

USŁUGI PROJEKTOWE **sc**

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel.; 601-86-87-78; DT 604 445 615
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**
 NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 380208W w miejsc. Narty, działki nr 80/2 i 81, obręb Narty długość odcinka 2,318 km

**Inwestor: Gmina Iłów, pow. Sochaczew
 ul. Płocka 2**

	ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		
		strona	nr rys.
1.	Opis do zgłoszenia	2-4	
2.	Uzgodnienie z Urz. Marsz. Woj. Mazowieckiego		
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
	RYSUNKI		
11	Orientacja		
12	Projekt zagospodarowania terenu		2.0/1
13	Przekroje normalne		3.0/3
14			
15			

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

Egz. nr 1

Płock 2016.08

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- część opisowa -

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa, wersja elektroniczna, z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami)
- 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.
- 1.6. Decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejsc. Narty, gm. Iłów o długości 2318m.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w terenie zabudowanym i w obszarze terenów rolnych i zabudowy rolniczej. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji.

Droga o nawierzchni gruntowej i lokalnie wzmocnionej tłuczniem, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego. Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi od około 6m do około 10,0m. Teren inwestycji płaski o rzędnych około 71,0 do 72,5 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, rowy szczątkowe, w zaniku. Na całym obszarze drzewa i krzewy poza pasem drogowym.

Początek opracowania to „skrzyżowanie” z drogą woj. Nr 575, o nawierzchni bitumicznej szerokości 7,0m. Koniec opracowania w km 2+334, początek odcinka o nawierzchni bitumicznej wykonanego w latach ubiegłych.

Istniejące uzbrojenie:

- wodociąg gminny, na terenach prywatnych i w pasie drogowym, z poprzecznym przejściem pod projektowaną drogą,
- napowietrzna sieć energetyczna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Dane wejściowe

Parametry do projektowania drogi wewnętrznej nie obowiązują z rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego:

- droga gminna nr 380208W,
 - długość projektowanej drogi 2318m,
 - szerokość jezdni 4,0 m,
 - kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
 - szerokość poboczy 2x0,5m/do granicy pasa drogowego,
 - ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
 - prędkość projektowa 40 km/h,
 - szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 10,0m,
- Na całym obszarze drzewa i krzewy nie kolidują z inwestycją.

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

4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej oraz wykonanie poboczy z kruszywa kamiennego, łamanego, utwardzonych o szer. 0,5m po obydwu stronach drogi.

4.3. Przebieg w planie i profilu

Przebieg projektowanej drogi został zaprojektowany w istniejącym pasie drogowym.

Niwieleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni ::

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, gr. 5cm,
- podbudowa z AC16P gr 7cm na odc. 1+570 do 1+870,
- podbudowa z kruszywa łamanego niesortowanego, stabilizowanego mechanicznie gr. do 15cm, szer. 5,0m,
- pobocza z destruktu bitum, na odcinku od 1+570 do 1+870 i z kruszywa kamiennego, łamanego na pozostałym odcinku
- istniejąca nawierzchnia pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na nieutwardzone pobocza drogi w granicach pasa drogowego (działka drogowa). W otoczeniu grunty klasy V i VI, piaszczyste, nieużytki.

4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM §4.1,p-t 3.1c, oraz p-t 4 i §6.1.2, grunty zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej – poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych, bez występowania nasypów i wykopów. Dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej (drogi), zakres badań geotechnicznych jest wystarczający na podstawie badań makroskopowych, piaski drobne i średnie szare, $I_D-0,4$, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- | | |
|---|---------------------------------|
| • Długość drogi o naw. bitumicznej | 2318 m, |
| • Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej | około 9,3 tys. m ² , |

6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

6.1. Kolizje:

- podziemna sieć telekomunikacyjna – brak na terenie, jedno przejście poprzeczne w rurze ochronnej, poza pasem drogowym
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza pasem drogowym na gruntach prywatnych, 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,
- kanalizacja sanitarna, inwestora, studnie rewizyjne wyregulować do poziomu nawierzchni.

6.2. Uzgodnienia:

- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Ddzielenia gruntów – nie przewiduje się podzielen z gruntów prywatnych,
- Gmina Iłów – uzgodnienie projektu pieczętka na projekcie zagospodarowania terenu,

8. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r.

o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji o długości 600m nie ma potrzeby sporządzania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

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

W wyniku przebudowy drogi:

- 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 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.

9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,
- Technologia robót:
 - wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni tłuczniowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
 - dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
 - ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
 - uzupełnienie poboczy gruntem.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac. Zachować warunki z załączonych i omówionych uzgodnień.

8. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – od 15.10. 2016 r.