



# DYREKCJA INWESTYCJI w KUTNIE Sp. z o.o.

99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a

**Egzemplarz Nr 1**

NAZWA INWESTYCJI	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczycze - gmina Bielsk		
FAZA PROJEKTU	PROJEKT BUDOWLANY		
INWESTOR	GMINA BIELSK Plac Wolności 3A 09-230 BIELSK		
LOKALIZACJA	Jednostka ewidencyjna	Obręb ewidencyjny	Numery działek ewidencyjnych
	141901_2 Bielsk	0018 – Kłobie	12, 13, 28/6
		0027 – Niszczycze	18, 82, 79, 78
Kategoria obiektu budowlanego: Kategoria XXV			

Spis zawartości:

1. Projekt zagospodarowania terenu
2. Projekt architektoniczno-budowlany
3. Załączniki - opinie, uzgodnienia
4. Projekt techniczny



# DYREKCJA INWESTYCJI w KUTNIE Sp. z o.o.

99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a

NAZWA INWESTYCJI	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczycze - gmina Bielsk		
FAZA PROJEKTU	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU		
INWESTOR	GMINA BIELSK Plac Wolności 3A 09-230 BIELSK		
LOKALIZACJA	Jednostka ewidencyjna	Obręb ewidencyjny	Numery działek ewidencyjnych
	141901_2 Bielsk	0018 – Kłobie	12, 13, 28/6
		0027 – Niszczycze	18, 82, 79, 78
Kategoria obiektu budowlanego: Kategoria XXV			

<u>Funkcja</u>	<u>Imię i nazwisko</u>	<u>Uprawnienia do projektowania w specjalności</u>	<u>Data</u>	<u>Podpis</u>
Projektant branży drogowej	mgr inż. Tomasz Reszkowski	konstrukcyjno-budowlanej MAZ/0159/PWOK/03	czerwiec 2024r	
Asystent projektanta	Krzysztof Kamiński	asystent projektanta	czerwiec 2024r	

## **SPIIS TREŚCI**

### **CZEŚĆ I - PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

- **Część opisowa str. 2-5**

Opis do projektu zagospodarowania działki :

1. Przedmiot i zakres inwestycji
2. Stan istniejący zagospodarowania działki
3. Projektowane zagospodarowanie terenu
4. Analiza powiązania inwestycji z drogami publicznymi
5. Zestawienie powierzchni zagospodarowania terenu
6. Ochrona zabytków
7. Wpływ eksploatacji górniczej
8. Wpływ inwestycji na ochronę środowiska naturalnego
9. Warunki gruntowo-wodne
10. Obszar oddziaływania inwestycji

- **Oświadczenie projektanta zgodne z wymogami art. 34 ust.3d pkt.3 Ustawy Prawo Budowlane str. 5**

- **Część rysunkowa**

1. Mapa orientacyjna – rys. nr 0
2. Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 1
3. Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 2
4. Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 3

# PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

## **1. Przedmiot i zakres inwestycji**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt rozbudowy i przebudowy drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczyce gmina Bielsk na działkach ewidencyjnych nr **12, 13, 28/6 obręb 141901\_2.0018 Kłobie**, oraz na działkach ewidencyjnych nr **18, 82, 79, 78 obręb 141901\_2.0027 Niszczyce**.

W ramach inwestycji zostaną wykonane niezbędne podziały następujących działek 28/6 obręb Kłobie i 82, 79, 78 obręb Niszczyce będących własnością prywatnych właścicieli.

Projekt sporządzony został w celu wykonania w/w przedmiotu i zakresu robót oraz uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 193 poz. 1194 z późniejszymi zmianami).

## **2. Stan istniejący zagospodarowania działki**

Projektowana droga jest drogą gminną o nawierzchni gruntowej i przebiega przez miejscowości Kłobie i Niszczyce. Rozpatrywana droga ma na całym odcinku nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości i w różnym stanie. Szerokości pasa jezdni 3,70 ÷ 5,40 m. Droga nie posiada prawidłowych spadków poprzecznych. Teren pod względem wysokościowym charakteryzuje się nieznacznymi spadkami podłużnymi.

Jak wynika z map geodezyjnych w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi przebiega wodociąg gminny z uzbrojeniem towarzyszącym (hydranty, zasuw), kable energetyczne i telefoniczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

Początek przebudowywanej drogi km 0+000 przewiduje się od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi gminnej nr 290121W relacji droga powiatowa 5201W – Sękowo – Niszczyce-Pieńki – droga krajowa nr 60. Koniec przebudowywanej drogi km 1+782,00 to krawędź nawierzchni bitumicznej skrzyżowania dróg gminnych nr 290115W i 290116W.

