2,00 m,
- odwodnienie: powierzchniowe do rowu drogowego lub do kanalizacji deszczowej.

Kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR3 i KR4. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR3 i KR4 obowiązują wymogi zapewniające przygotowanie drogi do średnio intensywnej eksploatacji. Okres projektowy wynosi tu 20 lat. Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie klasę techniczną Z. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu i przenoszenie ruchu tranzytowego. Droga zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy

drodze posesji, gospodarstw, obszarów łąk i pól uprawnych. Droga powiatowa łączy miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo i Stupsk oraz drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką nr 615 Mława - Ciechanów. Droga powiatowa nr 2349W na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania w podanych lokalizacjach:

- w km 0+000 z drogą krajową nr 7,
- w km 0+196 str. lewa,
- w km 2+207 str. prawa,
- w km 2+873 str. lewa,
- w km 2+971 str. lewa,
- w km 3+024 str. prawa,
- w km 3+229 str. lewa,
- w km 3+833 str. lewa,
- w km 4+367 str. prawa,
- w km 6+401 str. prawa,
- w km 6+413 str. prawa,
- w km 6+732 str. lewa,
- w km 6+973 z drogą powiatową nr 2347W,
- w km 9+199 str. lewa z drogą powiatową nr 2348W,
- w km 9+372 str. prawa

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie znajduje sieć wodociągowa, sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna oraz sieć gazowa.

W ramach rozbudowy drogi planuje się podniesienie jej parametrów technicznych do klasy Z poprzez jej poszerzenie do 6,0 m na odcinkach szlakowych i do 7,0 m na odcinku zabudowanym, wzmocnienie jej konstrukcji i wykonanie nowej nawierzchni z mieszanki SMA.

Powierzchnia zajmowanego terenu to około 1,10 ha. Droga posiada przed rozbudową jedną jezdnię o szerokości 5,50 m, przekrój szlakowy z poboczami gruntowymi po obu stronach o szerokości 1,20 m. Za poboczem występuje rów drogowy lub pas zieleni. Nawierzchnia jezdni wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub na kostce brukowej. Odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych. Szerokość pasa drogowego średnio 12 m. Tereny przyległe do drogi stanowią: zabudowa zagrodowa, mieszkaniowa jednorodzinna oraz użytki rolne. W miejscowości Stupsk po stronie wschodniej znajduje się cmentarz oraz zlokalizowane wzdłuż niego miejsca postojowe oraz chodnik.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, wykonaniu poszerzenia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonaniu wzmocnienia istniejącej jezdni, wykonaniu poboczy, przebudowie mostu na rzece Dunajczyk, wykonaniu rowów drogowych, przebudowie przepustów, wykonaniu kanalizacji deszczowej, wykonania zjazdów do posesji i na pola, wykonaniu chodników na odcinkach zabudowanych, usunięcia kolizji z siecią energetyczną, telekomunikacyjną, gazową oraz wykonaniu oznakowania pionowego i poziomego. Rozbudowana droga dzięki wykonaniu poszerzenia i wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonaniu chodników i odwodnienia poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo na drodze. Zmniejszy się również hałas oraz emisja gazów i pyłów do powietrza. Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok

dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni są znaczne a wiążą się z kilkakrotnymi w ciągu roku zabiegami remontów cząstkowych, wypełniania wybojów, uzupełniania jezdni betonem asfaltowym oraz uzupełniania poboczy kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej poprzez m.in. budowę zatok autobusowych. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Żurominek. Dunaj. Strzałkowo i Stupsk oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedzib gmin – Wiśniewo i Stupsk) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Istniejąca nawierzchnia jest wykonana z betonu asfaltowego. Droga powiatowa nr 2349W na całym odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Taki przekrój zostanie utrzymany po rozbudowie drogi na odcinkach szlakowych poza miejscowościami.

Planuje się rozbudowę mostu JNI 01005654 na rzece Dunajczyk w km 8+059,00 drogi, pomiędzy miejscowościami Strzałkowo i Stupsk. Most składa się z jednego przęsła, o schemacie belki swobodnie podpartej. Konstrukcję nośną stanowi płyta monolityczna żelbetowa połączona z przyczółkami. Podpory posadowione na palach wbijanych żelbetowych.

Nawierzchnia jezdni jest bitumiczna na podwójnej izolacji z papy. Pomost zabezpieczony jest obustronnymi barieroporęczami. Jezdnia na obiekcie mostowym nie jest ograniczona krawężnikami.

Parametry techniczne istniejącego obiektu mostowego:

- rok budowy: 1962,
- długość całkowita obiektu: 8,80 m,
- szerokość całkowita obiektu: 7,60 m,
- układ statyczny obiektu: swobodnie podparty,
- rozpiętość teoretyczna: 8,40 m,
- liczba przęseł: 1,
- liczba podpór: 2,
- nośność: 150 kN,
- rodzaj konstrukcji dźwigarów: płyta monolityczna,
- materiał konstrukcji dźwigarów: beton zbrojony,
- rodzaj konstrukcji pomostu: płyta monolityczna,
- materiał konstrukcji pomostu: beton zbrojony,
- długość całkowita przęsła: 8,80 m,
- rozpiętość w świetle podpór: 8,00 m,
- posadowienie: pale wbijane,
- materiał fundamentów: beton zbrojony,
- konstrukcja korpusu podpory: pełnościenna,
- materiał korpusu podpory: beton zbrojony,
- rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna,
- szerokość skrajni poziomej: 6,00 m,
- liczba pasów ruchu: 2,
- szerokość pasa ruchu: 2 x 3,00 m,

- system odwodnienia: bezpośredni

Planuje się w miejsce tej konstrukcji wykonanie przepustu z blach falistych o kształcie owalnym i wymiarach 3,65 x 2,39 długości 18,0 m z blachy grubości 3,5mm, ze stali S250. Elementy przepustu z blach falistych wraz z profilowaniem (skosy na końcach rur) będą wykonane przez producenta zgodnie z wymiarami podanymi w dokumentacji projektowej. Do łączenia odcinków rur zostaną zastosowane łączniki opaskowe fałdowane i skręcane śrubami. Opaski będą wykonane ze stali o takich samych parametrach (jakość, grubość) jak rura. Wszystkie elementy stalowe do wykonywania połączeń montażowych odcinków rur spiralnie karbowanych będą zabezpieczone przed korozją w sposób określony w katalogu fabrycznym producenta przepustów lub w aprobacie technicznej. Jako materiał służący do umocnień dna i skarp rowów planuje się zastosować ażurowe płyty betonowe prefabrykowane o wymiarach 40x60x8 cm. Prefabrykowane płyty ażurowe będą spełniać wymagania dotyczące cech fizyczny i wytrzymałościowych (w tym składników) jak dla betonów klasy C25/30. Kamień do umocnień skarp nasypów to kamień łamany pochodzący z urobku złóż skalnych lub głazów narzutowych niesortowalny lub sortowany o niskiej nasiąkliwości i mrozoodporności.

Zakres robót wykonywanych przy budowie przepustu z blach falistych obejmuje:

- rozebranie istniejących konstrukcji,
- roboty przygotowawcze i ziemne,
- wykonanie fundamentów pod przepustem,
- montaż przepustu z rur spiralnie karbowanych,
- wykonanie zasypki przepustów,
- umocnienie dna i skarp rowów na wlotach / wylotach przepustów, oraz skarp nasypu drogowego.

Ławy fundamentowe będą wykonane zgodnie z dokumentacją projektową. Na dnie wykopu planuje się ułożyć geowłókninę separacyjną zgodnie z dokumentacją projektową. Grunt ław fundamentowych z pospółki / żwiru pod przepusty ze stalowych blach karbowanych będzie zagęszczony do wskaźnika 0,97 według Proctor'a.

Przepust z rur stalowych spiralnie karbowanych planuje się ułożyć na odpowiednio wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu z kruszywa – fundamencie kruszywowym. Wymagane jest wykonanie fundamentu o grubości co najmniej 30 cm oraz szerokości wykraczającej poza obrys przekroju poprzecznego konstrukcji. Powierzchnia podsypki będzie dokładnie wyrównana i dostosowana do kształtu konstrukcji.

Odwodnienie powierzchniowe. Wody opadowe spłyną z jezdni po poboczach z kruszywa łamanego i skarpach przepustu umocnionych kamieniem i betonowymi płytami ażurowymi.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu.

W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych,
- odwodnienie powierzchniowe i wgłębne.

Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy, półuliczny lub uliczny z jezdnią dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 6,00 lub 7,00 m po poszerzeniu, z chodnikami, poboczami, obustronnymi rowami drogowymi, z kanalizacją deszczową na odcinkach ulicznych, uzupełnionym oświetleniem ulicznym.

Planuje się na odcinku drogi od km 0+000 do km 0+270 poszerzenie jezdni do 7,00 m, obustronne chodniki po 2,00 m szerokości. Na odcinku do km 0+270 do km 0+924,97 planuje się pozostawienie przekroju szlakowego, poszerzenie jezdni do 6,00 m, wykonanie obustronnych poboczy szerokości po 1,00 m oraz obustronnych rowów drogowych z przepustami rurowymi pod zjazdami na przyległe działki. Na odcinku od km 2+337 do km 2+839 planuje się przekrój półuliczny, poszerzenie jezdni do 7,00 m, wykonanie lewostronnego chodnika szerokości 2,00 m, prawostronnego pobocza szerokości 1,00 m i prawostronnego rowu drogowego. Na odcinku od km 2+839 do km 3+577 planuje się przekrój uliczny, poszerzenie jezdni do 7,00 m, wykonanie obustronnych chodników szerokości po 2,00 oraz kanalizacji deszczowej do odwodnienia tego odcinka. Od km 3+577 do km 3+830 planuje się przekrój półuliczny, poszerzenie jedzeni do 7,00 m, lewostronny chodnik szerokości 2,00 m, prawostronne pobocze szerokości 1,00 m, prawostronny rów drogowy. Na odcinku od km 3+830 do km 6+426 planuje się przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 6,00 m, obustronnymi poboczami po 1,00 m i obustronnymi rowami drogowymi. Od km 6+426 do km 6+575 planuje się przekrój półuliczny z jezdnią szerokości 6,00 m prawostronnym chodnikiem szerokości 2,0 m i lewostronnym poboczem Od km 6+675 do km 6+973 planuje się przekrój uliczny z jezdnią szerokości 7,00 m, obustronnymi chodnikami po 2,00 m i odwodnieniem w postaci kanalizacji deszczowej Od km 6+973 do km 7+1663 planuje się przekrój uliczny z jezdnią szerokości 7,00 m, obustronnymi chodnikami po 2,00 m i odwodnieniem w postaci kanalizacji deszczowej. Od km 7+166 do km 9+224 planuje się się przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 6,00 m, obustronnymi poboczami po 1,00 m i obustronnymi rowami. Od km 9+224 do km 9+400 planuje się przekrój półuliczny z jezdnią szerokości 7,00 m, prawostronnym chodnikiem szerokości 2,00 m i lewostronnym poboczem szerokości 1,00 m. Od km 9+224 do km 9+323 planuje się parking z parkowaniem podłużnym na 10 szt. stanowisk. Planuje się zatoki autobusowe w km 2+852 po stronie prawej, w km 3+009 po stronie lewej i w km 3+815 po stronie lewej z wiatami przystankowymi. Na wlotach do miejscowości w celu spowolnienia i uspokojenia ruchu planuje się wyspy środkowe. Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii.

Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 50 km/h. Przeważa lokalny ruch samochodów osobowych, autobusów oraz pojazdów rolniczych. Założono poszerzenie istniejącej jezdni do 6,00 m na odcinkach szlakowych i do 7,00 m na odcinkach ulicznych w obszarach zabudowanych. Całkowita rozbiórka istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie nowej konstrukcji z uwzględnieniem rodzaju podłoża gruntowego planowana jest na krótkich odcinkach w obszarach zabudowanych, gdzie nie można bez rozbiórki istniejącej jezdni dostosować niwelety drogi do istniejącego zagospodarowania przyległego terenu. Przyjęto ruch kategorii KR4 na odcinku do skrzyżowania z DK7 do skrzyżowania z DP 2347W czyli od km 0+000,00 do km 6+973,00 oraz KR3 na odcinku od skrzyżowania z DP 2347W do skrzyżowania z wiaduktem nad linią kolejową nr 9 czyli od km 6+973,00 do km 9+400,00 i dostosowano do takiej kategorii konstrukcję nawierzchni. Dla kategorii KR4 na odcinkach poszerzanych Dla podłoża G1 dla istniejącej poszerzanej nawierzchni projektuje się konstrukcję poszerzenia:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–13108-1grub.4 cm.,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 6 cm,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 10 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym C90/3 (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Dla podłoża G4 dla istniejącej poszerzanej nawierzchni i nowej nawierzchni projektuje się konstrukcję poszerzenia:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 6 cm,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN– 13108-1 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 50/70 wg PN- EN–13108-1 grub. 10 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym C90/3 (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,50 MPa grub. 25 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–3108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 6 cm,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN– 3108-1 grub. 3 cm,
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa po sfrezowaniu na głębokość średnio 4 cm,

Dla kategorii KR3 na odcinkach poszerzanych. Dla podłoża G1 poszerzenie istniejącej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN– 13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm,
- siatka stalowa ze „slurry sealem" – grub. 1 cm,

- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 8 cm,
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Dla podłoża G1 konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni wraz z poszerzeniem:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN– 13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm,
- siatka stalowa ze „slurry sealem" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa po sfrezowaniu na głębokość średnio 4 cm.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym - warstwa wiążąca - 0,15-0,2 kg/m^2. Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości min. 1,00 m każde grubości 12 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

Konstrukcja nawierzchni chodnika z kostki betonowej szarej fazowanej:

- kostka brukowa betonowa fazowana szara grub. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grub. 10 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm,
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Chodnik zostanie zamknięty obrzeżami 30x8 cm ustawionym na ławie betonowej z oporem.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej grafitowej lub czerwonej przez chodnik:

- kostka brukowa betonowa fazowana grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm) grub. 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm,
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych z kostki betonowej grafitowej lub czerwonej:

- kostka brukowa betonowa fazowana grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm) grub. 15 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem – o Rm=2,50, MPa grub. 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm,
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Nawierzchnia na zjeździe indywidualnym i publicznym przez pobocze:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN–13108-1 grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 S 50/70 wg PN-EN–13108-1 grubości 5 cm,
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego o ciągłym uziarnieniu frakcji 0/31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku przy grubości warstwy po zagęszczeniu 15 cm,
- podłoże lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Planowane odwodnienie:

Pod drogą powiatową znajdują się przepusty:

- w km 1+551 żelbetowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 60 cm, dł. 9,5 m,
- w km 3+4428 żelbetowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 60 cm, dł. 9,0 m,
- w km 3+666 żelbetowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 80 cm, dł. 9,5 m,
- w km 4+396 żelbetowy rurowy o śr. Ø 80 cm, dł. 9,0 m,
- w km 6+958 żelbetowy rurowy o śr. Ø 60 cm, dł. 10,0 m,
- w km 7+029 rurowy z tworzyw sztucznych o śr. Ø 50 cm, dł. 12,0 m,
- w km 7+841 żelbetowy rurowy o śr. Ø 100 cm, dł. 8,0 m,
- w km 8+178 żelbetowy rurowy o śr. Ø 60 cm, dł. 9,0 m.

W/ w przepusty zostaną przebudowane na przepusty z rur z tworzyw sztucznych oraz zaopatrzone w nowe ścianki betonowe ze skrzydełkami. Wlot oraz wylot przepustów planuje się umocnić płytami ażurowymi betonowymi z wypełnieniem humusem i obsianiem trawą.

Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,20 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 8,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami.

Na odcinkach drogi przechodzących przez obszary zabudowane planuje się budowę rurociągów grawitacyjnych – kanalizacji deszczowej:

- sieci kanalizacji deszczowej z rur strukturalnych PP dn 400, 300 oraz 250, klasy SN8 (rury grubościenne typu ciężkiego) planuje się wykonać jako łączone na uszczelki gumowe wargowe. Montaż rurociągów zgodnie z zaleceniami producenta,
- przykanaliki do wpustów deszczowych z rur PVC klasy S DN 160 lite,
- studnia rewizyjno – połączeniowa o średnicy dn 1000 mm i dn 1200 z kręgów żelbetowych w wykonaniu szczelnym z włazem żeliwnym klasy C250, dn 600 z wypełnieniem betonowym (poza pasem jezdni), lub z włazem żeliwnym klasy D400, dn 600 (w pasie jezdni drogi powiatowej),
- wpusty deszczowe - studzienki osadnikowe betonowe dn 500 z pierścieniem odciążającym, i z wpustem ściekowym klasy *D400* z kołnierzem 3/4,forma płaska w pasie jezdni oraz wpusty krawężnikowo jezdniowe klasy D400,
- sieć kanalizacyjną planuje się ułożyć na 10 cm podsypce z piasku. Układkę projektowanej sieci planuje się wykonywać odcinkami nie krótszymi niż odległości

między studniami. Rurociągi i obiekty k.d. planuje się posadowić na gruntach nośnych,

- wyloty planuje się wykonać jako typowe żelbetowy wylot kanalizacji deszczowej dla rurociągu dn400; dno oraz skarpy rowu umocnione płytami betonowymi ażurowymi na podsypce cementowo piaskowej na długości 1mb przed i za wylotem brzegowym,
- elementy betonowe sieci kanalizacji deszczowej planuje się zabezpieczyć przeciwwilgociowo dwoma warstwami abizolu R+P,
- układkę projektowanej sieci i przykanalików planuje się wykonywać odcinkami nie krótszymi niż to wynika z odległości pomiędzy studniami , bądź wpustami deszczowymi. Uzbrojenie sieci i sieć kanalizacji deszczowej należy posadowić na gruntach nośnych.

Zakres robót:

- roboty rozbiórkowe związane z usunięciem warstw konstrukcyjnych jezdni i wycinką kolidujących drzew,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- wykonanie chodników i zjazdów do posesji,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie odwodnienia wgłębnego,
- wykonanie oświetlenia ulicznego,
- usunięcie kolizji w branży gazowej i telekomunikacyjnej.

b) <u>powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących 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 oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem</u>:

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-wschodniej części gminy Wiśniewo i południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 7 Gdańsk - Warszawa w miejscowości Żurominek, natomiast koniec w miejscowości Stupsk. W miejscowości Strzałkowo droga powiatowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2347W i posiada nieciągłość w kilometrażu poprzez wspólny przebieg z drogą powiatową nr 2347W.

Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo oraz Stupsk.

Rozbudowa obejmuje trzy odcinki drogi od km 0+000,00 do km 0+924,97, od km 1+938,77 do km 6+973,00 i od km 6+973,00 do km 9+400,00. Łącznie odcinek drogi o długości 8386,20 m, z tego 924,97 m na terenie gminy Wiśniewo i 7461,23 m na terenie gminy Stupsk.

Droga powiatowa łączy miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo i Stupsk oraz drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką nr 615 Mława - Ciechanów. Droga powiatowa nr 2349W na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania w podanych lokalizacjach:

- w km 0+000 z drogą krajową nr 7,
- w km 0+196 str. lewa,
- w km 2+207 str. prawa,
- w km 2+873 str. lewa,
- w km 2+971 str. lewa,
- w km 3+024 str. prawa,
- w km 3+229 str. lewa,
- w km 3+833 str. lewa,
- w km 4+367 str. prawa,
- w km 6+401 str. prawa,
- w km 6+413 str. prawa,
- w km 6+732 str. lewa,
- w km 6+973 z drogą powiatową nr 2347W,
- w km 9+199 str. lewa z drogą powiatową nr 2348W,
- w km 9+372 str. prawa

W ramach rozbudowy drogi inwestor planuje:

- wykonanie prac rozbiórkowych i ziemnych,
- poszerzenie oraz wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni,
- wykonanie poboczy i chodników,
- przebudowę mostu na rzece Dunajczyk,
- wykonanie obustronnych rowów drogowych bezodpływowych i odpływowych oraz odcinka kanalizacji deszczowej,
- przebudowę przepustów pod koroną drogi,
- wykonanie zjazdów do posesji i na pola,
- usunięcie kolizji z siecią energetyczną, telekomunikacyjną, gazową,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy, przebiega przez obszary zabudowane i obszary upraw rolnych. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną rozbudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejąca drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się. Obecnie żadna tego typu inwestycja nie jest realizowana na przedmiotowym terenie. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w istotny sposób i nie zakłóci estetyki krajobrazu, a poprawią się warunki komunikacji. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia ograniczy się jedynie do działek, na których planowana jest jego realizacja, w związku z czym przyjąć należy, iż jego realizacją nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

c) <u>różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:</u>

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz,

dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Wśród zabudowań przyległych do drogi gnieżdżą się: jaskółki, jeżyki, skowronki, słowiki, gołębie, przepiórki, kuropatwy, bażanty. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populacje powyższych ptaków w skali krótko i długoterminowej.

W przyległych do rejonu inwestycji terenach leśnych zaobserwowano występowania wolno żyjacych ssaków: jelenie, sarny, dziki, tchórz, kuna, wiewiórka pospolita oraz pospolitych gadów czy płazów. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na faunę. Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska takie, jakie są możliwe do wykonania w trakcie prowadzenia robót. Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania. Projektuje się wycinkę 206 drzew kolidujących z planowaną rozbudową oraz wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w takiej samej ilości z zastosowaniem gatunków drzew i krzewów rodzimego pochodzenia.

W ścisłym rejonie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nie stwierdzono tzw. siedlisk przyrodniczych zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej z 1992r, którego polską podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510). Inwentaryzowany odcinek drogi nie przechodzi przez tereny o naturalnej roślinności, a jedynie przez różnego rodzaju agrocenozy i nieużytki. Stąd wpływ inwestycji na sąsiadujące z drogą tereny w skali średnio i długo terminowej nawet nie zaznaczy się.

Woda do zwilżania podbudowy, do zraszania walców drogowych zostanie dostarczona na plac budowy beczkowozami, w które zaopatrzona jest każda ekipa układająca podbudowy i nawierzchnie bitumiczne. Woda pochodzić będzie z wodociągu dostępnego w siedzibie firmy wykonującej roboty drogowe. Nie nastąpi zmiana stanu wody na gruncie w wyniku rozbudowy drogi. Wody opadowe z korony drogi będą zbierane do projektowanej kanalizacji deszczowej i do istniejących rowów drogowych, które zostaną oczyszczone i umocnione. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych.

Wszystkie przewidziane do wykorzystania surowce, materiały, energia, woda, potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych.

Woda potrzebna będzie w ilościach niewielkich, głównie do czyszczenia zwilżania podbudowy w trakcie jej zagęszczania, do zraszania walców. Przewiduje się zużycie miesięczne wody w granicach do 25 m3.

Energia elektryczna potrzebna będzie do zasilenia i oświetlenia zaplecza budowy wykonawcy robót. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Czas trwania robót nie przekroczy 12 miesięcy.

W okresie użytkowania drogi nie przewiduje się bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii do celów eksploatacyjnych.

Przewidywana ilość materiałów do wykorzystania przy rozbudowie drogi:

- mieszanki bitumiczne na nawierzchnię – ok. 12200 Mg,

- emulsja asfaltowa – 9,2 Mg ,
- kruszywo łamane na podbudowę – ok. 7400 Mg,
- kruszywo naturalne (piasek) – 1490 Mg,
- kruszywo łamane na pobocza – ok. 2880 Mg.

W czasie realizacji rozbudowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów, nawierzchni bitumicznych itd. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych. W czasie eksploatacji rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem. Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

1) Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
2) Korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
3) Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie okresowo rury na przepusty, rury do budowy kanalizacji deszczowej, studnie, krawężniki, kostka, obrzeża betonowe i znaki drogowe. Nie przewiduje się natomiast magazynowania kruszyw oraz mieszanek mineralno – asfaltowych. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane.
4) Prace będą prowadzone tylko w godzinach dziennych (6^{00}-22^{00}).
5) Wykonawca robót wyłoniony w drodze przetargu powinien dysponować sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.
6) Materiały sypkie będą przewożone na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych opończą.
7) Prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
8) Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez odeskowanie).
9) W trakcie planowanej rozbudowy drogi powstawać będzie m.in. humus oraz odpady socjalne.

Humus zostanie wykorzystany do urządzania terenów zielonych na obszarach

zabudowanych. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Na wartość parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanej drogi ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu rozbudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmiana ich funkcji.

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. W związku z tym bardzo ważny jest rodzaj zastosowanej nawierzchni. Właściwie dobrana nawierzchnia drogowa może w istotny sposób obniżyć poziom hałasu od ruchu samochodowego. W zależności od charakterystyki górnej warstwy nawierzchni różnice pomiędzy maksymalnymi poziomami hałasu toczenia od przejeżdżających pojazdów osiągają wartości do około 10 dB(A).

Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę stanu nawierzchni, co doprowadzi do zmniejszenia emisji hałasu, a zwiększona płynność ruchu może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza. Planowana rozbudowa drogi przede wszystkim poprawi w znaczący sposób stan techniczny drogi, bezpieczeństwo na drodze oraz ruchu pieszych.

e) Ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia nie występuje ryzyko poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej.

Awarie, które mogą wystąpić na przedmiotowym terenie dotyczą jedynie zdarzeń komunikacyjnych, nie mają nic wspólnego z użytymi do rozbudowy drogi materiałami czy zastosowaną technologią. Z uwagi na rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się wystąpienia awarii związanych ze zmianą klimatu, nie istnieje również ryzyko zmiany klimatu, w skutek realizacji powyższej inwestycji.

f) Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie:

Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość	Numer wg klasyfikacji	Nazwa wg klasyfikacji z katalogu odpadów	Czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych
		W fazie budowy:		
Gruz betonowy	10 m^3	17 01 01	Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek	Nie
Destrukt ze sfrezowanej nawierzchni	5 150 Mg	17 03 02	Asfalt nie zawierający smoły	Nie
Elementy stalowe (znaki drogowe, słupy, wysięgniki rurowe, balustrady)	5,5 Mg	17 04 05	Żelazo i stal	Nie
Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	ok. 5 450 m^3	17 05 04	Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	Nie
Gałęzie i pnie wyciętych drzew	ok. 360 m^3	17 02 01	Drewno	Nie
Odpady opakowaniowe	0,5 Mg	15 01	Zużyte opakowania z drewna i tworzyw sztucznych	Nie
Odpady z zaplecza budowy	0,2 Mg	20 03 01	Niesegregowane odpady socjalno-bytowe	Nie
		W fazie eksploatacji		
Piasek pozostały po akcji zimowej	15,0 Mg/rok	20 03 03	Odpady z czyszczenia dróg	Nie

Podane powyżej rodzaje odpadów sklasyfikowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Sposób zagospodarowania odpadów:

- Kod klasyfikacji 17 01 01 – należy zutylizować wywożąc na bieżąco z terenu budowy;
- Kod klasyfikacji 17 03 02 – destrukt z nawierzchni bitumicznej należy przekazać do ponownego wykorzystania w mieszankach mineralno-bitumicznych lub wykorzystać do wykonania poboczy i zjazdów na pola uprawne;
- Kod klasyfikacji 17 04 05 – materiał nie nadający się do ponownego wykorzystania należy przekazać do ponownego przetworzenia;
- Kod klasyfikacji 17 05 04 – grunt należy wykorzystać do wykonania nasypów, natomiast pozostałą ilość zutylizować, dopuszcza się składowanie na terenie budowy;
- Kod klasyfikacji 17 02 01 – uzyskany materiał (gałęzie i pnie wyciętych drzew) poddane zostaną skruszeniu mechanicznemu, a uzyskany materiał przekazany zostanie uprawnionym odbiorcom do wykorzystania;
- Kod klasyfikacji 15 01 – zużyte opakowania po materiałach budowlanych należy posegregować i przekazać do recyklingu;
- Kod klasyfikacji 20 03 01 – niesegregowane odpady socjalno-bytowe należy przekazać firmie zajmującej się wywozem śmieci zmieszanych;

- Kod klasyfikacji 20 03 03 – zanieczyszczony piasek pozostały każdorazowo po zakończeniu okresu zimowego utrzymania drogi zostanie mechanicznie zebrany z pasa drogowego i przekazany uprawnionym odbiorcom do unieszkodliwienia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia obciążenie środowiska zanieczyszczeniami komunikacyjnymi powinno być mniejsze w stosunku do istniejącego, z uwagi na poprawę warunków technicznych planowanej inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z wykonywaniem robót ziemnych, w tym wypadku zdjęcia warstwy humusu i wykopy pod konstrukcje jezdni, chodników i zjazdów. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy). Nadmiar humusu z wykopów (urobek) składowany będzie we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Stupsk i wbudowany przy urządzaniu trawników. Na urządzenie zieleni potrzebne jest 352 m^3. Zużyte opakowania jak np. folie po rozpakowaniu znaków drogowych zostaną przez wykonawcę oddane do skupu opakowań foliowych.

Z planowanych do wbudowania materiałów jak kruszywa nie będzie odpadów. Jeśli pozostaną niewielkie ilości nie wbudowanego betonu asfaltowego to zostaną one przewiezione na bazę wykonawcy i przeznaczone do wytworzenia mieszanki w recyklerze i wbudowane do remontów nawierzchni bitumicznej jezdni.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów w sytuacji normalnej eksploatacji drogi. W sytuacjach awaryjnych np. wypadku drogowego, gdy dojdzie do wydostania się z pojazdu benzyny, oleju napędowego lub oleju silnikowego zanieczyszczenia te usuwane są przez służby ratownicze z użyciem sorbentów. Służby te postępują według określonych przepisami procedur i usuwają zużyte sorbenty, zabierając je do utylizacji. Na tej klasie dróg do zimowego utrzymania stosuje się niewielkie ilości soli drogowej a zabiegi związane z zimowym utrzymaniem ograniczają się do usuwania piasku i śniegu z jezdni. Droga będzie zaopatrzona w system kanalizacji deszczowej i z związku z powyższym powstanie konieczność usuwania odpadów ze studzienek kanalizacyjnych.

g) Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie dla zdrowia ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek:

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary wodno - błotne i inne o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łęgowych oraz ujściach rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:
Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego.

c) obszary górskie lub leśne:
Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi, znajdują się natomiast obszary leśne. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie zmienia dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania obszarów leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych:
Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) 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:
Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000. W pobliżu nie ma też obszarów, które z uwagi na charakter znajdujących się tam siedlisk przyrodniczych, zostałyby wyznaczone jako obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) czy specjalnej ochrony siedlisk (SOO). Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia, jako podstawowy cel, nałożono obowiązek zapobiegania pogorszeniu się stanu części wód znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Na terenie gminy nie utworzono parków narodowych lub krajobrazowych, jednak została ona włączona w system obszarów chronionego krajobrazu. Zgodnie z Rozporządzeniami Wojewody Mazowieckiego Nr 21 i 24 z 15 04 2005 r. w obrębie gminy Stupsk znalazły się wyjątkowe krajobrazowo tereny należące do Krośnicko-Kosmowskiego oraz Nadwkrzańskiego Obszarów Chronionego Krajobrazu. Pierwszy z nich obejmuje obszar gminy Stupsk o powierzchni ok. 441,79 ha, natomiast drugi – ok. 2 249,10 ha, co łącznie stanowi 2 691 ha powierzchni terenu gminy. Obszary chronionego krajobrazu zajmują więc:

- Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu 19,1 % całego terenu gminy,
- Krośnicko-Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu 3,7 % całego terenu gminy.

Ochroną objęte są jedynie południowe fragmenty gminy, bez miejscowości Dunaj, Strzałkowo i Stupsk. Obszary są objęte ustawową ochroną ze względu na wyjątkowe walory krajobrazowe o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcję korytarzy ekologicznych.

Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 130 km, najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – PLB 140008 Dolina Wkry i Mławki znajduje się około 30 km w kierunku północno-zachodnim od planowanej inwestycji.

Obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych w otoczeniu drogi nie stwierdzono.

Obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód opadowych nie stwierdzono.

Obszarów przyległych do jezior nie stwierdzono.

Obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym obszarów natura 2000 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518). Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe oraz tranzytową i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdy rolnicze.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu pojazdów po zniszczonej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich.

Rozbudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej oraz nie będzie miała wpływu na faunę.

Na terenie objętym rozbudową nie ma rezerwatów przyrody.

Biorąc powyższe pod uwagę, odstępuje się od konieczności przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

f) <u>obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia</u>:

Z przedłożonej dokumentacji nie wynika, aby w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały

przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:
W miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:
Gęstość zaludnienia na terenie gminy Stupsk wynosi 42 os./ km^2 (wg GUS 2016 r.).

i) obszary przylegające do jezior:
W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:
W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

k) Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:
Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż zaproponowane rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.
Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049, której stan chemiczny określono jako dobry, ilościowy jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.
Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważonego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:
Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:
Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) charakteru, wielkość, intensywności i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu

rozpoczęcia oddziaływania:
Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:
Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Z uwagi na skalę i charakter przedsięwzięcia bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu jego lokalizacji.

e) czas trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:
Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne, ustąpią po zakończeniu prac budowlanych, a te powstałe na etapie eksploatacji będą miały charakter ciągły, skorelowany swoją wielkością i czasem trwania z natężeniem ruchu samochodowego na drogach.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących 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 oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania się oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:
Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-wschodniej części gminy Wiśniewo i południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 7 Gdańsk - Warszawa w miejscowości Żurominek, natomiast koniec w miejscowości Stupsk. W miejscowości Strzałkowo droga powiatowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2347W i posiada nieciągłość w kilometrażu poprzez wspólny przebieg z drogą powiatową nr 2347W.
Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo oraz Stupsk.
Rozbudowa obejmuje trzy odcinki drogi od km 0+000,00 do km 0+924,97, od km 1+938,77 do km 6+973,00 i od km 6+973,00 do km 9+400,00. Łącznie odcinek drogi o długości 8386,20 m, z tego 924,97 m na terenie gminy Wiśniewo i 7461,23 m na terenie gminy Stupsk.
Droga powiatowa łączy miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo i Stupsk oraz drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką nr 615 Mława - Ciechanów. Droga powiatowa nr 2349W na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania w podanych lokalizacjach:

- w km 0+000 z drogą krajową nr 7,
- w km 0+196 str. lewa,
- w km 2+207 str. prawa,
- w km 2+873 str. lewa,
- w km 2+971 str. lewa,
- w km 3+024 str. prawa,
- w km 3+229 str. lewa,

- w km 3+833 str. lewa,
- w km 4+367 str. prawa,
- w km 6+401 str. prawa,
- w km 6+413 str. prawa,
- w km 6+732 str. lewa,
- w km 6+973 z drogą powiatową nr 2347W,
- w km 9+199 str. lewa z drogą powiatową nr 2348W,
- w km 9+372 str. prawa

W ramach rozbudowy drogi inwestor planuje:

- wykonanie prac rozbiórkowych i ziemnych,
- poszerzenie oraz wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni,
- wykonanie poboczy i chodników,
- przebudowę mostu na rzece Dunajczyk,
- wykonanie obustronnych rowów drogowych bezodpływowych i odpływowych oraz odcinka kanalizacji deszczowej,
- przebudowę przepustów pod koroną drogi,
- wykonanie zjazdów do posesji i na pola,
- usunięcie kolizji z siecią energetyczną, telekomunikacyjną, gazową,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy, przebiega przez obszary zabudowane i obszary upraw rolnych. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną rozbudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejąca drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się. Obecnie żadna tego typu inwestycja nie jest realizowana na przedmiotowym terenie. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w istotny sposób i nie zakłóci estetyki krajobrazu, a poprawią się warunki komunikacji. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia ograniczy się jedynie do działek, na których planowana jest jego realizacja, w związku z czym przyjąć należy, iż jego realizacją nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

g) <u>możliwości ograniczenia oddziaływania:</u>

Planowana inwestycja nie spowoduje wzrostu emisji hałasu, pyłów, odorów itp. Przedsięwzięcie zalicza się do tzw. inwestycji liniowej, której realizacja może spowodować oddziaływanie na środowisko w różnych jego komponentach. Oddziaływanie to ogranicza się do najbliższego otoczenia trasy inwestycji liniowej. Ogólnie oddziaływanie na środowisko, które wystąpi w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako chwilowe, nieciągłe o niewielkim natężeniu, skoncentrowane wzdłuż trasy inwestycji.

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem.

Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych.

Dla ograniczenie negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

1) Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
2) Korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
3) Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie okresowo rury na przepusty, rury do budowy kanalizacji deszczowej, studnie, krawężniki, kostka, obrzeża betonowe i znaki drogowe. Nie przewiduje się natomiast magazynowania kruszyw oraz mieszanek mineralno – asfaltowych. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane.
4) Prace będą prowadzone tylko w godzinach dziennych (6^{00}-22^{00}).
5) Wykonawca robót wyłoniony w drodze przetargu powinien dysponować sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.
6) Materiały sypkie będą przewożone na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych opończą.
7) Prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
8) Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez odeskowanie).
9) W trakcie planowanej rozbudowy drogi powstawać będzie m.in. humus oraz odpady socjalne.

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska takie, jakie są możliwe do wykonania w trakcie prowadzenia robót. Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania. Projektuje się wycinkę 206 drzew kolidujących z planowaną rozbudową oraz wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w takiej samej ilości z zastosowaniem gatunków drzew i krzewów rodzimego pochodzenia.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518). Realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu pojazdów po zniszczonej nawierzchni. Rozbudowa drogi ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej oraz nie będzie miała wpływu na faunę.

Z analizy zgromadzonych materiałów wynika, że uciążliwości związane z realizacją tego przedsięwzięcia będą miały charakter niezorganizowany o niewielkim zasięgu oddziaływania.

Faza eksploatacji przedmiotowej inwestycji będzie korzystna dla środowiska, bowiem poprawi się płynność ruchu drogowego, zmniejszy się emisja hałasu, gazów i pyłów do powietrza, a także poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Reasumując powyższe należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie zmniejszy niekorzystny wpływ uciążliwości i szkodliwości środowiskowej na zdrowie i warunki życia ludzi. Parametry i zasięg oddziaływania inwestycji czyni zbędnym potrzebę sporządzenia raportu dla w/w przedsięwzięcia.

Treść niniejszej decyzji została przygotowana w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mławie oraz Wójta Gminy Wiśniewo.

W świetle przedstawionego wyżej stanu faktycznego, po przeanalizowaniu uwarunkowań, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, zdaniem Wójta Gminy Stupsk nastąpiły przesłanki, aby na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 84 ustawy 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 (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 62 w związku z § 3 ust. 2 pkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zakończyć postępowanie administracyjne wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji

przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek - Stupsk".**
Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie:

1. Od niniejszej decyzji przysługuje prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ciechanowie ul. Rzeczkowska 6 za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy 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 (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.)
3. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania przez ostatnią ze stron decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.).
4. Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania (art. 130 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.).

