

**USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE**

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

STANISŁAW POWIATOWE w PŁOCKU  
 Wydział Architektury i Budownictwa  
 09-400 Płock, ul. Bielska 59  
 Załącznik do zgłoszenia

z dnia 23.08.2018 r.

Nr AB-11.6143.952.2018

**MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA  
 PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ WRAZ Z BUDOWĄ ŚCIEŻKI  
 ROWEROWEJ W MIEJSC. RYDZYNO**

działki nr: 4/4, 7/1, 82, 88, 96, 98, 105, 106/3, 106/5, 112, 113/3, 113/5, 121, 122/3,  
 131, 132/1, 138, 139, 140/3, 146, 153, 155/3, 159/3, 159/5, 160, 161/1, 163/1, 164, 184/1,  
 185,; (obwód 0015 Rydzyno), jedn. ew. Słupno, w miejsc. Rydzyno, gm. Słupno,  
 pow. płocki, woj. mazowieckie  
 długość odcinka 987,10m

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

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-15	
2.			
3.			
4.			
<b>RYSUNKI</b>			
5.	Orientacja		
6.	Plan sytuacyjny		2.0
7.	Przekroje normalne		3.0
8.	Licencja mapy		
9.			

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog. 148/88  
 Asystent: mgr inż. Tomasz Dudkiewicz upr. drog. MAZ/0596/PWBD/18

**Egz. nr 1,**

**Płock 2019.08**

## - 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.
- 1.6. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

### 2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejsc Rydzyno w zakresie wykonania nawierzchni i budowy ścieżki rowerowej

### 3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zagrodowej i usługowej. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji. W okresie powodzi jest drogą ewakuacyjną.

Drogi w większości o nawierzchni bitumicznej szerokości 4,0 do 4,5m wykonana na płytach żelbetowych t, MON. Droga posiada ukształtowany przebieg tak w planie jak i w profilu. Korona drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi. Granice pasa drogowego biegną po granicach działek przyległych, szerokość pasa drogowego wynosi od około 12m do około 17m. Teren inwestycji lekko pochyły o rzędnej od około 59.40 m npm, nawierzchnie dróg lekko wyniesione nad teren. Odwodnienie dróg odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasów drogowych) do lokalnych rowów przydrożnych. Na całym obszarze drzewa i krzewy częściowo w granicach pasów drogowych, nie kolidujących z inwestycją. Drogi połączone są z działkami sąsiednimi za pomocą istniejących zjazdów gruntowych szerokości około 4-6m. Istniejący rów melioracyjny tzw. Kanał A, prowadzi wody z zadoleń w kierunku Płocka, do zbiornika retencyjnego przy Wiśle, pompownia, przepust w stanie dobrym, nie wymaga wydłużenia.

Istniejące uzbrojenie:

- wodociąg gminny, poza oraz w pasach drogowych z poprzecznymi przejściami pod projektowanymi drogami,
- sieć energetyczna napowietrzna, poza oraz w pasie drogowym,
- sieć telekomunikacyjna, poza oraz w pasie drogowym z poprzecznymi przejściami w rurach ochronnych, poza strefą robót,

## 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania:

- klasa drogi: lokalna „L”,
- długość odcinka 987,1m,
- szerokość jezdni 6,0m,
- szerokość ścieżki rowerowej 2,0m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 0,75m,
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2x3,0m
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasów drogowych w granicach istniejących działek drogowych do około 15m,
- szerokość drogi w liniach rozgraniczających zgodna z szerokościami pasów drogowych do około 15m,
- zjazdy indywidualne szerokości min. 3m,

### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- poszerzenie jezdni do 6,0m,
- wykonanie ścieżki rowerowej szer. 2m,
- wykonanie zatoki autobusowej po str. lewej na odcinku +878 - +983
- przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych, wykonanie nawierzchni bitumicznej w granicy pasa drogowego,
- zamontowanie barier bezpieczeństwa SP-06/1 na odcinku +768 - +822 i U-12a t.4 na odcinku +822 - +850 i +878 - +892,

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Przebieg projektowanych dróg został dostosowany do istniejącej niwelety i przebiegu w terenie. Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

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

Na odcinku +765 do +987 przebieg drogi skorygowano, odsunięto od krawędzi kanału „A”, parametry jezdni bez zmian.

### 4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 5cm,
- GEOSIATKA gasstar50\*50 z włókien szklanych,
- Istniejąca nawierzchnia bitumiczna na płytach MON

- *jezdnia po nowym śladzie oraz poszerzenie na odc. do +156*

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 5cm,
- GEOSIATKA gasstar50\*50 z włókien szklanych,

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 50/70 w ilości 100kg/m<sup>2</sup>,
- podbudowa z betonu C12/15 gr. 15cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne częściowo dwustronne i częściowo jednostronne 2%,
- od strony ścieżki rowerowej, także peron zatoki autobusowej, nawierzchnia ograniczona krawężnikami betonowymi 15x30x100cm na ławie betonowej C12/15 z oporem 28x22cm,

Konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej z kostki betonowej:

- kostka betonowa gr. 10cm,
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm,
- od strony chodnika nawierzchnia ograniczona krawężnikami betonowymi 15x30x100cm na ławie betonowej C12/15 z oporem 35x25cm.

**Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm,
- od strony jezdni krawężniki betonowe 15x30x100cm na ławie betonowej C12/15 z oporem 35x25cm,
- po stronie lewej obrzeża betonowe 8x30cm na ławie z C12/15 z oporem.

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm,
  - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm,
  - od strony jezdni krawężniki betonowe 15x30x100cm wtopione, na ławie betonowej C12/15 z oporem 35x25cm,
  - po stronie lewej obrzeża betonowe 8x30cm na ławie z C12/15 z oporem.
- W linii ścieżki nawierzchnia malowana na kolor czerwony, skosy 1:1,5.

#### 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) bez spływu na działki sąsiednie, a następnie przez wsiąkanie i odparowanie. Pod ścieżką rowerową wykonane zostaną odpływy z korytek ściekowych.

#### 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 wzmocniania 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 wykopcy 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

### 5.1. - jezdnia:

- chodnik
- ścieżka rowerowa

9+87mb/ok 6,0tyś m<sup>2</sup>,  
35mb/ok 52 m<sup>2</sup>,  
831m/ok.1700m<sup>2</sup>.

### 5.2. Zjazdy

Lp	KILOMETR	DO DZIAŁKI	STRONA	Obrzeża/opornik mb	nawierzchnia	POWIERZCHNIA m <sup>2</sup>
1.	0+071		prawa	32/7	bitum	62,4
2.	+098		Jw.	14/5	Jw.	31,2
3.	+129,4		prawa	14/5	kostka bet	20,1
4.	+142,2		Jw.	12/8	Jw.	42,2
5.	+157,8		Lewa	2/4	bitum	12,5
6.	+183,0		lewa/prawa	15/7	Jw.	32,8
7.	+231,0		prawa	14/7	Jw.	61,0
8.	+229,4		lewa	4/4	Jw.	20,0
9.	+252,0		lewa	5/4	Jw.	22,2
10.	+302,3		Prawa	8/5	Jw.	18,5
11.	+333,0		Lewa	6/5	Jw.	20,3
12.	+349,0		prawa	10/5	Jw.	22,7
13.	+372,2		Lewa	3/5	Jw.	21,8
14.	+393,7		lewa	4/5	Jw.	24,1
15.	+400,0		prawa	10/6	Jw.	22,0
16.	+411,3		prawa	10/4	Jw.	14,4
17.	+420,0		Lewa	4/5	Jw.	22,0
18.	+430,6		Prawa	9/6	Jw.	23,8
19.	+460,3		lewa	10/4	Jw.	19,7
20.	+465,8		lewa	17/4	Jw.	17,7
21.	+487,2		prawa	9/4	Jw.	18,0
22.	+491,8		lewa	15/5	Jw.	32,0
23.	+537,3		Prawa	10/5	Jw.	18,0
24.	+543,5		Lewa	8/4	Jw.	24,6
25.	+556,8		Prawa	6/5	Jw.	17,6
26.	+618,7		prawa	12/5	Jw.	24,2
27.	+669,1		Prawa	3/5	Jw.	20,2
28.	+715,7		prawa	10/5	Jw.	25,7
29.	+718,9		lewa	2/5	Jw.	19,7
30.	+735,3		Lewa	4/3	Jw.	14,2
31.	+744		lewa	4/4	Jw.	16,2
32.	+742,7		Prawa	8/4	Jw.	16,9
33.	+765,5		prawa	18/3	Jw.	23,3
34.	+765,5		Lewa	11/4	Jw.	26,4
35.	+861,6		Prawa	4/5	Jw.	22,9

36	+891,6		Prawa	4/5	Jw.	23,0
37	+913,8		Jw.	4/5	Jw.	22,1
	RAZEM			335/181m		<b>896,4m<sup>2</sup></b>
					w tym w linii ścieżki;	<b>360,0m<sup>2</sup></b>
	Zatoka autobusowa lewa pow. <b>124m<sup>2</sup></b>					
	Droga wewn. W km +966,6 str prawa <b>96,8m<sup>2</sup></b> , naw. bitum.					

