

PROJEKT BUDOWLANY		
OBIEKT	Remontu drogi gminnej	
LOKALIZACJA	Droga gminna ul. Kwiatowa w m. Jedlińsk km 0+000 – 0+080 gm. Jedlińsk powiat Radomski woj. Mazowieckie	
Inwestor	Urząd Gminy Ul. Warecka 19 26-660 Jedlińsk	
Projektował	Jerzy Ziemnicki	
Data opracowania	sierpień 2010	

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 gminnej ul. Kwiatowa w miejscowości Jedlińsk na odcinku od km 0+000 do km 0+080 dł. 80.0 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

Projektowana droga gminna ul. Kwiatowa w m. Jedlińsk rozpoczyna się do ul. Lipowej i jest drogą bez przejazdu biegnie śladem istniejącej drogi od km 0+000 do km 0+080 o nawierzchni szlakowej szerokości 4.0 – 4.5 m . Zakres prac związanych z remontem nie wychodzi poza pas drogowy zaznaczony na mapie jako działka Nr 250, grunty miejscowości Jedlińsk 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 2.10 m)
- * prognozowane obciążenie ruchu KR 1

4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi gminnej ul. Kwiatowa w m. Jedlińsk polegającą na:

1. wykonaniu podbudowy
2. ułożeniu warstwy jezdni dla KR 1 (szerokości 4.0 m)
3. wykonaniu ścieku z elementów prefabrykowanych
5. wykonaniu kolumny odwadniającej

5. Stan istniejący

Zabudowę obrzeżną planowanego do przebudowy odcinka drogi gminnej stanowią zabudowa jednorodzinna. Droga na odcinku przeznaczonym do przebudowy posiada nawierzchnię w części asfaltową dalej gruntową miejscami ulepszoną kruszywem o dość równej powierzchni. Szerokości jezdni waha się w

granicach 4.0 m – 4,5 m i nie wymaga poszerzenia. Na odcinku od km 0+000 – km 0+029 droga posiada przekrój półuliczny z lewostronnym krawężnikiem ułożonym na płask.

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- wodociąg $d=32$ z przyłączami
- kanalizacja sanitarna

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 do posesji od wierzchołka W-1 do wierzchołka W-3

Na projektowanym odcinku oś drogi stanowi linia prosta z załamaniem osi drogi poniżej 1^g nie wymaga się stosowania łuków poziomych.

Wartości charakterystyczne trasy pokazano na planie sytuacyjnym i przekroju normalnym.

Skrzyżowanie z ul. Lipową w km 0+000 (wierzchołek W1) projektuje się jako proste trójwylotowe wyokrąglone łukiem o promieniu $r = 10.0$ m. Całkowita długość przebudowywanego odcinka wynosi 80.0 m.

6.2 Droga w przekroju podłużnym

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Niweletę drogi dowiązano do istniejących wjazdów do posesji oraz skrzyżowania z drogą gminną uwzględniając pogrubienie konstrukcji wynikające ze wzmocnienia podbudowy i nawierzchni oraz kategorii ruchu. Niweleta zostanie poprowadzona po istniejącym terenie zgodnie z wymogami konstrukcji nawierzchni.

6.3 Przekrój poprzeczny

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

zaprojektowano dwa warianty nawierzchni drogi o następujących parametrach:

od km 0+000 - km 0+080

- przekrój drogowy – jezdnia ze spadkiem jednostronnym 2% szerokość jezdni 4.0 m po prawej stronie zaprojektowano ściek prefabrykowany przy krawędzi jezdni „ciek wodny” na odcinku 0+000 – 0+050 na dalszym odcinku projektuje się kolumnę odwadniającą – rozsączającą

6.4 Konstrukcja nawierzchni

6.4.1 Zaprojektowano dwa warianty konstrukcja nawierzchni

od km 0+000 – km 0+080

- warstwa odsączająca gr. 10 cm
 - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/63 mm (mieszanka optymalna) gr. 20.0 cm
 - warstwa profilowo 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 3.0 cm

6.5 Odwodnienie drogi

Na całym odcinku zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie drogi. Na odcinku od km 0+000 – km 0+050 po prawej stronie ulicy projektuje się ciek wodny z elementów, prefabrykatów wibroprasowanych „ciek wodny” 12x33x50 cm , ułożonych na ławie z oporem z betonu C 12/15. Na odcinku od km 0+050 – km 0+080 zaprojektowano kolumny odwadniające – rozsączające o wymiarach 70 cm x 40 cm. Do wypełnienia kolumny przyjmującej wodę należy użyć tłucznia jednofrakcyjnego 63.0 mm zaklinowanego kruszywem o frakcji 8-16 mm na grubości 3,0 cm. Stosowane materiały powinny być zgodne i spełniać wymagania normy PN-B-11112. Zagęszczenie wykonać warstwami zgodnie z normą PN-S-06102. Zakończenie kolumn (odwodnienie) należy wykonać z płyt z płyt betonowych ażurowych wibroprasowanych typu ECO grubości 10.0 cm w kolorze szarym. Otwory wypełnione drobnym kruszywem 8/16 mm. Płyty od strony pobocza powinny być podparte na oporze z obrzeży betonowych wibroprasowanych 8x30 cm na ławie z betonu C 12/15.

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.