PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Nazwa i lokalizacja zamierzenia budowlanego	**PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 460101W DĘBSK - KARNISZYN PARCELE** KATEGORIA OBIEKTU BUDOWALEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII OBIEKT ZLOKALIZOWANY JEST W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH TEREN INWESTYCJI: 8-37 w obrębie nr 0008 Karniszyn Parcele, 16-272/3 w obrębie nr 0016 Sadłowo, 17-240 w obrębie nr 0017 Sadłowo Parcele, gmina Bieżuń, powiat żuromiński, województwo mazowieckie.

Nazwa i adres Inwestora:	BURMISTRZ MIASTA I GMINY BIEŻUŃ 09-320 BIEŻUŃ, ul. WARSZAWSKA 2

Jednostka Projektowa:	Usługi Projektowe Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

Stanowisko	Imię, nazwisko	specjalność nr uprawnień	podpis
Projektant opracował branża drogowa	mgr inż. Andrzej Dusiński	do pełnienia samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno – inżynieryjne w zakresie dróg 7342/Cie-101/94, MAZ/BD/1332/01	
Sprawdzający branża drogowa	mgr inż. Tomasz Dusiński	do projektowania w specjalności inżynieryjnej drogowej bez ograniczeń MAZ/0013/PWBD/18, MAZ/BD/0462/18	
Opracował branża sanitarna	mgr inż. Piotr Kozłowski	do projektowania w specjalności instalacyjno - inżynieryjnej 7342/Cie-71/93 , MAZ/IS/1352/01	
Sprawdzający branża sanitarna	mgr inż. Dariusz Nehring	do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych MAZ/0331/PWOS/01, MAZ/IS/1328/01	
Data opracowania: CZERWIEC 2024 r.			Nr egzemplarza: 4

Spis treści projektu architektonicznego - budowlanego

I. Dokumenty dołączone do projektu (str. 21)

1. Oświadczenie projektantów o sporządzeniu projektu architektoniczno budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

I. Część opisowa (str. 22-29)

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego
2. Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego
3. Zamierzony sposób użytkowania
4. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego
5. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko
6. Opinia geotechniczna
7. Zakres robót drogowych
8. Parametry geometryczne
9. Konstrukcja nawierzchni
10. Ukształtowanie drogi w planie
11. Odwodnienie
12. Roboty ziemne
13. Podbudowa pomocnicza
14. Warstwy bitumiczne
15. Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia
16. Technologia wykonania robót

II. Część rysunkowa (str. 30-32)

1. Orientacja – rys. nr 1
2. Przekrój podłużny rys. nr 2
3. Przekrój normalny rys. nr 3

1. **Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego**
   Kategoria IV - elementy dróg publicznych jak zjazdy
   Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe
   Kategoria XXVI - sieci
   Kategoria XXVIII – przepusty.

2. **Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego**
   Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest „Przebudowa odcinka drogi gminnej nr 460101W Dębsk – Karniszyn Parcele".
   Obiekt zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren inwestycji: 8-37 w obrębie nr 0008 Karniszyn Parcele, 16-272/3 w obrębie nr 0016 Sadłowo, 17-240 w obrębie nr 0017 Sadłowo Parcele, gmina Bieżuń, powiat żuromiński,, województwo mazowieckie.
   Długość odcinka objętego przebudową wynosi 1323,00 m.

3. **Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego**

   Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa odcinka drogi publicznej o kategorii drogi gminnej. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu uzyskanie następujących parametrów technicznych, które spełnią wymagania dla drogi klasy technicznej D:
   - Jezdnia o szerokości - 5,50 m i 6,00 m
   - Chodnik o szerokości 2,00 m
   - Pobocza o szerokości - 0,75 m

4. **Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego**
   - Szerokość jezdni 5,50 m i 6,00 m
   - Długość drogi – 1223,00 m
   - Powierzchnia poboczy – 1053,00 m^2
   - Powierzchnia jezdni asfaltowej – 7617,00 m^2
   - Powierzchnia chodnika z kostki – 2063,00 m^2

5. **Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie**
   5.1. Ruch drogowy wiąże się z powstawaniem hałasu komunikacyjnego. Realizacja przebudowy spowoduje zmniejszenie emisji hałasu, na co decydujący wpływ będzie miało wykonanie nowej, cichszej nawierzchni z nowego betonu asfaltowego Poprzez budowę nowej szerszej nawierzchni jezdni poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego.
   5.2. Wody opadowe i roztopowe z terenu pasa drogowego będą odprowadzane do gruntu poprzez układ kanalizacji deszczowej, wpustów deszczowych i rowów drogowych.
   5.3. W okresie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Zasięg tego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie

realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter krótkoterminowy i nie spowoduje istotnych bądź długotrwałych zmian w środowisku.

5.4. Ścieki socjalno-bytowe powstaną jedynie w trakcie robót budowlanych. Wykonawca będzie zobowiązany wyposażyć budowę w przenośne toalety oraz zapewnić odbiór ścieków przez wyspecjalizowaną firmę.

5.5. Realizacja robót wiąże się z koniecznością wycinki 29 drzew. .

6. **Opinia geotechniczna**

Przedmiotem opracowania jest budowa drogi. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r (Dz. U. 2012 poz. 463 ze zm.) projektowany obiekt należy do pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje posadowienie niewielkich obiektów budowlanych, o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych.

Geotechniczne warunki posadowienia obiektu ustalono w oparciu o:

- analizie danych archiwalnych,
- obserwacji geodezyjnej zachowania się obiektów sąsiednich
- wykopów sondażowych i analizy makroskopowej podłoża w otoczeniu dróg

Warunki gruntowo-wodne wzdłuż projektowanej rozbudowy drogi gminnej rozpoznano na podstawie otworów badawczych, wykonanych wzdłuż krawędzi nawierzchni. Odcinek drogi objęty rozpoznaniem geotechnicznym przebiega przez struktury geomorfologiczne zbudowane z osadów czwartorzędowych plejstoceńskich. Południowy odcinek w kilometrażu 0+900 -1+230 przebiega przez równinę sandrową zbudowaną z osadów piaszczystych wodnolodowcowych zdeponowanych na glinach morenowych. Pozostały fragment usytuowany jest w obrębie wysoczyzny morenowej w obrębie której bezpośrednio od powierzchni zalegają gliny morenowe. Podbudowę nawierzchni drogi stanowi warstwa gruntów nasypowych która w punktach wierceń charakteryzowała się grubością w zakresie 0,3 – 0,6m. W obrębie nasypu dominują piaski drobne z domieszkami humusu i kamieni. Nasypy ze względu na wieloletni ruch kołowy wykazują dużą konsolidację (stan średnio zagęszczony lub zagęszczony). Na dokumentowanym odcinku nie stwierdzono przypowierzchniowego poziomu wodonośnego. Nie wykazano obecności wód gruntowych w obrębie pokrywy piaszczystej w otworach. Wód gruntowych nie stwierdzono także w obrębie piaszczystej warstwy podglinowej. Dane archiwalne (Mapa Hydrogeologiczna Polski pierwszego poziomu wodonośnego) wykazują stabilizację lustra wody pierwszego poziomu na głębokości w zakresie 5-20 m. Budowa geologiczna została rozpoznana do głębokości 3,0 m p.p.t. Otwory wykonywano w obrębie gruntowej nawierzchni drogi. W profilach od powierzchni wykazano występowanie nasypów piaszczystych z domieszkami humusu i kamieni. Pod nasypami udokumentowano przewarstwienie piasków wodnolodowcowych (sandrowe) sięgające głębokości maksymalnie 1,5m. Pod piaskami, lub bezpośrednio pod nasypem występują gliny morenowe technicznie opisane jako warstwy piasku ilastego i grubego iłu piaszczystego. Serię piaszczystą pod względem zmiennego uziarnienia podzielono na dwie warstwy geotechniczne w stanie średnio zagęszczonym. W obrębie serii morenowej wydzielono trzy warstwy geotechniczne różniące się stanem plastyczności (IIA – warstwa plastyczna, IIB warstwa twardo plastyczna, IIC –warstwa pół zwarta). W otworach nie stwierdzono występowania wody gruntowej. Odcinek drogi od km 0+900 do km 1+230 klasyfikuje się do grupy nośności G1. Pozostała część drogi (1+230 – 2+230) ze względu na płytkie występowanie stropu gruntów wysadzinowych klasyfikuje się do grupy nośności G4.

7. **Zakres robót drogowych**
- przygotowanie terenu pod budowę, w tym wycinka 29 drzew,
- mechaniczne zdjęcie warstwy ziemi roślinnej (humusu) grub. 15 cm – 3330,00 m^2,
- wykonanie koryta ziemnego pod konstrukcję jezdni, chodnika, poboczy i zjazdów - 1397,60 m^3,,
- nawierzchni z betonu asfaltowego – 2860,00 m^2,
- warstwa mrozoochronna z piasku grub. 15 cm – 1156,35 m^2,
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem o Rm=2,50 MPa grub. 25 cm – 1136,00 m^2,
- podbudowa z kruszywa łamanego grub. 20 cm – 926,50 m^2,
- nawierzchni chodnika z kostki betonowej brukowej grub. 6 cm – 2063,00 m^2,
- nawierzchnia poboczy z kruszywa łamanego grub. 9 cm – 1053,00 m^2,
- znaki drogowe – 7 szt.

8. **Parametry geometryczne**

Na podstawie Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie warunków techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518)) zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,00 m. Pozostałe przyjęte do projektowania dane geometryczne:

➢ kategoria drogi	- gminna
➢ klasa techniczna	- D
➢ prędkość projektowa	- 30 km/h
➢ nośność podłoża	- G1, G4
➢ konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego	- KR 1
➢ nośność nawierzchni	- 115 kN
➢ głębokość przemarzania	- 1,00 m
➢ spadek poprzeczny nawierzchni	- 2,0 %
➢ spadek poboczy	- 6 %
➢ szerokość jezdni bitumicznej	- 5,50 m i 6,00 m
➢ szerokość chodnika	- 2,00 m
➢ szerokość poboczy z kruszywa	- 0,75 m
➢ nachylenie skarp	- 1:1,5

Projektowany odcinek projektuje się urządzić w ten sposób, aby umożliwić ruch dwukierunkowy pojazdów, ruch pieszych i zapewnić odwodnienie drogi.

9. **Konstrukcja nawierzchni:**

Droga będzie drogą dwukierunkową. Przyjęto prędkość projektową 40 km/h. Przeważa lokalny ruch samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów oraz pojazdów rolniczych. Założono wykonanie nowej konstrukcji jezdni szerokości 5,50 m na podłożu którym dziś jest jezdnia o konstrukcji z kruszywa naturalnego na odcinku od km 0+900,00 do km 1+585,00 oraz poszerzenie istniejącej jezdni bitumicznej z 4,00 m do 5,50 i do 6,00 m na odcinku od km 1+585,00 do km 2+223,00. Przyjęto nośność nawierzchni 115 kN, ruch kategorii KR1 i dostosowano do takiej kategorii konstrukcję nawierzchni w układzie jak niżej:
Dla podłoża G1 dla istniejącej jezdni z kruszywa naturalnego projektuje się nawierzchnię:
- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg AC 11 S 50/70 grubości 4 cm
- projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg AC 16 W 50/70 grubości 5 cm

- projektowana warstwa podbudowy mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego C90/3 /31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm,
- podłoże istniejąca nawierzchni żwirowa grubości 30-40 cm

Dla podłoża G4 dla istniejącej jezdni z kruszywa naturalnego projektuje się nawierzchnię:

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg AC 11 S 50/70 grubości 4 cm
- projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg AC 16 W 50/70 grubości 5 cm
- projektowana warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm,
- projektowana warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem o Rm=2,50 MPa grubości 25 cm
- podłoże istniejąca nawierzchni żwirowa grubości 30-40 cm

Dla podłoża G4 dla istniejącej poszerzanej nawierzchni bitumicznej projektuje się konstrukcję poszerzenia :

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg AC 11 S 50/70 grubości 4 cm
- projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego wg AC 16 W 50/70 grubości 5 cm
- projektowana warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego (/31,5 mm) stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- projektowana warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem o Rm=2,50 MPa grubości 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm
- podłoże istniejące

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepiszcze zaleca się stosować emulsję asfaltową C 60 B3 ZM. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym - warstwa wiążąca - 0,15-0,2 kg/m^2

Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm pobocza na szerokości min. 1,00 m każde grubości 9 cm. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne I=0,06 na odcinkach o przekroju daszkowym.

Konstrukcja nawierzchni chodnika z kostki betonowej szarej fazowanej:

- kostka brukowa betonowa fazowana szara grub. 6 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grub. 10 cm,
- projektowana warstwa mrozooochronna z piasku grub. 10 cm
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego

Chodnik zostanie zamknięty obrzeżami 30x8 cm ustawionym na ławie betonowej z oporem.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej grafitowej lub czerwonej:

- kostka brukowa betonowa fazowana grub. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grub. 3 cm
- podbudowa z kruszywa niezwiązanego łamanego 0/31,5 mm) grub. 15 cm
- warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm
- podłoże naturalne lub nasyp z gruntu niewysadzinowego

Nawierzchnia na zjeździe indywidualnym:

- podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu frakcji 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm.
- warstwa mrozoochronna z piasku przy grubości warstwy po zagęszczeniu 15 cm.
- podłoże lub nasyp z gruntu niewysadzinowego

10. **Ukształtowanie drogi w planie**

Przebieg trasy przedstawia rysunek nr 1 – projekt zagospodarowania terenu. Projektowana droga przebiega po śladzie istniejącej obecnie drogi i ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Burmistrza Miasta i Gminy w Bieżuniu klasę techniczną D. Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu. Zapewnia dojazd do zlokalizowanych przy drodze posesji, gospodarstw i pól. Usprawni się połączenie z drogą powiatową.

Początek przebudowywanego odcinka drogi gminnej znajduje się w km 0+900,00, na krawędzi istniejącej jezdni. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km 1+223,00 przed skrzyżowaniem z drogą powiatowa. Projektuje się następujące przekroje normalne:

PN nr 1 na odcinku 0+900,00 do km 1+062,00 projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego szerokości 5,50 m, obustronnymi poboczami z kruszywa szerokości po 0,75 m, obustronnymi rowami drogowymi, spadek jezdni daszkowy

PN nr 2 na odcinku od km 1+062,00 do km 1+230,00 projektuje się przekrój półuliczny z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z lewostronnym chodnikiem z kostki szerokości 2,00 m, zamkniętym krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm, prawostronnym poboczem szerokości 0,75 m, prawostronnym rowem, jezdnią o spadku jednostronnym w prawo do rowu, konstrukcja jezdni dla G1,

PN nr 3 na odcinku od km 1+230,00 do km 1+585,00 projektuje się przekrój półuliczny z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z lewostronnym chodnikiem z kostki szerokości 2,00 m, zamkniętym krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm, prawostronnym poboczem szerokości 0,75 m, prawostronnym rowem, jezdnią o spadku jednostronnym w prawo do rowu, konstrukcja jezdni dla G4,

PN nr 4 na odcinku od km 1+585,00 do km 1+702,50 projektuje się przekrój półuliczny z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z lewostronnym chodnikiem z kostki szerokości 2,00 m, zamkniętym krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm, prawostronnym poboczem szerokości 0,75 m, prawostronnym rowem, jezdnią o spadku jednostronnym w prawo do rowu, konstrukcja jezdni dla G1. Konstrukcja istniejąca jezdni o szerokości 4,00 m poszerzona lewostronne do szerokości 5,50 m

PN nr 5 na odcinku od km 1+702,50 do km 2+140,00 projektuje się przekrój półuliczny z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z lewostronnym chodnikiem z kostki szerokości 2,00 m, zamkniętym krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm, prawostronnym poboczem szerokości 0,75 m, prawostronnym rowem, jezdnią o spadku daszkowym, konstrukcja jezdni dla G1. Konstrukcja istniejąca jezdni o szerokości 4,00 m poszerzona lewostronne do szerokości 5,50 m.

PN nr 6 na odcinku od km 1+833,00 do km 2+021,50 i od km 2+084,70 do km 2+140,00 projektuje się przekrój półuliczny z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego o szerokości 5,50 m, z lewostronnym chodnikiem z kostki szerokości 2,00 m, zamkniętym krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm, prawostronnym poboczem szerokości 0,75 m, prawostronnym rowem, jezdnią o spadku daszkowym, konstrukcja jezdni dla G1. Konstrukcja istniejąca jezdni o szerokości 4,00 m poszerzona lewostronne do szerokości 5,50 m. Po stronie lewej przy krawężniku projektuje się ściek przykrawężnikowy z kostki betonowej brukowej szerokości 0,25 m.

PN nr 7 na odcinku od km 2+140,00 do km 2+223,00 projektuje się przekrój półuliczny z jezdnią dwukierunkową, dwupasową z betonu asfaltowego o

szerokości 5,50 m, z lewostronnym chodnikiem z kostki szerokości 2,00 m, zamkniętym krawężnikiem lekkim 15x30x100 cm, prawostronnym poboczem szerokości 0,75 m, bez rowu, z jezdnią o spadku daszkowym, konstrukcja jezdni dla G1. Konstrukcja istniejąca jezdni o szerokości 4,00 m poszerzona lewostronnie do szerokości 5,50 m. Po stronie lewej przy krawężniku projektuje się ściek przykrawężnikowy z kostki betonowej brukowej szerokości 0,25 m. .

Projektuje się załamanie trasy:

- W-1w km 0+980,18.
- W-2 w km 1+320,89,
- W-3 w km 1+513,10
- W-4 w km 1+813,84
- W-5 w km 2+004,74

11. **Odwodnienie**

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni drogi, chodnika, poboczy i zjazdów będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyleń poprzecznych do projektowanych rowów drogowych, wpustów deszczowych i kanalizacji deszczowej. Projektuje się przebudowę istniejącego przepustu Ø600 L=8,50 m w km 1+030,80 na przepust z rur z tworzyw sztucznych Ø600 L=12,00 m

12. **Roboty ziemne**

Roboty ziemne będą związane z wykonaniem wykopów pod konstrukcję jezdni, kanalizacji deszczowej, zjazdów, chodników i poboczy. Uzyskany urobek z wykopów w postaci gruntów niebudowlanych należy wywieźć z terenu budowy na odkład.

13. **Podbudowa**

Podbudowę zasadniczą projektuje się wykonać z mieszanki niezwiązanej $C_{50/30}$ 0/31,5 mm. Wymagany wskaźnik zagęszczenia podbudowy wynosi 1,00. Minimalny wtórny moduł odkształcenia wtórnego E2 wynosi 130 MPa, przy czym stosunek modułów E2/E1 nie może być większy od 2,2.

14. **Warstwy bitumiczne**

Warstwy bitumiczne należy wykonać na podstawie wytycznych WT-2 2014.

15. **Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego zapewniającego użytkowanie obiektu budowlanego.**

15.1. Sieć elektroenergetyczna

Sieć energetyczna nie koliduje z przebudową drogi. Jeśli po dokonaniu odkrywki okaże się że kable nie są w rurach osłonowych to zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi dwudzielnymi.

15.2. Sieć telekomunikacyjna

Sieć telekomunikacyjna nie koliduje z przebudową drogi. Jeśli po dokonaniu odkrywki okaże się że kable nie są w rurach osłonowych to zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi dwudzielnymi.

15.3. Sieć wodociągowa

Sieć wodociągowa występuje na projektowanym odcinku ale nie koliduje z

przebudową drogi. Projektuje się przesunięcie 5 sztuk hydrantów na istniejącej sieci. Armatura odcinająca – zachowanie istniejących zasuw na odejściach do hydrantów. Trzpienie armatury umieścić w skrzynce żeliwnej, oznakować oraz ocieplić korpus armatury 30 cm warstwą keramzytu granulowanego przykrytego paskiem folii gr. 0,5 mm. Hydrant nadziemny łamany z podwójnym zamknięciem Ø 80 , gł. 1,8 m z cokołem kolanowym. Kolumna hydrantu i rura nasadowa zabezpieczone farbą epoksydową czerwoną, dzwon z dwoma wyprowadzeniami do węży. Hydrant odcięty od sieci zasuwą kołnierzową dn 80. Przy armaturze montować bloki podporowe i oporowe wykonane z betonu B-15 zgodnie z BN-81/9192-05 oraz warunkami dostawcy rurociągów. Lokalizację armatury oznaczyć tabliczkami informacyjnymi na słupkach stalowych. Rurociąg po wykonaniu wypłukać, wydezynfekować i poddać próbie ciśnieniowej. Całość prac wykonać zgodnie z Warunkami Technicznymi Wykonania Robót Budowlano-Montażowych oraz wymaganiami dostawcy rurociągów.

15.4. Wycinka drzew kolidujących z projektowaną drogą

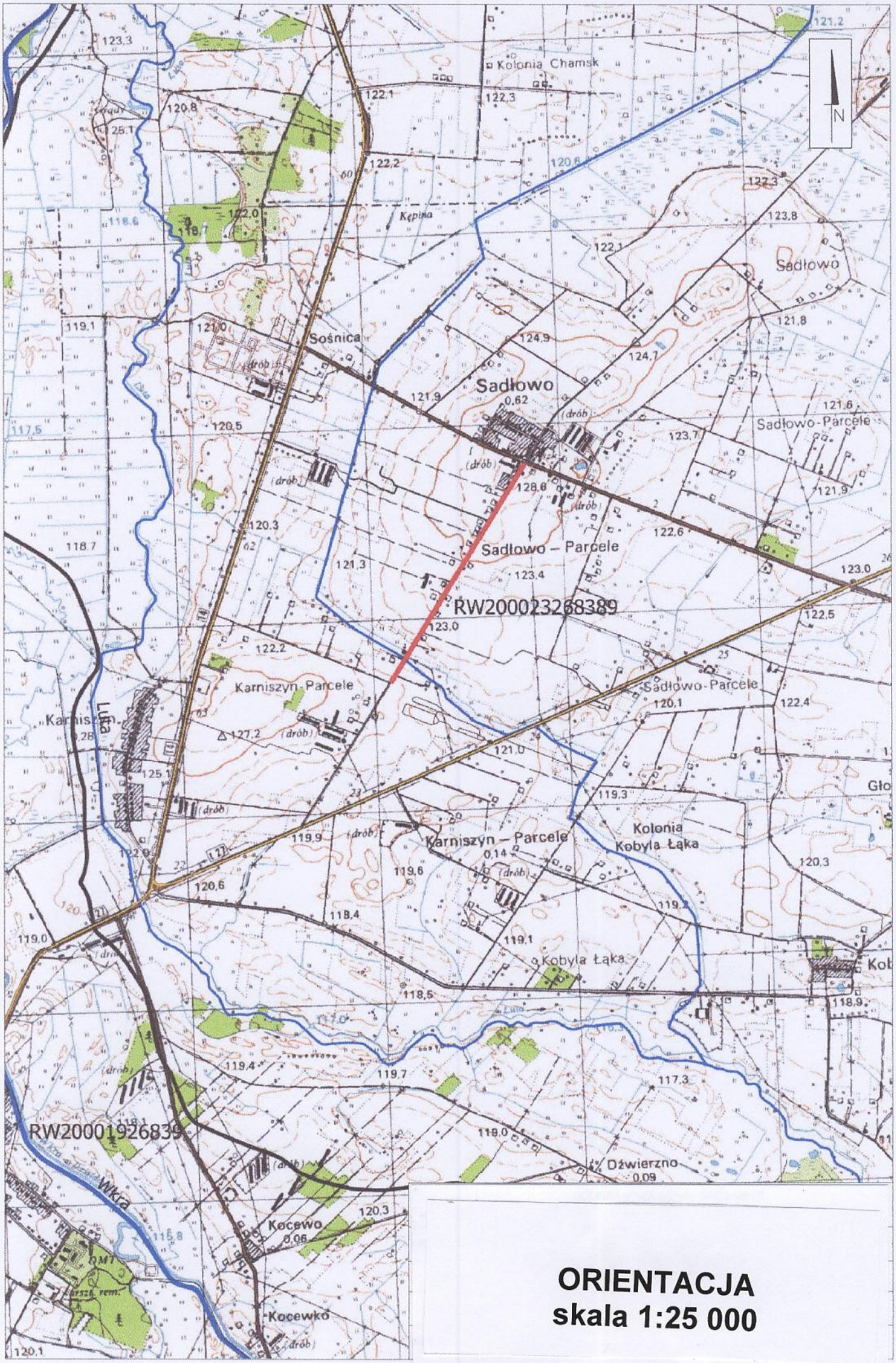
Dla prawidłowej przebudowy drogi jest konieczne usunięcie 29 drzw. Drzewa kolidują z przebudową.

1. km 1+032 Ø 12 cm wierzba strona prawa
2. km 1+033 Ø 16 cm wierzba strona lewa
3. km 1+036 Ø 14 cm wierzba strona prawa
4. km 1+037 Ø 12 cm wierzba strona prawa
5. km 1+038 Ø 14 cm wierzba strona prawa
6. km 1+039 Ø 16 cm wierzba strona prawa
7. km 1+040 Ø 12 cm wierzba strona prawa
8. km 1+041 Ø 16 cm wierzba strona prawa
9. km 1+043 Ø 12 cm wierzba strona prawa
10. km 1+044 Ø 30 cm wierzba strona prawa
11. km 1+079 Ø 14 cm wierzba strona prawa
12. km 1+088 Ø 12\ cm wierzba strona prawa
13. km 1+091 Ø 16 cm wierzba strona prawa
14. km 1+143 Ø 16 cm wierzba strona lewa
15. km 1+179 Ø 10 cm wierzba strona lewa
16. km 1+190 Ø 12 cm wierzba strona lewa
17. km 1+194 Ø 14 cm wierzba strona lewa
18. km 1+198 Ø 10 cm wierzba strona lewa
19. km 1+200 Ø 10 cm wierzba strona prawa
20. km 1+202 Ø 26 cm wierzba strona prawa
21. km 1+206 Ø 10 cm wierzba strona prawa
22. km 1+206 Ø 10 cm wierzba strona lewa
23. km 1+228 Ø 32 cm wierzba strona prawa
24. km 1+341 Ø 40 cm brzoza strona prawa
25. km 1+344 Ø 36 cm brzoza strona prawa
26. km 1+348 Ø 40 cm brzoza strona prawa
27. km 1+353 Ø 42 cm brzoza strona prawa
28. km 1+354 Ø 38 cm brzoza strona prawa
29. km 1+360 Ø 110 cm topola strona prawa

Projektuje się nasadzenia kompensacyjne w ilości 29 sztuk. Gatunki drzew do uzgodnienia z inwestorem.

16. **Technologia wykonania robót**

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, badań laboratoryjnych, odbioru robót zawarte są w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.



ORIENTACJA
skala 1:25 000

PROJEKT

PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 460101W DĘBSK – KARNISZYN PARCELE

INWESTOR

BURMISTRZ MIASTA I GMINY BIEŻUŃ
09-320 BIEŻUŃ, UL. WARSZAWSKA 2

USŁUGI PROJEKTOWE
ANDRZEJ DUSIŃSKI
06-500 MŁAWA
UL. WARSZAWSKA 1 LOK. 19
TEL./FAX 023 654 4498
TEL. KOM. 502 282 840

NIP 569-102-19-05
REGON 130231285

STADIUM	BRANŻA	SKALA
PROJEKT BUDOWLANY	DROGOWA	1:100/1000

RYSUNEK

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY

NUMER RYSUNKU

2

PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA:
MGR INŻ. ANDRZEJ DUSIŃSKI
upr. proj. nr 7342/CIE-101/94

SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DROGOWA:
MGR INŻ. TOMASZ DUSIŃSKI
upr. nr MAZ/0013/PWBD/18
PIIB MAZ/BD/0462/18

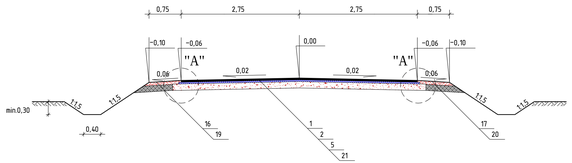
PODPIS

PODPIS

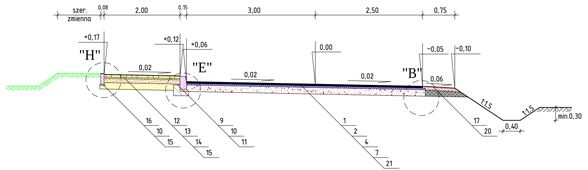
PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE

DATA
CZERWIEC 2024 R.

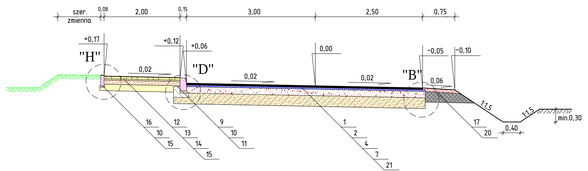
Przekrój normalny Nr 1
od km 0+900,00 do km 1+062,00



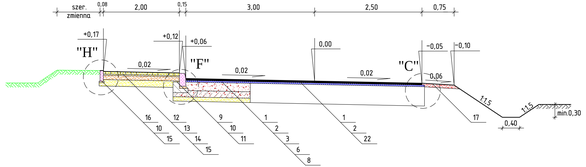
Przekrój normalny Nr 2
od km 1+062,00 do km 1+230,00



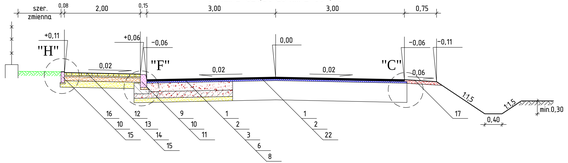
Przekrój normalny Nr 3
od km 1+230,00 do km 1+585,00



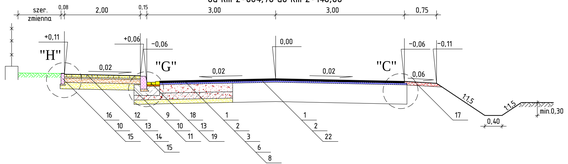
Przekrój normalny Nr 4
od km 1+585,00 do km 1+702,50



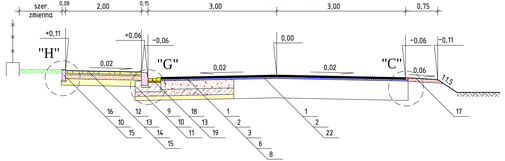
Przekrój normalny Nr 5
od km 1+702,50 do km 1+833,00
od km 2+021,50 do km 2+084,70



Przekrój normalny Nr 6
od km 1+833,00 do km 2+021,50
od km 2+084,70 do km 2+140,00



Przekrój normalny Nr 7
od km 2+140,00 do km 2+223,00



LEGENDA:

1. Warstwa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 grubości 4 cm
2. Warstwa wyrównawczo-wzmacniająca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości 5 cm
3. Podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm
4. Podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm
5. Wzmocnienie istniejącej podbudowy żwirowej kruszywem łamanym o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie grubości 15 cm
6. Podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o Rm=2,5 MPa grubości 15cm
7. Podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem o Rm=2,5 MPa grubości 25cm (wykorzystanie istniejącej podbudowy z kruszywa naturalnego) - doziarnienie istniejącej podbudowy kruszywem naturalnym (mieszanka piasku, żwiru i pospółki) grubości średnio 10 cm
8. Warstwa mrozoochronna z piasku grubości 10 cm
9. Krawężnik betonowy 15x30x100 cm z betonu klasy C20/25
10. Podsypka cementowo-piaskowa o zawartości cementu 1:4 grub. 5 cm
11. Ława betonowa z oporem z betonu cement. klasy C12/15
12. Chodnik z kostki z brukowej betonowej szarej grub. 6 cm
13. Podsypka cementowo-piaskowa o zawartości cementu 1:4 grub. 3 cm
14. Podbudowa z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm
15. Warstwa mrozoochronna z piasku grubości 15 cm
16. Obrzeże betonowe 8 x 30 cm
17. Pobocze z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 9 cm
18. Ściek z kostki brukowej betonowej
19. Ława betonowa z betonu cement. klasy C12/15
20. Nasyp lub podłoże z gruntu niewysadzinowego
21. Istniejąca podbudowa żwirowa
22. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna

PROJEKT: PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 460101W DĘBSK – KARNISZYN PARCELE			
INWESTOR: BURMISTRZ MIASTA I GMINY BIEŻUŃ 09-320 BIEŻUŃ, UL. WARSZAWSKA 2			
BIURO PROJEKTOWE ARKOS 2 SPÓŁKA SP. Z O.O. 09-500 BIELAWA UL. WARSZAWSKA 2/4 TEL./FAX: 023 664 4480 TEL. KOM: 502 262 940 NIP 5961021935 REGON 130235385	STADIUM: PROJEKT BUDOWLANY	BRANŻA: DROGOWA	SKALA: 1:50
	TYTUŁ: PRZEKROJE NORMALNE		NUMER RYSUNKU: 3
PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE	PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA MGR INŻ. ANDRZEJ LOJSIŃSKI upr. proj. nr TAK/0035-10/164	SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DROGOWA MGR INŻ. TOMASZ OLISIŃSKI upr. nr MAZ/0031/PWD/K18 PIB MAZ/BDI/0462/18	
DATA: CZERWIEC 2024 R.	PODPIS	PODPIS	

WYMAGANE PRZEPISAMI DOKUMENTY

Nazwa i lokalizacja zamierzenia budowlanego	**PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 460101W DĘBSK - KARNISZYN PARCELE** **KATEGORIA OBIEKTU BUDOWALEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII** OBIEKT ZLOKALIZOWANY JEST W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH TEREN INWESTYCJI: 8-37 w obrębie nr 0008 Karniszyn Parcele, 16-272/3 w obrębie nr 0016 Sadłowo, 17-240 w obrębie nr 0017 Sadłowo Parcele, gmina Bieżuń, powiat żuromiński, województwo mazowieckie.

Nazwa i adres Inwestora:	BURMISTRZ MIASTA I GMINY BIEŻUŃ 09-320 BIEŻUŃ, ul. WARSZAWSKA 2

Jednostka Projektowa:	Usługi Projektowe Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

SPIS ZAWARTOŚCI

1. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia str. 34-38
2. Protokół z narady koordynacyjnej znak sprawy GiGN.6630.38.2024 str. 39-40
3. Plansz zbiorcza uzbrojenia str.41
4. Wypis i Wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania str. 42-59
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach str. 60-70
6. Decyzja o wycince drzew str. 71-75
7. Decyzja o zwolnieniu z obowiązku budowy kanału technologicznego str. 76-77
8. Uproszczony wypis z rejestru gruntów str. 78-80
9. Decyzja – pozwolenie wodnoprawne str. 81-83

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

INWESTOR:
BURMISTRZ MIASTA I GMINY BIEŻUŃ
09-320 BIEŻUŃ, ul. WARSZAWSKA 2

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:
PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ
NR 460101W DĘBSK - KARNISZYN PARCELE

ADRES I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:
DROGA GMINNA W KARNISZYN PARCELE I SADŁOWO PARCELE

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWALEGO: IV, XXV, XXVI, XXVIII

IDENTYFIKATOR DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH :

OBIEKT ZLOKALIZOWANY JEST W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH TEREN INWESTYCJI: 8-37 w obrębie nr 0008 Karniszyn Parcele, 16-272/3 w obrębie nr 0016 Sadłowo, 17-240 w obrębie nr 0017 Sadłowo Parcele, gmina Bieżuń, powiat żuromiński, województwo mazowieckie.

Jednostka Projektowa:	Usługi Projektowe Andrzej Dusiński 06-500 Mława, ul. Warszawska 1 lok. 19

Stanowisko	Imię, nazwisko	specjalność nr uprawnień	podpis
Projektant opracował branża drogowa	mgr inż. Andrzej Dusiński	do pełnienia samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno – inżynieryjne w zakresie dróg 7342/Cie-101/94, MAZ/BD/1332/01	

CZERWIEC 2024 r.

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów.

- Roboty rozbiórkowe związane z wycinką drzew, usunięciem karp, zebraniem warwy humusu z poboczy,
- Wykonanie robót ziemnych związanych z budową nowej konstrukcji jezdni, chodników, poboczy, zjazdów, kanalizacji i przepustów.
- Profilowanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
- Wykonanie warstwy mrozoochronnej z piasku
- Wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego niezwiązanego
- Wykonanie podbudowy z kruszywa stabilizowanego cementem
- Wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- Wykonanie nawierzchni chodników,
- Wykonanie odwodnienia w postaci wpustów deszczowych, przykanalików, kanalu dezsczowego,
- Wykonanie poboczy z kruszywa łamanego
- Wykonanie nawierzchni zjazdów
- Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych
   Na terenie inwestycji występują sieci uzbrojenia terenu.
   - *Wodociąg*
   - *Sieć telekomunikacyjna*
   - *Sieci elektroenergetyczna*
3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.
   Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:
   - *Sieć elektroenergetyczna*
4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.
   Następujące prace mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi:
   - ruch drogowy obok prowadzonych robót.
5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.
   Przed każdym przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, należy przeprowadzić instruktaż pracowników, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U.Nr 180, poz. 1860), w szczególności uwzględniając:
   - *zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,*
   - *zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby,*
   - *zasady stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego.*

   Przeprowadzenie instruktażu pracowników należy odnotować w dzienniku budowy.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót wykonawca robót jest zobowiązany:

- *wprowadzenia zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem czasowej organizacji ruchu drogowego (projekt czasowej organizacji ruchu opracowuje wykonawca),*
- *ewentualnego wygrodzenia terenu i wyznaczenia stref niebezpiecznych,*
- *wykonania dróg, wyjść i przejść dla pieszych,*
- *ewentualnie doprowadzenia energii elektrycznej, wody,*
- *odprowadzenia ścieków, odpadów i ich utylizacji,*
- *urządzenia pomieszczeń higieniczno – sanitarnych i socjalnych,*
- *ewentualnego zapewnienia oświetlenia sztucznego,*
- *zapewnienia łączności,*
- *urządzenia składowisk materiałów i wyrobów.*

Szerokość ciągu pieszego jednokierunkowego powinna wynosić, co najmniej 0,75 m, a dwukierunkowego 1,20 m.

Dla pojazdów używanych w trakcie wykonywania robót budowlanych należy wyznaczyć i oznakować miejsca postojowe na terenie budowy. Szerokość dróg komunikacyjnych na placu robót powinna być dostosowana dla używanych środków transportu. Drogi i ciągi piesze na placu robót powinny być utrzymane we właściwym stanie technicznym. Nie wolno na nich składować materiałów, sprzętu lub innych przedmiotów. Przejścia i strefy niebezpieczne powinny być oświetlone i oznakowane znakami ostrzegawczymi lub znakami zakazu.

Osoby przebywające na terenie budowy winny bezwzględnie być wyposażone w ubrania robocze z elementami odblaskowymi, Pracujący sprzęt oraz pojazdy posiadać winny lampy ostrzegawcze, błyskowe, koloru pomarańczowego.

Roboty prowadzić należy w sprzyjających warunkach atmosferycznych, przy zapewnieniu pełnej widoczność wprowadzonego oznakowania. Do oznakowania robót zastosować znaki duże z folii odblaskowej min. I generacji.

Ruch środków transportu, maszyn na terenie budowy winien być stale monitorowany i sterowany przez odpowiednio przeszkolonego pracownika. Ruch kołowy i pieszy w obszarze prowadzonych robót budowlanych winien być prowadzony wg opracowanej i zatwierdzonej organizacji ruchu. W szczególnie uzasadnionych przypadkach należy dokonać zamknięcia dla ruchu kołowego i pieszego na odcinkach robót, w sytuacji, gdy jego funkcjonowanie mogłoby doprowadzić do powstania szczególnego zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie dopuszcza się przebywania pojedynczego pracownika pomiędzy dwoma środkami transportu lub dwiema maszynami znajdującymi się w trakcie fazy pracy. Każdorazowe przebywanie pracownika w strefie pracy urządzeń, maszyn samojezdnych i środków transportu winno być zabezpieczone poprzez innego pracownika oraz w pełni kontrolowane przez operatorów (kierowców) tychże maszyn i urządzeń.

W przypadku zaistnienia sytuacji potrącenia, poparzenia bezwzględnie należy zapewnić natychmiastową pomoc przedmedyczną, oraz powiadomić właściwe jednostki medyczne o zaistnieniu zdarzenia wymagającego interwencji lekarskiej lub hospitalizacji.

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci, takich jak: elektroenergetyczne, gazowe, telekomunikacyjne, ciepłownicze, wodociągowe-kanalizacyjne powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejących sieci i sposobu wykonywania tych robót.
W terenie może znajdować się uzbrojenie niezinwentaryzowane i nienaniesione na mapach geodezyjnych, dlatego przed przystąpieniem do wykonywania robót ziemnych należy zlokalizować sieci uzbrojenia podziemnego przy pomocy lokalizatorów elektronicznych.
W czasie wykonywania robót ziemnych miejsca niebezpieczne należy ogrodzić i umieścić napisy ostrzegawcze.
Prowadzenie robót ziemnych w pobliżu instalacji podziemnych, a także głębienie wykopów poszukiwawczych powinno odbywać się ręcznie.
W czasie wykonywania wykopów w miejscach dostępnych dla osób niezatrudnionych przy tych robotach należy wokół wykopów pozostawionych na czas zmroku i w nocy ustawić balustrady zaopatrzone w światło ostrzegawcze koloru czerwonego.
Poręcze balustrad powinny znajdować się na wysokości 1,1 m nad terenem i w odległości nie mniejszej niż 1 m od krawędzi wykopu.
Niezależnie od ustawienia balustrad, w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa wykop należy szczelnie przykryć, w sposób uniemożliwiający wpadnięcie do wykopu.
W przypadku przykrycia wykopu, zamiast balustrad, teren można oznaczyć za pomocą balustrad z lin lub taśm z tworzyw sztucznych, umieszczonych wzdłuż wykopu na wysokości 1,1 m i w odległości 1 m od krawędzi wykopu.
Jeżeli teren, na którym są wykonywane roboty ziemne, nie może być ogrodzony, wykonawca robót powinien zapewnić stały jego dozór.
Brukarze powinni być wyposażeni w odpowiednie środki profilaktyczne tj. ochronniki słuchu, okulary ochronne, nakolanniki brukarskie, kamizelki odblaskowe i inne. Sprzęt do prac brukarskich, taki jak piły do betonu, zagęszczarki i ubijaki powinien być całkowicie sprawny i wyposażony w osłony.

7. Uwagi końcowe

Roboty wykonywać zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r.
w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz.U.1977.7.30)
Każdemu pracownikowi nadzoru technicznego powinny być znane adresy i numery telefonów: najbliższego punktu lekarskiego, najbliższej straży pożarnej oraz Policji.

8. Podstawa prawna

- Prawo budowlane (Dz.U.2019.1186 j.t. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401)
- Rozporządzeniem Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz.U.1977.7.30)

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych.(Dz.U.2018.583 j.t)
- 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. 2003 nr 120 poz. 1126)
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. (Dz.U.2019.1040 j.t. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. 2004 nr 180 poz. 1860 z późniejszymi zmianami.

STAROSTA ŻUROMIŃSKI

Znak sprawy: **GiGN.6630.38.2024** **z dnia** **2024-06-04**

PROTOKÓŁ

z narady koordnacyjnej przeprowadzonej: w siedzibie Starostwa Powiatowego w Żurominie

w dniu **2024-06-04**

Wnioskodawca: Usługi Projektowe Andrzej Dusiński

06-500 Mława

Warszawska 1 lok. 19

Inwestor: Burmistrz Miasta i Gminy Bieżuń

09-320 BIEŻUŃ

Warszawska 2

Lokalizacja: Sadłowo

Sposób przeprowadzenia narady narady: za pomocą środków komunikacji elektronicznej

Przewodniczący narady: Daniel Bagiński - Inspektor w Wydziale Geodezji i Gospodarki Nieruchomościami

Nr gminy	Nr obrębu	Działka	Nazwa gminy	Nazwa obrębu
015	16	272/3	BIEZUN	Sadłowo
015	17	240	BIEZUN	Sadłowo Parcele
015	8	37	BIEZUN	Karniszyn Parcele

Opis przedmiotu narady:

1 przyłącze wodociągowe

2 sieć kanalizacyjna

Lp	Nazwa Instytucji	Imię, nazwisko uzgadniającego Data	Stanowisko uczestnika
1	ENERGA OPERATOR S.A. - Oddział w Płocku 09-400 PŁOCK Wyszogrodzka 106		Uzgodniono pod następującymi warunkami: 1.W przypadku natrafienia na niezinwentaryzowaną sieć elektroenergetyczną, należy wstrzymać prace i niezwłocznie powiadomić ENERGA OPERATOR SA Rejon Dystrybucji Mława. 2.Roboty ziemne należy wykonywać ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności w odległości 1,5 m po obu stronach od sieci elektroenergetycznej. 3.Na kable światłowodowe w miejscach skrzyżowań z siecią elektroenergetyczną oraz przy zbliżeniach do słupów elektroenergetycznych nałożyć rury osłonowe. 4.Zachować wszelkie wymagane odległości od istniejącej/projektowanej sieci elektroenergetycznej. 5.Wszelkie uszkodzenia sieci elektroenergetycznej Inwestor i Wykonawca zobowiązani są usunąć własnym kosztem i staraniem. Inwestor/Wykonawca

			w związku z uszkodzeniem sieci elektroenergetycznej, ponosi odpowiedzialność z tytułu szkody wynikowej poniesionej przez ENERGA OPERATOR SA. 6.O uszkodzeniu sieci elektroenergetycznej sprawca zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić Pogotowie Energetyczne nr tel. 991.
2	ZAKŁAD USŁUG WODNYCH dla Potrzeb Rolnictwa w Mławie 06-500 MŁAWA Nowa 40		Mimo, zawiadomienia nie brali udziału.
3	Starostwo Powiatowe w Żurominie Daniel Bagiński - Przewodniczący Narady Koordynacyjnej 09-300 ŻUROMIN Plac Józefa Piłsudskiego 4		brak uwag
4	Starostwo Powiatowe w Żurominie 09-300 ŻUROMIN Pl. Piłsudskiego 4		Mimo, zawiadomienia nie brali udziału.
5	ORANGE POLSKA S.A 02-326 WARSZAWA Aleje Jerozolimskie 160		Mimo, zawiadomienia nie brali udziału.
6	Agencja Rozwoju Mazowsza Spółka Akcyjna 00-236 WARSZAWA Świetojerska 9	Sławomir Jałkowski 2024-05-27 07:19:42	brak uwag
7	Gmina Bieżuń 09-320 BIEŻUŃ Warszawska 2		Mimo, zawiadomienia nie brali udziału.

PRZEWODNICZĄCY NARADY KOORDYNACYJNEJ
Z uwagi na to, że znaki geodezyjne podlegają ochronie, wszelkie prace terenowe w otoczeniu tych znaków należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, a w przypadku uszkodzenia, zniszczenia lub przemieszczenia podlegają one wznowieniu na koszt inwestora (art. 11 ust.1, art. 15 ust. 1, art. 48 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne)

Z up. STAROSTY

inż. Daniel Bagiński

Przewodniczący ZUD

Elektronicznie podpisany przez Daniel Bagiński
Data: 2024.06.04 14:31:38 +02'00'

Przewodniczący narady koordynacyjnej

Elektronicznie podpisany przez Daniel Bagiński
Data: 2024.06.04 14:30:23 +02'00'

Treść niniejszej mapy jest identyczna z mapą do celów projektowych w zakresie objetym aktualizacją i przyjętą do zasobów: w dniu 07.12.2023 pod nr P.1437.2023.1138

PROJEKT	PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 460101W DĘBSK – KARNISZYN PARCELE
INWESTOR	BURMISTRZ MIASTA I GMINY BIEŻUŃ 09-320 BIEŻUŃ, UL. WARSZAWSKA 2
USŁUGI PROJEKTOWE ANDRZEJ DUSIŃSKI 06-500 MŁAWA UL. WARSZAWSKA 1 LOK. 19 TEL./FAX 023 654 4498 TEL. KOM. 502 282 840 NIP 569-102-19-05 REGON 130231285	STUDIUM: PROJEKT BUDOWLANY; BRANŻA: DROGOWA SANITARNA; SKALA: 1:500
	RYSUNEK: PLANSZA ZBIORCZA UZBROJENIA; NUMER RYSUNKU: 1
PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE	PROJEKTANT BRANŻA DROGOWA: MGR INŻ. ANDRZEJ DUSIŃSKI upr. proj. nr 7342/CIE-101/94; SPRAWDZAJĄCY BRANŻA DROGOWA: MGR INŻ. TOMASZ DUSIŃSKI upr. nr MAZ/0013/PWBD/18 PIIB MAZ/BD/0462/18
	PODPIS; PODPIS
	PROJEKTANT BRANŻA SANITARNA: MGR INŻ. PIOTR KOZŁOWSKI upr. proj. nr 7342/CIE-71/93 PIIB MAZ/IS/1352/01; SPRAWDZAJĄCY BRANŻA SANITARNA: MGR INŻ. DARIUSZ NEHRING upr. proj. nr MAZ/0331/PWOS/04, MAZ/IS/1328/01
DATA: STYCZEŃ 2024 R.	PODPIS; PODPIS