## 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

brak.

### 6.1. Kolizje:

- wodociąg gminny, poza oraz w pasach drogowych z poprzecznymi przejściami pod projektowanymi drogami,
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza pasem drogowym na gruntach prywatnych, nie występuje więc możliwość uszkodzenia słupów. Zgodnie z art. 54.2. Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zachowana zostanie skrajnia drogowa wynosząca dla drogi klasy D 4,5m co uniemożliwi uszkodzenie przewodów sieci energetycznej w trakcie wykonywania prac budowlanych oraz eksploatacji drogi. Ponadto odległość pionowa przewodów sieci energetycznej od projektowanej nawierzchni drogi wynosić będzie ponad 7m a zgodnie z pkt. 19.2 PN-E-05100-1-1998 (Elektroenergetyczne linie napowietrzne) minimalna odległość pionowa przewodów uziemionych przy największym zwisie normalnym od drogi powinna wynosić dla linii o napięciu do 1kV 4,5m zaś dla linii o napięciu powyżej 1kV 5,5m.

Studnie urządzeń podziemnych podnieść do poziomu jezdni lub terenu przyległego. Uporządkować przyległy teren po robotach drogowych.

- sieć telekomunikacyjna, poza oraz w pasie drogowym z poprzecznymi przejściami w rurach ochronnych, poza strefą 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 występuje,
- 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 Nadwiślańskim 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 Kampinowska Dolina Wisły kod PLH140029 – położona w odległości 3,5km od terenu robót. Inne obszary chronione to Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (3,5km), Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (12km) oraz Dolina Skrzywy Lewej kod PLH140051 (18km).

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 dróg:

- 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.



Inwestycja znajduje się na terenie zagrożenia powodziowego rzeki Wisły w związku z czym wykonanie planowanej inwestycji stanowi wyłączne ryzyko inwestora.

## 9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,
- wykonanie zjazdów i chodników,
- zabezpieczenie kolidujących sieci rurami ochronnymi.

Technologia robót:

- zabezpieczanie rurami ochronnymi kolidujących sieci,
- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie ręczne nawierzchni jezdni, chodników i zjazdów z kostki betonowej,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznych,
- 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 przyłomie 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 01.10.2019 r.

Licencja nr GGN-III.6642.3741.2019\_1419\_CL0

1. Nazwa organu wydającego licencję: Starostwo Powiatowe w Płocku - Powiat Płocki
2. Licencjobiorca: Usługi Projektowe Drogowe, F.Rytwiński

Andersa 42  
09-410 Płock

3. Informacje o materiałach zasobu, których dotyczy licencja:

Lp	Nazwa materiału	Identyfikator zasobu	Data wykonania kopii	Określenie obszaru/obiektu, do którego odnosi się licencja
1	Kopia materiału zasobu innego niż wymienione w tabelach I-15 w postaci nieelektronicznej		2019-08-05	Wilkanowo

4. Niniejsza licencja upoważnia licencjobiorcę, wymienionego w pkt 2, lub ustanowione przez licencjobiorcę podmioty do wykorzystywania, wyszczególnionych w pkt 3 materiałów zasobu:

dla potrzeb własnych niezwiązanych z działalnością gospodarczą, bez prawa publikacji w sieci Internet

5. Nie narusza licencji udostępnianie materiałów zasobu przez licencjobiorcę innym podmiotom dla realizacji celu i w granicach uprawnień określonych w ust. 4.

