



Przedsiębiorstwo Inżynieryjne

Projekt

ul. Wrzosowa 43, 99-200 Poddębice

tel. 695-197-899 e-mail : skrzaku@interia.pl

TEMAT:	Przebudowa drogi w miejscowości Borki Drużbińskie – etap II
Adres inwestycji; Nr działek:	Gmina Pęczniew, obręb Borki Drużbińskie:1; 52; obr. Drużbin 10
Inwestor:	Gmina Pęczniew pl. Główna 10/12 99-235 Pęczniew
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	XXV

Rodzaj opracowania:	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIE TERENU
Branża:	DROGOWA

BRANŻA	PROJEKTANT	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
DROGOWA:	inż. Rafał Skrzak	LOD/0450/OWOD/06 do kierowania w specjalności drogowej	

Spis zawartości opracowania znajduje się na stronie 2.

maj 2026r.

SPIS TREŚCI

Część I : Projekt budowlano-wykonawczy

1. PODSTAWA OPREĆCOWANIA

1.1 Informacja o mapie

2. LOKALIZACJA

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Warunki gruntowo – wodne

3.2 Urządzenia obce

3.3 Skrzyżowania z drogami

3.4 Stan istniejący nawierzchni

3.5 Istniejące obciążanie środowiska

3.6 Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne

3.7 Przepusty pod koroną drogi

3.8 Ochrona archeologiczna

4 CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

4.1 Podstawowy zakres inwestycji

4.2 Parametry techniczne drogi

4.3 Trasa w planie

4.4 Przekrój normalny

4.5 Przekrój podłużny - projektowana niweleta

4.6 Roboty ziemne

4.7 Odwodnienie pasa drogowego

5 ORGANIZACJA RUCHU

6 WPŁYW NA ŚRODOWISKO

7 URZĄDZENIA OBCE

8 BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA PRACY

9 TECHNOLOGIA ROBÓT

Część II : Uzgodnienia i opinie

Część III : Rysunki

Rys. nr 1. : Projekt zagospodarowania terenu:

1:1000

Rys. nr 2. : Przekrój poprzeczny:

1:50

Część I

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Niniejsze opracowanie sporządzono na zlecenie Gminy Pęczniew w związku z koniecznością docelowej poprawy bezpieczeństwa ruchu na drodze wewnętrznej zlokalizowanej w miejscowości Borki Drużbińskie na odcinku od nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 3714E do końca opracowania zgodnie z planem zagospodarowania na długości 1268 m. Przebudowa ma na celu doprowadzenie przedmiotowego odcinka drogi do parametrów technicznych odpowiadających drodze klasy D.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu przede wszystkim poprawę warunków ruchu kierowców podróżujących przedmiotową drogą oraz poprawę komfortu przemieszczania się pieszych oraz rowerzystów.

Zakres przedmiotowego projektu obejmuje:

- a) dostosowanie parametrów przedmiotowej drogi do klasy technicznej D, w tym korektę geometrii i parametrów łuków poziomych i pionowych,
- b) wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie pionowe)

Jako podstawę do opracowania projektu przyjęto następujące materiały:

- zlecenie i uzgodnienia z Inwestorem na opracowanie projektu ,
- mapę do celów opiniodawczych
- techniczne badania nawierzchni drogi,
- normy państwowe i branżowe,
- pomiary inwentaryzacyjne wykonane przez zespół Projektanta,
- ustalenia z Rad Technicznych projektu,
- wizje lokalne w terenie.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2021 poz. 2373) inwestycję zalicza się do inwestycji mogącej potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko ze względu na długość drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km

Do podstawowych przepisów prawnych i materiałów wykorzystanych w projekcie należą niżej wymienione ustawy i rozporządzenia:

1. Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r , poz. 1376) z późniejszymi zmianami.
2. Ustawa z dnia 7.07.1994r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r , poz. 2351, z późniejszymi zmianami).
3. Ustawa z dnia 27.04.2001r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. , poz. 1973) z późniejszymi zmianami.
4. Ustawa z dnia 20.07.2007r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r, poz. 2233) z późniejszymi zmianami.
5. Ustawa z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. , poz. 741) z późniejszymi zmianami.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r poz. 1065) z późniejszymi zmianami.
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019, poz. 1642).
8. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.
Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U z 2019, poz. 2311) z późniejszymi zmianami.
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017, poz. 784).
10. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 02.01.2020r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020, poz. 10).
11. Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021, poz. 845).
12. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko Dz. U z 2021, poz. 2373

1.1. INFORMACJA O MAPIE

Mapa do celów opiniodawczych w skali 1:500 pozyskana z ośrodka geodezyjnego.

2. LOKALIZACJA

Przedmiotowy odcinek drogi wewnętrznej zlokalizowany jest w miejscowości Borki Drużbińskie, gm. Pęczniew.

Szczegółową lokalizację przedstawia rys. nr 1.0- 1.1.

3. STAN ISTNIEJACY

Inwestycja realizowana jest w terenie o rzadkiej zabudowie mieszkaniowo - gospodarczej zlokalizowanej wzdłuż drogi.

Obszar wzdłuż drogi ma jednolity charakter zagospodarowania i użytkowania, droga biegnie przez teren zabudowany zabudową mieszkaniowo – gospodarczą oraz pola uprawne.

Istniejące odcinki drogi wewnętrznej posiadają nawierzchnie częściowo ulepszoną z nawiezionej kruszywa naturalnego (pospółki). Stan nawierzchni określa się jako zły i niezadowalający. Występują liczne ubytki w nawierzchni gruntowej.

Jezdnia szerokości 3,00 m zlokalizowana w istniejącym pasie drogowym, a oś projektowanej drogi pokrywa się częściowo z osią drogi istniejącej, a częściowo biegnie nowym śladem. Odwodnienie odbywa się jako powierzchniowe na tereny przyległe. Szerokość pasa drogowego jest zróżnicowana na całym odcinku drogi. W planie oś stanowią odcinki proste i łuki kołowe.

3.1. Warunki gruntowo - wodne

Warunki gruntowo-wodne określa się jako dobre pod przebudowę drogi wewnętrznej.

Po przeanalizowaniu powyższych danych na podstawie zapisów Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych przyjęto, że w obszarze niniejszej inwestycji występują proste warunki gruntowe. Kategorie posadowienia obiektu budowlanego określono na podstawie własnych badań i pomiarów jako pierwsza.

3.2. Urządzenia obce

W obrębie projektowanej budowy drogi zlokalizowane są:

- sieć wodociągowa wraz z przyłączami do zabudowań i zaworami oraz hydranty
- sieć teletechniczna
- sieć energetyczna

3.3. Skrzyżowania z drogami

Projektowana droga wewnętrzna posiada połączenie z drogą powiatową nr 3714E(w postaci zjazdu).

3.4. Stan istniejącej nawierzchni

W stanie istniejącym na drodze wewnętrznej występuje nawierzchnia z kruszywa dowiezionego. Nawierzchnia na odcinku gruntowym objętym projektem jest w złym stanie technicznym. Jej wygląd jest niejednorodny i niejednolity.

3.5. Istniejące obciążenie środowiska

Znaczący wpływ na klimat akustyczny ma stan techniczny nawierzchni. Wykruszenia nawierzchni powodują zwiększenie emitowanego hałasu oraz drgań przez poruszające się po drodze pojazdy. Brak płynności ruchu powoduje również nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin przez rury wydechowe pojazdów.

3.6. Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne

Doprowadzenie istniejącej drogi wewnętrznej do parametrów odpowiadających klasie technicznej D nie będzie wymagało poszerzenia istniejącego pasa drogowego.

3.7 Przepust pod koroną drogi

Istniejący przepust należy poddać remontowi poprzez wymianę rury wraz z ściankami czołowymi.

- w km 0+002 z rury PEHD 500 SN 8 o długości 12 mb wraz z prefabrykowanymi ściankami
- w km 0+629 z rury PEHD 500 SN 8 o długości 6 mb wraz z prefabrykowanymi ściankami

4. CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

4.1 Podstawowy zakres inwestycji

Niniejszy projekt nie zmienia funkcji obiektu budowlanego, jaką jest droga wewnętrzna, natomiast zmienia jego formę architektoniczną, jeśli chodzi o podstawowe parametry geometryczne.

Planowana budowa drogi i uzyskane dzięki temu poprawienie komfortu ruchu na drodze wewnętrznej, poprawia zdecydowanie bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność. W niniejszym projekcie przewiduje się wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu, bezpiecznemu i bardziej komfortowemu poruszaniu się wszystkich uczestników ruchu.

Zaprojektowano dostosowanie parametrów geometrycznych odcinka drogi wewnętrznej do parametrów odpowiadających drodze w klasie technicznej D.

Podstawowy zakres inwestycji polegającej na przebudowie drogi wewnętrznej w miejscowości Borki Drużbińskie.

- wykonanie podbudowy

- wykonanie nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie poboczy,
- wykonanie nowego oznakowania pionowego,

4.2 Parametry techniczne drogi

Projektowana budowa drogi posiada parametry techniczne zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124):

- | | |
|--------------------------|---|
| - kategoria drogi | - wewnętrzna |
| - klasa techniczna | - D, |
| - kategoria ruchu | - KR1, |
| - obciążenie nawierzchni | - 80 kN/os, |
| - prędkość projektowa | - $V_p = 30\text{km/h}$, |
| - przekrój poprzeczny | - jednojezdniowy o jednym pasie ruchu (z dopuszczonym ruchem dwukierunkowym), |
| - szerokość drogi | - 3,5m, |
| - szerokość pasa ruchu | - $2 \times 1,75\text{m}$, |
| - szerokość poboczy | - 0,25m, |
| - spadek poprzeczny: | |
| droga | - 2,0%, |
| pobocze | - 6,0%, |
- pochylenie podłużne niwelety - dostosowane do aktualnej niwelety drogi wewnętrznej.

Cała inwestycja nie wiąże się z koniecznością wyburzeń budynków mieszkalnych.

Trasa w planie

Trasa w planie przebiegać będzie częściowo po istniejącym śladzie drogi, a częściowo będzie wychodziła poza wyjeżdżony ślad. Trasa w planie składa się z odcinków prostych, łuków kołowych i prostych przejściowych.

W ramach niniejszego projektu przewidziano utrzymanie lokalizacji istniejących zjazdów z jednoczesną korektą ich wysokości (wyrównanie kruszywem łamanym do wysokości poboczy). Rozwiązanie sytuacyjne projektowanej trasy przedstawiono na planie sytuacyjnym - rysunek nr 1.0 - 1.1.

4.3 Przekrój normalny

Przekrój normalny drogi, obejmuje wykonanie robót drogowych dla rozwiązania docelowego. Parametry techniczne drogi podano w pkt. 4.2.

Rozwiązanie projektowe przekroji normalnych wraz z podanymi konstrukcjami nawierzchni przedstawiono na rysunku nr 2.0.

Technologia przebudowy nawierzchni drogi wewnętrznej:

Konstrukcję nawierzchni dla obciążenia ruchem KR-1 przyjęto w oparciu o normy i katalog :

- Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych.,

Projektowana konstrukcja jezdni KR1	Szerokość warstwy [m]	Grubość warstwy [m]
Warstwa ścieralna AC 11S 50/70	3,50	0,04
Warstwa wiążąca AC 16W 50/70	3,60	0,04
Warstwa z kruszywa łam. słab. mech. 0/31,5	3,80	0,20
Podłoże gruntowe umocnione kruszywem	-	-
Pobocza z kruszywa łamanego stan. mechanicznie 0/31,5	0,25	0,10

Podczas prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia między kolejnymi warstwami konstrukcji drogi. Wiązanie warstw należy uzyskać poprzez skropienie lepiszczem asfaltowym podłoża pod wykonaną warstwę. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować kationową emulsję asfaltową niemodyfikowaną klasy K1 (szybkorozpadowa K1-65) – lepiszcze wg **PN-EN-12591:2004 Asfalty i produkty asfaltowe – Wymagania dla asfaltów drogowych**. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza.

Wbudowanie kolejnej warstwy można rozpocząć dopiero po rozpadzie emulsji i odparowaniu wody.

Po wykonaniu robót konstrukcyjnych wyprofilować i zagęścić pobocza. Spadek pobocza drogi wewnętrznej 6%.

Po wykonaniu włączenia i przed oddaniem do ruchu wykonać oznakowanie pionowe. (A-7 – 1 szt. D-46 – 2 szt. D-47 – 2 szt. A-30 – 1 szt. wraz z tabliczką)

Całość robót w obrębie pasa drogi wewnętrznej prowadzić po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na zajęcie pasa drogowego i oznakowaniu robót wg projektu wykonawcy.

4.4 Przekrój podłużny – projektowana niweleta

Spadek podłużny przebudowywanej drogi dostosowano do istniejącego spadku podłużnego drogi wewnętrznej. Niweletę skorygowano również pod kątem płynności ruchu poprzez eliminację lokalnych zaniżeń i wzniesień.

Rzędne niwelety przebudowywanej drogi zostały określone z uwzględnieniem takich czynników jak:

- minimalizacji robót ziemnych,
- zachowania minimalnych spadków poprzecznych,
- możliwość grawitacyjnego odprowadzenia wód

Niweletę dostosowano do niwelety istniejącej na obszarze zabudowanym, ze względu na charakter zagospodarowania przyległego terenu (wjazdy bramowe, istniejące ogrodzenia, itp.). Przy jej projektowaniu brano także pod uwagę wymagania dotyczące zaprojektowania nowej konstrukcji nawierzchni. Pochylenia podłużne dostosowano do obowiązujących przepisów prawnych i potrzeb związanych z prawidłowym odwodnieniem drogi.

4.5 Roboty ziemne

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach przebudowy drogi wewnętrznej polega na:

- zdjęciu warstwy humusu/gleby próchniczej o grubości od 0,15m do 0,2m na poboczach i skarpach,
- wykonaniu zasadniczych robót ziemnych – wykopów i nasypów.

Wykonanie zasadniczych robót ziemnych.

Roboty należy rozpocząć od zdjęcia humusu. Humus należy sprzymować w bezpośredniej bliskości robót. Po zdjęciu humusu należy wykonać w miejscach zwężenia lub nie pokrywania się istniejącej drogi z projektowaną nasypą z gruntu dowiezionej.

4.6 Odwodnienie pasa drogowego

Na projektowanym odcinku projektuje się odwodnienie powierzchniowe na przyległe pobocza pasa drogowego.

Podczas prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia między kolejnymi warstwami konstrukcji drogi. Wiązanie warstw należy uzyskać poprzez skropienie lepiszczem asfaltowym podłoża pod wykonaną warstwę. Jako lepiszcze asfaltowe należy stosować kationową emulsję asfaltową niemodyfikowaną (C65 B3 PU/RC wg PN-EN 13808:2010) – lepiszcze wg **PN-EN 13808:2010 Asfalty i lepiszcza asfaltowe**. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza.

Ilość asfaltu (po odparowaniu wody) w połączeniu międzywarstwowym musi spełniać poniższe wartości :

- Podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie : 0,7 kg/m²,
- Podbudowa asfaltowa : 0,3 kg/m²,

Wbudowanie kolejnej warstwy można rozpocząć dopiero po rozpadzie emulsji i odparowaniu wody.

Połączenie warstwy ścieralnej z istniejącą nawierzchnią obustronnych dojazdów należy wykonać zgodnie z normą. Zwrócić szczególnie uwagę aby przesunąć złącza warstw wiążących i ścieralnych względem siebie o minimum 15 cm.

Po wykonaniu włączenia i przed oddaniem do ruchu wykonać oznakowanie wg odrębnego projektu.

5. ORGANIZACJA RUCHU

Wprowadzenie zmian w dotychczasowej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wewnętrznej wynika z faktu jej przebudowy. Zmianie ulegnie oznakowanie pionowe.

Materiały do oznakowania pionowego powinny posiadać certyfikat na znak bezpieczeństwa „B” lub Świadectwo Kwalifikacji do kompleksowego wykonania pionowego oznakowania dróg wydane przez IBDiM.

Każdy materiał, na który nie ma Polskiej Normy powinien posiadać świadectwo zgodności z Polska Norma lub Aprobata Techniczna wydana przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Oznakowanie pionowe

Projektuje się:

- a) znaki małe/średnie stalowe podwójne zaginane z folii odblaskowej II-jej generacji, grubość blachy 1,5mm,
- b) słupki do znaków z rur ocynkowanych Ø 63,0mm (2").

6. WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Planowana przebudowa drogi i uzyskanie dzięki temu poprawienie komfortu ruchu na drodze wewnętrznej, poprawia zdecydowanie bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność. Inwestycja pozytywnie wpłynie na klimat akustyczny oraz zanieczyszczenie powietrza w otoczeniu projektowanej drogi. Przyczyni się również do zmniejszenia zużycia paliwa.

Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania drogi jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi z powietrzem oraz wodami spływającymi z nawierzchni. Stwierdzono, że projektowana droga nie wpłynie znacząco na stężenie substancji zanieczyszczających w glebie.

Rozbudowa i usprawnienie systemu odprowadzania wody opadowej zabezpieczy glebę przed zanieczyszczeniem substancjami szkodliwymi, jakie mogłyby się do niej dostać w przypadku wystąpienia poważnej awarii lub wypadku.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji w wyniku rozbudowy klimat akustyczny ulegnie odczuwalnej poprawie przede wszystkim dzięki wykonaniu nowej nawierzchni asfaltowej.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo – krajobrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi.

Projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji po śladzie istniejącym nie jest źródłem konfliktów społecznych. Inwestycja nie oddziałuje niekorzystnie na środowisko.

7. URZĄDZENIA OBCE

W ciągu projektowanej rozbudowy zlokalizowane są urządzenia obce opisane w pkt 3.2. Prace w obrębie urządzeń obcych należy prowadzić zgodnie z uzgodnieniami branżowymi; ręcznie i ze szczególną ostrożnością. Należy wyregulować wysokościowo włązy istniejącej armatury podziemnej.

8. BEZPIECZENSTWO I HIGIENA PRACY

Ze względu na realizację inwestycji w ciągu drogi wewnętrznej należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie byli ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót było utrzymane przez cały okres budowy,

Organizacji Ruchu na czas robót.

Każda zmiana istniejącej organizacji ruchu, wymaga odrębnego projektu, opartego na harmonogramie robót i uzgodnionego z Zarządcą drogi, Organem zarządzającym ruchem oraz Policją.

Dla prowadzonych robót Kierownik Budowy jest zobowiązany sporządzić lub zapewnić sporządzenie, przed rozpoczęciem budowy, planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, uwzględniający specyfikę realizacji i warunki prowadzenia robót budowlanych.

9. TECHNOLOGIA ROBÓT

Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Materiały i wyroby muszą posiadać Aprobatę Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym. Roboty ziemne w pobliżu istniejących urządzeń podziemnych należy wykonywać ręcznie i ze szczególną ostrożnością. Szczegółowy opis technologii robót podano w Specyfikacjach Technicznych.

INFORMACJA NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Spis zawartości opracowania

1. Podstawa opracowania
2. Zakres opracowania
3. Zakres robót i kolejność realizacji
4. Wykaz istniejących obiektów budowlanych
5. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi
6. Zagrożenia występujące podczas realizacji robót
7. Prowadzenie instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych
8. Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych
9. Podstawa prowadzenia robót budowlano - montażowych

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Zlecenie Inwestora
2. Dokumentacja techniczna zadania inwestycyjnego
3. Wizja lokalna terenu
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dziennik Ustaw Nr 120 z 10 lipca 2003 roku pozycja 120)
5. Prawo Budowlane - Ustawa z dnia 07.07.1994 roku (Dziennik Ustaw Nr 207 pozycja 2016 z 2003 roku, z późniejszymi zmianami)

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy przebudowy drogi wewnętrznej w miejscowości Borki Drużbińskie.

3. ZAKRES ROBÓT I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI

- wykonanie podbudowy z kruszywa
- wykonanie nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie pasa poboczy,
- wykonanie nowego oznakowania pionowego.

4. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

W rejonie projektowanych prac występują budynki mieszkalne. Żadne z obiektów nie koliduje z zakresem przebudowy.

5. ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

W istniejącym zagospodarowaniu działki nie występują elementy mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

6. ZAGROŻENIA WYSTĘPUJĄCE PODCZAS REALIZACJI ROBÓT

Przewidywanym zagrożeniem występującym podczas realizacji robót jest fakt realizowania ich w pasie drogowym. Ponieważ jednak roboty prowadzone będą poza czynną jezdnią, zagrożenie to należy uznać za niewielkie.

Podczas realizacji robót może wystąpić szereg zagrożeń z uwagi na pracę w bliskim sąsiedztwie maszyn i ludzi.

7. PROWADZENIE INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH

Podczas realizacji robót projektowanego obiektu nie występują roboty szczególnie niebezpieczne.

8. ŚRODKI TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE, ZAPOBIEGAJĄCE NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Środkiem zapobiegającym ewentualnym niebezpieczeństwom wynikającym z realizacji obiektu w pasie drogowym jest właściwa organizacja ruchu oraz prawidłowe oznakowanie miejsca prowadzonych prac. Takie rozwiązania powinien zawierać projekt zabezpieczenia robót, którego sporządzenie leży po stronie wykonawcy robót.

Teren robót należy oznakować i zabezpieczyć poręczą, barierką lub taśmą ostrzegawczą wokół wykopów, na odległość nie mniejszą niż 1,5 m. Na barierce powinna być umieszczona tablica ostrzegawcza o istniejącym zagrożeniu w przypadku przebywania w pobliżu prowadzonych prac.

Drogi dojazdowe i ciągi piesze powinny być utrzymane we właściwym stanie technicznym, nie stwarzającym zagrożeń dla użytkowników. Nie wolno na nich składować materiałów, sprzętu lub innych przedmiotów.

Miejsca postojowe na terenie prowadzonych prac powinny być wyznaczone tylko dla pojazdów używanych w trakcie wykonywania robót budowlanych.

Strefę niebezpieczną, w której istnieje źródło zagrożenia, należy oznakować i wygrodzić jak opisano w części „teren robót”.

Maszyny, urządzenia i sprzęt, które podlegają dozorowi technicznemu, a są eksploatowane na budowie, powinny posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji, a osoby je obsługujące powinny posiadać odpowiednie uprawnienia.

Prace montażowe przy montażu prefabrykatów powinny być prowadzone przez uprawnione do takich prac osoby, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa. Użytkowanie sprzętu może być dopuszczone po dokonaniu jego odbioru przez kierownika budowy lub uprawnioną osobę.

Pomieszczenia higieniczno – sanitarne winny być zapewnione dla wszystkich pracowników i dostosowane do liczby zatrudnionych, stosowanej technologii i rodzajów pracy oraz warunków w jakich jest ona wykonywana.

9. PODSTAWA PROWADZENIA ROBÓT BUDOWLANO MONTAŻOWYCH

- Ustawa z dnia 26.06.1974 roku Kodeks Pracy (tekst jednolity Dziennik Ustaw z 1998 roku Nr 21, poz. 94 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 06. 02. 2003 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dziennik Ustaw Nr 47, poz. 401)
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dziennik Ustaw z 2003r. Nr 169, poz. 1650);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20. 09. 2001 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych, urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dziennik Ustaw Nr 118, poz. 1263);
- Prawo Budowlane - Ustawa z dnia 07. 07. 1994 roku (Dziennik Ustaw Nr 207 pozycja 2016 z 2003 roku, z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26. 06. 2002 roku w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórek, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia (Dziennik Ustaw Nr 108, poz. 953).

inż. Rafał Skrzak

Upr. bud. do kierowania
robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej
Nr ewid. LOD/0450//OWOD/06

OŚWIADCZENIE

wynikające z artykułu 34 ust. 3d pkt. 3

(Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r.– Prawo budowlane)

(tekst jednolity: Dz. U. 2026 poz. 524)

Oświadczam, że opracowana:

„ Dokumentacja projektowa Przebudowa drogi w miejscowości Borki Drużbińskie – etap II”
jest wykonana w całości zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, wytycznymi projektowania, obowiązującymi polskimi normami, zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć (Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego – Dz. U. 2021 poz. 1679)

Projektant:

inż. Rafał Skrzak

Upr. bud. do kierowania
robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej drogowej
Nr ewid. LOD/0450//OWOD/06



Poddębice, 19 stycznia 2026 r.

WD.7130.1.2.2026

**Gmina Pęczniew
ul. Główna 10/12
99-235 Pęczniew**

Odpowiadając na Państwa wniosek o wydanie zgody na remont istniejącego zjazdu z drogi powiatowej Nr 3714E do nieruchomości położonej na działce nr ewid. 1, obręb Borki Drużbińskie, gmina Pęczniew, informuję, że Zarząd Powiatu Poddębickiego, wyraża zgodę na wykonanie remontu zjazdu o parametrach zjazdu zwykłego, o nawierzchni z betonu asfaltowego, z zachowaniem niżej wymienionych warunków:

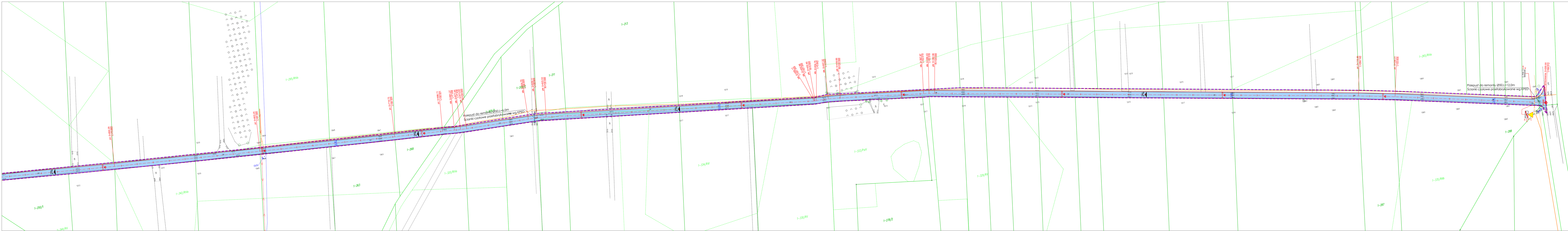
1. szerokość jezdni zjazdu, bez uwzględnienia wyokrągleń - nie mniejsza niż 3,00 m i nie większa niż 6,0 m, mierzona prostopadle do osi jezdni w miejscu jej przecięcia z osią zjazdu
2. przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3,00 m;
3. pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%;
4. nawierzchnia:
 - a) jezdnia zjazdu – twarda ulepszona z betonu asfaltowego
 - b) poboczy co najmniej gruntowa ulepszona, szerokości min. 0,75 m każde;
5. Pod konstrukcją zjazdu należy umieścić rurę o średnicy nie mniejszej niż 40 cm na ławie z kruszywa naturalnego grubości 40 ÷ 50 cm, spadek podłużny 2%, zasypka z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/32 mm i o nierównomiernym uziarnieniu grubości 40 ÷ 50 cm, ścianki czołowe prefabrykowane.
6. Nawierzchnię zjazdu o parametrach zjazdu zwykłego należy nawiązać wysokościowo do istniejących elementów drogi.
7. W przypadku kolizji zjazdu z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w pasie drogowym, inwestor na własny koszt dokona zabezpieczenia lub przełożenia kolidującego urządzenia lub sieci.
8. Utrzymanie zjazdu należy do właściciela lub użytkownika gruntów przyległych do drogi.

Jednocześnie informujemy, że inwestor zobowiązany jest do **złożenia wniosku o zajęcie pasa drogowego celem uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym**, w którym zostaną określone warunki zajęcia, a do wydania, którego niezbędne jest przedłożenie:

- szczegółowego planu sytuacyjnego w skali 1:1 000 lub 1:500, z zaznaczeniem granic i podaniem wymiarów planowanej powierzchni zajęcia pasa drogowego
- zatwierdzonego przez Starostę Poddębickiego projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót w pasie drogowym.

Z up. Zarządu

Teresa Dębska
Naczelnik Wydziału Dróg



LEGENDA:

- istniejąca granica działki
- zakres rozgraniczający teren inwestycji
- proj. nawierzchnia bitumiczna
- proj. krawędź jezdni konstrukcji/nawierzchni (bez opornika)
- proj. krawędź pobocza

WYKONANO NA MAPIE DO CELÓW OPINIODAWCZYCH
obr. Borki Drużbińskie 1
GN.6642.1083.2026_1011_ CL1
data: 21.05.2026 r.

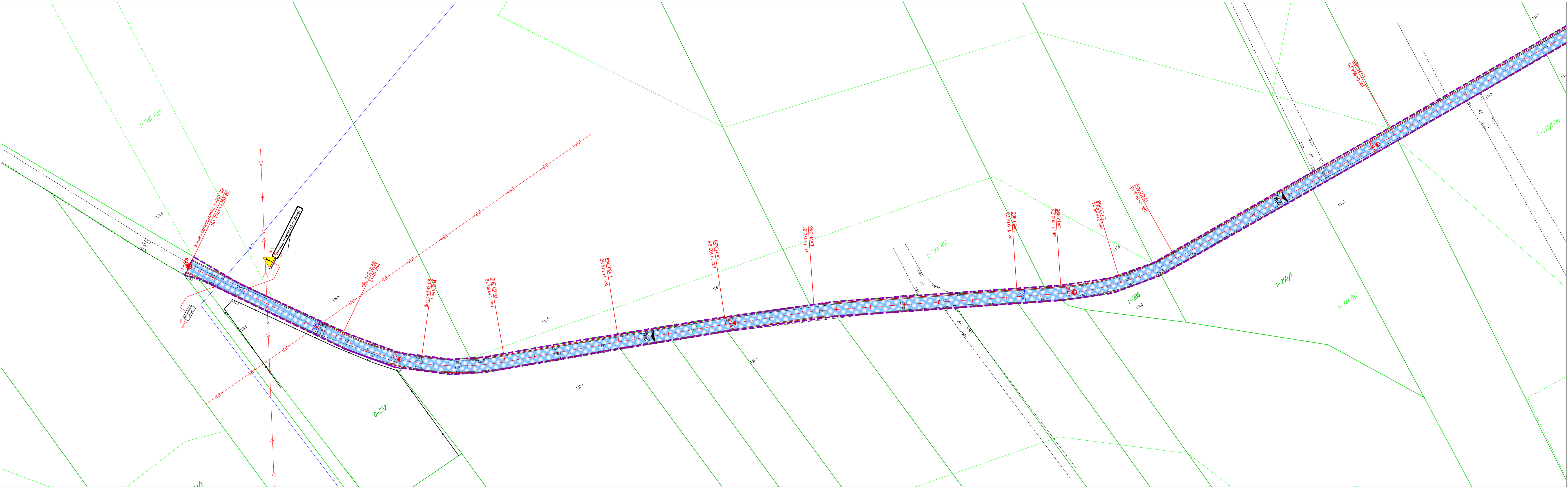
Projekt

Przedsiębiorstwo Inżynieryjne

ul. Wolności 43, 99-206 Pęczniew
tel. 015 197 0097 e-mail: bi@pęczniewprojekt.pl

Obiekt: **Przebudowa drogi w miejscowości Borki Drużbińskie - etap II**

Inwestor: Gmina Pęczniew ul. Główna 10/12 99-235 Pęczniew	data: maj 2026 r.
Rysunek: Projekt zagospodarowania terenu	nr rysunku: 1.0 skala 1:500
projektant:	inż. Rafał Skrzak



LEGENDA:

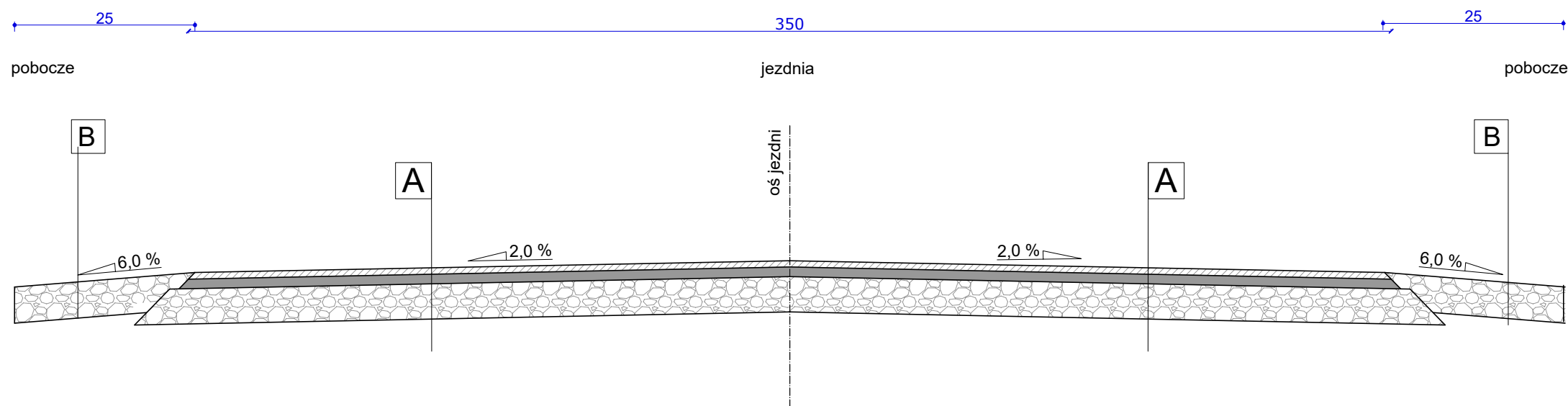
- istniejąca granica działki
- zakres rozgraniczająca teren inwestycji
- proj. nawierzchnia bitumiczna
- proj. krawędź jezdni konstrukcji/nawierzchni (bez opornika)
- proj. krawędź pobocza

WYKONANO NA MAPIE DO CELÓW OPINIODAWCZYCH
woj. łódzkie, powiat poddębicki, gmina Pęczniew
obr. Borki Drużbińskie 1
GN.6642.1083.2026_1011_ CL1
data: 21.05.2026 r.

Przedsiębiorstwo inżynierijne Projekt ul. Wiosnowa 43, 99-200 Poddębice tel. 695-197-899 e-mail: skrzak@interia.pl		
Obiekt: Przebudowa drogi w miejscowości Borki Drużbińskie - etap II		
Inwestor: Gmina Pęczniew ul. Główna 10/12 99-235 Pęczniew		data : maj 2026 r.
Rysunek: Projekt zagospodarowania terenu		nr rysunku : 1.1
		skala 1:500
projektant:	inż. Rafał Skrzak	

PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

Przekrój poprzeczny



A Jezdnia

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70	4 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 S 50/70	4 cm
Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem 0/31,5 mm stab. mechanicznie o gr. warstw 20 cm	

B Pobocza

Kruszywo łamane 0/31,5 mm	10 cm
---------------------------	-------

Przedsiębiorstwo inżynieryjne Projekt ul. Wrzosowa 43, 99-200 Poddębice tel. 695-197-899 e-mail : skrzaku@interia.pl		
Obiekt: Przebudowa drogi w miejscowości Borki Drużbińskie - etap II		
Inwestor: Gmina Pęczniew ul. Główna 10/12 99-235 Pęczniew		data : maj 2026 r.
Rysunek: Przekroje konstrukcyjne		nr rysunku : 2.0
		skala 1:50
projektant:	inż. Rafał Skrzak	