

Zamawiający:



**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i
Autostrad**

Oddział w Warszawie
03-808 Warszawa, ul. Mińska 25

Jednostka projektowa:



Profil Sp. z o.o.

02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
tel.: (0-22) 823 63 88, 823 63 67, 823 53 09, fax: 823 69 05

<i>Stadium:</i>		<i>Zamierzenie budowlane</i>	
Projekt Budowlany		ROZBUDOWA SKRZYŻOWANIA DROGI KRAJOWEJ nr 63 ZAMBRÓW - SIEDLCE Z DROGĄ WOJEWÓDZKĄ nr 694 MAŁKINIA – CIECHANOWIEC w m. NUR	
<i>Nr tomu</i>		<i>Obiekt budowlany:</i>	
01.1			
<i>Branża:</i>		Projekt Zagospodarowania Terenu	
<i>Kod CPV:</i> 45233000-9			
<i>Stanowisko</i>	<i>Imię i Nazwisko</i>	<i>Uprawnienia</i>	<i>Podpis</i>
Kierownik Zadania	mgr inż. Rafał Zwoliński	MAZ/0397/POOD/05 do proj. bez ogran. w specj. drogowej	
<i>Nr archiwalny:</i>		<i>Data:</i>	<i>Nr egzemplarza</i>
2005/001/19		11-2006	Arch.

SPIS TREŚCI

	str
Wykaz oraz kopie uzgodnień	3 – 19
Opis techniczny:	
1. Przedmiot inwestycji	20
2. Inwestor	20
3. Jednostka projektująca	20
4. Podstawa opracowania	20
5. Stan istniejący.	21
6. Rozwiązania projektowa.	21
6. 1. Korekty układu sytuacyjno - wysokościowego.	21
6. 2. Rozwiązania uwzględniające niepełnosprawnych	21
6. 3. Projektowane nawierzchnie	22
6. 4. Konstrukcja nawierzchni dróg	22
6. 5. Pierścień ronda	25
6. 6. Wyspy	25
6. 7. Chodniki	25
6. 8. Zjazdy	26
6. 9. Wyburzenia, ziemia urodzajna, roboty ziemne	26
6.10. Rowy a zjazdy i chodniki	27
7. Organizacja ruchu.	27
8. Elementy bezpieczeństwa ruchu	27
9. Oświetlenie	27
10. Teletechnika	27
11. Zieleń	27
Rysunki:	
Rys. nr 1 – Plan orientacyjny, skala 1:25000	29
Rys. nr 2 – Projekt Zagospodarowania Terenu – Plansza zbiorcza, skala 1:500	30

Wykaz uzgodnień:

- * Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia – Wójt Gminy Nur 7624-1/06 z dn. 18.05.2006r. wraz z decyzją przedłużającą
- * Opinia nr GG.7442-32/2007 Starosty Powiatowego w sprawie uzgodnienia dokumentacji projektowej z dn. 12.02.2007r. (opinia + plansza)
- * akceptacja rozwiązania przez Inwestora – wpis na rysunku z 09.08.2005 r.
- * Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni przez Inwestora: GDDKiA-O/Wa-B.14.2/176/06 z dn. 02.08.2006r.
- * Opinia techniczna Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie: NI.II.5417/694-423/06 z dn. 18.07.2006r. (opinia + załącznik graficzny).
- * Uzgodnienie konstrukcji nawierzchni przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie: WU-63/694-5420-1956/2006 z dn. 16.08.2006r.
- * Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu nr T.9.4080/442/114/2006 z dn. 03.11.2006r.

WÓJT GMINY

NUR
woj. mazowieckie

Nasz znak:
7624-1/06

Nur, dnia 18/05/2006 r.

D e c y z j a

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 46 ust. 1 i 7 pkt. 4, art. 48 ust. 2 pkt. 1, art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad znak: GDDKiA-O/WA-B.13 m/400/28/2006 z dnia 31.01.2006 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w m. Nur oraz po zapoznaniu się z „Raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia przebudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w rondo w m. Nur na środowisko” wykonanym przez Agencję Promocji i Ochrony Środowiska „EKO SERWIS” po zapoznaniu się z uzgodnieniem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Ostrowi Mazowieckiej, ul. Sikorskiego 3, 07-300 Ostrow Mazowiecka z dnia 26 kwietnia 2006 r. znak :ZNS.713-15/06, uzgodnieniem Wydziału Rolnictwa, Leśnictwa i Ochrony Środowiska w Starostwie Powiatowym w Ostrowi Mazowieckiej, ul. 3 Maja 51, 07-300 Ostrow Mazowiecka z dnia 25 kwietnia 2006 r. znak : RLO. 7633-2-7/06 i opinią Zarządu Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego z dnia 14 lutego 2006 r. znak: DPK 7041/30/2006

o r z e k a m :

- I.** Określić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia, którego inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia :

Planowane przedsięwzięcie ma polegać na :

- a. przebudowie klasycznego skrzyżowania drogi krajowej nr 63 relacji Budziszki-Sławatycze i drogi wojewódzkiej nr 694 Brok-Ciechanowiec na skrzyżowanie z ruchem okrężnym, tzw. rondo,
- b. budowie wysepek rozdzielających kierunek jazdy,
- c. wzmocnieniu i poszerzeniu istniejących jezdni masami mineralno-bitumicznymi,
- d. wykonaniu poszerzeń jezdni z mas mineralno-bitumicznych na podbudowie,
- e. wykonaniu chodników z betonowej kostki brukowej lub innych elementów małogabarytowych,
- f. odwodnieniu powierzchniowym do rowów przydrożnych,
- g. oświetleniu nowego ronda i przebudowie istniejących urządzeń energetycznych i telekomunikacyjnych
- h. usunięciu drzew kolidujących z projektowaną rozbudową drogi i wykonaniu nowych nasadzeń.

Z załączonego planu sytuacyjnego wynika, że inwestycja rozbudowy ronda jedynie nieznacznie wykracza poza granice istniejącego zwykłego skrzyżowania dróg i pozostaje w granicach linii rozgraniczających dróg. Inwestycja jest położona częściowo w otulinie NPK w odległości od jego granicy o ok. 850 metrów. W zasięgu projektowanego ronda nie występują obszary NATURA 2000.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich :

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego gminy Nur, zatwierdzonym Uchwałą Nr XII/64/03 Rady Gminy Nur z dnia 30.12.2003 r. opublikowaną

w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego Nr 20, poz. 664 z 30.01.2004 r. teren planowanej lokalizacji inwestycji jest oznaczony na rysunku planu symbolem **1KDG** (droga nr 63) i **2KDG** (droga 694) teren działki nr 1040 jest oznaczony symbolem **KO1**, którego przeznaczeniem podstawowym jest – obsługa komunikacji drogowej – oznacza to tereny obiektów i urządzeń służących obsłudze użytkowników dróg i ich pojazdów (stacje paliw, warsztaty naprawcze, motele, gastronomia przydrożna itp.) wraz z ich zapleciami, zewnętrznymi urządzeniami infrastruktury technicznej służącymi tym terenom i z towarzyszącą zielenią. Ustala się, że dopuszczalnym przeznaczeniem towarzyszącym jednostki terenowej może być zabudowa mieszkaniowa pod warunkiem, że funkcja ta będzie ściśle związana z obiektem o funkcji podstawowej dla jednostki (mieszkanie właściciela zakładu usługowego, mieszkanie funkcyjne, itp.). Ustala się obowiązek zagospodarowania całego terenu jednostki jako jednego obiektu, którego program może być wielofunkcyjny. Ustala się, że bezpośrednie powiązanie komunikacyjne obiektu będzie zorganizowane od strony wojewódzkiej – w uzgodnieniu z zarządcą drogi. Pozostałe tereny otaczające teren planowanej inwestycji stanowią grunty rolne. Minimalne szerokości pasów drogowych (w liniach rozgraniczających) drogi nr 63 i drogi nr 694 mierzone od istniejącej osi jezdni w obie strony wynoszą - 12,5 m. Nieprzekraczalna linia zabudowy mieszkaniowej i usługowej od strony dróg do najbliższej zewnętrznej ściany budynku wynosi 25 m (w strefie skrzyżowania). Strefa oddziaływania akustycznego dla drogi nr 63 mierzona od osi jezdni w każdą stronę wynosi 60 m, a dla drogi nr 694 odpowiednio – 30 m.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym :

Jako rozwiązania chroniące środowisko należy :

- a. Wprowadzić nowe nasadzenia w zamian za drzewa, których usunięcie będzie konieczne,
- b. Wprowadzić niską zielen na kopcu ronda,
- c. W fazie budowy zobowiązać wykonawcę robót, aby poprzez właściwą organizację czasu pracy zminimalizował czas trwania prac budowlanych i wyznaczyć miejsca selektywnego magazynowania odpadów w postaci : zerwanej starej nawierzchni, gruzu betonowego, zanieczyszczonej gleby, szlamów ze zbiorników służących do gromadzenia nieczystości i innych odpadów, w tym również pochodzących z zużytych urządzeń elektrycznych (lampy i oprawy),
- d. Na etapie eksploatacji drogi powstałe odpady powinny być gromadzone w sposób selektywny w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach, a następnie przekazane uprawnionym podmiotom do dalszego wykorzystania lub utylizacji,
- e. Odbudować powierzchniowe odwodnienie do rowów trawiastych,
- f. Zgodnie z raportem oddziaływania na środowisko dokonać porealizacyjnego, sprawdzającego, całodobowego pomiaru hałasu w środowisku wraz z ostateczną identyfikacją terenów podlegających faktycznej ochronie akustycznej i w przypadku uzyskania niekorzystnych wyników zaprojektować skuteczne zabezpieczenia.
- g. Ewentualny nadmiar ziemi pochodzącej z wykopów zagospodarować poprzez wbudowanie w wyspę centralną.

4. Wymogi przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii :

Nie ustalono w tym zakresie żadnych wymagań, ponieważ przedmiotowa przebudowa skrzyżowania nie jest postrzegana jako kwalifikująca się do poważnych awarii mających wpływ na środowisko.

5. Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do tych przedsięwzięć :

Nie ustalono w tym zakresie żadnych wymagań, ponieważ nie występuje transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

6. Stwierdzenie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku przewidzianym w art. 135 ust. 1 ustawy prawo ochrony środowiska :

Nie wyznacza się takich obszarów, ponieważ przedsięwzięcie polegające na budowie ronda nie należy do inwestycji, dla których tworzy się obszar ograniczonego oddziaływania. Oddziaływanie inwestycji na środowisko winno zamykać się w liniach rozgraniczających dróg podanych w pkt I.2.

7. Wnioskodawca jest obowiązany do :

Uzyskania decyzji zatwierdzającej projekt budowlany i udzielającej pozwolenie na budowę przedmiotowej inwestycji. – na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity z 2003 r. Dz. U. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.).

II. Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W dniu 23 sierpnia 2005 roku wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694.

Zgodnie z § 3 ust.1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, nie wymienione w § 2 ust. 1 pkt. pkt. 29 i 30, z wyłączeniem przedsięwzięć polegających na budowie zjazdów z dróg publicznych są zaliczane do przedsięwzięć, dla których raport jest wymagany.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej postanowieniem z dnia 26 kwietnia 2006 r. znak: ZNS-7130-15/06 uzgodnił przedsięwzięcie polegające na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 z drogą wojewódzką nr 694 w m. Nur.

W toku przeprowadzonego postępowania po uzupełnieniu przez wnioskodawcę „Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko” Starosta Ostrowski postanowieniem z dnia 25 kwietnia 2006 r. znak: RLO.7633-2-7/06, uzgodnił przedsięwzięcie polegające na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 z drogą wojewódzką nr 694 w m. Nur. Ponadto uzyskano pozytywną opinię Zarządu Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego wraz uwagami wynikającymi z usytuowania części obiektu w zasięgu otuliny NPK.

Zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.), w prowadzonym postępowaniu administracyjnym zapewniono udział społeczeństwa.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska w dniu 6 lutego 2006 r. podano do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji oraz o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania.

Strony o czynnościach dokonywanych przez organ w prowadzonym postępowaniu administracyjnym były informowane.

Do organu nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi ze strony społeczeństwa oraz uwagi, oświadczenia, żądania stron.

W związku z tym organ po rozpatrzeniu sprawy uznał, że decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w m. Nur może być wydana.

Z przedstawionych w „Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko” wykonanym przez Agencję Promocji i Ochrony Środowiska „EkoSerwis” ul. Szkolna 4, 63-421 Przygodzice na zlecenie PROFIL Sp. z o.o. oraz z uzupełnienia do raportu z dnia 04 kwietnia 2006 r. znak : PROFIL/B-5/KT-10/2005/001/431/2005 wynika, że budowa ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w m. Nur nie powinna spowodować pogorszenia się warunków środowiskowych w otoczeniu skrzyżowania, ale po zakończeniu przebudowy należy bezwzględnie przeprowadzić porealizacyjne sprawdzające całodobowe pomiary hałasu w środowisku wraz z osta-

teczną identyfikacją terenów podlegających faktycznej ochronie akustycznej i zaprojektować skuteczne zabezpieczenia w przypadku gdyby wyniki pomiarów hałasu okazały się niekorzystne.

Odpady wytworzone zarówno na etapie budowy jak i podczas eksploatacji projektowanego ronda będą zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 z późn.zm.) przez podmioty posiadające wymagane prawem decyzje lub zezwolenia.

W przypadku projektowanego przedsięwzięcia – rozbudowy skrzyżowania dróg nr 63 i nr 694 w m. Nur nie projektuje się szczelnego systemu kanalizacyjnego (otwartego lub zamkniętego), ponieważ zachowany zostanie istniejący dotychczas system odwodnienia powierzchniowego do przydrożnych rowów trawiastych.

Zgodnie z art. 46 ust. 4b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.) wniosek o wydanie pozwolenia na budowę powinien być złożony przez inwestora do odpowiednich organów nie później niż przed upływem 2 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 z drogi wojewódzkiej nr 694 w m. Nur stała się ostateczna.

Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich

Pouczenie

Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy Nur w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W załączeniu :

Załącznik Nr 1 : Charakterystyka przedsięwzięcia – po 1 egz. strony postępowania

Do wiadomości:

1. Rafał Zwoliński
Biuro projektowe
PROFIL Sp. z o.o.
Biuro Warszawa
Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa
2. Mazowiecki Zarząd Dróg
Wojewódzkich w Warszawie
ul. Kruczkowskiego 3,
00-380 Warszawa,
3. Urząd Marszałkowski
Województwa Mazowieckiego
Departament Nieruchomości
i Infrastruktury
ul. Ciołka 10 a
01-402 Warszawa,
4. Zarząd Nadbużańskiego
Parku Krajobrazowego
ul. Kazimierzowska 23
08-110 Siedlce,
5. Helena Jaworowska
ul. Króla Maciusia 9a m 85
04-526 Warszawa
6. Franciszek Antoniak
ul. Brokowska 52
07-322 Nur,
7. Andrzej Stanisław Wojtkowski
Ceranów
08-322 Ceranów,



WÓJT
Jacek Józef Murawski

Decyzja niniejsza
uprawomocniła się
w dniu 07/06/2006.
podpis *Antoniak*

-
8. Ignacy Tadeusz Wojtkowski
ul. Brokowska 53
07-322 Nur,
 9. Stanisław Jan Wojtkowski
ul. Brokowska 53
07-322 Nur,
 10. Artur Wojtkowski
ul. Brokowska 56
07-322 Nur,
 11. Kazimierz Stelmach
Przewóz Nurski
08-322 Cerańów,
 12. Jacek Zalewski
Czyżew Stacja
18-220 Czyżew,
 13. Jarosław Zalewski
Czyżew Stacja
18-220 Czyżew,
 14. Krzysztof Zalewski
ul. Tadeusza Gajkowieza 5/86
03-562 Warszawa
 15. Piotr Jerzy Bieńkowski
ul. Marszałka Piłsudskiego 100
06-300 Przasnysz.
 16. Jadwiga Zalewska
ul. Umińskiego 16 m 79
03-984 Warszawa

Do wiadomości:

1. Starostwo Powiatowe
Wydział Rolnictwa,
Leśnictwa i Ochrony Środowiska
ul. 3 Maja 51
07-300 Ostrów Mazowiecka
2. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
w Ostrowi Mazowieckiej
ul. Sikorskiego 3
07-300 Ostrów Mazowiecka
3. A/a.

Załącznik nr 1 do decyzji
z dnia 18/05/2006

Znak: 7624-1/06

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Podstawowe przeznaczenie terenu planowanej przebudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 63 relacji Budziszki-Sławatycze i drogi wojewódzkiej nr 694 Brok – Ciechanowiec w m. Nur, powiat ostrowski, województwo mazowieckie jest zgodne z ustaleniami wynikającym z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Nur, zatwierdzonym Uchwałą Nr XII/64/03 Rady Gminy Nur z dnia 30.12.2003 r opublikowaną w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego Nr 20, poz. 664 z dnia 30 stycznia 2004 roku.
2. Dotychczasowe skrzyżowanie tradycyjne zostanie zastąpione rondem. Średnica projektowanego ronda wyniesie 38 m, a szerokość dróg dojazdowych 18 m. Z każdej strony, na środku jezdni wybudowane będą wysepki rozdzielające kierunki jazdy.
3. W zasięgu projektowanej przebudowy skrzyżowania tradycyjnego na skrzyżowanie okrężne nie występują obszary parków narodowych, leśnych kompleksów promocyjnych, ochrony uzdrowiskowej oraz obszary, na których znajdują się pomniki historii wpisane na "Listę dziedzictwa światowego" i obszary NATURA 2000, czyli tereny dla których obiekt ten mógłby stanowić potencjalne zagrożenie. Teren skrzyżowania znajduje się częściowo w strefie przygranicznej północnej części otuliny Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego w odległości ok. 850 m od granicy NPK.
4. Teren lokalizacji inwestycji znajduje się w strefie obszarów o niewielkim stopniu zainwestowania, użytkowanych głównie jako grunty rolne lub stanowiących nieużytki. Jedyna istniejąca w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia zabudowa to częściowo rozebrany drewniany budynek mieszkalny zlokalizowana jest na działce nr 1040, przy południowej granicy drogi wojewódzkiej nr 694 (południowo-wschodnia granica skrzyżowania), a w głębi działki budynek gospodarczy oraz budynek murowany do obsługi budowanej stacji tankowania autogazu. W dalszym sąsiedztwie skrzyżowania, również przy drodze wojewódzkiej nr 694 pozostającym poza znaczącym wpływem przedsięwzięcia na działkach nrnr 73/1 i 74 znajduje się murowany, bliźniaczy budynek mieszkalny, a na działce nr 70 stoi drewniany budynek mieszkalny.
5. Inwestorem planowanej przebudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w rondo w m. Nur jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie.
6. Wzdłuż dróg rosną nieliczne drzewa liściaste, które w większości nie kolidują z realizacją przedsięwzięcia. W granicach projektowanego ronda znajduje się sześć drzew w średniej kondycji zdrowotnej, których usunięcie będzie wymagało uzyskania zezwolenia Wójta Gminy Nur. Usunięcie przedmiotowych drzew zostało zaopiniowane pozytywnie przez Zarząd Nadbużańskiego Parku Krajobrazowego z zastrzeżeniem, aby w zamian za wycięte drzewa wprowadzić nowe nasadzenia przy drogach nr 63 i 694.
7. Budowa ronda wpłynie przede wszystkim na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez spowolnienie prędkości pojazdów i poprawi płynność ruchu na tym skrzyżowaniu. Budowa ronda nie wpłynie na zmianę intensywności ruchu na krzyżujących się drogach, dlatego emisja zanieczyszczeń do powietrza również nie ulegnie zmianie.
8. Głównym źródłem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza będzie ruch samochodowy na istniejącym tradycyjnym skrzyżowaniu, jak również na projektowanym rondzie i na drogach dojazdowych do ronda. Ze względu na emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz oddziaływanie ruchu kołowego na otaczające tereny, budowa ronda nie będzie miała wpływu na pogorszenie stanu zanieczyszczeń powietrza, których wielkość stężeń szybko maleje w odległości od osi jezdni i poza granicą realizowanej inwestycji nie wystąpią przekroczenia wartości odniesienia.
9. Prace wykonywane w fazie budowy ronda oraz dróg dojazdowych mogą oddziaływać na środowisko w wyniku :
 - a. wzrostu zapylenia związanego z pracą sprzętu budowlano-montażowego i środków transportu o zasięgu lokalnym,

- b. wtórnego pylenia w czasie użycia pylistych materiałów budowlanych oraz częściowym zniszczeniem szaty roślinnej pokrywającej teren przyległy do ronda,
 - c. emisji spalin związanej z ruchem pojazdów zaopatrujących teren budowy w materiały oraz praca sprzętu ciężkiego,
 - d. krótkiego okresu emisji niezorganizowanej węglowodorów alifatycznych i aromatycznych związanej z układaniem nawierzchni bitumicznej.
- Ograniczenie czasu pracy na etapie budowy do niezbędnego minimum wpłynie również na zmniejszenie powstałych zanieczyszczeń powietrza, których proces rozprzestrzeniania się jest uzależniony od stanu równowagi atmosfery, prędkości i kierunku wiatru.
10. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Nur określa szerokości stref możliwego oddziaływania akustycznego dróg głównych w sposób następujący :
 - dla drogi krajowej nr 63 – 60 m (strefa mierzona w każdą stronę),
 - dla drogi wojewódzkiej nr 694 – 30 m (strefa mierzona w każdą stronę).
 11. Projektowana przebudowa skrzyżowania w efekcie, której powstanie rondo nie powinna zwiększyć emisję hałasu do środowiska. Po zakończeniu procesu budowlanego konieczne będzie przeprowadzenie sprawdzające całodobowe pomiary hałasu w środowisku wraz z ostateczną identyfikacją terenów podlegających faktycznej ochronie akustycznej i zaprojektowaniu skutecznych zabezpieczeń w przypadku uzyskania niekorzystnych wyników pomiarów.
 12. W zakresie gospodarki odpadami głównym ich pochodzeniem na etapie budowy drogi będą:
 - odpadowa masa roślinna,
 - odpady urządzeń elektrycznych i elektronicznych (zużyte lampy i oprawy),
 - odpady pochodzące z budowy, remontów i demontażu istniejących obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (odpady betonu, gruz betonowy z rozbiórek, nie segregowane odpady komunalne, szlasy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości).
 13. Na etapie eksploatacji drogi odpady pochodzące z zużytych urządzeń elektrycznych oraz powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych będą gromadzone w sposób selektywny w specjalnie wyznaczonych do tego miejscach, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego wykorzystania lub utylizacji.
 14. Za gospodarkę odpadami dróg na etapie budowy odpowiada wykonawca robót a na etapie eksploatacji właściwy zarządca drogi.
 15. Na istniejącym tradycyjnym skrzyżowaniu drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 występuje obecnie odwodnienie powierzchniowe do przydrożnych rowów trawiastych i taki sposób odwodnienia zostanie utrzymany po rozbudowie skrzyżowania w rondo.
 16. Przebudowa klasycznego skrzyżowania drogi krajowej nr 63 relacji Budziszki-Sławatycze i drogi wojewódzkiej nr 694 Brok-Ciechanowiec na skrzyżowanie z ruchem okrężnym, tzw. rondo, budowa wysepek rozdzielających kierunek jazdy, wzmocnienie i poszerzenie istniejących jezdni masami mineralno-bitumicznymi na podbudowie, wykonanie chodników z betonowej kostki brukowej lub innych elementów małogabarytowych, oświetlenie nowego ronda i przebudowa istniejących urządzeń energetycznych i telekomunikacyjnych wpłynie korzystnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych.


 WÓJT
 Jacek Józef Murawski

WÓJT GMINY

NUR

woj. mazowieckie

Nasz znak:

7624-1/06/08

Nur, dnia 06/06/2008 r.

Decyzja

Na podstawie art. 155 k.p.a (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) w związku z art. 46 ust. 4 b i 4c ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Rafała Zwolińskiego reprezentującego biuro projektowe ARCADIS PROFIL Sp. z o.o. działającego z upoważnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie (GDDKiA O/WA-B.13 g/400/25/2006) w sprawie wydłużenia terminu określonego w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w m. Nur na małe rondo

Postanawiam

za zgodą i na wniosek strony zmienić decyzję Wójta Gminy Nur Nr 7624-1/06 z dnia 18/05/2006 r. w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 z drogą wojewódzką nr 694 w m. Nur na małe rondo w ten sposób, że wydłuża się o dwa lata termin złożenia wniosku o wydanie decyzji zatwierdzającej projekt budowlany – na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) licząc od dnia 07/06/2008 r.

Uzasadnienie

W dniu 06.06.2008 roku wpłynął wniosek Pana Rafała Zwolińskiego reprezentującego biuro projektowe ARCADIS PROFIL Sp. z o.o. działającego z upoważnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie (GDDKiA O/WA-B.13 g/400/25/2006) w sprawie wydłużenia terminu określonego w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie skrzyżowania drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w m. Nur na małe rondo.

Wnioskodawca oświadczył, że do chwili obecnej nie złożył wniosku o wydanie pozwolenia na budowę przedmiotowej inwestycji, gdyż nie udało się uzyskać prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane od właścicieli dwu działek przylegających do skrzyżowania, w stosunku do których jest prowadzone przez Starostwo Powiatowe w Ostrowi Mazowieckiej postępowanie wywłaszczeniowe.

