

USŁUGI PROJEKTOWE s.c.

drogi, ulice, organizacja ruchu

inż. Franciszek Rytwiński tel. 266-87-64, 0601 86-87-78

ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock

NIP 774-27-49-470

**PROJEKT BUDOWLANY
ODBUDOWY DROGI POWIATOWEJ
nr 6915W Wymyśle Polskie – Nowosiadło – Piotrkówek –
Hów na terenie gminy Hów km 0+000 - 0+780
działka nr 36, 222 pow. Sochaczew**

Inwestor: Powiat Sochaczewski

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

Egz. nr 3

Płock 03. 2011

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. Ustawa z dnia 11 sierpnia 2001r o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działań żywiołu (Dz.U. z dnia 14.08.2001r nr 84 poz. 906)
- 1.6. Obowiązujące przepisy i normy.

2. Stan istniejący.

Istniejąca droga powiatowa - odcinek przewidziany do odbudowy, posiada nawierzchnię żwirową na całym odcinku. Na całym odcinku droga ma ukształtowany przebieg w planie i profilu, na całym odcinku nie mieści się w pasie drogowym którego szerokość wynosi około 12,0m.

Początkiem i końcem opracowania są końcówki istniejącej nawierzchni bitumicznej, o szerokości jezdni 4,50m, pobocza gruntowe.

Istniejąca droga w wyniku powodzi w maju i czerwcu 2010r została zamulona, a w związku z poruszaniem się po niej pojazdów o nienormatywnym obciążeniu w stosunku do nośności nawierzchni i całkowicie zniszczona. Podniesiony stan wód gruntowych połączony z licznymi rozlewiskami spowodował dalszą degradację drogi. Przywrócenie stanu sprzed powodzi wymaga znacznych środków finansowych a praktycznie konieczność budowy jej od nowa.

W granicach działek brak jest przeszkód naturalnych i sztucznych, drzewa poza pasem drogowym .

Obszar o zabudowie zagrodowej rozproszonej, w otoczeniu pola uprawne i sady.

Równolegle do drogi, głównie poza rowem z przejściami poprzecznymi, uzbrojenie podziemne i nadziemne:

- wodociąg gminny ,
- kable telefoniczne,
- napowietrzne linie energetyczne i telefoniczne,

W km 0+510 przepust do oczyszczenia, rowy przydrożne do odmulenia.

Wjazdy do posesji i na pola gruntowe, są bez przepustów.

2.1. Warunki geotechniczne.

W wyniku podjętych w przeszłości działań zmierzających do wykonania tej drogi teren został podwyższony jak wynika z badań gruntowych:

- do głębokości 0,3-0,7m nasyp piaszczysty z glębą i kamieniami, są to warstwy żwirowo piaszczyste, dotychczasowa nawierzchnia żwirowa przeznaczona na podbudowę. Z uwagi na swoją niejednorodność warstwa ta jest traktowana przez geologa jako „niebudowlane nasypy piaszczyste”,
- poniżej pyły piaszczyste i gliny piaszczyste

Stan tych warstw – twardoplastyczne o $I_L=0,2$. Wód gruntowych nie nawiercono.

3. Stan projektowany.

3.1. Zakres robót.

Początek robót km 0+000 to jest krawędź istniejącej nawierzchni bitumicznej , koniec km 0+780 początek krawędzi naw. bitumicznej wykonanej w latach ubiegłych.

3.2. Dane wyjściowe.

Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne oraz po uzgodnieniu w ZDP w Sochaczewie, droga powiatowa została zakwalifikowana do klasy „Z” – zbiorcza .

Parametry przyjęte do projektowania uzgodnione z inwestorem:

- klasa „Z”,
- prędkość projektowa 60km/h,
- szerokość w liniach rozgr. – 12,0 m /jak stan istniejący/,

- jezdnia szer. 4,5 m,
- pobocza 2x1,0m na całym odcinku,
- rowy obustronne do odtworzenia

3.2.1. Przebieg w planie i profilu.

Na całej długości droga przebiega istniejącym pasem drogowym, nie zachodzi potrzeba dokonywania poszerzeń pasa.

Roboty ziemne sprowadzają się do:

- odmulenia pasa drogowego,
- wykonania wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni,
- odmulenia i odtworzenia rowów przydrożnych i przepustów pod zjazdami i drogą.

