



KONTO: 38 1050 1012 1000 0023 0260 5320 ING Bank Śląski S.A. REGON: 010082711 NIP: 536-001-62-47	Opracowanie:	Projekt budowlano-wykonawczy		
	Obiekt:	PRZEBUDOWA ODCINKA DROGI GMINNEJ NR 240555W w m. NOWY MODLIN gm. POMIECHÓWEK WRAZ Z WYKONANIEM CHODNIKA		
	Adres inwestycji:	Droga gminna Nr 240555W w m. Nowy Modlin, gm. Pomiechówek, pow. nowodworski, woj. mazowieckie dz. Nr ew. 109 i 20 w obrębie Nowy Modlin.		
	Inwestor:	Urząd Gminy Pomiechówek z siedzibą w Brodach-Parcelach 05-180 Pomiechówek ul. Szkolna 1a		
	Stadium:		P.B.W.	
	Kategoria obiektu budowlanego:		IV	
	Projektant:	mgr inż. Anna Urata Upr. Nr Wa-788/3 w spec. konstrukcyjno-inżynierskiej		
	Projektant:	mgr inż. Leszek Kamiński Upr. Nr St-251/86 w spec. konstrukcyjno-budowlanej		
	25 wrzesień 2011 r.		EGZ. NR 1.	

Na Inwestora zostaje przeniesione prawo majątkowe do jednorazowej realizacji obiektu pod warunkiem uregulowania należności za projekt. Autor zastrzega sobie wszelkie prawa do niniejszego projektu zgodnie z USTAWĄ O PRAWIE AUTORSKIM I PRAWACH POKREWNYCH z dnia 04.02.1994 roku Dziennik Ustaw Nr 24 poz. 83. z dnia 23.02.1994 roku.

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU	Str. 1-5
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU 1:500	Rys. 1
OPIS DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO	Str. 6-13
INWENTARYZACJA INFRASTRUKTURY W PASIE DROGOWYM 1:500	Rys. 2
PLANSZA ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH 1:500	Rys. 3
PRZEKROJE NORMALNE 1:50	Rys. 4
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE 1:50	Rys. 5
PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE 1:50	Rys. 6
PRZEKRÓJ ZJAZDU INDYWIDUALNEGO 1:50	Rys. 7
PRZEKRÓJ ZJAZDU Z PRZEPUSTEM 1:50	Rys. 8

Opis do projektu zagospodarowania terenu dotyczącego przebudowy odcinka drogi gminnej nr 240555W w m. Nowy Modlin gm. Pomiechówek wraz z wykonaniem chodnika

Inwestor: Gmina Pomiechówek z siedzibą Brody – Parcele
ul. Szkolna 1a
05-180 Pomiechówek

Lokalizacja inwestycji: działka nr ew. 109 - droga gminna nr 240555W i działka nr ew. 20 - droga powiatowa nr 2413W, w m. Nowy Modlin, gm. Pomiechówek.

1. Przedmiot inwestycji,

1.a *Przedmiotem inwestycji* jest budowa drogi gminnej nr 240555W w Nowym Modlinie. Opracowywana droga łączy drogę powiatową nr 2413W (odcinek droga krajowa nr 62 w Nowym Dworze Mazowieckim – Cegielnia Kosewo) z lotniskiem w Modlinie. Do tej pory droga, ze względu na ograniczone funkcje lotniska, umożliwiła tylko dojazd do budynków mieszkalnych znajdujących się przy niej. Dalej drogą nie był możliwy przejazd, ponieważ, w polach droga fizycznie nie istniała.

Projektowane roboty wzmocnią istniejącą konstrukcję dostosowując ją do projektowanej na kolejnym odcinku.

1.b *Podstawa opracowania*

- umowa projektanta z Wójtem Gminy Pomiechówek,
- aktualna mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych,
- wytyczne Urzędu Gminy Pomiechówek,
- wizja lokalna w terenie,
- 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 z późniejszymi zmianami),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120, poz. 1133 z późniejszymi zmianami).

1.c *Niniejszy projekt budowlany określa:*

- lokalizację elementów projektowanej drogi,
- rozwiązanie jej połączenia z istniejącą drogą,
- rozwiązanie pozostałych problemów technicznych które wystąpią podczas projektowania.

1.d *Zakres opracowania* pozwoli na wypełnienie przez inwestora, w organie administracji architektoniczno-budowlanej, obowiązków poprzedzających rozpoczęcie robót budowlanych, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (j.t. Dz.U. z 2010 roku, Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.) oraz ogłoszenia zamówienia publicznego na wykonanie robót zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (j.t. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.).

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1 Stan istniejący.

Pas drogowy istniejący na całym odcinku na który obejmuje projekt ma szerokość 12,0 m. Pas wyznaczony jest przez granice ewidencyjne działek o ogrodzenia nieruchomości.

Jezdnia z mieszanek mineralno – asfaltowych w złym stanie technicznym. Chodnik nie istnieje.

Pobocza po obu stronach jezdni.

Zjazdy w większości utwardzone.

Odwodnienie do rowów przydrożnych. Stan techniczny rowów dobry.

Infrastruktura techniczna podziemna sieciowa w projektowanej drodze występuje w postaci:

- wodociągowej – sieć i przyłącza,

Inwentaryzacja infrastruktury na rysunku planu zagospodarowania. Podczas robót budowlanych należy liczyć się z możliwością natrafienia na sieć nie zinwentaryzowaną, a więc również nie uwzględnioną na rysunku.

Drzewa – nie będą kolidowały z projektowanymi robotami.

Otoczenie inwestycji stanowią, po obu stronach projektowanej drogi, zabudowane działki rolne.

2.2 Projektowane zmiany w stanie zagospodarowania terenu.

Przewiduje się, że projektowana inwestycja będzie przeprowadzona w istniejącym obecnie faktycznym pasie działki drogowej. Zastanie przeprowadzona kompleksowa przebudowa nawierzchni – nadanie jezdni spadku poprzecznego jednostronnego prawego.

Po stronie lewej projektuje się chodnik bezpośrednio przy krawędzi jezdni.

Po stronie prawej oraz na początku opracowania po stronie lewej projektuje się rowy odwadniające.

2.3. Projektowane adaptacje i rozbiórki.

Projekt nie przewiduje wykonania adaptacji chodnika wzdłuż drogi powiatowej w obszarze sąsiadującym z projektowanym chodnikiem. Rozbiórki wg arkusza rozbiórek – rysunek nr 3 .

3. Projektowane zagospodarowanie terenu,

3.1 *Zakres opracowania:* projektowana droga rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą powiatową i kończy na końcu obszaru zabudowanego – w miejscu w którym będzie początek projektowanej wg odrębnego pracowania drogi do lotniska.

3.2 *Przebieg drogi w planie:* projektowana droga w planie przebiega na całej długości w linii prostej.

3.3 *Rozwiązania projektowe.*

Projekt przewiduje następujące zagospodarowanie terenu:

- przebudowaną jezdnię z mieszanek mineralno – asfaltowych,
- chodnik lewostronny,
- przeprofilowane rowy odwadniające,
- wyremontowane zjazdy.

Projektowane roboty będą prowadzone na drodze gminnej, ogólnodostępnej, bezpośrednio obsługującej przyległy teren, zlokalizowanej na terenie zabudowanym. Nie przewiduje się konieczności pozyskania gruntu na cele budowlane.

Zaprojektowano przekrój drogowy, jednojezdniowy, szerokość jezdni 6,0 m.

Założono następujące parametry projektowanej drogi:

klasa drogi	D
obciążenie ruchem	KR5
prędkość projektowa	30 km/h
szerokość jezdni	6,0m
spadki poprzeczne	jednostronne, 2%,
spadki podłużne	zgodne z aktualnym ukształtowaniem, zapewniające optymalne odprowadzenie wody.

3.4 *Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi, układ komunikacyjny, sieci uzbrojenia terenu z przeciwpożarowym zaopatrzeniem wodnym, ukształtowanie terenu i zieleni.*

Nie projektuje się urządzeń budowlanych związanych z obiektami budowlanymi. Układ komunikacyjny jest przedmiotem projektu. Nie projektuje się sieci uzbrojenia terenu z przeciwpożarowym zaopatrzeniem wodnym. Nie zmienia się ukształtowania terenu. Nie projektuje się zieleni lub dokonywania zmian w zieleni.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu,

długość opracowywanej drogi	706,0 m
powierzchnia nowej nawierzchni jezdni drogi z mieszanek mineralno-asfaltowych (betonu asfaltowego)	4279,0 m ²
powierzchnia chodnika	922,05 m ²

5. Dane informujące, czy teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,

Teren który obejmuje projekt zagospodarowania, nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego,

Obszar objęty projektem nie znajduje się na terenie szkód górniczych, nie podlega wpływowi eksploatacji górniczej.

7. informację i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia,

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że zarówno budowa jak i eksploatacja drogi nie pogorszy stanu środowiska. Nie zostanie zmieniona gospodarka wodna – zachowane będzie zagospodarowanie terenu pozwalające na przepływanie wody w poprzek pasa drogowego w kierunku naturalnego pochylenia terenu i do rowów. Nie ulegnie zmianie zapylenie, oraz nastąpi poprawa obsługi komunikacyjnej mieszkańców okolicznych miejscowości z lotniskiem. Nie stwierdza się też innych zagrożeń higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia.

8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych,

8.1 Przekrój normalny drogi

Przekrój normalny drogi przedstawiono na rysunku.

Przekrój pokazuje jezdnię o pochyleniu dwustronnym, z pobocznymi wchłaniającymi wody opadowe.

Zgodnie z przedmiarem zrealizowane będą roboty pozwalające wykonać:

- o jezdnię z mieszanek mineralno – asfaltowych na nasypie,
- o chodnik,
- o przeprofilować rowy.

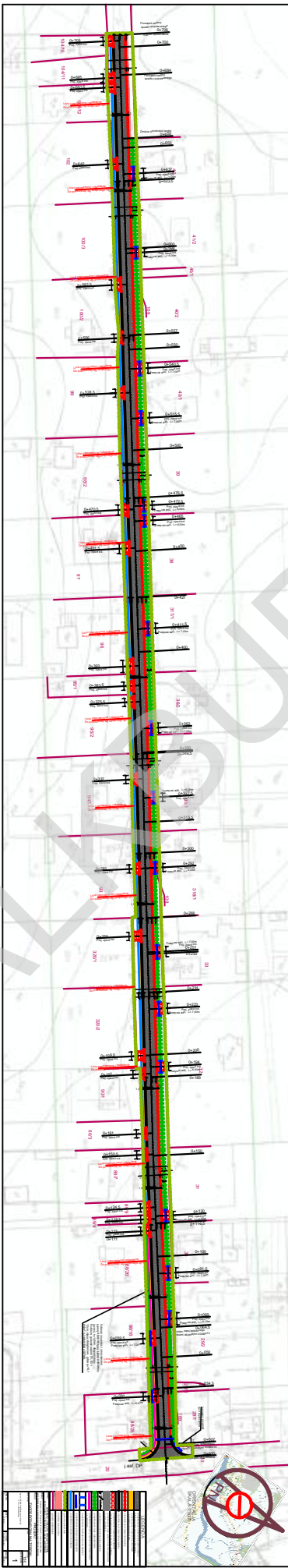
8.2 Przewidywane do wykonania roboty budowlane:

Projekt zakłada konieczność wykonania następujących robót:

- o wykonanie niezbędnych robót przygotowawczych,
- o ułożenie warstwy wyrównawczej a następnie warstw nawierzchniowych na jezdni,

- wykonanie chodnika,
- odmulenie i przeprofilowanie rowów,
- dopasowanie wysokościowe zjazdów do nowej rzędnej jedni,
- uporządkowanie otoczenia drogi.

ALKBUD



Opis do projektu architektoniczno-budowlanego dotyczącego przebudowy odcinka drogi gminnej nr 240555W w miejscowości Nowy Modlin gm. Pomiechówek wraz z wykonaniem chodnika

Inwestor: Gmina Pomiechówek z siedzibą Brody – Parcele
ul. Szkolna 1a
05-180 Pomiechówek

Lokalizacja inwestycji: działka nr ew. 109 - droga gminna nr 240555W i działka nr ew. 20 - droga powiatowa nr 2413W, w m. Nowy Modlin, gm. Pomiechówek.

1) Przeznaczenie i program użytkowy drogi oraz jej charakterystyczne parametry techniczne,

1.a *Przeznaczenie drogi* – Opracowywana droga łączy drogę powiatową nr 2413W (odcinek droga krajowa nr 62 w Nowym Dworze Mazowieckim – Cegielnia Kosewo) z budynkami znajdującymi się przy niej. Po projektowanej przebudowie i po zakończeniu budowy kolejnego odcinka będzie stanowiła drogę dojazdową do lotniska w Modlinie. Konstrukcję drogi dobierano licząc się z koniecznością przeniesienia przez nią ruchu ciężkich samochodów ciężarowych z zaopatrzeniem lotniska.

1.b *Program użytkowy drogi:* droga gminna nr 240555W w Nowym Modlinie składać się będzie z:

- jezdni o 2% pochyleniu jednostronnym na całej długości,
- chodnika jednostronnego lewego,
- przeprofilowanych rowów odwadniających,
- wyremontowane zjazdów.

1.c *Charakterystyczne parametry techniczne:*

Zaprojektowano przekrój drogowy, jednojezdniowy, szerokość jezdni 6,0 m.

Założono następujące parametry projektowanej drogi:

klasa drogi	D
obciążenie ruchem	KR5
prędkość projektowa	30 km/h
szerokość jezdni	6,0m
spadki poprzeczne	dwustronne, 2%,
spadki podłużne	zgodne z aktualnym ukształtowaniem, zapewniające optymalne odprowadzenie wody.

2. Forma architektoniczna i funkcja drogi, sposób jej dostosowania do krajobrazu i otaczającej zabudowy.

2.1 Forma architektoniczna.

Projektowana inwestycja jest drogą gminną, ogólnodostępną, bezpośrednio obsługującą przyległy teren, zlokalizowaną na terenie zabudowanym. Zaprojektowano przekrój drogowy, jednojezdniowy, szerokość jezdni 6,0 m.

Projekt przedstawia:

- jezdnię o 2% pochyleniu jednostronnym na całej długości,
- chodnik jednostronny lewy,
- przeprofilowane rowy odwadniające,
- wyremontowane zjazdy.

2.2 Funkcja drogi.

Opracowywana droga łączy drogę powiatową nr 2413W (odcinek droga krajowa nr 62 w Nowym Dworze Mazowieckim – Cegielnia Kosewo) z lotniskiem w Modlinie. Do tej pory droga, ze względu na ograniczone funkcje lotniska, umożliwiła tylko dojazd do budynków mieszkalnych znajdujących się przy niej. Dalej drogą nie był możliwy przejazd, ponieważ, w polach droga fizycznie nie istniała.

Projektowane roboty wzmocnią istniejącą konstrukcję dostosowując ją do projektowanej na kolejnym odcinku.

2.3 Przekrój normalny.

Przekrój normalny drogi przedstawiono na rysunku.

Przekrój pokazuje:

- jezdnię o 2% pochyleniu jednostronnym na całej długości,
- chodnik jednostronny lewy,
- przeprofilowane rowy odwadniające,

2.4. Sposób spełnienia wymagań, o których mowa w art. 5 ust. 1 ustawy Prawo budowlane.

Projekt został sporządzony w taki sposób, by droga zbudowana zgodnie z projektem spełniała wszystkie wymagania przytoczonego wyżej przepisu. W szczególności droga gminna nr 240555W w Nowym Modlinie będzie miała zapewnione:

- bezpieczeństwo konstrukcji
- bezpieczeństwo użytkowania,
- odpowiednie warunki higieniczne i zdrowotne oraz ochrona środowiska,
- ochronę przed hałasem i drganiami,
- możliwość utrzymania właściwego stanu technicznego;
- niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich;
- odpowiednie usytuowanie na działce budowlanej;

- poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich,

3) Układ konstrukcyjny drogi.

3.1 Konstrukcja warstw podbudowy i nawierzchni.

3.1.1 Jezdnia co do zasady będzie miała następującą konstrukcję:

5 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 11 zgodnie z PN-S-96025
	siatka z włókna szklanego dla wzmocnienia nawierzchni
8 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego BA 16 zgodnie z PN-S-96025
2 cm	warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego BA 25 zgodnie z PN-S-96025 w ilości 50 kg/mkw.
	frezowanie korekcyjne – średnio 3 cm
	istniejąca konstrukcja

Łączna średnia grubość dodatkowych warstw konstrukcyjnych : 12 cm.

Konstrukcja odpowiada założonemu natężeniu ruchu - KR5

Nominalna szerokość jezdni wynosi 6,0 metrów.

Jezdnia będzie miała spadek jednostronny poprzeczny - 2 %.

