

# 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. Łady o L=245m gmina Iłów  
działka nr 64/1, 64/3, 68, 64/6, 64/5, 70, 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
14	Profile podłużne	12-12	4.0

**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 zasadnicza, 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)
- 1.6. Obowiązujące przepisy i normy.

### 2. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna - odcinek przewidziany do odbudowy, posiada nawierzchnię żwirową na przeważającej długości, oraz nawierzchnię z trylinek. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, na całym odcinku mieści się w pasie drogowym którego szerokość wynosi 5-9m.

Początkiem opracowania jest skrzyżowanie z drogą woj. Nr 575, koniec to wjazd na wał przeciwpowodziowy.

Szerokości jezdni 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 nienormatywnym 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.

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

- przewód telefoniczny ,
- kanalizacja deszczowa,
- napowietrzna linia energetyczna i telefoniczna,

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 wojewódzka nr 575, koniec km 0+245 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. – 5-9 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 twaroplastycznym przejmuje rolę warstwy odcinającej, nie należy tej warstwy spulchniać aby nie zmieniać jej stanu.

#### ***Konstrukcja podstawowa nawierzchni:***

- warstwa ścieralna, 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 i z trylinki, brak drzew, więc nie zachodzi konieczność ich wycinki. Szerokość pasa drogowego 5-9m, szerokość istniejącej nawierzchni z trylinek 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 używane. 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	0,245km,
Powierzchnia jezdni	0,8 tyś. m <sup>2</sup> ,

#### **5. Termin przystąpienia do robót: czerwiec 2012r**