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

WÓJT
mgr Jacek Świderski

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Inwestora: Pan Andrzej Dusiński, Usługi Projektowe Andrzej Dusiński, ul. Warszawska 1 lok. 19, 06-500 Mława
2. Wójt Gminy Wiśniewo, Wiśniewo 86, 06-521 Wiśniewo
3. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
4. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mławie ul. 1 Maja 6, 06-500 Mława
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie Wydział Spraw Terenowych I w Ciechanowie ul. 17 Stycznia 7, 06-400 Ciechanów
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie, ul. Powstańców Warszawskich 11, 06-400 Ciechanów

Sprawę prowadzi:
Paweł Bladowski
tel. 023/653-12-54/5

WÓJT GMINY STUPSK
ul. H. Sienkiewicza 10
06-561 Stupsk
woj. mazowieckie

Załącznik Nr 1 do decyzji Wójta Gminy Stupsk
znak: GKI.6220.3.2022.PB
z dnia 15 lutego 2023 r.
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia pod nazwą: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk".**

1. Inwestor:
Zarząd Powiatu Mławskiego, w imieniu którego działa **Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota" 10, 06-500 Mława**

2. Nazwa przedsięwzięcia:
„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2349W Żurominek – Stupsk"

3. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:
Rozbudowa drogi będzie prowadzona na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi: 458, 538/1, 538/2, 539, 562/1, 562/2, 563, 565, 567/2, 568/1, 569/2, 570/2, 571, 573, 574/2, 580/2, 581, 586/1, 586/4, 587/1, 588, 589, 587/2, 590/2, 595/1, 596, 597/2, 598, 599/2, 600, 601/2, 723, obręb nr 0016 Żurominek, jednostka ewidencyjna 141310_2 Wiśniewo, gmina Wiśniewo, 26, 31, 43, 44, 121, 158/2, 158/4, 158/27, 158/5, 159, 169, 175, 179/2, 179/4, 186/1,187/2, 202/14, 202/15, 202/16, 208, 214, 215, 225, 226, 229, 230/1, 234, 235, 280, 281, 289/3, 299, 337, 377, 379, 386/1, 386/2, 387, 431, obręb nr 0008 Dunaj, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, 9/30, 10, 11, 14, 54, 64/6, 64/9, 64/27, 64/2, 68/2, 69, 71, 72, 73, 74/2, 74/4, 75, 76, 77/1, 77/4, 106, 107/1, 120/1, 121, 122/1, 123/1, 124, 125, 164, 166, 176, 177, 372, 373, 3078/1, 3079/4, 3079/5, 3079/6, obręb nr 0015 Strzałkowo, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, 13, 482, 483/4, 486, 487, 501, 589, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599/2, 605, 606/1, 606/2, 606/3, 609, 631, 632, 634, 655, 656/1, obręb nr 0016 Stupsk, jednostka ewidencyjna 141306_2 Stupsk, gmina Stupsk, powiat mławski, województwo mazowieckie.
Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-wschodniej części gminy Wiśniewo i południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego, na Wyniesieniach Mławskich. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 7 Gdańsk - Warszawa w miejscowości Żurominek, natomiast koniec w miejscowości Stupsk. W miejscowości Strzałkowo droga powiatowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2347W i posiada nieciągłość w kilometrażu poprzez wspólny przebieg z drogą powiatową nr 2347W. Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo oraz Stupsk.
Rozbudowa obejmuje trzy odcinki drogi od km 0+000,00 do km 0+924,97, od km 1+938,77 do km 6+973,00 i od km 6+973,00 do km 9+400,00. Łącznie odcinek drogi o długości

8386,20 m, z tego 924,97 m na terenie gminy Wiśniewo i 7461,23 m na terenie gminy Stupsk.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi: Z,
- kategoria: powiatowa,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- kategoria ruchu:
  - od DK7 do DP2347W – KR4,
  - od DP2347W do skrzyżowania z wiaduktem nad linią kolejową nr 9 – KR3,
- nośność nawierzchni: 115 kN,
- przekrój: drogowy, półuliczny, uliczny,
- szerokość jezdni: 6,00, 6,50, 7,00 m,
- szerokość pobocza: 1,00 m,
- szerokość chodnika: 2,00 m,
- odwodnienie: powierzchniowe do rowu drogowego lub do kanalizacji deszczowej.

Kategoria ruchu czyli obciążenie ruchem drogowym na podstawie obserwacji istniejącego ruchu i przyjętej prognozy została określona na KR3 i KR4. Przy projektowaniu nawierzchni zaszeregowanej do KR3 i KR4 obowiązują wymogi zapewniające przygotowanie drogi do średnio intensywnej eksploatacji. Okres projektowy wynosi tu 20 lat. Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie klasę techniczną Z. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu i przenoszenie ruchu tranzytowego. Droga zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze posesji, gospodarstw, obszarów łąk i pól uprawnych. Droga powiatowa łączy miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo i Stupsk oraz drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką nr 615 Mława - Ciechanów. Droga powiatowa nr 2349W na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania w podanych lokalizacjach:

- w km 0+000 z drogą krajową nr 7,
- w km 0+196 str. lewa,
- w km 2+207 str. prawa,
- w km 2+873 str. lewa,
- w km 2+971 str. lewa,
- w km 3+024 str. prawa,
- w km 3+229 str. lewa,
- w km 3+833 str. lewa,
- w km 4+367 str. prawa,
- w km 6+401 str. prawa,
- w km 6+413 str. prawa,
- w km 6+732 str. lewa,
- w km 6+973 z drogą powiatową nr 2347W,
- w km 9+199 str. lewa z drogą powiatową nr 2348W,
- w km 9+372 str. prawa

Na terenie na którym planowane jest przedsięwzięcie znajduje sieć wodociągowa, sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna oraz sieć gazowa.

W ramach rozbudowy drogi planuje się podniesienie jej parametrów technicznych do klasy

Z poprzez jej poszerzenie do 6,0 m na odcinkach szlakowych i do 7,0 m na odcinku zabudowanym, wzmocnienie jej konstrukcji i wykonanie nowej nawierzchni z mieszanki SMA.

4. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną:

Powierzchnia zajmowanego terenu to około 1,10 ha. Droga posiada przed rozbudową jedną jezdnię o szerokości 5,50 m, przekrój szlakowy z poboczami gruntowymi po obu stronach o szerokości 1,20 m. Za poboczem występuje rów drogowy lub pas zieleni. Nawierzchnia jezdni wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub na kostce brukowej. Odwodnienie powierzchniowe do istniejących rowów przydrożnych. Szerokość pasa drogowego średnio 12 m. Tereny przyległe do drogi stanowią: zabudowa zagrodowa, mieszkaniowa jednorodzinna oraz użytki rolne. W miejscowości Stupsk po stronie wschodniej znajduje się cmentarz oraz zlokalizowane wzdłuż niego miejsca postojowe oraz chodnik.

Roboty przy rozbudowie tego odcinka będą polegały na wykonaniu robót rozbiórkowych, robót ziemnych, wykonaniu poszerzenia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonaniu wzmocnienia istniejącej jezdni, wykonaniu poboczy, przebudowie mostu na rzece Dunajczyk, wykonaniu rowów drogowych, przebudowie przepustów, wykonaniu kanalizacji deszczowej, wykonaniu zjazdów do posesji i na pola, wykonaniu chodników na odcinkach zabudowanych, usunięcia kolizji z siecią energetyczną, telekomunikacyjną, gazową oraz wykonaniu oznakowania pionowego i poziomego. Rozbudowana droga dzięki wykonaniu poszerzenia i wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni, wykonaniu chodników i odwodnienia poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Poprawi się bezpieczeństwo na drodze. Zmniejszy się również hałas oraz emisja gazów i pyłów do powietrza. Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni są znaczne a wiążą się z kilkakrotnymi w ciągu roku zabiegami remontów cząstkowych, wypełniania wybojów, uzupełniania jezdni betonem asfaltowym oraz uzupełniania poboczy kruszywem. Rozbudowana droga poprawi też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej poprzez m.in. budowę zatok autobusowych. Rozbudowana droga podniesie walory miejscowości Żurominek. Dunaj. Strzałkowo i Stupsk oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (bliskość siedzib gmin – Wiśniewo i Stupsk) mogą stać się miejscem do nowych osiedleń oraz rozwoju agroturystyki.

Droga przebiega w terenie lekko pofałdowanym i równinnym. Istniejąca nawierzchnia jest wykonana z betonu asfaltowego. Droga powiatowa nr 2349W na całym odcinku objętym opracowaniem posiada przekrój szlakowy. Taki przekrój zostanie utrzymany po rozbudowie drogi na odcinkach szlakowych poza miejscowościami.

Obiekt mostowy:

Planuje się rozbudowę mostu JNI 01005654 na rzece Durajczyk w km 8+059,00 drogi, pomiędzy miejscowościami Strzałkowo i Stupsk. Most składa się z jednego przęsła, o schemacie belki swobodnie podpartej. Konstrukcję nośną stanowi płyta monolityczna żelbetowa połączona z przyczółkami. Podpory posadowione na palach wbijanych

żelbetowych. Nawierzchnia jezdni jest bitumiczna na podwójnej izolacji z papy. Pomost zabezpieczony jest obustronnymi barieroporęczami. Jezdnia na obiekcie mostowym nie jest ograniczona krawężnikami.

Parametry techniczne obiektu mostowego:

- rok budowy: 1962,
- długość całkowita obiektu: 8,80 m,
- szerokość całkowita obiektu: 7,60 m,
- układ statyczny obiektu: swobodnie podparty,
- rozpiętość teoretyczna: 8,40 m,
- liczba przęseł: 1,
- liczba podpór: 2,
- nośność: 150 kN,
- rodzaj konstrukcji dźwigarów: płyta monolityczna,
- materiał konstrukcji dźwigarów: beton zbrojony,
- rodzaj konstrukcji pomostu: płyta monolityczna,
- materiał konstrukcji pomostu: beton zbrojony,
- długość całkowita przęsła: 8,80 m,
- rozpiętość w świetle podpór: 8,00 m,
- posadowienie: pale wbijane,
- materiał fundamentów: beton zbrojony,
- konstrukcja korpusu podpory: pełnościenna,
- materiał korpusu podpory: beton zbrojony,
- rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna,
- szerokość skrajni poziomej: 6,00 m,
- liczba pasów ruchu: 2,
- szerokość pasa ruchu: 2 x 3,00 m,
- system odwodnienia: bezpośredni.

Planuje się w miejsce tej konstrukcji wykonanie przepustu z blach falistych o kształcie owalnym i wymiarach 3,65 x 2,39 długości 18,0 m z blachy grubości 3,5mm, ze stali S250. Elementy przepustu z blach falistych wraz z profilowaniem (skosy na końcach rur) będą wykonane przez producenta zgodnie z wymiarami podanymi w dokumentacji projektowej. Do łączenia odcinków rur zostaną zastosowane łączniki opaskowe fałdowane i skręcane śrubami. Opaski będą wykonane ze stali o takich samych parametrach (jakość, grubość) jak rura. Wszystkie elementy stalowe do wykonywania połączeń montażowych odcinków rur spiralnie karbowanych będą zabezpieczone przed korozją w sposób określony w katalogu fabrycznym producenta przepustów lub w aprobacie technicznej.

Jako materiał służący do umocnień dna i skarp rowów planuje się zastosować ażurowe płyty betonowe prefabrykowane o wymiarach 40x60x8 cm. Prefabrykowane płyty ażurowe będą spełniać wymagania dotyczące cech fizyczny i wytrzymałościowych (w tym składników) jak dla betonów klasy C25/30.

Kamień do umocnień skarp nasypów to kamień łamany pochodzący z urobku złóż skalnych lub głazów narzutowych niesortowalny lub sortowany o niskiej nasiąkliwości i mrozoodporności.

Zakres robót wykonywanych przy budowie przepustu z blach falistych obejmuje:

- rozebranie istniejących konstrukcji,
- roboty przygotowawcze i ziemne,
- wykonanie fundamentów pod przepustem,
- montaż przepustu z rur spiralnie karbowanych,
- wykonanie zasypki przepustów,
- umocnienie dna i skarp rowów na wlotach / wylotach przepustów, oraz skarp nasypu drogowego.

Ławy fundamentowe będą wykonane zgodnie z dokumentacją projektową. Na dnie wykopu planuje się ułożyć geowłókninę separacyjną zgodnie z dokumentacją projektową. Grunt ław fundamentowych z pospółki / żwiru pod przepusty ze stalowych blach karbowanych będzie zagęszczony do wskaźnika 0,97 według Proctor'a.

Przepust z rur stalowych spiralnie karbowanych planuje się ułożyć na odpowiednio wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu z kruszywa – fundamencie kruszywowym. Wymagane jest wykonanie fundamentu o grubości co najmniej 30 cm oraz szerokości wykraczającej poza obrys przekroju poprzecznego konstrukcji. Powierzchnia podsypki będzie dokładnie wyrównana i dostosowana do kształtu konstrukcji.

Odwodnienie powierzchniowe. Wody opadowe spłyną z jezdni po poboczach z kruszywa łamanego i skarpach przepustu umocnionych kamieniem i betonowymi płytami ażurowymi.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych,
- odwodnienie powierzchniowe i wgłębne.

Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy, półuliczny lub uliczny z jezdnią dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 6,00 lub 7,00 m po poszerzeniu, z chodnikami, poboczami, obustronnymi rowami drogowymi, z kanalizacją deszczową na odcinkach ulicznych, uzupełnionym oświetleniem ulicznym.

Planuje się na odcinku drogi od km 0+000 do km 0+270 poszerzenie jezdni do 7,00 m, obustronne chodniki po 2,00 m szerokości. Na odcinku do km 0+270 do km 0+924,97 planuje się pozostawienie przekroju szlakowego, poszerzenie jezdni do 6,00 m, wykonanie obustronnych poboczy szerokości po 1,00 m oraz obustronnych rowów drogowych z przepustami rurowymi pod zjazdami na przyległe działki.

