

# OPIS TECHNICZNY.

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

## **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 1+364,05 do 2+175 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 IV w km 1+364,05 do km 2+175. 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 1+364,05. Przebiega poza terenem zabudowanym i przy luźnej zabudowie w kierunku zachodnim. Koniec projektowanego odcinka zaplanowano przy ostatniej zabudowie w km 2+175,00. Długość odcinka wynosi 810,95m. Na całej długości droga ta ma nawierzchnię gruntową ulepszoną, rumosz zmieszany z żużlem 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 1+364,05. Projektuje się jezdnię o szerokości 4,5 m. W km 1+464,14 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=1,90^\circ$ ; w km 1+537,28 projektuje się łuk poziomy o promieniu  $R=150$  m i kącie zwrotu  $\alpha=7,69^\circ$  o parametrach  $L=20,14$ ;  $T=10,09$ ;  $B=0,34$ m; w km 1+688,16 projektuje się łuk poziomy o promieniu  $R=200$  m i kącie zwrotu  $\alpha=3,12^\circ$  o parametrach  $L=10,88$ ;  $T=5,44$ ;  $B=0,07$ m; w km 1+718,53 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=2,26^\circ$ ; w km 1+744,24 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=2,46^\circ$ ; w km 1+828,38 projektuje się łuk poziomy o promieniu  $R=150$  m i kącie zwrotu  $\alpha=10,14^\circ$  i parametrach  $L=26,54$ m;  $T=13,30$ m;  $B=0,59$ m; w km 1+863,87 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=2,22^\circ$ ; w km 1+940,55 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=0,25^\circ$ ; w km 1+982,64 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=0,69^\circ$ ; w km 2+030,17 występuje załamanie trasy w planie o kąt  $\alpha=2,13^\circ$ ; w km 2+051,40 projektuje się łuk poziomy o promieniu  $R=150$  m i kącie zwrotu  $\alpha=5,12^\circ$  o parametrach  $L=13,41$ ;  $T=6,71$ ;  $B=0,15$ m; w km 2+116,61 projektuje się łuk poziomy o promieniu  $R=90$  m i kącie zwrotu  $\alpha=6,95^\circ$  o parametrach  $L=10,92$ ;  $T=5,47$ ;  $B=0,17$ m. Koniec trasy przyjęto w km 2+175,00.

## **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 1+364,05 do km 1+689,05; od km 1+902,00 do km 1+940,00; od km 1+940,00 do km 2+064,05; od km 2+139,05 do km 2+175,00**

- 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 1+689,05 do km 1+725,00 i od km 1+725,00 do km 1+764,05 i od km 2+064,05 do km 2+139,05**

- 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 1+364,05 do km 2+175 zaprojektowano jezdnię o szer. 4,5 m o przekroju drogowym daszkowym o pochyleniu poprzecznym 2%. Od km 1+364,05 do km 1+689,05 i od km

1+902,00 do km 1+940,00 oraz od km 1+689,05 do km 1+725,00 projektuje się pobocza obustronne o szer. 1,0 m umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 cm. Od km 1+764,05 do km 1+902,00 i od km 1+725 do km 1+764,05 projektuje się pobocze lewostronne szer. 1,0 m umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 cm. Od km 1+940,00 do km 2+064,05 i od km 2+139,05 do km 2+175 oraz od km 2+064,05 do km 2+139,05 projektuje się przekrój drogowy bez poboczy.

## **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.*

## **6. Infrastruktura.**

*W pasie przebudowywanej drogi gminnej etap IV występują: sieć wodociągowa, energetyczna.*

## **7. Organizacja ruchu.**

*Stała organizacja ruchu występuje jako oddzielne opracowanie.*