### **3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

Przebieg projektowanej przebudowy drogi w planie wpisano w maksymalnym stopniu w ślad istniejącej drogi gruntowej znajdującej się w pasie drogowym. Trasa drogi składa się z odcinków prostych i łuków poziomych. Jezdnię drogi projektuje się jako bitumiczną o spadku poprzecznym 2%. Szerokość jezdni na całości drogi 5,00m. Pobocze dwustronne utwardzone kruszywem łamanym szerokości 2 x 0,75 m. Przewidziano również poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez wykonanie oznakowania pionowego.

### **4. Analiza powiązania inwestycji z drogami publicznymi**

Projektowana droga gminna jest połączona z jednej strony z drogą powiatową nr 290121W a poprzez nią z drogą krajową nr 60 z drugiej strony przedłużenie drogi 290115W łączy się z drogą powiatową 5201W oraz poprzez drogę 290116W z drogą krajową nr 60.

### **5. Zestawienie powierzchni zagospodarowania terenu**

Powierzchnia pasa jezdni (nawierzchnia bitumiczna): 8 940,00 m<sup>2</sup>

Powierzchnia poboczy (kruszywo łamane): 2 645,30 m<sup>2</sup>

Powierzchnia zjazdów (bitumiczna): 4,30 m<sup>2</sup>

Powierzchnia zjazdów (tłuczeń): 163,60 m<sup>2</sup>

Długość całkowita drogi : 1 782,00 mb

Szerokość jezdni: 5,0 m, szerokość poboczy: 2 x 0,75 m

Szerokość pasa drogowego z poszerzeniami: od 7,0 m do 11,5 m

Linie rozgraniczające pas drogowy: od 15,0 m do 18,0 m

### **6. Ochrona zabytków**

Teren, na którym planowana jest inwestycja nie jest w strefie ochrony konserwatorskiej i obszarze ochrony stanowisk archeologicznych i w związku z tym przy budowie nie jest konieczny nadzór archeologiczny.

## **7. Wpływ eksploatacji górniczej**

Teren, na którym planowana jest inwestycja położony jest poza terenami górnictwami. Brak wpływu eksploatacji górniczej na planowaną inwestycję.

## **8. Wpływ inwestycji na ochronę środowiska naturalnego**

Inwestycja nie wpłynie na pogorszenie środowiska naturalnego w tym rejonie. Poprawie ulegną warunki życia mieszkańców, tj. dojazd rolników do gospodarstw i do pól oraz dojazd dzieci do szkoły, jak również sąsiednich miejscowości. Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi warunkuje szereg czynników. Najważniejszym z nich są natężenie ruchu, jego rodzaj oraz kategoria drogi. Przy czym w największym stopniu ilość i rodzaj odprowadzanych z dróg zanieczyszczeń zależy od natężenia ruchu. Nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu pojazdów – jedynie zwiększenie jego płynności. W związku z tym nie przewiduje się wzrostu zanieczyszczeń w postaci spalin. Przebudowa drogi wpłynie na poprawę warunków ruchu oraz na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na całym odcinku, jak również skróci czas jazdy. Poprawa nawierzchni przyczyni się w dłuższym okresie do redukcji emisji spalin z uwagi na poprawienie przejezdności drogi. Jednocześnie dzięki poprawie właściwości jezdnych, spadnie stopień zużycia pojazdów a tym samym ulegnie obniżeniu hałas emitowany do środowiska.

## **9. Warunki gruntowo wodne**

W trakcie sondowań prowadzono badania makroskopowe gruntów, pobieranych z każdego marszu sondy penetracyjnej, w tym pomiary instrumentalne gruntów spoistych penetrometrem wciskowym PW-1 (PP) (3 grupy pomiarów / 1 m profilu). Prowadzono również pomiary obecności i stabilizacji wody gruntowej w badanym profilu geologicznym.

Po zakończeniu badań otwory badawcze zlikwidowano urobkiem, zgodnie z pierwotnym profilem litologicznym.

W dokumentowanym podłożu, w strefie rozpoznanej wykonanymi wierceniami badawczymi, występują utwory czwartorzędowe holoceny i plejstoceny.

Holocen reprezentowany jest przez grunty nasypowe piaszczyste z domieszką humusu, kamieni, żwiru i gruzu, występujące do głębokości 0,5-0,9 m ppt.

Plejstocen reprezentowany jest poniżej osadów holoceńskich w otworze nr 2 przez osady zastoiskowe, wykształcone w postaci glin pylastych i pyłu piaszczystego. Osady te do głębokości 3,0 m ppt. w otworze nr 2 nie zostały przewiercone. W otworach nr 1 i 3 poniżej osadów holoceńskich nawiercone zostały osady lodowcowe wykształcone w postaci glin piaszczystych i piasków gliniastych. Osady te występują do głębokości 0,9-1,3 m ppt. Poniżej osadów lodowcowych nawiercone zostały piaszczyste utwory wodnolodowcowe, wykształcone w postaci piasków drobnoziarnistych. Osadów wodnolodowcowych nie przewiercono do głębokości 3,0 m ppt.

Woda podziemna, występuje piaszczystych osadach wodnolodowcowych, gdzie posiada zwierciadło swobodne i napięte. Jej poziom piezometryczny w okresie wykonywanych badań (czerwiec 2024 r.) stabilizował się na głębokości 0,95-2,70 m ppt.

Dokumentowany stan wód gruntowych należy uznać za zbliżony do średniego wieloletnie-go. Poziom wysoki może być (na tym terenie) wyższy od zanotowanego o około 0,3 - 0,7 m, co ma bezpośredni związek z intensywnymi i długotrwałymi opadami atmosferycznymi oraz roztopami pokrywy śniegowej.

## **10.Obszar oddziaływania**

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działek podanych w pkt.1. Taka lokalizacja nie powoduje żadnych ograniczeń w sposobie użytkowania lub zagospodarowania sąsiednich działek.

Inwestycja nie będzie oddziaływać na: parki narodowe, rezerваты, parki krajobrazowe, pomniki przyrody, obszary Natura 2000, itp. – brak takich obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Reszkowski

### **Oświadczenie**

Niniejszym oświadczam, że zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 Prawa Budowlanego projekt zagospodarowania terenu :

**„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W**

**Kłobie - Niszczyce gmina Bielsk”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

mgr inż. Tomasz Reszkowski





MAZOWIECKA  
OKRĘGOWA  
IZBA  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA



Warszawa, dnia 22 grudnia 2003 r.

sygn. akt. MAZ/7131-7132/223/03

## DECYZJA

Na podstawie art. 11 i art. 24 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42, z póź. zm.), art. 12 ust. 1-5 i ust. 5, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jednolity tekst : Dz. U. z 2000 r. nr 106 poz. 1126 z póź. zm.) oraz § 4 ust. 2, § 5 ust. 3d i § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Dz 1995 r. nr 8 poz. 38, z póź. zm.), Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

**Pan Tomasz Reszkowski**

magister inżynier

urodzony dnia 21 kwietnia 1974 roku w Gostyninie, syn Stanisława

uzyskał

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr MAZ/0159/PWOK/03

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

Niniejsze uprawnienia stanowią również podstawę do sprawdzania projektów budowlanych w specjalności konstrukcyjno-budowlanej oraz do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogowej i mostowej w ograniczonym zakresie

## UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz przeprowadzonego egzaminu, uchwałą nr 8 z dnia 4 grudnia 2003 r. stwierdziła, że posiada Pan wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane.

**POUCZENIE:** Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Przewodniczący  
Okręgowej Komisji  
Kwalifikacyjnej

prof. dr hab. inż. Kazimierz Szulborski



Przewodniczący  
Mazowieckiej Okręgowej Izby  
Inżynierów Budownictwa

mgr inż. Wiesław Olechnowicz

Warszawa, dnia 14 lutego 2007 r.

Sygn. akt: MAZ/KK/51/OG/07

Pan  
Tomasz Reszkowski  
Ul. A. Czapskiego 37A  
09-500 Gostynin

## DECYZJA

Na podstawie art.155 § 1 w związku z art. 154 § 2 ustawy z dnia 14.06.1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm), po rozpatrzeniu wniosku Pana Tomasza Reszkowskiego z dnia 30 stycznia 2007 r. w sprawie zmiany Decyzji nr MAZ/7131-7132/223/03 wydanej przez Okręgową Komisję Kwalifikacyjną Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie dnia 22 grudnia 2003 r. o nadaniu Tomaszowi Reszkowskiemu uprawnień budowlanych nr MAZ/0159/PWOK/03 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, w części dotyczącej możliwości sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu, Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa działająca w składzie orzekającym: 1/ Krzysztof Latoszek, 2/ Irena Churska, 3/ Krzysztof Booss

Zmienia przedmiotową Decyzję Nr MAZ/7131-7132/223/03 w ten sposób, że

- 1) Dotychczasowe rozstrzygnięcie oznacza się jako pkt 1,
- 2) Dodaje się pkt 2 w brzmieniu: „Powyższe uprawnienia stanowią podstawę do sporządzania projektów zagospodarowania działki i terenu w zakresie tej specjalności.”

## UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego odstępuje się od uzasadniania decyzji.

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający

1/ mgr inż. Krzysztof Latoszek

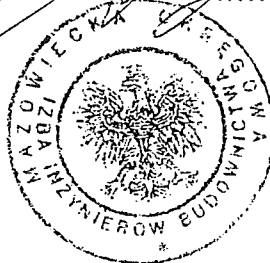
2/ mgr inż. Irena Churska

3/ mgr inż. Krzysztof Booss

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Za zgodność  
z oryginałem





## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-WN7-616-875 \*

Pan TOMASZ RESZKOWSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BO/9175/03

adres zamieszkania A.CZAPSKIEGO 37A, 09-500 GOSTYNIN

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-02-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-01-10 roku przez:

Roman Lulis, Przewodniczący Rady Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



# DYREKCJA INWESTYCJI w KUTNIE Sp. z o.o.

99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a

NAZWA INWESTYCJI	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczycze - gmina Bielsk		
FAZA PROJEKTU	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY		
INWESTOR	GMINA BIELSK Plac Wolności 3A 09-230 BIELSK		
LOKALIZACJA	Jednostka ewidencyjna	Obręb ewidencyjny	Numery działek ewidencyjnych
	141901_2 Bielsk	0018 – Kłobie	12, 13, 28/6
		0027 – Niszczycze	18, 82, 79, 78
Kategoria obiektu budowlanego: Kategoria XXV			

<u>Funkcja</u>	<u>Imię i nazwisko</u>	<u>Uprawnienia do projektowania w specjalności</u>	<u>Data</u>	<u>Podpis</u>
Projektant branży drogowej	mgr inż. Tomasz Reszkowski	konstrukcyjno-budowlanej MAZ/0159/PWOK/03	czerwiec 2024r	
Asystent projektanta	Krzysztof Kamiński	asystent projektanta	czerwiec 2024r	

## **SPIIS TREŚCI**

### **CZĘŚĆ II - PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY**

- **Część opisowa str. 2 - 5**
  1. Podstawa opracowania
  2. Przedmiot i zakres opracowania
  3. Opis stanu istniejącego
  4. Stan projektowany
    - 4.1. Parametry techniczne drogi
    - 4.2. Rozwiązania sytuacyjne
- **Część rysunkowa - nr rysunku**
  1. Przekrój podłużny drogi – rys. nr 4
- **Oświadczenie projektanta zgodne z wymogami art. 34 ust. 3d pkt.3 Ustawy Prawo Budowlane**
- **Uprawnienia projektanta i zaświadczenie przynależności do ŁOIIB projektanta**

# **PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY**

do projektu rozbudowy i przebudowy drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczyce gmina Bielsk na działkach ewidencyjnych nr **12, 13, 28/6 obręb 141901\_2.0018 Kłobie**, oraz na działkach ewidencyjnych nr **18, 82, 79, 78 obręb 141901\_2.0027 Niszczyce**.

## **1. Podstawa opracowania**

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r. z późniejszymi zmianami Dz.U.2015.329.
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21.03.1985 r. (Dz. U. Nr 71, poz. 838 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003r Nr 207 , poz. 2016 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2008 r. Nr 193 poz. 1194 z późniejszymi zmianami).
- umowa z Gminą Bielsk
- mapa do celów projektowych w skali 1:500 i uzgodnienia z Inwestorem
- pomiary i oględziny własne w terenie

## **2. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany dla zadania „**Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczyce gmina Bielsk**”. Opracowanie obejmuje modernizację drogi poprzez jej rozbudowę i przebudowę drogi gminnej.

Zakres robót przewidzianych niniejszym projektem obejmuje:

- korytowanie, profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- wykonanie podbudowy pomocniczej i zasadniczej z kruszywa łamanego
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego wraz z zagęszczeniem
- budowę, oczyszczenie rowów i wymianę uszkodzonych przepustów

### **3. Opis stanu istniejącego**

Projektowana droga jest drogą gminną o nawierzchni gruntowej i przebiega przez miejscowości Kłobie i Niszczycze. Rozpatrywana droga ma na całym odcinku nawierzchnię gruntową o zmiennej szerokości i w różnym stanie. Szerokości pasa jezdni 3,70 ÷ 5,40 m. Droga nie posiada prawidłowych spadków poprzecznych. Teren pod względem wysokościowym charakteryzuje się nieznacznymi spadkami podłużnymi.

Jak wynika z map geodezyjnych w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi przebiega wodociąg gminny z uzbrojeniem towarzyszącym (hydranty, zasuw), kable energetyczne i telefoniczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

Początek przebudowywanej drogi km 0+000 przewiduje się od krawędzi nawierzchni bitumicznej drogi gminnej nr 290121W relacji droga powiatowa 5201W – Sękowo – Niszczycze-Pieńki – droga krajowa nr 60. Koniec przebudowywanej drogi km 1+782,00 to krawędź nawierzchni bitumicznej skrzyżowania dróg gminnych nr 290115W i 290116W.

## **4. Stan projektowany**

### **4.1. Parametry techniczne drogi**

- klasa techniczna drogi „L”
- prędkość projektowana – 40 km/h

- przekrój poprzeczny - drogowy
- szerokość jezdni - 5,00m
- szerokość pobocza – dwustronne szer. 2 x 0,75 m
- spadek poprzeczny jezdni – 2%
- spadek poprzeczny poboczy - 6%

## **4.2. Rozwiązania sytuacyjne**

Jezdnię drogi projektuje się jako bitumiczną o spadku poprzecznym dwustronnym 2%. Szerokość jezdni 5,00 m, pobocze dwustronne utwardzone kruszywem łamanym szerokości 2 x 0,75 m.

Rozpatrywana droga posiada nawierzchnię gruntową która jest w złym stanie technicznym. Nie posiada również prawidłowych spadków poprzecznych. Teren pod względem wysokościowym charakteryzuje się nieznacznymi spadkami podłużnymi. Przebieg projektowanej przebudowy drogi w planie wpisano w maksymalnym stopniu w ślad istniejącej jezdni bitumicznej znajdującej się w pasie drogowym i tak należy ją wytyczyć geodezyjnie na etapie realizacji robót. Trasa drogi składa się z odcinków prostych i łuków poziomych.

Projektowana rozbudowa i przebudowa drogi posiada włączenia do innych dróg gminnych i wewnętrznych.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Reszkowski



### **Oświadczenie**

Niniejszym oświadczam, że zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 Prawa Budowlanego projekt architektoniczno-budowlany:

**„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W**

**Kłobie - Niszczyce gmina Bielsk”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

mgr inż. Tomasz Reszkowski



# **DYREKCJA INWESTYCJI w KUTNIE Sp. z o.o.**

**99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a**

---

NAZWA INWESTYCJI	<b>Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczyce - gmina Bielsk</b>
FAZA PROJEKTU	<b>ZAŁACZNIKI DO PROJEKTU</b>
INWESTOR	GMINA BIELSK Plac Wolności 3A 09-230 BIELSK

Spis zawartości:

1. Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia

---

Centrala: (24) 355 23 55  
Fax: (24) 355 23 52

NIP: 775-23-71-323  
REGON: 472940619

e-mail: [biuro@dikutno.pl](mailto:biuro@dikutno.pl)

# BEZPIECZEŃSTWO i OCHRONA ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach projektu pn :

**„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczyce  
- gmina Bielsk”.**

występują roboty stwarzające ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120, póź. I 1126). W związku z powyższym przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „Planem BIOZ”.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano - montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż., a w szczególności:

- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji oraz Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10.02.1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych. Dz. U. Nr 7, póź. 30 z 1977 r.
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów z dnia 1 kwietnia 1953 r. (Dz. U. z dnia 23 kwietnia 1953 r.),
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników z dnia 19 marca 1954 r. (Dz. U. z dnia 3 kwietnia 1954 r.),
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy spawaniu i cięciu metali z dnia 2 listopada 1954 r. (Dz. U. z dnia 16 listopada 1954 r.),
- Rozporządzeniem Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych z dnia 28 marca 1972 r. (Dz. U. Nr 13, póź. 93),
- Rozporządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych z dnia 28 marca 1972 r. (Dz. U. z dnia 10 kwietnia 1972 r.),
- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w

sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, póź. 285),

- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129, póź. 844),

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy czyszczeniu powierzchni, malowaniu i metalizacji natryskowej z dnia 16 grudnia 2002 r. (Dz. U. Nr 237, póź. 2003).

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym a dokumentacją, należy o tym fakcie poinformować projektanta.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Reszkowski



# DYREKCJA INWESTYCJI w KUTNIE Sp. z o.o.

99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a

NAZWA INWESTYCJI	Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczycze - gmina Bielsk		
FAZA PROJEKTU	PROJEKT TECHNICZNY		
INWESTOR	GMINA BIELSK Plac Wolności 3A 09-230 BIELSK		
LOKALIZACJA	Jednostka ewidencyjna	Obręb ewidencyjny	Numery działek ewidencyjnych
	141901_2 Bielsk	0018 – Kłobie	12, 13, 28/6
		0027 – Niszczycze	18, 82, 79, 78
Kategoria obiektu budowlanego: Kategoria XXV			

<u>Funkcja</u>	<u>Imię i nazwisko</u>	<u>Uprawnienia do projektowania w specjalności</u>	<u>Data</u>	<u>Podpis</u>
Projektant branży drogowej	mgr inż. Tomasz Reszkowski	konstrukcyjno-budowlanej MAZ/0159/PWOK/03	czerwiec 2024r	
Asystent projektanta	Krzysztof Kamiński	asystent projektanta	czerwiec 2024r	

## **SPIS TREŚCI**

### **CZĘŚĆ IV - PROJEKT TECHNICZNY**

- **Część opisowa str. 1-8**

Opis do projektu technicznego :

1. Konstrukcja nawierzchni
2. Roboty ziemne
3. Odwodnienie
4. Bariery drogowe
5. Pozostałe czynniki
6. Urządzenia obce
7. Organizacja ruchu
8. Uwagi końcowe

- **Część rysunkowa**

1. Przekroje normalne – rys. nr 5 – 12
2. Schemat bariery – rys. nr 13

---

## OPIS TECHNICZNY

do projektu rozbudowy i przebudowy drogi gminnej nr 290115W Kłobie - Niszczycze gmina Bielsk na działkach ewidencyjnych nr **12, 13, 28/6 obręb 141901\_2.0018 Kłobie**, oraz na działkach ewidencyjnych nr **18, 82, 79, 78 obręb 141901\_2.0027 Niszczycze**.

### **1. Konstrukcja nawierzchni**

**Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:**

#### **km 0 + 000,00 do km 0 + 020,00 korytowanie na głębokość 39 cm**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 12 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm

#### **km 0 + 020,00 do km 0 + 800,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm

#### **km 0 + 020,00 do km 0 + 800,00 poza istniejącą nawierzchnią**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm

- 
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm

**km 0 + 800,00 do km 1 + 083,80 na istniejącej nawierzchni jezdnej**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 12 cm

**km 0 + 800,00 do km 1 + 083,80 poza istniejącą nawierzchnią**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 12 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm

**km 1 + 083,80 do km 1 + 510,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 15 cm

**km 1 + 083,80 do km 1 + 510,00 poza istniejącą nawierzchnią**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 15 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm



---

**km 1 + 510,00 do km 1 + 564,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 12 cm

**km 1 + 510,00 do km 1 + 564,00 poza istniejącą nawierzchnią**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 12 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm

**km 1 + 564,60 do km 1 + 601,50 korytowanie na głębokość 39 cm**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 12 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm

**km 1 + 601,50 do km 1 + 782,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm

**km 1 + 601,50 do km 1 + 782,00 poza istniejącą nawierzchnią**

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 16W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm

- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm

### **pobocza i zjazdy do posesji i na pola**

- pobocza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 15 cm
- zjazdy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 15 cm
- w kosztorysie przyjęto wyrównanie różnicy poziomów między zjazdem a istniejącym terenem

### **3. Wykaz zjazdów od posesji i na pola**

NR ZJAZDU	PIKIETAŻ (km)	NR DZIAŁKI (obwód Kłobie i Niszczycze)	Materiał zjazdu	Powierzchnia zjazdu (m2)	Przepust PEHD Ø300 (mb)
1	0+040,00	11/7	bitumiczny	4,3	-
2	0+354,00	11/5	tłuczeń	6,7	-
3	0+454,00	11/2	tłuczeń	10,4	-
4	0+722,00	25	tłuczeń	6,8	-
5	0+882,00	10	tłuczeń	9,8	-
6	0+937,00	10	tłuczeń	8,4	-
7	0+990,00	10	tłuczeń	7,3	-
8	0+997,00	9	tłuczeń	1,8	-
9	1+106,00	77	tłuczeń	6,3	-
10	1+146,00	76	tłuczeń	10	-
11	1+224,00	62	tłuczeń	20,0	10,0
12	1+470,00	61	tłuczeń	13,0	8,0
13	1+540,00	74	tłuczeń	27,5	-
14	1+627,00	58	tłuczeń	13,6	8,0
15	1+723,00	73/1	tłuczeń	16,0	7,0
16	1+768,00	73/1	tłuczeń	6,0	4,0

### **3. Roboty ziemne**

Obecną drogę poza istniejącym pasem jezdnym należy wykorytować lub wyprofilować i zagęścić oraz wykonać warstwy konstrukcyjne wg rysunków przekroju normalnego.

Przewiduje się wykonanie poboczy z kruszywa łamanego o frakcjach i grubościach wg rysunków nr 5 – 12 przekroju normalnego.

### **4. Odwodnienie**

Jako sposób odwodnienia przyjmuje się odwodnienie powierzchniowe poprzez nadanie dwustronnego spadku poprzecznego 2% nawierzchni drogowej. Wody opadowe z nawierzchni spłyną powierzchniowo do istniejących odbiorników w terenie. Ponieważ są to ilości nieznaczne więc nie stanowią one zagrożenia podtopienia terenu. Wzdłuż drogi tam gdzie jest to możliwe przewidziano budowę, przebudowę i udrożnienie istniejących rowów zgodnie z wykonanym odrębnym opracowaniem operatem wodno-prawnym i decyzją wodno-prawną.

istniejących rowów.

### **5. Bariery drogowe**

Na km od ok. 0+075,00 do ok. 0+085,00 znajduje się rów melioracyjny na którym z uwagi na zwężenie pasa drogowego i dużą głębokość zaprojektowano bariery drogowe. Bariera drogowa – bariera stalowa o rozstawie słupków 4.0m. Poszczególne elementy systemu wykonane są z profili walcowanych otwartych po długości. Elementy bariery połączone są ze sobą za pomocą śrub. Bariera drogowa jest konstrukcją przeznaczoną do stosowania zarówno w skrajni pobocza jak i w pasie rozdziału. Dla zachowania wszystkich właściwości kolizyjnych system powinien być montowany wg wymagań podanych w niniejszym opracowaniu i instrukcji montażu bariery. Pozostałe szczegóły konstrukcyjne oraz wymiary określa dokumentacja producenta oraz rys. 13.

## **5. Pozostałe czynniki**

Ochrona środowiska wynikająca z projektowanych robót.

Przebudowa drogi nie wprowadza istotnych zmian z funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest na istniejącym i użytkowanym pasie drogowym. Wobec powyższego nie zachodzi konieczność stosowania dodatkowego zabezpieczenia istniejącego środowiska przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i roślin. W pasie drogowym znajdują się drzewa i krzewy które przed rozpoczęciem robót należy usunąć zgodnie z wykonaną w odrębnym opracowaniu inwentaryzacją zieleni i decyzją Urzędu Gminy o wycince drzew i krzewów.

## **6. Urządzenia obce**

Jak wynika z map geodezyjnych w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi przebiega wodociąg gminny z uzbrojeniem towarzyszącym (hydranty, zasuw), kable telefoniczne i energetyczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

## **7. Organizacja ruchu**

Niniejsze opracowanie nie obejmuje projektu organizacji ruchu. Projekt organizacja ruchu stanowić będzie oddzielne opracowanie.

## **8. Uwagi końcowe**

Wszystkie prace prowadzić zgodnie z „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych”.

Zastosowane materiały muszą posiadać atest i być dopuszczone do obrotu i stosowania w budownictwie.

Prace należy prowadzić z zachowaniem przepisów BHP i P.Poż. pod kierunkiem osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi .

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 23.06.2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi kierownik budowy przed przystąpieniem do robót

ma obowiązek przygotować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „planem bioz”.

Opracował:

mgr inż. Tomasz Reszkowski