

Kazimierz Mamos - Projektowanie, nadzorowanie,  
kosztorysowanie i kierowanie robotami w zakresie dróg i mostów  
97-415 Kluki  
Żar 34b  
tel. 601082614  
NIP 769-101-50-76

---

**STADIUM:**

**PROJEKT BUDOWLANY  
UPROSZCZONY**

---

**OBIEKT:**

Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary

---

**ADRES:**

-dz. nr ewid. 100, 60 obręb Żary  
gmina Rzęśnia, powiat pąteczński

---

**BRANŻA:**

**DROGOWA**

---

**INWESTOR:**

**Gmina Rzęśnia**  
ul. Kościuszki 16  
98-332 Rzęśnia

---

**PROJEKT OPRACOWAŁ:**

	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENÍ	DATA	PODPIS
PROJEKTANT br. drogowa	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94	04.2018	

## ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

### Część opisowa:

	Strona
1. Strona tytułowa .....	1
2. Zawartość projektu .....	2
3. Opis techniczny .....	3
4. Oświadczenie projektanta.....	5
5. Informacja BIOZ.....	6
6. Współrzędne punktów charakterystycznych .....	9

### Część rysunkowa:

- plan orientacyjny
- plan sytuacyjny w skali 1:500 rys. nr 1
- przekroje konstrukcyjne w skali 1:50 rys. nr 2
- przepust w skali 1:50 rys. nr 3

## OPIS TECHNICZNY

### **1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi śródpolnej - wewnętrznej - w miejscowości Żary w gminie Rząśnia w zakresie:

- przebudowy jezdni z poboczami
- remontu przepustu pod koroną drogi
- remontu (wymiany) umocnienia rowu przydrożnego w granicach pasa drogowego.

### **2. Podstawa opracowania**

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Projektantem
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Pomiaru uzupełniające, wizja lokalna
- uzgodnienia z Inwestorem

### **3. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Droga wewnętrzna, niepubliczna. Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren niezabudowany z pojedynczą zabudową zagrodową na końcowym odcinku drogi. Szerokość pasa drogowego: 6,0-10,0 m.

Analizowany odcinek drogi posiada nawierzchnię tłuczniową szer. ok. 3,0-4,0 m.

Odwodnienie pasa drogowego poprzez spływ wód głównie na przyległe tereny w pasie drogowym, częściowo do rowów przydrożnych.

W pasie drogowym brak sieci infrastruktury komunalnej.

### **4. Projektowane zagospodarowanie terenu**

Projekt przewiduje przebudowę drogi na długości 808 m poprzez:

- wykonanie jezdni bitumicznej szer. 4,5 m z poszerzeniami do 5,0 m na łuku poziomym,
- wykonanie poboczy obustronnych szerokości 0,5 m w km 0+000-0+686,19; 0,25 m w km 0+686,19-0+808
- remont przepustu Ø500 pod koroną drogi w km 0+690
- wymianę umocnienia rowu przydrożnego na umocnienie z nowych płyt ażurowych w km 0+690 - 0+806

Przebudowa drogi ma na celu wykonanie pełnej konstrukcji drogi z lokalnym skorygowaniem przebiegu przedmiotowej drogi - zlokalizowanie jej na terenie nieruchomości, co do których Inwestor posiada prawo do dysponowania.

Zakres w/w robót pokazano na rys. „Plan sytuacyjny”.

### **5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu:**

- nawierzchnia jezdni bitumicznej - 3627 m<sup>2</sup>
- nawierzchnia poboczy tłuczniowych - 808 m<sup>2</sup>
- nawierzchnia umocnienia rowu z płyt ażurowych - 192 m<sup>2</sup>

### **6. Zakres robót budowlanych**

Projekt obejmuje następujące rodzaje robót:

- a) zabezpieczenie i organizacja placu budowy;
- b) roboty pomiarowe;
- c) oczyszczenie pasa drogowego z "samosiejek" i drzew nie wymagających uzyskanie pozwolenia na usunięcie

- d) wymiana rury przepustowej ze ściankami czołowymi
- e) jezdnia: korytowanie na całej szerokości jezdni głębokości 30 cm; wykonanie warstwy odsączającej z piasku, podbudowy z kruszywa łamanego, wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego
- f) pobocza: korytowanie pod pobocza głębokości 10 cm; wykonanie nawierzchni z tłucznia kamiennego
- g) wymiana płyt ażurowych w ciągu rowu przydrożnego w km 0+690 - 0+806

## **7. Projektowany przebieg drogi w planie**

Przebieg drogi dostosowano do granic istniejącego pasa drogowego.

Jezdnię drogi projektuje się szerokości 4,5 m z poszerzeniami na jednym z łuków poziomych do 5,0 m.

## **8. Droga w przekroju poprzecznym**

Pochylenie poprzeczne jezdni przyjęto jako daszkowe 2%, na łukach poziomych jednostronne 2%.

## **9. Droga w profilu podłużnym**

Nawierzchnię drogi należy dostosować wysokościowo do istniejącego poziomu terenu - wynieść oś drogi o ok. 15 cm ponad istniejący teren.

## **10. Konstrukcja nawierzchni**

Przyjęto następującą konstrukcję

- **jezdni:**
  - warstwa ścieralna z BA AC8S 50/70 gr. 4 cm
  - skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,3 kg/m<sup>2</sup>
  - warstwa wiążąca z BA AC11W 50/70 gr. 4 cm
  - skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>
  - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5- warstwa górna gr. 8 cm
  - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63 - warstwa dolna gr. 15 cm
  - warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- **poboczy:**
  - nawierzchnia z tłucznia kamiennego 0/31,5 gr. 20 cm

## **11. Przepust**

Przepust w km 0+690 przeznaczony jest do remontu - wymiany z zachowaniem charakterystycznych paramentów (długości i średnicy). Projektuje się przepust z rury żelbetowej Ø500. Przepust należy posadowić na ławie z gruntu stabilizowanego cementem C 5/6 MPa gr. 30 cm. Wlot i wylot przepustu należy zabezpieczyć ścianami oporowymi zbrojonymi.

## **12. Roboty ziemne**

Roboty ziemne będą polegać na wykonaniu koryta pod projektowane nawierzchnie oraz wywóz nadmiaru gruntu w miejsce wskazane przez Inwestora.

Przed przystąpieniem do robót nawierzchniowych należy prawidłowo wyprofilować koryto i sprawdzić zagęszczenie podłoża gruntowego.

## **13. Oznakowanie**

Projektuje się montaż oznakowania pionowego w ilości:

- A-7 - 1 szt.
- A-4 - 3 szt.

Wielkość znaków zaprojektowano jako małe. Tarcze znaków zostaną pokryte folią odblaskową typu I (A-7 - typu II), symbole oraz barwy znaków i tabliczek powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami. Znaki stalowe, podwójnie zaginane. Odległość umieszczenia lica znaku od krawędzi pobocza - 0,5 m, wysokość umieszczenia znaków min 2,0 m od gruntu w poboczu. Znaki należy zamontować na rurach stalowych  $\varnothing 60$  mm z zabetonowaniem. Stalowe tarcze znaków powinny być montowane do słupków w sposób wykluczający obrót tarczy wokół słupka.

## **OŚWIADCZENIE**

Ja, niżej podpisany, oświadczam, że opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania „Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary” jest wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej.

# INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA:**

KAZIMIERZ MAMOS

ŻAR 34B

97-415 KLUKI

**PRZEDSIĘWZIĘCIE:**

Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary

**ADRES INWESTYCJI**

dz. nr ewid. 100, 60 obręb Żary

**INWESTOR:**

**Gmina Rząśnia**

ul. Kościuszki 16

98-332 Rząśnia

Opracował:

## **Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

### **I. Podstawa opracowania**

Niniejszą informację opracowano na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. z dnia 10 lipca 2003r)

### **II. Zakres robót i kolejność realizacji**

Zakres robót zamierzenia budowlanego i kolejność jego realizacji:

- rozbiórka przepustu
- wykonanie przepustu
- korytowanie
- wykonanie podbudów i nawierzchni asfaltowej i tłuczniowej
- montaż oznakowania

### **III. Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

W sąsiedztwie planowanej przebudowy drogi znajdują się: domy mieszkalne. W obrębie planowej inwestycji znajduje się uzbrojenie podziemne i naziemne: wodociąg, kanalizacja sanitarna.

### **IV. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi**

Prowadzone roboty na wyżej wymienionym terenie, zgodnie z opracowaniem projektowym, ujmują szereg prac, które mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Do najważniejszych z nich należą :

- upadek z wysokości;
- praca w strefie zasięgu maszyn budowlanych.

### **V Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń podczas realizacji robót budowlanych**

Przy realizacji projektowanej przebudowy występują następujące roboty:

- roboty ziemne, wykonanie konstrukcji nawierzchni :

- przed przystąpieniem do robót ziemnych należy szczegółowo zapoznać się z mapą zagospodarowania terenu, na którym prowadzona będzie inwestycja, w szczególności zwracając uwagę na widniejące na niej urządzenia podziemne. Po przeanalizowaniu mapy należy bezwzględnie sprawdzić wizualnie cały teren przyszłych robót ziemnych. W przypadkach wątpliwych należy wykonać ręczne odkrywki. W przypadku ujawnienia kolizji istniejącego uzbrojenia z projektowanym obiektem, dane instalacje należy zabezpieczyć lub przełożyć w porozumieniu i za zgodą właściciela danej sieci.

W przypadku odkrycia w czasie prowadzonych robót ziemnych jakichkolwiek urządzeń podziemnych nie ujętych w dokumentacji technicznej, prace należy przerwać do czasu ustalenia pochodzenia tych urządzeń, z jednoczesnym ustaleniem czy możliwe jest dalsze bezpieczne prowadzenie robót.

Prowadząc roboty w pobliżu sieci lub obiektów podziemnych należy zachować bezpieczną odległość w poziomie i pionie zależną od rodzaju sieci. Używane w trakcie prowadzenia robót ziemnych materiały do zabezpieczenia wykopów winny posiadać odpowiednią jakość potwierdzoną stosownymi dokumentami, natomiast same wykopy należy wygradzić i oznakować tablicami ostrzegawczymi.

- w czasie rozładunku materiałów budowlanych należy liczyć się z zagrożeniem urwania się zawiesia. Celem uniknięcia niebezpiecznego zagrożenia jakim jest urwanie zawiesia lub haka, należy bezwzględnie stosować atestowane i sprawdzone

elementy mocujące. Obsługa w trakcie przenoszenia materiałów powinna znajdować się poza zasięgiem pola pracy dźwigu.

- Montaż i demontaż znaków drogowych :

Operacja montażu czy demontażu znaków drogowych przy czynnej drodze jest czynnością niebezpieczną i wymaga zachowania czujności i ograniczonego zaufania do poruszających się po niej pojazdów. Prowadząc te prace należy liczyć się przede wszystkim z następującymi zagrożeniami :

- potrącenia przez samochód osób ustawiających znaki w przypadku nagłego wtargnięcia ich na jezdnię,  
- nagłego hamowania poruszającego się pojazdu przed ustawionymi znakami i zarzuceniem pojazdu w pracujące na poboczu osoby. Celem uniknięcia tego typu zagrożeń należy :

- wchodząc na jezdnię sprawdzić czy nie nadjeżdża pojazd, który może nie zdążyć wyhamować;
- nie wychodzić na jezdnię poza obszar wygradzonego terenu
- obserwować ruch pojazdów na drodze i reagować na jego niekontrolowane zachowania się.

### **V. Instruktaż pracowników**



Do pracy przy tego typu robotach mogą być dopuszczeni jedynie pracownicy posiadający wymagane szkolenie bhp podstawowe i okresowe.

Instruktaż stanowiskowy przed przystąpieniem do prowadzenia tego typu prac winien się odbyć na miejscu wyznaczonej pracy i obejmować informacje z zakresu :

- kolejności wykonywanych prac,
- występujących zagrożeń podczas realizacji tego zadania budowlanego,
- zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia zdrowia lub życia pracownika,
- rodzaju i konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej winien przekazać pracownikom ustnie kierownik budowy lub mistrz nadzorujący te prace.

## **VI. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom w strefach szczególnego zagrożenia**

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników osoba kierująca pracownikami obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia działań w celu usunięcia tego zagrożenia. Pracownicy zatrudnieni na budowie, powinni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze zgodnie z przyjętymi tabelami norm przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego opracowana przez pracodawcę.

Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewnić wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami, np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku czy słuchu.

Kierownik budowy obowiązany jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

## **VII. Wnioski końcowe**

W rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23. 06. 2003 r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (dz. U. Z dnia 10 lipca 2003r.) rozpatrywany obiekt wymaga sporządzenia planu BIOZ.

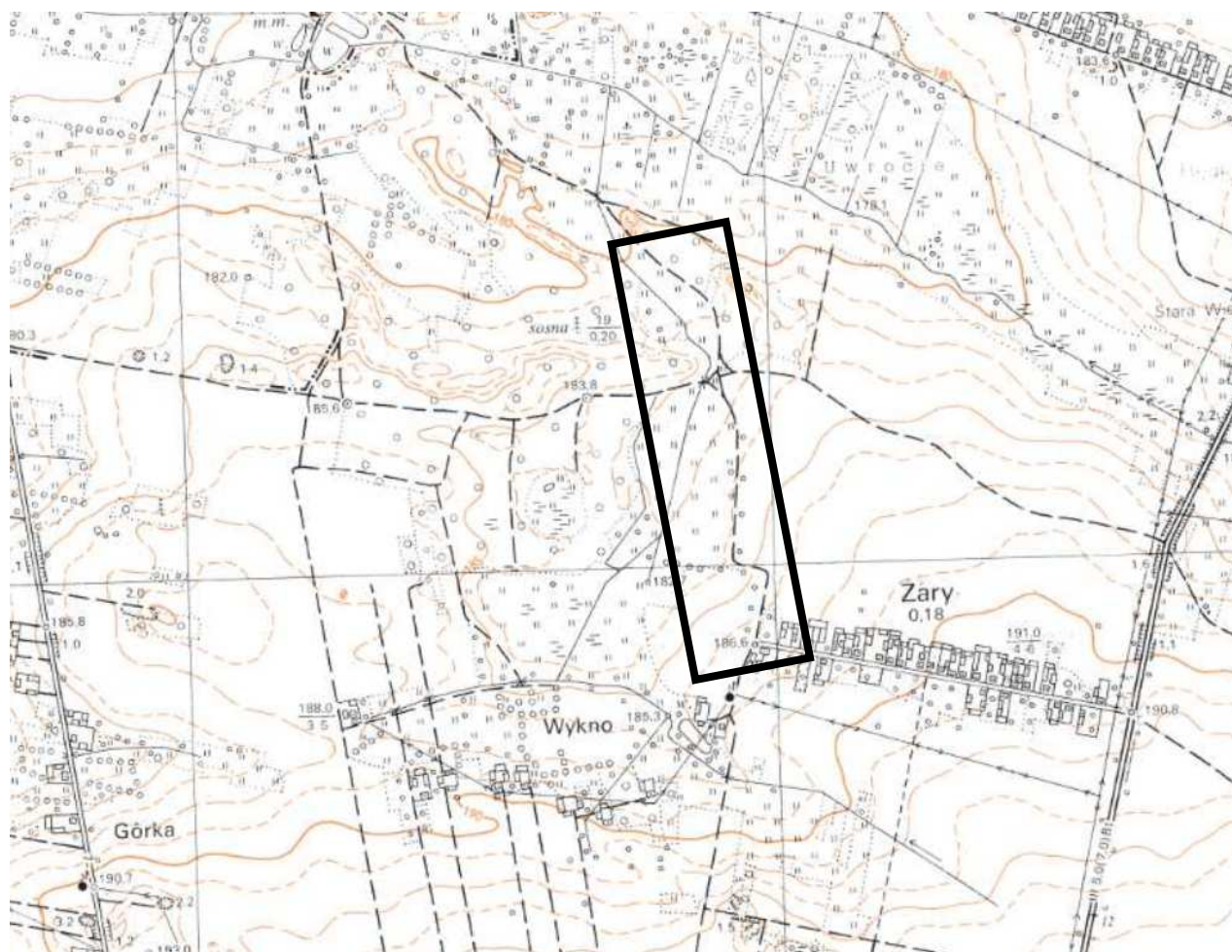
Opracował

## WSPÓŁRZĘDNE PUNKTÓW CHARAKTERYSTYCZNYCH

	X	Y
P	5679025.14	6572920.04
PLK1	5679003.37	6572947.06
SŁK1	5678995.11	6572957.59
KŁK1	5678987.13	6572968.35
PLK2	5678925.90	6573053.26
SŁK2	5678922.13	6573056.76
KŁK2	5678917.29	6573058.52
PLK3	5678791.76	6573077.39
SŁK3	5678773.22	6573081.09
KŁK3	5678755.10	6573086.52
PLK4	5678695.90	6573107.35
SŁK4	5678688.89	6573109.13
KŁK4	5678681.68	6573109.61
PLK5	5678503.69	6573105.39
SŁK5	5678493.57	6573105.75
KŁK5	5678483.55	6573107.32
PLK6	5678476.76	6573108.80
SŁK6	5678470.49	6573112.41
KŁK6	5678467.42	6573118.96
W7	5678461.19	6573166.23
W8	5678406.92	6573156.62
K	5678345.18	6573145.73

# PLAN ORIENTACYJNY

Skala 1:10 000

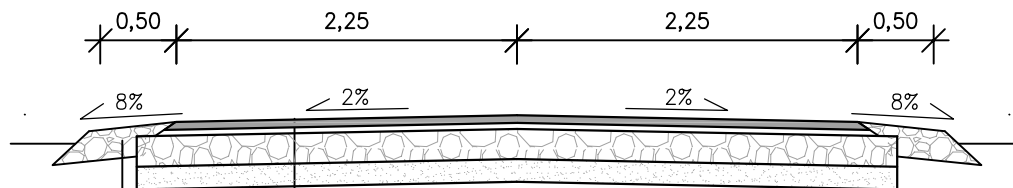






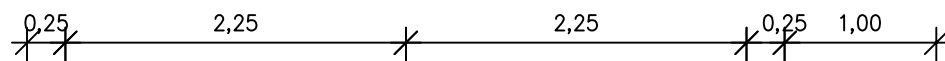


KM 0+000-0+690



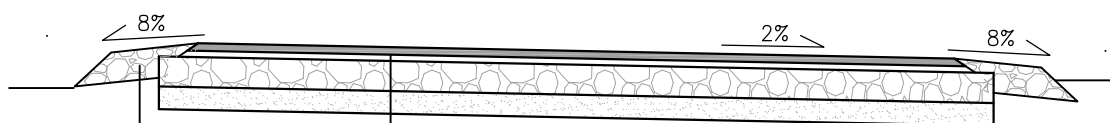
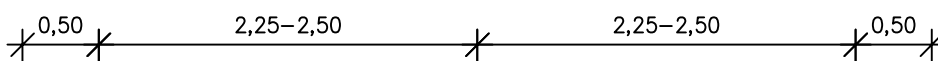
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70 gr. 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,3 kg/m<sup>2</sup>
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5- warstwa górna gr. 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/63- warstwa dolna gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- nawierzchnia z tłucznia kamiennego 0/31,5 gr. 20 cm

KM 0+690-0+808



- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70 gr. 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,3 kg/m<sup>2</sup>
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5- warstwa górna gr. 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/63- warstwa dolna gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- płyty ażurowe 40x60 gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 10 cm

POSZERZENIA NA ŁUKACH POZIOMYCH



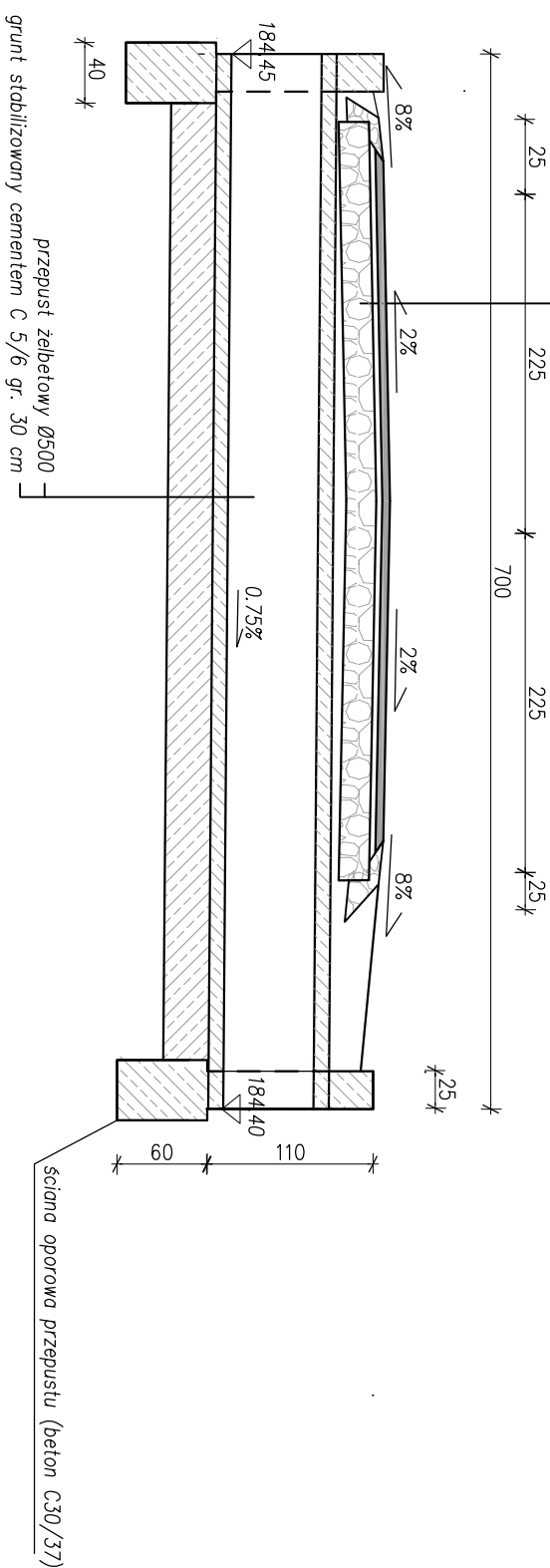
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S 50/70 gr. 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,3 kg/m<sup>2</sup>
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 gr. 4 cm
- skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5- warstwa górna gr. 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/63- warstwa dolna gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- nawierzchnia z tłucznia kamiennego 0/31,5 gr. 20 cm

Nazwa obiektu:				Rys. nr 2
Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary				
Inwestor: Gmina Rzęśnia ul. Kościuszki 16 98-332 Rzęśnia				Skala 1:50
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE				Data opracowania: kwiecień 2018
branża:	projektował:	nr uprawnień:	podpis:	
drogowa	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94		

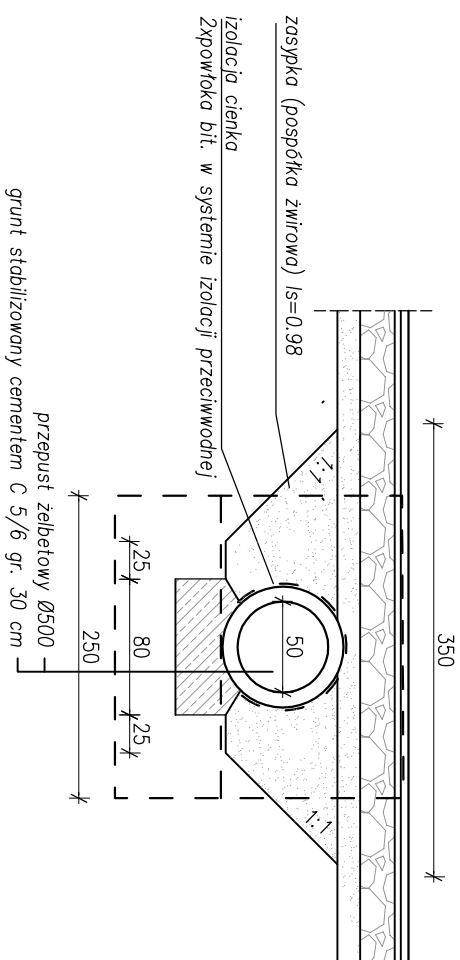
## PRZEPUST

## PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZEPUSTU

- |  |               |        |
|--|---------------|--------|
| warstwa ścielająca z betonu ostatełtowego ACBS 50/70           | gr. 4         | cm     |
| skroplenie emulsyj z betonów w ilości 0,3 kg/m <sup>2</sup>    |               |        |
| warstwa wiążąca z betonu ostatełtowego AC11W 50/70             | gr. 4         | cm     |
| skroplenie emulsyj ostatełtowej w ilości 0,5 kg/m <sup>2</sup> |               |        |
| podbudowa z kruszywa tamanego stb. mech. 0/31,5-               | warstwa górną | gr. 8  |
| podbudowa z kruszywa tamanego stb. mech. 0/63-                 | warstwa dolną | gr. 15 |
| warstwa odsączająca z piasku                                   | gr. 15        | cm     |



## PRZEKRÓJ POPRZECZNY PRZEPUSTU



Nazwa obiektu:				
<i>Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary</i>				<i>Rys. nr 3</i>
Inwestor: Gmina Rząśnia ul. Kościuszki 16 98-332 Rząśnia				Skala 1:50
<b>PRZEPUST</b>				
branża:	projektował:	nr uprawnień:	Data	
drogowa	mgr inż. Kazimierz Marnos	GP IV/7342/40/94	opracowania: kwiecień 2018	