

EGZEMPLARZ INWESTORA USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński tel. 601 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

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
w miejsc. Dzierżanowo o L= 0,995m,
działka nr 63,

**Inwestor: Gmina Mała Wieś, ul. Kochanowskiego 1,
09-460 Mała Wieś**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA egz. urzędu			
		strona	nr rys.
	Opis techniczny		
	Wypis uproszczony z rej gruntów		
	RYSUNKI		
	Orientacja		
	Projekt zagospodarowania terenu		2.0-2.1
	Przekroje normalne		3.0
	Profil podłużny		4,0
			5.0

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

Egz. nr 2,

Płock 03. 2018

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 żwirową. 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. Dzierżanowo, koniec to ostatnie zabudowania wsi, granica gmin.

Szerokości nawierzchni żwirowej 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 849,65 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 0+995

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 Mała Wieś, droga 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,
- mijanka na odc 0+475 do 0+525, szer 5,0m
- 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 sprowadzają się do:

- wyprofilowaniu istniejącej nawierzchni żwirowej z obniżeniem jej profilu o około 10cm ,
- przebudowie istniejącej **nawierzchni i mijanki**, przez ułożenie warstwy tłucznia betonowego o/31,5mm o grubości warstwy 15cm, warstwa dolna i zaklinowanie frakcją 0/22mm warstwa górna,
- warstwa wiążąca z BA AC11W grub. 5cm,
- warstwa ścierna z BA AC11S grub. 3cm,
- wykonaniu poboczy z kruszywa kamiennego łamanego, grubość warstwy 8cm,
- **wykonaniu mijanki o długości 50,0m +skosy 1:10; szerokość mijanki 1,0m+4,0 jezdnia**

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. Odmulenie uwzględnione w kosztorysie.

4. Bilans robót:

Długość odcinka	0,995km
Powierzchnia około	4,20 tys. m ² ,

5. Termin przystąpienia do robót: maj 2018r

6. Kolizje

Na przedmiotowy terenie uzbrojenie podziemne (wodociąg) oraz linie elektryczne – napowietrzne nie kolidują z projektowaną drogą, nie zmienia się niweleta drogi.

- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza pasem drogowym na gruntach prywatnych, nie występuje więc możliwość uszkodzenia słupów. Poprzeczne przejścia nad drogą to przyłącza indywidualne do sieci. Zgodnie z art. 54.2. Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zachowana zostanie skrajnia drogowa wynosząca dla drogi klasy D 4,5m co uniemożliwi uszkodzenie przewodów sieci energetycznej w trakcie wykonywania prac budowlanych oraz eksploatacji drogi. Ponadto odległość pionowa przewodów sieci energetycznej od projektowanej nawierzchni drogi wynosi ponad 7m a zgodnie z pkt. 19.2 PN-E-05100-1-1998 (Elektroenergetyczne linie napowietrzne) minimalna odległość pionowa przewodów uziemionych przy największym zwisie normalnym od drogi powinna wynosić dla linii o napięciu do 1kV 4,5m zaś dla linii o napięciu powyżej 1kV 5,5m.
- podziemna sieć telefoniczna - kable poza pasem drogowym na gruntach prywatnych, nie występuje więc możliwość uszkodzenia. Poprzeczne przejścia nad drogą to przyłącza indywidualne do sieci w rurach ochronnych.