**USŁUGI PROJEKTOWE DROGOWE**

inż. Franciszek Rytwiński

tel.FR- 601-86-87-78; DT-604-445-615

ul. Gen. Władysława Andersa 42, 09-410 **Płock** e:mail rondofr@poczta.onet.pl

# **MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA** PRZEBUDOWA DROGI WEWNĘTRZNEJ

**działka nr: 38 (obręb Suserz) w miejsc. Suserz, gm. Szczawin Kościelny, pow. gostyniński, woj. mazowieckie łączna długość odcinków dróg 0,881 km**

**Inwestor: Wójt Gminy Szczawin Kościelny**

  **ul. Jana Pawła II 10, 09-550 Szczawin Kościelny**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|   | **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**  |   |   |
|   |   | strona  | nr rys.  |
| 1.  | Część opisowa  | 2-8  |   |
| 2.  | Uzgodnienie z Orange  | 9-12  |   |
|   |   |   |   |
|   | **RYSUNKI**  |   |   |
| 3.  | Orientacja  | 13-13  |   |
| 4.  | Plan sytuacyjny  | 14-15  | 2.0/1  |
| 5.  | Przekroje normalne  | 16-16  | 3.0  |
| 6.  | Profil podłużny  | 17-17  | 4.0  |
| 7.  | Oryginalna mapa do celów projektowych (w egz. nr 1)  | 18-19  |   |
|   |   |   |   |

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88

 Asystent: mgr inż. Tomasz Dudkiewicz

## Egz. nr 1, 2, 3, 4

**Płock 2018**

**- CZĘŚĆ OPISOWA -**

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:500, aktualna do celów projektowych

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 wewnętrznej w miejsc. Suserz, gm. Szczawin Kościelny o łącznej długości 881 m.

###  3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

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

Droga wewnętrzna o nawierzchni tłuczniowej, posiada ukształtowany przebieg tak w planie jak 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 10m do 12m. Teren inwestycji pochyły o rzędnej około 105.30 m npm do około 110.00 m npm, droga lekko wyniesiona nad teren.Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren (w granicach pasa drogowego), częściowo do istniejących rowów przydrożnych. Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego. Droga połączona jest z działkami sąsiednimi za pomocą istniejących zjazdów żwirowych szerokości 4m.

Istniejące uzbrojenie:

* sieć energetyczna, na terenach prywatnych poza pasem drogowym, z poprzecznymi przejściami nad projektowaną drogą,
* 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.

### 4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### 4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania drogi wewnętrznej:

* droga wewnętrzna,
* długość projektowanej drogi 881m,
* szerokość jezdni 3,5m,
* kategoria ruchu KR1, ruch lekki,
* szerokość poboczy 0,75m (w granicach pasa drogowego),
* ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu 2,
* prędkość projektowa 40 km/h,
* szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 12m. Na całym obszarze drzewa i krzewy na granicy pasa drogowego.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dodzielania gruntów. Teren objęty opracowaniem stanowi własność Gminy Szczawin Kościelny (dz. nr 38 i 217).

#### 4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

* wykonanie drogi o nawierzchni bitumicznej o dł. 881m i szer. 3,5m,
* wykonanie poboczy tłuczniowych, utwardzonych o szer. 0,75m po obydwu stronach drogi, w granicach pasa drogowego,
* zabezpieczenie kolidującej sieci telekomunikacyjnej rurą ochronną.

#### 4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie dogi wewnętrznej w miejsc. Suserz składa się z jednego odcinka:

* km od 0+000 do 0+881, droga o projektowanej nawierzchni bitumicznej o szer. 3,5m,

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składają się z krótki 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 drogi:

* warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC22S 50/70 gr. 5cm,
* podbudowa z kruszywa łamanego 0/22mm, stabilizowanego mechanicznie gr. 5cm,
* istniejąca nawierzchnia tłuczniowa gr. 15cm,  pochylenie poprzeczne dwustronne 2%.
* pobocza tłuczniowe, utwardzone gr. 5cm.

#### 4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocza drogi a następnie do istniejących rowów w granicach pasa drogowego (działki drogowe) bez spływu na działki sąsiednie, 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 litolicznie, 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, ID-0,4, wymagają dogęszczenia

Poziom wód gruntowych ponad 1,0m ppt.

### 5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

* Długość drogi 881 m,
* Powierzchnia drogi około 3,1 tys. m2,
* Długość rur ochronnych 10 m,

### 6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

Zastosowane rozwiązania projektowe dostosowano do warunków określonych w poniższych uzgodnieniach.

**6.1. Kolizje:**  sieć energetyczna - słupy energetyczne poza granicami pasa drogowego, 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 jak dla drogi klasy D wynosząca 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.

* sieć telekomunikacyjna – warunki techniczne na zabezpieczenie istniejącej sieci telekomunikacyjnej uzgodniono z jej zarządcą pismem nr. 30530/TTISILU/P/2018.
* 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 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”, dodatkowo zgodnie z art 28b.2.1) "Przepisu ust. 1 nie stosuje sie do przyłączy" 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, cieplne, 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,
* Dodzielenia gruntów – nie przewiduje się dodzieleń z gruntów prywatnych.

1. **DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska**

Inwestycja realizowana będzie poza strefą objętą ochroną konserwatorską.

1. **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 znaczącą 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 sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w obszarze chronionego krajobrazu Dolina Przysowy, 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 Przysowy i Słudwi kod

PLB100003 – położona w odl. około 1km od terenu robót. Inne obszary chronione to Uroczyska Łąckie kod PLH140021 (12km), Kampinoska Dolina Wisły kod PLH 140029 (16km) oraz Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (18km).

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:

* 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 stanowiąca odrębne opracowanie.
* Zapewni możliwość dojazdu do wszystkich działek podczas wykonywania prac.
* Zapewnić pracownikom bezpieczeństwo poprzez: o 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, konstrukcja nieskomplikowana,
* wykonanie i uporządkowanie poboczy,
* zabezpieczenie kolidujących sieci rurami ochronnymi,
* odmulenie rowów.Technologia robót:o zabezpieczanie rurą ochronnymi kolidującej sieci,
	+ wyrównanie mechaniczne istniejącej nawierzchni tłuczniowej z uzupełnieniem zadoleń kruszywem łamanym,
	+ dogęszczenie walcem gładkim ułożonej podbudowy, likwidacja na bieżąco powstałych zadoleń,
	+ ułożenie mechaniczne nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, o uzupełnienie poboczy tłuczniem.

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 pryzmie 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 01.09.2018 r.**