

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](mailto:e:mail_rondofr@poczta.onet.pl)

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA
PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA DROGI KRAJOWEJ NR 50 Z
DROGĄ GMINNĄ NR 291526W
działka nr: 260/5, 263/3, 722, 264/2, 264/3, 335/4, 335/5, 265/2, 265/3, 265/4, 266/9,
266/10, 266/11, 267/2, 267/3, 268/2, 268/3, 269/5, 269/6, 271/2, 271/3 (obręb
Wyszogród), w miejsc. Wyszogród, gm. Wyszogród,
pow. płocki, woj. mazowieckie
w km 63+679, strona lewa, odcinek DK50 od km 63+532 do km 63+826

Inwestor: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa
Reprezentowany przez: Burmistrza Gminy i Miasta Wyszogród
ul. Rębowska 37, 09-450 Wyszogród

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA			
		strona	nr rys.
1.	Część opisowa	2-8	
2.	Uzgodnienie z GDDKiA	9-10	
3.	Pozwolenie wodnoprawne	11-13	
4.	Karta korytka	14-14	
5.	Ścianka przepustu	15-15	
6.	Karta muru oporowego	16-16	
RYSUNKI			
7.	Orientacja	17-17	
8.	Plan sytuacyjny	18-18	2.0
9.	Przekroje normalne	19-19	3.0
10.	Profil podłużny	20-20	4.0
11.	Oryginalna mapa (w egz. nr 1)	21-22	

Projektant: inż. Franciszek Rytwiński upr. drog 148/88
Asystent: mgr inż. Tomasz Dudkiewicz upr. drog MAZ/0596/PWBD/18

Egz. nr 1, 2, 3, 4

Płock 2018

- CZĘŚĆ OPISOWA -

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1. Mapa zasadnicza, sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym w skali 1:1000,
- 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. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego.

2. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 50 z drogą gminną nr 291526W w miejsc. Wyszogród, gm. Wyszogród, km 63+679, odcinek DK50 od km 63+532 do km 63+826.

3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w obszarze terenów zabudowy usługowej. Droga ma znaczenie ponadlokalne.

Droga krajowa nr 50 o nawierzchni bitumicznej, 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 30m do 36m. Teren inwestycji lekko pochyły o rzędnej od około 87.60 m npm do około 88.70, droga lekko wyniesiona nad teren. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo na przyległy teren do istniejących rowów (w granicach pasa drogowego). Na całym obszarze drzewa i krzewy poza granicami pasa drogowego. Droga połączona jest z działkami sąsiednimi za pomocą istniejących zjazdów i dróg gminnych.

Początek opracowania w km 63+532 DK50 o nawierzchni bitumicznej szerokości 7m, okopana rowami. Koniec opracowania w km 63+826 DK50 o nawierzchni bitumicznej szerokości 9m, okopana rowami.

Istniejące uzbrojenie:

- sieć energetyczna, na granicy pasa drogowego z poprzecznym przejściem nad projektowanym skrzyżowaniem.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1. Dane wyjściowe

Parametry do projektowania drogi krajowej:

- klasa drogi - GP (główna ruchu przyspieszonego),
- długość projektowanego odcinka drogi 294m od km 63+532 do km 63+826,
- szerokość jezdni od 10,74m do 12,74m,
- kategoria ruchu KR6,
- szerokość poboczy 2m,
- ilość jezdni 1 oraz ilość pasów ruchu od 2 do 3,
- prędkość projektowa 50 km/h,
- szerokość pasa drogowego w granicach istniejących działek drogowych do 36m,
- szerokość drogi w liniach rozgraniczających 25m.

Na całym obszarze drzewa i krzewy poza granicach pasa drogowego.

Projektowana droga mieści się w granicach pasa drogowego, nie ma konieczności dzielenia gruntów.

4.2. Zakres robót

Opracowanie obejmuje:

- zfrezowanie 5cm warstwy ścieralnej z całej szerokości istniejącej nawierzchni drogi krajowej o dł. 294m,
- wykonanie nowej warstwy ścieralnej na całej szerokości istniejącej nawierzchni drogi krajowej oraz na jej poszerzeniach o dł. 294m,
- wykonanie obustronnego poszerzenia drogi krajowej o nawierzchni bitumicznej o dł. 294m i szer. poszerzenia 1,87m,
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego, utwardzonych o szer. 2m po obydwu stronach drogi,
- wykonanie odwodnienia w formie prefabrykowanych korytek ściekowych wzdłuż odcinka robót,
- wykonanie muru oporowego typowego żelbetowego, typ "L", H=80cm na odcinku długości 90m na połączeniu korytek ściekowych z istniejącą skarpą nasypu rowu lewego,
- wykonanie wyspy na skrzyżowaniu DK50 z drogą gminną,
- ułożenie przepustu HPED $\Phi 500\text{mm}$ pod zjazdem z DK50 wraz z zabezpieczeniami czołowymi.

4.3. Przebieg w planie i profilu

Zamierzenie budowlane polegające na przebudowie skrzyżowania drogi krajowej z drogą gminną w miejsc. Wyszogród składa się z jednego odcinka:

- km od 63+532 do 63+826, projektowane obustronne poszerzenie nawierzchni o szer. 1,87m,

Przebieg projektowanej drogi został dopasowany do istniejących granic pasa drogowego. Składa się z krótki odcinków prostych, wpisanych w istniejący pas drogowy. Szczegóły pokazano na planie sytuacyjnym - rys. 2.0.

Niweleta drogi po istniejącym terenie.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni poszerzenia jezdni drogi krajowej:

- warstwa ścieralna SMA gr. 5cm, na całej szerokości drogi krajowej i projektowanych poszerzeniach,

- warstwa wiążąca WMS gr. 8cm,
- warstwa podbudowy z betonu asfaltowego gr. 18cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5, stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm,
- pochylenie poprzeczne dwustronne 2%,
- pobocza z kruszywa łamanego gr. 13cm,
- prefabrykowane korytko ściekowe 44x70x60x60cm.
- krawężnik 15x30x100cm na płasko na włączeniach do drogi krajowej oraz wystający dookoła wysepki.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych powierzchniowo na pobocza drogi a następnie za pomocą korytek ściekowych do istniejących rowów w granicach pasa drogowego (działka drogowa) 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 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 przebudowywanej drogi	294 m,
• Powierzchnia poszerzeń	około 0,95 tys. m ² ,
• Powierzchnia poboczy	około 1,27 tys. m ² ,
• Długość krawężników	220 m,
• Długość przepustu	28 m,
• Długość korytek ściekowych	635 m,
• Długość muru oporowego	90m.

6. KOLIZJE I UZGODNIENIA

Zastosowane rozwiązania projektowe dostosowano do warunków określonych w poniższych uzgodnieniach.

6.1. Kolizje:

- sieć energetyczna - słupy energetyczne na granicy pasa drogowego z gruntami prywatnymi, 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 GP wynosząca 4,7m co uniemożliwi uszkodzenie przewodów sieci energetycznej w trakcie wykonywania prac budowlanych oraz eksploatacji drogi. Ponadto odległość pionowa przewodów sieci energetycznej od projektowanej nawierzchni skrzyżowania wynosić będzie ponad 8m 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. W związku z powyższym wszystkie warunki techniczne są spełnione i nie zachodzi obawa uszkodzenia linii elektroenergetycznej podczas przebudowy i eksploatacji skrzyżowania.

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 się 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, 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 podziałów z gruntów prywatnych.
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – uzgodnienie projektu pismem znak O/WA.Z-3.4241.454.2018.1.ZDJ.
- Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni we Włocławku - uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego decyzją znak WA.ZUZ.7.421.242.2018.MK

6. DANE INFORMUJĄCE – ochrona konserwatorska

Inwestycja realizowana będzie 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 sporządzono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie w Nadwiślańskim obszarze chronionego krajobrazu, 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 Kampinoska Dolina Wisły kod PLH140029 – położona w odległości 0,4km od terenu robót. Inne obszary chronione to Dolina Środkowej Wisły kod PLB140004 (0,4km) oraz Puszcza Kampinoska kod PLC140001 (7km).

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,
- natężenie ruchu nie ulegnie zmianom, poprawi się tylko komfort jazdy,
- szybkość pojazdów nie ulegnie zmianie, droga położona na obszarze o szybkości istniejąca i projektowanej do 70km/h,

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 białą-czerwoną 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 przepustu,
- ułożenie korytek ściekowych.

Technologia robót:

- ułożenie i zagęszczenie ławy żwirowej pod przepust,
- ułożenie przepustu oraz ustawienie zabezpieczeń czołowych przepustu,
- ustawienie murów oporowych,
- ułożenie prefabrykowanych korytek ściekowych,
- frezowanie mechaniczne 5cm warstwy bitumicznej istniejącej nawierzchni,
- ułożenie i dogęszczenie warstw konstrukcyjnych poszerzenia drogi,
- ułożenie mechaniczne nawierzchni bitumicznej,
- ułożenie mechaniczne poboczy z kruszywa łamanego.

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 01.04.2019 r.