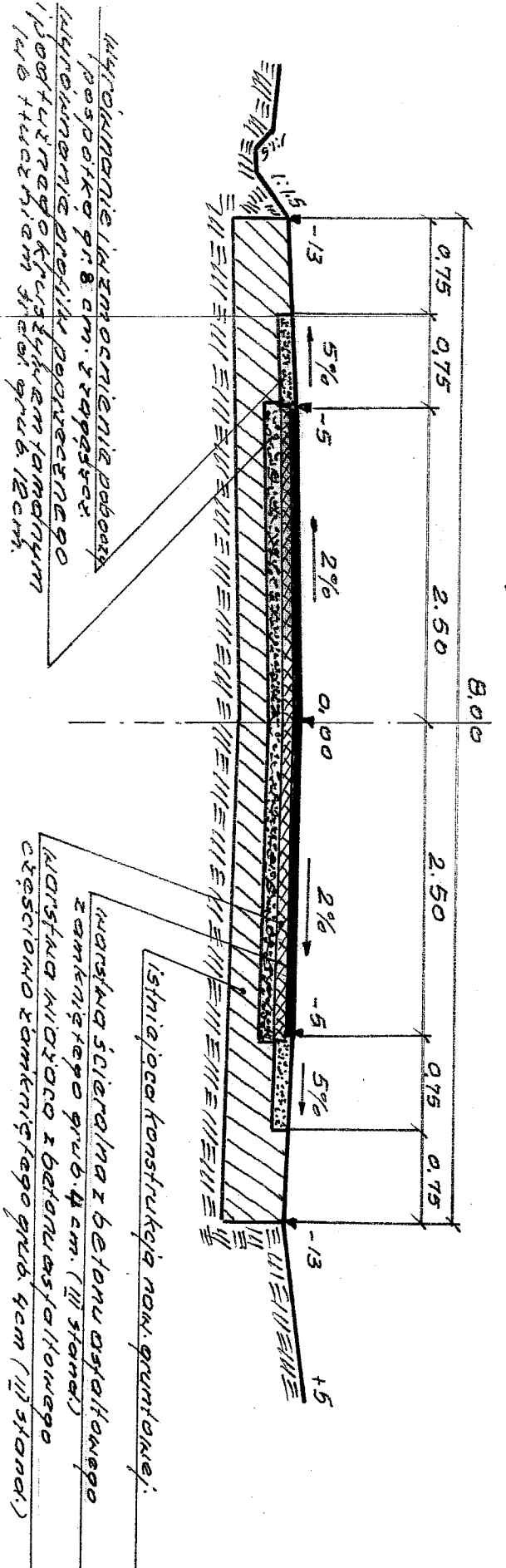
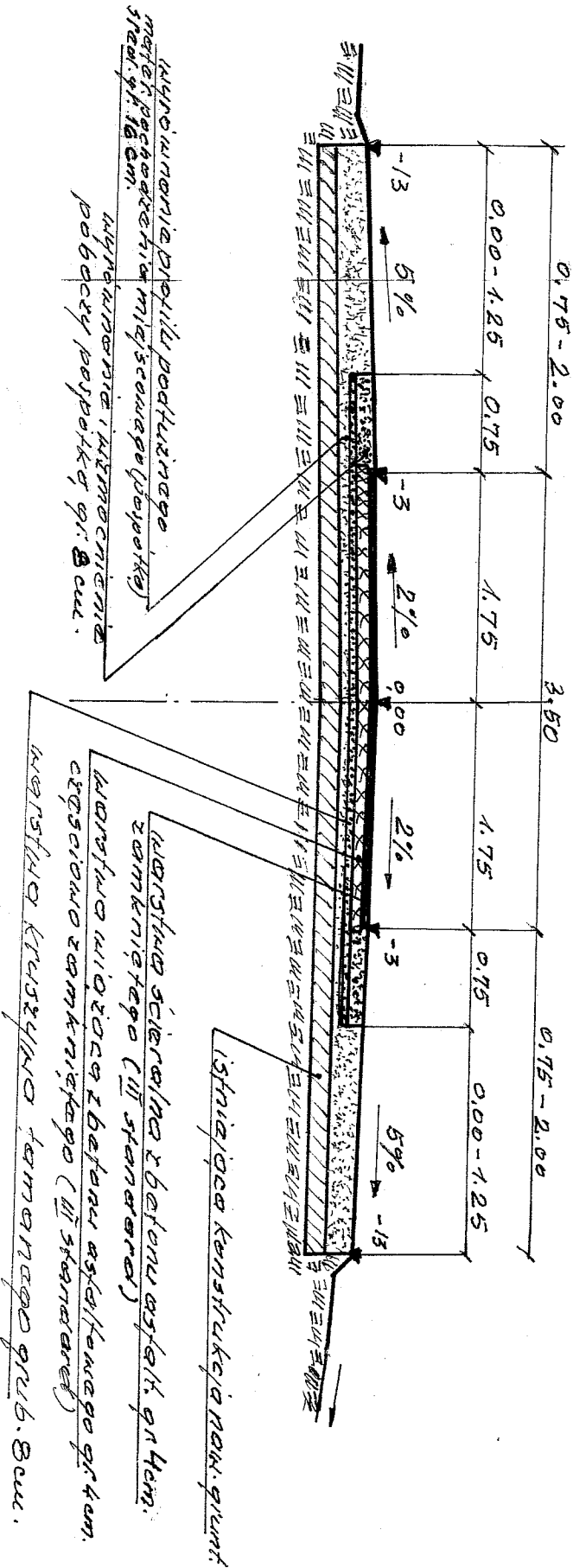


