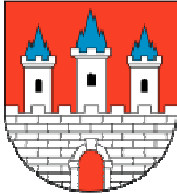



STADIUM:	KONCEPCJA		
TEMAT:	Poprawa dostępności komunikacyjnej dla strefy przemysłowej „Mszczonowska”		
ADRES:	Miasto Rawa Mazowiecka		
REALIZACJA:	<p>na działkach o nr ewidencyjnych:</p> <p>- 169, 180, 181, 179/2, 94, 179/1- obręb 0002; Miasto Rawa Mazowiecka Jednostka ewidencyjna 101301_1.</p> <p>- 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 31/2, 32/2, 33/2, 30/2, 29/2, 28/2, 27/2, 26/2, 25/2, 25/1, 34/4, 35/1, 49/1, 50/1, 51/1, 52/1, 53, 54, 55/2, 55/3, 56/2, 56/3, 57, 58/2, 58/3, 1, 59, 60/3, 61, 62, 66/2, 65/2, 65/1, 66/1, 67/1, 81/13, 217/1, 217/2, 216, 215, 214/2, 214/1, 213/2, 213/1, 70/7, 69, 68, 81/5, 81/8, 81/7, 81/6, 123/1, 123/2, 221/2, 221/3, 221/5, 173, 81/2, 91/1, 92/1, 93/1, 94/5, 93/2, 94/2- obręb 0003; Miasto Rawa Mazowiecka Jednostka ewidencyjna 101301_1.</p> <p>- 435, 436, 437, 438, 439, 440/2, 441/2, 442, 443/1, 444/1, 449/2, 1114, 450, 452, 453/2, 1091, 457, 1121, 462/8, 463, 465, 466/2, 467/2, 470/2, 471/3, 472/1, 474, 475, 476/9, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 530/1, 531, 532, 533, 534, 535, 1106, 539, 540, 541/2, 541/1, 542, 543, 571, 544, 633, 1086/1, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 658, 678, 677, 675, 1062/2, 627/1, 626/1 - obręb Pukinin; Gmina Rawa Mazowiecka Jednostka ewidencyjna 101304_2.</p>		
SKŁAD ZAWARTOŚCI:	PROJEKT KONCEPCYJNY		
BRANŻA:	DROGOWA		
PROJEKTOWAŁ:	inż. Jan Zawadzki upr. bud. nr: LOD/1059/PWOD/08 czł. Ł.OIIB: ŁOD/BD/8628/09 w spec: drogowej		
SPRAWDZIŁ:	mgr inż. Tomasz Zawadzki upr. bud. nr: SLK/6122/PWBD/15 czł. Ś.OIIB: SLK/BD/9235/15 w spec: inżynierskiej drogowej		
INWESTOR:	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p>Miasto Rawa Mazowiecka</p> <p>Plac Marszałka J. Piłsudskiego 5</p> <p>96-200 Rawa Mazowiecka</p> </div> </div>		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Projekty i Nadzory Drogowe</p> <p>Jan Zawadzki</p> <p>92-434 Łódź, ul. Maćka z Bogdańca 3 m 18, tel.: 600 38 38 80, e - mail: j.zawadzki@op.pl</p> </div>  </div>		
DATA	KATEGORIA OBIEKTU	ZLECENIE	Egz.
Czerwiec 2020r.	XXV; XXVIII	Umowa z dnia 13.08.2019r.	1

SPIS TREŚCI

I. Część opisowa	4
1. Część ogólna	4
1.1 Nazwa obiektu budowlanego.....	4
1.2 Nazwa inwestora	4
1.3 Nazwa jednostki projektowej	4
1.4 Podstawa formalno-prawna opracowania	4
1.5 Podstawy techniczne oraz materiały wyjściowe i archiwalne	4
2. Przedmiot, cel i zakres opracowania	5
2.1 Przedmiot opracowania	5
2.2 Zakres inwestycji.....	5
2.3 Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego.....	6
2.4 Lokalizacja inwestycji, stan formalno – prawny terenu	6
3. Analiza powiązań komunikacyjnych.....	6
4. Istniejący stan zagospodarowania terenu	7
4.1 Zagospodarowanie istniejącego terenu.....	7
4.2 Infrastruktura techniczna	8
5. Terenowe uwarunkowania realizacyjne.....	8
5.1 Warunki wynikające z dokumentów planistycznych i projektowych	8
6. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	8
6.1 Granice terenu objętego opracowaniem.....	8
6.2 Projektowany układ drogowy	9
6.2.1 Parametry techniczne.....	9
6.2.2 Rozwiązanie sytuacyjne	9
6.2.3 Profil podłużny.....	10
6.2.4 Konstrukcja nawierzchni:.....	10

6.3	Obsługa przyległego terenu	11
6.4	Organizacja ruchu	11
7.	Odwodnienie	11
8.	Infrastruktura techniczna	11
8.1	Przebudowy infrastruktury technicznej - przebudowa kolizji.....	11
9.	Wpływ obiektu na środowisko naturalne.....	12
10.	Obszar oddziaływania obiektu (zgodnie z art. 3 pkt 20 Ustawy Prawo Budowlane)	12
11.	Wymagania higieniczno sanitarne	12
12.	Dokumentacja fotograficzna obrazująca newralgiczne miejsca, warunki terenowe	12
13.	Uzgodnienia z zarządcami dróg.....	16
II.	Część rysunkowa.....	24

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Część ogólna

1.1 Nazwa obiektu budowlanego

Przedmiotem inwestycji jest przedstawienie koncepcyjnych rozwiązań poprawy dostępności komunikacyjnej dla strefy przemysłowej „Mszczonowska” w Rawie Mazowieckiej.

1.2 Nazwa inwestora

Inwestorem jest Miasto Rawa Mazowiecka, 96-200 Rawa Mazowiecka; pl. Marszałka Józefa Piłsudskiego 5, 96-200.

1.3 Nazwa jednostki projektowej

Projekty i Nadzory Drogowe Jan Zawadzki ul. Maćka z Bogdańca 3 m. 18 92-434 Łódź.

1.4 Podstawa formalno-prawna opracowania

Formalną podstawą opracowania jest Umowa zawarta pomiędzy Miastem Rawa Mazowiecka, a firmą Projekty i Nadzory Drogowe Jan Zawadzki ul. Maćka z Bogdańca 3 m. 18 92-434 Łódź nr 236/2019 z dnia 13.08.2019 r.

1.5 Podstawy techniczne oraz materiały wyjściowe i archiwalne

Podstawę opracowania stanowią w szczególności:

- Umowa z Zamawiającym,
- Uzgodnienia z Zamawiającym,
- Aktualne numeryczne mapy zasadnicze w skali 1:500,
- Uzupełniające pomiary geodezyjne,
- Normy i wytyczne branżowe,
- Warunki techniczne do zarządców istniejącej infrastruktury technicznej,
- Ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. Nr 19 poz. 115 z 2007 r. z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych, wykonywania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. Nr 202 z 2004 r., poz. 2072 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 0, poz. 687 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r. poz. 430 z późn. zm.),
- Ustawa z dn. 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity Dz. U. Nr 261, poz. 2603 z 2004 r. z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 7 kwietnia 2004r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 109 z 2004 r. poz. 1156 z późn. zm.),

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno - użytkowym (Dz. U. Nr 130 z 2004 r. poz. 1389 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120 z 2003 r., poz. 1133 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717 z 2003 r. z późn. zm.).

Inwestycja będzie realizowana w rozumieniu przepisów ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 0, poz. 687 z późn. zm.).

2. Przedmiot, cel i zakres opracowania

2.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przedstawienie koncepcyjnych rozwiązań poprawy dostępności komunikacyjnej dla strefy przemysłowej „Mszczonowska” w Rawie Mazowieckiej

2.2 Zakres inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest poprawa dostępności komunikacyjnej dla strefy przemysłowej „Mszczonowska” w Rawie Mazowieckiej. Planuje się budowę drogi gminnej klasy Z na odcinku od ul. Mszczonowskiej do drogi wojewódzkiej nr 707 w Rawie Mazowieckiej (długości ok. 2,978 km). Początek drogi przewidziano jako skrzyżowanie z ul. Mszczonowską. Przebieg w planie nowej drogi przewidziano wzdłuż torowiska kolejki wąskotorowej. Od km 0+272,31 przebieg drogi przecina pas drogi krajowej S8. Przyjęto przejście na drugą stronę drogi krajowej poprzez istniejący wiadukt, wykorzystywany do chwili obecnej jako wiadukt kolejowy. Z uwagi na jego parametry koniecznym jest przybliżenie się do torowiska kolejki na odległość minimalną 0.58 m. oraz niezbędnym jest przebudowanie części torowiska (przybliżenie toru do ściany wiaduktu). W dalszej kolejności nowoprojektowana droga przecina tor kolejki wąskotorowej i przebiega na jego południową stronę. Dalszy ciąg drogi poprowadzony równolegle do torowiska, łuk w kierunku południowym oraz skrzyżowanie z ul. Białą stanowiącą ciąg drogi wojewódzkiej nr 725. Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu przewidziano rondo turbinowe z pasami segregacyjnymi o średnicy 40m. W związku z planowaną inwestycją zmodernizowane zostanie również skrzyżowanie ul. Białej z ul. Aleksandrówka. Na odcinku od ul. Mszczonowskiej do ul. Białej i ul. Aleksandrówki przewidziano budowę ciągu pieszo- rowerowego. Dalszy ciąg drogi przebiega w kierunku południowym a następnie południowo-zachodnim. Przewidziano tradycyjne czterowłotowe skrzyżowanie z ulicą bez nazwy aż do końca opracowania (km 2+977,67), tj. skrzyżowania z ul. Zamkowa Wola (ciąg drogi wojewódzkiej nr 707). Wykonanie skrzyżowania planuje się w formie ronda o śr. zewnętrznej 40,77 m o trzech wlotach z wyspami segregacyjnymi.

Zakres inwestycji obejmuje również m.in:

- wykonanie rozbiórki nawierzchni i elementów drogowych znajdujących się w granicach pasa drogowego,
- budowę układu drogowego w zakresie: jezdni, ciągu pieszo-rowerowego, zjazdu do posesji,
- wycinki kolizyjnej zieleni, urządzenie trawników, zieleńców,
- budowę kanalizacji deszczowej z wpustami drogowymi oraz zbiornika chłonno-odparowującego,

- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wykonanie elementów stałej organizacji ruchu.
- budowę oświetlenia ulicy,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej,

2.3 Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Celem niniejszego opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej na etapie koncepcji, która posłuży do wyboru optymalnych rozwiązań projektowych dla realizacji przedsięwzięcia drogowego. Celem inwestycji jest utworzenie alternatywnego połączenia drogowego ciągów drogowych krajowej S8, wojewódzkich 707 oraz 725 z drogami powiatowymi i gminnymi na terenie Miasta Rawa Mazowiecka. Priorytetem zadania jest wyprowadzenie z centrum miasta ciężkiego ruchu tranzytowego udającego się w kierunkach Warszawa, Katowice, Biała Rawska, Nowe Miasto, Opoczno. Efektem finalnym przeprowadzonej inwestycji będzie poprawa dostępności komunikacyjnej dla strefy przemysłowej „Mszczonowska” a zarazem poprawa bezpieczeństwa drogowego na terenie Miasta Rawa Mazowiecka.

2.4 Lokalizacja inwestycji, stan formalno – prawny terenu

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie łódzkim, powiecie rawskim, w miejscowości Rawa Mazowiecka.

Spis działek objętych przedmiotową inwestycją:

TABELA 1 OBSZAR INWESTYCJI

Lp.	Jednostka ewidencyjna	Obręb	Nr działki
1	101301_1 (Rawa Mazowiecka)	0002	169, 180, 181, 179/2, 94, 179/1
2	101301_1 (Rawa Mazowiecka)	0003	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 31/2, 32/2, 33/2, 30/2, 29/2, 28/2, 27/2, 26/2, 25/2, 25/1, 34/4, 35/1, 49/1, 50/1, 51/1, 52/1, 53, 54, 55/2, 55/3, 56/2, 56/3, 57, 58/2, 58/3, 1, 59, 60/3, 61, 62, 66/2, 65/2, 65/1, 66/1, 67/1, 81/13, 217/1, 217/2, 216, 215, 214/2, 214/1, 213/2, 213/1, 70/7, 69, 68, 81/5, 81/8, 81/7, 81/6, 123/1, 123/2, 221/2, 221/3, 221/5, 173, 81/2, 91/1, 92/1, 93/1, 94/5, 93/2, 94/2
3	101304_2	Pukinin	435, 436, 437, 438, 439, 440/2, 441/2, 442, 443/1, 444/1, 449/2, 1114, 450, 452, 453/2, 1091, 457, 1121, 462/8, 463, 465, 466/2, 467/2, 470/2, 471/3, 472/1, 474, 475, 476/9, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 530/1, 531, 532, 533, 534, 535, 1106, 539, 540, 541/2, 541/1, 542, 543, 571, 544, 633, 1086/1, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 658, 678, 677, 675, 1062/2, 627/1, 626/1

3. Analiza powiązań komunikacyjnych

Przez miasto Rawa Mazowiecka przebiegają ważne drogi krajowe i wojewódzkie:

- Droga krajowa nr S8 (E67),
- Droga krajowa nr 72,
- Droga wojewódzka nr 707,
- Droga wojewódzka nr 725,
- Droga wojewódzka nr 726.

Przez miasto przebiega linia Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała ze stacją Rawa Mazowiecka oraz przystankiem Zamkowa Wola. Na trasie kolejki odbywa się okazjonalny ruch turystyczny.

4. Istniejący stan zagospodarowania terenu

4.1 Zagospodarowanie istniejącego terenu

W zakresie przedmiotowej koncepcji znajdują się następujące elementy zagospodarowania terenu:

- Istniejące ciągi drogowe: ul. Mszczonowska, droga krajowa S8, ul. Biała (droga wojewódzka nr 725), ul. Zamkowa Wola (droga wojewódzka nr 707)
- istniejąca kolej wąskotorowa: Rogowska Kolej Dojazdowa
- rowy melioracyjne,
- kolidujące sieci i urządzenia infrastruktury technicznej, tym: kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, elektro-energetyczna, gazowa, telekomunikacja,
- istniejąca zieleń,
- istniejące posesje prywatne.

Ulica Zamkowa Wola jest drogą wojewódzką nr 707 przebiegającą na terenie województwa łódzkiego i mazowieckiego przez powiaty: skierniewicki, rawski i grójecki. Trasa jest głównym połączeniem drogowym pomiędzy: Skierniewice, Nowy Kawęczyn, Rawa Mazowiecka, Żdźary, Nowe Miasto nad Pilicą. Równocześnie ulica Zamkowa Wola stanowi ważne połączenie komunikacyjne dla ruchu lokalnego związanego z obsługą mieszkańców oraz podmiotów gospodarczych. W miejscu planowanej inwestycji posiada pas drogowy o szerokości ok. 20,0 m i jezdnię o nawierzchni bitumicznej 7,0 m. Ulica jest w dobrym stanie technicznym, jest ogólnie dostępna, brak jest elementów uspokojenia ruchu, jest oświetlona, odwodnienie odbywa się do kanalizacji deszczowej. Parametry funkcjonalno-techniczne dostosowane są do drogi klasy zbiorczej (Z).

Ulica Mszczonowska (Nr 113332E) jest drogą gminną klasy Z, która stanowi ważne połączenie komunikacyjne zarówno z układem dróg wewnętrznych jak i zewnętrznych miasta. Wspólnie z ul. Białą stanowi główny ciąg komunikacyjny, zlokalizowanych przy niej terenów przemysłowych, do węzła drogowego łączącego drogi krajowe DK 72 i S8. W miejscu planowanej inwestycji posiada pas drogowy o szerokości ok. 20,0 m i jezdnię o nawierzchni bitumicznej 7,0 m. Ulica jest w dobrym stanie technicznym, jest ogólnie dostępna, brak jest elementów uspokojenia ruchu, jest oświetlona, odwodnienie odbywa się do kanalizacji deszczowej.

Rogowska Kolej Dojazdowa – linia kolejki wąskotorowej łączącej Rogów z Rawą Mazowiecką i Białą Rawską z 1915 r. wpisana do rejestru zabytków Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków (nr rejestru 1000A, WOPSOZ/410/48/96 z dnia 31.12.1996 r.) . Od 2002 roku jest zarządzana przez Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych. Stan zachowania: zły stan techniczny.

Użytkowanie: okazjonalnie do celów przejazdów turystycznych.

Działki przeznaczone pod inwestycje w przeważającej części są niezagospodarowane i niezabudowane, teren jest płaski z niewielkimi przewyższeniami. Częściowo Porośnięty jest drzewami oraz roślinnością łąkową i polną..

Na całej długości projektowanego odcinka wymagane jest wyznaczenie pasa drogowego oraz budowa nowej geometrii i konstrukcji jezdni.

4.2 Infrastruktura techniczna

Teren objęty opracowaniem posiada istniejącą i projektowaną sieć infrastruktury technicznej. Na podstawie opracowań mapowych oraz inwentaryzacji w terenie stwierdza się występowanie istniejącego uzbrojenia w otoczeniu projektowanego układu drogowego:

- sieć wodociągowa,
- kanalizacja deszczowa,
- kanalizacja sanitarna,
- energetyczna,
- sieć gazowa,
- sieć teletechniczna.

5. Terenowe uwarunkowania realizacyjne

5.1 Warunki wynikające z dokumentów planistycznych i projektowych

Realizacja przedmiotowej inwestycji pociąga za sobą konieczność dostosowania zapisów planu zagospodarowania przestrzennego do wymogów wynikających z przedmiotowej koncepcji.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projekt zakłada wprowadzenie zmian w zagospodarowaniu terenu w zakresie prac inwestycyjnych:

- Wykonanie rozbiórek nawierzchni i elementów drogowych znajdujących się w granicach inwestycji;
- Budowa odcinka drogi klasy Z od ul. Mszczonowskiej do ul. Zamkowa Wola,
- Budowa skrzyżowania z ul. Mszczonowską;
- Budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Białą;
- Budowa ronda na skrzyżowaniu z ul. Zamkowa Wola;
- Przebudowa skrzyżowania ul. Białej z ul. Aleksandrówka;
- Budowa przejazdu kolejowego przez kolejkę wąskotorową;
- Budowę kanalizacji deszczowej z wpustami drogowymi i zbiornikiem chłonnopodparującym;
- Budowa oświetlenia ulicznego;
- Przebudowa kolidujących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;
- Przebudowa ogrodzeń;
- Zapewnienie obsługi istniejących działek – budowa zjazdów na posesję;
- Budowa chodników i ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od ul. Mszczonowskiej do ul. Białej;
- Wycinka kolizyjnej zieleni, nasadzenia, urządzenie trawników i zieleńców;
- Budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- Budowę kanału technologicznego;
- Wykonanie elementów stałej organizacji ruchu.
- Korekta trasy kolei wąskotorowej

6.1 Granice terenu objętego opracowaniem

W ramach budowy drogi należy wyznaczyć nowy pas drogowy, który będzie spełniał wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw. Wstępnie przyjęto szerokość pasa drogowego min. 20,0 m dla drogi klasy Z, który z uwagi na bliskość kolejki i wspólne rozwiązania rowów odwadniających oraz ukształtowanie wysokościowe drogi został miejscowo poszerzony. Szczegółowe linie rozgraniczające

oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości koniecznych do wykonania ze względu na budowę należy opracować na etapie wykonywania projektu budowlanego.

6.2 Projektowany układ drogowy

6.2.1 Parametry techniczne

Projektowana droga zaprojektowana została jako droga gminna klasy Z o następujących parametrach:

Przyjęte parametry techniczne:

- kategoria drogi: droga gminna,
- klasa drogi: droga zbiorcza (Z),
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- kategoria ruchu: KR3,
- przekrój drogi: jednojezdniowa, dwupasowa, przekrój uliczny ograniczony krawężnikami,
- ciąg pieszo-rowerowy: 3,70 m,
- szerokość jezdni: zmienna, min. 6,00 m,
- spadek poprzeczny jezdni: dwustronny 2%, miejscowo na łukach jednostronny 2%,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego,
- zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej.

6.2.2 Rozwiązanie sytuacyjne

Dla realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego niezbędnym będzie uzyskanie odstępstw od przepisów techniczno-budowlanych:

- W zakresie odległości skrzyżowania projektowanej drogi z ul. Białą od istniejących skrzyżowań – par. 9 ust. 1 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DZ.U. z 2016 roku, poz. 124);
- W zakresie odległości budowli od granicy obszaru kolejowego oraz osi skrajnego toru – Art.53. ust. 2 – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2007 Nr 16 poz. 94);

W projekcie przewidziano budowę drogi o szerokości 6,0 m z poszerzeniami. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Mszczonowska do skrzyżowania z ul. Białą zlokalizowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,7 m. Ulica będzie oświetlona, odwodnienie realizowane będzie przez układ wpustów i przykanalików do betonowego ścieku odwadniającego. W okolicy ul. Zamkowa Wola zaproponowano budowę zbiornika chłonna- odparowującego

Ukształtowanie trasy zostało dostosowane do otaczającego terenu, w tym kolejki wąskotorowej. Dla części torowiska przewidziano korektę przebiegu trasy.

Oś drogi zaprojektowano w odcinkach prostych, wyokrąglono je łukami kołowymi o promieniu R= 210,0 m, R= 50,0 m, R= 210,0 m, R= 300,0 m, R= 300,0 m,

W zakresie objętym opracowaniem projektowane są następujące skrzyżowania z drogami publicznymi:

- km 0+000,00 – ul. Mszczonowska,
- km 1+150,00 – ul. Biała,
- km 2+719,00 – ul. Bez nazwy,
- km 2+977,67 – ul. Zamkowa Wola.

Początek opracowania: to km 0+000,00 skrzyżowanie z ul. Mszczonowską. Koniec opracowania: km 2+977,67 skrzyżowanie z ul. Zamkowa Wola. Szerokość pasa drogi jest zmienna, min. 20,0 m z poszerzeniami umożliwiającymi ukształtowanie wysokościowe jezdni.

Przyjęte parametry techniczne skrzyżowania z ul. Mszczonowskiej:

- typ skrzyżowania – trójwylotowe, nieskanalizowane, bez sygnalizacji świetlnej,

- szerokość pasów ruchu na wlotach: 3,50 m – relacja główna, 3,00 m - wloty ul. Mszczonowska,
- przejścia/przejazdy pieszo-rowerowe,
- promienie łuków relacji skrzyżnych – $R = 6,00$ m.

Przyjęte parametry techniczne skrzyżowania z ulicą Białą:

- typ skrzyżowania – małe rondo czterowylotowe, turbinowe z segregacją pasów ruchu,
- promień zewnętrzny ronda – 40,00 m,
- szerokość jezdni ronda – 10,00 m,
- średnica wewnętrzna ronda – 14,00 m,
- szerokość wlotów/wylotów – 3,50-7,00/4,50 m,
- promienie wyokrągłające – wlot: 12,00 m i 15,00 m; wylot: 15,00 m,
- pochylenie jezdni ronda – zmienne,
- nawierzchnia jezdni ronda – bitumiczna,
- nawierzchnia pierścienia przejezdnego – kostka betonowa.

Przyjęte parametry techniczne skrzyżowania z ul. Zamkowa Wola:

- typ skrzyżowania – średnie rondo trójwlotowe, z wyspami segregacyjnymi,
- promień zewnętrzny ronda – 40,77 m,
- szerokość jezdni ronda – 5,00 m,
- średnica wewnętrzna ronda – 30,00 m,
- szerokość wlotów/wylotów – 3,50/4,50 m,
- promienie wyokrągłające – wlot: 12,00 m; wylot: 15,00 m,
- pochylenie jezdni ronda – zmienne,
- nawierzchnia jezdni ronda – bitumiczna,
- nawierzchnia pierścienia przejezdnego – kostka betonowa.

W przebiegu drogi zaprojektowano przejazd kolejowy kolejki wąskotorowej. Z uwagi na znikomy ruch pociągów wstępnie przyjęto kategorię przejazdu C. Kategorię przejazdu należy określić w kolejnych etapach projektowych. Przewidziano montaż sygnalizacji świetlnej obsługującej przejazd. Zgodnie z planem zagospodarowania terenu zaprojektowano odcinkowe bariery energochłonne. Lokalizacja i typ barier zostaną dobrane w kolejnych etapach projektowych.

6.2.3 Profil podłużny

Niweletę drogi poprowadzono tak aby dostosować ją do istniejących spadków podłużnych i zapewnić prawidłowy spływ wody z jezdni. Szczegóły pokazano na rys. nr 4 „*Profile podłużne*”.

6.2.4 Konstrukcja nawierzchni:

6.2.4.1 Założenia projektowe:

- kategoria ruchu KR6,
- krawężniki obustronne, przekrój uliczny,
- podłoże pod konstrukcje nawierzchni doprowadzone do grupy nośności G1,
- głębokość przemarzania gruntu wg pn-81/b-03020 wynosi $h_z = 1.0$ m.

6.2.4.2 Konstrukcja K1 - Nawierzchni jezdni

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA 11 PMB 45/80-55 gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W PMB 25/55-60gr. 8 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC 22P PMB 25/55-60 gr. 16 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej kruszywem C90/3 gr. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR>80%, uziarnienie 0/45, zawartość ziaren pokruszonych lub łamanych C90/3zawartość pyłów UF12 mrozoodporność F7 gr. 17 cm,

- warstwa odsączająca wskaźnik CBR>35%, k10=8m/dobę gr. 15 cm,
- doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 E2>100MPa, Is>1,0.

6.2.4.3 Konstrukcja K2 - Nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC8S gr. 4 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 mm wg WT-4 gr. 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej wg WT-4 gr. 15 cm,
- doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 E2≥80MPa.

Nawierzchnię jezdni na odcinku trasowym ograniczono krawężnikami betonowymi typu ulicznego 15x30x100 cm wyniesionymi na wysokość 12 cm ponad jezdnię i ułożonymi na ławie betonowej z oporem (beton C12/15). Na rondach z ul. Białą oraz ul. Zamkowa Wola zaprojektowano krawężniki kamienne 20x30x100 cm. (C16/20). Ciąg pieszo- rowerowy ograniczony został obrzeżem betonowym 8x30x100 cm na ławie betonowej z oporem (beton C12/15).

6.3 Obsługa przyległego terenu

W celu zapewnienia obsługi przyległego terenu wzdłuż projektowanych dróg przewidziano budowę lub przebudowę zjazdów do poszczególnych działek.

6.4 Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu będzie stanowił odrębne opracowanie.

Docelowa organizacja ruchu powinna być opracowana zgodnie z następującymi aktami prawnymi.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.
- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999r.);

7. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne będą odprowadzane grawitacyjnie do projektowanej kanalizacji deszczowej. Zaprojektowano rów melioracyjny, który będzie odwadniał nasyp drogowy i kolejowy.

8. Infrastruktura techniczna

8.1 Przebudowy infrastruktury technicznej - przebudowa kolizji

W ramach projektu przewidziano przebudowy istniejących sieci infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym układem drogowym:

- kanalizacja deszczowa zlokalizowana w rejonie skrzyżowań z ul. Mszczonowską, ul. Białą
- sieć wodociągowa zlokalizowana w rejonie skrzyżowań z ul. Skierniewicką, ul. Białą - sieć wodociągowa zostanie zabezpieczona rurą ochronną,
- kanalizacja sanitarna zlokalizowana w rejonie skrzyżowań z ul. Mszczonowską

- linie elektroenergetyczne niskiego oraz średniego napięcia - projektowane ciągi kablowe należy zabezpieczyć rurami ochronnymi.

9. Wpływ obiektu na środowisko naturalne

Przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z 09.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010, Nr 213, poz. 1397, z późn. zm.) kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

10. Obszar oddziaływania obiektu (zgodnie z art. 3 pkt 20 Ustawy Prawo Budowlane)

Obszar oddziaływania obiektu - czyli teren wyznaczony w otoczeniu obiektu na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.

Stwierdza się, że projektowana inwestycja ma obszar oddziaływania zamykający się w granicach działek inwestycji.

11. Wymagania higieniczno sanitarne

Projektowana infrastruktura drogowa nie generuje szczegółowych wymagań higieniczno sanitarnych. Inwestycja spełnia wymogi higieniczno sanitarne w rozumieniu ustawy z dnia 14 marca 1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

12. Dokumentacja fotograficzna obrazująca newralgiczne miejsca, warunki terenowe

Skrzyżowanie z ul. Mszczonowską:



Widok od wiaduktu na drodze S8 w stronę ul. Mszczonowskiej:



Wiadukt na drodze S8 widok od strony ul. Mszczonowskiej:



Przejazd drogi technicznej przez torowisko kolei wąskotorowej:



Torowisko kolei wąskotorowej na wysokości przewidzianego nowego przejazdu kolejowego:



Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 725 (ul. Biała) z drogą serwisową oraz zjazd na drogę krajową S8:



Zjazd na drogę serwisową z drogi wojewódzkiej nr 725 (ul. Biała):



Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 725 (ul. Biała) z ul. Aleksandrówka:



Miejsce przewidywanego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 725 (ul. Biała):



Miejsce przewidywanego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 707:



13. Uzgodnienia z zarządcami dróg



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
W ŁODZI

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi
ul. Piłsudskiego 12
90-051 Łódź
tel. 42 616 22 50
fax. 42 616 22 51

UD.746.1.25.2020.PN

RPI
31.03.2020
Cm



Łódź, 27 marca 2020 r.

Urząd Miasta Rawa Mazowiecka
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 5
96-200 Rawa Mazowiecka

Odpowiadając na pismo, znak RPI.271.10.2020. z dnia 07.02.2020 r., które wpłynęło do Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi w dniu 05.03.2020 r. tut. Zarząd informuje, że opiniuje pozytywnie przedłożoną koncepcję wyprowadzenia ruchu samochodów ciężarowych TIR.

Odwodnienie skrzyżowań na drogach wojewódzkich należy projektować, jako rozwiązania niezależne od gestorów kanalizacji deszczowej na terenie miasta Rawa Mazowiecka.

Tut. Zarząd informuje ponadto, że w ramach przedsięwzięć Województwa Łódzkiego będących wieloletnimi programami, projektami lub zadaniami finansowanymi z budżetu województwa łódzkiego brak jest zadań obejmujących przebudowę dróg wojewódzkich, na których w ramach przedłożonej koncepcji planowana jest budowa skrzyżowań. W związku z powyższym realizacja projektu nie może wiązać się z koniecznością ponoszenia kosztów przez zarządcę dróg wojewódzkich.

Z upoważnienia Dyrektora Z.D.W. w Łodzi

NACZELNIK
Wydziału Dróg
mgr inż. Jacek Nowak

www.zdw.lodz.pl

Administratorem danych osobowych jest Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Dane osobowe przetwarzane będą w celu realizacji czynności urzędowych. Więcej informacji znajduje się na stronie internetowej www.zdw.lodz.pl w zakładce „Ochrona danych osobowych” lub w siedzibie ZDW w Łodzi ul. Piłsudskiego 12.



FPKW.2020.040

Rogów, dnia 31 maja 2020 r.

Jan Zawadzki
ul. Maćka z Bogdańca 3 m. 18
92-434 Łódź

dotyczy: wydanie wstępnych warunków technicznych
dla realizacji inwestycji w obszarze kolejowym

Szanowny Panie!

W nawiązaniu do ustaleń ze spotkania roboczego w dniu 28 maja br. w załączeniu przesyłamy wstępne warunki dla realizacji inwestycji w obszarze kolejowym w zakresie nowej drogi miejskiej łączącej ul. Mszczonowską z drogą wojewódzką nr 725 na terenie miasta Rawa Mazowiecka.

z pozdrowieniami,
Przesłany FPKW
Andrzej Wawrzyniak

załącznik:
wstępne warunki techniczne sygn. FPKW.2020.W02 z dnia 31 maja 2020 r.

dla wiadomości:
1. Burmistrz Miasta Rawa Mazowiecka, pl. Piłsudskiego 5, 96-200 Rawa Mazowiecka
2. Zarząd Powiatu Rawskiego, pl. Wolności 1, 96-200 Rawa Mazowiecka

WSTĘPNE WARUNKI TECHNICZNE DLA REALIZACJI INWESTYCJI W OBSZARZE KOLEJOWYM

CZĘŚĆ I – OPIS ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

1.1. Zarządca infrastruktury kolejowej	Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych (FPKW) Zarządca Infrastruktury Kolejowej Kolei Wąskotorowej Rogów – Rawa – Biała Świadectwo Bezpieczeństwa UTK Nr 228/Z1/16 ul. Dworcowa 37 95-063 Rogów
1.2. Wnioskodawca	Jan Zawadzki – Pełnomocnik ul. Maćka z Bogdańca 3 m. 18 92-434 Łódź
1.3. Inwestor	Miasto Rawa Mazowiecka pl. Piłsudskiego 5 96-200 Rawa Mazowiecka
1.4. Lokalizacja	powiat rawski, miasto Rawa Mazowiecka; dz. kol. nr ew. 21 obr. 3
1.5. Nazwa inwestycji	budowa nowej drogi miejskiej z ciągiem pieszym i rowerowym
1.6. Opis inwestycji na obszarze kolejowym	poprowadzenie nowego pasa drogowego wzdłuż toru pod wiaduktem S8 wraz z przejściem nowej drogi przez tor na stronę południową

CZĘŚĆ II – WARUNKI TECHNICZNE PROJEKTOWANIA I WYKONANIA

II.1. Wymagania ogólne projektowania i wykonania

- a. Projekt powinien być zgodny ze wszystkimi obowiązującymi przepisami. Roboty na obszarze kolejowym wykonane powinny być zgodnie z zatwierdzonym projektem, z zachowaniem obowiązujących norm i przepisów.
- b. Projekt wstępny (konsepce) wykonany w oparciu o niniejsze warunki należy uzgodnić z Fundacją Polskich Kolei Wąskotorowych w zakresie zgodności z niniejszym dokumentem poprzez naniesienie stosownej adnotacji. Wnioskodawca przedłoży 2 kpl. dokumentacji do uzgodnienia, z czego jeden zostanie po uzgodnieniu zwrócony do wnioskodawcy a drugi pozostanie w FPKW.
- c. Budowle i urządzenia kolejowe nie mogą zostać naruszone, teren po zakończeniu prac musi być doprowadzony do stanu pierwotnego. Dotyczy to także odtworzenia czystości kruszywa na ławie torowiska w razie jego ewentualnego zanieczyszczenia ziemią lub gruzem, oraz rowów odwadniających.
- d. Inwestor jest odpowiedzialny za pokrycie kosztów ewentualnych szkód (w tym m.in. zapadłisk w torze powstałych na skutek inwestycji) i nieszczęśliwych wypadków spowodowanych budową w stosunku do FPKW lub osób trzecich.
- e. Każdorazowe zajęcie terenu w sposób uniemożliwiający prowadzenie ruchu kolejowego wymaga uzgodnienia z FPKW.
- f. Niniejszy dokument nie zwalnia jednostek projektowania od odpowiedzialności za sporządzone projekty i jest ważny do dnia 31 maja 2023 roku. Dokument dotyczy wyłącznie robót prowadzonych w obszarze kolejowym lub jego bezpośrednim sąsiedztwie.

