

# USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński  
 tel.FR- 601-86-87-78; DT-604-445-615  
 ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock  
[e:mail rondofr@poczta.onet.pl](mailto:e:mail_rondofr@poczta.onet.pl)

**MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA**  
**PRZEBUDOWA DRÓG WEWNĘTRZNYCH, ULIC: WAWRZYŃCA**  
**SIKORY, MIĘTOWEJ I MIGDAŁOWEJ**  
**działka nr: 686/1 (obręb Wykowo) oraz 173/1, 173/2, 176/10, 176/23, 176/33,**  
**176/36, 176/37, 176/22, 170/8, 168/8, 163, 165/4, 165/1, 161/2, 159/13, 159/3, 156/8,**  
**156/2, 155/1 (obręb Liszyno)**  
**w miejsc. Liszyno, gm. Słupno,**  
**pow. płocki, woj. mazowieckie**  
**o łącznej długości odcinka 0,870 km**

**Inwestor: Wójt Gminy Słupno**  
**ul. Miszewska 8a, 09-472 Słupno**

| <b>ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA</b> |   |        |         |
|------------------------------|---|--------|---------|
|                              |   | strona | nr rys. |
| 1.                           | Część opisowa                                       | 2-8    |         |
| 2.                           | Uzgodnienie z Energa                                | 9-11   |         |
| 3.                           | Uzgodnienie z Orange                                | 12-15  |         |
| 4.                           | Decyzja Wójta Gminy Słupno                          | 16-19  |         |
| <b>RYSUNKI</b>               |   |        |         |
| 5.                           | Orientacja  | 20-20  |         |
| 6.                           | Plan sytuacyjny                                     | 21-21  | 2.0     |
| 7.                           | Przekroje normalne                                  | 22-23  | 3.0/1   |
| 8.                           | Profil podłużny                                     | 24-27  | 4.0/3   |
| 9.                           | Oryginalna mapa do celów projektowych (w egz. nr 1) | 28-28  |         |
|                              |   |        |         |

Projektant: mgr inż. Tomasz Dudkiewicz upr. drog. MAZ/0596/PWBD/18

**Egz. nr 1, 2, 3, 4**

**Płock 05.2021**

## - CZĘŚĆ OPISOWA -

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:500, aktualna do celów projektowych
- 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 dróg wewnętrznych, ul. Sikory, Miętowej i Migdałowej w miejsc. Liszyno, gm. Słupno o łącznej długości 870 m.

### 3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej. Drogi mają znaczenie lokalne i umożliwiają dojazd do przyległych posesji.

Drogi wewnętrzne o nawierzchni żwirowej, posiadają ukształtowany przebieg tak w planie jak i w profilu. Korony dróg nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieszczą się w granicach pasów drogowych. Granice pasów drogowych biegną po granicach działek przyległych do dróg, szerokość pasów drogowych wynosi od około 5m do 10m. Teren inwestycji lekko pochyły o rzędnej od około 59.70 m npm do około 61.70, drogi lekko wyniesione nad teren. Odwodnienie dróg odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego), brak rowów. Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy w granicach pasów drogowych. Drogi połączone są z działkami sąsiednimi za pomocą istniejących zjazdów gruntowych szerokości 4m.

Początek opracowania to skrzyżowanie ulicy Sikory z drogą gminną nr 291687W o nawierzchni bitumicznej szerokości 6m, okopana rowami. Koniec opracowania to skrzyżowanie ulicy Migdałowej z ulicą Poprzeczną o nawierzchni żwirowej. Przepust pod ulicą Migdałowa podlega przebudowie na nowy dłuższy według odrębnego opracowania.

Istniejące uzbrojenie:

- sieć energetyczna, w pasach drogowych z poprzecznymi przejściami pod i nad projektowanymi drogami, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci,
- wodociąg gminny, w pasach drogowych z poprzecznymi przejściami pod projektowanymi drogami,
- sieć kanalizacyjna, w pasach drogowych z poprzecznymi przejściami pod projektowanymi drogami,

- sieć telekomunikacyjna, w pasach drogowych z poprzecznymi i podłużnymi przejściami pod projektowanymi drogami, część sieci zgodnie z zaleceniami właściciela sieci podlega przełożeniu.

## 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania dróg wewnętrznych:

- klasa drogi - nie dotyczy, drogi wewnętrzne,
- długość projektowanych dróg 870m,
- szerokość jezdni od 4m do 7,5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 0,5m (w granicach pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość zjazdów 4m, połączenie z jezdnią skosem 1,5:1,5,
- szerokość dojazdów 1,5m,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 10m.

Na całym obszarze drzewa i krzewy w granicach pasów drogowych, nie ma potrzeby ich wycinki.

Projektowane drogi mieszczą się w granicach pasów drogowych, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Słupno

### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie dróg o nawierzchni z kostki betonowej o łącznej dł. 870m i szer. od 4m do 7,5m,
- wykonanie poboczy żwirowych, utwardzonych o szer. 0,5m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego lub istniejących ogrodzeń,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej o szer. nominalna 4m, do granicy pasa drogowego,
- wykonanie dojazdów o nawierzchni z kostki betonowej o szer. nominalnej 1,5m, do granicy pasa drogowego,
- przełożenie przyłączy telekomunikacyjnych,
- zabezpieczenie kolidujących sieci rurami ochronnymi,
- wymiana istniejącego przepustu na nowy dłuższy – według odrębnego opracowania.

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie dróg wewnętrznych w miejsc. Liszyno składa się z czterech odcinków:

- ul. Sikory - km od 0+000 do 0+232, projektowana nawierzchnia z kostki betonowej o szer. 5m,
- ul. Miętowa - km od 0+000 do 0+106, projektowana nawierzchnia z kostki betonowej o szer. od 4m do 7,5m,

- ul. Migdałowa - km od 0+000 do 0+412, projektowana nawierzchnia z kostki betonowej o szer. 5m,
- ul. Migdałowa-sięgacz - km od 0+000 do 0+120, projektowana nawierzchnia z kostki betonowej o szer. od 4m do 6m,

Przebieg projektowanych dróg został dopasowany do istniejących granic pasów drogowych. Składa się z krótki odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejące pasy drogowe. Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

Niweleta dróg po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków.

#### 4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni dróg:

- kostka betonowa gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego 0/16, stabilizowanego mechanicznie gr. 8cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 12cm,
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%,
- nawierzchnia ograniczona opornikami betonowymi 12x25x100cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm i ławie betonowej C12/15 z oporem 28x22cm,
- pobocza żwirowe gr. 8cm na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 40cm.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów i dojazdów:

- kostka betonowa gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego 0/16, stabilizowanego mechanicznie gr. 8cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 12cm,
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne zjazdów dwustronne 2%,
- pochylenie poprzeczne dojazdów jednostronne 1%,
- nawierzchnia ograniczona opornikami betonowymi 12x25x100cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm i ławie betonowej C12/15 z oporem 28x22cm,
- przecięcie krawędzi zjazdu i jezdni skosem 1,5:1,5 na długości 1,5m.

#### 4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanych dróg odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocza dróg w granicach pasa drogowego (działka drogowa) i teren przyległy bez spływu na działki sąsiednie, a następnie przez wsiąkanie i odparowanie.

#### 4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki

gruntowe proste, grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, zwierciadło wody poniżej projektowanego poziomu posadowienia, brak przeciwwskazań 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 powyżej poziomu wód gruntowych, nasypy nie przekroczą wysokości 3m a wykoppy nie przekroczą głębokości 1,2m. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare, I<sub>D</sub>-0,4, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

## 5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

|   |                                   |
|---|-----------------------------------|
| • Długość dróg                                    | 870 m,                            |
| • Powierzchnia dróg                               | około 4,385 tys. m <sup>2</sup> , |
| • Powierzchnia zjazdów i dojazdów                 | 368 m <sup>2</sup> ,              |
| • Długość przyłączy telefonicznych do przełożenia | 273 m,                            |
| • Długość rur ochronnych                          | 187 m,                            |
| • Długość przepustu PVC Φ800mm                    | 8 m,                              |
| • Ścianki czołowe przepustu KPED 03.95            | 2 szt.                            |

## 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

Zastosowane rozwiązania projektowe dostosowano do warunków określonych w poniższych uzgodnieniach.

### 6.1. Kolizje:

- sieć energetyczna - warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci energetycznej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr 15/R1/2021. Odległość krawędzi projektowanych nawierzchni dróg, zjazdów i dojazdów w miejscach zbliżeń do infrastruktury elektroenergetycznej nie jest mniejsza niż 0,5m. Podczas realizacji inwestycji należy zachować wszelkie zasady określone w uzgodnieniu z operatorem sieci elektroenergetycznej.
- sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr 9136/TTISILU/P/2021/MZ. Podczas realizacji inwestycji należy zachować wszelkie zasady określone w uzgodnieniu z operatorem sieci telekomunikacyjnej.
- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykoppy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót.
- sieć kanalizacyjna - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykoppy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia kanalizacji w trakcie prowadzonych robót.

## 6.2. Uzgodnienia:

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „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”, dodatkowo zgodnie z art 28b.2.1) "Przepisu ust. 1 nie stosuje się do przyłączy" 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,
- Działania gruntów – nie przewiduje się działania z gruntów prywatnych.

## 6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Inwestycja realizowana będzie 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 nie sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w Nadwisiańskim obszarze chronionego krajobrazu, 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 Środkowej Wisły kod PLB140004 – położona w odległości 0,4km od terenu robót. Inne obszary chronione to Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 (0,4km), Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (11km) oraz Drzesno kod PLH140058 (15km).

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:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 50km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas budowy wprowadzić tymczasową organizację ruchu stanowiącą odrębne opracowanie.
- Zapewni możliwość dojazdu do wszystkich działek podczas wykonywania prac.
- 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 lub przestawiane w miarę ich postępu,
  - 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 drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,
- wykonanie zjazdów,
- zabezpieczenie kolidujących sieci rurami ochronnymi.

Technologia robót:

- przełożenie przyłączy telekomunikacyjnych,
- zabezpieczanie rurami ochronnymi kolidujących sieci,
- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni żwirowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie ręczne nawierzchni jezdni i zjazdów z kostki betonowej,
- uzupełnienie poboczy żwirem.

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,
- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przyległy w granicach pasa drogowego,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przymie usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- 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 01.09.2021 r.