

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 BUDOWLANY

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ G49

działka nr: 249/1, 249/2, w obrębie Grzybów, gm. Słubice
od km 0+006,4 do km 0+827 km

Inwestor: Gmina Słubice, pow. płocki

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Projekt zagospodarowania terenu	2-4	
2.	Projekt architektoniczno - budowlany	5-9	
3.	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego	10-15	
4.	Opinia techniczna nr 159297 UM DNIł w Warszawie	16-17	
5.	Opinia TP SA	18-19	
6.			
7.			
8.			
RYSUNKI			
11	Orientacja	37	
12	Projekt zagospodarowania terenu	38-39	2.0/1
13	Przekroje normalne	40-43	3.0/3
14	Profil podłużny	44-45	4.0/1
15	Oryginały map do celów projektowych (w egz. nr 1)	46-49	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz
 Sprawdził: mgr inż. Zenobia Skutnik upr. drog 46/91

Egz. nr 4,

Płock 2012.09

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- część opisowa -

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej w miejsc. Grzybów, gm. Słubice o długości 820,60 m.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze rozproszonej zabudowy zagrodowej. Początek opracowania to krawędź jezdni drogi woj. Nr 575, koniec w km 0+827 na działce 249/2

Istniejące uzbrojenie:

- sieć telefoniczna podziemna, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci telefonicznej,
- sieć energetyczna nadziemna, słupy energetyczne poza granicami pasa drogowego,
- wodociąg gminny, głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,

Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga nie jest okopana rowami, w otoczeniu grunty piaszczyste, klasa V i VI.

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi około 6 m.

Droga o nawierzchni gruntowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie i w profilu. Korony drogi działek 249/1 i 249/2 nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi, mieści się w granicach pasa drogowego.

Oznakowanie pionowe i poziome nie występuje na terenie objętym opracowaniem.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Opracowanie do zgłoszenia obejmuje tylko:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 820,6m i szer. 5,0 i 3,0m,
- uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym 0/31,5mm, o szer. 2 x 0,5m,

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 decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego:

- droga gminna o numerze G-46
- długość projektowanej drogi 820,6m,
- szerokość jezdni 5,0 i 3,0m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m, ewentualnie do granicy pasa drogowego

- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 1,
- szerokość pasa drogowego, obecni w granicach istniejących działek drogowych, docelowo 15m,
- linie rozgraniczające drogi po granicy działek drogowych,

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na przyległy teren (działka drogowa), droga nie jest okopana rowami.

Drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie ma potrzeby ich wycinki.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Słubice (dz. nr **249/1, 249/2,**).

Nie jest objęty wystąpieniem o pozwolenie na przebudowę:

- odcinek w granicach pasa drogowego DW575 o l=6,4m, odrębne wystąpienie do UW Delegatura w Płocku,
- odcinek na działce nr 250 oraz 230/3 i 230/4, grunty prywatne.

3.1. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni od 0+006,4 do 0+820,6:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W 35/50 gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 10cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%,
- pobocza i zjazdy z kruszywa łamanego 0/31,5mm 2x0,5m

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- | | |
|---|---------------------------------|
| • Długość drogi o naw. bitumicznej | 820,6 m, |
| • Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej | około 3,0 tys. m ² , |

5. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Teren inwestycji znajduje się poza granicami terenów górniczych.

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

Inwestycja realizowana będzie na terenie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują przepisy rozporządzenia nr 14 woj. Mazowieckiego z dnia 27.07.2006r., 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 jest Dolina Środkowej Wisły

kod PLB140004 – położona w odl. około 2km od terenu robót. Inne obszary chronione to Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy (35km), Dolina Skrzy Lewej kod PLH 140051 (60km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH 140029 (10km) oraz Kampinowski Park Narodowy (30km).

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

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,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

8. INNE KONIECZNE DANE

Występują roboty proste takie jak:

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

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY -opis techniczny-

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych
- 1.2. 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.)
- 1.3. Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- 1.4. Uzgodnienia branżowe.
- 1.5. Obowiązujące przepisy i normy.
- 1.6. Decyzja nr 6/2012 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 10.08.2012r

2. STAN ISTNIEJĄCY

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze rozproszonej zabudowy zagrodowej. Ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji *przez istniejące zjazdy oraz w każdym dowolnym miejscu – droga bez rowów w poziomie przyległego terenu. Zapewniony jest pełen dostęp na działki przyległe z drogi.*

Na całej długości droga przebiega po istniejącym pasie drogowym, nie wchodzi w kolizję z gruntami prywatnymi. Droga o nawierzchni gruntowej grubości około 30cm, posiada ustabilizowany przebieg w terenie przy szerokości pasa drogowego około 6m. Teren inwestycji pochyły o rzędnych od około 71,5 m npm do około 69 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren.

Granica pasa drogowego biegnie po granicach działek przyległych do drogi, szerokość pasa drogowego wynosi około 6m.

Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren, droga nie jest okopana rowami.

Brak oznakowania pionowego i poziomego.

Droga biegnie po gruntach Gminy Słubice, początek skrzyżowanie z DW575, koniec to granica z działką 250

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Dane wejściowe

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz

uzgodnieniami z inwestorem (decyzja nr 2/2011 o ustaleniu inwestycji celu publicznego), droga została zakwalifikowana do dróg gminnych.

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem i zgodne z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

- droga gminna
- długość projektowanej drogi 820,6m,
- szerokość jezdni 5,0 i 3,0m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 2x0,5m z *kruszywa łamanego 0/31,5mm grub. 8cm*
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 1,
- szerokość pasa drogowego obecnie w granicach istniejących działek drogowych, docelowo 15m,
- linie rozgraniczające drogi po granicy działek drogowych,

Szerokość pasa drogowego wynosi około 6m. Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dodzielania gruntów.

Drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego, nie ma potrzeby ich wycinki.

3.2. Zakres robót

Zakres robót obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 820,6 i szer. 5,0 i 3,0m,
- uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym o szer. 2 x 0,5m,

3.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej G49 w miejsc. Grzybów składa się:

- odcinek w granicach pasa drogowego DW575 o l=6,4m, odrębne wystąpienie do UW Delegatura w Płocku,
- km od 0+006,4 do 0+827, projektowana nawierzchnia bitumiczna,
- odcinek na działce nr 250 oraz 230/3 i 230/4, grunty prywatne.

Przebieg projektowanej drogi został dostosowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótki odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na projekcie zagospodarowania terenu - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie z niezbędnym wyniesieniem dla wykonania konstrukcji i nadania odpowiednich spadków. *Zjazdy na działki w dowolnym miejscu – droga w poziomie terenu, spełniony jest wymóg zapewnienia dojazdu zgodnie z ustawą o drogach publicznych (Dz.U. nr 19 poz. 115 art. 29). Zjazdy nie są tematem opracowania, wykonywane będą po pozyskaniu gruntów. Obecna szerokość pasa drogowego nie pozwala na wykonanie rowów.*

3.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W 35/50 gr. 5cm,

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 10cm, lokalne wyrównanie i wzmocnienie podbudowy,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

3.5. Odwodnienie

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (działka drogowa), droga nie jest okopana rowami. W otoczeniu grunty piaszczyste, brak cieków i stawów. Droga i tereny rolne nie są zmeliorowane.

3.6. 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 wzmacniania 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.

3.7. Organizacja ruchu.

Stałą organizację ruchu pokazano na planie zagospodarowania terenu.

4. BILANS ROBÓT

długość drogi o naw. bitumicznej :	820,6 m,
powierzchnia drogi o naw. bitumicznej	około 3,0 tys. m ² ,

5. KOLIZJE I UZGODNIENIA

5.1. Kolizje:

- podziemna sieć telefoniczna – poza terenem robót, przejście pod drogą w rurze ochronnej, roboty prowadzone będą w odl. Pionowej około 0,5m nad kablem co zapewnia, że kabel nie zostanie uszkodzony w trakcie robót,
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza granicami pasa drogowego, nie występuje więc możliwość uszkodzenia sieci energetycznej,

- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. Plantowanie terenu pod drogę do 0,1m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót,

5.2. Uzgodnienia:

- Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej – zgodnie z rozporządzeniem MRRiB z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej, § 8.2. „uzgodnień w pasie drogowym lub liniach rozgraniczających drogi dokonuje się w oparciu o przepisy o drogach publicznych, a także o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”, w związku z powyższym dla planowanej inwestycji opinia ZUDP nie jest wymagana,
- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Ddzielenia gruntów – nie przewiduje się podzielenia z gruntów prywatnych,

6. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

Inwestycja realizowana będzie na terenie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują przepisy rozporządzenia nr 14 woj. Mazowieckiego z dnia 27.07.2006r., 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 jest Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 – położona w odl. około 2km od terenu robót. Inne obszary chronione to Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy (35km), Dolina Skrwy Lewej kod PLH 140051 (60km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH 140029 (10km) oraz Kampinowski Park Narodowy (30km).

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

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,
- z drogi korzystać będą tylko mieszkańcy, droga po całkowitym zakończeniu przebudowy pozostanie drogą lokalną, brak przesłanek wzrostu jej znaczenia poza poprawą warunków komunikacyjnych mieszkańców.

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, gdy pobocza wąskie doprowadzić „rynną” do poboczy,
- 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.

7. OCHRONA KONSERWATORSKA

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza strefą objętą ochroną konserwatorską.