II.2. Trasa drogi

- a. Przejście pasa drogowego pod wiaduktem S8
- a.1. Prowadzenie pasa drogowego wzdłuż toru kolejowego pod wiaduktem S8 należy zaprojektować równoległe do toru z zachowaniem separacji skrajni drogowej od kolejowej (transporterowej - wys. 5,21 m nad pgs, szer. 3,80 m). Przy projektowaniu należy zachować warunki zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987 z późn. zm., dalej: „Rozporządzenie 987”)
- a.2. Dla poprawienia sytuacji wymiarowej w świetle między przyczółkami wiaduktu dopuszcza się przesunięcie osi toru kolejowego na następujących warunkach:
- a.2.1. Kolejowa skrajnia budowli (transporterowa) nie zostanie naruszona przez żaden z elementów wiaduktu ani nie będzie kolidowała ze skrajnią drogową. Na odcinku na którym krawędź jezdni, chodnika lub ścieżki rowerowej znajduje się w odległości bliższej niż 4,0 m od osi toru przewidzieć ochronne bariery separacyjne.
- a.2.2. Przebudowa toru poprowadzonego w nowym śladzie obejmie odcinek między dwoma sąsiadującymi lukami (nie dopuszcza się wprowadzania kolejnych, nowych luków poziomych) a całe przedsięwzięcie w zakresie branży torowej zostanie przeprowadzone na koszt inwestora. Przebudowę zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Korpus ławy torowiska i nawierzchnia do zabudowy zgodnie z geometrią wg Rozporządzenia 987.
- a.2.3. Przebudowa toru wg poniższych parametrów:
- tor na długości objętej przebudową na szynie typu S49, podkłady strumobetonowe Strunbet typu PS15/SB lub PS15/K na tor 750 mm (lub równoważne), styki łączone na łuki sześciostworowe;
 - podtorze wg warunków określonych w §61 rozporządzenia 987 (w tym wg zarysu zgodnego z rys. 4.1 dla linii kolejowej jednotorowej łącznie z obustronnymi rowami odwadniającymi) z kruszywa przepuszczalnego zagęszczonego do modułu min. 80 MPa, z należytą geometrią separacyjną;
 - podsyпка z kruszywa łamanego ostrego 31,5 - 50 mm porfirowego, granitowego lub bazaltowego;
 - parametry geometryczne przesuniętego toru (w tym poszerzenia, przechyty i rampy przechytkowe) zgodnie z §§ 69-73 rozporządzenia 987;
 - przy projektowaniu należy założyć I kategorię linii wg Rozporządzenia 987;
 - należy zapewnić odprowadzenie wód opadowych z toru w ramach całości inwestycji;
 - materiały nawierzchniowe po demontażu przekazać zarządcy infrastruktury kolejowej (we wskazanej lokalizacji).
- a.3. W przypadku braku możliwości spełnienia warunku z §74 ust. 4 rozporządzenia 987 zarządca infrastruktury kolejowej dopuszcza zbliżenie krawędzi jezdni na następujących warunkach spełnionych łącznie:
- a.3.1. Uzyskanie odstępstwa Ministra Infrastruktury od wymogu rozporządzenia. Przy czym do postępowania o wydanie odstępstwa zarządca infrastruktury kolejowej może wydać opinię zgodną z treścią niniejszych warunków.
- a.3.2. Nie zachodzenie na siebie bocznych krawędzi skrajni drogowej i kolejowej skrajni budowli (transporterowej).
- a.3.3. Objęcie całego odcinka nie spełniającego wymogu separacji (krawędź jezdni 3,0 m od osi toru) samoczynną sygnalizacją przejazdową kategorii B, tj. sygnalizatory z gongiem, z półrogatkami, wzbudzaną i odwzbudzaną przez pociąg.
- b. Skrzyżowanie drogi z torami
- b.1. Skrzyżowanie nowego pasa drogowego z torami należy projektować w zgodzie z warunkami przedstawionymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1744 z późn. zm., dalej: „Rozporządzenie 1744”).
- b.2. Zastosować samoczynną sygnalizację przejazdową kategorii C (z gongiem) wzbudzaną i odwzbudzaną przez pociąg w przypadku kąta skrzyżowania zgodnego z § 26., ust. 3. Rozporządzenia 1744, tj.: $135^{\circ} \geq \alpha \geq 45^{\circ}$.
- W przypadku braku możliwości zachowania ww. kąta skrzyżowania zarządca infrastruktury kolejowej dopuszcza przyjęcie rozwiązania zastępczego na następujących warunkach spełnionych łącznie:
- b.2.1. Uzyskanie odstępstwa Ministra Infrastruktury od wymogu rozporządzenia. Przy czym do postępowania o wydanie odstępstwa zarządca infrastruktury kolejowej może wydać opinię zgodną z treścią niniejszych warunków.

- b.2.2. Obiecie skrzyżowania nie spełniającego wymogu kąta ($135^\circ \leq \alpha \leq 45^\circ$) samoczynną sygnalizacją przejazdową kategorii B, tj. sygnalizatory z gongiem oraz z półrogatkami, wzбудzaną i odzwubdaną przez pociąg.
- b.2.3. W przypadku zastosowania zbliżenia toru z jezdnią wg warunków a.3. sygnalizację kategorii B należy objąć na raz jeden, łączny odcinek drogi wraz ze skrzyżowaniem z drogą DD-8.
- b.3. Nawierzchnię na skrzyżowaniu wykonać w technologii monolitycznej w technologii Edilon (lub równoważnej). Przechyłka toru w przejeździe $h=0$ mm.
- b.4. Przy płycie przejazdowej przewidzieć kanały odwadniające zbierające wodę opadową napływającą w kierunku toru.
- c. Likwidacja istniejącego przejazdu w ciągu drogi serwisowej DD-8
Wobec planowanego podłączenia drogi serwisowej DD-8 od strony północnej do nowobudowanej drogi przewidzieć likwidację istniejącego przejazdu. Materiały nawierzchniowe po demontażu przekazać zarządcy infrastruktury kolejowej (we wskazanej lokalizacji).
- d. Instalacje w granice
Przebieg i warunki posadowienia ewentualnych instalacji teletechnicznych, energetycznych i in. nie jest objęty niniejszym dokumentem.
- e. Utrzymanie
Utrzymanie zabudowanych w ramach inwestycji budowli, obiektów i instalacji w obrębie skrzyżowania drogi z torami jak i wszystkich urządzeń sygnalizacyjnych pozostanie w gestii zarządcy drogi kolejowej.

II.3. Rozwiązania szczegółowe

Z uwagi na wstępny charakter warunków nie precyzuje się rozwiązań szczegółowych.

II.4. Organizacja robót

- a. Dokumentacja organizacji robót powinna zawierać wskazanie sposobu powiadomienia wszystkich pracowników pracujących w sąsiedztwie torów o zagrożeniach związanych z pracą przy czynnej linii kolejowej (BIOZ).
- b. Wejście z robotami w obszar kolejowy wymaga zgłoszenia i uzgodnienia harmonogramu robót z zarządcą infrastruktury kolejowej – Fundacją Polskich Kolei Węskotorowych, na co najmniej 14 dni kalendarzowych przed rozpoczęciem robót. Zmiany do harmonogramu należy zgłaszać z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni kalendarzowych.

