

PROJEKT REMONTU		
OBIEKT	Remont drogi powiatowej	
LOKALIZACJA	Droga powiatowa nr 4011W Orońsko - Ruda Wielka w miejscowości Ruda Wielka km 0+000 – km 0+693 gm. Wierzbica powiat Radomski woj. Mazowieckie	
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych Ul. Graniczna 24 26-600 Radom	
Opracował	Jerzy Ziemnicki	
Data opracowania	luty 2013	

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
5. Przekroje konstrukcyjne
6. Zjazd indywidualny

I. CZĘŚĆ OPISOWA I UZGODNIENIA

OPIS TECHNICZNY

Przedmiotem projektu jest przebudowa drogi powiatowej nr 4011W Orońsko – Ruda Wielka w miejscowości Ruda Wielka na odcinku od km 0+000.00 do km 0+693 (pikietaż roboczy) dł. 693 m , gmina Wierzbica, powiat radomski, woj. mazowieckie.

1. Podstawa opracowania

- mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1: 1 000,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. (Dz. u nr 43, z dnia 1999.05.14),
- Ogólne Specyfikacje Techniczne GDDKiA,
- pomiary uzupełniające pasa drogowego w terenie.

2. Założenia do projektowania:

- droga powiatowa klasy Z,
- szerokość pasa ruchu – 2.75 m
- obciążenie ruchem przyjęte w opracowaniu – KR-1

3. Lokalizacja

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 4011W Orońsko – Ruda Wielka w m. Ruda Wielka rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą powiatową o nawierzchni bitumicznej nr 3557W Kowala – Ruda Wielka - Wierzbica w km 0+000.00 (pikietaż roboczy) w m. Ruda Wielka a kończy na strzeżonym przejeździe kolejowym linii Radom - Kielce w km 0+693.00 (pikietaż roboczy). Długość odcinka przeznaczonego do przebudowy wynosi 693,00 m.

Zakres prac związanych z przebudową drogi nie wychodzi poza pas drogowy drogi powiatowej (działka Nr 8.2.641), grunty wsi Ruda Wielka, gmina Wierzbica oraz częściowo działki zajęte pod drogę nr 8.2.531, 8.2.532, 8.2.533 grunty wsi Ruda Wielka, gmina Wierzbica.

Lokalizację drogi powiatowej nr 4011W Orońsko – Ruda Wielka pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10000.

4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 4011W Wrońsko – Ruda Wielka na odcinku od km 0+000 do km 0+693.00 (pikietaż roboczy) o długości L= 693.00 m.

W ramach zadania wykonane zostanie:

- 1) Ułożeniu warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 1
- 2) Ułożeniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 1

-
- 3) Umocnienie poboczy gruntowych kruszywem łamanym 0/31.5
 - 4) Remont istniejących urządzeń odwadniających
 - 5) Wykonaniu niezbędnych robót ziemnych

5. Stan istniejący

5.1. Opis zagospodarowania pasa drogowego

Przedmiotowy odcinek drogi przekroju szlaku, jednojezdniowym, charakteryzuje się następującymi parametrami geometrycznymi:

- szerokość jezdni 5,5m
- pobocza ziemne, obustronne
- rów szczątkowy, lewostronny

Na podstawie obserwacji stwierdzono, że nawierzchnia jezdni charakteryzuje się spękaniami siatkowymi i podłużnymi oraz licznymi wykruszeniami warstw bitumicznych.

Odwodnienie przedmiotowego odcinka drogi jest powierzchniowe. Występuje rów lewostronny, szczątkowy.

W pasie drogowym drogi powiatowej znajdują się następujące urządzenia odwadniające:

- Km 0+057,53 – przepust ramowy stan dobry (nie wymaga przebudowy)
- Km 0+205,00 – 0+230,00 - kanalizacja deszczowa stan dobry (rowy kryte)
- Km 0+680 – przepust rurowy Ø 60 cm, stan dobry (nie wymaga przebudowy)

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- sieć wodociągowa wraz z przyłączami
- linia energetyczna z przyłączami
- linia telekomunikacyjna z przyłączami

Wymienione urządzenia nie kolidują z projektowaną przebudową odwodnienia i nie będą wymagać przełożenia.

5.2. Opis zagospodarowania terenu przyległego

Pod względem topograficznym teren, przez który przebiega droga jest terenem płaskim o pochyleniu nie przekraczającym 2%.

