

OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowlanego budowy drogi W Woli Korzeniowej w kierunku Huty Szkła nr dz. ewid. 583/1

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 w miejscowości Wola Korzeniowa bierze początek od drogi gminnej relacji Szydłowiec – Wola Korzeniowa w km 0+000 i przebiega w kierunku Huty Szkła tj. w kierunku zachodnim. Na wysokości ostatniego ogrodzenia przyjęto koniec drogi tj. w km 0+205

3. Zakres projektowy opracowania..

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+000 ÷ 0+205. W projekcie ujęto budowę konstrukcji nawierzchni, pobocza, odwodnienie, oznakowanie pionowe.

4. Stan istniejący.

Droga na długości 205,0 m posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem naturalnym i żużlem wielkopieczowym. Droga posiada zdeformowany profil podłużny i poprzeczny, brak odwodnienia. W pasie drogowym nie występuje żadna infrastruktura.

5. Stan projektowany.

5.1. Plan sytuacyjny.

Projektowana droga przebiega po istniejącym śladzie drogi o nawierzchni gruntowej. Początek zaprojektowano w km 0+000 tj. na skrzyżowaniu z drogą gminną. Zaprojektowano nawierzchnię szerokości 4,5 m, lewostronne pobocze umocnione kruszywem łamanym stab. mech. o szerokości 0,5 m. Koniec trasy przyjęto w km 0+205 tj. na wysokości ostatniego ogrodzenia. W km 0+112,05 projektuje się początek łuku poziomego a w km 0+119,28 koniec łuku poziomego o parametrach $R=30,0$ m; $\alpha=13,80^\circ$, $L=7,23$ m; $T=3,63$ m; $B=0,22$. Przecięcie krawędzi jezdni projektuje się złagodzić łukami poziomymi o promieniach $R=6$ m; $R=10$ m.

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.

5.3. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Konstrukcja nawierzchni jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 gr. 4 cm
- górna warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm gr. 8 cm
- dolna warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa stabilizowanego mechanicznie 31,5/63 mm gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm

5.5. Pobocza.

Projektuje się obustronne pobocza szerokości 0,5 m umocnione kruszywem łamanym sortowanym 0/31,5 mm grubości 10 cm.

5.6. Przekrój normalny

Projektuje się jezdnię o szerokości 4,5m, o spadku poprzecznym jednostronnym 2%. Zaprojektowano lewostronne pobocze umocnione kruszywem o szerokości 0,5m i pochyleniu poprzecznym 2%.

5.7. Odwodnienie.

Odwodnienie pasa drogowego projektuje się przez zastosowanie pochyleń podłużnych i poprzecznych jezdni: po stronie prawej projektuje się ciek przykrawędziowy z kostki betonowej wibroprasowanej gr. 8 cm, na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm i posadowiony na ławie betonowej C12/15 gr. 30 cm, oraz warstwie odsączającej z piasku gr. 10 cm

6. 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.

7. Infrastruktura techniczna.

Na trasie projektowanej drogi nie występuje infrastruktura techniczna.

8. Wskazania.

Wykonawca robót zobowiązany do wykonania geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej.

9. Organizacja ruchu.

Występuje jako oddzielne opracowanie..