

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. Bieniew o L=296m gmina Iłów

działka nr 38/2, 69, 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 całym odcinku. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, na całym odcinku mieści się w pasie drogowym którego szerokość wynosi 4-5m.

Początkiem opracowania jest skrzyżowanie z drogą woj. Nr 575, 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, drzewa są poza pasem drogowym. Obszar o zabudowie zagrodowej, rozproszonej.

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

- przewód telefoniczny ,
- przewód energetyczny,
- napowietrzna linia energetyczna,

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+296 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. – 4-5 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: nieliczne drzewa znajdują się poza pasem drogowym, 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, drzewa znajdują się poza pasem drogowym, i nie zachodzi konieczność ich wycinki. Szerokość pasa drogowego 4-5m, szerokość istniejącej nawierzchni gruntowej 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	0,296 km,
Powierzchnia jezdni	0,9 tyś. m ² ,

5. Termin przystąpienia do robót: czerwiec 2012r

.