

# PROJEKT BUDOWLANY PROJEKT ARCHITEKTONICZNO- BUDOWLANY

**Nazwa zamierzenia budowlanego:** *Remont drogi gminnej nr 110245C Skępsk - Olszówka.*

**Adres:** *Olszówka gm. Golub-Dobrzyń*

**Kategoria obiektu budowlanego:** *XXV.*

**Lokalizacja zamierzenia budowlanego:** *działki nr 312 i 335 obr.0016 Skępsk - jednostka ewidencyjna 040503\_2*

**Inwestor:** *Gmina Golub-Dobrzyń  
Pl.Tysiąclecia 25 87-400 Golub-Dobr*

*inż. Andrzej Osłowski*  
Up. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid.: WAM/0003/POO/K/03  
Rej. GUM: 2833/03/U/C

**Branża:** *drogowa*

Imię i nazwisko	Specjalność	Numer uprawnień	Data opracowania	Podpis	Branża/funkcja
inż. Andrzej Osłowski	konstrukcyjno-budowlana	WAM/0003/POO K/03	sierpień 2021		drogowa/projektant (projektant główny)

# **SPIS ZAWARTOŚCI**

I.	Część opisowa projektu.		
1.	Opis techniczny.	str.	3
2.	Orientacja.	str.	11
II.	Część rysunkowa projektu.		
1.	Plan sytuacyjny.	str.	12
2.	Rysunki branży drogowej.	str.	13
3.	Bilans mas ziemnych.	str.	17
III.	Dokumenty dołączone do projektu		
1.	Kopia uprawnień budowlanych, zaświadczenia o przynależności do izby samorządu zawodowego projektanta branży drogowej.	str.	18
2.	Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.	str.	20

# OPIS TECHNICZNY

## **1.0.0. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego będącego przedmiotem zamierzenia budowlanego.**

Projektowanym zamierzeniem budowlanym jest remont drogi gminnej nr 110245C Skępsk – Olszówka na odcinku od km 1+579,00 do km 2+200,00 na działkach oznaczonych numerami 312 i 335 obr.0016 Skępsk jednostka ewidencyjna 040504\_2 Golub-Dobrzyń. Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt architektoniczno-budowlany branży drogowej dla opisanego powyżej zamierzenia budowlanego. Projektowany do remontu odcinek drogi posiada XXV kategorię obiektu budowlanego.

Opracowanie niniejsze stanowi projekt architektoniczno-budowlany projektowanego zamierzenia budowlanego, o którym mowa w rozdziale 3 rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1609 ze zmianami).

## **2.0.0. Podstawa opracowania.**

- aktualna mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych,
- wytyczne do projektowania ustalone przez Inwestora,
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zmianami),
- ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1376 ze zmianami),
- rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1609 ze zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zmianami),
- rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311),
- obowiązujące przepisy i normy w tym PN-S-02204:1997 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.
- wizje lokalne i pomiary w terenie,

### **3.0.0. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego.**

Projektowane zamierzenie budowlane nie zmienia sposobu użytkowania istniejącego obiektu budowlanego, jakim jest droga publiczna. Remont przedmiotowego odcinka drogi służyć będzie poprawie obsługi komunikacyjnej terenów przyległych do pasa drogowego oraz spowoduje przywrócenie pierwotnych warunków techniczno-użytkowych. Kategoria ruchu, jaki odbywa się na odcinku objętym opracowaniem to KR-1, zarówno w stanie istniejącym jak też w stanie projektowanym. Początek drogi zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 110242C Skępsk – Olszówka (zbieżna nazwa, inny przebieg), koniec zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 569 Golub-Dobrzyń – Dobrzejewice. Ewidencyjnie droga ta ma długość 2,2 km. Odcinek objęty niniejszym opracowaniem położony jest na obszarze miejscowości Olszówka. Długość remontowanego odcinka drogi wynosi 0,621 km. Projektuje się wykonanie rozbiórki istniejących warstw nawierzchni wraz z wykonaniem robót ziemnych. Projektuje się wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej jezdni o szerokości 3,5 – 5,0 m układanej na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i warstwie odcinającej z piasku. Nawierzchnia jezdni po stronie prawej przed skrzyżowaniem z dw 569 obramowana krawężnikiem betonowym. Spadek poprzeczny nawierzchni jedno i dwustronny 2,0 %. Projektuje się wykonanie remontu poboczy o szerokości 0,75 m wykonanych z kruszywa betonowego z recyklingu a na odcinku przed rowem odwadniającym z brukowca. Projektuje się wykonanie remontu zjazdów istniejących poprzez zmianę ich nawierzchni analogicznie jak nawierzchnia jezdni oraz z kostki betonowej. Nawierzchnia zjazdów z kostki betonowej obramowana opornikiem betonowym. Projektuje się wykonanie nowego peronu przystankowego z kostki betonowej układanej na podsypce cementowo-piaskowej i warstwie odcinającej z piasku. Obramowanie nawierzchni peronu od strony jezdni krawężnikiem betonowym, obramowanie od pozostałych stron z obrzeża betonowego. Analogicznie projektuje się nawierzchnię dojścia od jezdni do furty wejściowej na teren nieruchomości. W miejscu zarwanego przepustu projektuje się jego odbudowę poprzez wykonanie przepustu z rur HDPE400. Wylot przepustu umocniony brukowcem układanym na podsypce cementowo-piaskowej. Na wlocie przepustu zaprojektowano ustawienie studni betonowej Dn1000 z osadnikiem i z pokrywą pełną. Do studni zaprojektowano włączenie studzienki kanalizacji deszczowej z rur betonowych Dn500 z wpustem żeliwnym oraz osadnikiem. Projektuje się odtworzenie rowu przydrożnego poprzez usunięcie warstwy ziemi. W miejscach wskazanych na planszy planu sytuacyjnego projektuje się umocnienie dna i skarp rowu brukowcem. W miejscu umocnień (poza początkiem rowu) wykonać narzut z kamienia. W miejscach zbliżeń z istniejącymi podziemnymi sieciami telekomunikacyjną i elektroenergetyczną projektuje się montaż rur ochronnych dwudzielnych. Projektowany remont drogi swoim zakresem obejmuje również wprowadzenie zmiany w stałej organizacji ruchu, której to projekt jest przedmiotem odrębnego opracowania.

### **4.0.0. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego.**

Dla projektowanego zamierzenia budowlanego nie określa się układu przestrzennego ponieważ projektowana do remontu droga jest obiektem płaskim. W stanie istniejącym jak też projektowanym jest to droga o układzie jednoprzestrzennym, dwukierunkowym. Bezpośrednio przy jezdni zlokalizowane są projektowane pobocza oraz odcinkowo rów przydrożny. Pozostałą zlokalizowaną w liniach rozgraniczających powierzchnię stanowią tereny niezagospodarowane.

#### **5.0.0. Zgodność projektowanego zamierzenia z ustaleniami decyzji o warunkach zabudowy, sposób dostosowania zamierzenia do zgodności z przepisami i uzgodnieniami.**

Dla terenu objętego lokalizacją remontu drogi nie obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania terenu jak też z powodu braku takiej konieczności, nie została wydana decyzja o warunkach zabudowy. Zamierzenie jest lokalizowane w granicach istniejącego pasa drogowego, wymaga więc dokonania zgłoszenia wykonania robót budowlanych. Zaprojektowane w ramach remontu parametry techniczne jezdni, pobocza i rowu spełniają warunki dotyczące szerokości i spadków określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zmianami). Odprowadzane powierzchniowo do gruntu wody opadowe i roztopowe spełniają wymagania dotyczące ilości zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311).

#### **6.0.0. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego:**

- a) kubatura – nie określa się,
- b) zestawienie powierzchni:
  - powierzchnia terenu położona w liniach rozgraniczających teren inwestycji – 4.420,0 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia jezdni projektowanej drogi i zjazdów o nawierzchni bitumicznej – 2.365,0 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej – 29,0 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia projektowanych poboczy z kruszywa – 814,0 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia projektowanych poboczy z brukowca – 39,0 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia projektowanych rowów – 178,0 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia projektowanych chodników – 17,0 m<sup>2</sup>,
- c) wysokość, długość, szerokość:
  - długość projektowanej do remontu drogi – 621,0 m,
  - szerokość nawierzchni jezdni na remontowanym odcinku – 3,5 – 5,0 m,
  - szerokość projektowanych poboczy – 0,75 m,
  - szerokość dna rowu – 0,40 m,
  - wysokość – nie dotyczy,

#### **7.0.0. Opinia geotechniczna oraz informacje o sposobie posadowienia obiektu budowlanego.**

Na podstawie dokonanego rozpoznania geotechnicznych warunków posadowienia obiektu stwierdzono, że w poziomie posadowienia projektowanych obiektów, pod warstwą nasypu niebudowlanego występują piaski drobnych i piaski średnie pylaste. Poziom wód gruntowych występuje poniżej poziomu posadowienia projektowanych obiektów. Na podstawie wykonanego rozpoznania stwierdza się, że dla projektowanej inwestycji występują proste warunki gruntowe. Na podstawie przeprowadzonych badań, parametrów technicznych projektowanej inwestycji oraz warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. z 2012 r. poz. 463) zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej. Posadowienie projektowanych jezdni i poboczy bezpośrednie w gruncie.

#### **8.0.0. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne, w tym osoby starsze.**

Projektowane po przebudowie jezdnia i pobocza umożliwią będą poruszanie się osób niepełnosprawnych. Projektowane spadki poprzeczne i podłużne spełniają wymagania ustanowione dla osób niepełnosprawnych. Wskazane powyżej udogodnienia umożliwiają również korzystanie z projektowanego obiektu przez osoby starsze.

#### **9.0.0. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:**

##### **a) ilość, jakość i sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych:**

Na podstawie podanych powyżej parametrów projektowanego zamierzenia ustalono, że utwardzone powierzchnie wymagające odprowadzenia wód opadowych i roztopowych wynoszą łącznie 3.264,0 m<sup>2</sup> (0,33 ha), z czego odpowiednio 2.411,0 m<sup>2</sup> dla projektowanej jezdni, zjazdów i chodnika a 853,0 m<sup>2</sup> dla projektowanego pobocza. Współczynnik szczelności projektowanej nawierzchni jezdni, zjazdów i chodnika wynosi 0,9 a pobocza 0,15, więc powierzchnia zredukowana podlegająca odprowadzeniu z niej wód opadowych i roztopowych wynosi ok.  $2.411,0 \cdot 0,9 + 853,0 \cdot 0,15 = 2.298,0$  m<sup>2</sup> (0,23 ha). Wielkość nominalnego opadu miarodajnego wynosi 15 dm<sup>3</sup>/s\*ha. Na podstawie powyższego ustalono, że nominalna ilość wód opadowych i roztopowych z projektowanych powierzchni utwardzonych drogi wynosi ok. 3,45 dm<sup>3</sup>/s (12,42 m<sup>3</sup>/h). Ustalenia zawartości we wprowadzanych do kanalizacji deszczowej wodach opadowych i roztopowych ilości zawiesin i substancji ropopochodnych dokonano w oparciu o PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.”, biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów na drodze gminnej. Ilości te nie przekraczają ilości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 roku w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311) wynoszących:

- 100mg/l zawiesin ogólnych,
- 15mg/l węglowodorów ropopochodnych,

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego odcinka drogi odprowadzane będą powierzchniowo do gruntu i do rowu przydrożnego na terenie pasa drogowego.

