

# USŁUGI PROJEKTOWE **sc**

## drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński 601-86-87-78; TD 604-445-615

ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 Płock

NIP 774-27-49-470 e-mail: [rondofr@poczta.onet.pl](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA

**PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 541 W OBRĘBIE  
SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ GMINNĄ NR 370216W  
strona lewa, km od 96+846 do 96+862, działka nr 23 (obręb Zglenice Małe)  
w miejsc. Zglenice Małe, gm. Mochowo, pow. Sierpecki, woj. Mazowieckie  
długość odcinka 10m**

**Inwestor:                    Wójt Gminy Mochowo  
                                  Mochowo 20, 09-214 Mochowo**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-7	
2.	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	8-12	
3.	Uzgodnienie z MZDW	13-14	
4.	Opinia UMWM	15-16	
5.	Decyzja Starosty Sierpeckiego	17-18	
6.	Uzgodnienie z Orange	19-21e	
<b>RYSUNKI</b>			
7.	Orientacja	22-22	
8.	Plan sytuacyjny	23-23	2.0
9.	Przekrój poprzeczny	24-24	3.0
10.	Profil podłużny	25-25	4.0
11.	Oryginalna mapa (w egz. nr 1)	26-26	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88

Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz

**Egz. nr 1, 2**

**Płock 2015**

## **- CZĘŚĆ OPISOWA -**

### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000,
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami)
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.

### **2. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 541w obrębie skrzyżowania z drogą gminną nr 370216W, dz. nr 23 w miejsc. Zglenice Małe, gm. Mochowo.

### **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obrębie granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 541, dz. nr 23.

Istniejące uzbrojenie:

- sieć telekomunikacyjna, z przejściem pod projektowaną nawierzchnią drogi gminnej, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci.

Brak drzew kolidujących z projektowanym skrzyżowaniem.

Droga wojewódzka nr 541 (dz. nr 23) ma nawierzchnie bitumiczną szer. 6,5m, z poboczeniami gruntowymi szer. około 1m i jest w większości z obydwu stron okopana rowami o głębokości około 1m, szer. pasa drogowego około 15m. Odcinek drogi z łukiem, widoczność dobra. Odwodnienie drogi wojewódzkiej nr 541 odbywa się za pomocą spadków poprzecznych na pobocza a następnie do rowów.

Oznakowanie pionowe i poziome w obszarze objętym opracowaniem pełne.

Droga gminna o projektowanej nawierzchni bitumicznej szer. 4m, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego, szerokość pasa drogowego wynosi od około 5,3m do około 9m. Odwodnienie drogi gminnej odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego), droga na odcinku początkowym długości około 100m okopana rowami, które w rzeczywistości nie istnieje. Na całym obszarze drzewa i krzewy poza granicami pasa drogowego.

Obszar objęty opracowaniem znajduje się na terenie niezabudowanym.

## 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 4.1. Dane wyjściowe

Parametry techniczne skrzyżowania:

- bitumiczna nawierzchnia drogi gminnej szer. 4m,
- pobocza drogi gminnej gruntowe szer. 0,75m,
- przecięcia krawędzi nawierzchni drogi gminnej z drogą wojewódzką wyokrąglić łukami kołowymi o promieniu 6m i 8m,
- ułożenie przepustu pod skrzyżowaniem o średnicy 0,5m z zabezpieczeniami czołowymi w linii rowu przydrożnego drogi wojewódzkiej,
- parametry techniczne skrzyżowania powinny spełniać wymagania ustalone w RMTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Odwodnienie projektowanego skrzyżowania odbywać się będzie tak jak dotychczas za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza gruntowe następnie do istniejących rowów.

Na całym obszarze drzewa i krzewy nie kolidują z inwestycją.

Projektowane skrzyżowanie biegnie do granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 541, (granica dz. nr 23 z dz. nr 29). Teren objęty opracowaniem stanowi własność MZDW w Warszawie (dz. nr 23).

### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie skrzyżowania o nawierzchni bitumicznej szer. 4m na połączeniu drogi gminnej z drogą wojewódzką (do granicy pasa drogowego drogi wojewódzkiej),
- wykonanie poboczy gruntowych skrzyżowania o szer. 0,75m,
- zabezpieczenie przejścia kabla telekomunikacyjnego rurami ochronnymi AROTA PS-110mm,
- ułożenie przepustu PVC  $\varnothing 500\text{mm}$  pod projektowanym skrzyżowaniem,
- wykonanie ścianek czołowych na obydwu końcach przepustu,
- uporządkowanie rowu i poboczy drogi po wykonaniu zjazdu.

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na wykonaniu skrzyżowania składa się z jednego odcinka:

- km od 96+846 do 96+862 strona lewa drogi wojewódzkiej nr 541, projektowane skrzyżowanie z drogą gminną nr 370216W (do granicy działki drogowej drogi wojewódzkiej nr 23).

Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

Niweleta skrzyżowania po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania przepustu oraz konstrukcji i nadania odpowiednich spadków.

### 4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni skrzyżowania (włączenie drogi gminnej do wojewódzkiej):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55 gr. 4cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W PMB 25/55-60 gr. 6cm,

- podbudowa z betonu asfaltowego AC22P 35/50 gr. 8cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm,
- istniejące podłoże gruntowe G1,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.
- przepust  $\varnothing 500\text{mm}$  z rur PVC na ławie żwirowej gr. 10cm.

#### 4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego skrzyżowania odbywać się będzie tak jak dotychczas za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza gruntowe następnie do istniejących rowów.

#### 4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 27.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM §4.1,p-t 3.1c, oraz p-t 4 i §6.1.2, grunty zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej– poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych, bez występowania nasypów i wykopów. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare,  $I_D-0,4$ , wymagają dogęszczania

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt, przyległe rowy suche.

### 5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- |                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| • Długość włączenia drogi gminnej | 10 m,                     |
| • Powierzchnia skrzyżowania       | około 60 m <sup>2</sup> , |
| • Długość przepustu               | 10 m,                     |

### 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

#### 6.1. Kolizje:

- podziemna sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr. 55281/TODDRRU/P/2015,

#### 6.2. Uzgodnienia:

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 5 czerwca 2014r. o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji „Sytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu na obszarach miast oraz w pasach drogowych na terenie istniejącej lub projektowanej zwartej zabudowy obszarów wiejskich, uzgadnia się na naradach koordynacyjnych organizowanych przez starostę”, ponadto zgodnie z

art.2.11. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „sieć uzbrojenia terenu – rozumie się przez to wszelkiego rodzaju nadziemne, naziemne i podziemne przewody i urządzenia: wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłne, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne i inne, z wyłączeniem urządzeń melioracji szczegółowej, a także podziemne budowle, jak: tunele, przejścia, parkingi, zbiorniki itp.” w związku z powyższym dla planowanej inwestycji koordynacja nie jest wymagana.

- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie – uzyskano opinię znak: NI-D-I.8010.478.2015.JG,
- Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie – uzyskano uzgodnienie konstrukcji nawierzchni włączenia do DW 541 znak: W5-4427-282-15-1.

## **6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

## **7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO**

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

## **8. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU**

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz rozporządzeniem RM z dnia 25 czerwca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą 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 § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w Obszarze Chronionego Krajobrazu Przysięczce Skrwę Prawej, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Wkry i Mławki kod

PLB140008– położona w odl. około 25 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Sikórz kod PLH140012 (30km) oraz Dolina Środkowej Wisły kod PLB 140004 (50km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, Art.30.7. Realizacja robót drogowych objętych zgłoszeniem nie spowoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków,
- pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych,
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W wyniku przebudowy drogi wojewódzkiej w obrębie skrzyżowania z drogą gminną poprawią się warunki komunikacyjne.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas budowy wprowadzić tymczasową organizację ruchu stanowiącą odrębne opracowanie.
- Zapewnić pracownikom bezpieczeństwo poprzez:
  - prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
  - podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
  - wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót,
  - do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odblaskowe duże, o czytelnym piktogramie,
  - podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zaporą biało-czerwona o szerokości deski 30 cm,
  - konstrukcja pachołków i znaków przenośnych używanych do oznakowania robót musi zapewniać odpowiednią stabilność,
  - poza ww uwagami obowiązują warunki BHP przy robotach na drodze, na budowie obowiązuje bezwzględny nakaz noszenia kamizelek ostrzegawczych barwy pomarańczowej,
  - oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu na czas budowy według odrębnego opracowania.

## 9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia skrzyżowania w technologii tradycyjnej, konstrukcja nieskomplikowana,
- ułożenie przepustu,
- wykonanie zabezpieczeń kolidujących sieci,
- uporządkowanie rowów i poboczy.

Technologia robót:

- założenie rur AROTA PS-110mm na przejście sieci telekomunikacyjnej,
- ułożenie i zagęszczenie ławy żwirowej pod przepust,
- ułożenie przepustu oraz ustawienie zabezpieczeń czołowych przepustu,

- ułożenie i zagęszczenie warstwy odsączającej z piasku nad przepustem,
- wyrównanie mechaniczne istniejącego podłoża gruntowego G1 z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy z kruszywa łamanego, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne podbudowy i nawierzchni bitumicznej,
- uzupełnienie poboczy gruntem.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac. Zachować warunki z załączonych i omówionych uzgodnień.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- chronić istniejący drzewostan,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,
- wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

## **10. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – od 1 maja 2016 r.**