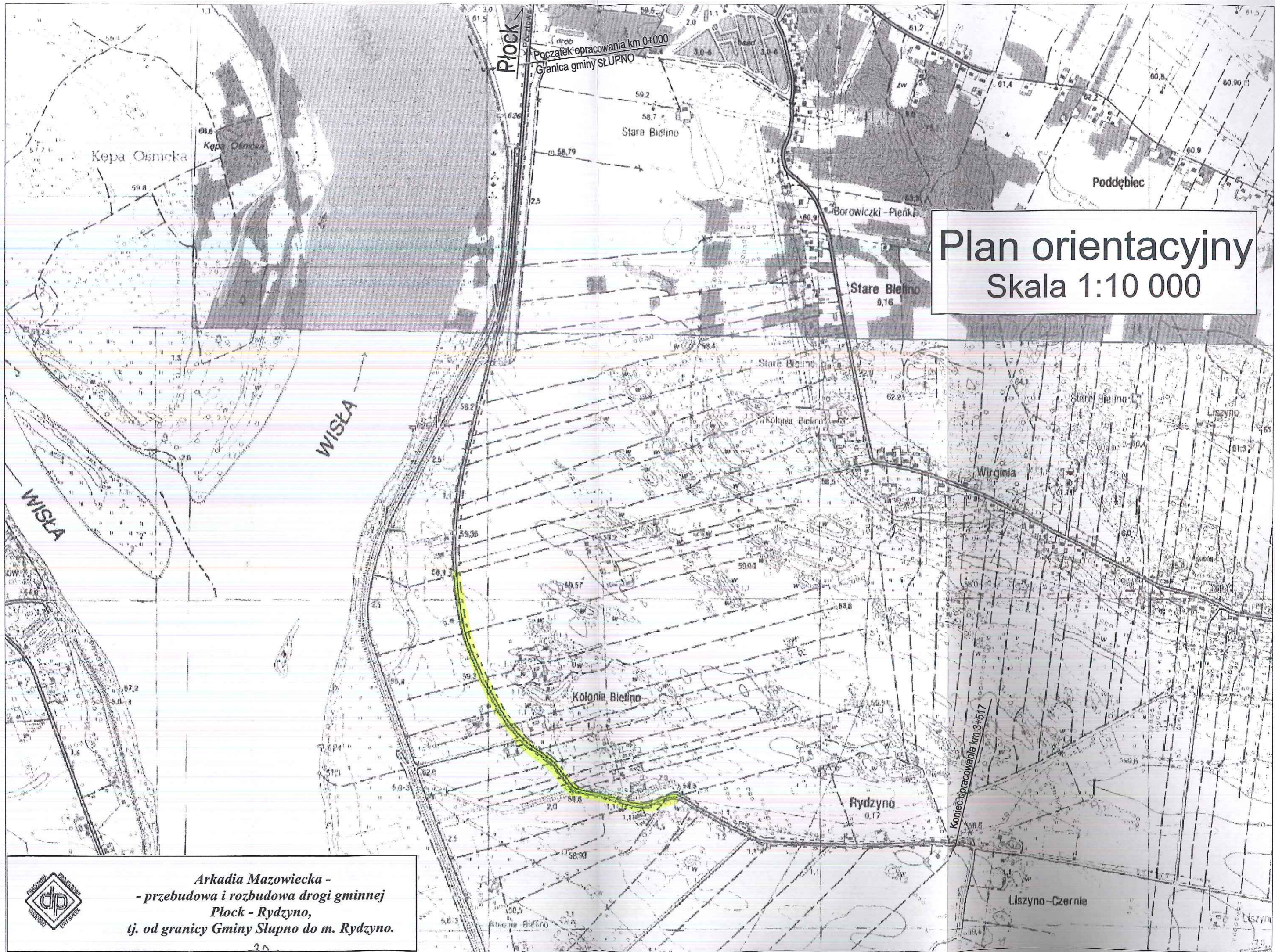
## POUCZENIE

podpis organu lub upoważnionej osoby

Zgodnie z art. 48a ust. 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287, z późn. zm.) kto wykorzystuje materiały zasobu bez wymaganej licencji lub niezgodnie z warunkami licencji lub udostępnia je wbrew postanowieniom licencji osobom trzecim, podlega karze pieniężnej w wysokości dziesięciokrotności opłaty za udostępnienie tych materiałów.

Licencja wystawiona zgodnie z art. 40c ust 4 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne zawiera:

- 1) niepowtarzalny identyfikator umożliwiający weryfikację licencji:  
**38b05806-1e44-408b-a833-65dc47845569**
- 2) adres strony internetowej umożliwiającej przeprowadzenie weryfikacji, o której mowa w pkt 1:  
**<https://powiat-plock.geoportal2.pl/map/osrodek/weryfikacja.php>**
- 3) data, godzina, minuta i sekunda w której nastąpiło wygenerowanie licencji w trybie art. 40c ust. 4 ustawy:  
**2019-08-05 12:05:40**
- 4) zgodnie z art. 40c ust. 4 ustawy samodzielnie wydrukowana licencja nie wymaga podpisu organu lub upoważnionego pracownika oraz pieczęci urzędowej
- 5) pouczenie o sposobie weryfikacji:  
**w formularzu na stronie internetowej, o której mowa w pkt 2 wpisać identyfikator o którym mowa w pkt 1 i nacisnąć przycisk Weryfikuj**



**Plan orientacyjny**  
**Skala 1:10 000**



*Arkadia Mazowiecka -  
- przebudowa i rozbudowa drogi gminnej  
Płock - Rydzyno,  
tj. od granicy Gminy Słupno do m. Rydzyno.*