

USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński tel. FR- 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

**Remont drogi gminnej w miejsc. Głowczyn
gmina Mała Wieś,
odcinek o długości 975,0 m**

działka nr: 141908_2.0010.66, 115,

w obrębie ew. Głowczyn, jedn. ewid. Mała Wieś

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

	ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		
		strona	nr rys.
1.	Opis techniczny		
2.			
	RYSUNKI		
4.	Orientacja		1
5.	Projekt zagospodarowania terenu 1:500		2
6.	Przekrój normalny		3
7.			

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

Płock 11. 2022

Egz. nr 1

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Celem niniejszego opracowania jest remont podbudowy tłuczniowej drogi gminnej na długości 975,0 m w miejsc. Głównych.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Odcinek objęty remontem przebiega przez wieś, obszar zabudowany, gospodarstwa po obydwu stronach drogi. Odcinek prosty, podbudowa tłuczniowa, żwirowa i z gruzu budowlanego o szerokości około 5,0 – 6,5m. Pobocza gruntowe, odwodnienie na przyległy teren – występują lokalnie jeszcze rowy przydrożne. Droga wyniesiona nad teren o około 30cm.

Nie występują wykopy ani nasypy, nie wystąpi więc możliwość uszkodzenia infrastruktury podziemnej. Słupy energetyczne są poza strefą robót. Jest to układ istniejący, funkcjonujący kilkadziesiąt lat. Brak miejsca na zmiany.

Obszar o zabudowie siedliskowej, rozproszonej. Na całej długości droga przebiega po istniejącym śladzie.

Nie zachodzi konieczność wycinki drzew, aktualna ilość zjazdów wystarczająca do obsługi gospodarstw i dojazdu, dodatkowe zjazdy nie są planowane.

Linia energetyczna, napowietrzna zlokalizowana jest na gruntach prywatnych, nie wchodzi w kolizję z drogą. Linie kablowe telefoniczne są na gruntach prywatnych, nieliczne przejścia poprzeczne pod drogą. Z uwagi na to, że remont ogranicza się do naprawy podbudowy przez ułożenie warstwy destruktu bitumicznego, nie zachodzi możliwość ich uszkodzenia.

2a. Warunki gruntowo – wodne

Na podstawie wizji w terenie i badań gruntowych makroskopowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania budowli rodzaj warunków gruntowych określa się jako proste – grunty jednorodne genetycznie, poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych; a kategorię geotechniczną jako pierwszą – wykopy do 60cm, nasypy do 50cm.

Zgodnie z MTiGM z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nr 430, załącznik nr 4, grupa nośności G1 są to warunki dobre dla wykonania bezpośrednio na gruncie, bez wzmacniania podłoża lub stosowania warstw odsączających.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

3.1. Zakres robót.

Zakres robót obejmuje:

- wyprofilowanie i wyrównanie z zagęszczeniem istniejącej podbudowy o szerokości 4,50-5,0m na całym odcinku,
- ułożenie warstwy wzmacniającej i wyrównującej z destruktu bitumicznego na przygotowanym podłożu .
- uporządkowanie terenu po robotach drogowych.

Nowe zjazdy nie będą wykonywane, geometria istniejących pozostaje bez zmian, nie będą wykonywane także pobocza gruntowe.

3.2. Konstrukcja podbudowy:.

na odcinku robót:

- warstwa wzmacniająca i wyrównawcza z destruktu bitumicznego, grub. 10 cm, na szerokości 4,50m (przyszła jezdnia szer. 4,0m + pobocza z destruktu 2x0,25m, oraz gruntowe po 0,5m), z wykonaniem podwójnego powierzchniowego utwardzenia emulsją asfaltową.

ALTERNATYWA:

- warstwa wiążąco wzmacniająca z BA AC16W grub. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa kamiennego łamanego 0/31,5 mm, grub 8 cm,
- istniejąca podbudowa

Zjazdy zwykle wzmocnienie, z kruszywa łamanego 0/31,5mm, grub. 10 cm, mieszczą się w granicach pasa drogowego.

3.4. Roboty ziemne

Nie występują

3.5. Przebieg w planie i profilu.

Przebieg drogi jak i profil pozostaje bez zmian.

3.6. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych pozostaje bez zmian, poprzecznie na utwardzone pobocza drogi a następnie spływ na pas drogowy. Nie będzie negatywnego oddziaływania drogi na przyległe działki. Rowy nowe nie będą

wykonywane. Destrukt bitumiczny jest bardzo porowaty, chłonny, praktycznie nie odprowadza wody z swojej powierzchni.

Na odcinku robót, pod podbudową – w korpusie drogi, w km +112 i +931 zlokalizowane są przepusty rurowe pozwalające na przemieszczanie nadmiaru wód opadowych z jednej strony drogi (z pól) na drugą. Przepusty wymagają odmulenia.

3.7. Kolizje

Na przedmiotowy terenie uzbrojenie podziemne (wodociąg) oraz linie elektryczne – napowietrzne nie kolidują z projektowaną drogą, nie zmienia się niweleta drogi. Linie napowietrzne przebiegają w pasach drogowych i po gruntach prywatnych.

- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza pasem drogowym, na gruntach prywatnych, lokalizacja bez zmian, brak miejsca na ich przeniesienie, nie występuje możliwość uszkodzenia słupów przy zachowaniu ostrożności w trakcie rozkładania masy bitumicznej. 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 izolowanych 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.
- kabel telefoniczny poza pasem drogowym, sporadycznie przechodzi pod jezdnią, jest w rurach ochronnych. Z uwagi na **niewystępowanie robót ziemnych** nie zachodzi potrzeba uzgadniania robót z ORANGE Polska, kabel jest zagłębiony o około 0,8-1,0m ppt, nie ma możliwości jego naruszenia.

4. Zestawienie powierzchni:

Długość łączna

975,0 mb

Powierzchnia jezdni

ok, 4,7tyś. m²,

5. Dane dotyczące ochrony zabytków – nie dotyczy**6. Wpływ eksploatacji górniczej – nie podlega****7. Informacja o zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu**

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko – zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów nr 1397 z dnia 9 listopada 2010r. „w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko” §3.1 p. 62 do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. Ustawa z dnia 03.10.2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w rozdz. 3 art. 71 podaje uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, natomiast w rozdz. 5 art. 96 określone zostały zasady i sposób sporządzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

Planowany zakres robót ogranicza się do działki wymienionej na str. tytułowej i nie oddziałuje na inne działki.

W wyniku przebudowy drogi poprawią się warunki komunikacyjne, wzrośnie bezpieczeństwo pieszych i pojazdów.

Inwestycja jest położona poza obszarem chronionym na podstawie przepisów o ochronie przyrody,

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza terenami wymagającymi szczególnej ochrony konserwatorskiej.

Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi lub zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych, w związku z czym nie nakłada się żadnych dodatkowych wymagań.

9. Opis robót.

Występują roboty proste takie jak:

- podbudowy w technologii tradycyjnej, konstrukcje nieskomplikowane.

Roboty prowadzone będą głównie przy użyciu sprzętu mechanicznego to jest: równiarek, zagęszczarek i rozkładarki do masy bitumicznej. Transport samochodami wywrotkami z oplanieczoną skrzynią ładunkową.