

# USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE

inż. Franciszek Rytwiński tel. FR- 601 86-87-78; DT-604 445 615  
 ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 Płock  
 NIP 774-108-58-03; e-mail:rondofr@poczta.onet.pl

## MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA

**Przebudowa drogi gminnej nr 291209W, wraz z remontem, ul. Klonowa  
 w miejsc. Słupno, gmina Słupno o długości 1.124,50km**

**działka nr: 126/23, 126/20, 126/44, 125/29, 127, 143/1, 142/1, 123/1, 122/2,  
 121/6, 122/42, 119/62, 118/4, 129/4, 117/1, 128, 109 w obrębie nr  
 0017 Słupno, jedn. ewid. Słupno**

**Inwestor: Wójt Gminy Słupno,  
 ul. Miszewska  
 09-472 Słupno**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA		strona	nr rys.
1.	Opis techniczny		
2.	Uzgodnienie z ZDP w Płocku nr ZDP.T.430/06/2018		
3.			
RYSUNKI			
4.	Orientacja		
5.	Projekt zagospodarowania terenu 1:500		1
6.	Przekrój normalny		2
7.	Profil podłużny		3
8.			
9.			

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

**Płock 02. 2018**

**Egz. nr ..**

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Przedmiot opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa z remontem ul. Klonowej w Słupnie na odcinku od drogi powiatowej nr 2952W, odcinek prosty o długości 1124,50 m, o nawierzchni bitumicznej, wraz z odcinkowym poszerzeniem do szerokości 5,0m, na całej długości.

#### 1.1. Podstawa opracowania.

- Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000, aktualna do celów projektowych.
- 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.).
- Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Ulic – Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej - Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych – Warszawa 1990r.
- Obowiązujące przepisy i normy.

### 2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Charakterystyka terenu:

Droga położona jest w terenie zabudowanym, długość odcinka 1124,50m , teren o spadku w kierunku drogi powiatowej. Droga gminna posiada ustabilizowany przebieg w terenie przy szerokości pasa do 14,0 m. Nawierzchnia bitumiczna, zadrzewienie – drzewa nie występują. Obszar o zabudowie siedliskowej, rozproszonej. Na całej długości jezdni przebiega po istniejącym śladzie drogowym.

Początek wystąpienia o pozwolenie na przebudowę km 0+000, jest to krawędź jezdni drogi powiatowej nr 2952W, koniec w km 1+124,50, to jest koniec odcinka prostego, skrzyżowanie w kierunku Szelig i ul. Kasztanowej.

Charakterystyka istniejącej jezdni:

- od km 0+000 do km 0+030 szer. jezdni 6,0 na włączeniu do DP i 5,0 w +030, nie wymaga poszerzeń,
- +030 - +100 szer. 4,8 do 4,9m, konieczność poszerzenia lewej krawędzi do 5,0m (10-20cm),
- +100 - +150 szer. 5,0m,

- +150 - +220 szer. 4,8 do 4,9m, konieczność poszerzenia lewej krawędzi do 5,0m (10-20cm),
- +220 - +750 szer. 5,0m,
- +750 - +1124,50 szerokość zmienna od 4,2 do 5,0m, poszerzenie lewostronne do szer. 5,0m

Ulica o przekroju szlakowym, lokalnie jednostronny chodnik. Odwodnienie z drogi na istniejący teren oraz do kanalizacji deszczowej przy DP.

Nawierzchnia istniejąca lekko wyniesiona nad teren.

Aaktualna ilość zjazdów wystarczająca do obsługi gospodarstw i dojazdu. Ponieważ jezdnie jak i przyległy teren są obecnie, jak i po przebudowie zostaną na zbliżonym poziomie, zjazdy na działki odbywać się będą w dowolnym miejscu, dodatkowe zjazdy nie są planowane.

Pod drogą, w rurach ochronnych położone jest uzbrojenie techniczne terenu:

- kable energetyczne i telefoniczne,
- sieć gazowa.

W terenie ponadto jest kanalizacja sanitarna i sieć wodociągowa. Sieć napowietrzna, energetyczna, przebiega głównie równolegle do drogi, po jej prawej stronie; przejścia poprzeczne na wysokości ok 7,5m powyżej poziomu terenu, są to głównie podwieszane linie kablowe. Podniesienie w wyniku remontu niwelety drogi o 9cm nie spowoduje zmiany skrajni pionowej w stopniu zagrażającym BHP.

Na mapie zasadniczej zamieszczona jest informacja o planowanej budowie kanalizacji deszczowej wraz z korektą przebiegu drogi. Jest to osobne opracowanie, dalekosiężne, obecne ma charakter czasowy, ma zabezpieczyć istniejącą nawierzchnię przed postępującą dewastacją, zapewnić dogodny dojazd autobusom.

## **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 posadowienia budowli rodzaj warunków gruntowych określa się jako proste – grunty jednorodne genetycznie, poziom posadowienia nawierzchni powyżej poziomu wód gruntowych; a kategorię geotechniczną jako pierwszą – wykopu 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 wzmocnienia podłoża lub stosowania warstw odsączających.

### 3. Projektowane zagospodarowanie terenu.

#### 3.1. Zakres robót.

Zakres robót obejmuje poszerzenie istniejącej ulicy do szerokości 5,0 na całym odcinku z ułożeniem dwóch warstw nawierzchni bitumicznej (6+3cm), na podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5. Włączenie do DP jak na planie sytuacyjnym. Zakres jest zawężony do jezdni z bezpośrednim terenem, czyli szerokość po 4,0m w obie strony od osi drogi. Skrzyżowania nie będą realizowane w pełnym zakresie, będzie to w odrębnym opracowaniu.

#### 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 z Inwestorem droga została zakwalifikowana do klasy „L” lokalna. Kategoria ruchu KR1, dopuszczalny nacisk osi pojazdu 100 KN.

Parametry przyjęte do projektowania:

- droga lokalna
- szerokość nawierzchni 5,0 m,
- szerokość poboczy 2x0,75 m,
- kat. ruchu KR1,
- szerokość istn. pasa drogowego do 14,0m
- długość odcinka 1124,50m,

#### 3.3. Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Konstrukcję nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni drogi z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna, AC11S, 35/70, grub. 3 cm,
- skropienie w. dolnej i istn. nawierzchni emulsją asfaltową,
- warstwa wiążąca, AC16W, grub. 6 cm,

*Poszerzenia:*

- warstwa wyrównawcza, AC22W, w ilości średniej 50kg/m<sup>2</sup>,
- podbudowa z kruszywa łamanego grub. śr. 25 cm,
- warstwa odsączająca z piasku, grubość 10cm.

**Zjazdy** dodatkowe obecnie nie będą wykonywane, powstaną na etapie budowy kanalizacji deszczowej i chodników.

Pobocza z kruszywa łamanego grub. 8cm.

**Włączenie do drogi powiatowej** wykonać w linii istniejącego pasa drogowego.

### 3.4. Roboty ziemne

Obejmują wykorytowanie (poszerzenie jezdni), z ułożeniem podsypki.

### 3.5. Przebieg w planie i profilu.

Projektowana droga została usytuowana w granicach pasa drogowego. Przebieg drogi w profilu dostosowano do rzędnych wysokościowych istniejącego terenu, zachowując normatywne pochyleń podłużne i poprzeczne.

### 3.6. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych na utwardzone pobocza drogi. Wody opadowe przepływają na pobocza drogi w granicach działki - działka gminna. Nie będzie negatywnego oddziaływania drogi na przyległe działki. Rowy nowe nie będą wykonywane, istniejące przy drodze powiatowej (DP) do odmulenia.

### 3.7. Kolizje

Na przedmiotowy terenie uzbrojenie podziemne (wodociąg) oraz linie elektryczne – napowietrzne nie kolidują z projektowaną drogą, nie zmienia się niweleta drogi.

- nadziemna sieć energetyczna - słupy energetyczne w pasie drogowym na jego skraju, 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 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.

## 4. Zestawienie powierzchni:

Długość łączna	1124,50m,
Powierzchnia drogi	ok, 5800 m <sup>2</sup> ,

## 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 mogąącym 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. 60 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 oddziałują na inne działki, nie będzie kontynuacji drogi, brak zabudowy.

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:

- uporządkowanie poboczy,
- podbudowy i nawierzchnie 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 oplandeczoną skrzynią ładunkową.

## **10. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU NA ŚRODOWISKO**

Zgodnie z art. 34 UST.3, PKT 5 USTAWY Z DNIA 07.07.1994R – Prawo budowlane (jednolity tekst DzU z 2013r poz 1409, ze zmianami), i §13a rozporządzenia MTB i GM z dnia 25.04. 2012r w spr. Szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012r poz 462, z późn. zmianami informuję, że uwzględniając rodzaj, przeznaczenie i usytuowanie zaprojektowanego obiektu budowlanego, obszar oddziaływania zawiera się w zakresie opracowania, w granicach działek wymienionych na stronie tytułowej.