Od dnia 07/06/2006 roku tj. od daty uprawomocnienia decyzji Wójta Gminy Nur Nr 7624-1/06 z dnia 18/05/2006 roku o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie zmienił się stan terenu inwestycji, jak również zmianie nie uległy warunki określone dla rozbudowy skrzyżowania na małe rondo, dlatego zgodnie z art. 46 ust. 4c ustawy przywołanej na wstępie postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem Wójta Gminy Nur w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Rafał Zwoliński
ARCADIS PROFIL
Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa
2. Starostwo Powiatowe
Wydział Rolnictwa, Leśnictwa
i Ochrony Środowiska
ul. 3 Maja 51
07-300 Ostrow Mazowiecka
3. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
w Ostrowi Mazowieckiej
ul. Gen. Sikorskiego 3
07-300 Ostrow Mazowiecka
4. a/a

WÓJT
Jacek Łęcki Murawski

10

1.8 Akcept
09.08.2007

ARCADIS Profil Sp. z o.o.
02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

data: 09.08.2007
02.11

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W WARSZAWIE
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

Jednostka projektowa:
Profil Sp. z o.o.
02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
tel: (+022) 823 53 88, 823 53 09, 823 63 67, fax: 823 69 05
www.profilsp.com.pl
poczta@profilsp.com.pl

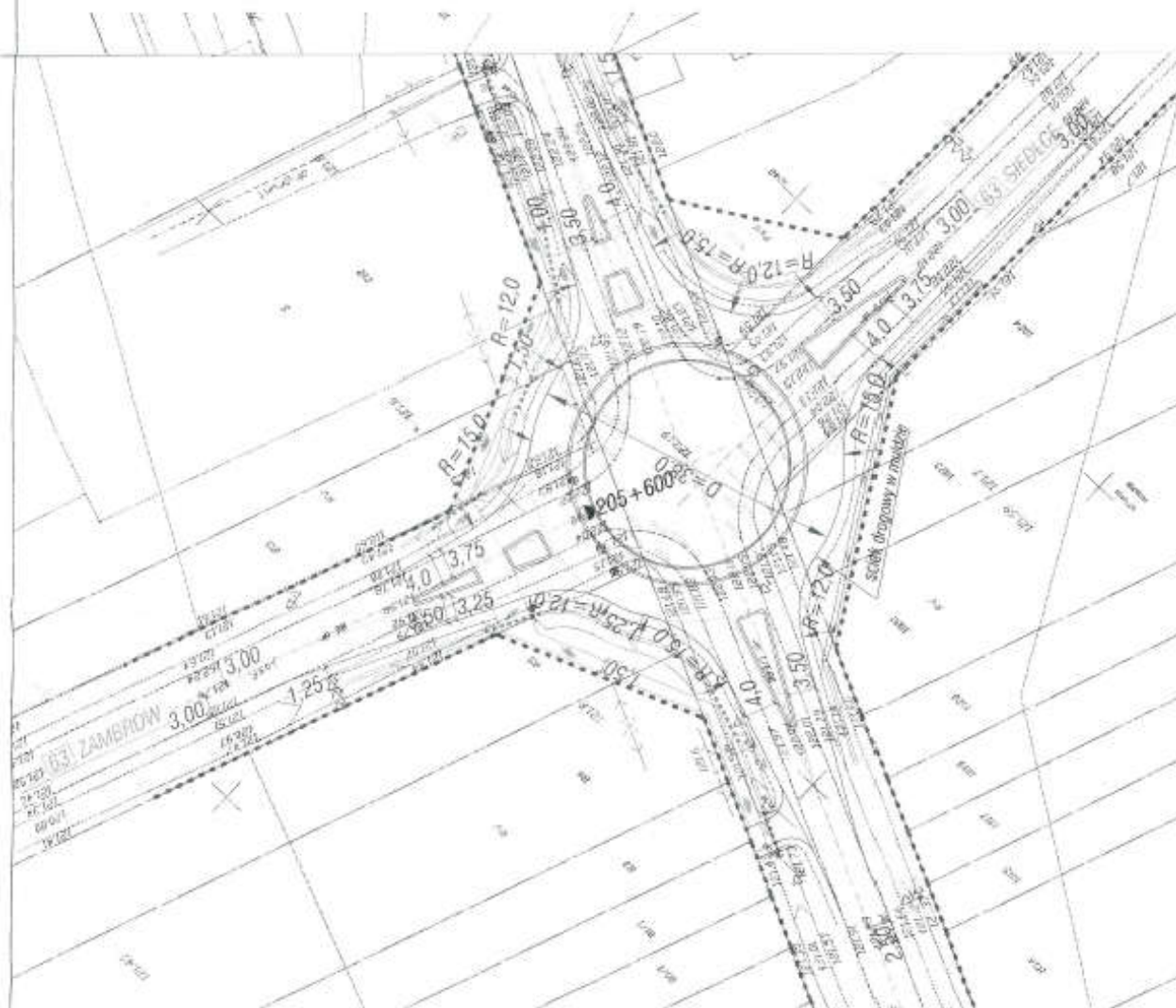
Zamierzanie budowlane:
ROZBUDOWA SKRZYŻOWANIA DROGI KRAJOWEJ nr 63
ZAMBROW – SIEDLCE
z DROGĄ WOJEWÓDZKĄ nr 694 MAŁKINIA – CIECHANOWIEC
w m. NUR

Tenar opracowanie:
MATERIAŁY DO DECYZJI O USTALENIU LOKALIZACJI DROGI

Brutto:
OPRACOWANIE WIELOBRANŻOWE

Tytuł rysunku:
PLAN SYTUACYJNY

Stronówka	Imię i nazwisko	Upoważnienie	Podpis
Projektant	mgr inż. ZENOBIA SKUTNIK	Architekt - inżynier i inżynier dróg krajowych 0000 - 238 / 00 / 00	02.11
	mgr inż. RAFAŁ ZWOLIŃSKI		
Opracował	mgr inż. AGNIESZKA GAŁĘSKA		
	techn. PIOTR KURCZYCH		
	techn. TADEUSZ REKOWSKI		
Sprawdzający	mgr inż. JERZY KACZMAREK	Architekt - inżynier 0000 - 238 / 00 / 00	
Nr arch.: 2005/001/20	Stadium: DECYZJA LOKALIZACYJNA	Data: VII-2005	Skala: 1:500
			Nr rys. 2



KT-10
07.08.06

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



Oddział w Warszawie

ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

GDDKiA-O/Wa-B.14.2/176/06

Warszawa, 2006.08.02

„PROFIL” Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 144
02 - 305 Warszawa

dot. konstrukcji wzmocnienia odcinka
 dk nr 63 w m. Nur

W odpowiedzi na pismo L.dz. Profil/B-5/KT-10/2005/001/851/2006 z dnia 19.07.2006 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Warszawie informuje, że uzgadnia sposób wzmocnienia nawierzchni trzema warstwami asfaltowymi o grubości ok. 15 cm - w obrębie projektowanego skrzyżowania **drogi krajowej nr 63** z drogą wojewódzką 694 w m. Nur.

Uzgodniona konstrukcja wzmocnienia nawierzchni drogi krajowej nr 63:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 mm - 4,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 mm - 7,0 cm
- warstwa wzmacniająco-wyrównawcza z betonu asfaltowego (gr. zmienna) - $\geq 4,0$ cm
- istniejąca konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja poszerzeń:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 mm - 4,0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 mm - 7,0 cm
- podbudowa zasadnicza z bet. asfaltowego 0/25mm - 12,0 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie - 20,0 cm
- warstwa ulepszanego podłoża - grunt stabilizowany cementem o $R_m=2,5$ MPa - 15,0 cm
- warstwa odcinająca z piasku - 15,0 cm
- grunt podłoża

W obrębie poszerzenia uzgadnia się geosiatkę o szerokości min. 1,2 m.

Konstrukcję wzmocnienia drogi wojewódzkiej nr 694 należy uzgodnić z Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich.

Do wiadomości:

Rejon Dróg w Siedlcach
 ul. Brzeska 122
 08-110 Siedlce



ZACZYN DOKŁADU

mgr inż. Sławomir Demachowski

ARCADIS Profil Sp. z o.o.
 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
 ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM
 dnia 07.08.06 podpis 02.11

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
w WARSZAWIE
Departament Nieruchomości i Infrastruktury
ul. Ks. J. Kłopotowskiego 5
03-718 Warszawa

Warszawa, 18 lipca 2006 r.

DT
2406.08.16
B-C
2006-08-16

Profil Sp. z o.o.

Grupa ARCADIS Polska

Al. Jerozolimskie 144

02-305 WARSZAWA

NI.II.5417/694 - 423/06

OPINIA TECHNICZNA

Obiekt: droga krajowa nr 63 - rondo na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 694 w miejscowości Nur

Faza: plan sytuacyjny projektu budowlanego

Departament Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego zawiadamia, że po zapoznaniu się z przedstawioną dokumentacją uzgadnia bez uwag w zakresie rozwiązań geometrycznych plan sytuacyjny projektu budowlanego (w zakresie drogi wojewódzkiej nr 694) budowy ronda na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 63 i drogi wojewódzkiej nr 694 w miejscowości Nur.

Projekty organizacji (stałej i na czas budowy) w zakresie drogi wojewódzkiej podlegają zaopiniowaniu w tutejszym Departamencie.

Szczegóły techniczne i konstrukcyjne w zakresie drogi wojewódzkiej nr 694 należy uzgodnić w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Kruczkowskiego 3.

Opinia ważna wraz z rysunkiem

do wiadomości:

1. Urząd Gminy Nur
18-322 Nur
2. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

Sprawę prowadzi:
Ryszard Kubicki tel. (0-22) 5979840

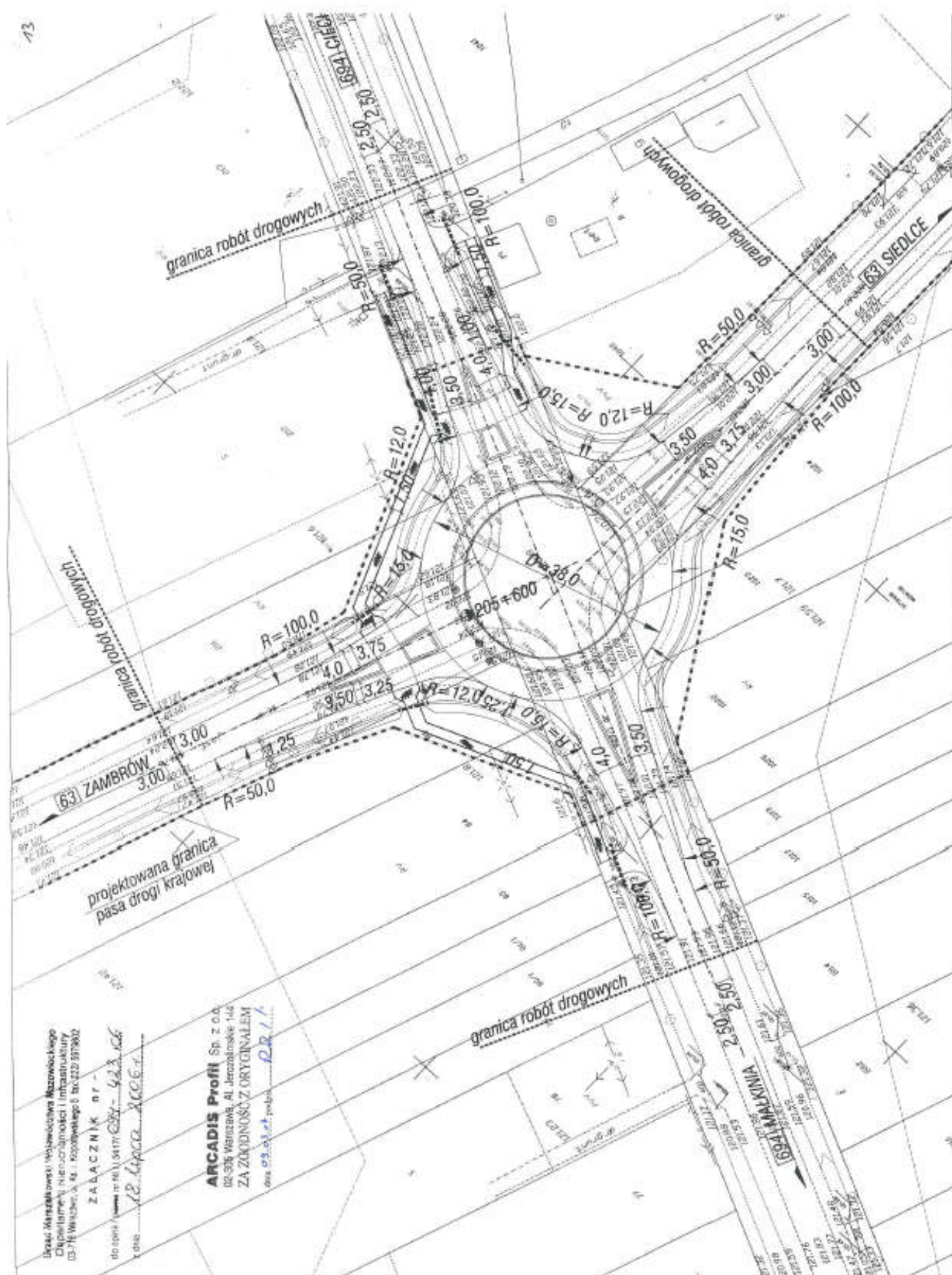
Zastępca
Ryszard Sielecki
Ryszard Sielecki

ARCADIS Profil Sp. z o.o.
02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

dnia 09.03.07 podpis *RD 11*



URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
wdrożył i stosuje system zarządzania jakością potwierdzony Certyfikatem
wydanym przez Jednostkę Certyfikacyjną TÜV NORD CERT za zgodność z normą DIN EN ISO 9001:2000





Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie

ul. Kruczkowskiego 3 00-380 Warszawa

tel. 628-31-73, 621-11-48, fax 629-71-96

www.mzdw.pl e-mail dyrekcja@mzdw.pl

WU - 63/694 - 5460 - 1956 /2006

Warszawa, dnia 16.08.2006r.

KT-10
25.08.06

B-5
2006-08-29

Profil Sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa
tel. (0 22) 823 63 88
fax. (0 22) 823 69 05

dot.: pisma PROFIL/B-5/KT-10/2005/001/938/2006 z dnia 08.08.2006r.

Nawiązując do pisma PROFIL/B-5/KT-10/2005/001/938/2006 Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich uzgadnia załączoną propozycję wzmocnienia konstrukcji nawierzchni i konstrukcji poszerzeń dla przebudowy skrzyżowania drogi krajowej Nr.63 z drogą wojewódzką Nr.694.

Proponujemy, aby na projektowanych poszerzeniach istniejącej konstrukcji zastosować geokompozyt zamiast geosiatki.

Z uwagi na planowaną przebudowę grogi Nr.694 polegającą między innymi na poszerzeniu jezdni z 5,0 m do 6,0 m wnioskujemy, aby w projektowanych granicach robót zaprojektować jezdnię o docelowej szerokości 6,0 m. Skosy włączające projektowaną jezdnię do istniejącej jezdni należy zaprojektować poza „granicami robót drogowych”

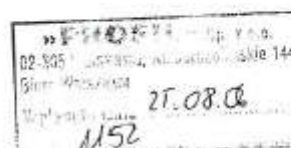
Zastępca Dyrektora
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

mgr inż. Krzysztof Kondraciuk

Do wiadomości:

Region Dróg Węgrów-Siedlce

ARCADIS Profil Sp. z o.o.
02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM
dnia 03.02.07 podpis R.R.11



GDDKiA-O/WA.T.9/407/p/52/2006

Warszawa dnia 03.11.2006r.

PROFIL SP. Z. O. O.
AL. JEROZOLIMSKIE 144
02-305 WARSZAWA

KLAUZULA ROZPATRZENIA PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU
NR T.9.4080 / 442 / 114 / 2006

Działając w oparciu o art. 10 ust.3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2003r. Nr 58 poz. 515, z późniejszymi zmianami) oraz §3 ust. 1, pkt 3, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r., w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z dnia 2003r. Nr 177 poz. 1729), po rozpatrzeniu projektu organizacji ruchu na drodze krajowej nr 63 o nazwie: „Projekt rozbudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 63 Zambrów – Siedlce z drogą wojewódzką nr 694 Małkinia – Ciechanowiec w m. Nur” przedłożonego przez firmę Profil Sp. z o. o. z siedzibą Al. Jerozolimskie 144, 02-305 Warszawa

Przedmiotową organizację ruchu zatwierdzam w całości ze zmianami naniesionymi
kolorem czerwonym

ARCADIS Profil Sp. z o.o.
 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144
 ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM
 dnia 09.03.07 podpis *RL 1/*

03.11.2006
 (Data)

DYREKTOR ODDZIAŁU
[Podpis]
 inż. Wojciech Dąbrowski
 (Podpis)

1. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa istniejącego skrzyżowania zwykłego drogi krajowej nr 63 relacji Siedlce–Zambrów i drogi wojewódzkiej nr 694 relacji Ciechanowiec–Małkinia na skrzyżowanie typu małe rondo o średnicy zewnętrznej 38,0 m.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w miejscowości Nur, gmina Nur, powiat ostrowski, województwo mazowieckie.

Kilometr skrzyżowania po drodze krajowej: 205+614. Inwestycja obejmuje wloty dróg na długości po około 60-65 m każdy.

Inwestycja jest zgodna z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.

2. Inwestor.

Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25.

3. Jednostka projektująca.

Projekt został wykonany przez Profil Sp. z o.o., 02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144.

4. Podstawa opracowania.

Projekt opracowano na podstawie umowy 88/2003 z dn. 08.12.2003 r., w oparciu o:

- mapę sytuacyjno – wysokościową do celów projektowych w skali 1:500, wykonaną przez geodetę uprawnionego inż. Marka Tomiczaka, zaśw. M.G.P.iB. nr 7022, i przyjętą do zasobów Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Ostrowi Mazowieckiej w dn. 17.10.2006 pod numerem ewidencyjnym 2615-1-25/2006,
- własne pomiary uzupełniające,
- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – GDDP, IBDiM 1997,
- Katalog Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – GDDP, IBDiM 2001,
- Dokumentację geotechniczną, wykonaną przez GEOTECH Rzeszów w 05.2006 r.,
- Uzgodnienia z Inwestorem,

4.1. Obowiązujące przepisy w zakresie projektowania inwestycji:

- Ustawa z dn. 27.04.01 r. – Prawo ochrony środowiska, z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dn. 27.03.03 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dn. 07.07.94 r. – Prawo budowlane, z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dn. 21.03.85 r. o drogach publicznych, z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie z dn. 02.03.99 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

5. Stan istniejący.

Przedmiotem opracowania jest wykonanie projektu budowlanego rozbudowy skrzyżowania drogi krajowej nr 63 z drogą wojewódzką nr 694. Skrzyżowanie położone jest w m. Nur, Gmina Nur, w powiecie ostrowskim, województwie mazowieckim.

Teren wokół skrzyżowania znajduje się w otoczeniu gruntów ornych i nieużytków. Jedynie przy południowo – wschodniej granicy skrzyżowania (dz. 1040) znajduje się częściowo rozebrany drewniany budynek mieszkalny, a w głębi – budynek murowany do obsługi budowanej stacji tankowania gazu.

Krzyżujące się na skrzyżowaniu drogi posiadają przekroje szlakowe: droga krajowa szer. 6.0 m, wojewódzka: 5.0 m, bez urządzeń dla ruchu pieszego. Odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych.

Na obecnym skrzyżowaniu droga krajowa (z pierwszeństwem przejazdu) przebiega w łuku, co przy ograniczeniach widoczności i długich prostych odcinkach dojazdowych podporządkowanej drogi wojewódzkiej, jest rozwiązaniem wypadkogennym.

Na podstawie wyników badań nawierzchni i podłoża stwierdzono, iż nawierzchnia jezdni na wlotach składa się z 2 warstw z mieszanek mineralno-bitumicznych o grubości od 3,0 do 5,0cm, a łączna grubość warstw bitumicznych wynosi 8,0cm. Pod warstwami z betonu asfaltowego nawiercono 7,0cm warstwę kruszywa smołospoinowanego. Podbudowę jezdni stanowi bruk z kamieni polnych gr. 15,0cm na podłożu żwirowym gr. 30,0cm i z piasku grubego gr. 60,0cm. Dolne warstwy podłoża gruntowego w koronie drogi stanowi żwir zakwalifikowany do grupy nośności G1.

W otworach badawczych zlokalizowanych poza koronami dróg stwierdzono iż górne warstwy stanowi nasyp niekontrolowany w postaci humusu i piasku natomiast dolne warstwy stanowią piaski średnie i gliny piaszczyste i pylaste. Grunty we wszystkich otworach zaliczono do grupy nośności G3.

6. Rozwiązania projektowe.

6.1. Korekty układu sytuacyjno – wysokościowego.

Zaprojektowano rozbudowę skrzyżowania dróg na małe rondo jednopasowe o średnicy zewnętrznej 38.0 m, z rozdzieleniem wyspami kierunków ruchu na wszystkich wlotach i poniższych parametrach:

- szerokości wlotów: 3,50 m (zawężone oznakowaniem poziomym do 3,25 m,
- szerokości wylotów: 4,00 (zawężone oznakowaniem poziomym do 3,75 m,
- szerokość jezdni pierścieniowej: 4,50m, wewnętrznego pierścienia: 2,0 m,
- promienie wyokrągłeń: 12,0 m / 15,0 m.

Na wlocie z Zambrowa oraz z Ciechanowca zaprojektowano przejścia dla pieszych, szer. 4,0 m, w ciągu projektowanych wzdłuż drogi wojewódzkiej chodników.

Rondo zostanie oświetlone; odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych. Za rowami, jako kompensację za wycinkę kolidujących z inwestycją drzew, zostaną posadzone nowe drzewa, na wyspie centralnej ronda – zieleń niska, krzewy.

6.2. Rozwiązania uwzględniające niepełnosprawnych.

Na przejściach dla pieszych projektuje się obniżony krawężnik jezdni do 2 cm i dojście do przejść pochyleniem całego chodnika. Na całej szerokości przejść zastosowano dwa rzędy (ok. 80 cm) płyt chodnikowych dotykowych. Szczegół rozwiązania przedstawiono w części rysunkowej.

6.3. Projektowane nawierzchnie.

Nawierzchnie zaprojektowano na podstawie:

- Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – GDDP, IBDiM 1997,
- Katalogu Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – GDDP, IBDiM 2001,
- Dokumentacji geotechnicznej, wykonanej przez GEOTECH Rzeszów w 05.2006 r.,
- Rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych... z 02.03.1999;
- Prognozy Ruchu na podstawie Ruchu Drogowego 2000 oraz Generalnego Pomiaru Ruchu 2005 – Transprojekt;
- Uzgodnień z GDDKiA – Oddziałem w Warszawie oraz z Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Warszawie.

6.4. Konstrukcja nawierzchni dróg (projektant mgr inż. Mariusz Siuda)

6.4.1. Obciążenie ruchem

Zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U nr 43 poz.430 z 14.05.1999) do projektowania konstrukcji nawierzchni jako wyjściowy przyjmuje się SDR w przekroju drogi prognozowany dla połowy okresu eksploatacji. Okres eksploatacji projektowany jest na 20 lat.

Analizę ruchu dla potrzeb określenia obciążenia nawierzchni opracowano na podstawie pomiaru w 2005r wykonywanych przez *Transprojekt* Warszawa w ramach pomiaru generalnego. Przy określeniu prognozowanego ruchu dla potrzeb niniejszego opracowania przyjęto jako bazowy ruch w 2005r a współczynniki wzrostu poszczególnych rodzajów pojazdów ciężkich z Prognozy Ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020 opracowanej przez *Transprojekt Warszawa*.

Prognozowany ruch drogowy (2015 roku) na przedmiotowym odcinku drogi nr 63 charakteryzował będzie:

punkt pomiarowy nr 11514 Łęg Nurski - Ceranów

o następującej strukturze rodzajowej pojazdów ciężarowych w przekroju drogi:

- pojazdy ciężarowe bez przyczep – 445 p.rz/d
- pojazdy ciężarowe z przyczepami – 488 p.rz/d
- autobusy – 24 p.rz/d

Liczba osi obliczeniowych 100 KN na dobę na pas obliczeniowy pas ruchu w 10-tym roku (2015) oddania drogi do eksploatacji została obliczona na podstawie wzoru:

$$L=(N_1xr_1+N_2xr_2+N_3xr_3)xf$$

gdzie:

L – liczba osi obliczeniowych na dobę na pas obliczeniowy w 10-tym roku po oddaniu drogi do eksploatacji

f_1 – współczynnik obliczeniowy pasa ruchu

N_1 - SDR samochodów ciężarowych bez przyczep w przekroju drogi w 10-tym roku po oddaniu drogi do eksploatacji

N_2 - SDR samochodów ciężarowych z przyczepami w przekroju drogi w 10-tym roku po oddaniu drogi do eksploatacji

N_3 - SDR autobusów w przekroju drogi w 10-tym roku po oddaniu drogi do eksploatacji

r_1, r_2, r_3 – współczynniki przeliczeniowe na osie obliczeniowe

W obliczeniu przyjęto udział do 20% pojazdów ciężarowych z przyczepami o nacisku osi na jezdnię 115 KN.

Liczba osi obliczeniowych po dobraniu współczynników obliczeniowych wyniesie:

$$L = (445 \times 0,109 + 488 \times 1,95 + 24 \times 0,594) \times 0,5 = 507 \text{ osi/pas/dobę,}$$
 co odpowiada kategorii ruchu KR4 i dla takiej kategorii ruchu projektowana będzie konstrukcja nowa i wzmocnienie istniejących jezdni na wlotach skrzyżowania w ciągu drogi krajowej nr 63 jak i wlotach skrzyżowania w ciągu drogi wojewódzkiej nr 694.

6.4.2. Rozpoznanie nawierzchni

Rozpoznanie nawierzchni istniejącej w obrębie skrzyżowania przeprowadzono na podstawie badań nawierzchni w zakresie odkrywek. Nie badano nośności nawierzchni ze względu na bardzo mały zakres wykorzystywania istniejącej jezdni jako podbudowy pod przyszłe jezdnie ronda oraz na niemożliwość interpretacji wyników ugięć dla znikomej liczby ewentualnych odczytów ugięć.

Badania przeprowadzono jedynie pod kątem rozpoznania rodzaju i grubości warstw istniejącej nawierzchni oraz oceny i klasyfikacji podłoża gruntowego zalegającego pod nawierzchnią jezdni w koronie drogi i w miejscach pod planowane poszerzenia poza koronę drogi. Dla niniejszego opracowania wykorzystano badania wykonane w 05.2006 r przez *GEOTECH Rzeszów*, na zlecenie firmy „PROFIL” Sp. o. o.

Na podstawie wyników stwierdzono, iż nawierzchnia jezdni na wlotach w ciągu drogi krajowej składa się z 2 warstw z mieszanek mineralno-bitumicznych o grubości od 2,5 do 5,0cm, a łączna grubość warstw bitumicznych wynosi 7,5cm. Pod warstwami z betonu asfaltowego nawiercono 7,5cm warstwę kruszywa smołospoinowanego. Podbudowę jezdni stanowi warstwa kruszywa naturalnego (żwir) gr. 39,0cm na podłożu z piasku średniego gr. 40,0cm. Dolne warstwy podłoża gruntowego w koronie drogi stanowi piasek gruby zakwalifikowany do grupy nośności G1.

Na podstawie wyników stwierdzono, iż nawierzchnia jezdni na wlotach składa się z 2 warstw z mieszanek mineralno-bitumicznych o grubości od 3,0 do 5,0cm, a łączna grubość warstw bitumicznych wynosi 8,0cm. Pod warstwami z betonu asfaltowego nawiercono 7,0cm warstwę kruszywa smołospoinowanego. Podbudowę jezdni stanowi bruk z kamieni polnych gr. 15,0cm na podłożu żwirowym gr. 30,0cm i z piasku grubego gr. 60,0cm. Dolne warstwy podłoża gruntowego w koronie drogi stanowi żwir zakwalifikowany do grupy nośności G1.

W otworach badawczych zlokalizowanych poza koronami dróg stwierdzono iż górne warstwy stanowi nasyp niekontrolowany w postaci humusu i piasku natomiast dolne warstwy stanowią piaski średnie i gliny piaszczyste i pylaste. Grunty we wszystkich otworach zaliczono do grupy nośności G3.

6.4.3. Dobór konstrukcji nawierzchni.

Po analizie danych dotyczących nawierzchni istniejących, obciążenia ruchem oraz warunków gruntowych planuje się wzmocnienie nawierzchni istniejących metodą w górę poprzez wykonanie nakładki bitumicznej o grubości wynikającej z koniecznego wzmocnienia, regulacji jezdni w profilu poprzecznym i w niezbędnym zakresie w profilu podłużnym oraz konieczność poszerzenia pasów ruchu.

Grubość nowych warstw bitumicznych dobrano uwzględniając funkcje, jakie spełniać będą w nowej konstrukcji przy założeniu, iż górna część nawierzchni decyduje o odporności na koleinowanie. Łączna grubość nowej warstwy ścieralnej i wiążącej wynosić będzie 11,0cm. Dodatkowo w celu zapewnienia wymaganej nośności jezdni po wzmocnieniu a także prawidłowego spadku poprzecznego jezdni i ułożeniu jednakowej założonej grubości nowych warstw ścieralnej i wiążącej, projektuje się warstwę wyrównawczą - wzmacniającą

z mieszanki mineralno-bitumicznej o zmiennej, ale wymaganej minimalnej grubości 4,0cm. Minimalna całkowita grubość pakietu warstw bitumicznych (warstwa ścieralna, wiążąca i wzmacniająca) wynosić musi 15,0cm. Łączna grubość warstw bitumicznych (warstwy nowe i zalegające w nawierzchni) po wzmocnieniu na istniejącej nawierzchni wynosić będzie 23,0cm, co odpowiada katalogowemu pakietowi warstw bitumicznych dla ruchu kategorii KR4 na podbudowie pomocniczej z kruszywa.

Tam gdzie konieczne jest wykonanie poszerzenia jezdni istniejącej projektuje się całkowicie nową nawierzchnię o podbudowie pomocniczej z kruszywa łamanego i zasadniczej z betonu asfaltowego do podbudów ułożonych na ulepszonym podłożu z gruntu stabilizowanym cementem. Grubość poszczególnych warstw konstrukcji przyjęto jak w katalogu nawierzchni podatnych.

Warstwa ścieralna i wiążąca ułożona będzie na całej szerokością jezdni tj. po wykonaniu warstwy wzmacniająco-wyrównawczej i wykonaniu podbudowy nowych poszerzeń.

Dodatkowo na połączeniu konstrukcji poszerzeń istniejących i projektowanych z nawierzchnią istniejącą przewiduje się zastosowanie geokompozytu (siatka syntetyczna o sztywnych węzłach zespolona z włókniną) – szerokości min. 1,2 m.

Konstrukcja wzmocnienia jezdni istniejącej

- warstwa ścieralna gr. 4,0 cm
beton asfaltowy 0/12,8 wg SST D.05.03.05
- warstwa wiążąca gr. 7,0 cm
beton asfaltowy 0/16 wg SST D.05.03.05
- warstwa wzmacniająco – wyrównawcza gr. min. 4,0 cm
beton asfaltowy wg SST D.04.08.01
- istniejąca konstrukcja jezdni

Konstrukcja nowa poszerzeń

- warstwa ścieralna gr. 4,0 cm
beton asfaltowy 0/12,8 wg SST D.05.03.05
- warstwa wiążąca gr. 7,0 cm
beton asfaltowy 0/16 wg SST D.05.03.05
- podbudowa zasadnicza gr. 12,0 cm
beton asfaltowy 0/25 wg SST D.04.07.01
- podbudowa pomocnicza gr. 20,0 cm
kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie wg SST D.04.04.02
- ulepszone podłoże gr. 15,0 cm
grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5$ MPa wg SST D.04.05.01
- warstwa odcinająca z piasku gr. 15,0cm
- grunt podłoża

Całą nową nawierzchnię ograniczono krawężnikiem betonowym 20 x 30 cm wg SST D.08.01.01, ustawionym jako opór (jedynie na przejściach dla pieszych ze światłem +2 cm), na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 i ławie betonowej z oporem.

Konstrukcje oraz połączenia powyższych elementów pokazano na szczegółach.

6.5. Pierścień ronda.

Pierścień ronda występuje częściowo na istniejącej jezdni, a częściowo na projektowanych poszerzeniach. W związku z tym zaprojektowano poniższe konstrukcje:

- na istniejącej jezdni:
 - beton B-40 wg SST D.05.03.04 - gr. 22 cm,
 - chudy beton wg SST D.04.06.01 - gr. 15-29 (średnio ~25) cm,
 - istniejąca konstrukcja nawierzchni.
- na projektowanych poszerzeniach:
 - beton B-40 wg SST D.05.03.04 - gr. 22 cm,
 - chudy beton wg SST D.04.06.01 - gr. 15-29 (średnio ~25) cm,
 - podbudowa pomocnicza - gr. 15 cm
 - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie wg SST D.04.04.02,
 - ulepszone podłoże - gr. 15 cm
 - grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5$ MPa wg SST D.04.05.01,
 - warstwa odcinająca z piasku - gr. 15 cm,
 - grunt podłoża.

Pierścień ograniczono:

- od strony jezdni: krawężnikiem kamiennym 20 x 25 cm wg SST D.08.01.02, ułożonym na płask, na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 i ławie betonowej z oporem,
- od strony wyspy centralnej: krawężnikiem kamiennym 20 x 35 cm wg SST D.08.01.02, ustawionym ze światłem +15 cm, na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 i ławie betonowej z oporem.

Konstrukcje oraz połączenia powyższych elementów pokazano na szczegółach.

6.6. Wyspy.

Na wlotach wszystkich dróg na rondo zaprojektowano wyspy kanalizujące ruch. Na wlotach z Zambrowa oraz z Ciechanowca pełnią one dodatkowo funkcję azyli na przejściach dla pieszych. Wszystkie wyspy występują na istniejącej nawierzchni, w związku z czym ich konstrukcję zaprojektowano następująco:

- betonowa kostka brukowa (czerwona) - gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piask. 1:4 wg SST D.05.03.23a - gr. 3 cm,
- podbudowa z chudego betonu wg SST D.04.06.01 - gr. średnio 25 cm,
- istniejąca nawierzchnia.

Wyspy ograniczono krawężnikiem betonowym 20 x 30 cm wg SST D.08.01.01, ustawionym ze światłem +12 cm), na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 i ławie betonowej z oporem.

Konstrukcje oraz połączenia powyższych elementów pokazano na szczegółach.

6.7. Chodniki.

Wzdłuż drogi wojewódzkiej zaprojektowano chodniki o poniższej konstrukcji:

- betonowa kostka brukowa (szara) - gr. 8 cm,
- podsypka cem.-piask. 1:4 wg SST D.05.03.23a - gr. 3 cm,
- grunt stab. cementem $R_m=1,5$ MPa wg SST D.04.05.01 - gr. 10 cm.

Chodnik ograniczyć obrzeżem betonowym 8x30 cm ze światłem, uzależnionym od pochylenia poprzecznego chodnika (patrz szczegóły).

Przy przejściach dla pieszych w miejsce kostki zastosowano dwa rzędy płyt dotykowych w kolorze żółtym.

Konstrukcje oraz połączenia powyższych elementów pokazano na szczegółach.

6.8. Zjazdy.

W miejscu istniejących zjazdów zaprojektowano zjazdy o szerokości 3.0m, promieniu wykroglenia przy jezdni $R=3.0$ m i poniższej konstrukcji:

- | | |
|---|-------------|
| - betonowa kostka brukowa (czerwona) | - gr. 8 cm, |
| - podsypka cem.-piask. 1:4 wg SST D.05.03.23a | - gr. 3 cm, |
| - ulepszone podłoże | - gr. 15 cm |
| grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5$ MPa wg SST D.04.05.01, | |
| - warstwa odcinająca z piasku | - gr. 15cm. |

Chodnik ograniczyć obrzeżem betonowym 8x30 cm, ustawionym jako opór.

Konstrukcje oraz połączenia powyższych elementów pokazano na szczegółach.

6.9. Wyburzenia, ziemia urodzajna, roboty ziemne.

Wyburzenia.

W zakres robót niniejszej inwestycji wchodzi roboty rozbiórkowe elementów dróg (nawierzchnia dróg na środku skrzyżowania w promieniu 10 m, fragmenty nawierzchni pod projektowane krawężniki wysp), demontaż oznakowania pionowego, demontaż rur pod istniejącymi zjazdami.

Połączenie projektowanej nawierzchni z istniejącymi nawierzchniami dróg krajowej i wojewódzkiej wymaga frezowania istniejących nawierzchni na długości 5 m.

Ziemia urodzajna.

Przyjęto zdjęcie darni grubości 25 cm z pasów istniejących rowów oraz zdjęcie ziemi urodzajnej grubości 25 cm z wszystkich pozostałych powierzchni, które nie są przykryte nawierzchniami, w granicach projektowanych robót. Rzeczywistą grubość istniejącej darni oraz ziemi urodzajnej należy ustalać na bieżąco, podczas wykonywania prac, a objętość zdjętej darni i ziemi urodzajnej policzyć z wykonanych niwelacji: zerowej i po zdjęciu darni i ziemi urodzajnej.

Projektowane skarpy należy umocnić poprzez humusowanie warstwą ziemi urodzajnej grub. 10cm i obsiew nasionami traw. Przeciwskarpy rowów o pochyleniu 1:1 należy umocnić ażurowymi płytami EKO, a następnie otwory w płytach wypełnić humusem i obsiać nasionami traw.

Zagospodarowanie pozostałych pasów zieleni przedstawiono w Projekcie zieleni.

Roboty ziemne.

Wielkość robót ziemnych obliczono przy założonych grubościach istniejących warstw poszczególnych nawierzchni oraz przyjętej grubości ziemi urodzajnej. Wielkości te należy skorygować wg niwelacji: zerowej i po zdjęciu ziemi urodzajnej oraz po robotach rozbiórkowych.

Roboty ziemne obejmują:

- wykonanie wykopów,
- wykonanie nasypów.

Przekroje do robót ziemnych przedstawiono na rysunkach.

6.10. Rowy a zjazdy i chodniki.

W ciągu rowów pod trzema zjazdami do działek, a także w pięciu miejscach pod lub obok chodnika, zaprojektowano ułożenie rur średnicy 400 mm, wykonanych z polietylenu o minimalnej wymaganej wytrzymałości wg ISO 9080-2: MRS = 80 MPa (PE 80), o ściankach grubości min. 36 mm.

Rury posadzić na fundamencie z gruntu stabilizowanego cementem $R_m = 5$ MPa, gr. 35 cm. Na wlocie i wylocie rury przyciąć do kształtu skarpy od zjazdu, skarpe tę ubezpieczyć płytami betonowymi ażurowymi EKO 60x40x10 cm, analogicznie jak przeciwskarpy o pochyleniu 1:1.

Lokalizację rur przedstawiono na rysunkach.

7. Organizacja ruchu.

Dla całego rozbudowywanego odcinka wykonano projekt organizacji ruchu, uwzględniający oznakowanie poziome, pionowe i elementy bezpieczeństwa ruchu. Projekt stałej organizacji ruchu zawarto w odrębnym tomie.

Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym Wykonawca winien uzyskać zatwierdzony projekt tymczasowej organizacji ruchu.

8. Elementy bezpieczeństwa ruchu.

W projekcie organizacji ruchu zastosowano poniższe elementy bezpieczeństwa ruchu:

- wyspy kanalizujące wloty oznakowano słupkami przeszkodowymi U-5a ze znakami C-9,
- na wyspie centralnej ronda zastosowano aktywne tablice prowadzące U-3a.

9. Oświetlenie

W projekcie oświetlenia ujęto oświetlenie ronda oraz wlotów krzyżujących się dróg: krajowej i wojewódzkiej.

10. Teletechnika

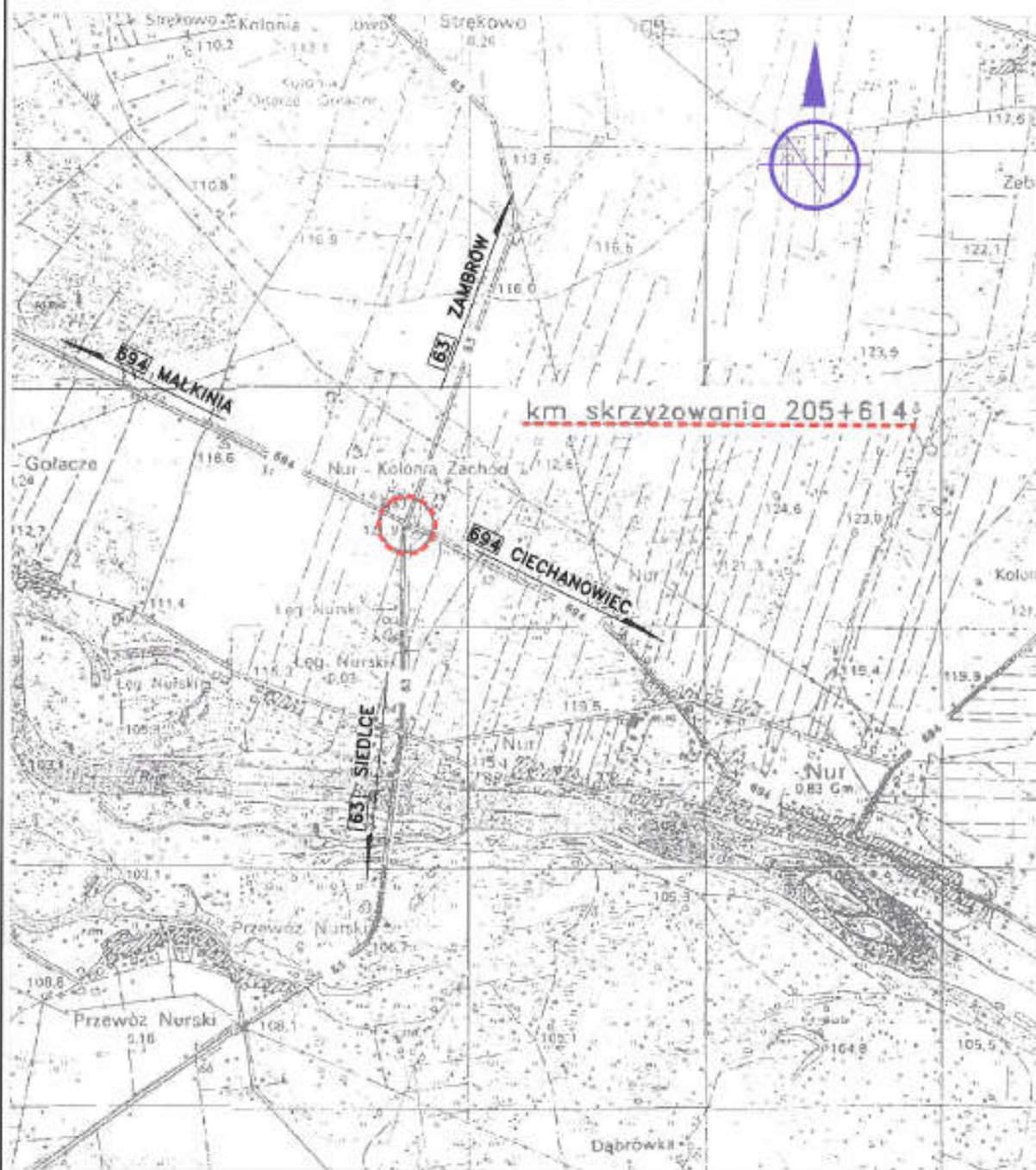
Projekt zawiera przebudowę istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej ze względu na kolizje ze zmieniającym układem drogowym.

11. Zieleń

Projekt obejmuje wycinkę części drzew – kolidujących z inwestycją oraz nasadzenia nowej zieleni - w rejonie skrzyżowania dróg, wzdłuż chodników i w miejscach wydzielonych pod zieleni (rondo).

R Y S U N K I

Rysunek nr 1: - Plan orientacyjny, skala 1:25.000	str. 29
Rysunek nr 2: - Projekt Zagospodarowania Terenu – Plansza zbiorcza, skala 1:500	str. 30



Rys. 1 Plan orientacyjny
skala 1:25000