

# USŁUGI PROJEKTOWE sc

## drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64; 601-86-87-78  
ul. gen. Władysława Andersa 42 09-410 Płock  
NIP 774-27-49-470 e-mail: rondofr@poczta.onet.pl

### PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ działki nr: 44, 42, 45/6... w miejsc. Bończa, gm. Słubice odcinek w obrębie ropociągów PERN km 0+170

Inwestor: Gmina Słubice, pow. płocki

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Opis techniczny	2-5	
2.	Informacja dotycząca BIOZ	6-9	
RYSUNKI			
3.	Orientacja	10	
4.	Projekt zagospodarowania terenu	11	1.01
5.	Przekroje normalne	12	3.0
6.	Profile	13	4.0
7.	Szczegóły zabezpieczeń	14	4.1

Projektant: mgr inż. Krystyna Głowacka MAZ/0203POOS/07  
Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88  
Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz

Egz. nr 1, 2

Płock 2013.07

PERN „Przyjaźń” SA  
09-410 Płock, ul. Wyszogrodzka 133  
Biuro Utrzymania Ruchu  
Dział Planowania i Przygotowania Remontów

Załącznik do pisma  
z dnia 12.09.2013  
znak WK/PK-5117-268/1381/13

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 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.

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

Istniejąca droga gminna - odcinek przewidziany do przebudowy, posiada nawierzchnię gruntową.

Droga przebiega od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 575 do skrzyżowania z drogą gminną nr 311202.

Korona drogi nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego.

Na całym obszarze drzewa i krzewy poza granicami pasa drogowego.

Pod drogą przebiega rurociąg PERN. Rurociąg biegną na głębokości około 1,0m – zgodnie z danymi z mapy.

### 3. Stan projektowany.

#### 3.1. Zakres robót.

Rzeczywisty początek robót to km 0+000 to krawędź drogi woj. nr 575, odcinek w obrębie ropociągów km 0+170, dalszy zakres wg opracowania dla drogi gminnej. Nawierzchnia drogi bitumiczna na podbudowie z kruszywa łamanego. Rurociąg naftowy zostanie zabezpieczony rurą ochronną na długości 5,0m. Droga mieści się w istniejącym pasie drogowym.

#### 3.2. Dane wyjściowe.

Parametry do projektowania drogi gminnej wynikające z rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- droga dojazdowa klasy „D”,
- długość projektowanej drogi 2613,72m,
- szerokość jezdni od 3m do 3,5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m (do granicy pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych
- linie rozgraniczające drogę szer. 15m,

### 3.2.1. Przebieg w planie i profilu.

Na całej długości droga przebiega po istniejącym pasie drogowym, zachodzi częściowa potrzeba dokonywania poszerzeń pasa.

Roboty ziemne ograniczone do poprawy profilu poprzecznego i podłużnego istniejącej nawierzchni gruntowej, droga przebiega na przeważającym odcinku po terenie lekko pochyłym.

### 3.2.2. Konstrukcja nawierzchni jezdni bitumicznej.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w nawiązaniu do parametrów dróg istniejących. Przekrój szlakowy na całym odcinku, rowy nie występują – brak miejsca, w obrębie grunty piaszczyste, przepuszczalne.

Konstrukcja podstawowa nawierzchni:

- warstwa ścieralna AC11S 50/70 grub. 3cm,
- warstwa wiążąca AC22W 35/50 grub. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15cm /mieszanka optymalna 0/31,5,
- istniejące podłoże gruntowe,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

### 3.3. Sposób zabezpieczeń

- Rurociąg naftowy zabezpieczony zostanie rurą osłonową stalową, szczelną DN 450 mm dla rurociągu r.n.A250 na długości 5,0m.
- Wloty rur zabezpieczone zostaną dwustopniowo z zastosowaniem masy plastycznej uszczelniającej oraz opasek zamykających termokurczliwych CSEM-

F-760/270-600 dla rurociągu r.n.A.400 oraz CSEM-F-540/180-425 dla rurociągu r.n.A250.

- Pomędzy rurociągiem a rurą osłonową zastosowane będą płozy dystansowe RACI typ M po 5 szt.. Płozy ustawione będą co 1m, a skrajne znajdować się będą w odległości 0,5m od końca rury osłonowej.
- Dla rurociągu po jednej stronie drogi ustawione zostaną słupki kontrolno-pomiarowe (z doprowadzonymi przewodami pomiarowymi od rury produktowej i osłonowej rurociągu), zaś po drugiej stronie drogi ustawione zostaną słupki oznacznikowe.
- Przed założeniem rur ochronnych zbadany zostanie stan techniczny izolacji na rurociągach oraz wykonana zostanie ewentualna wymiana izolacji (czynność ta zostanie wykonana przez służby PERN).
- Nawierzchnia projektowanej drogi znajdować się będzie w odległości 1,0m od górnej warstwy rury ochronnej rurociągu
- Wykonane zostaną wykopy kontrolne w celu ustalenia rzeczywistych rzędnych posadowienia istniejących rurociągów.
- Powyższe roboty zabezpieczające wykonać pod nadzorem przedstawiciela PERN „Przyjaźń” S.A., termin rozpoczęcia prac uzgodnić telefonicznie min. 7 dni przed planowanym rozpoczęciem robót.
- Roboty drogowe w strefie bezpieczeństwa rurociągów (w odległości 20m od osi każdego rurociągu) wykonać z zachowaniem szczególnej ostrożności pod nadzorem przedstawiciela PERN „Przyjaźń” S.A..
- Koszty związane z zabezpieczeniem rurociągów ponosi inwestor.
- Szczegóły rozwiązań zabezpieczeń pokazano na rys 4.0/1..

### 3.4. Odwodnienie

Z całego odcinka wody odprowadzane będą na pobocza i przyległy teren – w podłożu grunty piaszczyste, w otoczeniu brak zbiorników wodnych i rowów.

### 3.5. Organizacja ruchu

Projektowana droga będzie ciągiem bitumicznym od drogi krajowej do innej drogi gminnej, brak po trasie dróg o nawierzchni twardej, nie zachodzi konieczność dodatkowego oznakowywania drogi. Droga odbywał się będzie tylko ruch lokalny do przyległych do drogi działek, brak transportu ciężkiego. Na skrzyżowaniach z drogą wojewódzką i gminną ustawione zostanie znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o

rzeczywistej masie całkowitej ponad 10t" dla pojazdów wjeżdżających na projektowaną drogę.

**4 Termin przystąpienia do robót – czerwiec 2014 r.**