

URZĄD GMINY KOWALA
POWIAT : radomski
WOJEWÓDZTWO: mazowieckie

INWESTOR
URZĄD GMINY
KOWALA

DOKUMENTACJA PROJEKTOWO-WYKONAWCZA

NA MODERNIZACJĘ DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCI
ROMANÓW

I CZĘŚĆ OPISOWA:

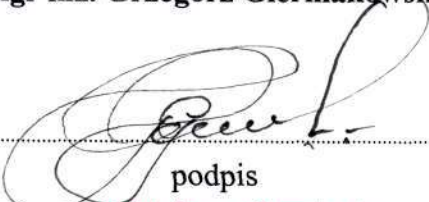
1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA
2. UPRAWNIENIA PROJEKTANTA
3. ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO MOiB
4. ORIENTACJA W SKALI 1 : 10 000
5. OPIS TECHNICZNY
6. PRZEDMIAR ROBÓT
7. KOSZTORYS ŚLEPY
8. SPECYFIKACJA TECHNICZNA

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PLAN SYTUACYJNY Z ORGANIZACJĄ W SKALI 1: 1 000
2. PRZEKRÓJ NORMALNY DROGI SKALA 1: 500
3. PRZEKRÓJ KONSTRUKCYJNY W SKALI 1: 20

Dokumentację opracował:

PROJEKTANT
mgr inż. Grzegorz Giermakowski



.....
podpis

Kowala, styczeń-luty 2008r.

mgr inż. Grzegorz Giermakowski
upr. projektowo-budowlane
Nr UAN-II-K-8386/48/87
26-600 Radom, ul. Janowiecka 24

I CZĘŚĆ OPISOWA

OŚWIADCZENIE

Wykonawca projektu (zespół projektowy)

mgr inż. Grzegorz Giermakowski
upr. projektowo-budowlane
Nr UAN-II-K-8386/48/87
26-600 Radom, ul. Janowicka 24

oświadcza, że dokumentacja projektowa:

..... *przebudowa dr. gminnej nr. ROMANÓW*

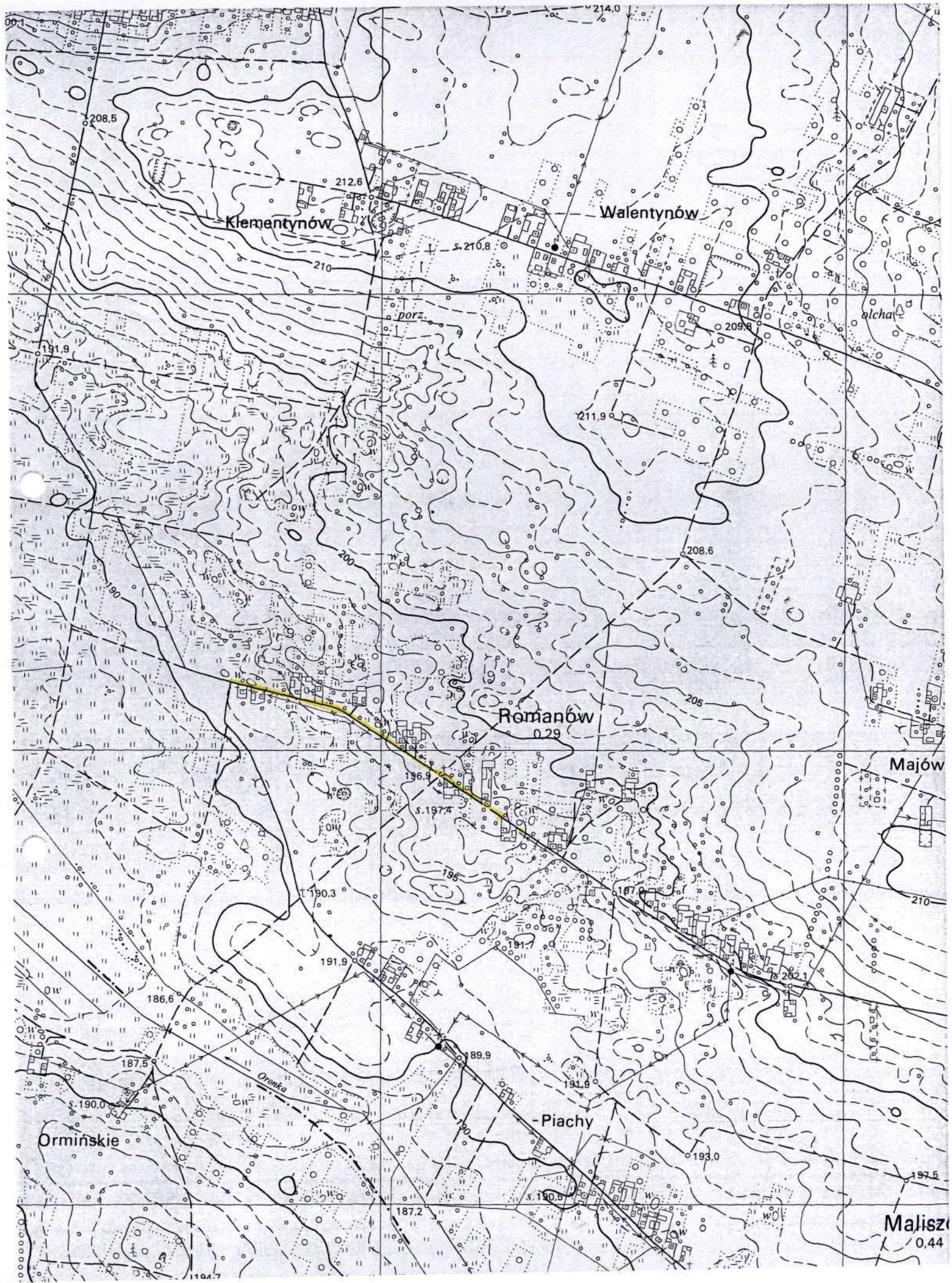
została wykonana zgodnie z umową nr *DZIEKO 2144714* z dnia *30.01.08*,
przepisami techniczno-budowlanymi, normami i wytycznymi, kompletny z
punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

8.02.08
.....
(data)

PROJEKTANT

[Signature]
.....
(imię, nazwisko, podpis)

mgr inż. Grzegorz Giermakowski
upr. projektowo-budowlane
Nr UAN-II-K-8386/48/87
26-600 Radom, ul. Janowicka 24



Klementynów

Walentynów

Romanów
0.29

Majów

Piachy

Ormińskie

Maliszewo
0.44

OPIS TECHNICZNY

do projektu modernizacji drogi gminnej
w miejscowości Romanów U.G. Kowala

1. Podstawa opracowania:

- umowa z inwestorem,
- mapa w skali 1: 1000 określająca przebieg istniejącej drogi i jej usytuowania w terenie,
- rozporządzenie MT i GM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania,
- pomiary w terenie określające parametry określające parametry drogi istniejącej i jej ukształtowanie,
- wywiad projektanta dotyczący warunków gruntowo-wodnych.

2. Lokalizacja.

Projektowana droga rozpoczyna swój początek od nawierzchni bitumicznej biegnie śladem istniejącego ciągu, kończąc się na ostatniej zabudowie w miejscowości Romanów.

Długość projektowanego odcinka wynosi 725 mb. Szczegółową lokalizację i przebieg drogi pokazano na planie orientacyjnym w skali 1: 10 000. Grunty zajęte pod modernizację drogi stanowią w całości Skarb Państwa.

3. Zakres opracowania.

Opracowanie projektowe obejmuje część drogową w ramach, której ujęto:

- wykonanie twardej nawierzchni ulepszonej na podbudowie z kruszywa łamanego,
- umocnienie poboczy na całej szerokości drobnym kruszywem łamanym,
- odwodnienie korony drogi.

4. Warunki gruntowo-wodne.

Dokonano przeglądu i wywiadu w terenie, oceniono makroskopowo grunty zalegające w podłożu pasa drogowego i jego otoczeniu oraz zbadano poziom wody w studniach gospodarczych. Na tej podstawie stwierdzono, że podłoże stanowią grunty przepuszczalne, a poziom wód gruntowych ukształtowany jest poniżej 2,0 m od poziomu terenu.

Porównując osiągnięte wyniki z klasyfikacją tabelaryczną zawarta w zał. Nr 4 do rozporządzenia MT i GM warunki techniczne, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Grunty zalegające w podłożu projektowanej drogi zaliczono do grupy nośności G1.

5. Stan istniejący.

Projektowany odcinek drogi stanowi przedłużenie istniejącej drogi przez miejscowość Romanów, która w dalszym swoim biegu łączy się z drogą wojewódzką Nr 744 Radom-Wierzbica. Odcinek projektowany, planowany do dalszej przebudowy posiada nawierzchnię gruntową wzmocnioną szlaką o grubości 10-15 cm.

Droga nie posiada należytego odwodnienia – brak rowów przebiegających przez m. Romanów łącząc poszczególne gospodarstwa należące do niej.

6. Uzbrojenie istniejące.

Wzdłuż projektowej drogi zlokalizowane są następujące rodzaje uzbrojenia:

- wodociąg wiejski \varnothing 90 po stronie lewej, (przebieg wodociągu pokazano na planie sytuacyjnym i oznaczono kolorem niebieskim)
- linia energetyczna NN oddalona znacznie od terenu zabudowy. (zaznaczona kolorem czerwonym)

7. Stan projektowany.

7.1. Parametry projektowe.

Drogę projektuje się jako jednojezdniową, dwupasmową w klasie D i $V_p=30\text{km}/\text{godz}$.

- szerokość jezdni – 4,5 m
- szerokość poboczy $2 \times 0,75$ m z umocnieniem kruszywem łamanym z obu stron na szerokości 0,5 m,
- spadek poprzeczny jezdni - 2 % daszkowy,
- spadek poboczy - 6 %,
- pochylenie skarp rowów – 1:1.

7.2. Droga w planie.

Drogą w planie dostosowano ściśle do istniejącego pasa drogowego w terenie, projektując jej przebieg tak, aby nie naruszyć własności prywatnych.

Trasa drogi posiada siedem załamań korygujących jej przebieg o kątach zwrotu α kolejno 8° , 10° , $23^\circ 20'$, $2^\circ 40'$, 4° , 1° , $4^\circ 10'$.

Załamania wyokrąglono łukami kołowymi o wielkościach promieni dostosowanych do możliwości tarczowych stosując kolejno dla:

$W_1 - R = 200$, $W_2 - R = 300$, $W_3 - R = 150$, $W_4 - R = 750$, $W_5 - R = 450$,
 $W_6 - R = 2500$, $W_7 - R = 600$.

7.3. Rozwiązania wysokościowe.

Niweletę osi drogi pozostawia się w stanie istniejącym nie zmieniając jej spadków podłużnych, ponieważ posiadają wielkości prawidłowe. Jej położenie dostosowuje się do warunków terenowych aktualnie istniejących uwzględniając grubości projektowanej konstrukcji nawierzchni. Zjazdy gospodarcze pozostają na poziomie istniejącym, a ich potrzeba ewentualnej regulacji stanowić będą odrębne zagadnienia do uregulowania w trakcie trwającej przebudowy pomiędzy władzami Urzędu Gminy Kowala, a zainteresowanymi właścicielami posesji.

Praktyczna niweleta drogi podnosi się o 18-23cm w stosunku do niwelety istniejącej.

7.4. Odwodnienie.

Projektuje się jako powierzchniowe.

Wody opadowe z jezdni poprzez pobocza spływać będą do rowów obustronnych wzdłuż drogi. Rowy będą mieć przekrój trójkątny o pochyleniu skarp 1:1.

7.5. Konstrukcja nawierzchni.

Opracowana została na podstawie „Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych“. Przyjęto obciążenie ruchem jak dla kategorii KR1. Grunty podłoża nawiązując do opisu z pkt 4 zakwalifikowano do grupy nośności G1. W nawiązaniu do powyższych ustaleń oraz założonych warunków materiałowych, technologicznych oraz gruntowo wodnych przejęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- warstwa ścierana z betonu asfaltowego 0/10 grubości 3cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 grubości 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 o ciągłym uziarnieniu gr. 20 cm.

Pobocza drogi zostaną uzupełnione do pełnej szerokości projektowanej korony drogi ziemią uzyskaną z formowania rowów oraz z profilowania podłoża w formie koryta.

Pobocza ponadto umacnia się na szerokości 0,5 m przy krawędzi nawierzchni kruszywem łamanym 0/10 warstwą grubości 10 cm .

7.6. Roboty ziemne.

Sprowadzają się do wykonania koryta pod konstrukcję nawierzchni drogi, wykonania rowów obustronnie i uformowania poboczy z ziemi uzyskanej z rowów i korytowania.

7.7. Zjazdy gospodarcze.

Na projektowanym odcinku wystąpią potrzeby w zakresie rekonstrukcji istniejących oraz uzupełnienie brakujących zjazdów indywidualnych na pola. Roboty te będą wykonywane przez właścicieli działek siłami własnymi w porozumieniu i uzgodnieniu z władzami Urzędu Gminy.

7.8. Organizacja ruchu.

- Na czas robót.
Roboty prowadzone będą bez ograniczenia ruchu, stosownie do aktualnej fazy robót wykonawca będzie oznakowywał roboty zgodnie z wymogami w tym względzie, a stosowny schemat oznakowania będzie wymagał akceptacji INSPEKTORA NADZORU INWESTORSKIEGO.
- Stała.
Oznakowanie docelowe zostało zaprojektowane i pokazane na planie sytuacyjnym. Po zakończeniu robót projektowany odcinek będzie oznakowany wg projektu.

8. Kosztorys.

Opracowano szczegółowy przedmiar robót, kosztorys ślepy i kosztorys inwestorski.