"A" Przekroj normalny od km. 0+000 do km 0+020

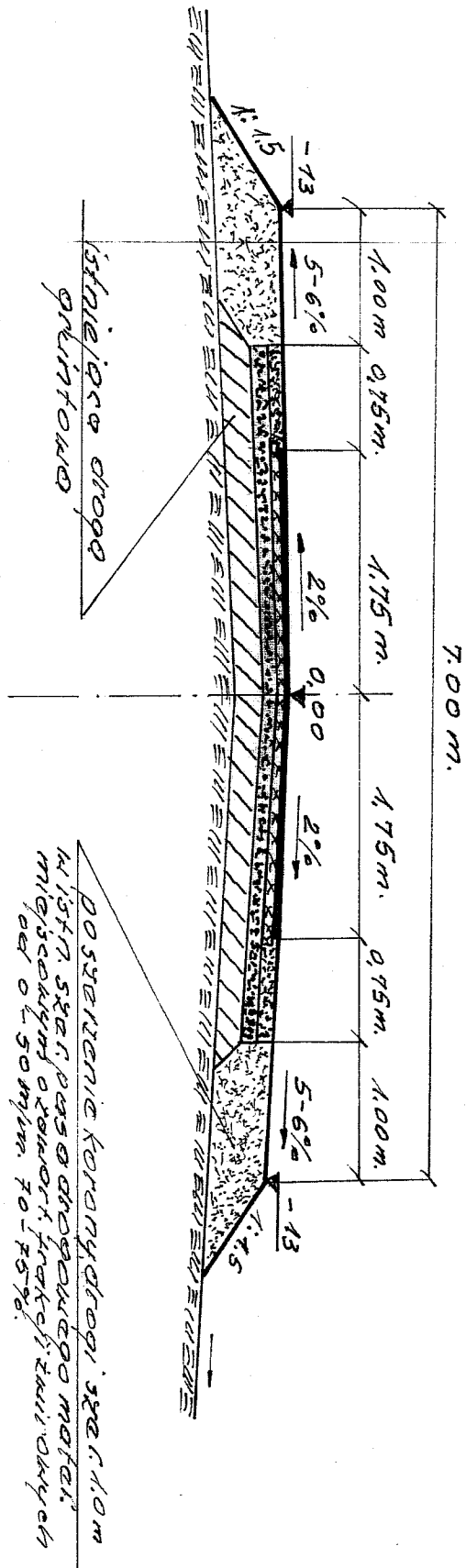


"B" Przekroj normalny na prostej od km. 0+020 do km. 1+770



"C" Przekroj normalny od 1+770 do 2+358

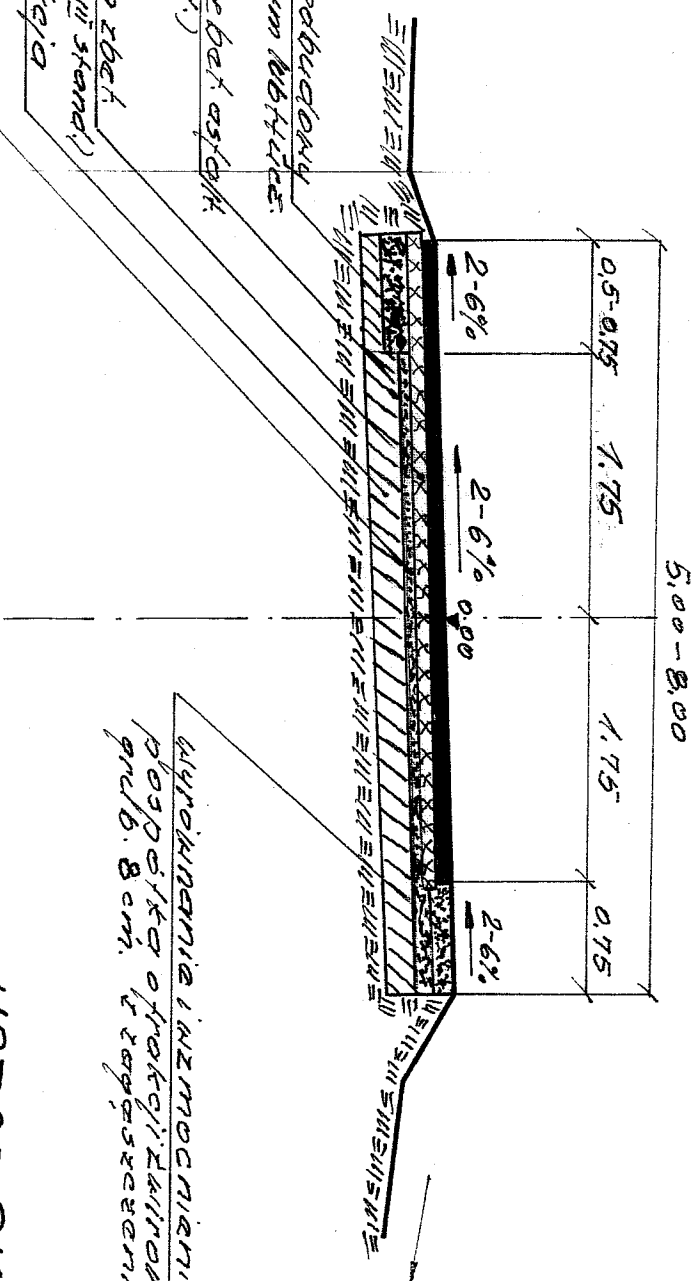
(poszerzenie istn. korony drogi szer. 1,00m obustr.)



pozostałe wymiary grubości konstrukcji nawierzchni  
 jak w przekroju "B".

"D" przekroj normalny na tulkach poz. (prawy i lewy)

BIURO PROJEKTOWE W PŁOCKU  
Wydział Architektury  
i Budownictwa  
9-400 Plock, ul. Bielska 59



wyrobinanie i zmocnienie dobozy  
pod siła offsetu i zarobek 0.50m. 10%  
gnib. 8 cm. i topasze z granit m.

INWESTOR: URZĄD GMINY DROBIN

WYKONANIE I ST. DOBUDOWY  
KRUSZYCEM KAM. KAM. W B. W. W. W.  
GNIB. 17 cm.  
WYKONANO SCIEKALNO I BET. OŚCIEŻKI  
GNIB. 4 cm. (w st. stan.)  
WYKONANO WYKONANO I BET.  
OŚCIEŻKI GNIB. 17 cm. (w st. stan.)  
I STANOWISKO KONSTRUKCJA  
MOK. GRUNTOWA.  
WYKONANO KAM. KAM. W B. W. W. W.  
GNIB. 8 cm. i topasze z granit m.

- EUK W1 W1 km. 0+153 powtórzenie 400 spodak 2%
- EUK W2 -11- 0+448 -11- -11- 2%
- SKRZYŻOWANIE W. 0+500 -11- 0.75 -11- 6%
- EUK W3 -11- 0+636 -11- 0.50 -11- 5%
- EUK W4 -11- 0+852 -11- 0.00 -11- 2%
- EUK W5 -11- 1+042 -11- -11- -11- 2%

NADRZĘDZONY OBIEKT:		UMIAR	
PRZEBUDOWA DR. GRUNTOWEJ		i dnia: 25.03.04	
MAGIELNICA - KOMPLEM		Rys. nr:	
TERRIT:			
PRZEKROJE NORMALNE		SKALA	
na prosta/ina tulkach poz.		1:50	
IMIE NAZWIŚKO	stanowisko Nr. upr.	data	podpis
A. Bogdanowski	projektant	05.04	Podp.
E. Maczek	-11-	20.05/06	-11-

# PRZEPUST RUROWY POD ZJAZDEM ZE SCIANKAMI Z DARNINY - $\phi$ 40 cm

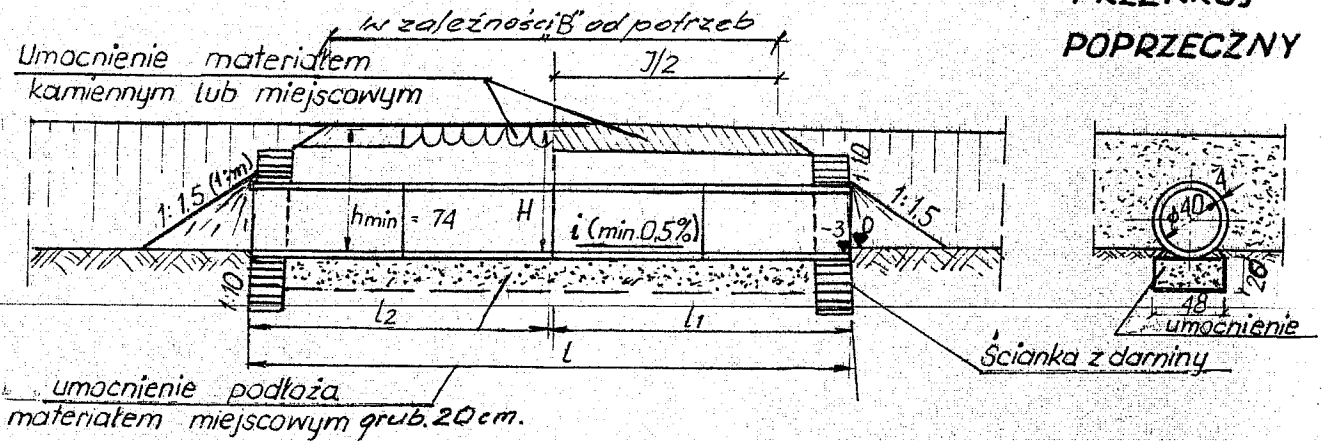
Skala 1:50

W/9. PROJEKTU TYPOWEGO C.B.S. i P.

STAROSTWO POWIATOWE W PŁOCKU  
Wydział Inżynierii  
i Budownictwa  
09-400 Plock, ul. Błolska 59

## PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZEPUSTU

## PRZEKRÓJ POPZECZNY



$$l_1 = \frac{0,5B + mH}{1 + m_i}$$

$$l_2 = \frac{0,5B + mH}{1 - m_i}$$

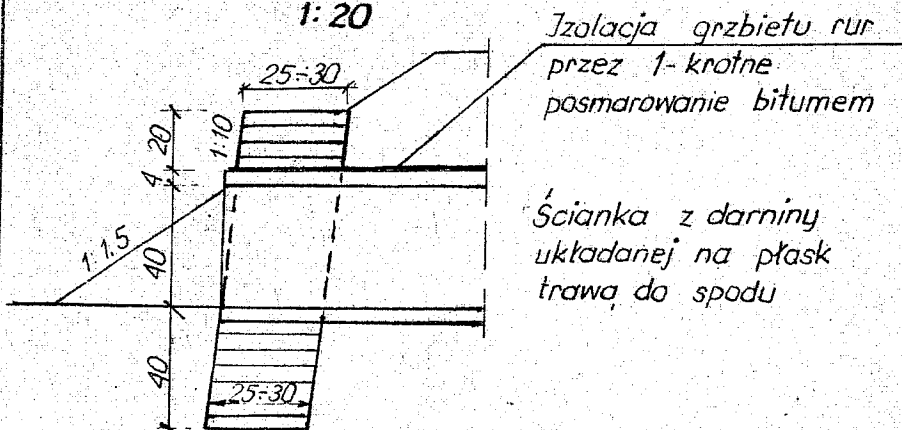
## PRZEDMIARY

Lp.	Szerokość korony zjazdu m	Ilość rur szt	Izolacja rur m <sup>2</sup>	$l_1$ m	$l_2$ m
1	3,00	4	5,0	1,98	2,02
2	5,00	6	7,5	2,98	3,02

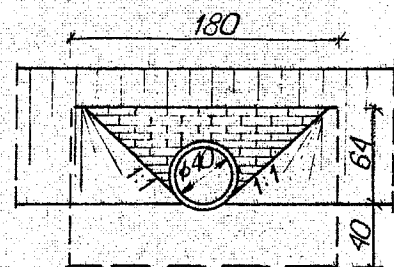
Wartości  $l_1$  i  $l_2$  podana dla pochylecia dna przepustu 0,5%

## SZCZEGÓŁ ŚCIANKI PRZEPUSTU

1:20



## WIDOK ŚCIANKI OD STRONY WYLOTU



## UWAGI

1. Ścianki z darniny stosuje się przy wysokościach zjazdu do 1 m i małym ruchu.
2. Ewentualne różnice długości należy korygować nachyleniem skarp.
3. Dla gruntów bardzo słabych o  $G$  gruntu  $< 0,5 \text{ kg/cm}^2$  należy przewidzieć wzmocnienie podłoża materiałem miejscowym jak np. rumosz, pospółka, żwir, tłuczeń, gruz, grub. 25 cm szer. 60 cm.
4. Zalanie styków rur: zaprawą cementowo-piaskową 1:3.
5. Izolacja grzbietu rur: jednokrotne smarowanie bitumem.
6. W terenie bardzo płaskim dopuszcza się spadek dna i min = 0,2%
7. Przy wykonywaniu przepustów pod zjazdami można stosować rury ze stopką.

USŁUGI PROJEKTOWE  
i nadzór robót

Edward Macek  
upr. Nr 705/66 WZDP W-wa

Rydz

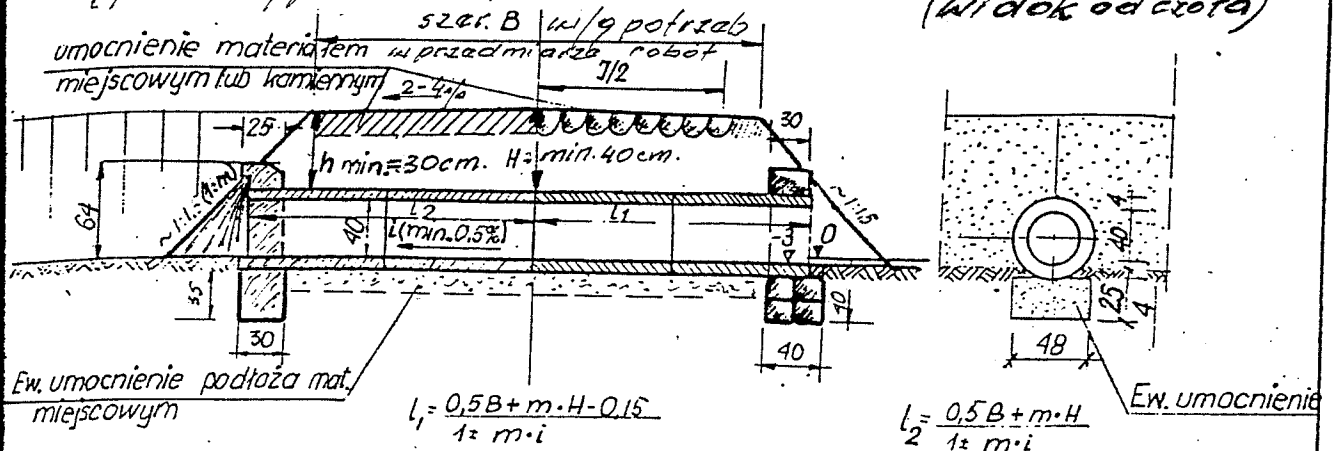
# PRZEPUST RURIOWY TYPOWY Z ZA-KOŃCZENIEM ŚCIANKOWYM

Rys.  
Nr. 5a

Skala 1:50

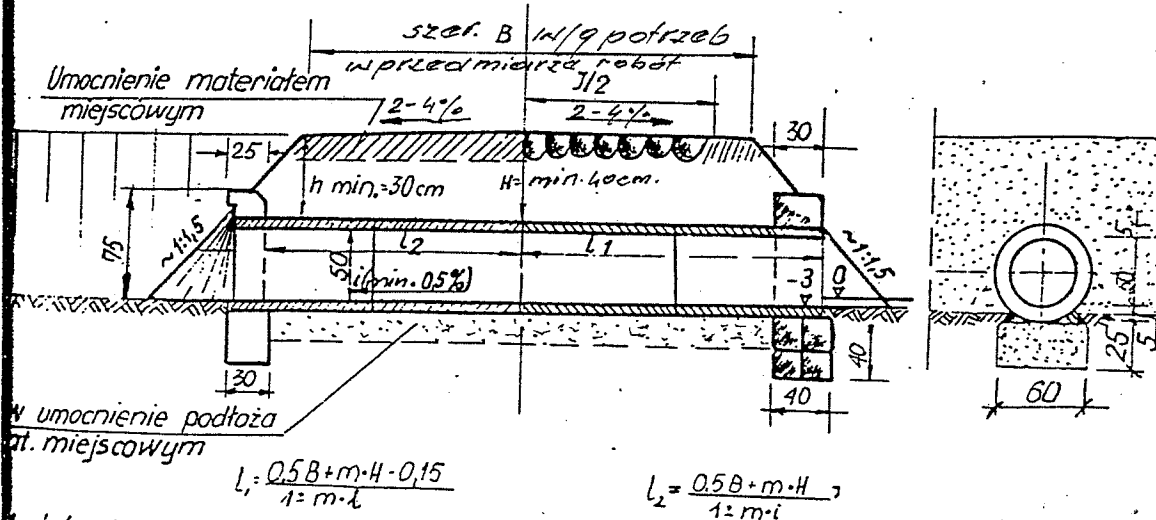
a) PRZEPUST  $\phi 40$  cm  
ŚCIANKA BETONOWA  
(przekrój podłużny)

b) PRZEPUST  $\phi 40$  cm  
ŚCIANKA KAMIENNA  
(widok od czoła)



c) PRZEPUST  $\phi 50$  cm  
ŚCIANKA BETONOWA

d) PRZEPUST  $\phi 50$  cm  
ŚCIANKA KAMIENNA



Wartości  $L_1$  i  $L_2$  podano dla nachylenia dna przepustu 0,5%

## PRZEDMIARY (h min. = 30)

Szerokość korony zjazdu m	h cm	Średnica rury cm	Ilość rur szt	$L_1$ cm	$L_2$ cm	Obj. 2 ścianek czołowych łącznie z fundamentem		Izolacja grzbietu rur m <sup>2</sup>	Umocnienie podłoża m <sup>3</sup>	Izolacja pion. 2 ścian betonowych m <sup>2</sup>	Umocnienie darnina m <sup>2</sup>
						beton m <sup>3</sup>	kamień m <sup>3</sup>				
3,0	30	40	4	198	202	0,71	1,20	5,0	5,7	5,50	2,20
		50	4	198	202	0,96	1,60	6,3	6,0	8,40	2,60
5,0	40	40	6	298	302	0,71	1,20	7,5	7,5	5,50	2,20
		50	6	298	302	0,96	1,60	9,4	7,9	8,40	2,60

Uwagi: 1) Dla gruntów bardzo słabych o  $\sigma_{gruntu} < 0.5 \text{ kg/cm}^2$  należy przewidzieć wzmocnienie podłoża materiałem miejscowym jak np. rumosz, pospółka, żwir, tłuczeń, gruz, grubości 25 cm, szer. 48 cm wg załączonego rysunku.

Umocnienie skarp i stożków przy przepuszcie darniną.  
Zalanie styków rur zaprawą cementowo - piaskową 1:3.

Izolacja grzbietu rur - jednokrotne smarowanie lepikiem

W terenie bardzo płaskim dopuszcza się pochYLENIE dna i dop. = 0,2% upr. Nr 705/66 WZDP W-wa

W szczególności wylotu betonowego podano w karcie Rys. Nr.

Przy wykonywaniu przepustów pod zjazdami można stosować rury ze stępka.

USŁUGI PROJEKTOWE i nadzór robót

Edward Macek

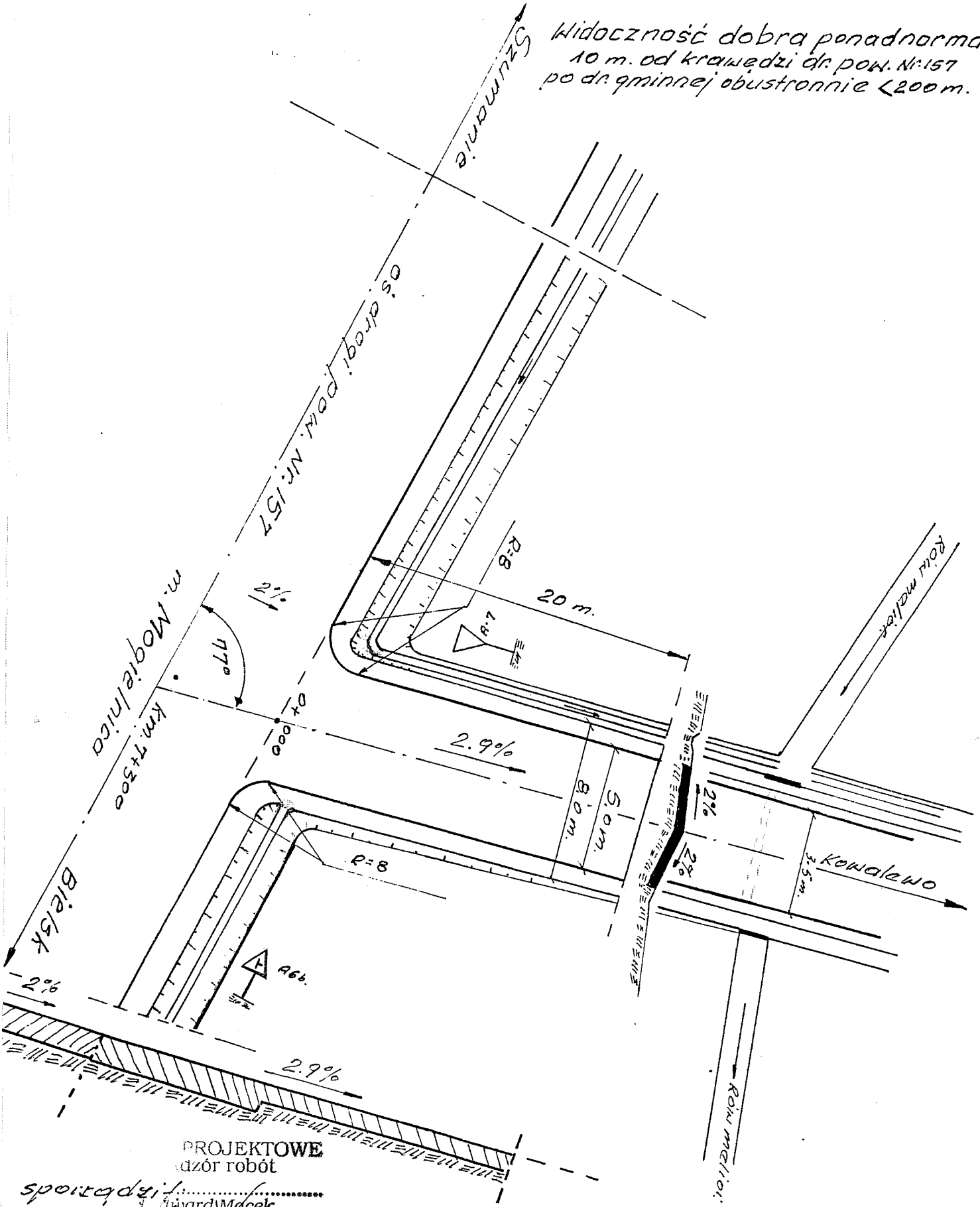
Nr 705/66 WZDP W-wa

Ręko

SZKIC SYTUACYJNY  
 połączenia modernizowanej drogi gminnej  
 KL. "L" MOGIELNICA - KOWALEWO  
 z drogą pow. Nr. 157 "SZUMANIE - BIELSK"

STAROSTWO POWIATOWE W PŁOCKU  
 Wydział Inżynierii  
 i Budownictwa  
 09-400 Plock, ul. Bielska 59

Widoczność dobra ponadnormat.  
 10 m. od krawędzi dr. pow. Nr. 157  
 po dr. gminnej obustronnie < 200 m.



PROJEKTOWE  
 wzór robót

sporządził: Edward Macek  
 E. Macek  
 120066 WZDP W-wa

-6a-

STAROSTWO POWIATOWE W PŁOCKU  
Wydział Architektury  
i Budownictwa  
09-400 Plock, ul. Bielska 59

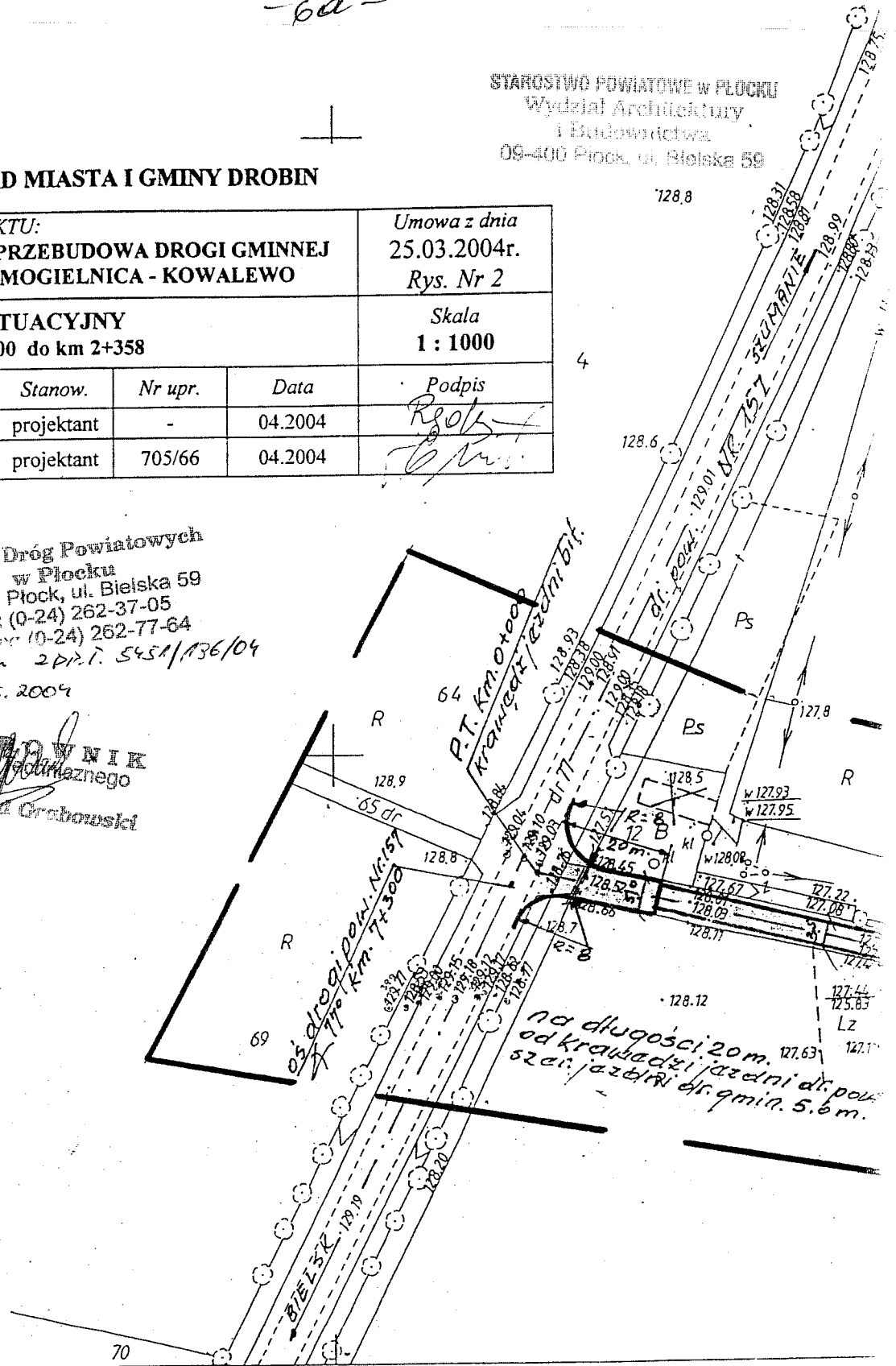
INWESTOR : URZĄD MIASTA I GMINY DROBIN

NAZWA I ADRES OBIEKTU: <b>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ MOGIELNICA - KOWALEWO</b>				Umowa z dnia 25.03.2004r. Rys. Nr 2
TEMAT : <b>PLAN SYTUACYJNY</b> Od km 0+000 do km 2+358				Skala <b>1 : 1000</b>
Imię i nazwisko	Stanow.	Nr upr.	Data	Podpis
mgr inż. A. Rędzińska	projektant	-	04.2004	<i>Rędz.</i>
tech. E. Macek	projektant	705/66	04.2004	<i>E. M.</i>

Zarząd Dróg Powiatowych  
w Płocku  
09-400 Plock, ul. Bielska 59  
tel.: (0-24) 262-37-05  
fax: (0-24) 262-77-64

uzgodniono piśmem 20.05.2004  
z dn. 20.05.2004

KIEROWNIK  
Działu Technicznego  
*Ryszard Grabowski*







**NOTATKA SŁUŻBOWA**  
**w sprawie zakresu i technologii robót**  
**do opracowania dokumentacji projektowo-kosztorysowej**  
**na przebudowę drogi gminnej**  
**Mogielnica - Kowalewo**

**Ustalono następujące dane:**

1. Lokalizacja przebudowy ww. drogi gminnej gruntowej ulepszonej od km 0+000 do km 2+358, długości 2,358km.
2. Roboty będą prowadzone na istniejącej szerokości pasa drogowego, bez korekty promieni łuków poziomych, z zastosowaniem spadków jednostronnych na istniejących łukach.
3. Zakres robót ze względu na ograniczone środki finansowe rozłożono na dwa etapy
  - a) Etap I – Prace przy konstrukcji nawierzchni oraz jej utwardzenie betonem asfaltowym, wzmocnienie poboczy kruszywem naturalnym i łamanym oraz wykonanie zjazdów do przyległych gospodarstw.
  - b) Etap II – Poszerzenie korony drogi do wymaganych normatywów, korekta łuków poziomych, roboty ziemne przy kopaniu rowów przy odprowadzeniu wód powierzchniowych do odpływów poprzecznych. Prace te będą możliwe przy wykupie lub wywłaszczeniu przyległych gruntów do drogi, w okresie późniejszym.
4. Prędkość projektową przyjęto 40km/h.
5. Klasa techniczna „L”.
6. Szerokość jezdni 3,5m., na łukach poziomych poszerzenie po stronie wewnętrznej i wg potrzeb po stronie zewnętrznej (I Etap) w istniejącej szerokości korony drogi.
7. Szerokość korony 5,0 – 9,0m (wg stanu istniejącego).
8. Szerokość poboczy 0,75 – 2,0m wg stanu istniejącego, utwardzone kruszywem naturalnym i łamanym.
9. Wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogi gruntowej kruszywem łamanym grubości 8cm po zagęszczeniu na całej długości projektowanego odcinka drogi na szerokości 5,0m.
10. Lokalne załamania niwelety w profilu podłużnym do wysokości podbudowy z kruszywa łamanego, wyrównać kruszywem naturalnym (pospółką).
11. Projektowany typ nawierzchni dla kategorii ruchu KR<sub>1</sub> i KR<sub>2</sub> beton asfaltowy w dwóch warstwach wiążąca i ścieralna po 4cm grubości każda.
12. Zjazdy z istniejącej drogi gminnej na przyległe pola będą wykonane na własny koszt właścicieli przyległych gruntów, za zgodą i zezwoleniem Urzędu Gminy (wg potrzeb).
13. Dla umożliwienia wymijania się większych maszyn rolniczych na zwężonej koronie drogi wykonać mijanki szer. 2-2,5m długości 25m, skos 1:2 ( w istniejącej szerokości pasa drogowego).
14. Uzyskać uzgodnienie właścicieli przyległych gruntów do drogi o nie roszczenie pretensji o zalewanie przyległych gruntów podczas ulewnych deszczów lub roztopów wiosennych, zlokalizowanych po lewej stronie drogi, ze względu na brak rowów przydrożnych w I Etapie.

Na tym notatkę zakończono i podpisano.

**USŁUGI PROJEKTOWE**  
**Projektant**  
**i nadzór robót**

.....  
**Edward Macek**  
.....

upr. Nr 705/66-WZBP W-wa

Urząd Miasta i Gminy w Drobinie  
ul. Marsz. Piłsudskiego 12.  
09-210 Drobin, pow. plocki  
woj. mazowieckie  
tel. 260-14-41, fax 260-10-62

**Zleceniodawca**  
**BURMISTRZ**

.....  
**mgr inż. Sławomir Wisniewski**

## OPIS TECHNICZNY

do projektu technicznego, częściowo skróconego, na przebudowę (modernizację) drogi gminnej  
**MOGIELNICA-KOWALEWO** od km 0+000 do km 2+358 długości 2,358 km

STAROSTWO POWIATOWE W BŁOCKU  
Wydział Architektury  
ul. Piłsudskiego 59  
05-400 Płoszowice

### 1. Założenia projektowe

Dokumentację projektowo-kosztorysową opracowano na zlecenie Urzędu Gminy Drobin. Podstawa prawna normatywów technicznych Dz. U. Nr 43, Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. poz. 430 oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. Dz.U. Nr120 poz. 1133. Na podstawie art. 34 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Dz.U. Nr 106 z 2000r. poz.1126 z późniejszymi zmianami.

Przyjęto następujące dane:

- a) Prędkość projektowa 40 km/h;
  - b) Klasa techniczna „L”;
  - c) Szerokość korony 5,0 - 9,0 m wg stanu istniejącego;
  - d) Szerokość jezdni 3,5 m I-wszy etap;
  - e) Szerokość poboczy 0,75 - 2,0 m;
  - f) Projektowany typ nawierzchni beton asfaltowy o strukturze częściowo zamkniętej, przeznaczony do warstwy wiążącej grub. 4 cm o wartości modułu E(MPa) 10100 współcz.  $\nu$  0,30 i Beton asfaltowy o strukturze zamkniętej przeznaczony do warstwy ścieralnej grub. 4 o module E(MPa) 10300 współcz.  $\nu$  0,30;
  - g) Dopuszczalny nacisk osi pojazdu 80-100 KN na podłożu G<sub>1</sub> G<sub>2</sub> kategoria ruchu KR1 i KR2;
- Pozostałe dane w załączniku „Dane wyjściowe do projektowania” oraz „Proponowane dane do projektowania”.

### 2. Zakres projektu

Projekt zawiera dokumentację projektowo-kosztorysową na przebudowę (modernizację) drogi jak na wstępie oraz kosztorys inwestorski dla potrzeb inwestora. Projekt uwzględnia powierzchniowe odwodnienie korony drogi na szerokości wg stanu istniejącego i normatywne parametry łuków poziomych i pionowych wykazanych w planie sytuacyjnym, profilu podłużnym i przekroju normalnym.

Wszystkie załączniki wykonano na podstawie przekazanych podkładów geodezyjnych sytuacyjno-wysokościowych przez zleceniodawcę oraz pomiary uzupełniające w terenie. Technologię robót przyjęto w oparciu o obowiązujące normy techniczne i uzgodnienia z inwestorem (U.G. Drobin Notatka służbowa w załączeniu). Ze względu na ograniczone środki finansowe w bieżącym roku, przebudowę zaprojektowano w dwóch etapach.

- 9a -

W pierwszym etapie wykonać nawierzchnię bitumiczną na szer. 3,5 m z utwardzeniem poboczy kruszywem naturalnym na szer. 0,75 m obustronnie, w drugim etapie uzupełnić <sup>stanowiwo powiatowe w płocku</sup> <sup>Wydział Budownictwa</sup> <sup>Bielska 69</sup> pełne normatywy pasa drogowego (z robotami ziemnymi przy odwodnieniu korpusu drogowego) <sup>po</sup> <sup>zalatwieniu</sup> <sup>stanu</sup> prawnego z właścicielami przyległych gruntów do drogi oraz zapewnienie odpowiednich środków finansowych.

### **3. Opis stanu istniejącego i przebieg trasy projektowanej**

Projektowana trasa to istniejąca droga gruntowa, gminna ulepszona (pospółką i częściowo gruzem kamiennym) łącząca drogę powiatową Nr 157 która przez Bielsk jest najkrótszym połączeniem z siedzibą powiatu w Płocku oraz w odległości 7 km z trasą szybkiego ruchu Nr 10 łącząca stolicę z wybrzeżem Bałtyku. Końcowy odcinek modernizowanej drogi gminnej łączy się przy krawędzi jezdni drogi gminnej o naw. bitumicznej Łęg Kościelny-Kowalewo przedłużając połączenie z pocztą, kościołem, ośrodkiem zdrowia, szkołą i dalej siedzibą gminy w Drobinie. Ciąg drogi gminnej łączy rozproszoną zabudowę gospodarstw wsi Mogielnica oraz Kowalewo i umożliwia dojazd do pól uprawnych po lewej i prawej stronie. Utrzymanie stanu przejezdności istniejącej drogi gruntowej wymaga corocznych nakładów finansowych, szczególnie w okresie wiosenno-jesiennym, kiedy są trudności w ruchu kołowym, zwłaszcza osobowym. W okresie zimowym przeważnie nieprzejezdna, ze względu na trudności w odśnieżaniu. Tworzące się koleiny i wyboje utrudniają przejezdność środków transportowych wywożących płody rolne, poruszanie się maszyn rolnych, czy dojazd pojazdów niosących pomoc takich, jak: straż pożarna, pogotowia ratunkowego i technicznego. Dlatego też przebudowę (modernizację) tej drogi zalecono na skutek kilkuletnich postulatów okolicznej ludności, zamieszkałej w obrębie tej drogi. Utwardzenie istniejącej nawierzchni w pierwszym etapie szer. 3,5 m przez wykonanie nawierzchni bitumicznej i utwardzenie poboczy po 0,75 m obustronnie zapewni ruch dwukierunkowy na jednym pasie ruchu. Poprawi wygodę jazdy i bezpieczeństwo wciąż wzrastającego ruchu kołowego na wsi. Będzie drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników, obsługując przyległe gospodarstwa bez jakiegokolwiek ograniczenia. Zapewni połączenia wewnętrzne i zewnętrzne, umożliwiając wywóz wyprodukowanych płodów rolnych jak również zaopatrzenie wsi w niezbędne materiały i surowce do produkcji rolnej. Umożliwi przejezdność lokalnej komunikacji autobusowej przy dowożeniu dzieci do szkoły podstawowej i gimnazjum. Obciążenie po modernizacji do 100 KN na pojedynczą oś. Dla umożliwienia przejezdności ciężkich maszyn rolniczych projektuje się wykonać w najważniejszych odcinkach drogi zatoki „mijankowe” długości 25 m szer. 2,0-2,5m po prawej i lewej stronie drogi. Przy konieczności odprowadzenia powierzchniowej wody w rowie przydrożnym, z lewej na prawą stronę, proponuje się wykonać przepust pod koroną drogi w km 0+493 z rur betonowych  $\varnothing$  min 50 cm długości 10 m ze ściankami czołowymi, z wykonaniem rowów przy wlocie i wylocie przepustu długości min. po 20mb.

Dla uzyskania właściwych spadków w profilu poprzecznym i podłużnym istniejącej drogi jako podbudowy należy wyprofilować równiarką mechaniczną, natomiast lokalne miejsca o naruszonej strukturze nawierzchni wzmocnić kruszywem łamanym lub tłuczniem, miejsca zaniżone wyrównać kruszywem naturalnym (pospółką) według lokalizacji w załącznikach „Profil podłużny” i „Przedmiar robót”. Od km 1+770 do km 2+350 poszerzyć istniejącą koronę drogi w istniejącej szerokości pasa drogowego po 1,25m obustronnie dla zachowania bezpieczeństwa podczas mijania lub wyprzedzania.

Istniejące przepusty  $\varnothing$  60 cm na ciągach rowów melioracyjnych pod koroną drogi zamulone w 50% należy oczyścić. Aby poprawić widoczność dla ruchu i zapewnić zachowanie skrajni drogowej należy wyciąć rosnące krzewy w pasie drogowym (samosiejki) i spróchniałe wierzby wyszczególnione i zlokalizowane w „Przedmiarze robót”. Pozostała zieleń wysoka wg stanu istniejącego.

W pierwszym etapie nie przewiduje się robót ziemnych przy kopaniu rowów przydrożnych, ze względu na nie uzgodniony stan prawny szerokości pasa drogowego. Odwodnienie powierzchniowe korony drogi przez wykonanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych z dostosowaniem się do otaczającego terenu.

Zjazdy na drogi wewnętrzne, gminne oraz do przyległych posesji w miejscach tego wymagających wykonać podczas prowadzenia robót ze środków na przebudowę. Inne na przyległe pola będą wykonane na własny koszt właścicieli za zgodą U.G.

4. Lokalizacja planowanych zjazdów indywidualnych i publicznych wg. załącznika.
5. Przekrój poprzeczny drogi oraz całego korpusu drogowego pokazano w załączniku „Przekrój normalny” w skali 1:50.
6. Niweletę nawierzchni dostosowano do wymogów miejscowego terenu - załącznik „Profil podłużny”
7. Przy oddaniu drogi do ruchu należy opracować odpowiednią organizację ruchu i oznakować według obowiązującej instrukcji.
8. Przy prowadzeniu robót drogowych należy zwrócić szczególną uwagę na instalacje wodociągowe, telefoniczne, gazowe i.t.p. zlokalizowane w obrębie pasa drogowego aby nie uległy uszkodzeniu. W wypadkach wątpliwych zasięgać opinii i pomocy służb tych instalacji.

Pozostałe informacje umieszczono w załącznikach : „Dane wyjściowe” i „Proponowane dane do projektowania”.

Sporządził:

A. Rędzińska *Rędzińska*  
E. Macek *Macek*  
Kwiecień 2004r.

## DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA DROGI

Droga gminna **MOGIELNICA - KOWALEWO**

na terenie gminy : **DROBIN** woj. : **MAZOWIECKIE**

### **I. STAN ISTNIEJĄCY**

#### **1. Charakterystyka , przebieg , długość istniejącego ciągu drogowego , uksztaltowanie terenu .**

1.1. *Istniejący ciąg drogi stanowi :* uporządkowany pas drogowy przeznaczony dla ruchu , częściowo okopany rowami.

1.2. *Początek trasy ( km 0 + 000 ) przyjęto :* od krawędzi jezdni drogi powiatowej Nr 157 w km 7+300 w m Mogielnica

1.3. *Trasa drogi ( pas terenu ) przebiega przez :*

1.3.1. *grunty :* pól uprawnych długości 2,358 km.

1.3.2. *zabudowę:* rozproszoną Mogielnica - Kowalewo

a) *wieś :* Mogielnica na długości około 1,8 km o zabudowie luźnej w odległości od krawędzi korony

*drogi ( pasa terenu przeznaczonego do ruchu ) :*

- *po lewej stronie* 40 ( m )

- *po prawej stronie* 15 - 80 ( m )

b) *wieś :* Kowalewo o zabudowie luźnej

1.4. *Koniec trasy przyjęto* krawędź jezdni o nawierzchni bitumicznej drogi gminnej Łęg Kościelny – Kowalewo, km 2+358.

1.5. *Ogólna długość trasy wynosi* - 2,358 km

*w tym na obszarach zabudowanych* - 2,358 km.

## 2. Przekrój poprzeczny i normalny

(dla każdego odcinka drogi o odmiennych parametrach należy dane zapisać oddzielnie)

### 2.1. Szerokość elementów korpusu drogi :

a) korony (pasa terenu przeznaczonego dla ruchu)	4,0 - 9,0	( m )
b) jezdni ( nawierzchni )	4,0 - 5,0	( m )
c) poboczy	1,0 - 2,0	( m )
d) chodników	-	( m )

### 2.2. Rodzaj, konstrukcja i stan : nawierzchni, chodników i poboczy

- a) nawierzchnia żwirowa i drobnego gruzu kamiennego
- b) grubość nawierzchni (wraz z podbudową) 20 – 35 cm;  
20 cm pospółka pochodzenia miejscowego , 10-15 cm żwir oraz gruz kamienny
- c) chodnik na gruncie G<sub>1</sub> i G<sub>2</sub> o W.P.> 35
- d) pobocze gruntowe umocnione pospółką i darnią
- e) ogólny stan nawierzchni, chodników i poboczy średni (w okresie letnim)

### 2.3. Odwodnienie

- a) rowy drogowe częściowo, na krótkich odcinkach, zamulone;
- b) inne urządzenia odwadniające powierzchniowe przy spadkach poprzecznych naw. i pochyleniu naturalnego stoku otaczającego gruntu.

2.4. Zieleń w otoczeniu drogi (pasa terenu) częściowo zadrzewiony w koronie i poza koroną drogi.

## 3. Skrzyżowania

na trasie występują:

3.1. Skrzyżowania z drogami publicznymi gruntowymi, gminnymi oraz dojazdy na pola i zjazdy do gospodarstw indywidualnych.

3.2. Skrzyżowania z koleją nie występują.

## 4. Obiekty mostowe

na trasie znajdują się następujące obiekty:

4.1. Mosty ----

4.2. Wiadukty ----

4.3. Przepusty betonowe pod pasem drogowym Ø 60 cm długości 8 m ;

4.4. Inne przepusty betonowe Ø 40 cm na zjazdach.

### **5. Urządzenia towarzyszące**

Instalacja wodociągowa i telefoniczna w obrębie pasa drogowego.

### **6.. Warunki gruntowo - wodne**

6.1. Poziom wody gruntowej < 2,0 m

6.2. Na podstawie makroskopowego rozeznania w podłożu terenów przyległych do drogi występują grunty torfy, piaski, zaglinione żwiry.

### **7. Inne dane mające wpływ na projektowaną drogę**

Bez przeszkód.

### **8. Ruch drogowy**

Na podstawie wykonanych pomiarów i obliczeń natężeń ruchu zgodnie z pkt. 2.2 i Aneks 1, istniejący ruch drogowy charakteryzuje się następującymi parametrami:

- a) średni dobowy ruch : nie zmierzono , przyjmuje się ruch lekki
- b) liczba pojazdów ciężarowych do 8 - 10 T / pojed. oś śr. 12 P/d
- c) komunikacja autobusowa dowóz dzieci do szkoły.

### **Uwaga:**

W pasie drogowym zlokalizowane są instalacje wodne, telefoniczne (mogą być gazowe i energetyczne). Podczas prowadzenia robót drogowych należy zachować szczególną ostrożność, aby nie nastąpiły uszkodzenia w/w instalacji. W wypadkach wątpliwych zasięgać opinii i pomocy służb tych instalacji.

### **Sporządził :**

A. Redzińska

E. Macek

Kwiecień 2004r.

## **II. PROPONOWANE DANE DO PROJEKTOWANIA**

### **1. Wnioskowany charakter (rodzaj) robót**

Przebudowa (modernizacja) drogi gruntowej, żwirowej przez wykonanie nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego w dwóch warstwach.

### **2. Wyjściowe parametry techniczne do projektowania geometrycznego**

2.1. Prędkość projektowa  $V_p$  - 40 km/h

2.2. Kategoria terenu - płaski

2.3. Klasa drogi - „L”

2.4. Przekrój poprzeczny (normalny) wg stanu istniejącego:

- a) drogowy szer. jezdni 3,5m (I etap), korony 5,0-9,0 m, poboczy 0,75-2,0m
- b) półuliczny -
- c) uliczny -

### **3. Konstrukcja (technologia) nawierzchni**

3.1. Kategoria ruchu - bardzo lekki i lekki ( $R_1$  i  $R_2$ )

3.2. Nawierzchnia - beton asfaltowy warstwa wiążąca grub. 4,0cm częściowo zamknięta.

Warstwa ścieralna grub. 4,0cm zamknięta. Podbudowa istniejąca nawierzchnia żwirowa wzmocniona kruszywem łamanym lub tłuczniem grubości 8cm z lokalnym wyrównaniem kruszywem naturalnym (pospółką) w miejscach załamania niwelety lub naruszonej konstrukcji istniejącej nawierzchni.

### **4. Propozycje dotyczące odwodnienia drogi**

W I etapie powierzchniowe przy spadkach poprzecznych naw. bez rowów, z wykorzystaniem pochylenia naturalnego stoku gruntów przyległych do drogi. Z wyniesieniem 30-45 cm ponad otaczający grunt. Zjazdy z przepustami  $\varnothing 40$ cm w miejscach niezbędnych (drogi wewnętrzne i posesje gospodarstw rolnych).

### **5. Propozycje dotyczące budowy (modernizacji) obiektów mostowych**

5.1. Mosty: nie występują.

5.2. Przepusty: Oczyszczenie istniejących przepustów pod drogą  $\varnothing 60$ cm (50% zamulone).



**6. Propozycje przeprowadzenia badań geologicznych gruntów dla określenia nośności podłoża**

Podczas wieloletniej obserwacji nie stwierdzono ponad normatywnych ugięć i wysadzin.

**7. Propozycje przebudowy (zabezpieczenia) urządzeń towarzyszących**

Na odcinkach największych pasa drogowego wykonać „mijanki” dla przejazdu większych maszyn rolniczych.

**8. Propozycje w zakresie urządzeń obsługi ruchu**

Po przebudowie (modernizacji) może być uruchomiona komunikacja PKS.

**9. Propozycje w zakresie ochrony środowiska**

II etap poszerzenie korony drogi z okopaniem rowami i zadrzewienie poza koroną drogi.

**10. Propozycje opracowania dokumentacji projektowej**

Na drugi etap przebudowy (modernizacji) odc. drogi do pełnych normatywów technicz.

(po uzgodnieniu szer. pasa drogowego z właścicielami przyległych gruntów do drogi).

**Uwaga :** Przy prowadzeniu robót drogowych należy zwrócić szczególną uwagę na istniejące instalacje podziemne i nadziemne (zinwentaryzowane i być może nie zinwentaryzowane).

**Opracował :**

A. Rędzińska  
E. Macek  
Płock, Kwiecień 2004r.

**Uzgodniono**  
Urząd Gminy / Miasta

W .....

(miejscowość)

**Wójt / Burmistrz**  
BURMISTRZ

.....  
mgr inż. (imię i nazwisko)

data .....

Drobin dn. 13.04.2004r

Dotyczy : **opinii urbanistycznej dla dz. o nr.ewid. 13, 59, 90 w Mogielnicy .**

Urząd Miasta i Gminy Drobin podaje następujące warunki urbanistyczne dla działki o nr.ewid. 13, 59, 90 położonej w Mogielnicy , celem realizacji zamierzenia inwestycyjnego polegającego na wykonaniu prac remontowych. Działka o nr ewid. 13, 59 i 90 jest drogą gminną. Przebudowa tej drogi będzie prowadzona na odcinku od km 0,+000 do km 2+358 długości 2,358 km .

Charakterystyka planowanych robót :

- wykorzystanie istniejącej nawierzchni gruntowej ( zwirowej ) jako podbudowy do ułożenia nawierzchni z betonu asfaltowego w dwóch warstwach grubości 4 cm każda,
- lokalne wyrównanie profilu podłużnego przy użyciu kruszywa naturalnego ( pospółka ) .

Na opiniowanym terenie nie występują elementy narażone na zanieczyszczenie środowiska teren nie jest w strefie ochrony konserwatorskiej.

Podczas eksploatacji w/w przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływało na środowisko ( nie będzie pobierana woda , ścieki opadowe będą towarzyszyły pozostałym wodom opadowym powstającym na drodze gminnej, hałas i zanieczyszczenia powietrza substancjami płynno – gazowymi mieszczą się w normie typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych ). Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2002r w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań jakimi powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji , przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w wykazie inwestycji szczególnie szkodliwych albo mogących pogorszyć stan środowiska .

Powyższą opinię wydano celem przedłożenia w Starostwie Powiatowym w Płocku Wydziale Architektury i Budownictwa .

Otrzymują :

1. adresat
2. a/a RRG w/ m.2x

Z up. Burmistrza

Barbara Szumowska  
Sekretarz Miasta i Gminy

STAROSTWO POWIATOWE W PŁOCKU  
 Ośrodek Dokumentacji Geodezyjno-Kartograficznej  
 przy Starostwie Powiatowym w Płocku  
 Ewidencja Gruntów i Budynków  
 09-400 Płock, ul. Dąbki 57, tel. 262-56-97

data: 2004-04-20

Obecny nr 2036/09

NAZWISKO I IMIĘ (NAZWA) Chw, UDZIAŁ, GRUPA, ADRES ZAMIESZKANIA (SIEDZIBA)

NAZWA OBRĘBU	ARKUSZ	DZIAŁKA	POW. DZIAŁKI	POŁOŻENIE DZIAŁKI, PODSTAWA NABYCIA,	NIERUCHOMOŚĆ, JEDNOSTKA
--------------	--------	---------	--------------	--------------------------------------	-------------------------

Gmina : DROBIN - OBSZAR WIEJSKI

GMINA DROBIN				si 1/1 4.1 09-210 DROBIN	
MOGIELNICA	1	13	0.18	[położ.: ] [BRAK]	G00056
MOGIELNICA	1	90	0.07	[położ.: ] [BRAK]	G00056
GMINA DROBIN				si 1/1 4.1 09-210 DROBIN	
MOGIELNICA	1	59	2.20	[położ.: ] [BRAK]	G00086

Dokument niniejszy jest wypracem z opisowych danych ewidencji gruntów i budynków, wydawanym w nazwa jednostki nie przeznaczonym do dokonania wpisu w księdze wieczistej

Dokument niniejszy nie zawiera wszystkich informacji określonych w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa w sprawie ewidencji gruntów i budynków z dn. 29.03.2001r. (Dz.Ust.38p.454 § 86 ust.1)

z up. STAROSTY

Bogusława Torbicka  
 Kierownik Działu Ewidencja  
 Gruntów i Budynków

14 -

**WYKAZ I LOKALIZACJA**  
**przepustów pod zjazdami z rur  $\varnothing$  40 cm**  
**na przebudowywanej drodze gminnej**  
**MOGIELNICA - KOWALEWO**

L.p.	Lokalizacja km	Ilość mb		Uwagi
		Strona lewa	Strona prawa	
1	0 + 170	-	5	Zjazd ind. gospodarczy
2	0 + 245	5	-	Zjazd ind. gospodarczy
3	0 + 345	-	5	Zjazd ind. gospodarczy
4	0 + 520	-	5	Zjazd ind. gospodarczy
5	0 + 580	-	5	Zjazd ind. gospodarczy
6	0 + 835	6	-	Zjazd na drogę publiczną
7	0+998	5	-	Zjazd na drogę publiczną
8	1 + 275	-	5	Zjazd gospodarczy
9	1 + 320	6	-	Zjazd na drogę publiczną gminną
10	1 + 540	6	-	Zjazd na drogę publiczną gminną
11	1 + 655	5	-	Zjazd gospodarczy
12	1 + 657	-	5	Zjazd gospodarczy

**Razem 12 szt. 63 mb.**

Sporządził :

A. Rędzińska

E. Macek

Kwiecień 2004 r.

Płock, dnia 20.05.2004 r.

ZDP.T.5451/ 136 /04

*dot. uzgodnienia projektu budowy skrzyżowania  
z drogi powiatowej nr 157 z drogą gminną w m. Mogielnica*

**Pan Edward Macek  
zam. Piękna 8 m. 10  
09-402 Płock**

Uzgadniam bez zastrzeżeń projekt budowlany przebudowy skrzyżowania drogi powiatowej nr 157 Szumanie - Bielsk przebiegającej na działce nr ew. 77 z drogą gminną Mogielnica - Kowalewo przebiegającą na działce nr ew. 13 oraz udostępniam niezbędną powierzchnię pasa drogowego drogi powiatowej.

Przed przystąpieniem do robót należy uzgodnić termin prowadzenia prac w pasie drogi powiatowej, celem uzyskania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego.

Otrzymują:  
1. Adresat  
2. a/a

DYREKTOR  
Zarządu Dróg Powiatowych  
w Płocku  
*mgr inż. Bogumił Sobieski*

-16-

WOJEWÓDZKI  
ZARZĄD DRÓG PUBLICZNYCH  
w Warszawie, ul. Sienkiewicza 12  
tel. 269451-3

Warszawa, dnia 30 listopada 1966 r.

Nr 705/66

## Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. – prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik budownictwa nr 23, poz. 73)

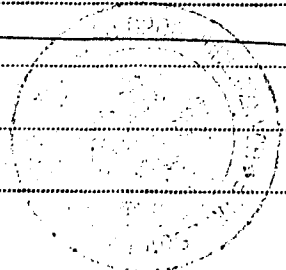
Obywatel techn. Edward M a c e k s. Kazimierza  
urodzony dnia 14 kwietnia 1935 roku w Danielczach

otrzymuje

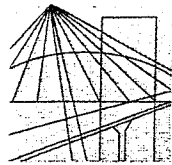
w specjalności d r ó g

uprawnienia budowlane do projektowania nieskomplikowanych obiektów budowlanych i kierowania robotami budowlanymi łącznie, w zakresie drogowych obiektów budowlanych wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 3 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 roku.

Za zgodności  
Z. B. G. i. n. o. t. e. n. e  
ZUSŁUGI PROJEKTOWE  
i nadzór robót  
Edward Macek  
upr. Nr 705/66 WZDP W-wa



Dyrektor  
J. B. Pruski



MAZOWIECKA  
OKRĘGOWA  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Warszawa, 14 stycznia 2004

### Zaświadczenie

Pan EDWARD MACEK

miejsce zamieszkania:

PIĘKNA 8/10

09-402 PŁOCK

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym: MAZ/BD/3389/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia: 30 czerwca 2004

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA  
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO

*[Signature]*  
mgr inż. Jerzy Kotowski

*[Signature]*  
Z USŁUGI PROJEKTOWEJ  
i nadzór robót

Edward Macek  
upr. Nr 705/66 WZDP W-wa