##### **b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,**

Ewentualna emisja zanieczyszczeń gazowych będzie miała miejsce w związku z ruchem pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanym do przebudowy odcinku drogi. Pojazdy te będą emitowały zanieczyszczenia w ilościach nieprzekraczających dopuszczalnych, ustalonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2020 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U. z 2021 r, poz. 2022) poziomów emisji zanieczyszczeń gazowych. Mając na uwadze obecne i projektowane natężenie ruchu (kategoria ruchu nie ulega zmianie – KR-1), nie nastąpi przekroczenie dopuszczalnych norm tej emisji. Ze względu na zastosowany rodzaj nawierzchni drogi i pobocza, nie wystąpi emisja pyłów i płynów do środowiska. W miejscu realizacji zamierzenia inwestycyjnego jak też w bezpośrednim jego sąsiedztwie nie występuje chroniona przed wskazanymi emisjami zabudowa. Najbliżej zlokalizowana zabudowa mieszkaniowa położona jest w odległości ok. 4 m od miejsca realizacji zamierzenia inwestycyjnego. Zasięg rozprzestrzeniania się uciążliwych, nie przekraczających

wartości dopuszczalnych emisji zamyka się w granicach nieruchomości objętych niniejszym opracowaniem (w granicach pasa drogowego drogi gminnej nr 110245C) oraz na terenie bezpośrednio do niego przyległym.

c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,

Objęta niniejszym opracowaniem część zamierzenia inwestycyjnego nie będzie źródłem powstawania odpadów.

d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,

Mając na uwadze rodzaj projektowanego zamierzenia inwestycyjnego oraz jego zakres, przy obecnym i projektowanym docelowo natężeniu ruchu drogowego nie projektuje się przekroczenia dopuszczalnych norm emisji hałasu do środowiska. Jak wskazano powyżej, chroniona przed hałasem zabudowa mieszkaniowa położona jest w odległości ok. 4 m od miejsca realizacji zamierzenia inwestycyjnego. Projektowany zasięg oddziaływania, tak jak powyżej, zamyka się w granicach nieruchomości objętych niniejszym opracowaniem (w granicach pasa drogowego drogi gminnej nr 110245C) oraz na terenie bezpośrednio do niego przyległym.

e) wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne:

Projektowane zamierzenie inwestycyjne położone jest na obszarze, na którym występuje nieliczne zadrzewienie i zadrzewienie przydrożne. Projektowane zamierzenie inwestycyjne częściowo adaptuje istniejące zadrzewienie. W związku z projektowaną kolizją, usunięcia wymagają następujące drzewa i krzewy:

1. klon jesionolistny – 1 szt (obwód pnia 2.70 m),

2. dąb szypułkowy – 1 szt,

3. klon jesionolistny – 1 szt (2 pnie),

4. brzoza brodawkowata – 1 szt (2 pnie),

5. śliwa ałcza (forma krzewiasta) –  $75\text{m}^2 + 4\text{m}^2$ ,

Lokalizację projektowanych do usunięcia drzew i krzewów wskazano na planszy planu sytuacyjnego. Na powierzchniach nie zajętych przez jezdnię i pobocza, w stanie obecnym występuje roślinność ruderalna. Realizacja remontu nie wymaga zajęcia gruntów chronionych na podstawie przepisów ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Projektowana nawierzchnia jezdni jest nawierzchnią szczelną a zbierane na nich wody opadowe i roztopowe są odprowadzane powierzchniowo do gruntu na terenie pasa drogowego oraz do projektowanego odcinka rowu przydrożnego. Zawartość w ich składzie substancji szkodliwych dla środowiska jest poniżej wartości dopuszczalnych.

#### **10.0.0. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej.**

Projektowane zamierzenie inwestycyjne dotyczy istniejącej drogi publicznej. Projektowana do przebudowy droga pomimo, że nie stanowi drogi pożarowej, spełnia warunki dla dróg pożarowych określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 roku w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U. z 2009 r. Nr 124 poz. 1030).

#### **11.0.0. Opis projektowanych robót.**

##### **11.1.0. Roboty rozbiórkowe i ziemne.**

Projektowane zamierzenie wymaga wykonania rozbiórki istniejącej nawierzchni jezdni z kruszywa. Rozbiórki dokonać wraz z robotami ziemnymi. Uzyskany urobek zagospodarować zgodnie ze wskazaniem Zamawiającego. Projektuje się wykonanie robót ziemnych związanych z wykonaniem nawierzchni jezdni, zjazdów oraz poboczy

i rowu. Roboty prowadzić mechanicznie a uzyskany urobek wywieźć w miejsce ustalone z zarządcą drogi. Dno wykonanych wykopów wyrównać i zagęścić do uzyskania wskaźnika zagęszczenia min  $I_d=1,0$ . W całym okresie realizacji robót zapewnić sprawne odwodnienie wykopów. Objętość projektowanych wykopów wynosi  $1.559,0 \text{ m}^3$ .

