

# 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](mailto:rondofr@poczta.onet.pl)

### MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 290527W działka nr: 102, 125 (obręb Kozłowo) w miejsc. Kozłowo, gm. Drobin, pow. Płocki, woj. Mazowieckie długość odcinka 1,320 km

**Inwestor: Miasto i Gmina Drobin**  
**ul. Marszałka Piłsudskiego 12, 09-210 Drobin**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-7	
2.	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia	8-13	
3.	Uzgodnienie z Orange	14-16	
<b>RYSUNKI</b>			
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)	21-24	

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

**Egz. nr 1, 2, 3**

**Płock 2016**

## - 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.
- 1.6. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia.

### 2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi gminnej nr 290527W w miejsc. Kozłowo, gm. Drobin o długości 1320 m.

### 3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów rolnych, pól uprawnych i rozproszonej zabudowy zagrodowej. Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do przyległych posesji.

Droga gminna o nawierzchni gruntowej, 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 5m do około 8m. Teren inwestycji płaski o rzędnych od około 136.45 m npm do 138.50 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego), oraz do istniejących rowów. Na całym obszarze pojedyncze drzewa i krzewy w granicach pasa drogowego. Droga połączona jest z działkami sąsiednimi za pomocą istniejących zjazdów żwirowych szerokości 4m. Każda działka przylegająca do pasa drogowego ma zapewniony dostęp do drogi gminnej.

Początek opracowania to droga wewnętrzna (gminna) o nawierzchni bitumicznej szerokości 4,5m częściowo okopana rowami. Koniec opracowania to dalszy ciąg drogi gminnej o nawierzchni gruntowej szerokości 4m oraz skrzyżowanie z drogą gminną nr290526W o nawierzchni gruntowej szerokości 4m.

Istniejące uzbrojenie:

- wodociąg gminny, na terenach prywatnych poza pasem drogowym, z poprzecznymi przejściami pod projektowaną drogą,
- sieć telekomunikacyjna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym, z poprzecznymi przejściami 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 1320m,
- szerokość jezdni 4m,
- kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
- szerokość poboczy do 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 około 8m,
- 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 Drobin (dz. nr 102, 125).

### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 1320m i szer. 4m,
- wykonanie poboczy wzmocnionych kruszywem łamanym, utwardzonych o szer. do 0,75m po obydwu stronach drogi, do granicy pasa drogowego.

### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie drogi gminnej w miejsc. Kozłowo składa się z jednego odcinka:

- km od 0+000 do 1+320, projektowana nawierzchnia bitumiczna o szer. 4m,

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 1+320:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%,
- pobocza wzmocnione kruszywem łamanym 0/31,5mm gr. 8cm.

#### 4.5. Odwodnienie

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

#### 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<sub>D</sub>-0,4, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

### 5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

- Długość drogi o naw. bitumicznej 1320 m,
- Powierzchnia drogi o naw. bitumicznej około 5,3 tys. m<sup>2</sup>,

### 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

#### 6.1. Kolizje:

- podziemna sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr. 45781/TODDRRU/P/2016.
- 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,
- przepusty – istniejący przepust pod drogą łączący rowy przydrożne w stanie dobrym (km 0+147), nie będzie przebudowywany, nie ma możliwości jego uszkodzenia w trakcie prowadzenia prac.

## 6.2. Uzgodnienia:

- Koordynacja sytuowania projektowanych sieci – zgodnie z art. 28b.1. Ustawy z dnia 17 maja 1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne „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,
- Ddzielenia gruntów – nie przewiduje się podzielenia z gruntów prywatnych.

## 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 sporządzono 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 Wkry i Mławki kod PLB140008 – położona w odl. około 23 km od terenu robót. Inne obszary chronione to Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (24km), Kampinowska Dolina Wisły kod PLH140029 (25km) oraz Sikórz kod PLH 140012 (26km).

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 zaporą 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.

Technologia robót:

- wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni gruntowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
- dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- umocnienie poboczy kruszywem łamanym.

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 przymie 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 września 2016 r.