

OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej w miejscowości Łazy

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 przebiega przez miejscowość Łazy. Początek opracowania przyjęto w km 0+000, na granicy działki nr 23 i Lasów Państwowych – Nadleśnictwo Skarżysko Kam. (strony południowa , a koniec opracowania przyjęto na końcu zabudowy m. Łazy w km 1+179,31 strona północna. Przebudowywana droga przebiega przez obszar zabudowany.

3. Zakres projektowy opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+000 ÷ 1+179,31. W projekcie ujęto poszerzenie istniejącej konstrukcji nawierzchni do 5,0 m odnowę nawierzchni, budowę przepustów pod zjazdami, oczyszczenie rowów przydrożnych, budowę zatoki autobusowej i chodników dla pieszych.

4. Stan istniejący.

Droga na długości 1179,31m posiada nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości od 4,0 do 4,70m. W km 0+255,5 występuje skrzyżowanie z drogą powiatową. Droga na odcinku o nawierzchni bitumicznej posiada ukształtowaną koronę. Występują rowy przydrożne w złym stanie technicznym tj. częściowo zamulone lub ich brak. Pod zjazdami do posesji znajdują się przepusty w złym stanie technicznym, o nienormatywnych kształtach i średnicach. Droga posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny , liczne spękania siatkowe i poprzeczne. W pasie drogi występuje sieć wodociągowa i energetyczna.

5. Stan projektowany.

5.1. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi. Początek zaprojektowano w km 0+000 tj. na granicy działki nr 23 i Lasów Państwowych – Nadleśnictwo Skarżysko Kam. Projektuje się poszerzenia jezdni do szerokości 5,0 . Po stronie lewej projektuje się pobocze o szerokości 0,75 m umocnione kruszywem łamanym o uziarnieniu 0/31,5 mm i rów przydrożny ze zjazdami indywidualnymi do przyległych posesji. Po stronie prawej projektuje się chodnik dla pieszych szerokości 1,5 m obramowany krawężnikiem betonowym 15x20 i obrzeżem betonowym 8x30. W km 0+232,5 projektuje się zatokę autobusową o szerokości 2,3 m. W km 0+414,85 występuje załamanie

trasy w planie o kąt $\alpha=0,1^\circ$. W km 0+966,2 projektuje się załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,43^\circ$.
Koniec trasy przyjęto w km 1+179,31 tj. koniec zabudowy miejscowości Łazy .

5.2. Przekrój podłużny.

W układzie wysokościowym niweletę nawierzchni drogi zaplanowano po istniejącej nawierzchni uwzględniając zaprojektowane warstwy bitumiczne.

5.3. Konstrukcja poszerzeń nawierzchni jezdni

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 31,5/63 mm gr. 15 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mech 0/31,5 mm gr. 8 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W dla KR1 gr. 4 cm

5.4. Konstrukcja nawierzchni jezdni

- wyrównanie podbudowy mieszanką mineralno-asfaltową AC16W w ilości 100 kg/m²
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W dla KR1 gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S dla KR1 gr. 4 cm

5.5. Konstrukcja nawierzchni chodnika.

- warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem 2,5MPa gr. 10 cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm
- nawierzchnia chodnika z kostki bet. wibroprasowanej gr. 6 cm kolorowej (kolor do ustalenia przez Inwestora, sugerowany szary)

5.6. Konstrukcja nawierzchni zjazdu

- warstwa odsączająca z piasku gr. 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 mm gr. 15 cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm
- nawierzchnia zjazdu z kostki bet. wibroprasowanej gr. 8 cm (kolor do ustalenia przez Inwestora, sugerowany grafitowy)

5.7. Konstrukcja nawierzchni jezdni w zatoce

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm
- podbudowa z chudego betonu B7,5MPa gr. 20 cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm
- nawierzchnia zjazdu z kostki bet. wibroprasowanej gr. 8 cm (kolor do ustalenia przez Inwestora, sugerowany szary)

W miejscu kanału \varnothing 50 cm projektuje się płytę odciążającą z betonu B-20 MPa gr. 20 cm. szer. 1,0 m

5.7. Zatoka autobusowa

Projektuje się zatokę autobusową z peronem dla pieszych o parametrach: szerokość zatoki 2,3 m, długość krawędzi zatrzymania 10,0 m, wyokrąglenie załomów krawędzi jezdni łukami o promieniu $R=2m$, pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2% w kierunku peronu, długość skosu wyjazdowego z drogi wynosi 9,2m, długość skosu wjazdowego na drogę wynosi 4,6m, szerokość peronu 1,5m.

5.8. Przekrój normalny

Projektuje się jezdnię o szerokości 5,0m, o spadku poprzecznym jednostronnym 2%. Zaprojektowano lewostronne pobocze o szerokości 0,75 utwardzone kruszywem łamanym 0/31,5 mm gr. 10 cm i pochyleniu 4% oraz prawostronny chodnik dla pieszych o spadku poprzecznym 1% w kierunku jezdni. Odśnieżenie krawężnika 10 cm, na zjazdach 2 cm.

5.9. Odwodnienie.

Dla prawidłowego odprowadzania wód z pasa drogowego planuje się odmulenie i uformowanie istniejących rowów przydrożnych, budowę przepustów pod zjazdami indywidualnymi o śr. 40 cm na ławie żwirowej gr. 10cm wraz ze ściankami czołowymi.

6. Infrastruktura techniczna.

Na trasie projektowanej drogi występuje sieć wodociągowa i energetyczna. Projekt przewiduje regulację wszystkich zaworów wodociągowych. Dla zabezpieczenia stabilności słupów energetycznych projektuje się wykonanie przepustów z rur śr. 40 cm posadowionych w rowie co zostało uwidocznione w projekcie zagospodarowania działki.

7. Wskazania.

Wykonawca robót zobowiązany do wykonania geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.

8. Stała organizacja ruchu.

Występuje jako oddzielne opracowanie.