

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ
Droga gminna w m. NARTY
Odcinek km 0+015.00 – km 1+215.00
(dz. nr ew. gr. 147 i nr 26)
gm Jedlińsk

Gm. Jedlińsk, pow. radomski, woj. mazowieckie

OBIEKT:	DROGA GMINNA	
OPRACOWANIE :	PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI - CZĘŚĆ DROGOWA	
INWESTOR:	Urząd Gminy Ul. Warecka 19 <u>26-660 Jedlińsk</u>	
PROJEKTOWAŁ:		
SPRAWDZIŁ:		

Egz. nr 1

RADOM marzec 2014 rok.

ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. Część opisowa i uzgodnienia

1. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny w skali 1:10 000
2. Plan sytuacyjny w skali 1:1000
3. Profil podłużny 1:100 / 1:1000
4. Przekroje normalne i konstrukcyjne
5. Zjazd publiczny
6. Zjazd indywidualny

OPIS TECHNICZNY

do projektu wzmocnienia nawierzchni drogi gminnej w miejscowości **NARTY** (dz. nr ew. gr. 147 grunty wsi Mokroszek i dz. nr ew. gr.26 grunty wsi Narty) na odcinku od km 0+015 do km 1+215.00 dł. 1200.00 m , gmina Jedlińsk powiat Radomski, woj. mazowieckie.

1. Podstawa opracowania

- mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1: 1 000
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Dz. u nr 43, poz. 430 z dn. 1999.05.14
- Ogólne Specyfikacje Techniczne GDDP
- pomiary uzupełniające pasa drogowego w terenie

2. Lokalizacja

Przebudowywana droga gminna w m. Narty rozpoczyna się od drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej (dz. nr ew. gr. 104 grunty wsi Ludwików) a kończy na drodze gminnej o nawierzchni bitumicznej (dz nr ew. gr. 23 grunty wsi Narty) biegnie śladem istniejącej dogi od km 0+015 do km 1+215.00 o nawierzchni z betonu asfaltowego o stałej szerokości 5.0 m. Zakres prac związanych z przebudową nie wychodzi poza y pas drogowy zaznaczony na mapie jako działki Nr 147 grunty wsi Mokroszek i Nr 26 grunty wsi Narty gmina Jedlińsk. Przebieg trasy drogi dojazdowej pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10 000.

3. Założenia do projektowania

Opracowanie obejmuje część drogową. W projekcie ujęto wzmocnienie istniejącej nawierzchni bitumicznej

- * droga dojazdowa,
- * szerokość pasa ruchu – 2,5 m
- * prognozowane obciążenie ruchu KR 1

4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi gminnej w m. Narty polegającą na:

1. wykonaniu warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC16 W 50/70 dla KR1
2. wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR1
3. naprawa krawędzi jezdni i miejsc po remontowanych przepustach drogowych
4. wykonanie niezbędnych robót ziemnych
5. remont zjazdów

5. Stan istniejący

Zabudowę obrzeżną planowanego do przebudowy odcinka drogi gminnej w m. Narty stanowią pola uprawne łąki i zabudowa jednorodzinna. Droga na całym odcinku przeznaczonym do przebudowy od km 0+015 – km 1+215 posiada nawierzchnię bitumiczną asfaltobetonową o dość równej powierzchni Szerokości jezdni waha się w granicach 5.0 m i nie wymaga poszerzenia, naprawy wymagają krawędzie jezdni.

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- sieć teletechniczna
- sieć wodociągowa 110
- sieć energetyczna

Wymienione urządzenia nie będą wymagać przełożeń bądź przebudowy, nie kolidują bowiem z projektowanymi robotami drogowymi.

Szczegółowy przebieg, lokalizację i rodzaj uzbrojenia pokazano na planie sytuacyjnym drogi.

6. Stan projektowany

6.1. Plan sytuacyjny

Przebieg drogi w planie dostosowano do istniejącego rozwiązania sytuacyjnego oraz istniejących zjazdów od wierzchołka W-1 km 0+015 do wierzchołka W-10 km 1+205

Na projektowanym odcinku oś drogi stanowi linia prosta z załamaniem osi drogi poniżej 1^g z wyjątkiem wierzchołków W2 w km 0+116.50, W3 w km 0+201.30, W6 w km 0+561.80, W7 w km 0+698.80 i W9 w km 1+094.45 na których zaprojektowano łuki kołowe o promieniu R=1000 – 1500 m.

Wartości charakterystyczne trasy pokazano na planie sytuacyjnym, profilu podłużnym przekrojach normalnych.

Skrzyżowanie z drogą gminną w km 1+205 projektuje się jako proste trójwylotowe o nawierzchni bitumicznej wyokrąglone normatywnymi łukami. Zjazdy do posesji i na pola projektuje się jako zjazd indywidualny.

Całkowita długość przebudowywanego odcinka wynosi 1200.00 m.

6.2 Droga w przekroju podłużnym

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Niweletę drogi dowiązano do istniejących wjazdów oraz skrzyżowania z drogą gminną uwzględniając wzmocnienie konstrukcji jezdni wynikające z kategorii ruchu. Niweleta zostanie podniesiona średnio o 9,0 cm zgodnie z wymogami konstrukcji nawierzchni. Załamania niwelety wyokrąglono normatywnymi łukami pionowymi o promieniach od 1600 do 10000 m

6.3 Przekrój poprzeczny

W przekroju normalnym przyjęto charakterystyczne wielkości wymiarowania i spadków poprzecznych dla klasy drogi gminnej.

zaprojektowano drogę o parametrach:

od km 0+015 - km 1+215.00

- przekrój drogowy - jezdnię ze spadkiem daszkowym 2% szerokość jezdni 5.0 m
pobocze utwardzone szerokości 0.75 m (pobocze utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone).

6.4 Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni

6.4.1 Konstrukcja nawierzchni

1.od km 0+015 - km 1+215.00

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR1 gr.4.0 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16 W 50/70 dla KR1 wg wyliczeń

2 .konstrukcja naprawy krawędzi jezdni i naprawa nawierzchni po remontowanych przepustach

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR1 gr.4.0 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11 W 50/70 dla KR1 wg wyliczeń
- warstwa wiążąca betonu asfaltowego AC11 W 50/70 dla KR1 gr. 4.0 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31.5 (mieszanka optymalna) grubości 20.0 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 15.0 cm

3.konstrukcja zjazdu indywidualnego istniejącego o nawierzchni betonowej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR1 gr.4.0 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11 W 50/70 dla KR1 gr.4.0 cm

4. konstrukcja istniejącego zjazdu indywidualnego

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31.3 (mieszanka optymalna) grubości 20.0 cm

5. konstrukcja istniejącego zjazdu publicznego

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31.3 (mieszanka optymalna) grubości 30.0 cm

Wjazdy wykonane z kostki brukowej betonowej należy przedrukować i zrównać wysokościowo z nawierzchni przebudowanej drogi. Podbudowę pod kostkę brukową wykonać z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m = 5$ MPa grubości 15.0 cm.

6.5 Odwodnienie drogi

Na całym odcinku zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie drogi. W opracowaniu przewidziano poprawę istniejącego odprowadzenia wód opadowych z korony drogi poprzez nadanie właściwych spadków poprzecznych, podczyszczenie rowów przydrożnych oraz remont przepustów $d=50$ cm w km 0+728 i km 0+920 oraz oczyszczenie istniejących przepustów pod koroną drogi w km 0+764 i na skrzyżowaniu z drogą gminną w km 1+205.

Ponadto projektuje się renowacje istniejących rowów otwartych. W celu lepszego przepływu wody opadowej należy wykonać remont istniejących przepustów pod

zjazdami indywidualnymi z zastosowaniem rur PEHD $d = 40.0$ cm z zakończeniami kołnierzowymi.

Szczegóły odwodnienia drogi dojazdowej pokazano na rysunkach

6.6 Organizacja ruchu

Zmiany w organizacji ruchu zostały uwzględnione w oddzielnym opracowaniu

7. Wielkość robót, wskazania technologiczne

Wielkość i rodzaj planowanych robót określono w przedmiarze robót i kosztorysie inwestorskim. Roboty należy wykonać zgodnie ze sztuką budowlaną oraz ST.

8. Teren nie podlega ochronie zabytków oraz ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania.

9. Charakterystyka ekologiczna

Projektowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do inwestycji mogących mieć niekorzystny wpływ na środowisko.