

EGZEMPLARZ INWESTORA
USŁUGI PROJEKTOWE s.c.
drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 601 86-87-78; DT-604 445 615
ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock
NIP 774-27-49-470

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
w miejsc. Słomin o L= 1718,10m,
działka nr 63,

Inwestor: Gmina i Miasto Wyszogród ,
ul. Rębowska 37, 09-450 Wyszogród

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA egz. urzędu			
		strona	nr rys.
	Pełnomocnictwo		
	Opis techniczny		
	Wypis uproszczony z rejestru gruntów z fr. Mapy ewidenc.		
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach		
	Uzgodnienie Energa operator		
	Warunki techniczne wydane przez ORANGE Płock		
	RYSUNKI		
	Orientacja		
	Projekt zagospodarowania terenu		2.0-2.1
	Przekroje normalne		3.0
	Profil podłużny		4.0
	Przekroje poprzeczne		5.0
	Mapy zasadnicze w egz. inwestora		

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

Asystent: inż. T. Dudkiewicz

Egz. nr 2,

Płock 08. 2014

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

1.1. Mapa ewidencyjna W SKALI 1:1000

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. Obowiązujące przepisy i normy.

2. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna - odcinek przewidziany do przebudowy, jest łącznikiem pomiędzy gminą Wyszogród a Mała Wieś, łączy miejscowości Słomin (Gmina Wyszogród), i Dzierżanowo (Gmina Mała Wieś).

Posiada na całej długości nawierzchnię zwirową. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, mieści się w pasie drogowym którego szerokość wynosi 8,0 – 11,0m.

Początkiem opracowania jest końcówka drogi o nawierzchni bitumicznej w miejsc. Słomin, koniec to ostatnie zabudowania wsi Słomin, granica gmin.

Szerokości nawierzchni zwirowej około 5m, pobocza gruntowe, w otoczeniu zabudowa luźna, jednostronna, łąki i pola uprawne. Droga przebiega przez obszary słabo zurbanizowane, jest drogą łączącą wieś z szkołą, sklepem, gminą oraz stanowi dojazd do drogi krajowej nr 50.

Istniejąca droga w wyniku wiosennych roztopów jest nieprzejezdna dla samochodów osobowych, a w związku z poruszaniem się po niej pojazdów ciężarowych i ciągników rolniczych z przyczepami, została całkowicie zniszczona. Podniesiony stan wód gruntowych połączony z licznymi rozlewiskami powoduje dalszą degradację drogi. Przywrócenie stanu sprzed roztopów wymaga znacznych środków finansowych a praktycznie konieczność odbudowy jej.

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

Wjazdy do posesji i na pola, gruntowe, na rowach przepusty. Droga odcinkami okopana rowami, ilość zjazdów wystarczająca dla potrzeb użytkowników.

Przepusty betonowe zostały zlokalizowane podczas wizji w terenie, wskazane zostały przez sołtysa i właścicieli działek. Stan ich niemożliwy do określenia, są całkowicie zamulone, średnice trudne do określenia, betonowe. Na etapie wykonawstwa należy je bezwzględnie oczyścić, rury załamane wymienić na nowe. nie wymaga przebudowy a jedynie oczyszczenia. Szczególnie należy udrożnić przepusty poprzeczne i pod drogami gminnymi, po wykonaniu nawierzchni koszt ich przebudowy znacznie wzrośnie. Przepusty pod zjazdami, zgodnie z rozporządzeniem MTiGM nr 430 z dnia 02.03.1999r, w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, oraz ustawie z dnia 21.03.1985r o drogach publicznych, za utrzymanie i konserwację odpowiada właściciel zjazdu. Przepust w km 1+328 jest w stanie dobrym, wymaga tylko odmulenia na wlocie. Drogi boczne głównie o nawierzchni gruntowej, nie są objęte przebudową.

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.

3.0. Zakres robót.

Początek robót km 0+000, od nawierzchni bitumicznej, koniec w km 1+718,1.

3.1. 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” – dojazdowa.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem:

- klasa „D”, ruch KR1
- prędkość projektowa 40km/h,
- szerokość w liniach rozgr. - jak stan istniejący,
- jezdnia szer. 4,0m,
- pobocza 2x0,75m na całym odcinku
- odwodnienie na pobocza i przyległy teren i do istniejących rowów przydrożnych (w granicach pasa drogowego).

3.2. Przebieg w planie i profilu, technologia robót

Na całej długości droga przebiega po istniejącym pasie drogowym, nie zachodzi potrzeba dokonywania poszerzeń pasa dla przyjętych parametrów. Po przebudowie niweleta drogi nie zmieni się gdyż najpierw zostanie wykonane koryto głębokości około 10cm i w nie zostanie ułożona podbudowa z gruzu betonowego.

Nad drogą przebiegają napowietrzne linie energetyczne. Odległość od dolnych przewodów do terenu podana została na planie sytuacyjnym. Zgodnie z PN-E-05100-1:1998 „Elektroenergetyczne linie napowietrzne. Projektowanie i budowa”, tablica 22 odległość pionowa przewodów linii o napięciu wyższym niż 1kV od powierzchni drogi, dla przewodów samonośnych wynosi min. 7,10m. Obecnie odległość ta wynosi min. 8,0m i nie będzie zmniejszana.

Roboty prowadzają się do:

- wyprofilowaniu istniejącej nawierzchni żwirowej z obniżeniem jej profilu o około 10cm ,
- przebudowie istniejącej nawierzchni przez ułożenie warstwy kruszywa łamanego o/31,5mm o grubości warstwy 15cm, warstwa dolna i zaklinowanie frakcją 0/16mm warstwa górna,
- warstwa wiążąca z BA AC11W grub. 5cm,
- warstwa ścierna z BA AC11S grub. 3cm,

- wykonaniu poboczy z kruszywa kamiennego łamanego, grubość warstwy 10cm,

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), oraz do istniejących rowów przydrożnych

4. Bilans robót:

Długość odcinka	1,718,1km,
Powierzchnia około	7,0 tyś. m ² ,

5. Termin przystąpienia do robót: marzec 2015r