#### **11.2.0.Podbudowa.**

Projektuje się wykonanie warstwy odsączającej z piasku średniego 2-4 mm warstwą gr. 15-20 cm. Warstwę odsączającą zagęścić do uzyskania wskaźnika zagęszczenia min  $I_d=1,00$ . Na całym odcinku drogi objętym remontem, pod nawierzchnie bitumiczne projektuje się wykonanie nowej podbudowy. Projektuje się wykonanie podbudowy dwuwarstwowo: warstwę dolną z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 90/3 warstwą gr. 15 cm oraz warstwę górną z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 90/3 warstwą gr. 8 cm. Poszczególne warstwy podbudowy zagęszczane do uzyskania wskaźnika zagęszczenia min 1,00. Spadek poprzeczny wykonanej podbudowy 2% jednostronny (na wskazanych odcinkach) i daszkowy. Powierzchnia warstwy odsączającej i podbudowy wynosi  $2.438,0 \text{ m}^2$ . Dodatkowo projektuje się wykonanie warstwy odsączającej pod projektowaną nawierzchnię dojeżdża i peronu z kostki betonowej oraz pod nawierzchnią zjazdów z kostki betonowej z piasku średniego 2-4 mm gr. 15 cm na powierzchni  $46,0 \text{ m}^2$ . Projektuje się również podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 90/3 gr. 15 cm na powierzchni  $29,0 \text{ m}^2$  (pod nawierzchnią zjazdów z kostki betonowej).

#### **11.3.0.Połączenia międzywarstwowe.**

Jako połączenie międzywarstwowe pomiędzy zaprojektowaną podbudową i warstwą wiążącą oraz pomiędzy warstwą wiążącą a warstwą ścieralną zaprojektowano zastosowanie emulsji asfaltowej wolnorozpadowej C60B5ZM. Wykonaną podbudowę oczyścić a następnie dokonać mechanicznego spryskania emulsją w ilości  $0,8 \text{ kg/m}^2$ . Na wykonanej warstwie wiążącej dokonać mechanicznego spryskania emulsją w ilości  $0,5 \text{ kg/m}^2$ .

#### **11.4.0.Warstwa wiążąca.**

Projektuje się wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC11W 50/70 warstwą gr. 3 cm. Szerokość warstwy wiążącej 3,56-5,06 m. Spadek poprzeczny nawierzchni zgodnie ze spadkami podbudowy. Mieszanka na warstwę ścieralną winna spełniać wymagania techniczne WT-2 cz.I. Wykonania warstwy ścieralnej dokonać mechanicznie a całość wykonanych robót winna spełniać wymagania stwoirb. Powierzchnia warstwy wiążącej wynosi  $2.405,0 \text{ m}^2$ .

#### **11.5.0.Warstwa ścieralna.**

Projektuje się wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC8S 50/70 warstwą gr. 3 cm. Szerokość warstwy ścieralnej 3,5 – 5,0 m. Spadek poprzeczny wykonanej podbudowy 2% jednostronny (na wskazanych odcinkach) i daszkowy (na odcinkach pozostałych). Mieszanka na warstwę ścieralną winna spełniać wymagania techniczne WT-2 cz.I. Wykonania warstwy ścieralnej dokonać mechanicznie a całość wykonanych robót winna spełniać wymagania stwoirb. Powierzchnia warstwy ścieralnej wynosi  $2.365,0 \text{ m}^2$ .

#### **11.6.0.Nawierzchnie z kostki betonowej.**

Projektuje się wykonanie nawierzchni projektowanego dojeżdża do nieruchomości oraz peronu z kostki betonowej gr. 6 cm koloru szarego układanej na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 gr. 5 cm. Obramowanie nawierzchni dojeżdża od strony jezdni krawężnikiem betonowym 15x22 cm posadowionym na ławie z betonu C-12/15 z oporem. Obramowanie boków nawierzchni dojeżdża obrzeżem betonowym 8x30 cm posadowionym na ławie z betonu C-12/15. Obramowanie nawierzchni peronu od strony



jezdni krawężnikiem betonowym 15x30 cm posadowionym na ławie z betonu C-12/15 z oporem. Obramowanie z pozostałych stron obrzeżem betonowym 8x30 cm posadowionym na ławie z betonu C-12/15. Projektowana powierzchnia nawierzchni z kostki betonowej gr. 6 cm wynosi 17,0 m<sup>2</sup>. Projektuje się wykonanie nawierzchni zjazdów z kostki betonowej gr. 8 cm układanej na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 gr. 5 cm. Nawierzchnia zjazdów od strony jezdni obramowana krawężnikiem betonowym 15x22 cm posadowionym na ławie z betonu C-12/15 z oporem, od pozostałych stron opornikiem betonowym 12x25 cm posadowionym na ławie z betonu C-12/15 z oporem. Powierzchnia nawierzchni zjazdów z kostki betonowej gr. 8 cm wynosi 29,0 m<sup>2</sup>.

#### **11.7.0.Pobocza.**

Na całym odcinku drogi objętym remontem (z wyjątkiem odcinków przy krawędzi jezdni których projektuje się ustawienie krawężników), projektuje się wykonanie nawierzchni poboczy z kruszywa łamanego warstwą kruszywa betonowego z recyklingu 0/31,5 gr. 20 cm. Szerokość projektowanych poboczy 0,75 m, spadek poprzeczny 6,0% w kierunku granicy pasa drogowego. Powierzchnia projektowanych poboczy o nawierzchni z kruszywa wynosi 814,0 m<sup>2</sup>. W miejscach wskazanych na planszy planu sytuacyjnego projektuje się wykonanie umocnienia poboczy brukowcem wys. 16-20 cm układanym na podsypce cementowo-piaskowej gr. 10 cm. Powierzchnia poboczy umocnionych brukowcem wynosi 39,0 m<sup>2</sup>.

#### **11.8.0.Rowy.**

Na wskazanym na planszy planu sytuacyjnego odcinku drogi, projektuje się odtworzenia po str. L rowu przydrożnego. Szerokość dna rowu 0,4 m, głębokość 0,5 m, nachylenia skarpy i przeciwskarpy 1:1. Spadek podłużny dna rowu zgodny ze spadkami niwelety jezdni. W miejscach wskazanych na planszy planu sytuacyjnego projektuje się odcinkowe umocnienie powierzchni dna i skarp brukowcem wys. 16-20 cm układanym na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5 cm. W miejscach tych (poza utwardzeniem początku rowu) projektuje się wykonanie narzutu kamiennego wys. 0,3 m. Wykonanie rowu mechanicznie, łącznie z realizacją koryta pod drogę. Urobek z wykopu przewieźć w miejsce ustalone z Inwestorem.

#### **11.9.0.Przepust pod drogą.**

Projektuje się wykonanie przepustu pod projektowaną do remontu drogą gminną w miejscu przepustu zarwanego. Na ławie z pospółki gr. 30 cm projektuje się ułożenie rury przepustowej HDPE400 o długości 13,3 m. Wylot przepustu obrukowany brukowcem wys. 16-20 cm układanym na podsypce cementowo-piaskowej 1:3 gr. 5 cm. Wlot przepustu połączony z projektowaną studnią kanalizacyjną w rur betonowych Dn1000. Spadek podłużny przepustu 0,3%.

#### **11.10.0.Studnia kanalizacyjna i studzienka ściekowa.**

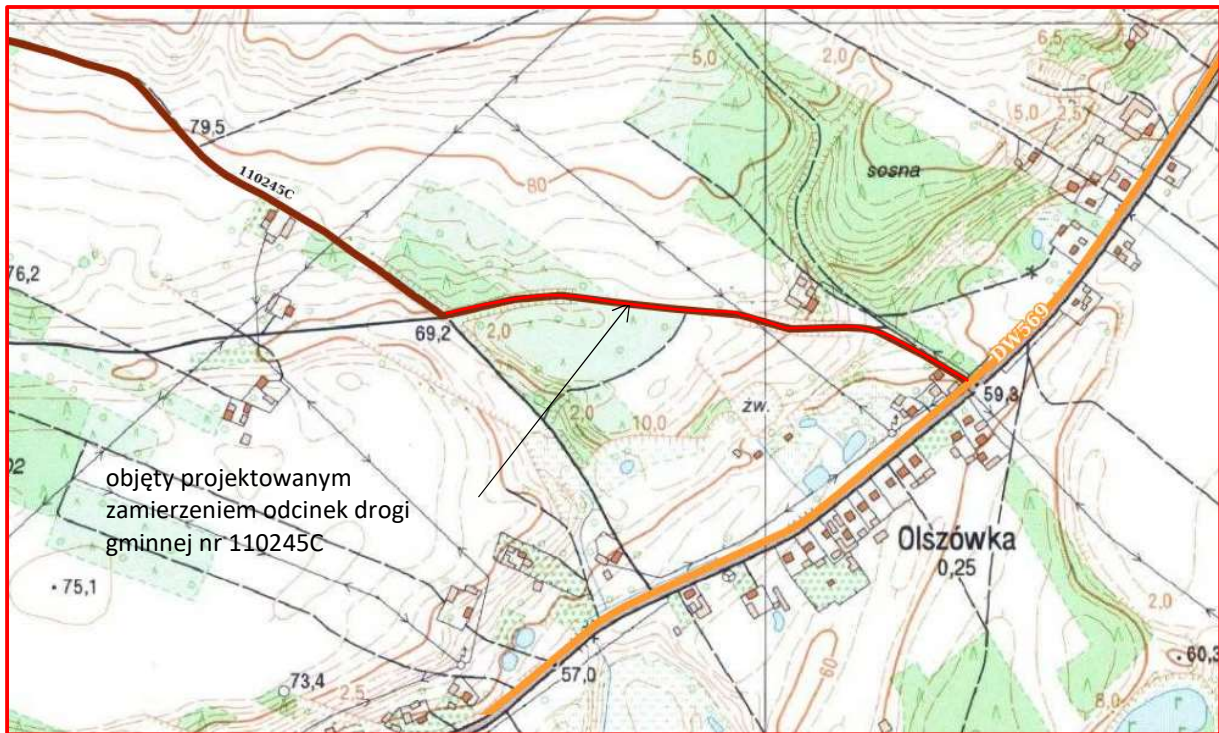
Na wlocie projektowanego przepustu projektuje się wykonanie studni kanalizacyjnej betonowej Dn1000 posadowionej na ławie z pospółki gr. 20 cm. Studnie wykonać z prefabrykowanego elementu z dennicą. Studnię połączyć z projektowanym przepustem oraz przykanalikiem Dn200 z projektowanej studzienki ściekowej. Zwieńczenie studni prefabrykowaną pokrywą betonową bez otworu. Projektuje się wykonanie studzienki kanalizacyjnej ściekowej betonowej Dn500 z osadnikiem, bez syfonu. Studzienka posadowiona w gruncie na podsypce piaskowej gr. 7 cm. Przekrycie studzienki wpustem deszczowym żeliwnym typu ciężkiego przystosowanym do klasy obciążeń D400. Połączenie studni kanalizacyjnej ze studzienką ściekową przykanalikiem z rury PVC Dn200 układanej ze spadkiem 1,0%.

### 12.0.0. Uwagi końcowe.

Projektowane roboty realizować zgodnie z ustaleniami niniejszego projektu oraz zgodnie z wymaganiami norm i innymi przepisami związanymi. Przy realizacji robót przestrzegać przepisów BHP w robotach budowlanych oraz przestrzegać uzgodnień instytucji opiniujących. Dla wybudowanych obiektów sporządzić geodezyjną dokumentację powykonawczą. Dla robót zanikających dokonywać na bieżąco odbiorów częściowych. W przypadku napotkania w czasie robót ziemnych niezidentyfikowanych urządzeń infrastruktury technicznej należy ustalić ich użytkownika i dalsze prace prowadzić pod nadzorem jego przedstawiciela. Po zakończeniu robót, teren uporządkować. Wykonawca jest zobowiązany do stałej i systematycznej kontroli prowadzonych robót. W przypadku odkrycia w trakcie robót budowlanych przedmiotu, co do którego będzie istniało przypuszczenie, że jest on zabytkiem, należy postępować zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity Dz. U. z 2020 poz. 282). Opracowanie niniejsze wraz z projektem zagospodarowania terenu oraz opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami i innymi dokumentami, o których mowa w art. 33 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo budowlane stanowi kompletny projekt budowlany dla projektowanego zamierzenia budowlanego. Zgodnie z zapisami specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, przed realizacją robót drogowych objętych niniejszym projektem, Inwestor wymaga wykonania odcinków próbnych. Długości odcinków próbnych określa stwiorb. Wykonanie projektowanego remontu wymaga zmiany istniejącej stałej organizacji ruchu na odcinku objętym niniejszym opracowaniem. Projekt zmiany stałej organizacji ruchu stanowi odrębne opracowanie. Projekt czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót sporządza i zatwierdza wykonawca robót.

*inż. Andrzej Ostowski*  
Upr. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid.: WAM/003/POK/03  
Rej. GłNB: 2833/03/UC

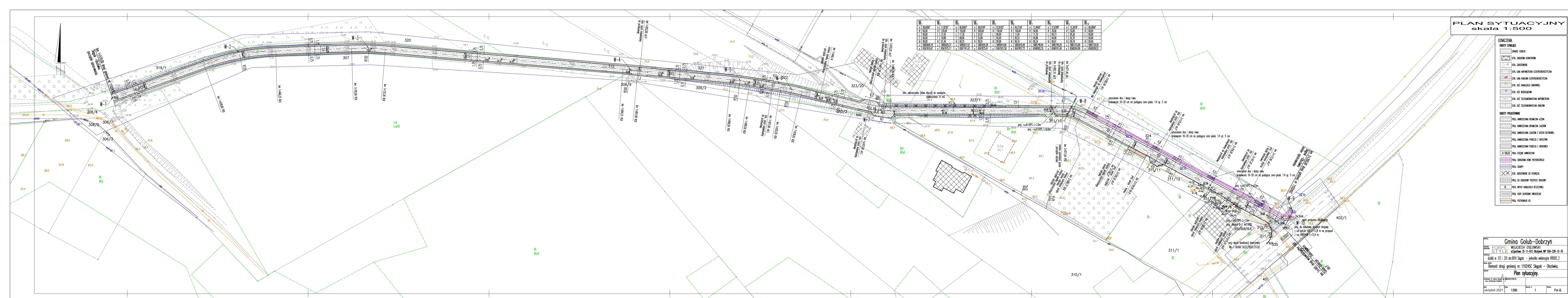
# ORIENTACJA



Opracowano na mapie pochodzącej z geoportalu <http://mapy.mojregion.info/geoportal>

*inż. Andrzej Ostowski*  
Up. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid.: WAM/003/POOK/03  
Reg. G/MB: 2833/03/W/C





W <sub>1</sub>	W <sub>2</sub>	W <sub>3</sub>	W <sub>4</sub>	W <sub>5</sub>	W <sub>6</sub>	W <sub>7</sub>	W <sub>8</sub>	W <sub>9</sub>	W <sub>10</sub>
00.0000	17.8792	06.6892	00.8794	03.8162	04.2156	13.4062	27.8789	15.3618	00.0000
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00
00.00	17.88	06.69	00.88	03.82	04.22	13.41	27.88	15.36	00.00

PLAN SYTUACYJNY  
skala 1:500

- OZNACZENIA**
- OBIEKTY KENALIZACJI**
- GRANICE DOKŁĘC
  - STN. ZABUDOWA KUBATUROWA
  - STN. ZAKRZEWIENIE
  - STN. LINIA WAPNIOWANA ELEKTROENERGETYCZNA
  - STN. LINIA KABLOWA ELEKTROENERGETYCZNA
  - STN. SEŚ KANALIZACJA SANITARNA
  - STN. SEŚ WODOCIĄGOWA
  - STN. SEŚ TELEKOMUNIKACYJNA WAPNIOWANA
  - STN. SEŚ TELEKOMUNIKACYJNA KABLOWA
- OBIEKTY PROJEKTYWNE**
- PROJ. NAWIERZCHONIA BITUMIENNA JEZDNI
  - PROJ. NAWIERZCHONIA BITUMIENNA ZAKŁADÓW
  - PROJ. NAWIERZCHONIA ZAKŁADÓW Z KOSTKI BETONOWEJ
  - PROJ. NAWIERZCHONIA PODCZÓŁA Z KRYSZYNA
  - PROJ. NAWIERZCHONIA PODCZÓŁA Z BRUKOWCA
  - PROJ. ODBUDOWA ROWNI PRZECIWOZŁOŻ
  - PROJ. SKARPY
  - STN. ZAKRZEWIENIE DO USUNIĘCIA
  - PROJ. DO ODBUDOWY PRZEPUSTU DROGOWEGO
  - PROJ. WPUST KANALIZACJA DESZCZOWEJ
  - PROJ. RURY OCHRONNE ENERGETYCZNE
  - PROJ. PRZEMIANNIK NO

Województwo: **Gmina Golub-Dobrzyń**  
Urząd: **WOJCIECH OSIŁOWSKI**  
ul. Sportowa 35 11-015 Olszówka NIP 956-228-12-79

Adres: **drożka nr 312 i 335 obr.0016 Skępsk - jednostka ewidencyjna 040503\_2**

Plan sytuacyjny.

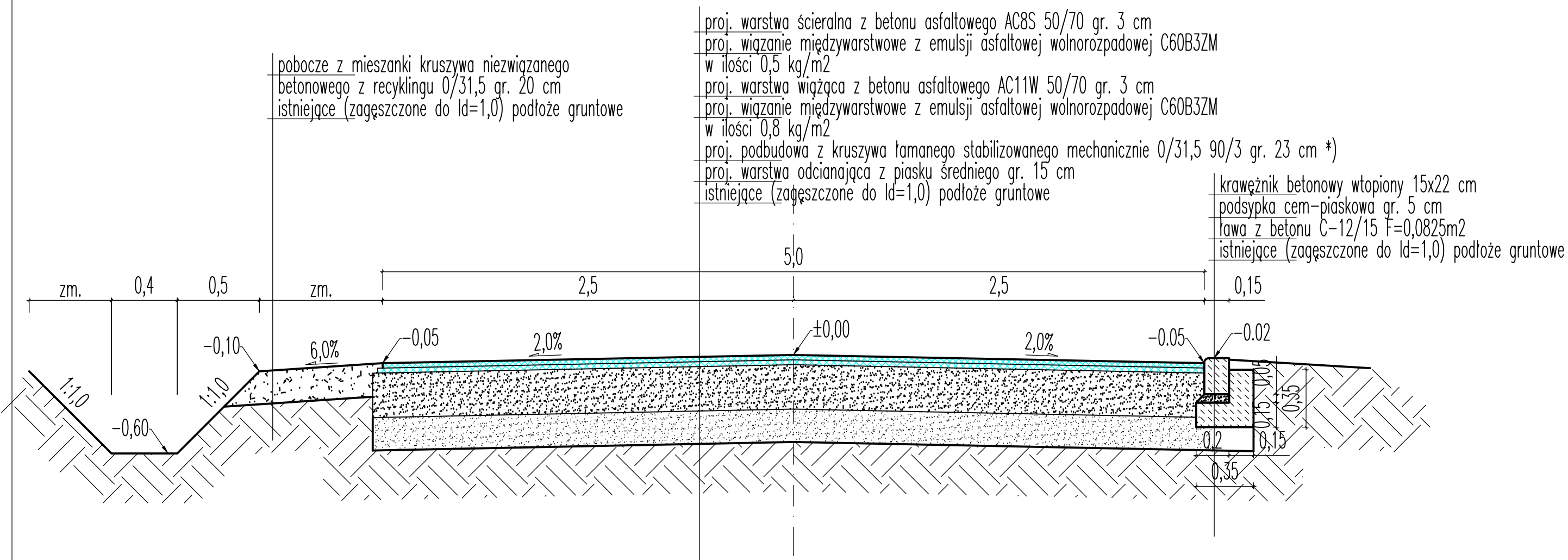
Remont drogi gminnej nr 110245C Skępsk - Olszówka.

Opis: sierpień 2021 Skala: 1:500 Strona: 1 Dział: PA-B.



PRZEKROJE NORMALNE  
skala 1:25

PRZEKRÓJ NORMALNY W PASIE DROGOWY DW 569



\*) – Inwestor dopuszcza wykonanie warstwy dolnej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 z recyklingu betonu gr. 15 cm i warstwy górnej podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 90/3 gr. 8 cm


Investor:	Gmina Golub-Dobrzyń		
Jednostka projektowa:	FORM & STYLE	WOJCIECH OSŁOWSKI ul.Sportowa 35 11-015 Olsztynek NIP 956-228-12-79	
Lokalizacja:	działki nr 312 i 335 obr.0016 Skępsk - jednostka ewidencyjna 040503_2		
Nazwa obiektu:	Remont drogi gminnej nr 110245C Skępsk - Olszówka.		
Rysunek:	Przekrój normalny.		
Projektował: inż. Andrzej Osłowski spec. konstrukcyjno-budowlana	ZAM/0003/PODR/03		
Data: lipiec 2021	Skala: 1:25	Rysunek nr: 2	Stadium: P.A-B.

