

OPIS TECHNICZNY.

do dokumentacji projektowej przebudowy ulicy Wymysłów w Szydłowcu
dz. nr ewid.1881 – etap III

1. Podstawa opracowania.

- 1.1. Umowa zawarta między Gminą Szydłowiec, a projektantem.
- 1.2. Mapa w skali 1:500.
- 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 działce Nr ewid. 1881 w miejscowościach Szydłowiec, w gminie Szydłowiec, powiat szydłowiecki. Od km 0+543,55 do 1+364,05 przebiega przez obszar luźnej zabudowy. Pod względem topograficznym działki przeznaczona pod przebudowę drogi gminnej zlokalizowane jest w terenie płaskim.

3. Zakres projektowy opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową etap III od km 0+543,55 do 1+364,05. W projekcie ujęto roboty polegające na budowie nowej konstrukcji, budowie poboczy umocnionych kruszywem łamanym i montażu oznakowania pionowego.

4. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna rozpoczyna swój bieg od km 0+543,55. Przebiega poza terenem zabudowanym i przy luźnej zabudowie w kierunku zachodnim. Koniec projektowanego odcinka zaplanowano przy ostatniej zabudowie w km 1+364,05. Długość odcinka wynosi 820,50m. Na całej długości droga ta ma nawierzchnię gruntową i gruntową ulepszoną rumoszem zmieszonym z żużlem wielkopieczowym o zdeformowanym profilu podłużnym i poprzecznym. Szerokość pasa drogowego wynosi od 11 m do 13m. Struktura ruchu na drodze to przewaga pojazdów osobowych, dostawczych, maszyn rolniczych. Ruch pieszy i rowerowy na tym odcinku znikomy.

5. Stan projektowany.

5.1. Parametry techniczne przebudowywanej drogi

Zgodnie z prowadzoną ewidencją przez Zarządcę drogi, droga ta posiada klasę techniczną D oraz następujące parametry:

Klasa drogi – D

Prędkość projektowa – 30 km/h

Kategoria ruchu – KR1

Nośność – 100 kN/oś

5.2. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi. Początek zaprojektowano w km 0+543,55. Projektuje się jezdnię o szerokości 4,5 m. W km 0+608,50 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=3,0^\circ$; w km 0+689,20 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=1,42^\circ$; w km 0+824,00 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=1,53^\circ$; w km 0+886,58 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,80^\circ$; w km 0+912,94 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,60^\circ$; w km 1+007,92 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=150$ m, kącie zwrotu $\alpha=3,99^\circ$ i parametrach $L=10,44$ m; $T=5,22$ m; $B=0,09$ m; w km 1+086,04 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,60^\circ$; w km 1+173,05 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,45^\circ$; Koniec trasy przyjęto w km 1+364,05.

5.3. Przekrój podłużny.

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni drogi gminnej zaprojektowano przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego ukształtowania terenu, minimalnych robotach ziemnych, z zachowaniem normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych.

5.4. Konstrukcja nawierzchni

od km 0+543,55 do km 0+824,00; od km 0+824,00 do km 0+939,55; od km 1+014,55 do km 1+039,55; od km 1+046,00 do km 1+364,05

- powierzchniowe utwardzenie emulsją i grysami 2-5 mm
- powierzchniowe utwardzenie emulsją i grysami 5-8 mm
- warstwa destruktu bitumicznego gr. 15 cm
- istniejące podłoże z rumoszu zmieszanego z żużlem

od km 0+939,55 do km 1+014,55 i od km 1+039,55 do km 1+046,00

- powierzchniowe utwardzenie emulsją i grysami 2-5 mm
- powierzchniowe utwardzenie emulsją i grysami 5-8 mm
- warstwa destruktu bitumicznego gr. 15 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm

5.5. Przekrój normalny

Na odcinku od km 0+543,55 do km 1+364,05 zaprojektowano jezdnię o szer. 4,5 m o przekroju drogowym daszkowym o pochyleniu poprzecznym 2%. Od km 0+543,55 do km 0+824,00 i od km 1+046,00 do km 1+364,05 projektuje się pobocza obustronne o szer. 1,0 m umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 cm. Od km 0+824,00 do km 0+939,55 i od km 0+939,55 do km 1+014,55 i od km 1+014,55 do km 1+039,5 i od km 1+039,55 do km 1+046,00 projektuje się pobocze prawostronne szer. 1,0 m umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 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.

5.7. Opinia geologiczna

Warunki gruntowe proste - z przeprowadzonych oględzin oraz badań wskaźnika piaskowego i kapilarności biernej wynika, że grunty w zakresie głębokości przemarzania od 0,00 do 1,00 m stanowią podłoże w 100 % niewysadzinowe (piaski drobne i piaski średnie). Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego, pierwsza. Grupa nośności podłoża dla warunków gruntowo-wodnych G1.

5.8. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania projektowanej drogi mieści się w granicach działki nr ewid. Nr 1881. Projektowana droga nie wprowadza zmian powodujących ograniczenia w zagospodarowaniu oraz zabudowy terenu. Planowana inwestycja nie ma negatywnego wpływu na stan środowiska. Teren inwestycji nie znajduje się na terenie wpisanym do rejestrów zabytków lub ochrony dziedzictwa naturalnego. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego określono na podstawie, Prawa Budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne ich usytuowanie.

6. Infrastruktura.

W pasie przebudowywanej drogi gminnej etap III nie występują żadne sieci.

7. Organizacja ruchu.

Stała organizacja ruchu występuje jako oddzielne opracowanie.