

# USŁUGI PROJEKTOWE **sc**

## drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78  
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**  
 NIP 774-27-49-470 e-mail: [rondofr@poczta.onet.pl](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### PROJEKT WYKONAWCZY PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ nr 380246

Białocin - Sadowo

działki nr 55 i 56 obr. Dobki, 20- Obr. Białocin; 187, 186 – Obr. Sadowo  
**długość odcinka 1,5 km**

**Inwestor: Gmina Iłów, pow. Sochaczew**

<b>ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA</b>			
		strona	nr rys.
1.	Projekt zagospodarowania terenu	2-4	
2.	Projekt architektoniczno-budowlany	5-9	
3.	Informacja dotycząca BLOZ	10-13	
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
<b>RYSUNKI</b>			
11	Orientacja	37	
12	Projekt zagospodarowania terenu	38-39	2.0/1
13	Przekroje normalne	40-43	3.0/3
14	Profil podłużny	44-45	4.0/1
15	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 2)	46-49	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88  
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz

**Egz. nr 1, 2, 3, 4**

**Płock 2014.05**

- droga dojazdowa klasy „L”,
- długość drogi 3030m,
- realizacja 2014 r 1530m

- szerokość jezdni 3,5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m,
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego obecni w granicach istniejących działek drogowych, docelowo 10m,
- linie rozgraniczające drogi po granicy działek drogowych,

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na przyległy teren (działka drogowa), droga nie jest okopana rowami.

Drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie ma potrzeby ich wycinki.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Łów.

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI**

- Długość drogi o naw. bitumicznej 1530 m,
- Powierzchnia drogi o naw. Bitumicznej, warstwa ścieralna 5391 m<sup>2</sup>,

#### **5. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

#### **6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO**

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

#### **7. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU**

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 – położona w odl. około 10km od terenu robót. Inne obszary chronione to Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy (35km), Dolina Skrwy Lewej kod PLH 140051 (60km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH 140029 (10km) oraz Kampinowski Park Narodowy (30km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

W wyniku budowy drogi powiatowej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,

- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej 50km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

## **8. INNE KONIECZNE DANE**

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- uporządkowanie poboczy,
- wykonanie oznakowania pionowego

## **PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY**

### **-opis techniczny-**

#### **1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 430 z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z 14.05.1999r.)
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.

#### **2. STAN ISTNIEJĄCY**

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze rozproszonej zabudowy zagrodowej. Ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji *przez istniejące zjazdy oraz w każdym dowolnym miejscu – droga bez rowów w poziomie przyległego terenu. Zapewniony jest pełen dostęp na działki przyległe z drogi.*

Na całej długości droga przebiega po istniejącym pasie drogowym, nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi. Droga o nawierzchni gruntowej i lokalnie tłuczniowej i żwirowej, grubości około 15-20cm, posiada ustabilizowany przebieg w terenie przy szerokości pasa drogowego około 6m. Droga lekko wyniesiona nad teren.

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi 6 -10m.

Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga nie jest okopana rowami.

Brak oznakowania pionowego i poziomego.

#### **3. STAN PROJEKTOWANY**

##### **3.1. Dane wejściowe**

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz uzgodnieniami z inwestorem (decyzja nr 2/2011 o ustaleniu inwestycji celu publicznego), droga została zakwalifikowana do klasy „L” – lokalna.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem i zgodne z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- droga dojazdowa klasy „L”,

- długość projektowanej drogi 3030m,
- szerokość jezdni 3,5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m z *kruszywa łamanego 0/31,5mm grub. 8cm*
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego obecni w granicach istniejących działek drogowych, docelowo 10m,
- linie rozgraniczające drogi po granicy działek drogowych,

Szerokość pasa drogowego wynosi około 6-10m. Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dodzielania gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Iłów, działki jak na str. tytułowej.

Drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie ma potrzeby ich wycinki.

### 3.2. Zakres robót

Zakres robót w roku 2012 obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 1500m i szer. 3,5m,
- uzupełnienie poboczy kruszywem kamiennym, łamanym, 0/31,5mm, o szer. 0,5m po obydwu stronach drogi,
- wykonanie niezbędnego oznakowania pionowego

### 3.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej 380246 w miejsc. Dobki, Białocin i Sadowo:

- km od 0+000 do 1+500, projektowana nawierzchnia bitumiczna,

Przebieg projektowanej drogi został dostosowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótkich odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków. *Zjazdy na działki w dowolnym miejscu – droga w poziomie terenu, spełniony jest wymóg zapewnienia dojazdu zgodnie z ustawą o drogach publicznych (Dz.U. nr 19 poz. 115 art. 29). Zjazdy nie są tematem opracowania, wykonywane będą po pozyskaniu gruntów pod rowy. Obecna szerokość pasa drogowego nie pozwala na wykonanie rowów.*

### 3.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 10cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%,
- pobocza z kruszywa kamiennego, łamanego, 0/31,5mm szer. 2x0,5m grub 8cm,
-

### 3.5. Odwodnienie

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (działka drogowa), droga nie jest okopana rowami. Projektowane przepusty zaczopować z obydwu stron do czasu wykonania rowów przewidzianych w przyszłości.

### 3.6. Warunki grutowo-wodne

Zgodnie z rozporządzeniem MTIGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nr 430, załącznik nr 4, grupa nośności G1 są to warunki dobre dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

### 3.7. Warunki geotechniczne

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998r poz. 839 rodzaj warunków gruntowych określa się jako proste – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych; a kategorię geotechniczną jako pierwszą – wykopy do 60cm, nasypy do 50cm.

### 3.8. Organizacja ruchu.

Stałą organizację ruchu pokazano na planie zagospodarowania terenu.

## 4. BILANS ROBÓT

długość drogi o naw. bitumicznej :	1500 m,
powierzchnia drogi o naw. bitumicznej	około 5,8 tys. m <sup>2</sup> ,

## 5. KOLIZJE I UZGODNIENIA

### 5.1. Kolizje:

- podziemna sieć telefoniczna – nie jest w kolizji z jezdnią,
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza granicami pasa drogowego, nie występuje więc możliwość uszkodzenia sieci energetycznej,
- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,

### 5.2. Uzgodnienia:

- Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej – zgodnie z rozporządzeniem MRRIb z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej, § 8.2. „uzgodnień w

pasie drogowym lub liniach rozgraniczających drogi dokonuje się w oparciu o przepisy o drogach publicznych, a także o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, w związku z powyższym dla planowanej inwestycji opinia ZUDP nie jest wymagana,

- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Ddzielenia gruntów – nie przewiduje się podzielenia z gruntów prywatnych,

## 6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 jest Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 – położona w odl. około 10km od terenu robót. Inne obszary chronione to Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy (35km), Dolina Skrwy Lewej kod PLH 140051 (60km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH 140029 (10km) oraz Kampinowski Park Narodowy (30km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

W wyniku budowy drogi powiatowej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejącej i projektowanej do 40km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przyległy w granicach pasa drogowego, gdy pobocza wąskie doprowadzić „rynną” do poboczy,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przyłomie usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,



- wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

## **7. OCHRONA KONSERWATORSKA**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

## **8. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – do października 2012 r.**