Frezowane ograniczyć do niezbędnego minimum – zdjąć nierówności jedni oraz łąty z asfaltu lanego.

Ułożenie warstwa wyrównawczej z betonu asfaltowego 0/25 zgodnie z w ilości 50 kg/mkw przewidziano ze względu na zmianę spadku poprzecznego jezdni z dwustronnego (przed remontem) na jednostronny – ku rowowi odwaniającemu. Mieszkankę należy ułożyć głównie po stronie lewej, tj. od strony projektowanego chodnika. Jezdnia ujęta w krawężniki: wtopione - oporniki betonowe wibroprasowane 12x25 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 po stronie prawej, wyniesione krawężniki betonowe wibroprasowane 20x30 na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 po stronie lewej, tj. wzdłuż chodnika.

Projektuje się ujednoczenie szerokości nawierzchni na całej długości przebudowywanej drogi. W związku z tym pomiędzy istniejącą nawierzchnią a wbudowane krawężniki należy wykonać koryto i ułożyć następujące warstwy konstrukcyjne:

5 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 11 zgodnie z PN-S-96025
	siatka z włókna szklanego dla wzmocnienia nawierzchni
8 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego BA 16 zgodnie z PN-S-96025
35 cm	podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm
	istniejące podłoże

Prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami; podbudowy starannie zagęszczać warstwami.

3.1.2 Chodnik

Zgodnie z rysunkami konstrukcja chodnika będzie wyglądała następująco:

6 cm	warstwa ścieralna z kostki betonowej
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa
8 cm	podbudowa z pospółki zagęszczonej mechanicznie

Łączna grubość 17 cm.

Kostka nawierzchni z kostki – czerwony.

Nawierzchnię i podbudowę chodnika będzie ograniczało obrzeże 8x30 ustawione na podsypce cementowo – piaskowej po stronie lewej chodnika, oraz krawężnik ustawiony przy krawędzi jezdni, po stronie prawej chodnika.

Szczeliny kostki chodnika wypełnić drobnym piaskiem.

Prace ziemne wykonywać ze szczególną ostrożnością, szczególnie w pobliżu i nad naniesionymi na podkład mapowy sieciami; podbudowy starannie zagęszczać warstwami.

3.2 Odwodnienie drogi.

Projekt przewiduje zachowanie istniejącej zasady odprowadzania wód opadowych i roztopowych z otoczenia drogi - do rowów odwadniających.

3.3 Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe.

Projekt nie przewiduje wykonania adaptacji chodnika wzdłuż drogi powiatowej w obszarze sąsiadującym z projektowanym chodnikiem. Rozbiórki wg arkusza rozbiórek – rysunek nr 3 .

W ramach robót przygotowawczych należy wykonać zaplecze budowy.

3.4 Szczegóły konstrukcyjne.

km 0+0,00	Początek opracowania,
km 0+013,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 1, lewego, szer. 6,0m,
km 0+059,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 2, lewego, szer. 5,0m,
km 0+069,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 3, prawego, szer. 6,0m,
km 0+091,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 4, prawego, szer. 5,0m,
km 0+113,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 5, lewego, szer. 4,0m,
km 0+118,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 6, lewego, szer. 4,0m,
km 0+120,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 7, prawego, szer. 4,0m,
km 0+124,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 8, lewego, szer. 4,0m,
km 0+150,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 9, prawego, szer. 4,0m,
km 0+161,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 10, lewego, szer. 4,0 m,

km 0+191,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 11, lewego, szer. 4,0m,
km 0+194,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 12, prawego, szer. 4,0 m,
km 0+199,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 13, lewego, szer. 4,0m,
km 0+229,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 14, prawego, szer. 5,0 m,
km 0+221,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 15, prawego, szer. 5,0m,
km 0+259,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 16, lewego, szer. 4,0m,
km 0+292,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 17, lewego, szer. 4,0m,
km 0+292,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 18, prawego, szer. 4,0m,
km 0+327,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 19, prawego, szer. 4,0m,
km 0+337,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 20, lewego, szer. 4,0m,
km 0+362,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 21, prawego, szer. 5,0m,
km 0+375,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 22, lewego, szer. 4,0m,
km 0+383,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 23, lewego, szer. 4,0m,
km 0+393,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 24, lewego, szer. 6,0m,
km 0+411,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 25, prawego, szer. 5,0m,
km 0+451,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 26, lewego, szer. 5,0m,
km 0+465,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 27, prawego, szer. 4,0m,
km 0+470,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 28, lewego, szer. 5,0m,
km 0+472,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 29, prawego, szer. 4,0m,
km 0+515,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 30, prawego, szer. 5,0m,
km 0+528,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 31, lewego, szer. 4,0m,
km 0+540,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 32, prawego, szer. 5,0m,
km 0+556,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 33, lewego, szer. 4,0m,
km 0+582,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 34, lewego, szer. 5,0m,
km 0+598,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 35, prawego, szer. 5,0m,
km 0+637,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 36, prawego, szer. 5,0m,
km 0+642,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 37, lewego, szer. 4,0m,
km 0+680,5	Oś zjazdu indywidualnego nr 38, lewego, szer. 4,0m,
km 0+685,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 39, lewego, szer. 4,0m,
km 0+703,0	Oś zjazdu indywidualnego nr 40, lewego, szer. 4,0m,
km 0+706,0	Koniec opracowywanego odcinka.

3.6 Ocena aktualnych warunków geologiczno-inżynierskich - warunki gruntowo – wodne

Na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych gruntu przyjęto, że podłoże przeznaczonej do przebudowy drogi charakteryzuje się prostą budową

geologiczną. Podłoże tworzy warstwa gruntów nasypowych podścielona piaskami. Wody gruntowe występują na tyle głęboko, że nie mają wpływu na prowadzone roboty.

Zgodnie z odpowiednimi przepisami podłoże przeznaczony do przebudowy droga gminna nr 240555W w Nowym Modlinie należy zaliczyć do grupy nośności G1.

4) Sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z drogi przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Nawierzchnia jezdni drogi będzie miała pochylenia poprzeczne dopuszczone, wręcz zalecane, przez przepisy. Pochylenia podłużne dostosowane będą naturalnego układu terenu. Połączenia nawierzchni jezdni z nawierzchnią zjazdów a także z jezdnią drogi powiatowej nie będą miały żadnych sztucznych progów. Krawężniki w miejscach przypuszczalnego poruszania się wózków inwalidzkich wtopione.

Projektowana droga będzie dostępna dla osób niepełnosprawnych – ze względu na to że będzie miała chodnik nadający się m.in. dla niepełnosprawnych. Droga nie będzie miała barier architektonicznych uniemożliwiających poruszanie się osobom na wózkach inwalidzkich.

5) Podstawowe dane technologiczne oraz współzależności urządzeń i wyposażenia związanego z przeznaczeniem obiektu i jego rozwiązaniami budowlanymi.

Projekt pozwoli zrealizować:

- o jezdnię o 2% pochyleniu jednostronnym na całej długości,
- o chodnik jednostronny lewy,
- o przeprofilowane rowy odwadniające,
- o wyremontowane zjazdy.

6) Rozwiązania budowlane i techniczno-instalacyjne, nawiązujące do warunków terenu występujących wzdłuż jego trasy, oraz rozwiązania techniczno-budowlane w miejscach charakterystycznych lub o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania obiektu.

Ze względu na to, że projektowana droga przebiega w miejscu istniejącej działki drogowej, jej przebieg w planie oraz rozwiązania wysokościowe nawiązują istniejącej drogi. Nie można wyodrębnić żadnych miejsc charakterystycznych wymuszających zastosowanie specjalnych rozwiązań techniczno-budowlanych. Przekroje konstrukcyjne drogi są identyczne na całym jej przebiegu. Podobnie należy przyjąć, że cały projektowany obiekt jest spójny funkcjonalnie i nie można wyodrębnić żadnych miejsc o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania obiektu albo istotnych ze względów bezpieczeństwa. Z tego względu przepisy prawa nie wymagają wyznaczenia, i nie wyznaczono żadnych stref ochronnych.

7) Rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniające użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem,

Droga nie będzie zawierała elementów wyposażenia budowlano-instalacyjnego. W związku z tym nie można wskazać ich wpływu na użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem.

8) Rozwiązania i sposób funkcjonowania zasadniczych urządzeń instalacji technicznych tworzących całość techniczno-użytkową.

Droga nie będzie zawierała urządzeń i instalacji technicznych. W związku z tym nie można wskazać ich wpływu na architekturę i konstrukcję obiektu.

9) Charakterystyka energetyczna obiektu budowlanego.

Projektowany obiekt nie wymaga sporządzenia charakterystyki energetycznej obiektu budowlanego.

10) Dane techniczne drogi charakteryzujące jej wpływ na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że zarówno budowa jak i eksploatacja drogi nie pogorszy stanu środowiska. Nie zostanie zmieniona gospodarka wodna – zachowane będą właściwości pasa drogowego pozwalające na odprowadzanie wody w kierunku naturalnego pochylenia terenu. Nie stwierdza się też innych zagrożeń higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów i ich otoczenia.

10a. W trakcie eksploatacji drogi nie będzie potrzebna woda, nie będą więc wytwarzane ścieki, oraz nie będzie istniała konieczność oczyszczania ścieków. W trakcie budowy drogi będzie konieczna woda, ale jej ilość należy uznać za znikomą.

10b. W trakcie eksploatacji drogi nie będzie emisji zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych ze względu na szczelny system dopuszczenia do ruchu wyłącznie pojazdów pojazdów o należytych stanie technicznym.

10c. W trakcie eksploatacji drogi nie będą wytwarzane odpady.

10d. W trakcie eksploatacji drogi nie będzie emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania.

10e. Eksploatacja drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne. Wręcz przeciwnie, płynny ruch pojazdów dzięki zaprojektowaniu i wykonaniu nowej, równej nawierzchni będzie miał korzystny wpływ na środowisko przyrodnicze

Przyjęte w projekcie architektoniczno-budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne eliminują więc wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty budowlane znajdujące się w pobliżu drogi.

W powyższej sytuacji nie można sprecyzować danych technicznych drogi charakteryzujące jej wpływ na środowisko i jego wykorzystywanie, oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące z drogą.

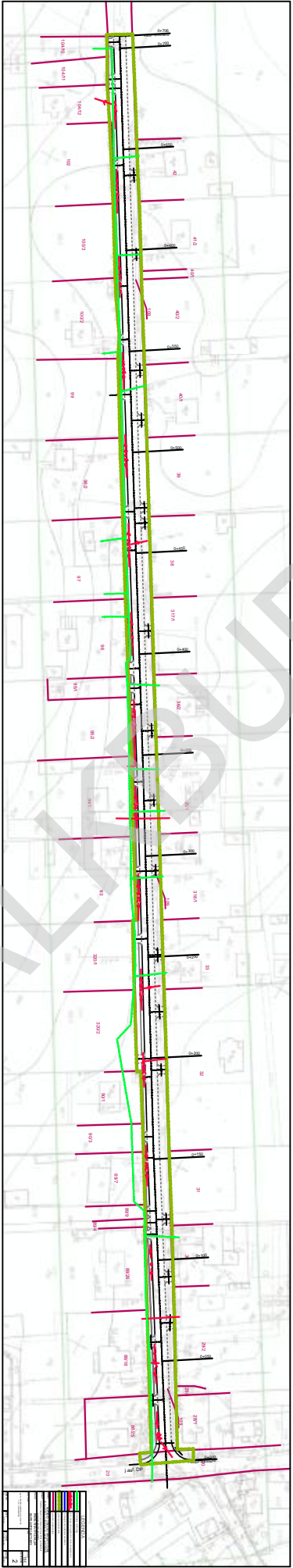
10a) Analiza możliwości racjonalnego wykorzystania pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym, odnawialnych źródeł energii.

Projektowany obiekt nie wymaga sporządzenia analizy możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

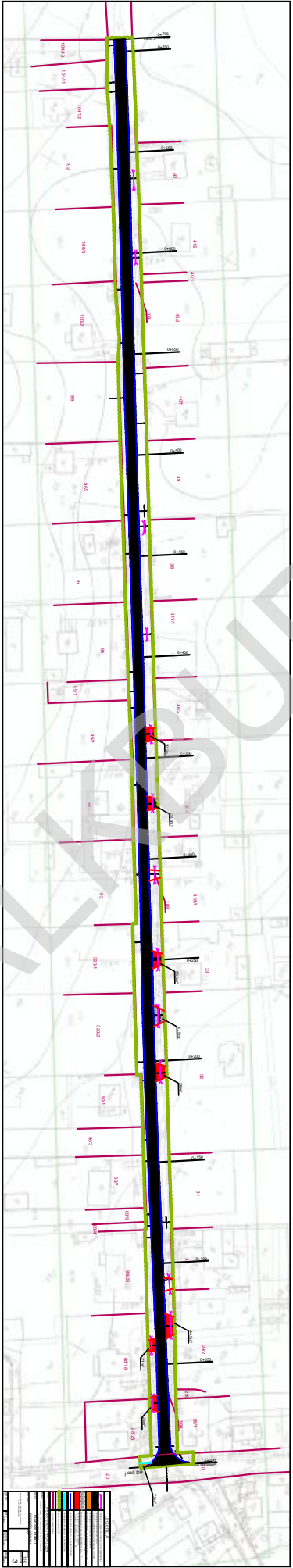
11) Warunki ochrony przeciwpożarowej.

Droga gminna nr 240555W w m. Nowy Modlin, gm. Pomiechówek nie musi spełniać specjalnych wymagań dotyczących warunków ochrony przeciwpożarowej. Zrealizowanie projektu budowlanego poprawi jednak zdecydowanie warunki ochrony pożarowej, ze względu na ułatwienie dostępu do obiektów budowlanych znajdujących się w pobliżu drogi, lub wymagających dojazdu projektowaną drogą.

ALKBUD



1	PROJEKCIJA	1:1
2	PROJEKCIJA	1:1
3	PROJEKCIJA	1:1
4	PROJEKCIJA	1:1
5	PROJEKCIJA	1:1
6	PROJEKCIJA	1:1
7	PROJEKCIJA	1:1
8	PROJEKCIJA	1:1
9	PROJEKCIJA	1:1
10	PROJEKCIJA	1:1
11	PROJEKCIJA	1:1
12	PROJEKCIJA	1:1
13	PROJEKCIJA	1:1
14	PROJEKCIJA	1:1
15	PROJEKCIJA	1:1
16	PROJEKCIJA	1:1
17	PROJEKCIJA	1:1
18	PROJEKCIJA	1:1
19	PROJEKCIJA	1:1
20	PROJEKCIJA	1:1
21	PROJEKCIJA	1:1
22	PROJEKCIJA	1:1
23	PROJEKCIJA	1:1
24	PROJEKCIJA	1:1
25	PROJEKCIJA	1:1
26	PROJEKCIJA	1:1
27	PROJEKCIJA	1:1
28	PROJEKCIJA	1:1
29	PROJEKCIJA	1:1
30	PROJEKCIJA	1:1
31	PROJEKCIJA	1:1
32	PROJEKCIJA	1:1
33	PROJEKCIJA	1:1
34	PROJEKCIJA	1:1
35	PROJEKCIJA	1:1
36	PROJEKCIJA	1:1
37	PROJEKCIJA	1:1
38	PROJEKCIJA	1:1
39	PROJEKCIJA	1:1
40	PROJEKCIJA	1:1
41	PROJEKCIJA	1:1
42	PROJEKCIJA	1:1
43	PROJEKCIJA	1:1
44	PROJEKCIJA	1:1
45	PROJEKCIJA	1:1
46	PROJEKCIJA	1:1
47	PROJEKCIJA	1:1
48	PROJEKCIJA	1:1
49	PROJEKCIJA	1:1
50	PROJEKCIJA	1:1
51	PROJEKCIJA	1:1
52	PROJEKCIJA	1:1
53	PROJEKCIJA	1:1
54	PROJEKCIJA	1:1
55	PROJEKCIJA	1:1
56	PROJEKCIJA	1:1
57	PROJEKCIJA	1:1
58	PROJEKCIJA	1:1
59	PROJEKCIJA	1:1
60	PROJEKCIJA	1:1
61	PROJEKCIJA	1:1
62	PROJEKCIJA	1:1
63	PROJEKCIJA	1:1
64	PROJEKCIJA	1:1
65	PROJEKCIJA	1:1
66	PROJEKCIJA	1:1
67	PROJEKCIJA	1:1
68	PROJEKCIJA	1:1
69	PROJEKCIJA	1:1
70	PROJEKCIJA	1:1
71	PROJEKCIJA	1:1
72	PROJEKCIJA	1:1
73	PROJEKCIJA	1:1
74	PROJEKCIJA	1:1
75	PROJEKCIJA	1:1
76	PROJEKCIJA	1:1
77	PROJEKCIJA	1:1
78	PROJEKCIJA	1:1
79	PROJEKCIJA	1:1
80	PROJEKCIJA	1:1
81	PROJEKCIJA	1:1
82	PROJEKCIJA	1:1
83	PROJEKCIJA	1:1
84	PROJEKCIJA	1:1
85	PROJEKCIJA	1:1
86	PROJEKCIJA	1:1
87	PROJEKCIJA	1:1
88	PROJEKCIJA	1:1
89	PROJEKCIJA	1:1
90	PROJEKCIJA	1:1
91	PROJEKCIJA	1:1
92	PROJEKCIJA	1:1
93	PROJEKCIJA	1:1
94	PROJEKCIJA	1:1
95	PROJEKCIJA	1:1
96	PROJEKCIJA	1:1
97	PROJEKCIJA	1:1
98	PROJEKCIJA	1:1
99	PROJEKCIJA	1:1
100	PROJEKCIJA	1:1

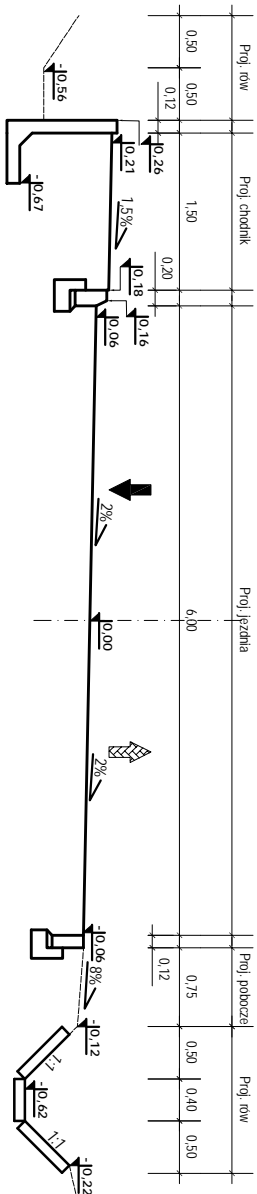


ALABUD

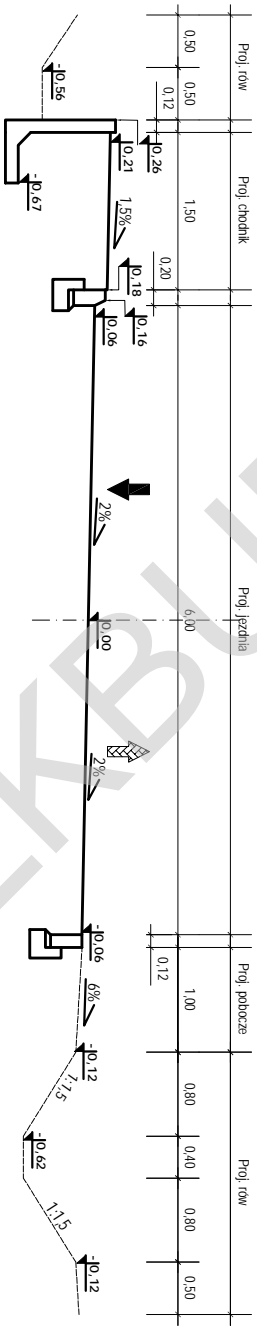
Color	Description
Yellow	Centerline
Blue	Right-of-Way
Pink	Property Boundary
Black	Other

PROJECT TITLE
 SHEET NO.
 DATE

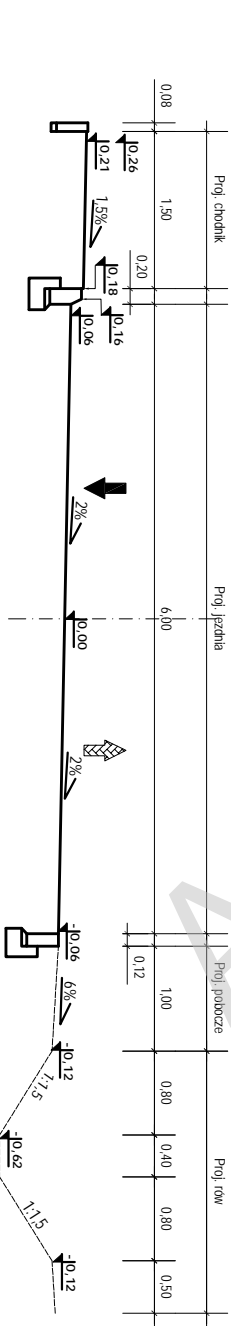
PRZEKROJ NORMALNY W KM 0+000 DO 0+064,5



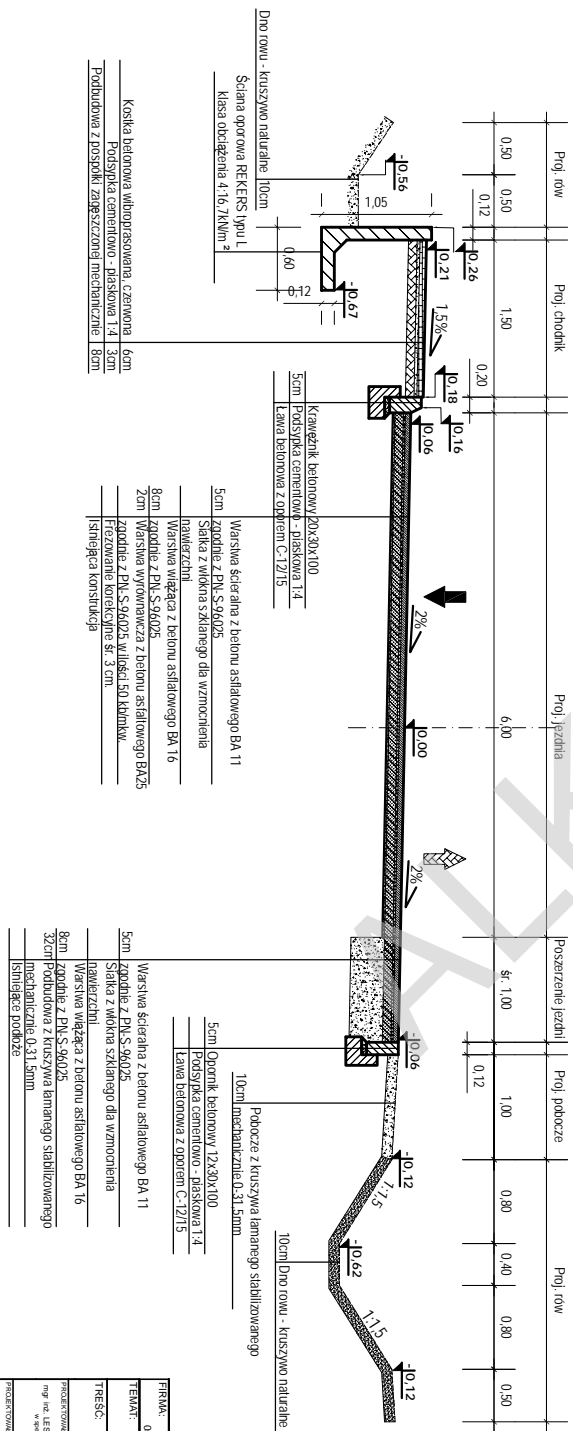
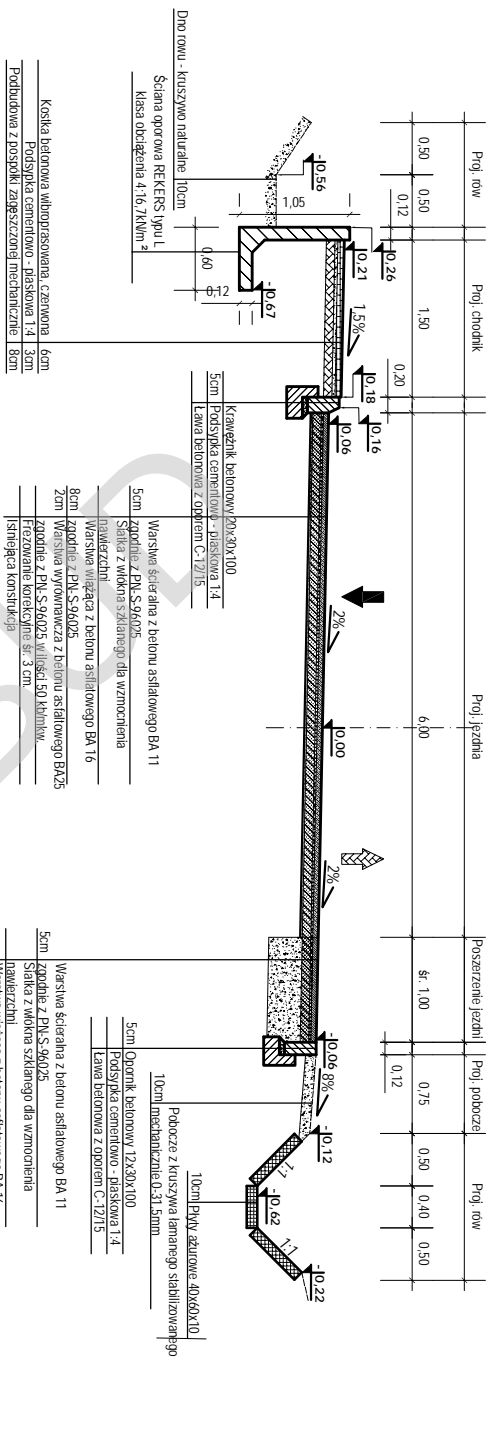
PRZEKROJ NORMALNY W KM 0+073 DO 0+110



PRZEKROJ NORMALNY W KM 0+110 DO 0+706



FIRMA: ALKIBUD - USŁUGI INWESTYCYJNE		SKALA: 1:50	
06-140 Jankowski ul. Kołomyjska 10 Alaków (020726-0005)		NR RYSUNKU	
TEMAT: Projektowanie i wykonanie robót budowlanych w zakresie wykonania		4.	
Nowy Most przy przejeździe wzdłuż zjazdowej drogi			
ul. Kołomyjska 10 Alaków			
TRESC: PRZEKROJE NORMALNE			
PROJEKTOWY: [Pusty pole]		PROJEKTOWY: [Pusty pole]	
mgr inż. ANNA ULTRAJA Licz. Wz. 28833		PROJEKTOWY: [Pusty pole]	
mgr inż. Andrzej Kozłowski		PROJEKTOWY: [Pusty pole]	
LADOWCA: [Pusty pole]		DATA: 2024-09-23	
STADIUM: Projekt techniczny		BRANŻA: Drogowo	



FIRMA: ALKBUD - USŁUGI INWESTYCYJNE	
TEMAT: Przebudowa i modernizacja drogi krajowej nr 10 w miejscowości Nowy Międzyrzecze, woj. łódzkie, pow. łódzki wschodni	
Tytuł: PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	
PROJEKTOWY: mgr inż. ANNA ULTRAJA, ul. W. W. 28/33, 91-500 Łódź	PROJEKT: BRZĄDZ 1-50
DATA: 2016-09-21	BRANŻA: DRÓGOWA
STADIUM: Projekt wykonawczy	BRZĄDZ: 1-50
5.	

