

USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński tel. 0601 86-87-78; DT 604 445 615

ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock

NIP 774-108-58-03; E-MAIL: rondofr@poczta.onet.pl

PROJEKT BUDOWLANY

ODBUDOWY DROGI GMINNEJ

Nr 380240W w miejsc. Giżyczki na odc od km 0+000 do km 0+888,0
działki nr 48, 56 obręb Giżyczki, jedn. ewid. łów

Inwestor: Wójt Gminy Łów
ul. Płocka 2, 96-520 Łów

	ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		
		strona	nr rys.
1.	Opis techniczny	2-5	
2.	Zaświadczenia i oświadczenia projektanta	6-8	
	Uzgodnienie z TP SA		
	RYSUNKI		
11	Orientacja	9-9	
12	Projekt zagospodarowania terenu	10-10	2.0
13	Przekroje normalne	11-11	3.0
14			

Projektant: inż. F. Rytwiński
upr. proj. drogowe 148/88

Asystent: inż. T. Dudkiewicz

Egz. nr 1,

Płock 06. 2018

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Mapa, do celów opiniodawczych, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.3. 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.)
- 1.4. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.5. Ustawa z dnia 11 sierpnia 2001r o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działań żywiołu (Dz.U. z dnia 14.08.2001r nr 84 poz. 906) z późniejszymi zmianami
- 1.6. Obowiązujące przepisy i normy.

2. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna - odcinek przewidziany do odbudowy, posiada nawierzchnię żwirową oraz gruntową naturalną. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, na całym odcinku mieści się w pasie drogowym którego szerokość pasa drogowego wynosi do 8,0m.

Początkiem opracowania jest skrzyżowanie z drogą gminną odbudowaną w latach ubiegłych, koniec za ostatnimi zabudowaniami wsi, dalej tylko pola.

Szerokości jezdni 4m, pobocza tłuczniowe, w otoczeniu łąki i pola uprawne. Jest to jedyna droga ewakuacyjna dla tych mieszkańców.

Istniejąca droga w wyniku podtopień w maju i czerwcu 2010r została zamulona, a w związku z poruszaniem się po niej pojazdów o nienormatywnym obciążeniu w stosunku do nośności podłoża została całkowicie zniszczona. Podniesiony stan wód gruntowych połączony z licznymi rozlewiskami spowodował dalszą degradację drogi. Przywrócenie stanu sprzed powodzi wymaga znacznych środków finansowych a praktycznie konieczność budowy jej od nowa.

Obszar o zabudowie zagrodowej, rozproszonej.

Poza pasem drogowym, z przejściami poprzecznymi pod drogą biegnie uzbrojenie podziemne i nadziemne:

- przewód telefoniczny ,
- wodociąg gminny,
- napowietrzna linia energetyczna i telefoniczna,

Wjazdy do posesji i na pola gruntowe, w dowolnym miejscu, są bez przepustów, nie zachodzi potrzeba ich przebudowy.

2.1. Warunki geotechniczne.

W wyniku podjętych w przeszłości działań zmierzających do wykonania tej drogi teren został podwyższony jak wynika z wizji w terenie.

Nie są planowane wykopy, droga zostanie nieznacznie wywyższona o warstwy konstrukcyjne nawierzchni, to jest o około 10cm. Nie spowoduje to zakłócenia spływu wód opadowych. W otoczeniu drogi grunty chłonne, głównie klasy V i VI, pola i pastwiska, teren płaski.

3. Stan projektowany.

3.1. Zakres robót.

Początek robót km 0+000 krawędź istniejącej nawierzchni bitumicznej droga gminna, koniec km 0+888. Włączenie do istniejącej drogi o nawierzchni bitumicznej, działka nr 56, wykonać w granicach tej działki, bez naruszania własności przyległych działek. Konieczne wyznaczenie granic własności przez geodetę.

Nawierzchnię należy zlokalizować maksymalnie na działce 48, przywrócić przebieg po działce drogowej

Zjazdy do posesji nie są tematem opracowania, posiadają częściowo nawierzchnię z kostki betonowej.

3.2. Dane wyjściowe.

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne oraz po uzgodnieniu w UG Iłów została zakwalifikowana do klasy „D”.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem:

ODCINEK nr 1 o $L = 680\text{m}$

- klasa „D”, dojazdowa, wewnętrzna
- prędkość projektowa 50km/h,
- szerokość w liniach rozgr. – do 8,0m

- jezdnia szer. 4,0m,
- pobocza 2x0,5m na całym odcinku
- odwodnienie na pobocza i przyległy teren (w granicach pasa drogowego).

ODCINEK nr 2 o L = 208m

- klasa „D”, dojazdowa, wewnętrzna
- prędkość projektowa 50km/h,
- szerokość w liniach rozgr. – od 4,0 do 2,8m
- jezdnia szer. 2,5m,
- pobocza 2x0,25m na tym odcinku
- odwodnienie na pobocza i przyległy teren (w granicach pasa drogowego).

3.2.1. Przebieg w planie i profilu.

przebiega po istniejącym pasie drogowym, została dokonana korekta przebiegu wynikająca z zastałych naniesień w terenie.

Roboty ziemne sprowadzają się do:

- odmulenia pasa drogowego,
- wykonania wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni.

3.2.2. Konstrukcja nawierzchni jezdni, rys. nr 3.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w nawiązaniu do kategorii ruchu (KR1) z uwzględnieniem ruchu istniejącego. Nasyp żwirowo-piaszczysty w stanie twaroplastycznym przejmuje rolę warstwy odcinającej, nie należy tej warstwy spulchniać aby nie zmieniać jej stanu.

Konstrukcja podstawowa nawierzchni od 0+000 do 0+888:

- warstwa ścieralna, BA AC11S 50/70 grub. 3cm, na całym odcinku,
- warstwa wiążąca, BA AC16W 50/70, grub. 5cm, na całym odcinku,
- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie grub. 15 cm / mieszanka optymalna 0/31,5 na całym odcinku,

Konstrukcja poboczy:

- wzmocnienie poboczy żwirowych kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie grub. 15+8cm, szerokości 0,5m, Pobocza wykonać w granicach istniejącego pasa drogowego bez naruszania własności przyległych.

Zadrzewienie: brak drzew w projektowanej trasie drogi, nie zachodzi konieczność usunięcia krzaków i drzew.

3.4. Odwodnienie

Wody odprowadzane będą na pobocza i przyległy teren (w granicach pasa drogowego)., na całym odcinku – w podłożu i otoczeniu grunty piaszczyste.

3.6. Ochrona środowiska

Zgodnie z ustawą z dnia 11 sierpnia 2001r – o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działań żywiołu w nawiązaniu do rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko odbudowa drogi nie wymaga sporządzenia „decyzji środowiskowej”.

Droga na całej długości posiada ustabilizowany przebieg, posiada nawierzchnię żwirową i tłuczniową , brak drzew, więc nie zachodzi konieczność ich wycinki. Szerokość pasa drogowego do 8m.

Nie wchodzi w rachubę zmiana przebiegu drogi z uwagi na uwarunkowania w terenie i sens ponoszenia dodatkowych nieuzasadnionych kosztów.

Droga utwardzana będzie bez zmiany przebiegu w terenie, bez zanieczyszczania środowiska, używane materiały na podbudowę – kruszywo naturalne, nawierzchnia bitumiczna. Ilość wody użytej do zagęszczania uzależniona jest od stanu wilgotności podbudowy, energia elektryczna, gaz, itp. nie będą używana. Ilości paliwa uzależnione są od norm technologicznych maszyn i pojazdów. Droga już istnieje i nie ma wpływu na obszar chronionego krajobrazu, ona jest wpisana w krajobraz.

Efektem ewentualnego postępowania będzie brak przesłanek dla konieczności sporządzenia raportu oddziaływania drogi na środowisko.

4. Bilans robót:

Długość odcinka	0,888km,
Powierzchnia jezdni	3,8 tyś. m ² ,

5. Termin przystąpienia do robót: 01 sierpień 2018r