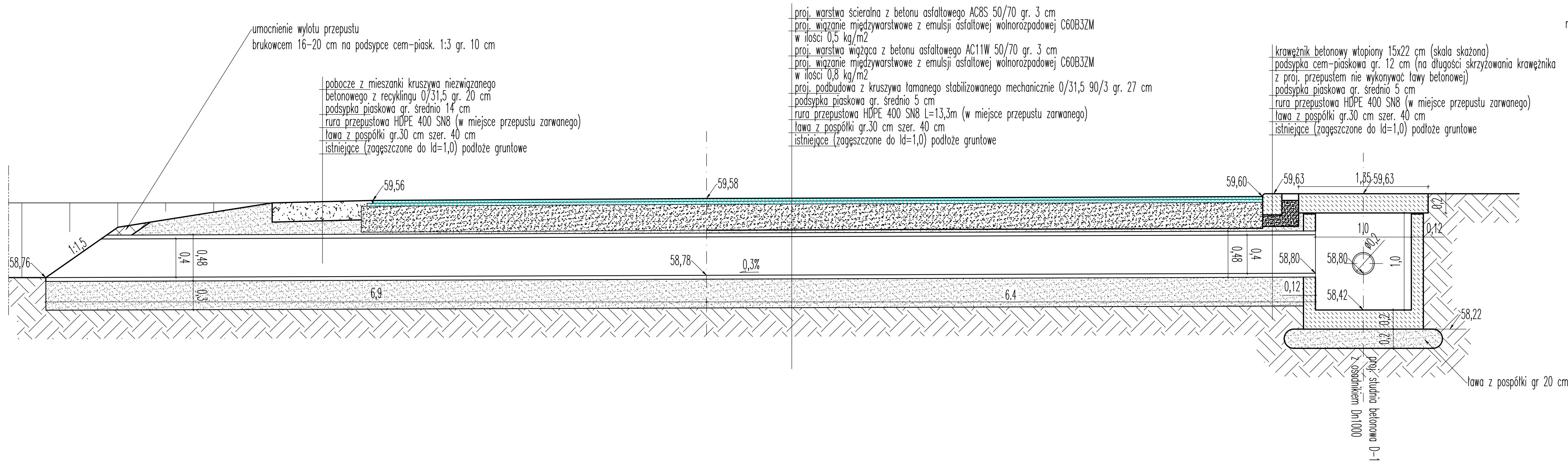






[illegible]

- |   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <div> <div>  <div> <div>Gmina Golub-Dobrzyń</div> <div>WOJCIECH OSŁOWSKI</div> <div>ul.Sportowa 35 11-015 Olsztynek NIP 956-228-12-79</div> </div> </div> </div>   |  |  |  |
| <div> <div> <div> <div>zadziałki nr 312 i 335 obr.0016 Skępsk – jednostka ewidencyjna 040503_2</div> <div>Remont drogi gminnej nr 110245C Skępsk – Olszówka.</div> </div> <div> <div>Przeput i wpust kanalizacji deszczowej.</div> </div> </div> </div> |  |  |  |
| <div> <div> <div> <div>Projektant: inż. Andrzej Osłowski tel. 603 000 003; POKON/IS</div> <div>spec. konstrukcyjno-budowlana</div> </div> <div> <div></div> </div> </div> </div>  |  |  |  |
| <div> <div> <div> <div>data: sierpień 2021</div> <div>data: 1:25</div> </div> </div> </div>   |  | <div> <div> <div> <div>Przeput nr: 4</div> <div>Stadunek: PA-B.</div> </div> </div> </div> |  |







Olsztyn, dnia 10 lipca 2003 r.

WAM/OKK/U/25/03

## DECYZJA

Na podstawie 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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz.U. z 2000 r. Nr 106, poz.1126 ze zm./, § 4 ust. 2 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. z 1995 r. Nr 8 poz. 38 ze zm./ oraz art. 104 ust.1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
nadaje**

**Panu ANDRZEJOWI WALDEMAROWI OSŁOWSKIEMU**

inżynierowi budownictwa  
ur. 16 grudnia 1963 r. w Działdowie

### UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. WAM/0003/POOK/03

### DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEŃ W SPECJALNOŚCI KONSTRUKCYJNO-BUDOWLANEJ

Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń stanowią również podstawę do sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej tymi uprawnieniami.

### UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie na podstawie przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego oraz pozytywnego wyniku egzaminu, uchwałą Nr 3/2003 z dnia 10 lipca 2003 r. stwierdziła posiadanie wymaganego prawem przygotowania zawodowego koniecznego do uzyskania wymienionych wyżej uprawnień budowlanych.

Wobec powyższego, orzeczono jak na wstępie.

#### Pouczenie :

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Olsztynie, w terminie czternastu dni od dnia jej doręczenia

#### Otrzymuje:

1. Pan Andrzej Waldemar Osłowski  
11-015 Olsztynek, ul. Sportowa 35
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



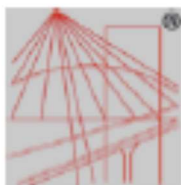
**PRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

*inż. Janusz Palmowski*

*inż. Andrzej Osłowski*  
Upr. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid.: WAM/003/POOK/03  
Rej. GIB: 2833/03/U/C

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM  
dnia 20 sierpnia 2021 r.

.....  
*Andrzej Osłowski*



P O L S K A  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-4H6-NTJ-AMQ \*

Pan ANDRZEJ OSŁOWSKI o numerze ewidencyjnym KUP/BD/0033/05

adres zamieszkania ul. GAJOWA 8, 87-100 TORUŃ

jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2022-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-08-17 roku przez:

Renata Staszek, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

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



inż. Andrzej Ostowski  
Upr. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid.: WAM/003/POOK/03  
Rej. GINB: 2833/03/U/C

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM  
dnia 20 sierpnia 2021 r.

.....  
Andrzej Ostowski

**Nazwa zamierzenia budowlanego:** Remont drogi gminnej nr 110245C Skępsk - Olszówka.

**Adres:** Olszówka gm. Golub-Dobrzyń

**Lokalizacja zamierzenia budowlanego:** działki nr 312 i 335 obr.0016 Skępsk - jednostka ewidencyjna 040503\_2

**Inwestor:** Gmina Golub-Dobrzyń Pl.Tysiąclecia 25 87-400 Golub-Dobrzyń

## OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany, na podstawie art. 34 ust. 3d pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zmianami) oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany dla opisanego powyżej zamierzenia budowlanego został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Imię i nazwisko	Specjalność	Numer uprawnień	Data opracowania	Podpis
inż. Andrzej Ostowski	konstrukcyjno-budowlana	WAM/0003/POOK /03	sierpień 2021	

*inż. Andrzej Ostowski*  
Up. bud. do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Nr ewid.: WAM/003/POOK/03  
Rej. GUG: 283303/WC