II.5. Organizacja ruchu kolejowego

- a. Dokumentacja projektowa powinna zawierać projekt tymczasowej organizacji ruchu kolejowego wraz z uwzględnieniem obowiązków kierownika robót w zakresie osłaniania i osygnalizowania miejsca robót.
- b. Pracownicy wykonawcy powinni zostać przeszkoleni w zakresie dawania sygnału Rw 1 „Stój”. Sygnały, zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2005 nr 172 poz. 1444 z późn. zm.) zapewni wykonawca.
- c. Na czas prowadzenia robót wymagających zamknięcia ruchu kolejowego wymagane są szczegółowe uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej.

II.6. Organizacja ruchu drogowego

Z uwagi na wstępny charakter warunków nie precyzuje się na tym etapie warunków organizacji ruchu drogowego.

II.7. Dokumentacja powykonawcza

Z uwagi na wstępny charakter warunków nie precyzuje się na tym etapie zakresu dokumentacji powykonawczej.

CZĘŚĆ III – WARUNKI TECHNICZNE NADZORU

Z uwagi na wstępny charakter warunków nie precyzuje się na tym etapie zakresu warunków nadzoru.

CZĘŚĆ IV – KONTAKT

IV.1. Osoba do kontaktów roboczych

Osobą kontaktową na potrzeby kontaktów roboczych jest Adam Wawrzyniak t: 516 215 850, e: biuro@kolejrogowska.pl

IV.2. Zgłoszenia

Nie dotyczy.

CZĘŚĆ V – PRAWO DO DYSPONOWANIA GRUNTEM

W sprawach związanych z uzyskaniem prawa do dysponowania gruntem na cele budowlane i innych spraw związanych ze stosunkiem własności terenu Inwestor jest zobowiązany ustalić z Właścicielem terenu, tj.

Powiat Rawski
pl. Wolności 1
96-200 Rawa Maz.

CZĘŚĆ VI – OPŁATY

- | | |
|---|---|
| VI.1. Opłata za wydanie warunków i uzgadnianie przedłożonej dokumentacji projektowej | Za wydanie niniejszych warunków i uzgadnianie przedłożonej dokumentacji projektowej Inwestor jest zobowiązany wnieść na konto FPKW opłatę w wysokości:
opłata: odstąpienie od opłat
w terminie do: -
na konto: -
tytułem: - |
| VI.2. Opłata za nadzór nad prowadzeniem robót | Za nadzór pobracone zostaną opłaty w wysokości:
opłata: nie dotyczy
w terminie do: -
na konto: -
tytułem: - |
| VI.3. Opłaty dodatkowe | a. Za każdorazowe stwierdzone, zajęcie terenu powodujące nieprzejezdnosć (t.j. takie które uniemożliwi prowadzenie ruchu kolejowego lub zagrazi bezpieczeństwu ruchu kolejowego) Inwestor zobowiązany jest do poniesienia opłaty dodatkowej w wysokości 2 800,00 zł netto (słownie: dwa tysiące osiemset złotych 00/100) za każdą rozpoczętą dobę, aż do usunięcia nieprzejezdnosć, płatną na podstawie noty księgowej wystawionej przez zarządcę infrastruktury kolejowej – Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych.
b. W przypadku konieczności wejścia na obszar kolejowy maszynami roboczymi, składowania na obszarze kolejowym maszyn i materiałów, prowadzenie prac ziemnych itp., Inwestor zobowiązany jest do wniesienia opłaty w wysokości 2,80 zł netto/dobę za każdy zajęty metr kwadratowy. Zajęcie nastąpi na podstawie odrębnej umowy pomiędzy Fundacją Polskich Kolei Wąskotorowych a Inwestorem.
c. W razie zaistnienia powyższych sytuacji bezpośrednią odpowiedzialność prawną i finansową przed zarządcą infrastruktury kolejowej ponosi Inwestor. Dalsze sędowanie odpowiedzialności, ewentualne procedowanie roszczeń itp. może nastąpić wyłącznie pomiędzy Inwestorem a podmiotem trzecim, bez udziału zarządcy infrastruktury kolejowej. |

PODPIS WYDAJĄCEGO

Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych
ul. Piotrowski 22, 96-200 Rawa Maz.
NIP: 621-012-17, KRS: 0000000000, REGON: 141040000
NIP: 621-012-17, KRS: 0000000000, REGON: 141040000

PREZES ZARZĄDZĄ FPKW
Andrzej Wawrzyniak

strzemię:

1. Józef Zawadzki – Pełnomocnik, ul. Maćka z Bogdanca 3 m. 18, 92-434 Łódź
2. Zarząd Powiatu Rawskiego, pl. Wolności 1, 96-200 Rawa Mazowiecka
3. n/a



Marek Torzyński
Z-ca Dyrektora Oddziału

Łódź dnia 29.06.2020r

Q.I.I-1.4110.13.2020.06.mb

Urząd Miasta Rawa Mazowiecka
Pl. Marszałka Piłsudskiego 5
96-200 Rawa Mazowiecka

dotyczy: koncepcji wyprowadzenia TIR – ów z miasta Rawa Mazowiecka

W odpowiedzi na pismo znak RPI.271.10.2020.TB w sprawie uzgodnienia koncepcji (pn. „Poprawa dostępności komunikacyjnej dla strefy – Mszczonowska w Rawie Mazowieckiej”, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Łodzi uzgadnia wstępnie przedłożoną dokumentację projektową w zakresie pasa drogi ekspresowej S8, tj. lokalizacji dróg pod wiaduktem wzdłuż torowiska kolejki wąskotorowej. Informujemy ponadto, iż na etapie projektu budowlanego należy przedłożyć przekrój normalny przez drogę i torowisko kolejki wąskotorowej pod wiaduktem.

Z-ca Dyrektora Oddziału
[Podpis]
mgr inż. Marek Torzyński

Sprawa prowadzi:
Marek Brodowski
tel. 42 233 96 81
email: mbrodowski@gddkia.gov.pl

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Łodzi
ul. Jerozolimski 2
00-953 Łódź
tel. 22 733 96 00
e-mail: sekretariat@lodzi.gddkia.gov.pl
Nadanie
Dokumentacji
mgr inż. Marek Brodowski

Przyjęto do wysłania
2020-06-30
data
Złota Rozprawa

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA