

Inwestor:

GMINA SOCHACZEW

ul. Warszawska 115

96 - 500 Sochaczew

Jednostka projektowa:



STAPRO Rafał Strugiński
03-904 Warszawa, ul. Berezyńska 24 lok. 3
tel. 0 691 863 723

Zadanie:

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI JEŻÓWKA

Nazwa opracowania:

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT

Adres inwestycji / Wykaz działek na których usytuowano inwestycję:

Jednostka ewidencyjna: GMINA SOCHACZEW

Obręb: Jeżówka,

Działka nr 99

<i>Nr archiwalny:</i>	<i>Branża:</i>	<i>Data:</i>	<i>Nr egzemplarza</i>
106	DROGOWA	05.2016	3

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Rafał Strugiński	MAZ/0243/POOD/09	

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

Opis techniczny:

1	Przedmiot inwestycji	3
2	Inwestor	3
3	Jednostka projektująca	3
4	Podstawa opracowania projektu	3
5	Podstawy techniczne oraz materiały do projektowania	3
6	Cel i zakres opracowania	3
7	Istniejące zagospodarowanie terenu	3
8	Projektowane zagospodarowanie terenu	4
9	Konstrukcja nawierzchni	5
10	Odwodnienie	6
11	Ochrona konserwatorska	7
12	Wpływ na środowisko	7
13	Współrzędne punktów głównych trasy	7
załączniki	Uprawnienia i zaświadczenie z izby projektanta	8

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1	Plan orientacyjny – rys_nr 1
2	Projekt zagospodarowania terenu, rys_nr 2_arkusz_1, 2,3
3	Przekroje poprzeczne – rys_nr 3

1. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Jeżówka, na terenie gminy Sochaczew. Długość drogi objętej przebudową, wynosi 1282,5 m. Początek przebudowy drogi przyjęto w km 0+004,50, od granicy pasa drogowego.

2. Inwestor

Inwestorem jest Gmina Sochaczew, ul Warszawska 115, 96-500 Sochaczew.

3. Jednostka projektująca

Projekt wykonany został przez firmę „STAPRO” Rafał Strugiński, 03-904 Warszawa; ul. Berezyńska 24 lok.3.

4. Podstawa opracowania projektu

Podstawą opracowania jest umowa zawarta pomiędzy Gminą Sochaczew a firmą „STAPRO” Rafał Strugiński.

5. Podstawy techniczne oraz materiały do projektowania

- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Własne pomiary inwentaryzacyjne, wykonane w kwietniu 2016 r.,
- Mapy sytuacyjno – wysokościowe wydane przez Starostwo Powiatowe w Sochaczewie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- Ustawa z dn. 07.07.94 r. – Prawo Budowlane,
- Ustawa z dn. 21.03.85 r. o drogach publicznych.

6. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest poprawa parametrów technicznych i użytkowych istniejącej drogi, poprawa płynności ruchu i komfortu jazdy, oraz bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego poprzez:

- wykonanie nowej jezdni o nawierzchni asfaltowej i szerokości 4 m.
- wzmocnienie istniejącej jezdni o nawierzchni asfaltowej wraz wykonaniem poszerzeń,
- wykonanie nowych poboczy,
- regulację wysokościową istniejących zjazdów o nawierzchni utwardzonej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polegające na przebudowie w granicach istniejącego pasa drogowego, nie zmieni sposobu wykorzystania terenu, nie wystąpi również przekształcenie terenu wykorzystywanego aktualnie na cele komunikacji drogowej. Realizacja w/w inwestycji w żaden sposób nie naruszy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ani też nie wpływa na warunki, o których mowa w art. 30.ust. 7 pkt 1-4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. (Prawo budowlane).

7. Istniejące zagospodarowanie terenu

Droga gminna na odcinku objętym opracowaniem, przebiega w terenie równinnym. Na działkach sąsiadujących z pasem drogowym występuje zabudowa jednorodzinna i zagrodowa,

tereny rolne stanowiące własność prywatną.

- **Przebieg, długość istniejącego ciągu drogowego, ukształtowanie terenu**

Istniejąca droga ma jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia bitumiczna jezdni jest w złym stanie technicznym. Wykazuje duże zużycie techniczne, charakteryzujące się zniekształceniami w przekroju podłużnym i poprzecznym. Całość nawierzchni posiada spękania podłużne i poprzeczne. Jezdnia częściowo zlokalizowana jest poza pasem drogowym. Miejscowo na nawierzchni widać wybrzuszenia spowodowane przez rosnące pod jezdnią korzenie drzew. Jezdnia posiada liczne załamania trasy.

