

PROJEKT BUDOWLANY		
OBIEKT	Modernizacja – przebudowa drogi dojazdowej	
LOKALIZACJA	Droga dojazdowa WIERZCHOWINY – ZIELONKA km 0+000 – km 0+800.00 gm. Jedlińsk powiat Radomski woj. Mazowieckie	
Inwestor	Urząd Gminy Ul. Warecka 19 26-660 Jedlińsk	
Opracował	Jerzy Ziemnicki	
Data opracowania	styczeń 2012	

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. Przedmiary robót

OPIS TECHNICZNY

do projektu wzmocnienia podbudowy oraz nawierzchni drogi dojazdowej Wierzchowiny - Zielonka na odcinku od km 0+000.00 do km 0+800.00, 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

Projektowany odcinek drogi dojazdowej Wierzchowiny - Zielonka rozpoczyna się od nawierzchni gruntowej drogi gminnej w miejscowości Wierzchowiny Zielonka i biegnie śladem istniejącej drogi od km 0+000.00 do drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej 0+800.00. Istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntową wzmocnioną żużlem szerokości 4.5 – 6.0 m. Zakres prac związanych z modernizacją – przebudową drogi dojazdowej nie wychodzi poza pas drogowy zaznaczony na mapie jako działka Nr 217 grunty wsi Wierzchowiny gmina Jedlińsk. Przebieg trasy drogi gminnej pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10 000.

3. Założenia do projektowania:

- * droga gminna dojazdowa,
- * szerokość pasa ruchu – 2.0 m (szerokość podbudowy 4.2 m)
- * prognozowane obciążenie ruchu KR 1

4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje modernizację – przebudowę drogi dojazdowej Wierzchowiny – Zielonka od km 0+000 – km 0+800.00 długości L= 800.00m polegającą na:

1. wykonaniu podbudowy z mieszanki optymalnej 0/63 mm ,
2. ułożeniu warstwy wiążącej z AC 16 W 50/70 dla KR 1 (szerokości 4,2 m)
3. ułożeniu warstwy ścieralnej z AC 11 S 50/70 dla KR 1 (szerokości 4.0 m)
4. wykonanie obustronnych poboczy szerokości 0.50 – 0.75 m utwardzonych kruszywem 0/31,5
5. wykonaniu niezbędnych robót ziemnych
6. wykonanie warstwy odsączającej.

7. remont istniejących urządzeń odwadniających.

5. Stan istniejący

Zabudowę obrzeżną planowanego do modernizacji - przebudowy odcinka drogi dojazdowej stanowią łąki, pola uprawne, na początkowym odcinku zabudowa jednorodzinna oraz na końcowym odcinku obszar zalesiony. Droga na odcinku przeznaczonym do modernizacji - przebudowy posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną miejscami żużlem, o dość równej powierzchni. Szerokości jezdni waha się w granicach 4.5 m – 6.0 m i nie wymaga poszerzenia .

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- wodociąg W90 wraz z przyłączami

Wymienione urządzenie nie będzie 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 od wierzchołka W-1 do wierzchołka W-13

Na projektowanym odcinku oś drogi stanowi linia prosta z załamaniami osi drogi powyżej 1⁹ .

Wartości charakterystyczne trasy pokazano planie sytuacyjnym i przekroju normalnym. Całkowita długość modernizacji – przebudowy odcinka wynosi 800.00 m.

6.2 Droga w przekroju podłużnym

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Niweletę drogi dowiązano do istniejących wjazdów oraz skrzyżowanie z drogą gminną uwzględniając pogrubienie konstrukcji wynikające ze wzmocnienia podbudowy i nawierzchni oraz kategorii ruchu. Niweleta zostanie podniesiona średnio o 40,0cm zgodnie z wymogami konstrukcji nawierzchni.

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+000.00 - km 0+800.00

- przekrój drogowy - jezdnię ze spadkiem daszkowym 2% szerokość jezdni 4.0 m.

Obustronne pobocza drogi szerokości 0.50 – 0.75 m utwardzone (pobocze utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone).

6.4 Konstrukcja nawierzchni

6.4.1 Konstrukcja nawierzchni

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni:

1.od km 0+000 – km 0+800.00

- warstwa odsączająca gr. 20 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/63 mm (mieszanka optymalna) gr. 20.0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 dla KR 1 grubości 4.0 cm w ilości 100 kg/m²
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 1 grubości 4.0 cm
- pobocza przy krawędzi jezdni szerokości 0.50 – 0.75 m utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 mm grubość utwardzenia 10.0cm.

Przekrój normalny i przekroje konstrukcyjne pokazano na rysunku.

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 renowacje przepustów pod koroną drogi w km 0+503.40 . Przepust należy wykonać z rur PHED o średnicy wew. 50 cm i długości 7.0 m na ławie z kruszywa gr. 20.0 cm. Ścianki czołowe przepustu należy wykonać z elementów prefabrykowanych.

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.