Na odcinku od km 2+337 do km 2+839 planuje się przekrój półuliczny, poszerzenie jezdni do 7,00 m, wykonanie lewostronnego chodnika szerokości 2,00 m, prawostronnego pobocza szerokości 1,00 m i prawostronnego rowu drogowego.

Na odcinku od km 2+839 do km 3+577 planuje się przekrój uliczny, poszerzenie jezdni do 7,00 m, wykonanie obustronnych chodników szerokości po 2,00 oraz kanalizacji deszczowej do odwodnienia tego odcinka.

Od km 3+577 do km 3+830 planuje się przekrój półuliczny, poszerzenie jedzeni do 7,00 m, lewostronny chodnik szerokości 2,00 m, prawostronne pobocze szerokości 1,00 m,

prawostronny rów drogowy.

Na odcinku od km 3+830 do km 6+426 planuje się przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 6,00 m, obustronnymi poboczami po 1,00 m i obustronnymi rowami drogowymi.

Od km 6+426 do km 6+575 planuje się przekrój półuliczny z jezdnią szerokości 6,00 m prawostronnym chodnikiem szerokości 2,0 m i lewostronnym poboczem.

Od km 6+675 do km 6+973 planuje się przekrój uliczny z jezdnią szerokości 7,00 m, obustronnymi chodnikami po 2,00 m i odwodnieniem w postaci kanalizacji deszczowej.

Od km 6+973 do km 7+1663 planuje się przekrój uliczny z jezdnią szerokości 7,00 m, obustronnymi chodnikami po 2,00 m i odwodnieniem w postaci kanalizacji deszczowej.

Od km 7+166 do km 9+224 planuje się przekrój szlakowy z jezdnią szerokości 6,00 m, obustronnymi poboczami po 1,00 m i obustronnymi rowami.

Od km 9+224 do km 9+400 planuje się przekrój półuliczny z jezdnią szerokości 7,00 m, prawostronnym chodnikiem szerokości 2,00 m i lewostronnym poboczem szerokości 1,00 m

Od km 9+224 do km 9+323 planuje się parking z parkowaniem podłużnym na 10 szt. stanowisk.

Planuje się zatoki autobusowe w km 2+852 po stronie prawej, w km 3+009 po stronie lewej i w km 3+815 po stronie lewej z wiatami przystankowymi. Na wlotach do miejscowości w celu spowolnienia i uspokojenia ruchu planuje się wyspy środkowe.

5. Rodzaj technologii:

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii.

Zakres robót:

- roboty rozbiórkowe związane z usunięciem warstw konstrukcyjnych jezdni i wycinką koli dujących drzew,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni,
- wykonanie chodników i zjazdów do posesji,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie odwodnienia wgłębnego,
- wykonanie oświetlenia ulicznego,
- usunięcie kolizji w branży gazowej i telekomunikacyjnej.

Warunki gruntowo-wodne:

Warunki gruntowo-wodne wzdłuż projektowanej rozbudowy drogi powiatowej rozpoznano na podstawie otworów badawczych, wykonanych wzdłuż krawędzi nawierzchni asfaltowej (w odległości nie większej niż 0,20 m). Teren położony jest na Wzniesieniach Mławskich. Pod względem podziału geomorfologicznego przedmiotowa droga przebiega przez kilka jednostek. Odcinek zachodni znajduje się w obrębie wysoczyzny morenowej płaskiej która w tym rejonie charakteryzuje się powierzchniową pokrywą piasków zwietrzelinowych (eluwialnych). Następnie pomiędzy otworami 6 i 24 droga przecina młode lokalne struktury morfologiczne w postaci kemów, równin torfowych i równin sandrowych. Geneza tych form związana jest z osadami doliny rzecznej rzeki Dunajczyk Miąższość tych struktur jest zróżnicowana, w otworach nr 13 i 14 na głębokości 1-2 m osiągnięto starsze podłoże zbudowane z glin morenowych. Dalsza część drogi na odcinku pomiędzy otworami 25 i 30 przecina wysoczyznę morenową. Dominują tutaj osady gliniaste (gliny zwałowe) przykryte niewielkiej miąższości pokrywą piaszczystą. Na kolejnym odcinku pomiędzy otworami

nr 31 do 35 trasa znów przecina młode struktury geologiczne takie jak zagłębienia wytopiskowe, równiny torfowe i równiny sandrowe. Na ostatnim fragmencie pomiędzy punktami 36 i 37 kontynuują się osady wysoczyzn morenowej. Trasa objęta wierceniami charakteryzuje się znacznymi deniwelacjami. Na odcinku od otworu nr 1 do otworu nr 5 występuje wzniesienie morenowe o zakresie rzędnych od 137,5 od 142 m n.p.m. z kulminacją w rejonie otworów nr 3 i 4. Następnie teren obniża się i na przestrzeni punktów 6 i 13 powierzchnia charakteryzuje się niewielkimi deniwelacjami w zakresie rzędnych 137-138 m n.p.m. z lokalnymi wyniesieniami do rzędnych 139-140 m n.p.m. Począwszy od otworu nr 13 powierzchnia regularnie wznosi się do osiągnięcia kulminacji na rzędnej ~146 m n.p.m. w punkcie nr 20 (szczyt kemu). Za punktem 20 teren obniża się do rzędnych ~130 m n.p.m. na odcinku otworów 30 i 31. Dalej powierzchnia ponownie ulega wzniosowi z kulminacją w rejonie otworu nr 37 o rzędne ~137 m n.p.m. Budowa geologiczna została rozpoznana do głębokości 3,0 m p.p.t. lokalnie 6,0 m p.p.t.

Podbudowę istniejącej nawierzchni stanowią grunty nasypowe (nasypy budowlane/ nasypy niekontrolowane) lub grunty rodzime. W głębszym podłożu (H>0,5m) rozpoznano grunty rodzime mineralne w postaci piasków i żwirów wodnolodowcowych, mułków zastoiskowych i glin morenowych oraz lokalnie osady organiczne – torfy. Na przeważającym odcinku trasy dominują osady piaszczyste w stanie średnio zagęszczonym lub zagęszczonym. Sondowania dynamiczne DPL nie wykazały występowania warstw piaszczystych w stanie luźnym. Lokalnie w obrębie piasków stwierdzono przewarstwienia osadów organicznych w postaci torfu (otwory nr 12 i 32). W otworze nr 12 strop torfu nawiercono na głębokości 2,7 m p.p.t. stąd otwór pogłębiono do osiągnięcia warstw gruntów nośnych. Wiercenie zakończono na głębokości 6,0 m w obrębie gruntów spoistych w stanie twardo plastycznym. Znacznie mniejszy podkład torfu udokumentowano w otworze nr 32 w przelocie głębokości 1,7 – 2,1 m p.p.t. Na fragmentach drogi przecinających wysoczyznę morenową udokumentowano występowanie osadów morenowych (gliniastych) które zalegały bezpośrednio pod nasypami lub pod niewielkiej miąższości pokrywami piaszczystymi. Gliny osiągnięto w punktach nr 1 – 5; 13-14; 16-17 (soczewka); 25-30 i 36-37. Poniżej przedstawiono podział analizowanego odcinka na grupy nośności podłoża wg kilometrażu drogi:

- od km 0+000 do km 0+123 – grupa nośności podłoża G2,
- od km 0+123 do km 6+812 – grupa nośności podłoża G1,
- od km 6+812 do km 6+973 – grupa nośności podłoża G2,
- od km 6+973 do km 7+253 – grupa nośności podłoża G1,
- od km 7+253 do km 7+502 – grupa nośności podłoża G4,
- od km 7+502 do 9+252 – grupa nośności podłoża G1,
- od km 9+252 do km 9+400 – grupa nośności podłoża G2.

Przypowierzchniowa warstwa nasypów ze względu na wieloletnie obciążenie ruchem pojazdów uległa znacznej konsolidacji, jednak nie wyklucza się występowania odcinków nasypu o obniżonych parametrach nośności/zagęszczenia. W otworze nr 12 i 32 odnotowano występowanie gruntów organicznych w postaci przewarstwień torfu. Warstwy torfu zalegały na głębokości odpowiednio 2,7 - 4,0 i 1,7 – 2,1m p.p.t. W otworze nr 12 pod torfem występowała warstwa plastycznym pyłów sięgająca głębokości 4,6. Nad ww. gruntami słabonośnymi zalega seria gruntów nośnych w postaci piasków drobnych w stanie średnio zagęszczonym lub zagęszczonym. Biorąc pod uwagę układ warstw geotechnicznych

i głębokość zalegania gruntów słabonośnych zaleca się zastosowanie powierzchniowego wzmocnienia podłoża pod konstrukcją drogi. Wymiany gruntów słabonośnych należy stosować jedynie na odcinkach gdzie strop gruntów organicznych zalega płytko w zakresie głębokości 0,0 – 1,0 m p.p.t. Grunty organiczne lub grunty spoiste w stanie plastycznym należy zastępować kwalifikowanymi nasypami piaszczystymi lub piaszczysto-żwirowymi.

Konstrukcja jezdni.

Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 50 km/h. Przeważa lokalny ruch samochodów osobowych, autobusów oraz pojazdów rolniczych. Założono poszerzenie istniejącej jezdni do 6,00 m na odcinkach szlakowych i do 7,00 m na odcinkach ulicznych w obszarach zabudowanych. Całkowita rozbiórka istniejącej konstrukcji jezdni i wykonanie nowej konstrukcji z uwzględnieniem rodzaju podłoża gruntowego planowana jest na krótkich odcinkach w obszarach zabudowanych, gdzie nie można bez rozbiórki istniejącej jezdni dostosować niwelety drogi do istniejącego zagospodarowania przyległego terenu. Przyjęto ruch kategorii KR4 na odcinku do skrzyżowania z DK7 do skrzyżowania z DP 2347W czyli od km 0+000,00 do km 6+973,00 oraz KR3 na odcinku od skrzyżowania z DP 2347W do skrzyżowania z wiaduktem nad linią kolejową nr 9 czyli od km 6+973,00 do km 9+400,00 i dostosowano do takiej kategorii konstrukcję nawierzchni. Dla kategorii KR4 na odcinkach poszerzanych, dla podłoża G1 dla istniejącej poszerzanej nawierzchni projektuje się konstrukcję poszerzenia:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–13108-1grub.4 cm.,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 6 cm,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 10 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym C90/3 (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Dla podłoża G4 dla istniejącej poszerzanej nawierzchni i nowej nawierzchni projektuje się konstrukcję poszerzenia:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 6 cm,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN– 13108-1 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P 50/70 wg PN- EN–13108-1 grub. 10 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym C90/3 (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,

- podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,50 MPa grub. 25 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN–3108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 6 cm,
- siatka stalowa zatopiona w membranie „slurry seal" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN– 3108-1 grub. 3 cm,
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa po sfrezowaniu na głębokość średnio 4 cm,

Dla kategorii KR3 na odcinkach poszerzanych. Dla podłoża G1 poszerzenie istniejącej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN– 13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm,
- siatka stalowa ze „slurry sealem" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 8 cm,
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm.

Dla podłoża G1 konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni wraz z poszerzeniem:

- warstwa ścieralna z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 PMB 45/80-55 wg PN-EN– 13108-1grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 7 cm,
- siatka stalowa ze „slurry sealem" – grub. 1 cm,
- warstwa wyrównawczo-wzmacniajaca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg PN-EN–13108-1 grub. 3 cm,
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa po sfrezowaniu na głębokość średnio 4 cm.

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym - warstwa wiążąca - 0,15-0,2 kg/m^2. Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości min. 1,00 m każde grubości 12 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

Konstrukcja nawierzchni chodnika z kostki betonowej szarej fazowanej:

- kostka brukowa betonowa fazowana szara grub. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grub. 10 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm,
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Chodnik zostanie zamknięty obrzeżami 30x8 cm ustawionym na ławie betonowej z oporem.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej grafitowej lub czerwonej przez chodnik:

- kostka brukowa betonowa fazowana grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm) grub. 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm,
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych z kostki betonowej grafitowej lub czerwonej:

- kostka brukowa betonowa fazowana grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm) grub. 15 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem – o Rm=2,50, MPa grub. 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm,
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Nawierzchnia na zjeździe indywidualnym i publicznym przez pobocze:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg PN-EN–13108-1 grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 S 50/70 wg PN-EN–13108-1 grubości 5 cm,
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego o ciągłym uziarnieniu frakcji 0/31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku przy grubości warstwy po zagęszczeniu 15 cm,
- podłoże lub nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Planowane odwodnienie:

Pod drogą powiatową znajdują się przepusty:

- w km 1+551 żelbetowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 60 cm, dł. 9,5 m,
- w km 3+4428 żelbetowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 60 cm, dł. 9,0 m,
- w km 3+666 żelbetowy rurowy ze ściankami o śr. Ø 80 cm, dł. 9,5 m,
- w km 4+396 żelbetowy rurowy o śr. Ø 80 cm, dł. 9,0 m,
- w km 6+958 żelbetowy rurowy o śr. Ø 60 cm, dł. 10,0 m,
- w km 7+029 rurowy z tworzyw sztucznych o śr. Ø 50 cm, dł. 12,0 m,
- w km 7+841 żelbetowy rurowy o śr. Ø 100 cm, dł. 8,0 m,
- w km 8+178 żelbetowy rurowy o śr. Ø 60 cm, dł. 9,0 m.

W/ w przepusty zostaną przebudowane na przepusty z rur z tworzyw sztucznych oraz zaopatrzone w nowe ścianki betonowe ze skrzydełkami. Wlot oraz wylot przepustów planuje się umocnić płytami ażurowymi betonowymi z wypełnieniem humusem i obsianiem trawą.

Obustronne rowy drogowe zostaną uformowane w przekroju poprzecznym tak, aby uzyskać

dno o szerokości 40 cm, skarpy o pochyleniu 1:1,5, głębokość średnio 70 cm. Szerokość wykopu na poziomie terenu średnio 2,20 m. Projektowany odcinek przechodzi przez obszary o gruntach piaszczystych a więc o dużej chłonności wód opadowych. Przepusty pod zjazdami wymienione zostaną na nowe z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 400 mm i długości minimum 8,0 m, zamknięte ściankami prefabrykowanymi betonowymi ze skrzydełkami.

Na odcinkach drogi przechodzących przez obszary zabudowane planuje się budowę rurociągów grawitacyjnych – kanalizacji deszczowej:

- sieci kanalizacji deszczowej z rur strukturalnych PP dn 400, 300 oraz 250, klasy SN8 (rury grubościenne typu ciężkiego) planuje się wykonać jako łączone na uszczelki gumowe wargowe. Montaż rurociągów zgodnie z zaleceniami producenta,
- przykanaliki do wpustów deszczowych z rur PVC klasy S DN 160 lite,
- studnia rewizyjno – połączeniowa o średnicy dn 1000 mm i dn 1200 z kręgów żelbetowych w wykonaniu szczelnym z włazem żeliwnym klasy C250, dn 600 z wypełnieniem betonowym (poza pasem jezdni), lub z włazem żeliwnym klasy D400, dn 600 (w pasie jezdni drogi powiatowej),
- wpusty deszczowe - studzienki osadnikowe betonowe dn 500 z pierścieniem odciążającym, i z wpustem ściekowym klasy *D400* z kołnierzem 3/4,forma płaska w pasie jezdni oraz wpusty krawężnikowo jezdniowe klasy D400,
- sieć kanalizacyjną planuje się ułożyć na 10 cm podsypce z piasku. Układkę projektowanej sieci planuje się wykonywać odcinkami nie krótszymi niż odległości między studniami. Rurociągi i obiekty k.d. planuje się posadowić na gruntach nośnych,
- wyloty planuje się wykonać jako typowe żelbetowy wylot kanalizacji deszczowej dla rurociągu dn400; dno oraz skarpy rowu umocnione płytami betonowymi ażurowymi na podsypce cementowo piaskowej na długości 1mb przed i za wylotem brzegowym,
- elementy betonowe sieci kanalizacji deszczowej planuje się zabezpieczyć przeciwwilgociowo dwoma warstwami abizolu R+P,
- układkę projektowanej sieci i przykanalików planuje się wykonywać odcinkami nie krótszymi niż to wynika z odległości pomiędzy studniami, bądź wpustami deszczowymi. Uzbrojenie sieci i sieć kanalizacji deszczowej należy posadowić na gruntach nośnych.

Sieć energetyczna, oświetlenie, wodociągowa, telekomunikacyjna, gazowa

W pasie drogi przewidzianej do rozbudowy znajduje się wodociąg, gazociąg, sieć telekomunikacyjna, sieć energetyczna.

Planuje się przebudowę kolizji linii napowietrznej nn 0,4-kV oraz budowę linii kablowej nn-0,4 kV oświetlenia ulicznego na odcinkach zabudowanych. W związku z kolizją istniejącej linii napowietrznej nn 0,4 kV z projektowaną rozbudową drogi powiatowej nr 2349W należy dokonać wymiany i przestawienia istniejących słupów linii napowietrznej nn 0,4 kV w miejsca niekolidujące z planowana rozbudową. Planuje się zabudować słupy wirowane typu E. Istniejące przewody elektroenergetyczne typu AsXSn 4x70 mm2 planuje się przełożyć na słupy zlokalizowane w nowych miejscach. Istniejące przyłącza napowietrzne nn 0,4 kV typu AsXSn 4x25 mm2 znajdujące się na wymienianych słupach planuje się odbudować.

Planuje się budowę linii kablowych nn oświetlenia ulicznego, kablem YAKXS 4x35mm2, montaż słupów wraz z oprawami oświetleniowymi oraz montaż szafek oświetleniowych typu SO.

Planuje się usuniecie kolizji z istniejąca siecią gazową zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o. Oddział Zakład Gazowniczy w Warszawie.

Planuje się usuniecie kolizji z istniejąca siecią telekomunikacyjną zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Orange Polska Hurt Zarządzanie Zasobami Sieci Stacjonarnej poprzez przełożenie poza obszar kolidujący studni. kanalizacji telefonicznej , kabli doziemnych, zabezpieczenie rurami osłonowymi dwudzielnymi istniejących kabli telekomunikacyjnych w miejscach ich przejścia pod nawierzchnią zjazdów do posesji i skrzyżowań z jezdnią, miejscami parkingowymi.

Sieci wodociągowe nie kolidują z rozbudową drogi.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Proponowane rozwiązania projektowe spełniają oczekiwania komunikacyjne oraz społeczne i w obecnej fazie planowania nie przewiduje się wariantowania opracowywanego przedsięwzięcia

7. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, paliw i energii:

Wszystkie przewidziane do wykorzystania surowce, materiały, energia, woda, potrzebne będą jedynie na czas wykonania robót budowlanych. Dokładne ilości surowców i materiałów potrzebnych do zrealizowania przedsięwzięcia określi projekt wykonawczy. Podane niżej ilości określone zostały w sposób przybliżony.

Woda potrzebna będzie w ilościach niewielkich, głównie do czyszczenia zwilżania podbudowy w trakcie jej zagęszczania, do zraszania walców. Przewiduje się zużycie miesięczne wody w granicach do 25 m3.

Energia elektryczna potrzebna będzie do zasilenia i oświetlenia zaplecza budowy wykonawcy robót. Zapotrzebowanie miesięczne na energię elektryczną nie będzie przekraczać 75 kW. Czas trwania robót nie przekroczy 12 miesięcy.

W okresie użytkowania drogi nie przewiduje się bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii do celów eksploatacyjnych.

Przewidywana ilość materiałów do wykorzystania przy rozbudowie drogi:

- mieszanki bitumiczne na nawierzchnię – ok. 12200 Mg,
- emulsja asfaltowa – 9,2 Mg ,
- kruszywo łamane na podbudowę – ok. 7400 Mg,
- kruszywo naturalne (piasek) – 1490 Mg,
- kruszywo łamane na pobocza – ok. 2880 Mg.

8. Rozwiązania chroniące środowisko:

Podczas projektowania zastosowano rozwiązania mające na celu ochronę środowiska, takie jakie są możliwe do wykonania w trakcie prowadzenia robót.

Przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby uniknąć zbędnego karczowania: Projektuje się wycinkę 206 drzew kolidujących z planowaną rozbudową w następującej lokalizacji:

1) km 0+340,00 strona lewa jarząb Ø 30 cm
2) km 0+402,00 strona lewa jarząb Ø 26 cm
3) km 0+415,00 strona lewa jarząb Ø 32 cm
4) km 0+617,00 strona lewa jarząb Ø 32 cm
5) km 0+77800 strona prawa jarząb Ø 28 cm
6) km 0+781,00 strona lewa jarząb Ø 26 cm
7) km 0+786,00 strona lewa jarząb Ø 30 cm
8) km 0+830,00 strona lewa jarząb Ø 30 cm
9) km 0+837,00 strona lewa jarząb Ø 32 cm
10) km 0+846,00 strona prawa jarząb Ø 26 cm
11) km 0+848,00 strona prawa jarząb Ø 24 cm
12) km 0+860,00 strona prawa jarząb Ø 28 cm
13) km 1+943,00 strona lewa jarząb Ø 22 cm
14) km 1+957,00 strona lewa jarząb Ø 22 cm
15) km 2+036,00 strona lewa lipa Ø 26 cm
16) km 2+038,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
17) km 2+043,00 strona lewa lipa Ø 24 cm
18) km 2+046,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
19) km 2+047,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
20) km 2+064,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
21) km 2+073,00 strona lewa lipa Ø 26 cm
22) km 2+074,00 strona lewa lipa Ø 26 cm
23) km 2+076,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
24) km 3+323,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
25) km 3+344,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
26) km 3+505,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
27) km 3+545,00 strona prawa brzoza Ø 26 cm
28) km 3+566,00 strona prawa brzoza Ø 28 cm
29) km 4+316,00 strona prawa lipa Ø 30 cm
30) km 4+398,00 strona lewa lipa Ø 32 cm
31) km 4+488,00 strona lewa lipa Ø 34 cm
32) km 4+506,00 strona prawa brzoza Ø 30 cm
33) km 4+507,00 strona prawa brzoza Ø 30 cm
34) km 4+510,00 strona lewa prawa brzoza Ø 30 cm
35) km 4+528,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
36) km 4+586,00 strona lewa lipa Ø 28 cm
37) km 4+607,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
38) km 4+629,00 strona lewa lipa Ø 32 cm
39) km 4+810,00 strona lewa lipa Ø 32 cm
40) km 5+852,00 strona prawa brzoza Ø 28 cm
41) km 5+854,00 strona prawa brzoza Ø 30 cm
42) km 5+862,00 strona prawa brzoza Ø 30 cm
43) km 5+867,00 strona prawa brzoza Ø 32 cm
44) km 5+884,00 strona lewa lipa Ø 34 cm
45) km 5+923,00 strona lewa lipa Ø 36 cm

46) km 5+941,00 strona lewa lipa Ø 34 cm
47) km 5+963,00 strona lewa lipa Ø 34 cm
48) km 5+966,00 strona lewa lipa Ø 36 cm
49) km 5+969,00 strona lewa lipa Ø 36 cm
50) km 5+978,00 strona lewa lipa Ø 36 cm
51) km 6+028,00 strona lewa lipa Ø 34 cm
52) km 6+255,00 strona lewa lipa Ø 32 cm
53) km 6+291,00 strona lewa lipa Ø 30 cm
54) km 6+293,00 strona lewa lipa Ø 32 cm
55) km 6+302,00 strona lewa lipa Ø 36 cm
56) km 7+217,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
57) km 7+221,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
58) km 7+224,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
59) km 7+229,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
60) km 7+240,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
61) km 7+244,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
62) km 7+248,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
63) km 7+252,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
64) km 7+260,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
65) km 7+264,00 strona prawa lipa Ø 72 cm
66) km 7+286,00 strona prawa lipa Ø 78 cm
67) km 7+292,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
68) km 7+300,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
69) km 7+323,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
70) km 7+328,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
71) km 7+368,00 strona prawa lipa Ø 78 cm
72) km 7+555,00 strona lewa lipa Ø 76 cm
73) km 7+563,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
74) km 7+662,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
75) km 7+673,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
76) km 7+842,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
77) km 7+850,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
78) km 7+857,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
79) km 7+866,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
80) km 7+894,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
81) km 7+908,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
82) km 7+922,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
83) km 7+946,00 strona lewa lipa Ø 76 cm
84) km 7+953,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
85) km 7+974,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
86) km 8+018,00 strona lewa lipa Ø 76 cm
87) km 8+033,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
88) km 8+048,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
89) km 8+083,00 strona lewa lipa Ø 80 cm
90) km 8+098,00 strona lewa lipa Ø 80 cm

91) km 8+103,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
92) km 8+110,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
93) km 8+118,00 strona prawa lipa Ø 72cm
94) km 8+156,00 strona lewa lipa Ø 72 cm
95) km 8+163,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
96) km 8+184,00 strona praw lipa Ø 78 cm
97) km 8+186,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
98) km 8+200,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
99) km 8+214,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
100) km 8+222,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
101) km 8+228,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
102) km 8+229,00 strona lewa lipa Ø 74m
103) km 8+238,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
104) km 8+244,00 strona lewa lipa Ø 74cm
105) km 8+251,00 strona prawa lipa Ø 80 cm
106) km 8+266,00 strona prawa lipa Ø 80 cm
107) km 8+292,00 strona lewa lipa Ø 78 cm
108) km 8+304,00 strona lewa lipa Ø 72cm
109) km 8+312,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
110) km 8+320,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
111) km 8+334,00 strona lewa lipa Ø 72cm
112) km 8+342,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
113) km 8+349,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
114) km 8+364,00 strona lewa lipa Ø 64cm
115) km 8+353,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
116) km 8+360,00 strona lewa lipa Ø 74cm
117) km 8+367,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
118) km 8+402,00 strona prawa lipa Ø 72cm
119) km 8+418,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
120) km 8+426,00 strona lewa lipa Ø 74cm
121) km 8+433,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
122) km 8+441,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
123) km 8+447,00 strona prawa lipa Ø 64m
124) km 8+456,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
125) km 8+470,00 strona lewa lipa Ø 66 cm
126) km 8+478,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
127) km 8+487,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
128) km 8+503,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
129) km 8+518,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
130) km 8+523,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
131) km 8+533,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
132) km 8+548,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
133) km 8+556,00 strona lewa lipa Ø 66 cm
134) km 8+569,00 strona prawa lipa Ø 66 cm
135) km 8+578,00 strona lewa lipa Ø 70 cm