Zagospodarowanie terenu przyległego do drogi stanowią gospodarstwa rolnicze o mało intensywnej zabudowie oraz pola uprawne.

6. Stan projektowany

6.1. Plan sytuacyjny

Trasa drogi objęta opracowaniem pokrywa się a osią jezdni istniejącej z jednoczesną regulacją łuków poziomych w planie sytuacyjnym.

Dostępność do drogi projektuje się utrzymać w stanie istniejącym poprzez zjazdy indywidualne, **publiczne** oraz skrzyżowania z drogami bocznymi.

Przebieg drogi w planie dostosowano do istniejącego rozwiązania sytuacyjnego oraz istniejących zjazdów. Skrzyżowania z drogami gminnymi w km 0+088.03, 0+206.75 i km 0+676.00 projektuje się jako proste trójwylotowe. Na wszystkich wlotach dróg bocznych korekcie podlegają promienie wykragień krawędzi jezdni. Przebudowywane zjazdy do posesji i do obsługi pól ornych projektuje się jako indywidualne.

6.2 Droga w przekroju podłużnym

Niweletę nawierzchni zaprojektowano uwzględniając konieczność jej regulacji w celu uzyskania wymaganych pochyłeń w przekroju poprzecznym jak i podłużnym, konieczność wzmocnienia konstrukcji nawierzchni oraz konieczność koordynacji z wysokościami istniejącego zagospodarowania. Na początku opracowania niweletę projektowaną dołączono do skrzyżowania z drogą powiatową, na końcu do rzędnych istniejącego przejazdu kolejowego.

Pochylenia podłużne niwelety odzwierciedlają istniejące pochylenia nawierzchni wykorzystywanej jako podbudowa, a także ze względów ekonomicznych.

Niweleta projektowana w stosunku do rzędnych istniejących drogi zostanie podniesiona średnio o 10 cm.

6.3 Przekrój poprzeczny

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

Zaprojektowano wzmocnienie nawierzchni o następujących parametrach:

od km 0+000.00 - km 0+010.00

od km 0+077.40 – km 0+227.65

- przekrój drogowy - jezdnię ze spadkiem daszkowym 2% szerokość jezdni 5.50 m. Obustronny ściek prefabrykowany typu „mulda”, obustronne pobocza utwardzone szerokości 1.00 m (pobocze utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone).

od km 0+010.00 - km 0+077.40

od km 0+227.65 – km 0+302.06

- przekrój drogowy - jezdnię ze spadkiem daszkowym 2% szerokość jezdni 5.50 m. Prawostronny ściek prefabrykowany typu „mulda”, obustronne pobocza utwardzone szerokości 1.00 m (pobocze utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone). Lewostronny rów trapezowy (zgodnie z pikietażem roboczym)

od km 0+302.06 - km 0+693

- przekrój drogowy - jezdnię ze spadkiem daszkowym 2% szerokość jezdni 5.50 m. , obustronne pobocza utwardzone szerokości 1.00 m (pobocze utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone). Lewostronny rów trapezowy (zgodnie z pikietażem roboczym)

6.4 Konstrukcja nawierzchni

Na całym odcinku drogi powiatowej projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni jezdni:

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 1 w ilości min 100 kg/m²
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 1 grubości 4 cm
- pobocze utwardzone szerokości 1.0 m (pobocze utwardzone materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone).

Skrzyżowania z drogami gminnymi

Km 0+088.03, km 0+206.75, km 0+676.00

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15.0 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 20 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 1 gr. 4.0 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 1gr.i 4.0 cm.

Zjazd indywidualny

- warstwa odsączająca z piasku gr. 10.0 cm
- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 20 cm

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 pochyłeń poprzecznych, ułożenie ścieku z elementów prefabrykowanych typu „mulda”, renowację

istniejącego lewostronnego rowu otwartego, przebudowę istniejących zjazdów do posesji i oczyszczenie istniejących przepustów pod koroną drogi .

6.6. Organizacja ruchu

W opracowaniu nie przewiduje się zmian w organizacji ruchu.

7. Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne.

Na obszarze gdzie realizowane będzie przedsięwzięcie występują proste warunki geologiczno-inżynierskie i projektowany obiekt zaliczony został do pierwszej kategorii geotechnicznej..

Teren przedsięwzięcia nie leży na obszarze ani w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów i obszarów chronionych na mocy ustawy o ochronie zabytków i o ochronie przyrody.

8. Zakres robót

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

9. Charakterystyka ekologiczna

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

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA