

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 obręb Żary  
gmina Rzęśnia, powiat pąteczński

---

**BRANŻA:**

**DROGOWA**

---

**INWESTOR:**

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

---

**PROJEKT OPRACOWAŁ:**

	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	DATA	PODPIS
PROJEKTANT br. drogowa	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94	05.2018	

## 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
- przepusty 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 przepustów pod koroną drogi

w granicach pasa drogowego.

### **2. Podstawa opracowania**

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Projektantem
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Pomiar uzupełniający, 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 początkowym odcinku drogi. Szerokość pasa drogowego: ok. 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.

W pasie drogowym brak sieci infrastruktury komunalnej.

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

Projekt przewiduje przebudowę drogi na długości 668 m poprzez:

- wykonanie jezdni bitumicznej szer. 4,5 m z poszerzeniami do 5,0 m na części łuków poziomych,
- wykonanie poboczy obustronnych szerokości 0,5 m,
- remont dwóch przepustów Ø1000 i Ø600 pod koroną drogi w km odpowiednio 0+137 i 0+566

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 - 3028 m<sup>2</sup>
- nawierzchnia poboczy tłuczniowych - 668 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 uzyskania pozwolenia na usunięcie
- d) wymiana rur przepustowych ze ściankami czołowymi
- e) jezdnie: 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

## **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 dwóch 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. Przepusty**

Przepusty w km 0+137 i 0+566 przeznaczony jest do remontu - wymiany z zachowaniem charakterystycznych paramentów (długości i średnicy). Projektuje się przepusty z rury żelbetowej odpowiednio Ø1000 i Ø600. 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-3 - 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 Ø60 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 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 przepustów
- wykonanie przepustów
- 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, dana 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 wygrodzić 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 wygrodzonego 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	5679465.35	6572460.47
SŁK1	5679463.43	6572463.93
KŁK1	5679460.10	6572466.04
PŁK2	5679439.75	6572472.75
SŁK2	5679422.19	6572481.01
KŁK2	5679407.15	6572493.26
PŁK3	5679373.39	6572528.34
SŁK3	5679369.21	6572531.39
KŁK3	5679364.25	6572532.85
PŁK4	5679350.56	6572534.37
SŁK4	5679345.93	6572535.11
KŁK4	5679341.39	6572536.27
PŁK5	5679321.57	6572542.37
SŁK5	5679318.38	6572544.03
KŁK5	5679315.99	6572546.70
PŁK6	5679283.31	6572599.97
SŁK6	5679268.25	6572621.83
KŁK6	5679250.96	6572641.98
PŁK7	5679240.46	6572652.96
SŁK7	5679232.29	6572660.61
KŁK7	5679223.31	6572667.29
PŁK8	5679210.81	6572675.56
SŁK8	5679203.43	6572680.93
KŁK8	5679196.58	6572686.96
PŁK9	5679188.16	6572695.07
SŁK9	5679180.66	6572703.14
KŁK9	5679174.09	6572711.99
PŁK10	5679152.25	6572745.08
SŁK10	5679145.94	6572755.55
KŁK10	5679140.49	6572766.51
PŁK11	5679095.22	6572867.82
SŁK11	5679091.19	6572873.72
KŁK11	5679085.34	6572877.82
PŁK12	5679056.93	5679049.08
SŁK12	5679049.08	6572895.45
KŁK12	5679042.18	6572901.31
PŁK13	5679038.13	6572905.44
SŁK13	5679031.46	6572912.58
K	5679025.14	6572920.04

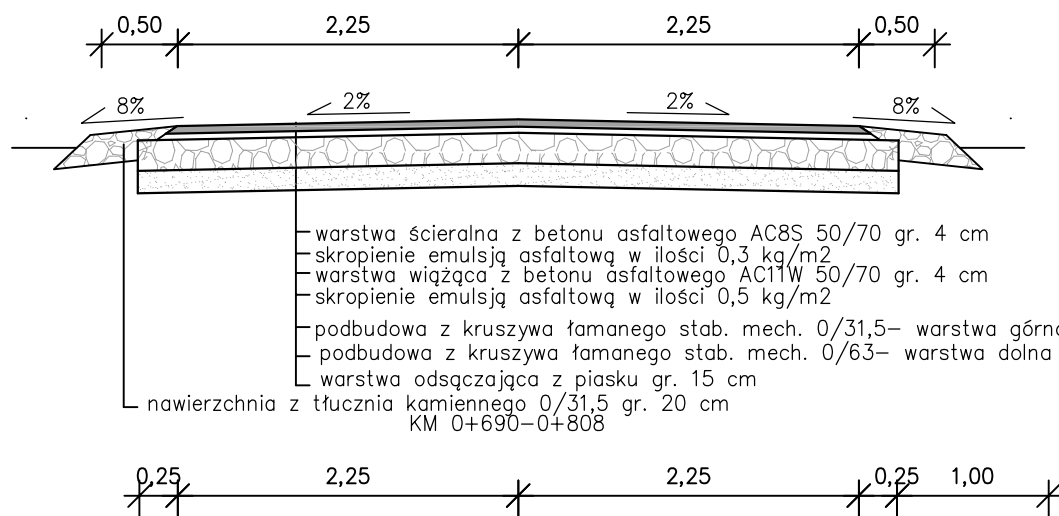
## Skala 1:10 000



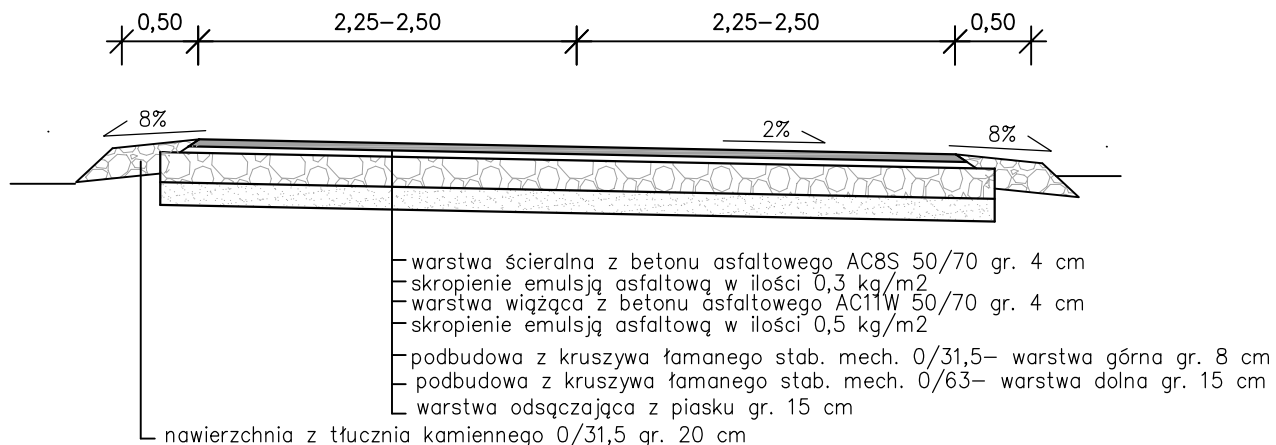








#### POSZERZENIA NA ŁUKACH POZIOMYCH

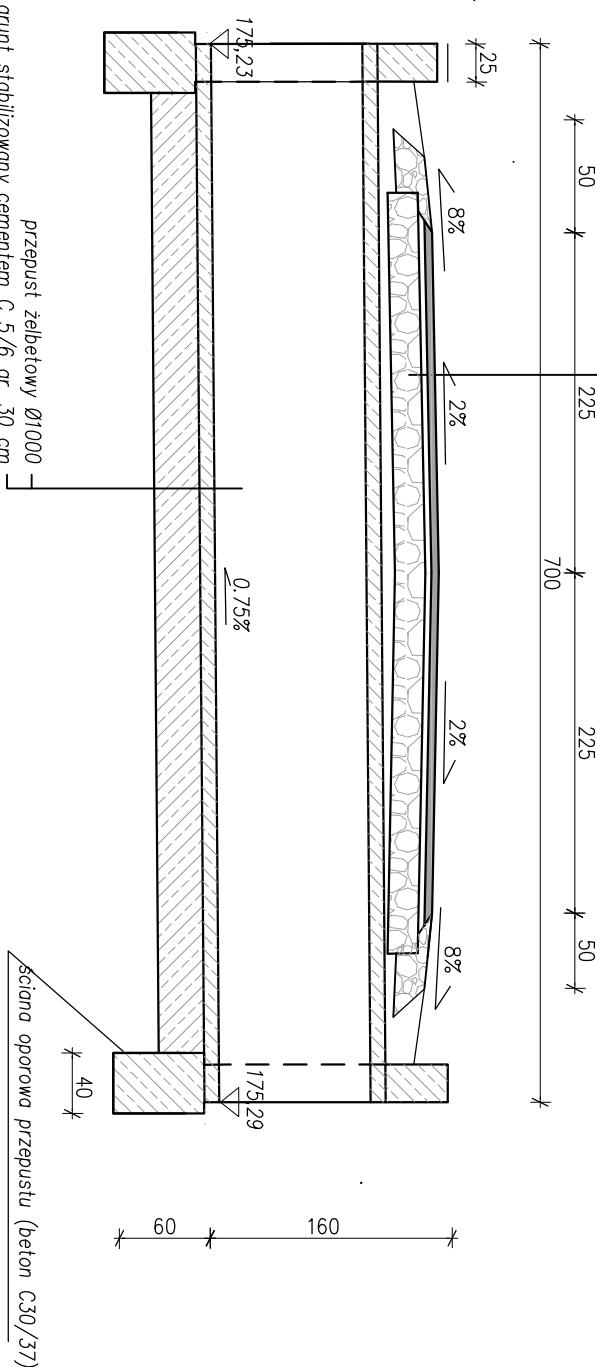


Nazwa obiektu:				Rys. nr 2
Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary				
Inwestor: Gmina Rzęśnia ul. Kościuszki 16 98-332 Rzęśnia				Skala 1:50
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE				Data opracowania: maj 2018
branża:	projektował:	nr uprawnień:	podpis:	
drogowa	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94		

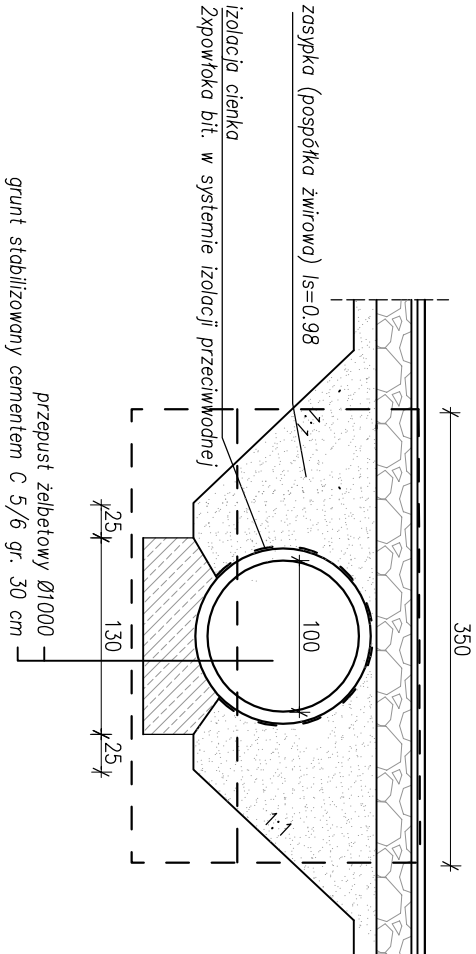
PRZEPUST W KM 0+137

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZEPUSTU

- warstwa ścierna 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 słab. mech. 0/31,5– warstwa górna gr. 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego słab. mech. 0/63– warstwa dolna gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm



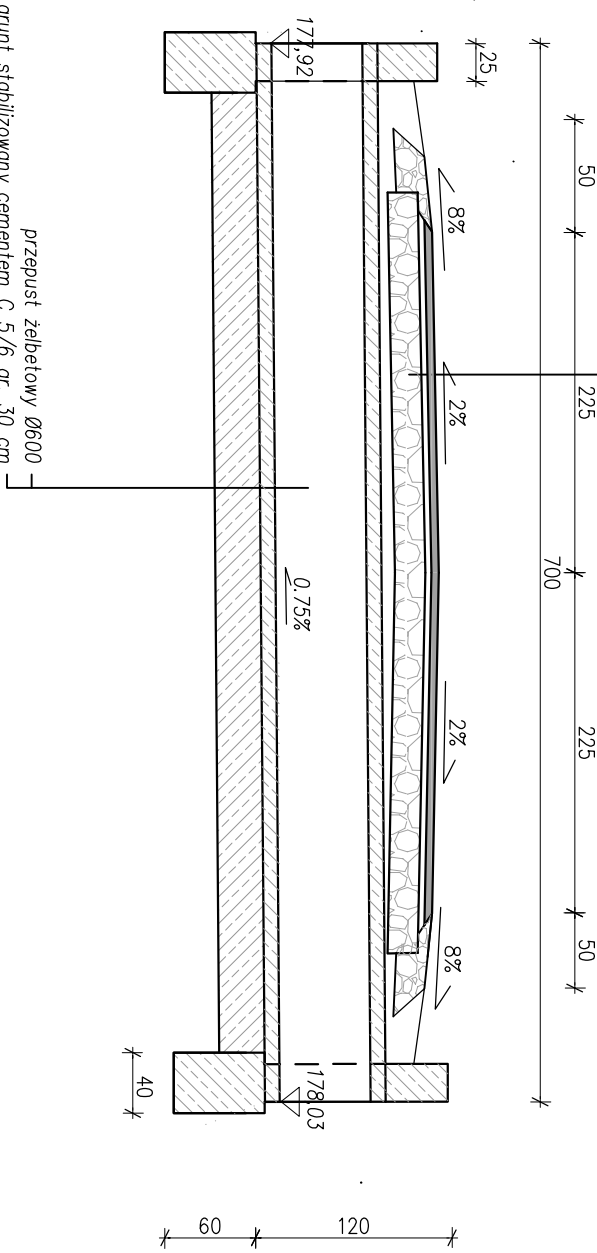
PRZEKRÓJ POPRZECZNY PRZEPUSTU



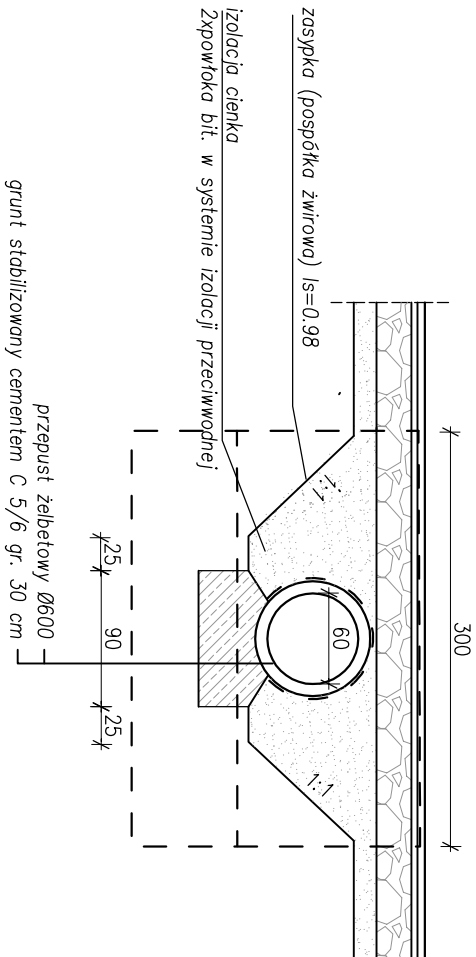
PRZEPUST W KM 0+566

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZEPUSTU

- warstwa ścierna 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 słab. mech. 0/31,5– warstwa górna gr. 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego słab. mech. 0/63– warstwa dolna gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm



PRZEKRÓJ POPRZECZNY PRZEPUSTU



Nazwa obiektu:				Rys. nr 3	
Przebudowa drogi śródpolnej w miejscowości Żary					
Inwestor: Gmina Rzęśnia ul. Kościuszki 16 98-332 Rzęśnia				Skala 1:50	
PRZEPUST				Data opracowania: maj 2018	
branża:	projektował:	nr uprawnień:	podpis:		
drogowa	mgr inż. Kazimierz Manos	GP.IV.7342/40/94			