

USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński tel. 601-86-87-78
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 Płock
 NIP 774-108-58-03 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ, w miejsc. Koszelówka,

działki nr: 141907_2.0005.69/3, 69/13, 69/29, 69/42, 154, jedn ewid 141907_2 Łąck

gmina. Łąck, L=302,0mb

Inwestor: Wójt Gminy Łąck
ul. Gostynińska 2, 09-520 Łąck

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-7	
2.	Opinia ZDP Płock		
3.	Zgłoszenie w-p		
4.	Opinia Orange - na mapie		
RYSUNKI			
4.			
5.	Plan sytuacyjny		1.0
6.	Przekrój normalny		2.0
7.			
8.			

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88

Egz. nr 3

Płock 2022.11

- CZĘŚĆ OPISOWA -

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000.
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 20.07.2022 poz. 1518 z późniejszymi zmianami).
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.
- 1.6. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego zespołu zabudowy letniskowej we wsi Koszelówka gmina Łąck, w powiązaniu ze strefą zabudowy indywidualnego budownictwa usługowo-mieszkalnego i zagrodowego na gruntach działek o nr ew. 62/3, 66/4, 69/1.

Uchwała 205/XXII/97 z dnia 1997-03-12

Publikacja: Dz.Urz.Woj. Mazowieckiego z dn. 12.12.1997r., nr 14, poz.150 Data wejścia w życie: 1997-12-26

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi wewnętrznej – w miejsc. Koszelówka, odcinek o l=302mb.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest na obszarze zurbanizowanym. Droga ma znaczenie lokalne, dojazd do pól i posesji, działek rekreacyjnych. Realizacja i opracowanie tylko w zakresie istniejącej zabudowy i pełnego uzbrojenia terenu.

Droga o nawierzchni z żużla i kruszywa naturalnego, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korona drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego. Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi. Teren płaski, drogi lekko wyniesione nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo, na teren (w granicach pasa drogowego szer 10m).

Ilość zjazdów wystarczająca, część działek nieużytkowana, zarośnięta, grunty kat. VI.

Początek opracowania to krawędź jezdni o nawierzchni bitumicznej drogi gminnej, koniec przy ostatnim zabudowaniu.

Uzbrojenie istniejące:

- wodociąg gminny, w drodze i na terenach prywatnych poza pasem drogowym,
- sieć energetyczna, napowietrzna, przyłącza kablowe, na działkach prywatnych, poprzeczne przejścia pod jezdnią w rurach ochronnych.
-

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania drogi wewnętrznej (gminnej):

- droga klasy „wewnętrzna”,
- szerokość jezdni 4,0m,
- spadek poprzeczny 2%, dwustronny,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2 x 0,5m *z kam. 0/31,5 + 2x0,25 gwarant.*
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 1, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych, 10,0m,

Na całym obszarze drzewa i krzewy poza granicami pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność gminy.

4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wyprofilowanie, zagęszczenie i wyrównanie istniejącej nawierzchni z kruszywa,
- wzmocnienie podbudowy przez ułożenie warstwy z kruszywa kamiennego, łamanego, frakcja 0/31,5mm, grub. 10cm, na szerokości jezdni i pobocza,
- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej, dwuwarstwowej
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego, utwardzonych o szer. 0,5m po obydwu stronach drogi,
- doznakowanie drogi.
- Kanał technologiczny nie jest wymagany, $L < 1,0\text{km}$.

4.3. Przebieg w planie i profilu

Przebieg projektowanej drogi został dostosowany do istniejących granic pasa drogowego.

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

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi gminnej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, ustabilizowana mechanicznie, grubość 10cm,
- pochylenie poprzeczne 2%,
- pobocza z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie o szerokości 0,5m, .
- **wszystkie zjazdy zwykłe**, z kruszywa 0/31,5, grub 15cm, do granicy pasa drogowego.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocza drogi gdzie nastąpi naturalne wsiąkanie i parowanie. W otoczeniu drogi grunty piaszczyste kat. VI, głównie nieużytki i łąki. Wg opracowania R. Edel „Odwodnienie dróg”, jak i W. Błaszczyka „Projektowanie sieci kanalizacyjnych”, współczynnik spływu dla powierzchniowego dla łąk, pól, ogrodów przyjmuje się 0,00 – 0,10. Dla dróg o nawierzchni bitumicznej 0,85 – 0,90.

4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, brak przeciwwskazań dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM §4.1,p-t 3.1c, oraz p-t 4 i §6.1.2, grunty zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych, bez występowania nasypów i wykopów. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare, $I_D-0,4$, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- | | |
|---|---------------------------|
| • Długość całkowita ulic o naw. bitumicznej | 302,0 m, |
| • Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej | 1,28 tyś m ² , |

6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

6.1. Kolizje:

- sieć telefoniczna – w pasie drogowym i poza nim, poprzeczne przejścia pod jezdnią w rurach ochronnych. Wykopy nie występują, nie ma więc możliwości uszkodzenia sieci podziemnej. Zgodnie z wymogami ORANGE Polska, nr zabezpieczenia wymagane są w przypadku:
 - w strefie projektowanych wykopów – nie występują,
 - w miejscach skrzyżowań i zbliżeń oraz w przypadku odkrycia kabli, brak wykopów a więc możliwości odkrycia kabli.

Droga na całej długości istniejąca, wykopy nie występują. Kable powinny być w rurach ochronnych, zagłębione minimalne, podstawowe, dla kabli telef. 70cm, rzeczywiste na podstawie mapy wynosi min. 1,3m, co powoduje, że kable są poza strefą robót. Na rys nr 1 wskazane zostały kolizje drogi i kabli. Sprawdzić i ewentualnie założyć rury ochronne.

Zgodnie z rozporządzeniem MI z 26.10.2005r z późniejszymi zmianami w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie, §3.3, przy głębokości podstawowej większej

niż 0,8m (załącznik nr 1) nie wymaga się stosowania zabezpieczenia specjalnego bądź szczególnego.

W związku z powyższym dodatkowe zabezpieczenia są zbędne. Na etapie wykonawstwa, wykonawca musi stosować się do wymogów przepisów technobudowlanych i wytycznych ORANGE opinia w załączeniu. Kontakt i dodatkowe informacje: dział zarządzania zasobami infrastruktury i obsługi klienta w Łodzi nr 503011470.

- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt, poza pasem drogowym, nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót.
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne przy granicy z pasem drogowym i na gruntach prywatnych, nie występuje więc możliwość uszkodzenia słupów. Zgodnie z art. 54.2. Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zachowana zostanie skrajnia drogowa wynosząca dla drogi **klasy D 4,5m** co uniemożliwi uszkodzenie przewodów sieci energetycznej w trakcie wykonywania prac budowlanych oraz eksploatacji drogi. Ponadto odległość pionowa przewodów sieci energetycznej od projektowanej nawierzchni drogi wynosi ponad 7,6m a zgodnie z pkt. 19.2 PN-E-05100-1-1998 (Elektroenergetyczne linie napowietrzne) minimalna odległość pionowa przewodów uziemionych przy największym zwisie normalnym od drogi powinna wynosić dla linii o napięciu do 1kV 4,5m zaś dla linii o napięciu powyżej 1kV 5,5m.
- zgodnie z normą SEP, zatwierdzoną przez Prezesa SEP w dniu 9 października 2003 r., tytuł: N SEP-E-004 *Elektrotechniczne i sygnalizacyjne linie kablowe. Projektowanie i budowa*. Kable winny być układane w rurach ochronnych na minimalnej głębokości 40cm pod chodnikiem i 80 cm pod jezdnią.

6.2. Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,

- Ddzielenia gruntów – nie przewiduje się podzielenia z gruntów prywatnych.

6.3. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

8. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz rozporządzeniem RM z dnia 25 czerwca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o

całkowitej długości przedsięwzięcia **powyżej 1km**. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji **nie sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.**

Inwestycja realizowana będzie w otulinie Gostynińsko-Gąbińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Skrzywy Lewej kod PLH140051– położona w odl. około 3 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (3km), Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (11km) oraz Kampinoska Dolina Wisły kod PLH 140029 (11km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich. Oddziaływanie istniejącego skrzyżowania na podstawie §3 pkt 9a rozporządzenia MTiGM, na inne, przyległe drogi nie zmieni się, natężenie ruchu nie ulegnie zmianie, nie przybędzie samochodów. Nie doszła żadna dodatkowa droga, nie powstało dodatkowe skrzyżowanie. Opracowanie zawiera się w dotychczasowym układzie drogowym.

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, Art.30.7. Realizacja robót drogowych objętych zgłoszeniem nie spowoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków,
- pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych,
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W wyniku przebudowy drogi gminnej:

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

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas budowy wprowadzić tymczasową organizację ruchu wg wymagań BHP, opracowuje wykonawca.

- Zapewni możliwość dojazdu do wszystkich działek podczas wykonywania prac.
- Zapewnić pracownikom bezpieczeństwo poprzez:
 - prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
 - podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
 - wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawiane w miarę ich postępu,
 - do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odblaskowe duże, o czytelnym piktogramie,
 - podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zaporą biało-czerwona o szerokości deski 30 cm,
 - konstrukcja pachółków i znaków przenośnych używanych do oznakowania robót musi zapewniać odpowiednią stabilność,
 - poza ww uwagami obowiązują warunki BHP przy robotach na drodze, na budowie obowiązuje bezwzględny nakaz noszenia kamizelek ostrzegawczych barwy pomarańczowej,
 - oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu na czas budowy według odrębnego opracowania.

9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,

Technologia robót:

- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni żwirowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac. Zachować warunki z załączonych i omówionych uzgodnień.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przyległy w granicach pasa drogowego,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,

- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przymie usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,

Wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

9.1. Stała organizacja ruchu.

Odrębne opracowanie, inwestor posiada już zatwierdzoną organizację ruchu.



Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku

ul. Bielska 57a, 09-400 Płock

tel.: 24 267 68 39

fax.: 24 267 68 81

www.zdpplock.pl

e-mail: sekretariat@zdpplock.pl

ZDP.T.430/137/2022

Płock, dnia 13 grudnia 2022 roku

Usługi Projektowe Drogowe
inż. Franciszek Rytwiński
ul. Gen. Władysława Andersa 42
09-410 Płock

dotyczy: pisma z dnia 05 grudnia 2022 roku o zaopiniowanie rozwiązań projektowych włączenia drogi wewnętrznej do drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincentów – Korzeń w miejscowości Koszelówka, gmina Łąck

W odpowiedzi na pismo z dnia 05 grudnia 2022 roku, które wpłynęło do tutejszego Zarządu dróg w dniu 06 grudnia 2022 roku o zaopiniowanie rozwiązań projektowych włączenia drogi wewnętrznej do drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincentów – Korzeń w miejscowości Koszelówka, gmina Łąck

uzgadniam

przedstawione rozwiązania projektowe dotyczące włączenia drogi wewnętrznej przebiegającej na działce o nr ew. 69/3 obręb ewidencyjny Koszelówka, jednostka ewidencyjna Łąck do drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincentów – Korzeń w miejscowości Koszelówka, gmina Łąck na załączonych rysunkach (szt. 3).

Jednocześnie informuję, że:

1. przebudowa drogi wewnętrznej nie może wpłynąć negatywnie na system odwodnienia pasa drogowego drogi powiatowej,
2. należy opracować, zaopiniować i zatwierdzić:
 - projekt stałej organizacji ruchu dla projektowanego włączenia drogi wewnętrznej do drogi powiatowej w zakresie oznakowania pionowego,
 - projekt czasowej organizacji ruchu na czas wykonywania robót budowlanych,
3. przed przystąpieniem do robót Inwestor zawiadomi tutejszy Zarząd dróg o terminie prowadzenia robót w pasie drogowym drogi powiatowej oraz zgłosi ich zakończenie celem dokonania protokolarnego odbioru robót,
4. po zakończeniu robót Inwestor wprowadzi nową zatwierdzoną stałą organizację ruchu.

Ponadto udzielam Inwestorowi jakim jest Gmina Łąck prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów jako działka o nr 154 obręb ewidencyjny Koszelówka, jednostka ewidencyjna Łąck, stanowiącą pas drogowy drogi powiatowej nr 2976W Zofiówka – Wincentów – Korzeń w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (Dz.U. z 2021 roku, poz. 2351 z późn. zm.) w związku z realizacją inwestycji pn.: „Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Koszelówka”.

