


DYREKCJA INWESTYCJI
w KUTNIE Sp. z o.o.
99-300 Kutno, ul. Wojska Polskiego 10a

DOKUMENTACJA TECHNICZNA
DO ZGŁOSZENIA

Nazwa: **Przebudowa drogi dojazdowej**
 w miejscowości Gołębiewek Nowy
 gmina Kutno

Lokalizacja: **działka nr 383, 380, 377/1, 111**
 obręb: 0007 – Gołębiewek
 jednostka ewidencyjna: 100206_2 Kutno

Inwestor: **Gmina Kutno**
 Ul. Wincentego Witosa 1
 99-300 KUTNO

Projektant	Specjalność i numer posiadanych uprawnień budowlanych	Data opracowania	Podpis
mgr inż. Stanisław Sobczak	55/84	11.2023	
Krzysztof Kamiński	asystent	11.2023	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

- Zawartość opracowania
- Opis techniczny
- Informacja BIOZ

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Nr rysunku	Nazwa rysunku	Skala
0	Mapa sytuacyjna	schemat
1 - 2	Projekt zagospodarowania terenu	1:500
3	Przekroje podłużne	1:2000/200
4 - 8	Przekroje normalne	1:25
9	Bariera drogowa	schemat

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi dojazdowej w miejscowości
Gołębiewek Nowy nr dz. 383, 380, 377/1 i 111
w obrębie ewidencyjnym 0007 Gołębiewek gm. Kutno.

1. Podstawa opracowania

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43 z dnia 14.05.1999 r.
- mapa do celów projektowych
- umowa z Urzędem Gminy Kutno
- uzgodnienia z Inwestorem
- pomiary i oględziny własne w terenie

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja do zgłoszenia przebudowy drogi dojazdowej w miejscowości Gołębiewek Nowy gm. Kutno.

Zakres robót przewidzianych niniejszym projektem obejmuje:

- korytowanie, profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni i poboczy
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego
- wykonanie poboczy kruszywem łamanym wraz z zagęszczeniem

3. Opis stanu istniejącego

Projektowana droga jest drogą wewnętrzną i przebiega przez miejscowość

Gołębiewek Nowy gmina Kutno.

Przeznaczona do przebudowy droga ma nawierzchnię częściowo gruntową a częściowo utwardzoną tłuczniem. Droga z większej części nie posiada wydzielonych poboczy ani jezdni.

Teren pod względem wysokościowym charakteryzuje się nieznacznymi spadkami podłużnymi.

Jak wynika z map geodezyjnych w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi przebiega wodociąg gminny z uzbrojeniem towarzyszącym (hydranty, zasuwy), projektowana kanalizacja sanitarna, kable telefoniczne i energetyczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

Początek przebudowywanej drogi km 0+000,00 przewiduje się od granicy nawierzchni bitumicznej drogi powiatowej nr 2144E relacji Kutno – Imielno – Kołomia – Morzyce działka nr 383 obręb Gołębiewek.

Koniec przebudowywanej drogi km 1+226,40 to granica nawierzchni bitumicznej drogi gminnej nr DG102203E działka nr 377/1 obręb Gołębiewek.

4. Stan projektowany

4.1. Parametry techniczne drogi

- klasa techniczna drogi „D”
- prędkość projektowana – 30 km/h
- przekrój poprzeczny - drogowy
- szerokość jezdni – 3,50m
- szerokość pobocza – dwustronne szer. 2 x 0,75 m
- spadek poprzeczny jezdni – 2%
- spadek poprzeczny poboczy - 6%

4.2. Wykaz i parametry techniczne zjazdów

Zjazdy do posesji i na pola przebudowane będą z takich samych materiałów z jakich są wykonane. Przebudowa polegała będzie na przywróceniu ich do stanu

pierwotnego jak również dostosowaniu ich niwelety do podniesionej niwelety drogi.

WYKAZ ZJAZDÓW OD POSESJI I NA POLA

NR ZJAZDU	PIKIETAŻ (km)	NR DZIAŁKI (obręb Gołębiewek)	Materiał zjazdu	Powierzchnia zjazdu (m ²)	Przepust PEHD Ø300 (mb)
1	0+022,00	139/1	łuczeń	7,1	-
2	0+046,10	139/2	łuczeń	7,1	-
3	0+059,20	139/3	łuczeń	27,5	-
4	0+059,40	110/5	łuczeń	13,4	-
5	0+094,90	139/4	łuczeń	23,1	8,0
6	0+096,50	110/7	łuczeń	13,5	-
7	0+112,40	139/5	łuczeń	21,1	8,0
8	0+122,40	110/9	łuczeń	13,3	-
9	0+133,70	139/6	łuczeń	20,9	8,0
10	0+158,90	126	łuczeń	21,9	8,0
11	0+191,40	110/1; 107	łuczeń	9,0	-
12	0+197,50	125	łuczeń	23,4	8,0
13	0+230,90	124	łuczeń	18,2	6,0
14	0+267,30	122	łuczeń	4,0	4,0
15	0+280,90	122	łuczeń	14,3	10,0
16	0+302,40	123	łuczeń	18,4	6,0
17	0+333,60	122	łuczeń	23,7	8,0
18	0+404,00	121	łuczeń	3,5	8,0
19	0+412,70	106	łuczeń	1,8	-
20	0+433,80	120	łuczeń	16,5	8,0
21	0+464,90	119	łuczeń	2,1	-
22	0+477,70	119	łuczeń	12,0	-
23	0+489,60	119	łuczeń	7,5	-
24	0+510,00	118	łuczeń	1,0	-
25	0+522,60	118	łuczeń	9,2	-
26	0+548,50	117	łuczeń	9,1	-
27	0+562,90	105	łuczeń	0,9	-
28	0+597,30	116/1	łuczeń	10,7	-
29	0+624,40	116/2	łuczeń	10,7	-
30	0+691,50	104	łuczeń	1,5	-
31	0+727,60	115	łuczeń	7,9	-
32	0+757,80	103	łuczeń	1,3	-
33	0+792,90	114	łuczeń	6,7	-
34	0+859,70	86	łuczeń	1,0	-
35	0+958,50	113; 112	łuczeń	3,2	-
36	1+028,70	102	łuczeń	0,9	-

4.3. Rozwiązania sytuacyjne

Jezdnię drogi projektuje się jako bitumiczną o spadku poprzecznym 2%. Szerokość jezdni 3,50 m, pobocze dwustronne utwardzone kruszywem łamanym szerokości 2 x 0,75m. Szerokości drogi i poboczy związana jest z szerokością i położeniem jej w stosunku do pasa drogowego.

Rozpatrywana droga posiada w większości nawierzchnię gruntową o powierzchniowym utwardzeniu kruszywem i zróżnicowaną o znacznych nierównościach o

szerokości pasa drogowego $4,65 \div 13,10$ m i nie posiada prawidłowych spadków poprzecznych.

Przebieg projektowanej przebudowy drogi w planie wpisano w maksymalnym stopniu w ślad istniejącej drogi powierzchniowo utwardzonej znajdującej się w pasie drogowym i tak należy ją wytyczyć geodezyjnie na etapie realizacji robót. Trasa drogi składa się z odcinków prostych i niewielkich załamań poziomych.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

km 0 + 000,00 do km 0 + 005,10

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca AC 11W KR 1-2 50/70 gr. 7 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 8 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem
- $R_m=2,5\text{MPa}$ gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm

km 0 + 005,10 do km 0 + 635,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca AC 11W KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 8 cm

km 0 + 635,10 do km 1 + 220,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca AC 11W KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm

-
- miejscowe uzupełnienie ubytków w istniejącej nawierzchni z kruszywem łamanym 0-31,5 w ilości 3,0 tony na całą drogę

km 0 + 635,10 do km 1 + 220,00 poza istniejącą nawierzchnią jezdni

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca AC 11W KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm

km 1 + 220,00 do km 1 + 226,40

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca AC 11W KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 gr. 10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem
- $R_m=2,5\text{MPa}$ gr. 15 cm

pobocza o nawierzchni z kruszywa

- pobocza z kruszywa łamanego 0-31,5 gr. 15 cm
- pobocza z kruszywa łamanego 0-63,0 gr. 15 cm
- warstwa wyrównawcza z piasku gr. 10 cm

4.5. Roboty ziemne

Obecną drogę gruntową należy wyprofilować i zagęścić oraz wykonać warstwy konstrukcyjne wg rysunku przekroju normalnego.

Przewiduje się wykonanie poboczy z kruszywa łamanego o frakcjach i grubościach wg rysunków nr 4 – 8 przekroju normalnego.

4.6. Odwodnienie

Jako sposób odwodnienia przyjmuje się odwodnienie powierzchniowe poprzez nadanie dwustronnego spadku poprzecznego 2% nawierzchni drogowej. Wody opadowe z nawierzchni spłyną powierzchniowo do istniejących odbiorników w terenie. Ponieważ są to ilości nieznaczne więc nie stanowią one zagrożenia podtopienia terenu. Wzdłuż drogi tam gdzie jest to możliwe przewidziano budowę, przebudowę i udrożnienie istniejących rowów zgodnie z wykonanym odrębnym opracowaniem operatem wodno-prawnym i decyzją wodno-prawną.

4.7. Bariery drogowe

Na km od ok. 0+177,00 do ok. 0+193,00 znajduje się rów melioracyjny na którym z uwagi na zwężenie pasa drogowego i dużą głębokość zaprojektowano bariery drogowe. Bariera drogowa – bariera stalowa o rozstawie słupków 4.0m. Poszczególne elementy systemu wykonane są z profili walcowanych otwartych po długości. Elementy bariery połączone są ze sobą za pomocą śrub. Bariera drogowa jest konstrukcją przeznaczoną do stosowania zarówno w skrajni pobocza jak i w pasie rozdziału. Dla zachowania wszystkich właściwości kolizyjnych system powinien być montowany wg wymagań podanych w niniejszym opracowaniu i instrukcji montażu bariery. Pozostałe szczegóły konstrukcyjne oraz wymiary określa dokumentacja producenta oraz rys. 9.

4.8. Pozostałe czynniki

Ochrona środowiska wynikająca z projektowanych robót.

Budowa drogi nie wprowadza istotnych zmian z funkcjonowaniu istniejącego środowiska, ponieważ zlokalizowana jest na istniejącym i użytkowanym pasie drogowym. Wobec powyższego nie zachodzi konieczność stosowania dodatkowego zabezpieczenia istniejącego środowiska przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i roślin.

4.9. Urządzenia obce

W pasie drogowym i w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi Jak wynika z map geodezyjnych w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi przebiega wodociąg gminny z uzbrojeniem towarzyszącym (hydranty, zasuwy), kable telefoniczne i energetyczne, projektowana kanalizacja sanitarna oraz napowietrzna linia energetyczna.

4.10. Organizacja ruchu

Niniejsze opracowanie nie obejmuje projektu organizacji ruchu. Projekt organizacji ruchu stanowić będzie oddzielne opracowanie.

5. Uwagi końcowe


Wszystkie prace prowadzić zgodnie z „Warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych”.

Zastosowane materiały muszą posiadać atest i być dopuszczone do obrotu i stosowania w budownictwie.

Prace należy prowadzić z zachowaniem przepisów BHP i P.Poż. pod kierunkiem osoby z odpowiednimi uprawnieniami budowlanymi .

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 23.06.2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych, stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi kierownik budowy przed przystąpieniem do robót ma obowiązek przygotować plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „planem bioz”.

Opracował:



BEZPIECZEŃSTWO i OCHRONA ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach projektu pn :

Przebudowa drogi dojazdowej w miejscowości Gołębiewek Nowy gm. Kutno

występują roboty stwarzające ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie informacji dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120, póź. I 1126). W związku z powyższym przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia zwany „Planem BIOZ”.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano - montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż., a w szczególności:

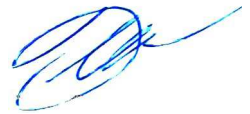
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji oraz Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10.02.1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych. Dz. U. Nr 7, póź. 30 z 1977 r.
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów z dnia 1 kwietnia 1953 r. (Dz. U. z dnia 23 kwietnia 1953 r.),
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników z dnia 19 marca 1954 r. (Dz. U. z dnia 3 kwietnia 1954 r.),
- Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy spawaniu i cięciu metali z dnia 2 listopada 1954 r. (Dz. U. z dnia 16 listopada 1954 r.),
- Rozporządzeniem Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych z dnia 28 marca 1972 r. (Dz. U. Nr 13, póź. 93),
- Rozporządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych z dnia 28 marca 1972 r. (Dz. U. z dnia 10 kwietnia 1972 r.),
- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w

sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, póź. 285),

- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129, póź. 844),
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy czyszczeniu powierzchni, malowaniu i metalizacji natryskowej z dnia 16 grudnia 2002 r. (Dz. U. Nr 237, póź. 2003).

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym a dokumentacją, należy o tym fakcie poinformować projektanta.

Opracował:



Kutno, listopad 2023 r.

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 Prawa Budowlanego oświadczam, że projekt budowlany pn:

Przebudowa drogi dojazdowej w miejscowości

Gołębiewek Nowy gmina Kutno.

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

