

# PROJEKT

## BUDOWLANO – WYKONAWCZY

Na przebudowę drogi gminnej  
w m. GAŚAWY PLEBAŃSKIE  
od km 0 + 000 do km 0 + 443.01

Dz. Nr 13

gm. Jastrząb  
pow. radomski  
woj. mazowieckie

Investor: **Urząd Gminy - JASTRZĄB**

### I. Część opisowo - obliczeniowa

1. oświadczenie projektanta
2. uprawnienia projektanta
3. zaświadczenie o przynależności do M.O.B.
4. orientacja w skali 1:10000
5. opinie i uzgodnienia
6. opis techniczny
7. przedmiar robót
8. kosztorys ślepy
9. tabela robót ziemnych

### II. Część rysunkowa:

1. plan sytuacyjny z organizacją ruchu skala 1:1000
2. profil podłużny w skali 1:100/1000
3. przekrój normalny w skali 1:50
4. przekrój konstrukcyjny w skali 1:20
5. przekroje robót ziemnych w skali 1:100
6. uaktualniona mapa do celów projektowych z rejestracją 1:1000

<b>Funkcja</b>	<b>Imię i nazwisko</b>	<b>Nr upr. proj.</b>	<b>Podpis</b>	<b>Data</b>
Projektant	mgr. inż. G. Giermakowski	UAN-IIK-8386/48/87		

# Opis techniczny

## Do projektu przebudowy drogi gminnej w m. GĄSAWY PLEBAŃSKIE U.G. JASTRZĄB

### 1. Podstawa opracowania:

- Umowa z inwestorem – Urzędem Gminy Jastrząb
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych aktualna na dzień 17.11.2008r.
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 14.05.1999 Dz.U 43/99 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Wytyczne projektowania dróg – część 3 W-wa GDDP 1995
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych /BDiM – 2001/
- Katalog detali i urządzeń drogowych
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych/ BDiM-1997/
- Pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez uprawnionego geodetę.
- Pomiary uzupełniające i wywiad w terenie dokonane przez projektanta.

### 2. Lokalizacja:

Projektowana droga zlokalizowana jest w południowej części obszaru gminnego. Rozpoczyna się od drogi powiatowej Jastrząb – Gąsawy Rządowe biegnąc przez drugorzędny obszar zabudowy wsi Gąsawy Plebańskie. Stanowi połączenie w/w zabudowy z siedzibą gminy i jednocześnie umożliwia dojazd do dużych pól uprawnych znajdujących się po przeciwległej stronie zabudowań. Szczegółowy przebieg drogi i jej lokalizację pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10000. Długość projektowanego odcinka drogi wynosi 443.01 mb.

### 3. Zakres opracowania:

Opracowanie projektowe obejmuje część drogową. W projekcie ujęto:

- Wykonanie twardej nawierzchni ulepszonej na podbudowie z kruszywa łamanego.
- Umocnienie poboczy na części szerokości pasa drogowego przy krawędzi nawierzchni drobnym kruszywem.
- Wykonanie odwodnienia korony drogi.

#### **4. Warunki gruntowo – wodne:**

Zostały określone na podstawie wizji i wywiadu w terenie, oceny makroskopowej gruntów zalegających w pasie drogowym jego otoczeniu oraz badaniu poziomym wód gruntowych w ujęciach gospodarczych.

Na tej podstawie stwierdzono, że podłoże drogi zalegają grunty przepuszczalne. Poziomy wód gruntowych zalegają na głębokości poniżej 2.0 m od poziomu terenu.

Porównując tabelę klasyfikacyjną – zał. Nr.4 do rozporządzenia MTiGM „warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” z osiągniętymi wynikami, grunty podłoża projektowanego odcinka drogi zaliczono do grupy nośności G1

#### **5. Stan istniejący:**

Projektowany odcinek stanowi pas gruntu o szerokości 6 –6.5 m utwardzony na pewnych partiach rumoszen pochodzenia wapienno-piaskowego gr.ok. 5-8cm.

Nawierzchnia drogi jest bardzo nierówna nie posiada w ogóle profilu poprzecznego.

W obecnym stanie na drodze nie funkcjonuje system odwadniania poza tym, że droga przebiega przez grunty przepuszczalne. Istniejące podłoże drogi po jego wyrównaniu i wyprofilowaniu będzie stanowić warstwę fundamentową pod projektowaną konstrukcję nawierzchni.

#### **6. Uzbrojenie istniejące:**

Wzdłuż projektowanej drogi zlokalizowane są następujące rodzaje uzbrojenia:

- wodociąg wiejski  $\Phi 100$  z przyłączami poprzecznymi pod projektowaną jezdnią zlokalizowany po stronie prawej i lewej pasa drogowego.
  - linia energetyczna niskiego napięcia słupowa z lampami oświetleniowymi, przebiega po stronie lewej poza pasem drogowym.
  - linia telefoniczna, przebiega wzdłuż projektowanej drogi po stronie prawej zgodnie z piketażem na całym odcinku poza pasem drogowym.
- Szczegółowy przebieg, lokalizację oraz rodzaj uzbrojenia pokazano na planie sytuacyjnym i oznaczono odpowiednimi kolorami.

#### **7. Stan projektowy:**

##### **7.1 Parametry projektowe:**

przedmiotowy odcinek projektuje się jako drogę jedno jezdniową, dwupasmową w klasie D,  $V_p = 30$  km/godz.

-szerokość jezdni - 4,5 m.

-szerokość poboczy – 2 x 0,75 m z umocnieniem kruszywem łamanym z obu stron po 0,5 m.

-spadek poprzeczny jezdni jednostronny 2%

-spadek poboczy - 6%

- pochylenie skarp 1:1

## **7.2 Droga w planie**

przebieg drogi w planie dostosowano do szerokości istniejącego pasa drogowego. Projektowany odcinek drogi posiada trzy załamania korygujące jego przebieg. Dwa załamania posiadają minimalne kąty zwrotu nie wymagające wyokrąglenia. Jedno pod koniec trasy, przy połączeniu z drogą powiatową posiada załamanie pod kątem 56.4 g zostało wyokrąglone łukiem o promieniu  $R = 9$  m. Początek trasy i koniec oznaczono jako W 1, W 5 i oznaczono ich współrzędne geodezyjne na planie.

## **7.3 Rozwiązania wysokościowe:**

projektowana niweleta drogi została dowiązana do niwelety państwowej. Niweletę zaprojektowano dla osi drogi a jej położenie dostosowano do istniejących warunków terenowych., uwzględniając przy tym projektowaną konstrukcję nawierzchni i wyrównania na istniejącym podłożu oraz rzędne istniejących zjazdów gospodarczych

## **7.4 Odwodnienie**

Z uwagi na dość znaczne wzniesienie płaszczyzny drogi ponad przyległe tereny pól uprawnych, a jednocześnie ze względu na ograniczone możliwości lokalizacyjne / 6 – 6,5 metrowy do dyspozycji pas drogowy/ odstępuje się od projektowania rowów przydrożnych. Wody opadowe z korony drogi poprzecznie odprowadzane będą po skarpie nasypu na tereny pól uprawnych posadowionych na gruntach o strukturze przepuszczalnej. W tej sytuacji nie wystąpi zaleganie wód opadowych nawet w przypadku intensywnych opadów.

## **7.5 Konstrukcja nawierzchni**

Konstrukcję nawierzchni opracowano na podstawie „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych”. Obciążenie ruchem przyjęto jak dla Kategorii KR1. Grunty podłoża po uwzględnieniu warunków gruntowo – wodnych zakwalifikowano do grupy nośności G1. Dla wyznaczonej kategorii ruchu, założonych warunków materiałowych, technologicznych oraz gruntowo – wodnych przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/10 grubości 3 cm.
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 grubości 5 cm.
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/ 31.5 o ciągłym uziarnieniu grubości 20 cm.

Pobocza drogi zostaną uzupełnione do pełnej szerokości projektowanej korony drogi ziemią. Na szerokości 0.5 m przy krawędzi nawierzchni, pobocza będą umocnione kruszywem łamanym 0/10 warstwą grubości 10 cm po zagęszczeniu.

## **7.6 Roboty ziemne**

Obejmują uzupełnienie korony drogi w celu uformowania poboczy i skarp ziemią uzyskaną częściowo z przyległych terenów oraz dokopu i dowiezieniem z odległości do 10 km.

## **7.7 Zjazdy gospodarcze**

Zjazdy gospodarcze do posesji i pól zostaną dostosowane wysokościowo do zaprojektowanej niwelety drogi i utwardzone warstwą kruszywa jak na szlaku i

jedną warstwą nawierzchni asfaltowo – betonowej grubości 4 cm.

### **7.7 Organizacja ruchu**

#### a) *na czas robót*

Roboty prowadzone będą z częściowym ograniczeniem ruchu w zależności od aktualnej fazy robót. Wykonawca oznakowywał roboty zgodnie z wymogami w tym względzie a zastosowany schemat oznakowania winien mieć akceptację inwestora nadzoru autorskiego.

#### b) *stała*

Oznakowanie docelowe zostało zaprojektowane i pokazane na planie sytuacyjnym. Po zakończeniu robót projektowany odcinek będzie oznakowany zgodnie z projektem.

### **8. Kosztorys.**

Opracowano szczegółowy przedmiar robót, kosztorys ślepy i inwestorski.