136) km 8+583,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
137) km 8+593,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
138) km 8+601,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
139) km 8+608,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
140) km 8+623,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
141) km 8+631,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
142) km 8+638,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
143) km 8+644,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
144) km 8+653,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
145) km 8+668,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
146) km 8+674,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
147) km 8+690,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
148) km 8+714,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
149) km 8+728,00 strona lewa lipa Ø 68 cm
150) km 8+734,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
151) km 8+714,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
152) km 8+728,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
153) km 8+734,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
154) km 8+743,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
155) km 8+751,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
156) km 8+760,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
157) km 8+773,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
158) km 8+789,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
159) km 8+796,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
160) km 8+804,00 strona lewa lipa Ø 80 cm
161) km 8+812,00 strona prawa lipa Ø 84 cm
162) km 8+818,00 strona lewa lipa Ø 80 cm
163) km 8+826,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
164) km 8+833,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
165) km 8+842,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
166) km 8+857,00 strona prawa lipa Ø 72 cm
167) km 8+872,00 strona prawa lipa Ø 68 cm
168) km 8+880,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
169) km 8+888,00 strona prawa lipa Ø 74 cm
170) km 8+896,00 strona lewa lipa Ø 72 cm
171) km 8+903,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
172) km 8+911,00 strona lewa lipa Ø 72 cm
173) km 8+932,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
174) km 8+941,00 strona lewa lipa Ø 72 cm
175) km 8+970,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
176) km 8+977,00 strona prawa lipa Ø 72 cm
177) km 8+985,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
178) km 8+993,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
179) km 9+015,00 strona lewa lipa Ø 74 cm
180) km 8+993,00 strona prawa lipa Ø 70 cm

181) km 9+015,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
182) km 8+993,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
183) km 9+015,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
184) km 9+023,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
185) km 9+032,00 strona lewa lipa Ø 70 cm
186) km 9+053,00 strona prawa lipa Ø 72 cm
187) km 9+062,00 strona lewa lipa Ø 74cm
188) km 9+068,00 strona prawa lipa Ø 72cm
189) km 9+077,00 strona lewa lipa Ø 66cm
190) km 9+087,00 strona prawa lipa Ø 66m
191) km 9+094,00 strona lewa lipa Ø 66cm
192) km 9+099,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
193) km 9+107,00 strona lewa lipa Ø 74cm
194) km 9+114,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
195) km 9+123,00 strona lewa lipa Ø 74cm
196) km 9+129,00 strona prawa lipa Ø 74cm
197) km 9+138,00 strona lewa lipa Ø 7 cm
198) km 9+144,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
199) km 9+153,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
200) km 9+168,00 strona lewa lipa Ø 64m
201) km 9+173,00 strona prawa lipa Ø 64 cm
202) km 9+190,00 strona prawa lipa Ø 70 cm
203) km 9+243,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
204) km 9+258,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
205) km 9+274,00 strona lewa lipa Ø 64 cm
206) km 9+289,00 strona lewa lipa Ø 64 cm

Projektuje się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w ilości nie mniejszej niż 206 sztuk nowych drzew rodzimego gatunku pochodzenia.

W ścisłym rejonie planowanego do rozbudowy odcinka drogi nie stwierdzono tzw. siedlisk przyrodniczych zamieszczonych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej z 1992r, którego polską podstawę prawną stanowi Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 77, poz. 510).

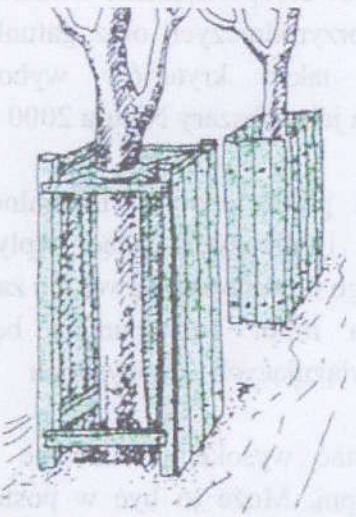
Inwentaryzowany odcinek drogi nie przechodzi przez tereny o naturalnej roślinności, a jedynie przez różnego rodzaju agrocenozy i nieużytki. Stąd wpływ inwestycji na sąsiadujące z drogą tereny w skali średnio i długo terminowej nawet nie zaznaczy się.

Zabezpieczenie drzew w czasie prowadzenia robót budowlanych będzie polegać na wprowadzeniu na placu budowy obowiązujących wszystkich wykonawców następujących zasad:

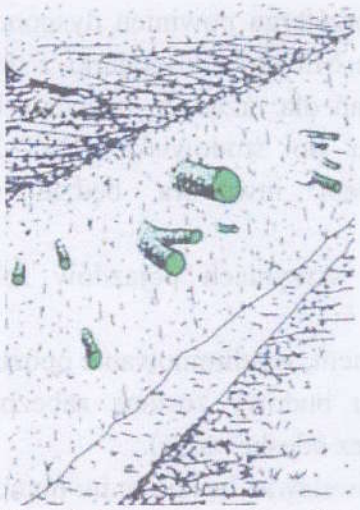
1) Drzewa w obrębie budowy winny zostać wysoko oszalowane odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni. Może to być w postaci wysokiego odeskowania lub np. poprzez owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową. Zabezpieczenie winno znajdować

się do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych, oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą, deski powinny ściśle przylegać do pnia.

2) Nie można manewrować sprzętem ciężkim w pobliżu drzew.
3) W celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach i krzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie.
4) Wykopy w obrębie drzew nie mogą być prowadzone dłużej niż 2 tygodnie, a przy wietrznej, wilgotnej pogodzie 3 tygodnie. W przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami. Korzenie muszą być cały czas wilgotne. W przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew winny być przykryte materiałem chroniącym np. matami. Wykopy należy niezwłocznie wypełnić.
5) W przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew, korzenie podczas wykopów należy owinąć jutą lub matami. Nie należy zasypywać powstałych w sąsiedztwie drzew wykopów ziemią wydobytą z dna wykopu, ponieważ jest to ziemia pozbawiona próchnicy, nieurodzajna. Należy ją zastąpić warstwą kompostu lub ziemi urodzajnej.
6) W obrębie korzeni zaniechać zagęszczania gruntu (walcowanie należy ograniczyć do minimum).
7) W obrębie korzeni i koron nie wolno składować żadnych materiałów ziemnych ani materiałów budowlanych zwłaszcza z wykopów, gdyż doprowadza to uniemożliwienia wymiany gazowej czego konsekwencją jest zamieranie korzeni. Woda opadowa spływająca do gleby poprzez zgromadzone pod drzewem materiały budowlane wypłukuje z nich zanieczyszczenia.
8) Kopanie w obrębie korzeni należy wykonywać ręcznie. Korzenie do 3 cm średnicy należy obciąć na czysto (praca specjalistyczna), grubsze korzenie należy wpuścić głębiej i zabezpieczyć przed wysychaniem.
9) W przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni należy zlecić specjalistycznej firmie usunięcie szkód.



Rys.1 Ochrona pnia wolnostojącymi blatami (rys. pochodzi z European Treeworker, wyd. European Arbicultural Council)



Rys 2 Postępowanie z korzeniami uszkodzonymi w wykopach. Przycięcie korzeni i zabezpieczenie środkiem do pielęgnowania ran (rys. pochodzi z European Treeworker, wyd. European Arbicultural Council)

Powstałe w czasie rozbudowy odpady mas mineralno - bitumicznych oraz odpady betonowe zostaną poddane recyklingowi z przeznaczeniem do wtórnego wykorzystania.

Zbierany z fragmentów trenu humus będzie składowany i wykorzystywany do zakładania nowych terenów zielonych.

Zakres prac budowlanych związanych z wykonaniem planowanej inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu wód gruntowych. Organizacja zaplecza budowy spełniać będzie wymogi przepisów ochrony środowiska w dziedzinie gospodarki wodno – ściekowej. Ścieki bytowe sanitarne z zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych rezerwuarach typu *toi-toi* oraz odbierane i utylizowane przez upoważnione do tego jednostki.

W trakcie wykonywania robót przygotowawczych drogowych może nastąpić znaczna krótkotrwała emisja zapylenia (oczyszczanie szczotkami mechanicznymi istniejącej nawierzchni przed położeniem nowych warstw). W takiej sytuacji podłoże przed oczyszczaniem i następnie po jego oczyszczeniu należy spłukać wodą pod ciśnieniem. Część prac wykonywana będzie na terenie zabudowy, w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych. W związku z tym, ze względu na znaczną emisję hałasu, jaką powodować będzie praca ciężkich maszyn budowlanych, należy wykluczyć prace budowlane w godzinach nocnych. Dla ograniczenie negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się:

1) Korzystanie z pełni sprawnych maszyn budowlanych bez wycieków paliwa i olejów.
2) Korzystania z tankowania maszyn roboczych i samochodowych – tylko na stacji paliw wyposażonej we właściwe zabezpieczenia p/rozlewowi.
3) Zorganizowanie zaplecza budowy o powierzchni ok. 10 arów, w którym będzie się mieściło biuro budowy, szatnia dla pracowników, sanitariaty oraz garażowana będzie część maszyn. Na terenie zaplecza budowy składowane będą jedynie okresowo rury na przepusty, rury do budowy kanalizacji deszczowej, studnie, krawężniki, kostka, obrzeża betonowe i znaki drogowe. Nie przewiduje się natomiast magazynowania kruszyw oraz mieszanek mineralno – asfaltowych. Materiały te będą sukcesywnie dowożone na plac budowy i na bieżąco wbudowywane.
4) Prace będą prowadzone tylko w godzinach dziennych (6^{00}-22^{00}).

5) Wykonawca robót wyłoniony w drodze przetargu powinien dysponować sprzętem spełniającym wymagania Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz.U.2005.263.2202 z późniejszymi zmianami). Obowiązkiem inwestora będzie egzekwowanie od wykonawcy robót tego wymagania.
6) Materiały sypkie będą przewożone na skrzyniach pojazdów zabezpieczonych opończą.
7) Prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem, wyeliminowanie opóźnień.
8) Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez odeskowanie).
9) W trakcie planowanej rozbudowy drogi powstawać będzie m.in. humus oraz odpady socjalne.

Humus zostanie wykorzystany do urządzania terenów zielonych na obszarach zabudowanych. Odpady budowlane i socjalne będą segregowane i magazynowane w wydzielonym miejscu, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Na wartość parametrów klimatu akustycznego terenów bezpośrednio znajdujących się wokół projektowanej drogi ma wpływ przede wszystkim hałas komunikacyjny wywołany ruchem pojazdów samochodowych. Zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi w zakresie ochrony przed hałasem i wibracjami ustalono, że zdefiniowaniu dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku na rozpatrywanym odcinku podlegałyby istniejące tereny z zabudową mieszkaniową. Stopień uciążliwości hałasu drogowego jest przede wszystkim funkcją natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Prognozowany zasięg oddziaływania hałasu rozbudowywanej drogi nie wymaga podjęcia działań minimalizujących do których zaliczyć należy budowę ekranów akustycznych, wymianę stolarki okiennej oraz w sytuacjach konfliktowych wykup budynków lub zmiana ich funkcji.

Hałas drogowy powstaje w wyniku poruszania się pojazdu (odgłosy pracy silnika, układu wydechowego i napędowego) i na styku opony z nawierzchnią drogową. Opony o asymetrycznej rzeźbie bieżnika, wąskie rowki boczne, nowoczesne i ciche silniki oraz układy wydechowe składające się z kilku tłumików, powodują, że dla pojazdów osobowych przy prędkości powyżej 55 km/h, a dla pojazdów ciężarowych dla prędkości powyżej 70 km/h, głównym źródłem hałasu jest zjawisko zachodzące pomiędzy oponą a nawierzchnią. W związku z tym bardzo ważny jest rodzaj zastosowanej nawierzchni. Właściwie dobrana nawierzchnia drogowa może w istotny sposób obniżyć poziom hałasu od ruchu samochodowego. W zależności od charakterystyki górnej warstwy nawierzchni różnice pomiędzy maksymalnymi poziomami hałasu toczenia od przejeżdżających pojazdów osiągają wartości do około 10 dB(A).

9. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:
   1) Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Na etapie użytkowania i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się odprowadzanie do środowiska ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, spływających z drogi do planowanej kanalizacji deszczowej i do istniejących rowów drogowych, które zostaną odbudowane.

2) Wprowadzanie zanieczyszczeń do atmosfery:

Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy, przebiega przez obszary zabudowane, obszary upraw rolnych i lasów. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną rozbudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejącą drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się.

3) Wpływ na powierzchnię ziemi:

W czasie realizacji rozbudowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, nasypów, nawierzchni bitumicznych itd. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych.

W czasie eksploatacji rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na zanieczyszczenie gleby.

4) Ochrona środowiska przyrodniczego:

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat właściwie jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawią się warunki komunikacji.

Wśród zabudowań przyległych do drogi gnieżdżą się: jaskółki, jeżyki, skowronki, słowiki, gołębie, przepiórki, kuropatwy, bażanty. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populacje powyższych ptaków w skali krótko i długoterminowej.

W przyległych do rejonu inwestycji terenach leśnych zaobserwowano występowania wolno żyjących ssaków: jelenie, sarny, dziki, tchórz, kuna, wiewiórka pospolita oraz pospolitych gadów czy płazów. Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała wpływu na faunę.

Nie przewiduje się wytwarzania odpadów mogących wpływać na środowisko oraz nie będą prowadzone prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

10. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz odległość do najbliższej granicy z obcym państwem (ok. 180 km do granicy z Obwodem Kaliningradzkim) nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

11. 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:

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszaru Natura 2000. W pobliżu nie ma też obszarów, które z uwagi na charakter znajdujących się tam siedlisk

przyrodniczych, zostałyby wyznaczone jako obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) czy specjalnej ochrony siedlisk (SOO). Przy projektowaniu planowanego przedsięwzięcia, jako podstawowy cel, nałożono obowiązek zapobiegania pogorszeniu się stanu części wód znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Na terenie gminy nie utworzono parków narodowych lub krajobrazowych, jednak została ona włączona w system obszarów chronionego krajobrazu. Zgodnie z Rozporządzeniami Wojewody Mazowieckiego Nr 21 i 24 z 15 04 2005 r. w obrębie gminy Stupsk znalazły się wyjątkowe krajobrazowo tereny należące do Krośnicko-Kosmowskiego oraz Nadwkrzańskiego Obszarów Chronionego Krajobrazu. Pierwszy z nich obejmuje obszar gminy Stupsk o powierzchni ok. 441,79 ha, natomiast drugi – ok. 2 249,10 ha, co łącznie stanowi 2 691 ha powierzchni terenu gminy. Obszary chronionego krajobrazu zajmują więc:

- Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu 19,1 % całego terenu gminy,
- Krośnicko-Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu 3,7 % całego terenu gminy.

Ochroną objęte są jedynie południowe fragmenty gminy, bez miejscowości Dunaj, Strzałkowo i Stupsk. Obszary są objęte ustawową ochroną ze względu na wyjątkowe walory krajobrazowe o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcję korytarzy ekologicznych.

Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 130 km, najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – PLB 140008 Dolina Wkry i Mławki znajduje się około 30 km w kierunku północno-zachodnim od planowanej inwestycji.

Obszarów wodno-błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych w otoczeniu drogi nie stwierdzono.

Obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód opadowych nie stwierdzono.

Obszarów przyległych do jezior nie stwierdzono.

Obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym obszarów natura 2000 w bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518). Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już w chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstania negatywnych oddziaływań na środowisko takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmiana stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia, utrata gruntów leśnych i rolnych,
- zmiana walorów estetycznych środowiska.

Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca

zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe oraz tranzytową i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdy rolnicze.

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i rozbudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu pojazdów po zniszczonej nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania nowych drogowych obiektów inżynierskich.

Rozbudowa nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie w skutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

Planowana rozbudowa drogi nie będzie miała istotnego wpływu na skład gatunkowy i populację ptaków w skali krótko i długoterminowej oraz nie będzie miała wpływu na faunę.

Na terenie objętym rozbudową nie ma rezerwatów przyrody.

12. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej:

Nie dotyczy.

13. Przedsięwzięcia 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 oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Teren rozbudowy drogi położony jest w południowo-wschodniej części gminy Wiśniewo i południowo-zachodniej części gminy Stupsk, powiatu mławskiego. Początek swój droga przyjmuje na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 7 Gdańsk - Warszawa w miejscowości Żurominek, natomiast koniec w miejscowości Stupsk. W miejscowości Strzałkowo droga powiatowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 2347W i posiada nieciągłość w kilometrażu poprzez wspólny przebieg z drogą powiatową nr 2347W.

Droga powiatowa nr 2349W przebiega przez tereny niezabudowane oraz tereny zabudowane miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo oraz Stupsk.

Rozbudowa obejmuje trzy odcinki drogi od km 0+000,00 do km 0+924,97, od km 1+938,77 do km 6+973,00 i od km 6+973,00 do km 9+400,00. Łącznie odcinek drogi o długości 8386,20 m, z tego 924,97 m na terenie gminy Wiśniewo i 7461,23 m na terenie gminy Stupsk.

Droga powiatowa łączy miejscowości Żurominek, Dunaj, Strzałkowo i Stupsk oraz drogę krajową nr 7 z drogą wojewódzką nr 615 Mława - Ciechanów. Droga powiatowa nr 2349W na odcinku objętym opracowaniem posiada skrzyżowania w podanych lokalizacjach:

- w km 0+000 z drogą krajową nr 7,
- w km 0+196 str. lewa,
- w km 2+207 str. prawa,
- w km 2+873 str. lewa,
- w km 2+971 str. lewa,
- w km 3+024 str. prawa,
- w km 3+229 str. lewa,
- w km 3+833 str. lewa,
- w km 4+367 str. prawa,
- w km 6+401 str. prawa,
- w km 6+413 str. prawa,
- w km 6+732 str. lewa,
- w km 6+973 z drogą powiatową nr 2347W,
- w km 9+199 str. lewa z drogą powiatową nr 2348W,
- w km 9+372 str. prawa

W ramach rozbudowy drogi inwestor planuje:

- wykonanie prac rozbiórkowych i ziemnych,
- poszerzenie oraz wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni,
- wykonanie poboczy i chodników,
- przebudowę mostu na rzece Dunajczyk,
- wykonanie obustronnych rowów drogowych bezodpływowych i odpływowych oraz odcinka kanalizacji deszczowej,
- przebudowę przepustów pod koroną drogi,
- wykonanie zjazdów do posesji i na pola,
- usunięcie kolizji z siecią energetyczną, telekomunikacyjną, gazową,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

W ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany dotychczasowej formy użytkowania terenu. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Istniejąca droga od wielu lat jest wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu. Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy, przebiega przez obszary zabudowane i obszary upraw rolnych. Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną rozbudową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejąca drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się. Obecnie żadna tego typu inwestycja nie jest realizowana na przedmiotowym terenie. Droga po rozbudowie, z nową nawierzchnią bitumiczną, nowymi chodnikami nie zmieni w istotny sposób i nie zakłóci estetyki krajobrazu, a poprawią się warunki komunikacji. Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia ograniczy się jedynie do działek, na których planowana jest jego realizacja, w związku z czym przyjąć należy, iż jego realizacją nie doprowadzi do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej:

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia nie występuje ryzyko poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej.

Rozbudowa drogi wiąże się z wykonaniem prostych robót budowlanych polegających na wymianie zniszczonej nawierzchni bitumicznej na nową, wymianie konstrukcji podbudowy pod ta nawierzchnią, ustawienie krawężników betonowych, wykonaniu nawierzchni chodników, zjazdów i parkingów, wykonaniu kanalizacji deszczowej, przebudowy przepustu, wykonaniu oświetlenia ulicznego, wykonaniu oznakowania poziomego i pionowego oraz usunięcia kolizji w branży gazowej, elektrycznej i telekomunikacyjnej. Kruszywo naturalne łamane będzie użyte też do wykonania podbudów i uzupełnienia poboczy. Wykonywanie kanalizacji deszczowej z rur z tworzyw sztucznych nie może spowodować nawet chwilowego zaburzenia w przepływie wody cieku, ponieważ przez cały rok rów w miejsce którego będzie wykonywana kanalizacja deszczowa jest rowem suchym. Roboty związane z budową kanalizacji deszczowej nie będą prowadzone w trakcie opadów deszczu.

Awarie, które mogą wystąpić na przedmiotowej drodze dotyczą jedynie zdarzeń komunikacyjnych np. związanych z przewożeniem substancji niebezpiecznych czy paliw a nie z udziałem użytych do przebudowy materiałów. Definicja ustawowa określa poważną awarię jako „zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałą w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych sytuacji, prowadząca do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem". Na terenie Gminy Stupsk nie występują zakłady o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Potencjalne zagrożenie na terenie przedmiotowej inwestycji stanowi transport substancji niebezpiecznych w ruchu drogowym. Stosowane kruszywa naturalnego nie stanowią zagrożenia dla środowiska i człowieka. W betonie asfaltowym 95% zawartości to także kruszywa a jedynie 5% stanowi asfalt drogowy. Materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać tzw. deklaracje właściwości użytkowych a beton asfaltowy produkowany jest w wytwórniach posiadających zakładowy system kontroli jakości. Zagrożenie np. związane z możliwością wybuchu pożaru dotyczą samej wytwórni a nie miejsca wbudowania betonu asfaltowego czyli drogi.

15. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:

Rodzaj odpadu	Prognozowana ilość	Numer wg klasyfikacji	Nazwa wg klasyfikacji z katalogu odpadów	Czy figuruje na liście odpadów niebezpiecznych
W fazie budowy:				
Gruz betonowy	10 m^3	17 01 01	Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek	Nie
Destrukt ze sfrezowanej nawierzchni	5 150 Mg	17 03 02	Asfalt nie zawierający smoły	Nie
Elementy stalowe (znaki drogowe, słupy, wysięgniki rurowe, balustrady)	5,5 Mg	17 04 05	Żelazo i stal	Nie
Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	ok. 5 450 m^3	17 05 04	Gleba i ziemia: humus i ziemia z wykopów	Nie

Gałęzie i pnie wyciętych drzew	ok. 360 m^3	17 02 01	Drewno	Nie
Odpady opakowaniowe	0,5 Mg	15 01	Zużyte opakowania z drewna i tworzyw sztucznych	Nie
Odpady z zaplecza budowy	0,2 Mg	20 03 01	Niesegregowane odpady socjalno-bytowe	Nie
W fazie eksploatacji				
Piasek pozostały po akcji zimowej	15,0 Mg/rok	20 03 03	Odpady z czyszczenia dróg	Nie

Podane powyżej rodzaje odpadów sklasyfikowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Sposób zagospodarowania odpadów:

- Kod klasyfikacji 17 01 01 – należy zutylizować wywożąc na bieżąco z terenu budowy;
- Kod klasyfikacji 17 03 02 – destrukt z nawierzchni bitumicznej należy przekazać do ponownego wykorzystania w mieszankach mineralno-bitumicznych lub wykorzystać do wykonania poboczy i zjazdów na pola uprawne;
- Kod klasyfikacji 17 04 05 – materiał nie nadający się do ponownego wykorzystania należy przekazać do ponownego przetworzenia;
- Kod klasyfikacji 17 05 04 – grunt należy wykorzystać do wykonania nasypów, natomiast pozostałą ilość zutylizować, dopuszcza się składowanie na terenie budowy;
- Kod klasyfikacji 17 02 01 – uzyskany materiał (gałęzie i pnie wyciętych drzew) poddane zostaną skruszeniu mechanicznemu, a uzyskany materiał przekazany zostanie uprawnionym odbiorcom do wykorzystania;
- Kod klasyfikacji 15 01 – zużyte opakowania po materiałach budowlanych należy posegregować i przekazać do recyklingu;
- Kod klasyfikacji 20 03 01 – niesegregowane odpady socjalno-bytowe należy przekazać firmie zajmującej się wywozem śmieci zmieszanych;
- Kod klasyfikacji 20 03 03 – zanieczyszczony piasek pozostały każdorazowo po zakończeniu okresu zimowego utrzymania drogi zostanie mechanicznie zebrany z pasa drogowego i przekazany uprawnionym odbiorcom do unieszkodliwienia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia obciążenie środowiska zanieczyszczeniami komunikacyjnymi powinno być mniejsze w stosunku do istniejącego, z uwagi na poprawę warunków technicznych planowanej inwestycji.

Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z wykonywaniem robót ziemnych, w tym wypadku zdjęcia warstwy humusu i wykopy pod konstrukcje jezdni, chodników i zjazdów. Wykonywane wykopy spowodują chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenie walorów krajobrazowych w obrębie prowadzonych prac. Aby zapobiec degradacji walorów krajobrazowych odpady te będą usuwane z miejsca powstania i gromadzone w wyznaczonym miejscu (teren budowy, bazy wykonawcy). Nadmiar humusu z wykopów (urobek) składowany będzie we wskazanych miejscach w uzgodnieniu z Gminą Stupsk i wbudowany przy urządzaniu trawników. Na urządzenie zieleni potrzebne jest 352 m^3. Zużyte opakowania jak np. folie

po rozpakowaniu znaków drogowych zostaną przez wykonawcę oddane do skupu opakowań foliowych.

Z planowanych do wbudowania materiałów jak kruszywa nie będzie odpadów. Jeśli pozostaną niewielkie ilości nie wbudowanego betonu asfaltowego to zostaną one przewiezione na bazę wykonawcy i przeznaczone do wytworzenia mieszanki w recyklerze i wbudowane do remontów nawierzchni bitumicznej jezdni.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania odpadów w sytuacji normalnej eksploatacji drogi. W sytuacjach awaryjnych np. wypadku drogowego, gdy dojdzie do wydostania się z pojazdu benzyny, oleju napędowego lub oleju silnikowego zanieczyszczenia te usuwane są przez służby ratownicze z użyciem sorbentów. Służby te postępują według określonych przepisami procedur i usuwają zużyte sorbenty, zabierając je do utylizacji. Na tej klasie dróg do zimowego utrzymania stosuje się niewielkie ilości soli drogowej a zabiegi związane z zimowym utrzymaniem ograniczają się do usuwania piasku i śniegu z jezdni. Droga będzie zaopatrzona w system kanalizacji deszczowej i w związku z powyższym powstanie konieczność usuwania odpadów ze studzienek kanalizacyjnych.

16. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko z uwzględnieniem dostępnych wyników innych ocen wpływu na środowisko, przeprowadzanych na podstawie odrębnych przepisów:

    Nie przewiduje się wytwarzania odpadów mogących wpływać na środowisko oraz nie będą prowadzone prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

WÓJT
mgr Jacek Świderski