- **Przekrój poprzeczny**

Droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej, o zmiennej szerokości: od 3,30 do 3,70 m. Przekrój poprzeczny o spadku daszkowym. Szerokość pasa drogowego około 5,5 - 6,5 m. Pobocza jezdni obustronne gruntowe porośnięte trawą, ze spadkami nienormatywnymi od 0-15%, częściowo zawyżone. Skarpy korony drogi porośnięte trawą i drzewami.

- **Odwodnienie**

Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na pas drogowy na całym odcinku.

- **Zjazdy**

Na odcinku objętym opracowaniem występują zjazdy indywidualne do posesji. 19 zjazdów z drogi, na działki przylegające do pasa drogowego, posiada nawierzchnię twardą w obrębie pasa drogowego (asfaltowa, z kostki brukowej bet., z kamienia polnego i betonowa). Pozostałe zjazdy posiadają nawierzchnie gruntowe. Szerokość zjazdów wynosi od 3 do 11,00 m.

- **Uzbrojenie terenu**

W pasie drogi znajduje się następujące istniejące uzbrojenie :

- ☐ wodociąg,
- ☐ podziemne kable teletechniczne i energetyczne.

8. Projektowane zagospodarowanie terenu

- **Parametry techniczne drogi**

- ☐ Klasa techniczna: D;
- ☐ $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- ☐ Obciążenie: 100 kN/oś;
- ☐ Kategoria ruchu: KR 1;
- ☐ przekrój poprzeczny: jednopasowy o szerokości 4 m;
- ☐ pobocza o szerokości - 0,5 - 0,75 m;

- **Drogi w planie sytuacyjnym i przekroju poprzecznym**

Przebudowę nawierzchni drogi zaprojektowano tak, aby zmieścić wszystkie elementy drogi w granicach istniejącego pasa drogowego. Przebudowa polega na wykonaniu nakładki bitumicznej na istniejącej jezdni oraz na nowych poszerzeniach jezdni, wykonanych z kruszywa. **Na całym odcinku przebudowywanej drogi zaprojektowano poszerzenia jednostronne.**

Początek inwestycji, założono od km 0+004,5 (pikietaż projektowy) - od granicy pasa drogowego drogi gminnej. Pikietaż założono od krawędzi jezdni drogi powiatowej.

Na odcinku robót występują 22 załamania trasy. Dwa załamania wyokrąglono łukami poziomymi o promieniach R od 25 do 30 m. Zaprojektowano jezdnię o szerokości 4 m, na całej długości

projektowanej przebudowy drogi. Szerokości projektowanych poboczy wynoszą 0,75 m, za wyjątkiem odcinka o długości 95 m (od km 0+775 do km 0+875), gdzie pobocze prawostronne wynosi 0,50 m

Przekrój poprzeczny jezdni zaprojektowano jako daszkowy 2%, na całej długości przebudowywanej drogi. Spadki podłużne jezdni należy dostosować do spadków istniejących. Projektowany profil podłużny jezdni będzie wyniesiony ponad jezdnię istniejącą ok. 8 cm.

- **Zjazdy**

Nawierzchnie istniejących zjazdów gruntowych należy wyregulować dostosowując je wysokościowo do projektowanej krawędzi warstwy ścieralnej jezdni. (regulacja mieszanką niezwiązaną z kruszywa łamanego na szerokości pobocza).

- *Zjazdy o nawierzchni utwardzonej*

Na zjazdach asfaltowych lub betonu cementowego rozebrać nawierzchnię zjazdu na szerokości 1 m, uzupełnić podbudowę zjazdów jeżeli projektowana jezdnia została odsunięta od zjazdu, a następnie wykonać wyrównanie i warstwę ścieralną z betonu asfaltowego. Na zjazdach z kostki brukowej betonowej i z bruku kamiennego należy rozebrać istniejącą nawierzchnię na powierzchni przewidzianej do regulacji, uzupełnić podbudowę zjazdów jeżeli projektowana jezdnia została odsunięta od zjazdu a następnie ułożyć rozebraną nawierzchnię. Do obramowania zjazdów należy użyć krawężniki betonowe z rozbiórki 15x30 cm.

9. Konstrukcja nawierzchni

Projektowane konstrukcje przedstawiają się następująco:

Poszerzenia jezdni

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wyrównawczo - wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 (średnio 100kg/m ²)	3-5
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	20
Warstwa z kruszywa naturalnego (uzupełnienie po odhumusowaniu)	10-15

Wzmocnienie jezdni

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wyrównawczo - wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 (średnio 100kg/m ²)	3-5
Istniejąca konstrukcja jezdni	-

Nowa konstrukcja jezdni (od km 1+269 do km 1+287)

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	4
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	10
Istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego	15

Pobocza z kruszywa (nowa konstrukcja)

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm stabilizowanej mechanicznie	15
Warstwa kruszywa naturalnego (uzupełnienie po odhumusowaniu)	15-20

Pobocza z kruszywa (na istniejącej jezdni)

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm stabilizowanej mechanicznie	15
Istniejąca jezdnia – korekcyjne sfrezowana lub rozebrana po wcześniejszym odcięciu (odsadzka 18 cm - przekrój nr 4)	-

Zjazdy gruntowe - korekta wysokościowa w obrębie szerokości pobocza

Warstwa	Grubość [cm]
Nawierzchnia z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	0-15

Zjazdy (asfaltowe lub z betonu cementowego) – korekta wysokościowa

Warstwa	Grubość [cm]
Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4
Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70	zmienna
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	15

Zjazdy (z kostki brukowej betonowej lub z kamienia polnego) – korekta wysokościowa

Warstwa	Grubość [cm]
Kostka brukowa betonowa/bruk kamienny	8/16
Podsypka cementowo-piaskowa	3
Podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm	15

Uwagi do konstrukcji:

- Ostateczną lokalizację nowych poszerzeń podbudowy jezdni, należy ustalić po wytyczeniu trasy w terenie.
- Podbudowa z kruszywa musi mieć odsadzkę min. 18 cm mierząc od krawędzi warstwy ścieralnej.
- Istniejąca nawierzchnie bitumiczną zachodzącą na szerokość pobocza należy rozebrać (sfrezować) po wcześniejszym odcięciu piłą, tak aby zostawić odsadzkę 20 cm, licząc od krawędzi warstwy ścieralnej (przekrój nr 4)
- Warstwę kruszywa łamanego grubości 15 cm, na powierzchni projektowanych poboczy należy wbudowywać wyłącznie na warstwie wymienionego podłoża o grubości min. 15 cm lub na istniejących poszerzeniach z kruszywa łamanego.
- Niedopuszczalne jest wykonywanie poboczy bezpośrednio na gruncie rodzimym.

10. Odwodnienie

Woda opadowa odprowadzana będzie powierzchniowo na pobocza i przyległy pas drogowy.

11. Ochrona konserwatorska

Inwestycja nie jest położona na obszarze objętym ochroną konserwatorską lub w otoczeniu obiektów objętych ochroną konserwatorską.

Inwestycja nie jest położona na obszarze lub w otoczeniu dóbr kultury współczesnej.

12. Wpływ na środowisko

Projektowane roboty drogowe nie zmieniają charakteru istniejącej drogi gminnej, nie mają wpływu na zmianę natężenia ruchu drogowego, a mają na celu usprawnienie ruchu pojazdów i pieszych.

Inwestycja nie jest położona na obszarze objętym ochroną przyrody na podstawie przepisów o ochronie przyrody.

13. Współrzędne punktów głównych trasy

Punkt trasy	Wsp. X	Wsp. Y
P1	Y=5781710.4637	X=7451378.1424
W1	Y=5781663.9960	X=7451372.9654
W2	Y=5781579.3494	X=7451363.9775
W3	Y=5781522.6295	X=7451359.3676
W4	Y=5781473.5958	X=7451354.1820
W5	Y=5781466.7820	X=7451351.3719
W6	Y=5781398.5115	X=7451344.1985
W7	Y=5781276.7712	X=7451330.1015
W8	Y=5781255.6750	X=7451328.1676
W9	Y=5781191.5590	X=7451320.8138
W10	Y=5781103.1063	X=7451311.7668
W11	Y=5781054.3692	X=7451307.6634
W12	Y=5780963.9513	X=7451298.3777
W13	Y=5780953.5633	X=7451297.1603
W14	Y=5780822.5028	X=7451283.7006
W15	Y=5780790.4409	X=7451279.8200
W16	Y=5780685.3751	X=7451269.0883
W17	Y=5780632.5020	X=7451263.2553
W18	Y=5780594.7482	X=7451259.9090
W19	Y=5780562.1503	X=7451256.4363
W20	Y=5780552.9534	X=7451255.3360
W21	Y=5780480.9390	X=7451247.4048
W22	Y=5780467.5063	X=7451245.4720
P2	Y=5780435.4584	X=7451242.0517

Opracował: