

OPIS TECHNICZNY.

do dokumentacji projektowej przebudowy ulicy Wymysłów w Szydłowcu
dz. nr ewid. 1881; 1880/1; 1969/1; 1968/1; 1967/1; 1878/1; 1875/5; 1875/7; 1875/9; 1965/1; 1872/6;
1872/8; 1872/10; 1872/12; 1962/6; 1962/8; 1962/10; 1962/12; 1962/14; 3742/3; 1961/5; 1961/3;
1870/1; 1871/1; 1869/1; 1960/1; 1868/1; 1959/1; 1958/1; 1957/1; 1956/1; 1942/1; 1866/1; 264/1;
1917/1; 218/1; 217/1; 216/1; 215/1; 214/1; 213/1; 212/1; 211/1; 1916/1; 208/1; 207/1; 1915/1

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 zlokalizowana jest na działkach Nr ewid. 1881; 1880/1; 1969/1; 1968/1; 1967/1; 1878/1; 1875/5; 1875/7; 1875/9; 1965/1; 1872/6; 1872/8; 1872/10; 1872/12; 1962/6; 1962/8; 1962/10; 1962/12; 1962/14; 3742/3; 1961/5; 1961/3; 1870/1; 1871/1; 1869/1; 1960/1; 1868/1; 1959/1; 1958/1; 1957/1; 1956/1; 1942/1; 1866/1; 264/1; 1917/1; 218/1; 217/1; 216/1; 215/1; 214/1; 213/1; 212/1; 211/1; 1916/1; 208/1; 207/1; 1915/1 w miejscowości Szydłowiec w gminie Szydłowiec, powiecie szydłowieckim. Od km 0+000 do 2+175 przebiega przez obszar zabudowany i o luźnej zabudowie. Pod względem topograficznym działki przeznaczona pod przebudowę ulicy Wymysłów zlokalizowane jest w terenie płaskim.

3. Zakres projektowy opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową w km 0+000 do 2+175,00. W projekcie ujęto roboty polegające na budowie nowej konstrukcji, budowie poboczy umocnionych kruszywem naturalnym i montażu oznakowania pionowego i poziomego

4. Stan istniejący.

Istniejąca droga gminna rozpoczyna swój bieg na krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej Nr 727 w km 0+000, przebiega przez teren miejscowości Szydłowiec w kierunku południowym. Koniec projektowanego odcinka zaplanowano w km 2+175. Długość odcinka wynosi 2175,0m. Na całej długości droga ta ma nawierzchnię gruntową ulepszoną o zdeformowanym profilu podłużnym i poprzecznym. Szerokość pasa drogowego wynosi od 11 do 13 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 po istniejącym śladzie drogi. Początek zaprojektowano w km 0+000 tj. na krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej Nr 727. Od km 0+000 do km 0+020 zaprojektowano nawierzchnię szerokości 6,0 m, obustronne pobocza umocnione kruszywem łamanym 0/31,5 mm o szerokości 1,0 m. Od km 0+020 do km 2+175 projektuje się jezdnię o szerokości 4,5 m i obustronne pobocza umocnione kruszywem 0/31,5 mm o szerokości 1,0 m. W km 0+021,66 występuje załamanie o kąt $\alpha=2,56^\circ$, w km 0+061,87 występuje załamanie o kąt $\alpha=2,47^\circ$, w km 0+101,92 występuje załamanie o kąt $\alpha=1,09^\circ$, w km 0+141,55 występuje załamanie o kąt $\alpha=1,84^\circ$. W km 0+160,27 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=120$ m i kącie zwrotu $\alpha=5,87^\circ$ o parametrach $L=12,29$; $T=6,15$; $B=0,16$ m. ; w km 0+194,57 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=40$ m i kącie zwrotu $\alpha=45,84^\circ$ i parametrach $L=32,0$ m; $T=16,91$ m; $B=3,43$ m. W km 0+239,28 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=120$ m i kącie zwrotu $\alpha=7,52^\circ$ i parametrach $L=15,76$; $T=7,89$ m; $B=0,26$ m. W km 0+313,55 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,99^\circ$. W km 0+388,05 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=2,63^\circ$. W km 0+458,98 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,28^\circ$. W km 0+512,41 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,30^\circ$. W km 0+623,54 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=1,93^\circ$. W km 0+687,23 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,113^\circ$. W km 0+739,82 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,87^\circ$. W km 0+789,46 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=0,63^\circ$. 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+013,14 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=150$ m i kącie zwrotu $\alpha=3,99^\circ$ i parametrach $L=10,44$; $T=5,22$; $B=0,09$ 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 $\alpha=2,45^\circ$. W km 1+263,50 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=200$ m i kącie zwrotu $\alpha=3,1^\circ$ i parametrach $L=10,82$; $T=5,42$; $B=0,7$ m. W km 1+464,14 występuje załamanie trasy w planie o kąt $\alpha=1,90^\circ$. W km 1+547,35 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=150$ m i kącie zwrotu $\alpha=7,69^\circ$ i parametrach $L=20,14$; $T=10,09$ m; $B=0,34$ m. W km 1+693,60 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=200$ m i kącie zwrotu $\alpha=3,12^\circ$ i 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+841,65 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=150$ m i kącie zwrotu $\alpha=10,14^\circ$ i parametrach $L=26,54$; $T=13,30$; $B=0,59$ 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+058,11 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=150$ m i kącie zwrotu $\alpha=5,12^\circ$ i parametrach $L=13,41$; $T=6,71$; $B=0,15$ m. W km 2+122,07 projektuje się łuk poziomy o promieniu $R=90$ m i kącie zwrotu $\alpha=6,95^\circ$ i parametrach $L=10,92$; $T=5,47$; $B=0,17$ m. Koniec trasy przyjęto w km 2+175,00.

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 $i=0,12\%$ do $i=3,0\%$.

5.3. Konstrukcja nawierzchni

w km 0+000 do km 0+020

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W gr. 4
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 8 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63,5 mm gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15 cm

w km 0+020 do km 2+175

- powierzchniowe utwalenie emulsją i grysami 2-5 mm
- powierzchniowe utwalenie emulsją i grysami 5-8 mm
- warstwa destruktu bitumicznego gr. 15 cm
- istniejąca warstwa kruszywa śr. gr. 10 cm

na poszerzeniach

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

5.4. Przekrój normalny

Na odcinku od km 0+000 do km 0+020 zaprojektowano przekrój drogowy daszkowy 2% charakteryzujący się szerokością jezdni 6,0 m, obustronnymi poboczami o szer. 1,0 m i lewostronnym poboczem umocnionym kruszywem łamanym 0/31,5 m szerokości 1,0 i pochyleniu 4% oraz rowami obustronnymi o głębokości 0,5 m. Na odcinku od km 0+020 do km 0+218,55 projektuje się jezdnię o szerokości 4,5 m, przekroju daszkowym 2%, obustronnymi poboczami o szerokości 1,0 m i pochyleniu 4%, obustronnymi rowami przydrożnymi o głębokości 0,5m. Od km 0+218 do km 2+175 projektuje się jezdnię 4,5 m o spadku dwustronnym 2%, pobocza obustronne szerokości 1,0 m i pochyleniu 4%.

5.5. Pobocza

Od km 0+000 do km 2+175 projektuje się pobocza obustronne szer. 1,0m. Na całym odcinku drogi projektuje się pobocza o pochyleniu 4%. umocnione kruszywem łamanym 0/31,5mm 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.

Projektuje się wykonanie studni chłonnych o głębokości 2,0 m i średnicy wewnętrznej 1200 mm z rur żelbetowych. Studnia wypełniona zostanie warstwą zabezpieczającą o gr. 30 cm – żwir o uziarnieniu 3-10 mm. Warstwa podtrzymująca o gr. 10 cm – piasek o uziarnieniu 1-2mm. Warstwa właściwa gr. 60 cm – piasek o uziarnieniu 0,25-100 mm. Studnia przykryta płytą betonową wyposażoną we właz żeliwny Q 600 mm. Studnie zaznaczono na mapie.

6. Infrastruktura.

W pasie przebudowywanej drogi znajdują się: sieć wodociągowa, sieć energetyczna.

Zabezpieczenie podziemnej infrastruktury energetycznej należy wykonać poprzez zabudowę dwudzielnymi rurami osłonowymi z twardego polietylenu. 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.