

# 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. Gilówka Górna o L= **2414-102=2312m** gmina  
Iłów działka nr 113, 114, 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. 2013**

## 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 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 6-10m.

Początkiem opracowania jest **granica z gruntami leśnymi, działka 176, km 0+102** koniec to droga polna , granica z gminą Słubice w powiecie plockim, km 2+414.

Szerokości jezdni żwirowej około 5m, pobocza gruntowe, w otoczeniu łąki i pola uprawne. Droga przebiega przez obszary zurbanizowane, 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.

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

## 2.1. **Opinia geotechniczna**

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 27.04.2012r 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 wzmocniania 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, przyległe rowy suche.

## 3. Stan projektowany.

### 3.1. Zakres robót.

Początek robót km 0+102 granica z działką nr 176, koniec to granica administracyjna z gminą Słubice – km 2+414..

### 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 „D”, ruch KR3
- prędkość projektowa 40km/h,
- szerokość w liniach rozgr. – 10 m /jak stan istniejący/,
- jezdnia szer. 3,5m,
- pobocza 2x0,5m na całym odcinku
- 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 (KR3) z uwzględnieniem ruchu istniejącego. Nasyp żwirowo-piaszczysty w stanie twar doplastycznym przejmuje rolę warstwy odcinającej, nie należy tej warstwy spulchniać aby nie zmieniać jej stanu.

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

- warstwa ścieralna, AC11S, D-50 grub. 3cm, na całym odcinku,
- warstwa wiążąca, AC16W D-50, grub. 5cm, na całym odcinku,
- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie grub. 15 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, w granicach pasa drogowego
- istniejące podłoże żwirowo-piaszczyste.

#### **Konstrukcja poboczy:**

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

**Zadrzewienie:** brak drzew w pasie projektowanej jezdni, 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 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 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.

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

#### **4. Bilans robót:**

Długość odcinka	2,312 km,
Powierzchnia jezdni	8,5 tyś. m <sup>2</sup> ,

#### **5. Termin przystąpienia do robót: czerwiec 2013r**

