

# USŁUGI PROJEKTOWE TOMASZ DUDKIEWICZ

ul. Wrzosowa 3, 09-414 Brudzeń Duży  
e:mail projektydt@wp.pl tel. 604-445-615

## MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA/PROJEKT TECHNICZNY REMONT DROGI GMINNEJ NR 290339W, UL. OSIEDLOWEJ

działka nr: 74/2, 160/27, 427, 159/5, 53, 157/1 (obwód Brudzeń Duży)

w miejsc. Brudzeń Duży, gm. Brudzeń Duży,

pow. plocki, woj. mazowieckie

długość odcinka 0,917 km

Wzrost Architektury i Budownictwa  
STAROSTWO PŁOCK  
w PŁOCKU  
ul. Bielska 59  
09-400 Płock  
NIE WNIESIONO SPRZECIWU  
DO ZGŁOSZENIA

Inwestor: Wójt Gminy Brudzeń Duży  
ul. Toruńska 2, 09-414 Brudzeń Duży

złożonego dnia 26.08.2025 r.  
Płock, dnia 28.08.2025 r.  
AB-11.6743.837.2025

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-9	
RYSUNKI			
2.	Orientacja	10-10	
3.	Plan sytuacyjny	11-11	2.0
4.	Przekroje normalne	12-12	3.0
5.	Licencja mapy zasadniczej	13-14	

Projektant: mgr inż. Tomasz Dudkiewicz upr. drog MAZ/0596/PWBD/18

Egz. nr 1, 2, 3

Brudzeń Duży 06.2025

## **- 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
- 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.

### **2. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

Celem niniejszego opracowania jest remont drogi gminnej nr 290339W w miejscowości Brudzeń Duży, gm. Brudzeń Duży na odcinku długości 917 m.

### **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obrębie pasa drogowego drogi gminnej nr 290339W. Projektowana droga przebiega po terenach rolnych, zabudowy siedliskowej oraz zabudowy jednorodzinnej.

Droga gminna o nawierzchni bitumicznej szerokości 5m, posiada ukształtowany przebieg tak w planie jak i w profilu. Korona drogi nie wchodzi w kolizję z działkami sąsiednimi. Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 10,3m do około 16,9m. Teren inwestycji pochyły o rzędnej od około 92.70 mnpm do około 101.90 mnpm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo do istniejącego rowu przydrożnego. Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy w granicach pasa drogowego. Droga połączona jest z działkami sąsiednimi za pomocą istniejących zjazdów o nawierzchni bitumicznej oraz betonowej o szerokości od 4m do 7,4m. Droga posiada jednostronny chodnik o szerokości od 1,78m do 2,28m.

Początek opracowania to jezdnia drogi gminnej stanowiąca dojazd do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 559, która zostało przebudowana w ostatnich latach podczas prac budowlanych w zakresie budowy drogi wojewódzkiej. Koniec opracowania stanowi dalszy ciąg drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej o szer. 5m.

Istniejące uzbrojenie:

- sieć energetyczna,
- wodociąg gminny,
- sieć kanalizacyjna,
- sieć telekomunikacyjna.



## 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 4.1. Dane wyjściowe

Parametry remontowanej drogi:

- klasa drogi – gminna,
- kategoria drogi – D, dojazdowa
- długość projektowanej drogi 917m,
- szerokość jezdni 5m,
- zjazdy bitumiczne i betonowe o szerokości od 4m do 7,4m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy do 0,75m,
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do około 16,9m.

Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją.

Jezdnia, pobocza i zjazdy remontowanej drogi mieszczą się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dodzielania gruntów.

### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- frezowanie na głębokość 5cm jezdni o nawierzchni bitumicznej remontowanej drogi o dł. 917m i szer. 5m,
- wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej remontowanej drogi o dł. 917m i szer. 5m,
- uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym o szer. 0,75m,
- wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej remontowanych zjazdów o szer. od 6m do 7,2m,
- wykonanie jezdni o nawierzchni betonowej remontowanych zjazdów o szer. od 4m do 7,4m,
- wymiana istniejących przepustów pod jezdnią i zjazdami na nowe o takich samych parametrach technicznych o średnicy od 400mm do 800mm i długości od 6m do 33,5m wraz z zabezpieczeniami czołowymi. Lokalizacja geograficzna i wysokościowa wymienianych przepustów pozostanie bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Wymiana przepustów związana jest z utrzymaniem istniejących urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji, w związku z czym zgodnie z art. 17.1.4) Ustawy Prawo wodne roboty te nie obejmują wykonania urządzeń wodnych.
- odmulenie istniejących rowów w granicach pasa drogowego, związane z utrzymaniem istniejących urządzeń wodnych w celu zachowania ich funkcji, w związku z czym zgodnie z art. 17.1.4) Ustawy Prawo wodne roboty te nie obejmują wykonania urządzeń wodnych.
- regulacja wysokościowa włączów studni.
- uporządkowanie terenu przyległego.

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na remoncie drogi gminnej w miejsc. Brudzeń Duży składa się z jednego odcinka:

- droga gminna km 0+000 – 0+917, wykonanie jezdni o szer. 5m.

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótki odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejące pasy drogowe. Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

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

### 4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni remontowanej drogi i zjazdów bitumicznych:

- nawierzchnia ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- nawierzchnia wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 4cm,
- istniejąca konstrukcja drogi o sfrezowanej na głębokość 5cm nawierzchni bitumicznej,
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2%,
- jezdnia od strony pobocza ograniczona opornikiem betonowym 12x25x100cm na podsypce cementowo piaskowej gr. 3cm i ławie betonowej z oporem,
- pobocze uzupełnione kruszywem łamanym 0/31,5mm, stabilizowanym mechanicznie gr. 7cm,
- w miejscach występowania przepustów pod jezdnią: warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5mm gr. minimum 15cm i warstwa odsączająca z piasku stabilizowanego mechanicznie do płaszcza rury o gr. minimum 20cm, przepust PVC od  $\Phi 400\text{mm}$  do  $\Phi 800\text{mm}$  z ściankami czołowymi, na ławie żwirowej gr. 10cm.

Konstrukcja nawierzchni jezdni remontowanych zjazdów betonowych:

- nawierzchnia z kostki betonowej czerwonej gr. 8cm,
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm, stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm,
- warstwa odsączająca stabilizowana mechanicznie gr. 10cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 1%,
- nawierzchnia ograniczona opornikami betonowymi 12x25x100cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm i ławie betonowej z oporem,
- pobocza uzupełnione kruszywem łamanym 0/31,5mm, stabilizowanym mechanicznie gr. 10cm,
- w przypadku zjazdów zlokalizowanych na rowie: warstwa odsączająca z piasku stabilizowanego mechanicznie do płaszcza rury, przepust PVC  $\Phi 400\text{mm}$  z ściankami czołowymi, na ławie żwirowej gr. 10cm.

### 4.5. Odwodnienie

Odwodnienie remontowanej drogi odbywać się będzie tak jak dotychczas za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo do istniejącego rowu przydrożnego.



#### 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, zwierciadło wody poniżej projektowanego poziomu posadowienia, 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 powyżej poziomu wód gruntowych, nasypy nie przekroczą wysokości 3m a wykopu nie przekroczą głębokości 1,2m. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych.

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

#### 5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

• Długość drogi	917 m,
• Powierzchnia jezdni remontowanej drogi	4585 m <sup>2</sup> ,
• Ilość remontowanych zjazdów bitumicznych	2 szt.,
• Powierzchnia jezdni remontowanych zjazdów bitumicznych	63 m <sup>2</sup> ,
• Ilość remontowanych zjazdów betonowych	12 szt.,
• Powierzchnia jezdni remontowanych zjazdów betonowych	263 m <sup>2</sup> ,
• Ilość przepustów do wymiany	11 szt.,
• Ilość ścianek czołowych przepustów	22 szt.,
• Długość przepustu $\Phi 800\text{mm}$	11,5 m,
• Długość przepustów $\Phi 400\text{mm}$	122 m,
• Ilość włączów studni do regulacji	10 szt.,

#### 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

##### 6.1. Kolizje:

Z uwagi na wykonanie remontu drogi gminnej polegającej na odtworzeniu stanu pierwotnego z zastosowaniem wyrobów budowlanych odpowiadających technologicznie i funkcjonalnie materiałom użytym pierwotnie nie zachodzi obawa uszkodzenia istniejących sieci uzbrojenia terenu w trakcie eksploatacji drogi. Korpus drogi nie będzie naruszany, nie występuje więc ryzyko uszkodzenia podziemnych sieci uzbrojenia terenów. Natężenie ruchu nie zmieni się w stosunku do stanu istniejącego, w związku z czym nieuzasadnione jest wykonywania dodatkowych zabezpieczeń istniejących sieci. Zgodnie z art. 80.1. Rozporządzenia MI z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych zachowana zostanie skrajnia drogowa jak dla drogi klasy D wynosząca 4,5m co uniemożliwi uszkodzenie przewodów sieci elektroenergetycznej w trakcie wykonywania prac budowlanych oraz eksploatacji drogi. Ponadto odległość pionowa przewodów sieci elektroenergetycznej od remontowanej nawierzchni drogi wynosić będzie ponad 6,8m dla linii niskiego napięcia oraz ponad 8m dla linii średniego napięcia, 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.

## **6.2. Uzgodnienia:**

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „Sytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu na obszarach miast oraz w pasach drogowych na terenie istniejącej lub projektowanej zwartej zabudowy obszarów wiejskich, uzgadnia się na naradach koordynacyjnych organizowanych przez starostę”, dodatkowo zgodnie z art.28b.2.1) "Przepisu ust. 1 nie stosuje się do przyłączy" ponadto zgodnie z art.2.11. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „sieć uzbrojenia terenu – rozumie się przez to wszelkiego rodzaju nadziemne, naziemne i podziemne przewody i urządzenia: wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłne, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne i inne, z wyłączeniem urządzeń melioracji szczegółowej, a także podziemne budowle, jak: tunele, przejścia, parkingi, zbiorniki itp.” w związku z powyższym dla planowanej inwestycji koordynacja nie jest wymagana.
- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Działki gruntów – nie przewiduje się działek gruntów prywatnych.

## **6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska**

Inwestycja realizowana będzie poza obszarem objętym ochroną konserwatorską.

## **7. WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO**

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

## **8. KANAŁ TECHNOLOGICZNY**

Z uwagi na fakt iż długość projektowanej drogi nie przekracza 1000m ponadto ewentualny kanał technologiczny nie miałby kontynuacji oraz w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację ewentualnego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu. W związku z powyższym zachodzą przesłanki z art. 39.6ba.4) Ustawy z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych zwalniające zarządcę drogi z obowiązku budowy kanału technologicznego w pasie drogowym.

## **9. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU**

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko § 3.1., pkt. 62 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 ma potrzeby sporządzania decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w obszarze otuliny Brudzeńskiego Parku Krajobrazowego, 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 Sikórz kod.PLH140012 - położony w odległości 2,9km od terenu robót.

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 remontu drogi:

- 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 dróg, 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 dróg korzystać będą tylko mieszkańcy, drogi po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostaną drogami lokalnymi, brak przesłanek wzrostu ich znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas robót wprowadzić tymczasową organizację ruchu stanowiącą odrębne opracowanie.
- 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 białą-czerwoną o szerokości deski 30 cm,
- konstrukcja pachołków 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.

## 10. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- wykonanie nawierzchni drogi i zjazdów w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wymiana przepustów,
- uzupełnienie poboczy,
- uporządkowanie terenu przyległego.

Technologia robót:

- frezowanie jezdni bitumicznej drogi,
- wymiana przepustów,
- odmulenie rowów,
- wykonanie nawierzchni drogi i zjazdów,
- uzupełnienie poboczy kruszywem,
- regulacja wysokościowa włazów studni.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac.

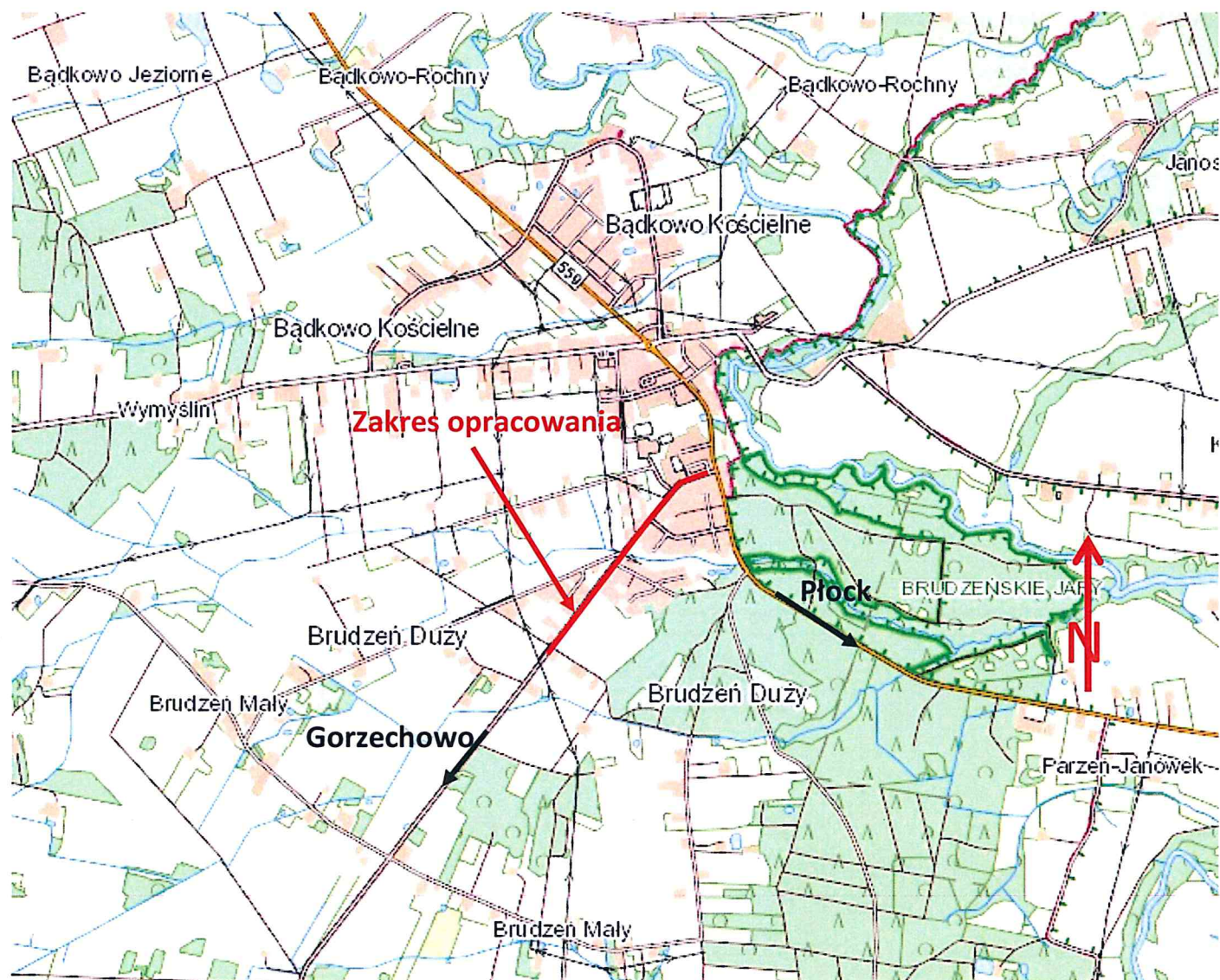
Wymagania dla wykonawcy robót:

- 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.

# **11. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – od 02.03.2026 r.**



Orientacja  
1:25000