

USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 601-86-87-78
 ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 **Płock**
 NIP 774-108-58-03 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 290730W
działka nr: 83/2, 51/2, 10 (obręb Koszelówka) oraz 118, 112/6, 110/5,
107/1, 104/1 (obręb Matyldów)
w miejsc. Koszelówka i Matyldów, gm. Łąck,
pow. płocki, woj. mazowieckie
długość odcinka 0,428 km

Inwestor: Wójt Gminy Łąck
ul. Gostynińska 2, 09-520 Łąck

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-7	
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
RYSUNKI			
8.	Orientacja	29-29	
9.	Plan sytuacyjny	30-30	2.0
10.	Przekroje normalne	31-31	3.0
11.	Profil podłużny	32-32	4.0
12.	Oryginały map (w egz. nr 1)	33-36	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
 Projektant br telekom: Maciej Weresiński upr. 1800/99/U

Egz. nr 1

Płock 2022.06

- CZĘŚĆ OPISOWA -

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej nr 290730W w miejsc. Koszelówka, gm. Łąck o długości 428 m.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji, stanowi także dojazd do obszarów gminy Gąbin i do Płocka.

Droga gminna o nawierzchni gruntowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego. Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego zmienna i wynosi od 8,0 do około 14,0m. Teren inwestycji ze spadkiem w kierunku drogi powiatowej, o rzędnych od około 82.20 m npm do 84.80 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Grunty klasy VI – piaszczyste, nieużytki i laski sosnowe. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego). Głębokość istniejącego rowu do 20cm ppt. Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicach pasa drogowego.

Początek opracowania to koniec odcinka wykonanego w latach ubiegłych, koniec – skrzyżowanie z drogą o nawierzchni bitumicznej – granica z gminą Gąbin.

Uzbrojenie podziemne i inne przeszkody – przejście poprzeczne pod drogą kabla energetycznego, **jest w rurze ochronnej.**

PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania drogi gminnej:

- droga klasy „L” - lokalnej,
- długość projektowanej drogi $383,3+44,7 = 428,0\text{m}$,
- szerokość jezdni 3,5m, kontynuacja, jedna jezdnia o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach (§14.3 i §15.5 warunków technicznych dla dróg)
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 0,75m (w granicach pasa drogowego),
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych 14m,0,

Na całym obszarze drzewa i krzewy na krawędzi pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją, nie zachodzi konieczność wycinki drzew.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dodzielenia gruntów.

Wszystkie zjazdy są zjazdami indywidualnymi,

Powstałe skrzyżowania nie oddziałują na inne drogi z uwagi na:

- nie występuje ruch pojazdów ciężarowych,
- ruch pojazdów osobowych minimalny, do 5 pojazdów na dobę,

- drogi kończą się „w polu”, następuje normalne spowolnienie prędkości,
- drogi równorzędne, obowiązuje zasada zachowania ostrożności.

4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego, utwardzonych o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi,
- wykonanie nawierzchni tłuczniowej na zjazdach,
- odmulenie istniejących rowów.

4.3. Przebieg w planie i profilu

Przebieg projektowanej drogi został dostosowany do istniejących granic pasa drogowego i projektowanej kanalizacji sanitarnej. Odcinek prosty, wpisany w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków. Z drogi gruntowej istnieją zjazdy na pola i do posesji. Nowe nie będą wykonywane choć są wrysowane na planie sytuacyjnym jako zjazdy indywidualne.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W grub 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm, pod jezdnią i poboczami
- pochylenie poprzeczne jednostronne 2%,
- pobocza z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie, grub 8cm.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie, tak jak dotychczas, za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo przez pobocza drogi do istn. rowu lewostronnego, bezodpływowego, aktualnie zamulonego do około 20cm., w granicach pasa drogowego (działka drogowa) bez spływu na działki sąsiednie, przez wsiąkanie i odparowanie. Wolny, niezagospodarowany pas zieleni ma szerokość po 5,0m w obie strony od jezdni. W otoczeniu grunty piaszczyste, RVI kl, piaski luźne, nie rosną nawet trawy i drzewa inne niż pojedyncze sosny. Rów przewidziany jest do odmulenia. Stan rowu jak i chłonność gruntu obrazują zdjęcia wykonane w dniu 31.07.2022r po 48 godz ciągłych opadów. Głębokość rowu po odmuleniu 30cm poniżej poziomu nawierzchni..

4.6. Opinia geotechniczna

Zgodnie z rozporządzeniem MT,BiGM z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalenia geotechnicznych posadowienia obiektów budowlanych, grupa nośności G1 są to warunki gruntowe proste, grunty jednorodnie genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, brak przeciwwskazań dla wykonania podbudowy bezpośrednio na gruncie, bez wzmocnienia 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**, $I_D=0,4$, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

4.7. Kanał technologiczny , szczegóły w proj. Technicznym o ile będzie wymagany

- długość 388,0 m,

Kanał należy wybudować z dwóch rur światłowodowych typu HDPE ϕ 40/3,7, czarnych z barwnymi wyróżnikami w postaci pasków tj. czerwony, niebieski z warstwą poślizgową i wewnątrz rowkowanymi.

Studnie kablowe t SKR-1, ramy i pokrywy typu ciężkiego. Pokrywy studni wyposażyć w zasuwę ryglowe uniemożliwiające ich otwarcie przez osoby postronne.

Rury zastosowane do budowy kanału technologicznego muszą spełniać warunki zawarte w rozporządzeniu MAiC z 21.04.2015r poz 680, w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne. Łączenia za pomocą złączek skręcanych, końcówki zabezpieczyć w studniach uszczelkami do rur, przymocować do korpusu studni.

Głębokość układania 1,0m licząc od górnej powierzchni rury, w miejscach załamań stosować łagodne łuki.

Pod zjazdami rury kanału muszą być w rurach osłonowych HDPE 110/6,3, czarne.

Na długości kanału, 30 cm nad rurami, założyć taśmę ostrzegawczą szer, 25 cm, kolor pomarańczowy, z napisem „uwaga kanał technologiczny”.

Kanał technologiczny zlokalizowany jest poza terenem istniejącej jak i projektowanej zabudowy zwartej (art. 28b ust. 1 ustawy prawo geodezyjne i kartograficzne). Na dzień dzisiejszy przy drodze są zlokalizowane pojedyncze gospodarstwa rolne..

Na całym odcinku jezdni mieści się w istniejącym pasie drogowym. Pobocza tłuczniowe szerokości 0,75m .

Drzewa, samosiejki, zostały wycięte, nie kolidują z jezdnią, inne drzewa nie występują w terenie w obszarze inwestycji.

Wyznacznikiem niwelety jest istniejący teren, wyniesienie nad teren o max 13cm, podbudowa + grubość nawierzchni. Pochylenie poprzeczne jednostronne 2% na odcinkach prostych i łuku, zgodnie z warunkami techn.

Wszystkie zjazdy szerokości 5,0m, długość do granicy pasa drogowego, nawierzchnia z kruszywa kam 0/31,5mm, gr. 15cm.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- Długość drogi o naw. bitumicznej 428 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 1,7 tys. m²,

6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

6.1. Kolizje:

- Brak, kabel energetyczny w rurze ochronnej, wykopy nie występują, nie zachodzi konieczność uzyskania dodatkowych uzgodnień

6.2. Uzgodnienia:

- Wycinka drzew i krzewów – **nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,**
- Ddzielenia gruntów – nie przewiduje się podzielenia z gruntów prywatnych.

6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

8. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Zgodnie z rozporządzeniem RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz rozporządzeniem RM z dnia 25 czerwca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, § 3.1., pkt. 60 do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1km. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych § 4., pkt. 2 droga jest budowlą wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko § 71.2. „Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych: 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko; 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”. W związku z powyższym dla planowanej inwestycji sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w Gostynińsko-Gąbińskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, zarówno podczas budowy jak i eksploatacji nie naruszy równowagi przyrodniczej. Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszar Natura 2000, najbliższym obszarem chronionym zaliczonym do Natura 2000 są Uroczyska Łackie kod PLH140021– położona w odl. około 2 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Dolina Skrwy Lewej kod PLH140051 (8km), Dolina Przysowy i Słudwi kod PLB100003 (9km) oraz Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 (10km).

Zakres oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek jak na stronie tytułowej i nie narusza interesów osób trzecich.

Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, Art.30.7. Realizacja robót drogowych objętych zgłoszeniem nie spowoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków,
- pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych,
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W wyniku przebudowy drogi gminnej:

- poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy, nie nastąpi zwiększenie a raczej zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- poprawią się warunki w otoczeniu drogi, zniknie pylenie spowodowane przez przejeżdżające pojazdy i wiatr,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 50km/h,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia należy:

- Na czas budowy wprowadzić tymczasową organizację ruchu stanowiącą odrębne opracowanie.
- Zapewni możliwość dojazdu do wszystkich działek podczas wykonywania prac.
- Zapewnić pracownikom bezpieczeństwo poprzez:
 - prawidłowe i staranne oznakowanie robót wpływa w sposób zasadniczy na bezpieczeństwo ruchu w obrębie prowadzonych robót,
 - podstawowym znakiem ostrzegającym o robotach jest znak A-14,
 - wszelkie znaki i sygnały związane z robotami muszą być usuwane niezwłocznie po zakończeniu robót lub przestawiane w miarę ich postępu,
 - do oznakowania robót stosujemy wyłącznie znaki odblaskowe duże, o czytelnym piktogramie,
 - podstawowym urządzeniem zabezpieczającym jest zaporą biało-czerwona o szerokości deski 30 cm,
 - konstrukcja pachołków i znaków przenośnych używanych do oznakowania robót musi zapewniać odpowiednią stabilność,
 - poza ww uwagami obowiązują warunki BHP przy robotach na drodze, na budowie obowiązuje bezwzględny nakaz noszenia kamizelek ostrzegawczych barwy pomarańczowej,
 - oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu na czas budowy według odrębnego opracowania.

9. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowa i nawierzchnia drogi w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane,
- wykonanie i uporządkowanie poboczy,

Technologia robót:

- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni żwirowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym.

Wykonawca musi dysponować wiedzą techniczną i sprzętem pozwalającym mu na wykonanie wyżej wymienionych prac. Zachować warunki z załączonych i omówionych uzgodnień.

Wymagania dla wykonawcy robót:

- w fazie realizacji przedsięwzięcia należy wygaszać silniki spalinowe maszyn i pojazdów wykorzystywanych na potrzeby realizacji inwestycji w czasie, gdy nie są eksploatowane,
- wszystkie roboty prowadzić w porze dziennej, zakres robót ograniczony do pasa drogowego, unikać nadmiernych uciążliwości dla środowiska i hałasu,
- wody opadowe bezpośrednio na pobocza i teren przyległy w granicach pasa drogowego,
- chronić powierzchnię ziemi przed zanieczyszczeniem, kruszywo dostarczać bezpośrednio w koryto jezdni a nie na składowisko,
- chronić istniejący drzewostan,
- odpady z masy bitumicznej wywieźć na bazę do recyklingu,
- odpady o kodzie 170504 magazynować w przyzmię usytuowanej w miejscu nie kolidującym z pracami budowlanymi. Odpady te wykorzystać do kształtowania poboczy i przyległego terenu,
- zwracać szczególną uwagę na możliwość zanieczyszczenia gruntu i wód materiałami ropopochodnymi,

Wszelkie roboty związane z planowanym przedsięwzięciem prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz w sposób nie zagrażający zdrowiu i życiu ludzi.

10. PRZEWIDYWANY TERMIN PRZYSTĄPIENIA DO ROBÓT – po przyjęciu zgłoszenia, najpóźniej od 20.08. 2022 r.



Po stronie lewej rów wykonany równiarką



Odcinek od 0+000 do 0+200



Odcinek od 0+200 do 0+383, rów zarośnięty, praktycznie brak wody na drodze, są tylko kałuże w zadoleniach.