

USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński tel. 0601 86-87-78; DT 604 445 615

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

NIP 774-108-58-03; E-MAIL: rondofr@poczta.onet.pl

PROJEKT

ODBUDOWY DROGI GMINNEJ G33 z G34

Łady – Arciechówek, na odcinek od km 0+000 do km 2+820 (od Dw575 do DG); działka nr 124, 125, 113, 126, 135, 100, obręb 0027 Łady, oraz nr 6, 13, 100, 23, 74 obr. Nr 0003 Arciechówek

Inwestor: Wójt Gminy Łów
ul. Płocka 2, 96-520 Łów

	ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		
		strona	nr rys.
1.	Opis techniczny	2-5	
2.	Promesa	6-8	
	RYSUNKI		
11	Orientacja	9-9	
12	Projekt zagospodarowania terenu	10-10	2.0
13	Przekroje normalne	11-11	3.0
14			

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

Asystent: inż. T. Dudkiewicz

Egz. nr 1,

Płock 08. 2018

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Mapa, do celów opiniodawczych, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów opiniodawczych
- 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) z późniejszymi zmianami
- 1.6. Obowiązujące przepisy i normy.

2. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna - odcinek przewidziany do odbudowy, posiada nawierzchnię żwirową oraz gruntową naturalną. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, na całym odcinku mieści się w pasie drogowym którego szerokość pasa drogowego wynosi od 3,0 do 8,0m.

Początkiem opracowania jest skrzyżowanie z drogą woj. Nr 575 w miejsc. Łady, koniec to km 2+500 w miejsc. Arciechówek.

Szerokości jezdni zmienna, od 5,0 do 3m w zależności od miejsca i terenu. w otoczeniu sady i pola uprawne. Jest to jedyna droga ewakuacyjna dla tych mieszkańców.

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 podłoża 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. Wiosną 2018r tereny te zostały ponownie podtopione.

Obszar o zabudowie zagrodowej, rozproszonej.

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

- przewód telefoniczny, na gruntach prywatnych i w drodze, z poprzecznym przejściem pod jezdnią,
- wodociąg gminny,
- napowietrzna linia energetyczna, przewód izolowany, na gruntach prywatnych

Wjazdy do posesji i na pola gruntowe, w dowolnym miejscu, bez przepustów, nie zachodzi potrzeba ich przebudowy. Istniejący przepust w stanie dobrym, wymaga jedynie odmulenia.

Drzewa będące w pasie jezdni zostały już usunięte, pozostałe nie przeszkadzają w realizacji zadania.

Pod drogą zlokalizowane są przepusty, stan ich dobry, nie wymagają odbudowy tylko oczyszczenia z namułu.

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, to jest o około 10cm. Nie spowoduje to zakłócenia spływu wód opadowych. W otoczeniu drogi grunty chłonne, głównie klasy V i VI, pola i pastwiska, teren płaski.

3. Stan projektowany.

3.1. Zakres robót.

Początek robót km 0+000 krawędź istniejącej nawierzchni bitumicznej drogi woj. nr 575 w miejsc. Łady, koniec to km 2+500 w miejsc. Arciechówek. Drogę o nawierzchni bitumicznej wykonać w granicach działek, bez naruszania własności przyległych działek. Konieczne wyznaczenie granic własności przez geodetę.

Zjazdy do posesji nie są tematem opracowania, posiadają częściowo nawierzchnię z kostki betonowej.

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 „D”.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem:

- klasa „D”, dojazdowa, wewnętrzna

- prędkość projektowa 50km/h,
- szerokość w liniach rozgr. – do 8,0m
- jezdnia szer. Od 2,5 do 4,0m,
- pobocza 2x0,5m na całym odcinku
- odwodnienie na pobocza i przyległy teren (w granicach pasa drogowego).

3.2.1. Przebieg w planie i profilu.

przebiega po istniejącym pasie drogowym, została dokonana korekta przebiegu wynikająca z zastałych naniesień w terenie.

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 AC11S 50/70 grub. 3cm, na całym odcinku,
- warstwa wiążąca, BA AC16W 50/70, grub. 5cm, na całym odcinku,
- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie grub. 20 cm / mieszanka optymalna 0/31,5 na całym odcinku,

Konstrukcja poboczy:

- wzmocnienie poboczy żwirowych kruszywem kamiennym łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie grub. 15 cm, szerokości 0,5m, Pobocza wykonać w granicach istniejącego pasa drogowego bez naruszania własności przyległych.

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 tłuczniową, brak drzew, więc nie zachodzi konieczność ich wycinki. Szerokość pasa drogowego do 8m.

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.

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

4. Bilans robót:

Długość odcinka	2,820km,
Powierzchnia jezdni	ok. 10 tyś. m ² ,

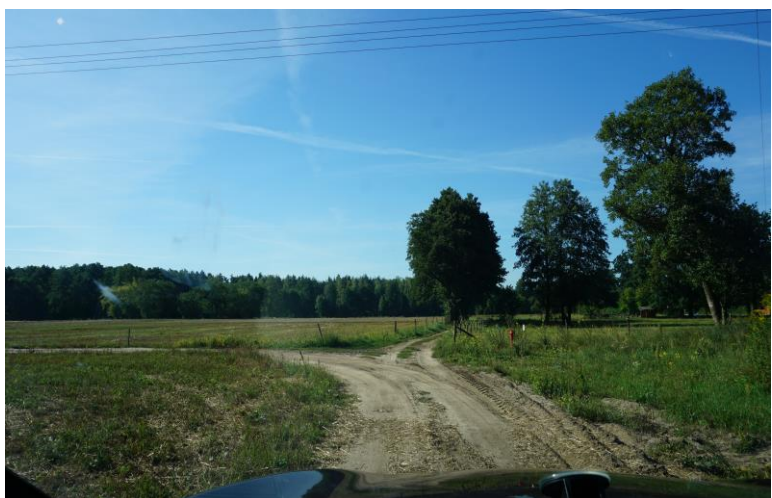
5. Termin przystąpienia do robót: 15 września 2018r



włączenie do DW575



km 0+200



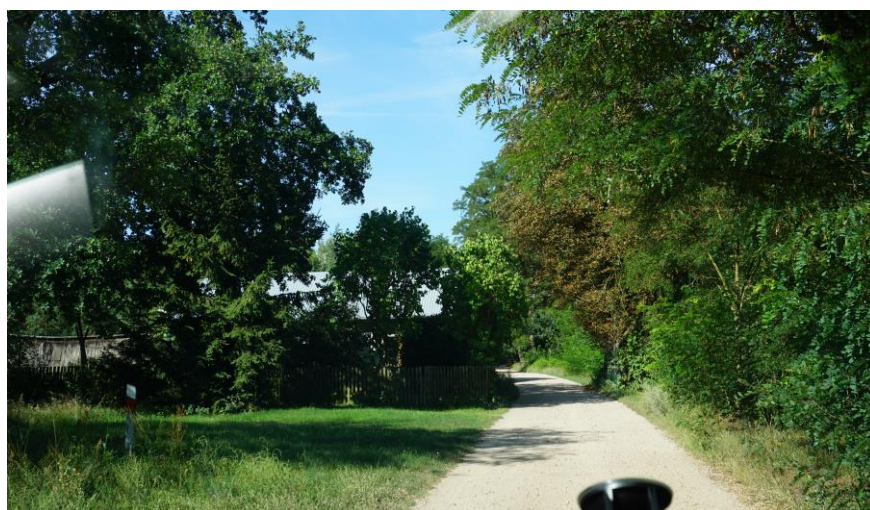
załom 0+650



km 1+000



odc 0+000 do 0+42



km 2+100