

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

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ RELACJI CYBULIN-KIEŁTYKI

działka nr: 49, 45 (obręb Cybulin)
w miejsc. Cybulin, gm. Bodzanów,
pow. Płocki, woj. Mazowieckie
długość odcinka 0,407 km

Inwestor: Gmina Bodzanów
ul. Bankowa 7, 09-470 Bodzanów

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-8	
2.	Uzgodnienie z TP SA	9-12	
3.	Uzgodnienie z ZDP w Płocku	13-16	
RYSUNKI			
4.	Orientacja	17-17	
5.	Plan sytuacyjny	18-18	2.0
6.	Przekroje normalne	19-19	3.0
7.	Profil podłużny	20-20	4.0
8.	Oryginały map (w egz. nr 1)	21-22	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
 Asystent: inż. Tomasz Dudkiewicz

Egz. nr 1, 2

Płock 2015

- CZĘŚĆ OPISOWA -

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000,
- 1.2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 1999r. z późniejszymi zmianami).
- 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.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej relacji Cybulin-Kiełtyki w miejsc. Cybulin, gm. Bodzanów o długości 407 m.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych i zabudowy rolniczej. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji.

Droga gminna o nawierzchni tłuczniowej, 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 wynosi od około 7,5m do około 8,5m. Teren inwestycji płaski o rzędnych od około 125.50 m npm do 127.00 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego), droga bez rowów. Na całym obszarze drzewa i krzewy w granicach pasa drogowego.

Początek opracowania to droga powiatowa nr 2952W o nawierzchni bitumicznej szerokości 6m w dużej części okopana obustronnymi rowami, brak rowu w obrębie skrzyżowania z drogą gminną. Koniec opracowania to dalszy ciąg drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej szerokości 4,5m.

Istniejące uzbrojenie:

- wodociąg gminny, na terenach prywatnych poza pasem drogowym, z poprzecznym przejściem pod projektowaną drogą,
- sieć telekomunikacyjna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym, z poprzecznym przejściem pod projektowaną drogą, w trakcie realizacji uwzględnić zalecenia właściciela sieci,
- napowietrzna sieć energetyczna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania drogi gminnej:

- droga klasy „D” - dojazdowa,
- długość projektowanej drogi 407m,
- szerokość jezdni 5m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy 0,75m (w granicach pasa drogowego),
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 8,5m,
- linie rozgraniczające drogę docelowo szer. 15m,

Na całym obszarze drzewa i krzewy w granicach pasa drogowego, nie kolidują z inwestycją.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Bodzanów (dz. nr 45) oraz Zarządu Dróg Powiatowych w Płocku (dz. nr 49).

4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 407m i szer. 5m,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego,
- ułożenie i zaczopowanie przepustu PVC Φ 400mm pod włączeniem do drogi powiatowej do czasu wykonania rowu przydrożnego wzdłuż drogi powiatowej w obrębie skrzyżowania z drogą gminną,
- zabezpieczenie kabla telekomunikacyjnego rurami ochronnymi.

4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej relacji Cybulin-Kiełtyki składa się z jednego odcinka:

- km od 0+000 do 0+407, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 5m,

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótkich odcinków prostych i łuków poziomych, wpisanych 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.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni jezdni km od 0+000 do 0+407:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC22W 35/50 gr. 5cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. do 10cm,
- istniejąca nawierzchnia tłuczniowa gr. 15cm,

- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocza drogi w granicach pasa drogowego (działka drogowa) bez spływu na działki sąsiednie, a następnie przez wsiąkanie i odparowanie.

Umieszczenie przepustu pod projektowanym włączeniem drogi gminnej do drogi powiatowej nie służy do kształtowania zasobów wodnych, ani do korzystania z nich i nie stanowi przebudowy rowu (brak rowu w obszarze skrzyżowania), a zatem nie podlega art. 122 Prawa Wodnego. Umieszczenie przepustu nie zmienia istniejącego stanu gospodarowania zasobami wodnymi w obrębie projektowanego zjazdu.

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 jednorodne genetycznie i litologicznie, nie występują wykopy ani nasypy, brak przeciwwskazań 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.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- Długość drogi o naw. bitumicznej 407 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 1,8 tys. m²,

6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

6.1. Kolizje:

- sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr. 64490/TODDRRU/P/2015.
- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne poza pasem drogowym na gruntach prywatnych, nie występuje więc możliwość uszkodzenia słupów. 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 sieci energetycznej od projektowanej nawierzchni drogi wynosić będzie 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.

- wodociąg gminny - głębokość zagłębienia około 2m ppt. wykopy pod drogę do 0,5m ppt nie występuje więc możliwość uszkodzenia wodociągu w trakcie prowadzonych robót.

6.2. Uzgodnienia:

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 5 czerwca 2014r. o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji „Sytuowanie projektowanych sieci uzbrojenia terenu na obszarach miast oraz w pasach drogowych na terenie istniejącej lub projektowanej zwartej zabudowy obszarów wiejskich, uzgadnia się na naradach koordynacyjnych organizowanych przez starostę”, ponadto zgodnie z art.2.11. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „sieć uzbrojenia terenu – rozumie się przez to wszelkiego rodzaju nadziemne, naziemne i podziemne przewody i urządzenia: wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, ciepłne, telekomunikacyjne, elektroenergetyczne i inne, z wyłączeniem urządzeń melioracji szczegółowej, a także podziemne budowle, jak: tunele, przejścia, parkingi, zbiorniki itp.” w związku z powyższym dla planowanej inwestycji koordynacja nie jest wymagana.
- Wycinka drzew i krzewów – nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów,
- Działienia gruntów – nie przewiduje się działień z gruntów prywatnych,
- Zarząd Dróg Powiatowych w Płocku – uzgodnienie projektu pismem nr ZDP.T.430/67/2015.

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 nie ma potrzeby sporządzania decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami cennymi przyrodniczo, 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 8 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 (9km), Puszcza Kampinoska kod PLC140001 (19km) oraz Uroczyska Łąckie kod PLH 140021 (28km).

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 zapora 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,
- ułożenie i zaczopowanie przepustu,
- zabezpieczenie kabla telekomunikacyjnego rurami ochronnymi.

Technologia robót:

- zabezpieczanie rurami ochronnymi poprzecznego przejścia sieci telekomunikacyjnej,
- ułożenie i zaczopowanie przepustu,
- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni tłuczniowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- uzupełnienie poboczy gruntem.

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 przyźnie 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 – od listopada 2015 r.