

OPIS TECHNICZNY.

do dokumentacji projektowej przebudowy drogi gminnej od miejscowości Łazy do drogi powiatowej Szydłowiec – Majdów (przez las) – działka nr ewid. 23 i 1144

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Umowa zawarta między Gminą Szydłowiec, a projektantem.
- 1.2. Mapa w skali 1:1 000.
- 1.3. Normy i przepisy obowiązujące przy projektowaniu dróg (wg. Rozporządzenia 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 z dnia 14 maja 1999 r)..

2. Lokalizacja.

Projektowana droga zlokalizowana jest na działkach Nr ewid. 23; 1144 pomiędzy miejscowością Łazy a drogą powiatową Nr 4018W Szydłowiec – Majdów – gr. woj. w gminie Szydłowiec, powiecie szydłowieckim. Od km 0+000 do 0+875,00 przebiega poza obszarem zabudowanym. Pod względem topograficznym działki przeznaczone pod przebudowę drogi gminnej zlokalizowane jest w terenie pagórkowatym.

3. Zakres projektowy opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+000 do 0+875,00. W projekcie ujęto roboty polegające na budowie nowej konstrukcji, budowie poboczy umocnionych kruszywem naturalnym i montaż oznakowania pionowego.

4. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna rozpoczyna swój bieg w osi drogi powiatowej Nr 4018W Szydłowiec – Majdów – gr. woj. w km 0+000, przebiega przez teren leśny w kierunku wschodnim. Koniec projektowanego odcinka zaplanowano w km 0+875,00. Długość odcinka wynosi 875,00 m. Na całej długości droga ta ma nawierzchnię gruntową ulepszoną o zdeformowanym profilu podłużnym i poprzecznym. Szerokość pasa drogowego wynosi od 7,0 m do 8,5 m. Struktura ruchu na drodze to przewaga pojazdów rolniczych, osobowych i dostawczych. Ruch pieszy i rowerowy na tym odcinku średni.

5. Stan projektowany.

5.1. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega przez teren leśny. Początek zaprojektowano w km 0+000 tj. na w osi drogi powiatowej Nr 4018W Szydłowiec – Majdów – gr. woj. Od km 0+000 do km 0+875,00 zaprojektowano nawierzchnię szerokości 4,0 m, obustronne pobocza umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm o szerokości 0,75 m i mijankami w ilości 5 szt. W km 0+035,40 występuje załamanie o kąt $\alpha=0,61^\circ$, w km 0+188,44 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=20$ m i kącie zwrotu $\alpha=29,12^\circ$ o parametrach $L=10,16$; $T=5,19$; $B=0,66$ m; w km 0+238,30 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=40$

m i kącie zwrotu $\alpha=15,89^\circ$ i parametrach $L=11,09m$; $T=5,58m$; $B=0,38m$. W km 0+279,12 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=40 m$ i kącie zwrotu $\alpha= 17,23^\circ$ i parametrach $L=12,02$; $T=6,05m$; $B=0,45m$. W km 0+642,00 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=10m$ i kącie zwrotu $\alpha=44,35^\circ$ i parametrach $L=7,74$; $T=4,07$; $B=0,79m$. W km 0+717,00 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,10^\circ$. Koniec trasy przyjęto w km 0+875,00.

5.2. Przekrój podłużny.

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni ulicy zaprojektowano przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego ukształtowania terenu, minimalnych robotach ziemnych, z zachowaniem normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych. Pochylenia podłużne kształtują się w przedziale od $i=0,17 \%$ do $i=9,65\%$.

5.3. Konstrukcja nawierzchni

- a) - nawierzchnia z płyt drogowych zbrojonych z otworami gr. 12,5 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm
 - istniejąca podbudowa
- b) - nawierzchnia z płyt drogowych zbrojonych z otworami gr. 12,5 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm
 - górna warstwa podbudowy z kruszywa pozyskanego gr. 8 cm
 - dolna warstwa podbudowy z kruszywa pozyskanego gr. 15 cm
 - warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- c) mijanki
 - nawierzchnia z płyt drogowych zbrojonych z otworami gr. 12,5 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm
 - istniejąca podbudowa z kruszywa

Uwaga: dopuszcza się zamianę nawierzchni z płyt drogowych zbrojonych z otworami na warstwę wiążącą z BA – AC 16W gr. 4 cm oraz warstwę ścieralną z BA – AC11S gr. 4 cm

5.4. Przekrój normalny

Na odcinku od km 0+000 do km 0+875 zaprojektowano przekrój drogowy daszkowy 2% charakteryzujący się szerokością jezdni 4,0 m, obustronnymi poboczami o szer. 1,0 m o pochyleniu 4%. Ponadto projektuje się mijanki o parametrach dł. 25,0 m zakończone skosami 1:2, szerokości jezdni na długości mijanki 5,0 m. Mijanki obramowane opornikiem betonowym 12x30x100 posadowionym na podsypce cementowo-piaskowej i na ławie z betonu C12/15 z oporem.

5.5. Pobocza

Od km 0+000 do km 0+875 projektuje się pobocza obustronne szer. 0,75m . Na całym odcinku drogi projektuje się pobocza o pochyleniu 4%. umocnione kruszywem łamanym 0/31,5mm gr. 12,5 cm.

5.6. Odwodnienie.

W ramach niniejszego opracowania uwzględniono warunki terenowo - gruntowe, zaprojektowano odwodnienie pasa drogowego jako powierzchniowe. Wody opadowe zostaną odprowadzone poza koronę drogi zaprojektowanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi jezdni i poboczy. W km 0+007,5 projektuje się przebudowę istniejącego przepustu śr. 50 cm dł. 9,0 mb.

6. Infrastruktura.

W pasie przebudowywanej drogi znajdują się: sieć telekomunikacyjna.

Zabezpieczenie podziemnej infrastruktury telekomunikacyjnej należy wykonać poprzez zabudowę dwudzielnymi rurami osłonowymi dł. 9,0 m. Roboty związane z zabezpieczeniem należy wykonywać po wcześniejszym zgłoszeniu gestorowi sieci. Prace wykonywać pod nadzorem pracowników odpowiednich służb technicznych.

7. Organizacja ruchu.

Stała organizacja ruchu występuje jako oddzielne opracowanie.

mgr inż. Jacek Kowalczeński
nr ewidencji Mazowieckiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa:
MAZ/BB/6886/03
nr Uprawnień Projektowych i Budowlanych
WBP-II-K-8386/65/79