

USŁUGI PROJEKTOWE s.c.

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64, 0601 86-87-78

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

NIP 774-27-49-470

PROJEKT BUDOWLANY

ODBUDOWY DROGI GMINNEJ

w miejsc. Kępa Karolińska o L=650m gmina Iłów
działka nr 11, 28/6, 28/7 pow. Sochaczew

Inwestor: Gmina Iłów ul. Płocka 2, 96-520 Iłów

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

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

Asystent: inż. T. Dudkiewicz

Egz. nr 1, 2, 3, 4

Płock 04. 2012

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Mapa ewidencyjna (z powodu braku na tym terenie mapy zasadniczej),
- 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)
- 1.6. Obowiązujące przepisy i normy.

2. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna - odcinek przewidziany do odbudowy, posiada nawierzchnię z żwirową na całej długości. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, na całym odcinku mieści się w pasie drogowym którego szerokość wynosi 3-4m.

Początkiem opracowania jest skrzyżowanie z drogą gminną, koniec to wjazd na wał przeciwpowodziowy.

Szerokości jezdni żwirowej około 3m, pobocza gruntowe, w otoczeniu łąki i pola uprawne. Droga przebiega prostopadle do Wisły, jest drogą ewakuacyjną.

Istniejąca droga w wyniku podtopień w maju i czerwcu 2010r została zamulona, a w związku z poruszaniem się po niej pojazdów o nienormalnym obciążeniu w stosunku do nośności nawierzchni 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.

W granicach działek drogowych brak jest przeszkód naturalnych i sztucznych, brak drzew. Obszar o zabudowie zagrodowej, rozproszonej.

Wjazdy do posesji i na pola gruntowe, są bez przepustów.

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.

3. Stan projektowany.

3.1. Zakres robót.

Początek robót km 0+000 krawędź istniejącej nawierzchni bitumicznej droga gminna, koniec km 0+650 wjazd na wał przeciwpowodziowy.

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 „L” – lokalna.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem:

- klasa „L”,
- prędkość projektowa 60km/h,
- szerokość w liniach rozgr. – 3-4 m /jak stan istniejący/,
- jezdnia szer. 3m,
- pobocza 2x0,5m na całym odcinku (do granicy działki drogowej),
- odwodnienie na pobocza i przyległy teren (w granicach pasa drogowego).

3.2.1. Przebieg w planie i profilu.

Na całej długości droga przebiega po istniejącym pasie drogowym, nie zachodzi potrzeba dokonywania poszerzeń pasa dla przyjętych parametrów.

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

twardoplastycznym przejmuje rolę warstwy odcinającej, nie należy tej warstwy spulchniać aby nie zmieniać jej stanu.

Konstrukcja podstawowa nawierzchni:

- warstwa ścierna, BA 0/12,8, D-50 grub. 3cm, na całym odcinku,
- warstwa wiążąca, BA 0/12,8 D-50, grub. 5cm, na całym odcinku,
- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie grub. 10 cm / mieszanka optymalna 0/31,5 na całym odcinku,

Konstrukcja zjazdów indywidualnych:

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni gruntowej kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie grub. 10 cm,
- istniejące podłoże żwirowo-piaszczyste.

Konstrukcja poboczy:

- wzmocnienie poboczy żwirowych kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie grub. 10 cm, szerokości 0,5m,
- pobocze żwirowo-piaszczyste, szer. 0,5m.

Zadrzewienie: brak drzew, 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, brak drzew, więc nie zachodzi konieczność ich wycinki. Szerokość pasa drogowego 3-4m, szerokość istniejącej nawierzchni z płyt MON 3m. 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.

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

4. Bilans robót:

Długość odcinka	0,650 km,
Powierzchnia jezdni	2,1 tyś. m ² ,

5. Termin przystąpienia do robót: czerwiec 2012r

.