

D. Kowalaki
05.08.2020
P. G. B.
10.08.2020
Mława 04.08.2020 r.

IRŚ.6740.1.4.2020

DECYZJA Nr 4/2020

Na podstawie art. 11a ust. 1, art. 12, art. 17 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018, poz. 1474 ze zm.) zwanej dalej „ustawą” oraz art. 28, art. 32 ust. 1, art. 34. ust.4 i art. 36 oraz art. 82 ust. 2 ustawy z dn. 07 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r., poz. 1186) i art. 104 i art. 108 ustawy z dn. 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Mławskiego 06-500 Mława, ul. Władysława Stanisława Reymonta 6 reprezentowany przez Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota” 10 06-500 Mława z dnia 16.07.2020 r.

zatwierdzam projekt budowlany i zezwalam na realizację inwestycji drogowej

rozbudowa drogi powiatowej NR 2375W – ul. Nowa w Mławie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną – kat. obiektu: IV,XXII, XXV,XXVI - wg projektu budowlanego opracowania indywidualnego na działkach nr: 1983/3, 2032, 2070, 1732, 1733/8, 1991, 2027, 2039 263/2, 288/7, 288/8, 305/4, 387/1, 1733/10, 2028, 2029/1, 2030/1, 287, 288/5, 288/6, 304 , 2048, 2049, 2054, 2055/1, 2055/2, 2062, 2063, 2068 w obrębie nr 10-11 Miasto Mława, jednostka ewidencyjna nr 141301_1 Mława powiat mławski, województwo mazowieckie.

(autorzy projektu: Andrzej Dusiński specjalność drogowa upr Nr 7342/CIE-101/94 – MAZ/BD/1332/10, Dariusz Piotr Nehring specjalność sanitarna upr. CIE-28/90;MAZ/0331/PWOS/04 –MAZ/IS/1328/01, Seweryn Rutkowski specjalność elektryczna upr. nr MAZ/0336/PWOE/12, MAZ/IE/0557/09, Bożena Gawińska specjalność telekomunikacyjna upr. bud. DT-WBT0240/2/U – MAZ/BT/1028/05 sprawdzający: Tomasz Dusiński specjalność drogowa upr MAZ/0013/PWBD/18 – MAZ/BD/0557/09 – MAZ/BD/1332/10, Iwona Skrzypek –Keller specjalność sanitarna upr nr WAM/0163/PWOS/12 – WAM/IS/0019/13, Jerzy Zieliński specjalność elektryczna i telekomunikacyjna upr, nr 24/Wa/73 – MAZ/IE/2568/02)

zatwierdzam projekty podziału nieruchomości na potrzeby powyższej inwestycji wg załączników

dla: Powiat Mławski

06-500 Mława, ul. Władysława Stanisława Reymonta 6

reprezentowany przez

Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie

ul. Stefana Roweckiego „Grota” 10

06-500 Mława

1. Wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi

Droga powiatowa Nr 2375W - ulica Nowa w Mławie jest ulicą która łączy drogę powiatową nr 2374W (ul. Napoleońska) z dzielnicą przemysłową i dalej poprzez ulicę Działdowską z drogą wojewódzką nr 544 Przasnysz – Mława – Działdowo. Krzyżuje się ulicą Napoleońską, Jasną, Arcybiskupa Antoniego Nowowiejskiego i Mechaników. Koniec jej jest na skrzyżowaniu z ulicami Instalatorów i Działdowską. Stanowi główny dojazd do dzielnicy przemysłowej w Mławie. Poprzez ulicę Napoleońską ma

połączenie od strony południowej z drogą wojewódzką Nr 544. Poprzez ulicę Biskupa Nowowiejskiego łączy się z Aleją Marszałkowską, która wyprowadza ruch z północnej części Mławy do drogi krajowej Nr 7

2. Określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu

Rozbudowa drogi powiatowej nr 2375W – ulicy Nowej w Mławie wymaga wprowadzenia zmian w istniejącej infrastrukturze zagospodarowania terenu. W liniach rozgraniczających pas drogowy projektowanej drogi występują podłużne i poprzeczne przejścia kabla telekomunikacyjnego, gazociągu, sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej, kabli energetycznych i kanalizacji deszczowej. Występują kolizje urządzeń z projektowaną drogą wymagające przebudowy - linii energetycznej, linii telekomunikacyjnej, sieć wodociągowa, gazociąg, sieć kanalizacji sanitarnej. Wniosek obejmuje budowę sieci kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia ulicznego, budowę wodociągu, budowę sieci kanalizacji sanitarnej oraz usunięcie kolizji w branży telekomunikacyjnej i energetycznej.

Droga przechodzi w poziomie terenu lub w niewielkich wykopach. Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej drogi, wobec czego sposób zagospodarowania i użytkowania terenu nie ulegnie zmianie.

Projektowane ciągi piesze i ścieżki rowerowe poprawią warunki poruszania się pieszych, szczególnie osobom na wózkach inwalidzkich oraz matkom z małymi dziećmi w wózkach a także rowerzystom, którzy nie będą musieli korzystać z jezdni przeznaczonych dla pojazdów.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi	- Z
- nośność podłoża	- G1
- głębokość przemarzania	- 1,00 m
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu	- KR 4
- nośność konstrukcji	- 115 Kn
- spadek poprzeczny nawierzchni	- 2 %
- szerokość jezdni	- 7,00 m
- szerokość ścieżki rowerowej	- 2,00 m
- szerokość chodnika	- 1,50 - 2,00 m

Skrzyżowanie ulicy Nowej z ulicą Mechaników i Ab. A. Nowowiejskiego zaprojektowano w formie ronda. Przebudowę skrzyżowania na rondo uzasadniają:

- planowana duża liczba pojazdów wykonujących manewry lewoskrętów z ulicy Nowej w ulicę A. A. Nowowiejskiego
- dużą liczbą pojazdów przejeżdżających prosto ulicą Nową w kierunku dzielnicy przemysłowej i odwrotnie
- konieczność zwiększenia bezpieczeństwa ruchu poprzez redukcję prędkości pojazdów i „uspokojenie” ruchu,
- konieczność usprawnienia lewoskrętów, w tym również zawracania,
- możliwość uzyskania przejrzystości skrzyżowania poprzez nadanie pierwszeństwa przejazdu pojazdom znajdującym się na rondzie,
- możliwość zwiększenia przepustowości skrzyżowania,
- łatwość w dostosowywaniu się do zmiennych natężeń ruchu na wlotach,
- uzyskanie poprawy bezpieczeństwa pieszych poprzez tworzenie wysepek azytowych,
- obniżenie się poziomu emisji hałasu i spalin dzięki płynności ruchu.
- poprawa estetyki skrzyżowania poprzez urządzenie dużego obszaru zieleni.

Podstawowe parametry techniczne ronda:

- średnica zewnętrzna	- 36,0 m
- średnica zewnętrzna strefy półprzejezdnej	- 24,0 m
- średnica wewnętrzna (wyspy centralnej)	- 18,0 m
- szerokość nawierzchni bitumicznej na rondzie	- 6,00 m

- szerokość strefy półprzejezdnej (z kostki granitowej) - 3,0 m
- wyokrągłające promienie łuków na wlocie - 12,0 m
- wyokrągłające promienie łuków na wylocie - 15,0 m
- szerokość wlotu - 4,0 m
- szerokość wylotu - 4,5 m
- spadek poprzeczny jezdni głównej na zewnątrz - 2,0 %
- spadek pierścienia sfrefy półprzejezdnej - 2,0 %

Wysepki na wlotach rozdzielają kierunki ruchu oraz umożliwiają pieszym przejście na raty (azyle zabezpieczające pieszych przed potrąceniem). Wszystkie wloty są podporządkowane; obowiązuje zasada pierwszeństwa ruchu na obwodni ronda. Na wszystkich wlotach i wylotach oraz na obwodni ronda obowiązuje jeden pas ruchu.

Przyjęta średnica ronda jest wystarczająca. Zastosowanie mniejszej średnicy jest niecelowe, ponieważ w węźle zbiegają się 4 ulice i jest konieczne zachowanie możliwie największej odległości między wlotem a wylotem. Należy też zapewnić przejazd bezkolizyjny pojazdom ciężarowym z przyczepami. Z tych względów rozwiązanie proponowane należy uznać za optymalne. Strefa półprzejezdna będzie wykorzystana dla pojazdów ciężkich z przyczepami i zabezpiecza zielen przed niszczeniem. W tych miejscach nawierzchnia będzie wykonana z kostki kamiennej granitowej.

W związku z powyższym przy projektowaniu kierowano się następującymi przesłankami:

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

Inwestycja będzie zrealizowana przy wykorzystaniu tradycyjnych, typowych technologii występujących w tego rodzaju budownictwie liniowym.

Projekt budowlany rozbudowy drogi obejmuje wykonanie wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni szerokości 7,00 m, zamknięcie jezdni obustronnym krawężnikiem ciężkim, obustronne chodniki, jednostronna ścieżka rowerowa.

Na całej długości projektowanej drogi planuje się zjazdy indywidualne i publiczne na przyległe do drogi działki.

3. Określenie linii rozgraniczających teren

Inwestycja będzie realizowana w liniach rozgraniczających teren, oznaczonych na mapie linią przerywaną koloru niebieskiego, która to linia jest równocześnie granicą podziału nieruchomości.

Realizacja inwestycji wymaga czasowego zajęcia terenu poza liniami rozgraniczającymi, który oznaczono linią przerywaną koloru zielonego.

4. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa

- ochrona środowiska

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).

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

W zakresie wpływu na powierzchnię ziemi i gospodarkę odpadami.

- przewidziano w jak najszerszym zakresie pozostawienie istniejącej szaty roślinnej, aby ograniczyć w jak największym stopniu karczowanie,

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

W zakresie gospodarki wodno-ściekowej.

- zakres prac budowlanych związanych z wykonaniem planowanej inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu wód gruntowych,

W zakresie powietrza atmosferycznego i hałasu.

- 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 miejskiej, 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.

W zakresie ochrony wód powierzchniowych.

Na etapie użytkowania i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się odprowadzanie do środowiska ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, spływających z drogi. Woda z drogi spływać będzie grawitacyjnie do istniejącej i projektowanej kanalizacji deszczowej.

Oddziaływanie ruchu na istniejące budynki i środowisko nie ulegną zmianie w związku z planowaną budową. Istniejąca zabudowa od lat sąsiaduje z istniejącą drogą i jej oddziaływanie na mieszkańców (użytkowników) nie zmieni się.

W czasie realizacji budowy będzie występowało w niewielkim zakresie degradujące oddziaływanie na powierzchnię ziemi w wyniku wykonywania wykopów, robót rozbiórkowych, nasypów, nawierzchni bitumicznych oraz elementów betonowych. Będzie ono miało charakter przejściowy do czasu zakończenia prac budowlanych.

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

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Droga po jej wybudowaniu, z nową nawierzchnią z kostki betonowej brukowej, nie zmieni w sposób istotny i nie zakłóci estetyki krajobrazu a poprawi warunki komunikacji.

Planowane przedsięwzięcie, którego zakres określono w pkt. 1 niniejszego opracowania, jest obszarowo zdarzeniem punktowym, w związku z tym jego oddziaływanie jest znikome, zarówno na etapie realizacji jak i na etapie eksploatacji.

Najbliższy park narodowy – Kampinowski znajduje się w odległości, od południowego krańca obszaru około 110 km, najbliższy, już ustanowiony obszar Natura 2000 – Olszyny Rumockie – PLH 140010 znajduje się w odległości ok. 15 km na zachód od budowanej drogi.

Celem rozbudowy drogi jest doprowadzenie jej parametrów technicznych do poziomu, jaki wynika z 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. z 2019 r. poz. 1643 z 29 sierpnia 2019 r.). Teren na którym planowane jest przedsięwzięcie jest już chwili obecnej przekształcony przez działalność człowieka, wobec czego realizacja inwestycji nie spowoduje powstanie 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 i lokalną komunikację samochodową.

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. Budowa 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, a także przebudowa nie będzie miała wpływu na faunę.

Na obszarze objętym wnioskiem występuje zadrzewienie. Rozbudowa drogi wymaga usunięcia drzew kolidujących z wykonaniem konstrukcji jezdni, których pozostawienie wpływałoby negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Projektuje się wycinkę 29 drzew kolidujących z planowaną rozbudową w następującej lokalizacji:

- km 0+005,00 strona lewa – lipa, obwód pnia 72 cm
- km 0+008,00 strona lewa – lipa obwód pnia 76 cm
- km 0+093,00 strona lewa – dąb obwód pnia 125 cm
- km 0+156,00 strona lewa – sumak octowiec obwód pnia 80cm
- km 0+174,00 strona lewa – sumak octowiec obwód pnia 65 cm
- km 0+337,00 strona lewa – sosna, obwód pnia 50 cm
- km 0+340,00 strona lewa – sosna, obwód pnia 48 cm
- km 0+360,00 strona lewa – sosna, obwód pnia 42 cm
- km 0+363,00 strona lewa – sosna, obwód pnia 42 cm
- km 0+405,00 strona lewa – sosna, obwód pnia 43 cm
- km 0+107,00 strona lewa - lipa obwód pnia 86 cm w ul. Mechaników
- km 0+114,00 strona lewa - lipa obwód pnia 94 cm w ul. Mechaników
- km 0+120,00 strona lewa - lipa obwód pnia 98 cm w ul. Mechaników
- km 0+114,00 strona lewa - lipa obwód pnia 128 cm w ul. Mechaników
- km 0+464,00 strona prawa - jesion obwód pnia 44 cm
- km 0+465,00 strona prawa - klon obwód pnia 162 cm
- km 0+470,00 strona prawa - jarząb obwód pnia 76 cm
- km 0+473,00 strona prawa - klon obwód pnia 80 cm
- km 0+478,00 strona prawa - klon obwód pnia 76 cm
- km 0+481,00 strona prawa - jarząb obwód pnia 40 cm
- km 0+502,00 strona prawa - jesion obwód pnia 66 cm
- km 0+511,00 strona prawa - jesion obwód pnia 52 cm
- km 0+515,00 strona prawa - jarząb obwód pnia 66 cm
- km 0+525,00 strona prawa - klon obwód pnia 56 cm
- km 0+530,00 strona prawa - klon obwód pnia 54 cm
- km 0+532,00 strona prawa - jarząb obwód pnia 88 cm
- km 0+550,00 strona prawa - jarząb obwód pnia 72 cm
- km 0+555,00 strona prawa - brzoza obwód pnia 132 cm
- km 0+610,00 strona prawa - jesion obwód pnia 106 cm

Projektuje się wykonanie nasadzeń kompensacyjnych w ilości nie mniejszej niż 29 sztuk nowych drzew. Preferowane gatunki do uzgodnienia z zarządcą drogi.

Pas drogowy poza jezdnią dla pojazdów, nawierzchnią chodników, zjazdów zostanie urządzony poprzez wykonanie trawników.

Ochrona zabytków i dóbr kultury współczesnej

Przedmiotowa inwestycja uzyskała pozytywną opinię Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie, Delegatura w Ciechanowie. Wskazany obszar inwestycji wytyczony jest poza obszarem objętym ochroną konserwatorską i dlatego założenia inwestycyjne zostały zaopiniowane bez uwag ze stanowiska konserwatorskiego. Prace budowlane nie wymagają nadzoru archeologicznego.

Obronność państwa

Przedmiotowa inwestycja dotyczy drogi, która może mieć znaczenie dla obronności państwa ale nie koliduje z potrzebami operacyjno-obronnymi Sił Zbrojnych RP ani wojskową infrastrukturą telekomunikacyjną.

5. Wymagania dotyczące uzasadnionych interesów osób trzecich:

Inwestycja nie będzie ograniczać dostępu do dróg, korzystania z wody, kanalizacji, energii cieplnej i elektrycznej oraz środków łączności.

6. Projekt podziału nieruchomości

Projekt podziału nieruchomości podlegający zatwierdzeniu przedstawiają załączniki do decyzji. Załączniki składają się z 1 mapy z projektem podziału nieruchomości, wykonanych w Biurze Geodezyjnym „GEOMET”, 06-500 Mława, ul. Stary Rynek 1 (geodeta uprawniony – Marek Dymkowski upr. Nr zaw. GGK 17753, przyjętych do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, wpisanej do ewidencji zasobu powiatowego w dniu 15.07.2020 r. pod numerem ewidencyjnym P.1413.2020.1154 wraz z wykazem zmian gruntowych dotyczących projektu podziału nieruchomości. Powyższe załączniki stanowią integralną część niniejszej decyzji. Projekt podziału nieruchomości przedstawiono w tabeli poniżej – tłustym drukiem oznaczono działkę przeznaczoną pod inwestycję.

Działki wydzielone pod drogę objęte wnioskiem podlegające zatwierdzeniu

Województwo mazowieckie, powiat mławski, Miasto Mława, obręb 0010 11Scalenie Mława, jednostka ewidencyjna 141301_1 Mława.

Oznaczenie działki przed wydaniem decyzji	Nr obrębu geodezyjnego	Powierzchnia ha	Działki wydzielone pod ulice objęte wnioskiem zaznaczono pogrubioną czcionką		Powierzchnia ha
1733/10	10	3,1532	1733/11 1733/12	jednostka rejestrowa G.4567	0,0046 3,1486
2028	10	0,0792	2028/1 2028/2	jednostka rejestrowa G.2382	0,0147 0,0645
2029/1	10	0,0609	2029/5 2029/6	jednostka rejestrowa G.3756	0,0008 0,0601
2030/1	10	0,0084	2030/5 2030/6	jednostka rejestrowa G.5448	0,0026 0,0058
287	11	1,1863	287/1 287/2	jednostka rejestrowa G.1224	0,0113 1,1750

288/5	11	0,1425	288/10 288/11	jednostka rejestrowa	0,0174 0,1251
				G.198	
288/6	11	0,0260	288/12 288/13	jednostka rejestrowa	0,0087 0,0173
				G.866	
304	11	0,1009	304/1 304/2	jednostka rejestrowa	0,0090 0,0919
				G.1185	

7. Oznaczenie nieruchomości, które stają się własnością Powiatu Mławskiego:

Działki o nr ewid.1733/11,2028/1,2029/5,2030/5,287/1,288/10,288/12,304/1

Działki pasa drogowego przejmowane w całości

Lp.	Nr działki	Nr obrębu geodezyjnego
1.	2048	10
2	2049	10
3	2054	10
4	2055/1	10
5	2055/2	10
6	2062	10
7	2063	10
8	2068	10

Działki pasa drogowego czasowo zajęte

Lp.	Nr działki	Nr obrębu geodezyjnego	Nr jednostki rejestrowej	Właściciel
1.	263/2	11	G.611	Gmina Miejska Mława ul. Stary Rynek 19, 06-500 Mława

8. Szczegółne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych: w/w zamierzenie należy realizować zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym oraz użytkować zgodnie z przeznaczeniem przy zachowaniu warunków szczegółowych, uzgodnień i opinii.

9. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie: nie dotyczy

10. Terminy rozbiórki: nie dotyczy

11. Kierownik budowy (robót) jest obowiązany prowadzić dziennik budowy oraz umieścić na budowie w widocznym miejscu tablicę informacyjną oraz ogłoszenie, zawierające dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia

12. Przed przystąpieniem do użytkowania uzyskać ostateczną decyzję o pozwoleniu na użytkowanie wynikających z art. 36 ust.1 pkt.1,5; art. 42 ust.2 i 3 ; art.55 ustawy - Prawo budowlane (Dz.U. z 2019 r., poz. 1186 ze zm.)

UZASADNIENIE

Niniejsza decyzja zawiera komplet wymaganej dokumentacji. Na powyższą dokumentację składają się opinie właściwych organów, projekt budowlany, projekt podziału nieruchomości, wymagania dot. analizy powiązania drogi z innymi drogami, określenie linii rozgraniczających teren, warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa, wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich. Rozpatrując wniosek inwestora organ dokonał sprawdzenia zgodności z przepisami przedłożonych materiałów oraz:

- wysłał zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy i właścicielom nieruchomości objętych wnioskiem
- powiadomił w drodze obwieszczeń strony i opinie publiczną o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Zgodnie z art. 11 d, ust.5 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej tut. organ zawiadomił właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości objętym wnioskiem na adres wskazany w katastrze nieruchomości oraz pozostałe strony w drodze obwieszczeń poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń Starostwa Powiatowego, Urzędu Miasta w Mławie, na stronach internetowych Urzędu Miasta w Mławie oraz w prasie lokalnej.

W trakcie prowadzonego postępowania wpłynęło pismo właściciela działki nr ewid. 2064 dot. uwag wjazdu do swojego garażu z projektowanej drogi.

Starosta Mławski pismem z dnia 29.07.2020 r., wyjaśnił wszystkie uwagi dot. w/w zamierzenia.

Wobec powyższych faktów należało orzec jak w sentencji decyzji.

Niniejsza decyzja stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.

Nieruchomości lub ich część o których mowa w punkcie 7 niniejszej decyzji stają się z mocy prawa własnością Gminy Miejskiej Mława z dniem, w którym niniejsza decyzja stała się ostateczna.

Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Wysokość odszkodowania ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania niniejszej decyzji oraz według jej wartości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.

Jeżeli na nieruchomości lub prawie użytkownika wieczystego tej nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe z dniem, w którym niniejsza decyzja stała się ostateczna, prawa te wygasają.

Jeżeli przeznaczona na pasy drogowe nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana na użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa z dniem, w którym niniejsza decyzja stała się ostateczna. Przepis stosuje się odpowiednio do użytkowania wieczystego nabytego w sposób inny niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.

Odszkodowanie za nieruchomości przejęte z mocy prawa niniejszą decyzją przysługuje dotychczasowym właścicielom nieruchomości, użytkownikom wieczystym nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe.

Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania, za nieruchomości przejęte z mocy prawa niniejszą decyzją stosuje się odpowiednio przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 18 ustawy.

Jeżeli przejęta z mocy prawa na rzecz Gminy Miejskiej Mława jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, zarządca drogi jest

obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Gminy Miejskiej Mława tej części nieruchomości.

Kwestia odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości będzie przedmiotem odrębnego postępowania administracyjnego. Zasady tego postępowania określa w szczególności art. 18 ustawy zgodnie z którym:

„1. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w art. 12 ust. 4a, ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przez organ I instancji oraz według jej wartości z dnia, w którym następuje ustalenie wysokości odszkodowania.

1a. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 12 ust. 4, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości są ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejsza się o kwotę równą wartości tych praw.

1b. Suma wysokości odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu, z wyłączeniem kwot, o których mowa w ust. 1e i 1f, i wysokości odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

1c. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 12 ust. 4, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości jest ustanowiona hipoteka, wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką. Odszkodowanie to podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami.

1d. Kwotę odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustaloną na dzień, o którym mowa w ust. 1, wypłaca się osobom, którym te prawa przysługiwały.

1e. W przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 30 dni od dnia:

1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji, o której mowa w art. 17,

2) doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności albo

3) w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna

- wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

1f. W przypadku gdy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1, przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zamieszkałemu w tym budynku albo lokalu, powiększa się o kwotę 10 000 zł w odniesieniu do tej nieruchomości.

3. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1g, 1h, 1i, 1j podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.”

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

Decyzja niniejsza wygasa, jeżeli budowa nie zostanie rozpoczęta przed upływem 3 lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 3 lata.

Rozpoczęcie albo wznowienie budowy w w/w przypadkach oraz przypadkach innych wymienionych w art. 37 ust. 2 może nastąpić po wydaniu nowej decyzji albo decyzji na wznowienie robót budowlanych.

Od decyzji przysługuje odwołanie do Wojewody Mazowieckiego za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16.11.2006 r. (Dz. U. z 2018 r., poz.1044 ze zm) o opłacie skarbowej zwalnia się od opłaty skarbowej



RED STAROSTY
Dariusz Jankowski
.....
Dyrektor Wydziału Infrastruktury
(pieczęć imienna i podpis osoby
upoważnionej do wydawania decyzji)

Pouczenie:

1. Inwestor jest obowiązany zawiadomić o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych właściwy organ nadzoru budowlanego oraz projektanta sprawującego nadzór nad zgodnością realizacji budowy z projektem, dołączając na piśmie:
 - 1) oświadczenie kierownika budowy (robót) stwierdzające sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz przyjęcie obowiązku kierowania budową (robotami budowlanymi), a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
 - 2) w przypadku ustanowienia nadzoru inwestorskiego – oświadczenie inspektora nadzoru inwestorskiego stwierdzające przyjęcie obowiązku pełnienia nadzoru inwestorskiego nad danymi robotami budowlanymi, a także zaświadczenie, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane;
 - 3) informację zawierającą dane zamieszczone w ogłoszeniu, o którym mowa w art. 42 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (zob. art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
2. Do użytkowania obiektu budowlanego, na którego budowę wymagane jest pozwolenie na budowę, można przystąpić po zawiadomieniu właściwego organu nadzoru budowlanego o zakończeniu budowy, jeżeli organ ten, w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji (zob. art. 54 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Przed przystąpieniem do użytkowania obiektu budowlanego inwestor jest obowiązany uzyskać decyzję o pozwoleniu na użytkowanie, jeżeli na budowę obiektu budowlanego jest wymagane pozwolenie na budowę i jest on zaliczony do kategorii: V, IX-XVI, XVII (z wyjątkiem warsztatów rzemieślniczych, stacji obsługi pojazdów, myjni samochodowych i garaży do pięciu stanowisk włącznie), XVIII (z wyjątkiem obiektów magazynowych: budynki składowe, chłodnie, hangary i wiaty, a także budynków kolejowych: nastawnie, podstacje trakcyjne, lokomotywnie, wagonownie, strażnice przejazdowe i myjnie taboru kolejowego), XX, XXII (z wyjątkiem placów składowych, postojowych i parkingów), XXIV (z wyjątkiem stawów rybnych), XXVII (z wyjątkiem jazów, wałów przeciwpowodziowych, opasek i ostróg brzegowych oraz rowów melioracyjnych), XXVIII-XXX (zob. art. 55 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
3. Inwestor może przystąpić do użytkowania obiektu budowlanego przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych pod warunkiem uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie wydanej przez właściwy organ nadzoru budowlanego (zob. art. 55 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
4. Inwestor zamiast dokonania zawiadomienia o zakończeniu budowy może wystąpić z wnioskiem o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie (zob. art. 55 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).
5. Przed wydaniem decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego właściwy organ nadzoru budowlanego przeprowadzi obowiązkową kontrolę budowy zgodnie z art. 59a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (zob. art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane). Wniosek o udzielenie pozwolenia na użytkowanie stanowi wezwanie właściwego organu do przeprowadzenia obowiązkowej kontroli budowy (zob. art. 57 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).

Załączniki:

- 1 szt. mapy z projektami podziału wraz z wykazem zmian gruntowych danych dotyczący projektu podziału nieruchomości.
- Projekt budowlany

Otrzymują:

1. Inwestor: Powiat Mławski

06-500 Mława, ul. Władysława Stanisława Reymonta 6

reprezentowany przez

Powiatowy Zarząd Dróg w Mławie, ul. Stefana Roweckiego „Grota” 10

06-500 Mława

2. Skarb Państwa - Starostwo Powiatowe w Mławie – Wydział Geodezji, Katastru i Gospodarki Nieruchomościami w/m
3. Burmistrz Miasta Mława, ul. Stary Rynek 19 06-500 Mława (z prośbą o wywieszenie zawiadomienia w siedzibie gminy oraz ogłoszenie na stronie internetowej i odesłanie w/w do Starostwa w ustawowym terminie)
4. Marszałek Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa
4. strony postępowania wg wykazu
5. a/a

Do wiadomości:

1. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego, ul. Reymonta 4, 06-500 Mława
2. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie – Delegatura w Ciechanowie, ul. Strażacka 6, 06-400 Ciechanów
3. Energa – Operator SA Oddział w Płocku RD w Mławie, ul. Warszawska 127, 06-500 Mława

4. Orange Polska S.A. ul. 1-go Maja 7, 09-402 Płock
5. Burmistrz Miasta Mława
6. Dział Zarządzania Majątkiem Sieciowym Sekcja Zarządzania Majątkiem Sieciowym
ul. Mleczarska 17, 06-400 Ciechanów
7. Zakład Wodociągów, Kanalizacji i Oczyszczania Ścieków
„WOD-KAN” Spółka z o.o., ul. Płocka 106, 06-500 Mława
JG/JG: