



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

DOKUMENTACJA TECHNICZNA
DO ZGŁOSZENIA

Nazwa: **Przebudowa drogi wewnętrznej na działce 22**
 w miejscowości Żukowo
 gmina Bielsk

Lokalizacja: **działka nr 22**
 obręb: 0044 Żukowo
 jednostka ewidencyjna: Bielsk

Inwestor: **Gmina Bielsk**
 Plac Wolności 3A
 09-230 BIELSK

Projektant	Specjalność i numer posiadanych uprawnień budowlanych	Data opracowania	Podpis
mgr inż. Stanisław Sobczak	55/84	06.2025	
Krzysztof Kamiński	asystent	06.2025	

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	Przekrój podłużny	1:1500/150
4 - 8	Przekroje normalne	1:25
9	Bariery energochłonne	schemat

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi wewnętrznej na działce nr 22
w obrębie ewidencyjnym 0044 Żukowo
w miejscowości Żukowo gm. Bielsk.

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 Bielsk
- uzgodnienia z Inwestorem
- pomiary i oględziny własne w terenie

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja do zgłoszenia przebudowy drogi wewnętrznej w miejscowości Żukowo gm. Bielsk.

Zakres robót przewidzianych niniejszym projektem obejmuje:

- korytowanie, profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego
- wykonanie warstwy wyrównawczej i 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

Żukowo gmina Bielsk.

Przeznaczona do przebudowy droga ma nawierzchnię częściowo utwardzoną tłuczniem i destruktem bitumicznym. 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), kable energetyczne i teletechniczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

Początek przebudowywanej drogi km 0+000,00 przewiduje się od granicy nawierzchni bitumicznej drogi gminnej nr 290128W działka nr 30 obręb Żukowo.

Koniec przebudowywanej drogi km 0+751,00 to granica działki nr 22 gmina Bielsk i działki nr 35 gmina Nowe Trzepowo.

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 i przepustów

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.

NR ZJAZDU	PIKIETAŻ (km)	NR DZIAŁKI (obręb ŻUKOWO)	Materiał zjazdu	Powierzchnia zjazdu (m ²)	Szerokość zjazdu (mb)	Przepust PEHD Ø różne (mb)
1	0+024,00	42	tłuczeń	1,0	6,0	-
2	0+041,00	14/2	tłuczeń	30,2	11,0	12,0 – Ø 400
3	0+067,00	14/3	tłuczeń	17,0	6,0	8,0 – Ø 400
4	0+110,00	12	tłuczeń	13,0	6,0	-
5	0+140,00	15	bitumiczny	15,3	4,4	-
6	0+163,00	43	tłuczeń	6,5	5,7	-
7	0+180,00	21/4	tłuczeń	3,0	3,0	- kapliczka
8	0+188,00	21/4	tłuczeń	7,4	6,0	-
9	0+356,00	44/4	tłuczeń	6,5	4,5	-
10	0+419,00	44/2	tłuczeń	14,7	4,3	- istniejący
11	0+420,00	21/5	tłuczeń	21,8	6,0	-
12	0+458,00	44/4	tłuczeń	20,4	5,1	- istniejący
13	0+504,00	2	tłuczeń	46,4	6,0	8,0 – Ø 800
14	0+624,00	21/2	tłuczeń	22,2	4,9	-
15	0+748,00	21/2	tłuczeń	6,2	3,8	-

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.

Przeznaczona do przebudowy droga ma nawierzchnię częściowo utwardzoną tłuczniem i destruktem bitumicznym. Droga z większej części nie posiada wydzielonych poboczy ani jezdni i nie posiada prawidłowych spadków poprzecznych.

Szerokości pasa drogowego 8,0 ÷ 19,0 m

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 załamów poziomych.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

km 0 + 000,00 do km 0 + 081,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wyrównawcza bitumiczna AC 11W KR 1-2 50/70 – 100 kg/m²
- miejscowe uzupełnienie ubytków w istniejącej nawierzchni masą bitumiczną AC 11W w ilości 5,0 ton na całą drogę

km 0 + 081,00 do km 0 + 086,00 korytowanie na głębokość 63 cm

- 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
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem R_m=5,0MPa gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm

km 0 + 086,00 do km 0 + 751,00 na istniejącej nawierzchni jezdnej

- warstwa ścieralna AC 11S KR 1-2 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wyrównawcza bitumiczna AC 11W KR 1-2 50/70 – 100 kg/m²
- miejscowe uzupełnienie ubytków w istniejącej nawierzchni masą bitumiczną AC 11W w ilości 5,0 ton na całą drogę
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-63 gr. 15 cm

km 0 + 487,50 do km 0 + 493,50 na istniejącym mostku drewnianym

- wymiana drewnianego pokładu mostu gr. 8 cm

- wymiana drewnianego pokładu mostu gr. 8 cm wzmocnionego co ok. 1.0m ceownikiem 200/80 do mocowania barier energochłonnych
- pozostała konstrukcja mostu pozostaje bez zmian

4.5. Roboty ziemne

Obecną drogę należy częściowo sfrezować, wykorytować i zagęścić oraz wykonać warstwy konstrukcyjne wg rysunków przekrojów normalnych.

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 udroźnienie istniejących rowów i przepustów zgodnie z wykonanym odrębnym opracowaniem operatem wodno-prawnym i decyzją wodno-prawną.

4.7. Remont istniejącego mostu drewnianego

W km 0+487,50 – 0+493,50 znajduje się most drewniany który będzie podlegał remontowi. Remont polegał będzie na wymianie drewnianych elementów pokładu górnego i dolnego które są w złym stanie technicznym.

Roboty rozbiórkowe polegać będą na rozbiórce pokładu górnego a następnie pokładu dolnego. Nie przewiduje się odzysku drewna z rozbiórki do ponownego wbudowania. Materiał z rozbiórki należy usunąć z placu budowy – koszty transportu i utylizacji ponosi wykonawca. Pokład dolny będzie wykonany z desek o grubości 8,0 cm. Co ok. 1,0m ułożony będzie między nimi ceownik 200/80 w celu

zamocowania do nich barier energochłonnych. Pokład górny będzie wykonany również z desek o grubości 8,0 cm.

Jako materiał do wykonania robót przyjmuje się drewno sosnowe które jest zdolne uzyskać klasę wytrzymałości K33. Drewno minimum II klasy (nieliczne i niewielkie sęki od średnicy 6mm, nieznaczne różnice barwy, słoje lekko zakrzywione, pofalowane), Wilgotność drewna stosowanego do konstrukcji znajdujących się na wolnym powietrzu nie powinna przekraczać 23%. Wszystkie elementy drewniane nowe i stalowe powinny być zabezpieczone przed korozją poprzez impregnację odpowiednimi środkami. Elementy drewniane należy łączyć śrubami M10 i M12, klamrami ciesielskimi i gwoździami.

4.8. Bariery drogowe

Na km od ok. 0+487,50 – 0+493,50 znajduje się most drewniany na którym z uwagi na dużą głębokość rowu melioracyjnego 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.

4.9. 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 dodatkowe-

go zabezpieczenia istniejącego środowiska przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i roślin.

4.10. 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 energetyczne i teletechniczne oraz napowietrzna linia energetyczna.

Z uwagi na to że roboty drogowe to głównie roboty nawierzchniowe i nie będą wymagały głębokich wykopów nie zachodzi możliwość kolizji z istniejącym uzbrojeniem.

4.9. 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 wewnętrznej na działce 22 obręb Żukowo w miejscowości Żukowo gm. Bielsk

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, czerwiec 2025 r.

OŚWIADCZENIE

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

Przebudowa drogi wewnętrznej na działce nr 22 w miejscowości Żukowo gm. Bielsk.

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.