

# 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](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ G21

Stegna - Szarglew, działki nr 75 i 31, obr. Stegna i Olszowiec  
długość odcinka 0,5 km

**Inwestor: Gmina Iłów, pow. Sochaczew**  
**ul. Płocka 2; 96-520 Iłów**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Opis do zgłoszenia	2-4	
2.			
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 2014.09**

## **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 G21 w miejsc. Stegna i Szarglew, gm. Iłów o długości 0,5km.

#### **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

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

Droga G21 o nawierzchni gruntowej, 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 6,0 – 8,0m. Teren inwestycji pochyły o rzędnych około 81,0 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, rowy szcążkowe. Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Początek opracowania to granica pasa drogowego drogi powiatowej Giżyce – Iłów, koniec nawierzchni bitumicznej skrzyżowania wykonanego w ubiegłych latach. Koniec opracowania - za ostatnimi zabudowaniami, 500m od drogi powiatowej.

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.
- Kable telefoniczne po gruntach prywatnych z przejściem pod drogą.

## 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

### 4.1. Dane wejściowe

Parametry do projektowania drogi gminnej 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 wewnętrzna,
- długość projektowanej drogi 500m,
- szerokość jezdni 3,50 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 8m,
- linie rozgraniczające drogę docelowo szer. 10m,

Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją.

Projektowana droga mieści się 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 tłucznia kamiennego, o szer. 0,5m, obustronnych.

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Przebieg projektowanej drogi został zaprojektowany w istniejącym pasie drogowym.

Niweleta 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 kruszywa łamanego niesortowanego, stabilizowanego mechanicznie gr. do 15cm,
- 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).

#### 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 500 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 1,6 tys. m<sup>2</sup>,

#### 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

##### 6.1. Kolizje:

- podziemna sieć telekomunikacyjna – 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,

##### 6.2. Uzgodnienia:

- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Dzielienia gruntów – nie przewiduje się podziałów z gruntów prywatnych,
- Gmina Iłów – uzgodnienie projektu pieczęta 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 450m 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 wewnętrznej:

- 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 25.10. 2014 r.