3.2.2. Konstrukcja nawierzchni jezdni, rys. nr 3.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w nawiązaniu do kategorii ruchu (KR1) z uwzględnieniem ruchu istniejącego. Nasyp żwirowo-piaszczysty w stanie twaroplastycznym przejmuje rolę warstwy odcinającej, nie należy tej warstwy spulchniać aby nie zmieniać jej stanu.

Konstrukcja podstawowa nawierzchni:

- warstwa ścieralna, BA 0/12,8, D-50 grub. 4cm,
- warstwa wiążąca, BA 0/12,8 D-50, grub. 5cm,
- wzmocnienie istniejącej podbudowy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie grub. 15 cm / mieszanka optymalna 0/31,5
- istniejące podłoże żwirowo-piaszczyste.

Zjazdy indywidualne:

- wzmocnienie istn. nawierzchni gruntowej kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie grub. 10 cm,
- istniejące podłoże żwirowo-piaszczyste.

Rowy bezodpływowe, przepusty rurowe betonowe fi 400mm z ściętymi końcami.

skrzyżowania z drogami gminnymi (w granicach pasa drogowego drogi powiatowej)

- warstwa ścieralna, BA 0/12,8, D-50 grub. 4cm,
- warstwa wiążąca, BA 0/20, D-50, grub. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm

/ mieszanka optymalna 0/31,5

- istniejące podłoże żwirowo-piaszczyste.

pobocza:

- wzmocnienie pobocza żwirowego kruszywem łamanym 0/31,5 stabilizowanym mechanicznie grub. średni o 8 cm, szerokość 0,5m
- pobocze żwirowo-piaszczyste, szer. 1,0

zadrzewienie: nieliczne drzewa są poza koroną drogi, na przeciwskarpie, nie zachodzi konieczność usunięcia krzaków i drzew.

3.4. Odwodnienie

Wody odprowadzane będą do bezodpływowych rowów przydrożnych, na całym odcinku – w podłożu i otoczeniu grunty piaszczyste.

3.5. Organizacja ruchu.

Przebudowywany odcinek jest w ciągu już istniejącym, pełne oznakowanie w Piotrkówku i w Władysławowie.

Organizacja ruchu jest odrębnym opracowaniem.

3.6. Ochrona środowiska

Zgodnie z ustawą z dnia 11 sierpnia 2001r – o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działań żywiołu w nawiązaniu do rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko odbudowa drogi w rozumieniu art.4 pkt 17 ustawy o drogach publicznych nie wymaga sprządzenia „decyzji środowiskowej”.

Droga na całej długości posiada ustabilizowany przebieg, posiada nawierzchnię żwirową, drzewa są na krawędzi pasa drogowego, za rowem, i nie będzie ich wycinki. Szerokość pasa drogowego 10,0m, szerokość istniejącej nawierzchni gruntowej 5,0m.

Nie wchodzi w rachubę zmiana przebiegu drogi z uwagi na uwarunkowania w terenie i sens ponoszenia dodatkowych nieuzasadnionych kosztów.

Droga utwardzana będzie bez zmiany przebiegu w terenie, bez zanieczyszczania środowiska, używane materiały na podbudowę – kruszywo naturalne, nawierzchnia bitumiczna. Ilość wody użytej do zagęszczania uzależniona jest od stanu wilgotności podbudowy, energia elektryczna, gaz, itp. nie będą używane. Ilości paliwa uzależnione są od norm technologicznych maszyn i pojazdów. Droga już istnieje i nie ma wpływu na obszar chronionego krajobrazu, ona jest wpisana w krajobraz.

Efektom ewentualnego postępowania będzie brak przesłanek dla konieczności sporządzenia raportu oddziaływania drogi na środowisko.

4. Bilans robót:

Długość odcinka	0,7 km,
Powierzchnia jezdni	3,1 tyś. m ² ,

5. Termin przystąpienia do robót: maj 2011r

.

opracował:
inż. F Rytwiński

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI			
		strona	nr rys.
I. CZĘŚĆ OPISOWA			
1.	Zaświadczenia i oświadczenia	1÷6	
2.	Opis techniczny	7-12	
3.	Plan bioz	13	
4.	Zestawienie zjazdów	14-16	
5.	Tabela robót ziemnych	17	
6.	ZUD	18-19	
7.	Uzgodnienie z TP SA	20	
8.			
9.			
II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA			
1.	Orientacja		1
2.	Projekt zagospodarowania terenu		2
3.	Przekroje normalne		3
4.	Profil podłużny		4
5.	Przekroje poprzeczne		5
6.	Zjazd indywidualny		6