Z-CA DYREKTORA
Zarządu Dróg Powiatowych

mgr inż. Piotr Małachowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a ZDP w Płocku

Sprawę prowadzi: Beata Wójcik, tel.: 24 267 68 41

Zaździerz



Koszelówka

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W PŁOCKU
 09-400 Plock, ul. Piłska 57a
 Załącznik nr 3 z 3
 do pisma z dnia 13.12.2024
 znak: ZLPT. 4301.13A.2024

Z-C.A. DZIAŁALNOŚĆ
 Zarządu Dróg Powiatowych

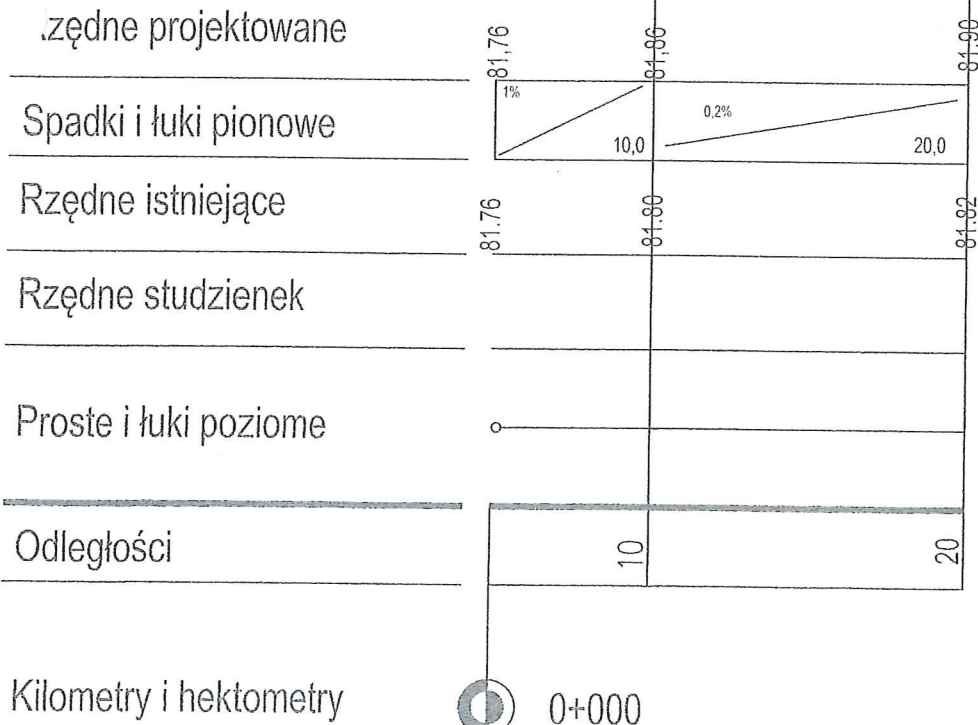
mgr inż. Piotr Mrzałski

LEGENDA

- stan istniejący
- stan projektowany

0+000 krawędź drogi pow. nr 2976W

pp 70,50



Usługi Projektowe SC F. Rytwiński, L. Rytwińska-Nowak Przebudowa drogi wewnętrznej w miejsc. Koszelówka		BRANŻA	NR UKŁADY
ZAMAWIAJĄCY	Wójt Gminy Łęck	drog.	
NAZWA RYSUNKU	Profil podłużny	SKALA	1:100/500
NAZWIŚCIE		DATA	11.2022
OPRACOWAŁ		NR UPR	
PROJEKTOWAŁ	Franciszek Rytwiński	SPECJALNOŚĆ	drogi
SPRAWDZIŁ		NR RYS.	3.0

9.01.2023, 09:24

NR. 4, 4200. 86, 2022

NW w Płocku – informacja o braku wniesienia sprzeciwu do zgłoszenia wodnoprawnego

2023-01-09

metadane

NW w Płocku – informacja o braku wniesienia sprzeciwu do zgłoszenia wodnoprawnego

Na podstawie art. 423 ust. 8 pkt 1/2/3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.) Nadzór Wodny w Płocku informuje o braku wniesienia sprzeciwu do zgłoszenia wodnoprawnego w sprawie: przebudowy rowu , polegającej na wykonaniu przepustu o długości 6 m, na działce o nr ewid. 69/13, obręb Koszelówka, gm. Łąck, powiat płocki, województwo mazowieckie.

Wnioskodawca: Wójt Gminy Łąck, ul. Gostynińska 2, 09-520 Łąck

Data dokonania zgłoszenia: 08.12.2022r.

