

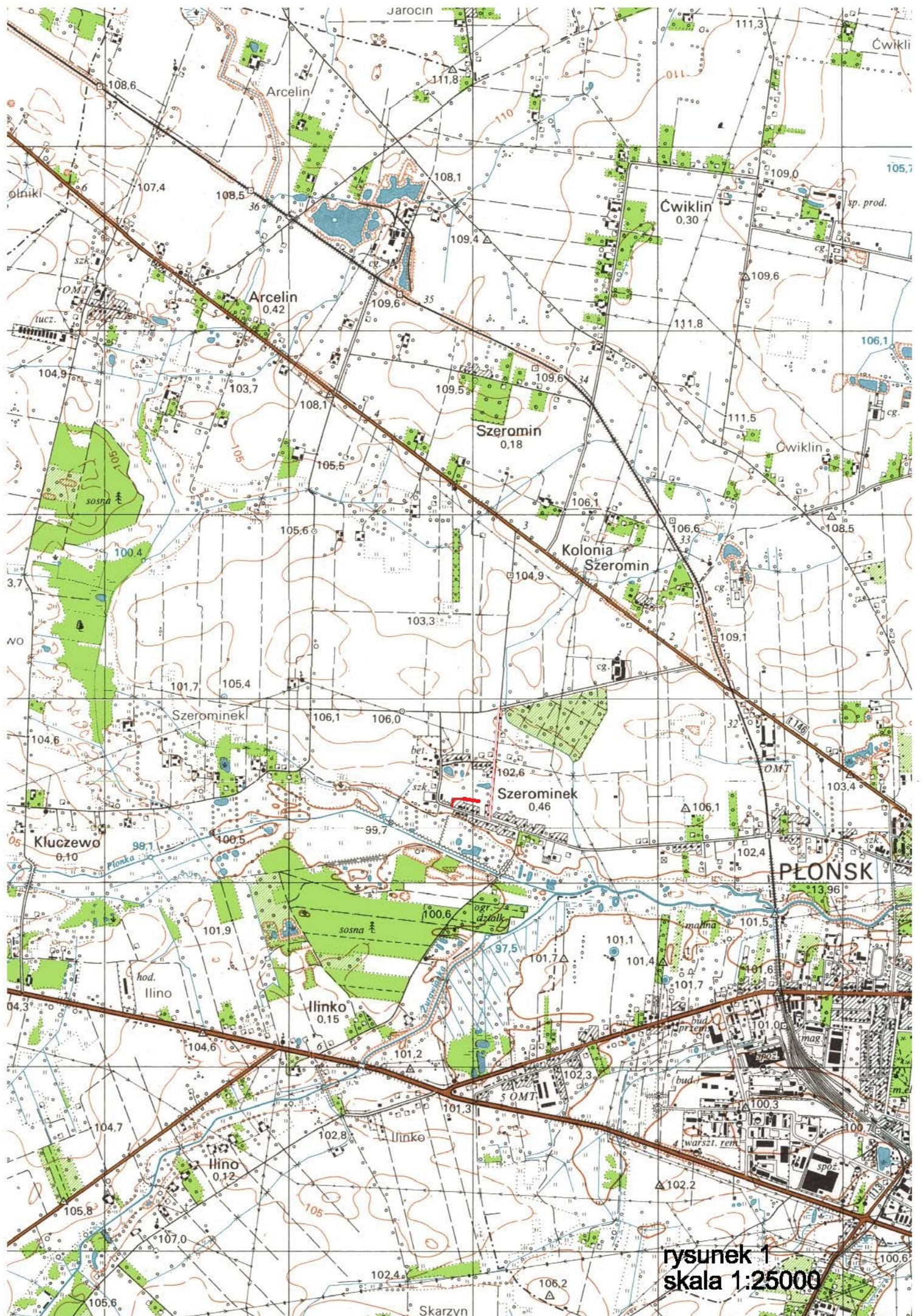


<b>INWESTOR</b>  <b>WÓJT GMINY PŁOŃSK</b> <b>UL. 19 STYCZNIA 39</b> <b>09 -100 PŁOŃSK</b>				
<b>JEDNOSTKA PROJEKTOWA</b>  <b>„DROG – POL II” s.c.</b> <b>POŚWIĘTNE, UL. MIODOWA 1,</b> <b>09-100 PŁOŃSK</b>				
<b>OBIEKT</b>  <b>DROGA GMINNA</b>				
<b>KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO</b>  <b>XXV-DROGI I KOLEJOWE DROGI SZYNOWE</b>				
<b>ZADANIE INWESTYCYJNE</b>  <b>PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ULICY WIOSENNEJ</b> <b>W MIEJSCOWOŚCI SZEROMINEK</b>  obręb Szerominek nr 38, działki nr ewid. 342, 88				
<b>TEMAT OPRACOWANIA</b>  <b>DOKUMENTACJA OPISOWO-KOSZTORYSOWA</b>				
<b>BRANŻA</b>  <b>DROGOWA</b>				
<b>Stanowisko</b>	<b>Imię i nazwisko</b>	<b>Uprawnienia</b>	<b>Podpis</b>	
<b>PROJEKTANT:</b>	<b>inż. PAWEŁ SZYMAŃSKI</b>	<b>MAZ/0191/ZOOD/11</b> w specjalności drogowej		
<b>WSPÓŁPRACA:</b>	<b>mgr inż. JOANNA MEŻYŃSKA</b>			

7 SIERPNIA 2017r.

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

- 1. PLAN ORIENTACYJNY**
- 2. CZĘŚĆ OPISOWA**
- 3. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU rys. 2 skala 1:500**
- 4. PRZEKRÓJ NORMALNY rys. 3 skala 1:50**
- 5. INFORMACJA BIOZ**
- 6. UPRAWNIENIA PROJEKTANTA**
- 7. ZAŚWIADCZENIE PROJEKTANTA**
- 8. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA**



# **CZĘŚĆ OPISOWA**

## **1.1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest wykonanie dokumentacji przebudowy położonych na terenie gminy Płońsk.

## **1.2. Lokalizacja inwestycji**

Teren inwestycji zlokalizowany jest w miejscowości Szerominek na terenie gminy Płońsk obręb Szerominek nr 38. Początek przebudowywanej drogi gminnej ul. Wiosennej znajduje się na skrzyżowaniu z drogą gminną ul. Płońską natomiast koniec na zakończeniu działki drogowej.

## **2. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI**

### **2.1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej polegająca na wykonaniu nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej wraz z poboczami z kruszywa łamanego.

### **2.2. Stan istniejący**

Początek przebudowywanej drogi gminnej ul. Wiosennej znajduje się na skrzyżowaniu z drogą gminną ul. Płońską natomiast koniec na zakończeniu działki drogowej. Odcinek o długości 210 m posiada nawierzchnię gruntową wzmocnioną żużlem.

Nawierzchnia dróg jest dobrze zagęszczona ale posiada liczne nierówności utrudniające ruch pojazdów i pieszych.

## **3. ROZWIĄZANIA TECHNICZNO – BUDOWLANE**

### **3.1. Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej klasy D**

- KR-1
- projektowana prędkość 30 km/h
- szerokość poboczy 2 x 1,50m
- szerokość jezdni 5,00m
- szerokość pasa drogi 2,4-5,8 m
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%

Droga gminna do rozbudowy o kategorii D, dwupasowa o ruchu dwukierunkowym o szerokości jezdni 5,00 m, pobocza utwardzone 1,50 m. Droga usytuowana w terenie zabudowy.

Konstrukcja jezdni:

- a) nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm – warstwa ścieralna AC11S,

- b) nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm – warstwa wiążąca AC11W,
- c) uzupełnienie istniejącej podbudowy kruszywa łamanego o uziarnieniu 0-31,5mm grubość średnia 8 cm,
- d) podbudowa z kruszywa naturalnego (pospółka) o uziarnieniu 0-31,5mm, stabilizowanego mechanicznie średnia grubość 20 cm.

Pobocza z kruszywa łamanego o uziarnieniu 4-31,5mm grubości 30 cm z zastosowaniem geowłókniny, szerokości 1,50m, obustronne.

### **3.2.Odwodnienie oraz warunki gruntowo-wodne**

Odprowadzenie wody opadowej zaprojektowano powierzchniowo wykorzystując istniejące spadki poprzeczne i podłużne na przyległe pobocza przepuszczalne oraz do istniejącego wpustu deszczowego zlokalizowanego na włączeniu do ul. Płońskiej.

### **3.3. Plan zagospodarowania**

Droga przewidziana do rozbudowy zaprojektowana została zgodnie z warunkami otrzymanymi od zarządcy dróg.

Rozbudowa drogi przebiegać będzie wzdłuż ogrodzeń posesji.

Na rozbudowywanym odcinku drogi zaprojektowano wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanek mineralno-bitumicznych a także poboczy z kruszywa łamanego. Celem wzmocnienia istniejącej nawierzchni żużlowej projektuje się wykonanie warstwy podbudowy z kruszywa łamanego średniej grubości 8 cm. Przy projektowaniu niwelety, w celu maksymalnego obniżenia kosztów kierowano się dostosowaniem ukształtowania drogi w planie i w przekroju podłużnym w jak największym stopniu do istniejącego przebiegu trasy.

Ze względu na ograniczony zakres robót ziemnych, mały wykop i brak przekopów nie przewiduje się kolizji z istniejącymi urządzeniami podziemnymi.

### **3.4. Układ wysokościowy drogi**

Projektowana niweleta drogi nie wnosi radykalnych zmian. Została zaprojektowana tak, aby zachować spadki podłużne potrzebne do odpowiedniego odpływu wód opadowych dostosowując się równocześnie do istniejących ogrodzeń posesji.

### **3.5. Urządzenia obce**

Przed przystąpieniem do realizacji projektu wskazane będzie poinformowanie wszystkich właścicieli sieci o planowanej przebudowie.

## **4. OCHRONA ŚRODOWISKA**

Wykonanie projektowanego odcinka drogi nie ma żadnego wpływu na środowisko. Zwiększy jedynie bezpieczeństwo ruchu i poprawi komfort wszystkich użytkowników.

Przed przystąpieniem do robót należy wystąpić do zarządcy dróg o wyrażenie zgody na wejście z robotami w pas drogowy.

#### **4.1. Warunki ochrony środowiska**

Ocenia się, że inwestycja nie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wynikających z rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

#### **4.2. Ochrona dziedzictwa kulturowego i zabytków**

Na obszarze zamierzenia budowlanego, ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie, nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków ani obiekty kultury współczesnej.

#### **4.3. Technologia robót**

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru przedstawiono w Specyfikacjach Technicznych załączonych do projektu.

Przed przystąpieniem do robót należy wystąpić do zarządcy drogi o wyrażenie zgody na wejście z robotami w pas drogowy.

#### **4.4. Obszar oddziaływania inwestycji**

Na podstawie art. 20 ust. 1c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.) w związku z art. 3 pkt 20 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.) nie przewiduje się oddziaływania obiektu na sąsiadujące nieruchomości. Oddziaływanie projektowanego obiektu zamyka się w całości na działkach inwestycyjnych położonych w:

Szerominek obręb 38, działki 342, 88 i jest zgodne z:

-art. 5 ust. 1 Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013r. poz. 1409 z późn. zmianami

- §177, § 181, § 183 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

#### **4.5. Wpływ eksploatacji górniczej na działkę**

Projektowany przebieg drogi gminnej nie znajduje się w obszarze terenu górniczego.

#### **4.6. Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego**

Kategorię geotechniczną ustalono w zależności od rodzaju warunków gruntowych oraz czynników konstrukcyjnych charakteryzujących możliwość przenoszenia odkształceń i drgań, stopnia złożoności oddziaływań, stopnia

zagrożenia życia i mienia awarią konstrukcji, jak również od wartości zabytkowej lub technicznej obiektu i zagrożenia środowiska.

Ustalono, że inwestycja należy do pierwszej kategorii geotechnicznej, która obejmuje niewielkie obiekty budowlane o prostych schematach obliczeniowych, w prostych warunkach gruntowych, dla których wystarcza jakościowe określenie właściwości gruntów, tak jak: 1- lub 2 kondygnacyjne budynki mieszkalne i gospodarcze, ściany oporowe i rozparcia wykopów, jeżeli różnica poziomów nie przekracza 2m, wykopy do głębokości 1,2 m i nasypy do wysokości 3,0 m, wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

#### **4.7. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego**

Realizacja przebudowy drogi gminnej nie ma żadnego wpływu i oddziaływania na istniejące środowisko. Rozbudowa drogi nie zwiększy emisji substancji szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi, sąsiadujących działek, nie będzie oddziaływała emisyjnie na środowisko naturalne.

Przewidziane do użycia materiały budowlane powinny odpowiadać Polskim Normom i posiadać aprobaty techniczne.

#### **Charakter i cechy istniejących i przewidywanych zagrożeń.**

Przebudowa drogi gminnej nie jest związana z promieniowaniem w tym jonizującym, powstawaniem pola elektromagnetycznego czy innymi zakłóceniami. Charakter inwestycji nie wpływa negatywnie na istniejący drzewostan oraz powierzchnię ziemi, gleby, wody powierzchniowe i podziemne poprzez zastosowanie odwodnienia powierzchniowego terenu.

Roboty podzielone zostały na etapy:

- roboty przygotowawcze
- roboty nawierzchniowe
- wykonanie poboczy
- roboty wykończeniowe

Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym należy uzyskać zezwolenie od zarządcy drogi. Po komisyjnym przekazaniu placu budowy planowane do wykonania roboty należy oznakować. Przed przystąpieniem do wykonania robót kierownik budowy winien przeprowadzić instruktaż z zakresu BHP (szkolenie wstępne) zatrudnionych pracowników, a następnie indywidualne przeszkolenie każdego pracownika w zakresie BHP na poszczególnych stanowiskach pracy.

#### **Zasięg i rodzaj uciążliwości obiektu**

Przebudowa drogi oraz ich użytkowanie nie wpłynie na pogorszenie istniejącej uciążliwości.

Wobec powyższego nie przewiduje się powstania uciążliwości w obrębie projektowanej inwestycji i jej negatywnego oddziaływania na sąsiednie nieruchomości.

## **5. UWAGI**

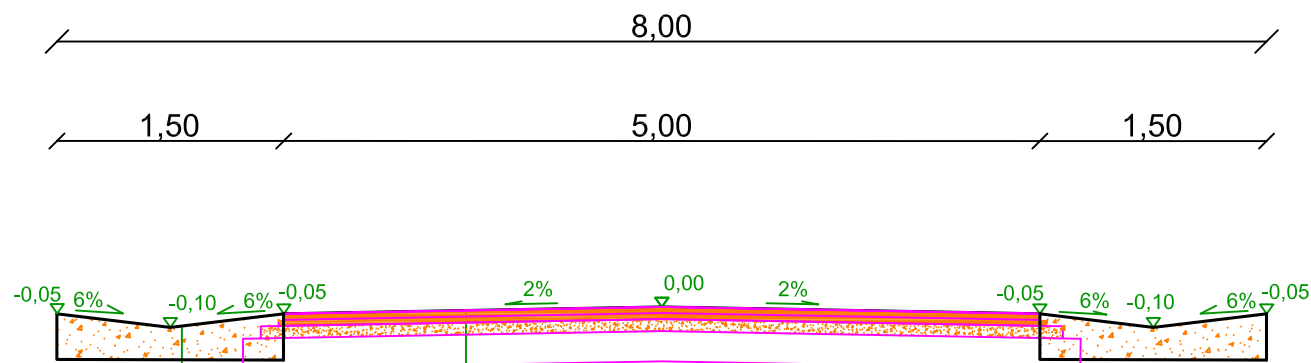
Punkty osnowy geodezyjnej zabezpieczyć przed naruszeniem i przykryciem nawierzchnią trwałą. Nadzór nad zabezpieczeniem zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego. W przypadku stwierdzenia przez jednostkę nadzorującą konieczności przeniesienia punktu geodezyjnego poza pas drogowy – uzyskać szczegółowe warunki przeniesienia z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Płońsku. Punkty osnowy geodezyjnej podlegają ochronie zgodnie z art. 15 ustawy z dn. 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (jedn. tekst Dz. U. z 2000r. nr 100, poz. 1086 z późn. zmianami).



# PRZEKRÓJ NORMALNY

## skala 1:50

### km 0+000 - 0+210



kruszywo łamane o  
uziarnieniu 4-31,5mm  
gr. 30 cm  
geowłóknina

nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej AC 11 S  
warstwa ścieralna gr. 4 cm wg PN-EN 13108-1

nawierzchnia z mieszanki mineralno-bitumicznej AC 11W  
warstwa wyrównawcza gr. 4 cm wg PN-EN 13108-1

podbudowa z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0-31,5mm  
stabilizowanego mechanicznie średnia grubość 8 cm

podbudowa z kruszywa naturalnego (pospółka) o uziarnieniu  
0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie średnia grubość 20 cm



**DROG - POL II s.c.**

09-100 Poświętne  
ul. Miodowa 1  
tel./fax: (0-23) 662-23-60  
NIP 567-177-94-44  
drogp@interia.pl

NAZWA INWESTYCJI:  
**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ULICY WIOSENNEJ W MIEJSCOWOŚCI  
SZEROMINEK**

INWESTOR:  
**WÓJT GMINY PŁOŃSK**

BRANŻA:  
**DROGOWA**

TYTUŁ RYSUNKU:  
**PRZEKRÓJ NORMALNY**

SKALA:  
**1:50**  
DATA:  
**07.08.2017**

PROJEKTOWAŁ:  
**inż. Paweł Szymański**

NR UPRAWNIEN:  
**MAZ/0191/ZOOD/11**

PODPIS:

WSPÓŁPRACA:  
**mgr inż. Joanna Mężysłka**

NR UPRAWNIEN:

PODPIS:

Rys.

**3**

# **INFORMACJA BIOZ**

## **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ ULICY WIOSENNEJ W MIEJSCOWOŚCI SZEROMINEK**

**INWESTOR: WÓJT GMINY PŁOŃSK**

**WYKONAWCA: DROG - POL II” S.C. POŚWIĘTNE  
UL. MIODOWA 1, 09-100 PŁOŃSK**

## Część opisowa

### 1. Podstawa opracowania

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia Dz. U. nr 106/2000, poz. 1126 z późniejszymi zmianami).

### 2. Strona tytułowa

Nazwa i adres obiektu budowlanego:

Droga gminna w miejscowości Szerominek ulica Wiosenna, gmina Płońsk

Nazwa i adres Inwestora:

Wójt Gminy Płońsk

ul. 19 Stycznia 39

09 -100 Płońsk

Imię i nazwisko projektanta:

Inż. Paweł Szymański

Upr. MAZ/0191/ZOOD/11

### 3. Zakres i kolejność realizacji obiektu

Roboty będą wykonywane pod ruchem, podzielone zostały na etapy:

- roboty rozbiórkowe
- roboty przygotowawcze
- roboty ziemne
- odwodnienie
- wykonanie podbudowy
- wykonanie nawierzchni bitumicznej
- wykonanie poboczy
- oznakowanie
- roboty wykończeniowe

### 4. Wykaz istniejących obiektów

W obrębie remontowanych dróg gminnych nie przewiduje się kolizji z istniejącymi urządzeniami podziemnymi.

### 5. Przewidywane zagrożenie występujące przy realizacji robót drogowych.

Na trasie z zakresu robót ziemnych nie występują głębokie wykopy związane z realizacją robót.

Tym niemniej realizacja robót pod ruchem stwarza zagrożenie i ryzyko w zakresie:

- potrącenia pracownika przez pojazd

- urazy związane z rozładunkiem materiałów
- przygniecenia elementami budowlanymi
- przysypanie materiałem sypkim podczas prac wyładunkowych i wykopów.

#### 6. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktarzu pracowników.

Szkolenie pracowników należy prowadzić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i PS z dnia 28.05.2003 r (Dz.U. nr 62 a 1996 r z późniejszymi zmianami).

Instruktaż ogólny – szkolenie wstępne.

Instruktaż stanowiskowy.

Poinformowanie pracowników o zagrożeniach na odpowiednich stanowiskach pracy stosowanie środków ochrony i zabezpieczenia.

#### 7. Środki techniczne i organizacyjne.

Wyznaczenie stref zagrożenia pracy sprzętem mechanicznym jak koparki, zagęszczarki itp.

Omawianie na dziennych odprawach sposobu prowadzenia robót.

Przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym należy uzyskać zezwolenie od zarządcy drogi. Po komisyjnym przekazaniu terenu budowy planowane do wykonania roboty należy oznakować. Przed przystąpieniem do wykonania robót kierownik budowy winien przeprowadzić instruktaż z zakresu BHP (szkolenie wstępne) zatrudnionych pracowników, a następnie indywidualne przeszkolenie każdego pracownika w zakresie BHP na poszczególnych stanowiskach pracy.

Na czas budowy oznakowanie robót winno być przyjęte przez Inspektora Nadzoru.

Ruch na drodze, na której będą wykonywane roboty drogowe to ruch o natężeniu małym.

Miejsce prowadzenia robót należy wygrodzić zaporami drogowymi U-20, co 10m, ustawić tablice kierujące U- 21b oraz oświetlenie U-35,

Zapory drogowe U-20 zastosowane do odgrodzenia jezdni od ruchu pieszego, oraz pracowników bezpośrednio zatrudnionych na budowie powinny mieć lica wykonane z folii odblaskowej i być wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze.

Wszelkie znaki i sygnały związane z robotami powinny być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawianie w miarę ich postępu.

Znaki należy umieszczać po prawej stronie jezdni w odległości od 0,5 do 2,0 mb od krawędzi jezdni. Na drogach o charakterze ulicy należy umieszczać na wysokości 2,00 mb, na pozostałych na wysokości 1,50 m. Jeżeli na jednym słupku umieszczono więcej niż jedną tarczę znaku, wysokość umieszczania najniższej nie powinna być mniejsza niż 0,90 m , a najwyższej nie większa niż 2,20 m.

Wymiary znaków używanych w związku z robotami nie mogą być mniejsze niż wymiary innych znaków tej kategorii stosowanych na danej drodze. Jako podstawowe urządzenia zabezpieczające powinny być stosowane:

1. biało – czerwone zapory
2. tablice prowadzące
3. pacholki

Zapory powinny być umieszczane na wysokości 0,90 – 1,20 mb licząc od poziomu drogi do górnej krawędzi zapory. Tablice prowadzące powinny być umieszczone na wysokości 0,60 mb nad jezdnią. Tło tablic jest barwy białej, a strzałki barwy czerwonej. Konstrukcja stojaków do zapór powinna zapewniać stabilność urządzenia.

Opracował: Paweł Szymański

## OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA Z DNIA 09.08.2017r

Do projektu przebudowy drogi gminnej w miejscowości Szerominek  
ul. Wiosenna, gmina Płońsk.

Oświadczam, że ww. dokumentacja opisowo-kosztorysowa wykonana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej i jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant: