

ustawy Prawo Geodezyjne i Kartograficzne (Dz. Ustaw 30/89 z późniejszymi zmianami) – punkt 3 opinii ZUDPSUT nr 281/2008.

6.7. Organizacja ruchu.

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi osobne opracowanie.

7. Wskazania technologiczne.

Wielkość i rodzaj planowanych robót określono w ślepym kosztorysie ofertowym.

Wskazania technologiczne dla poszczególnych robót przedstawiono w „Uproszczonej specyfikacji technicznej robót drogowych” będącej załącznikiem niniejszego opracowania.

Opracował :

Roboty ziemne dotyczą:

- wykonania robót niezbędnych do wyprofilowania korpusu drogowego
- wykonania koryta głębokości do 50cm pod poszerzenia jezdni wraz z profilowaniem i zagęszczeniem – wlot do drogi w pasie kolejowym

z wbudowaniem urobku w pobocza i wywiezieniem nadmiaru urobku na odległość do 1km w miejsce wskazane przez Inwestora.

6.4. Przekrój normalny.

W przekroju normalnym zaprojektowano charakterystyczne wielkości wymiarowania i spadków poprzecznych dla drogi klasy L1/2. Zaprojektowano drogę o parametrach:

Dla całego odcinka W1-W5: km 0+000,00 – 0+374,81m:

zaprojektowano drogę klasy D1/2 o parametrach: - jezdnia 4,00m z daszkowym spadkiem poprzecznym 2%, poboczami obustronnymi o szerokości 0,75m o spadku 8%.

Przekrój normalny i konstrukcyjny drogi przedstawia rys. nr 3.

6.5. Konstrukcja nawierzchni jezdni.

Projekt konstrukcji nawierzchni opracowano na podstawie „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych” IBDM 1995r, oraz Dz. U. nr 43 z 1999 roku. Obciążenie ruchem przyjęto jak dla kategorii ruchu KR1. Grunty występujące w podłożu po uwzględnieniu warunków gruntowo - wodnych zakwalifikowano do grupy nośności G₁₋₂. Dla wyznaczonej kategorii ruchu, założonych warunków materiałowych i technologicznych oraz warunków gruntowo - wodnych przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

6.5.1. Dla całego odcinka W1-W5: km 0+000,00 – 0+374,81: istniejąca nawierzchnia gruntowa wzmocniona kruszywem naturalnym – pospółką i żużłem paleniskowym gr 4-10cm

- | | |
|--|----------|
| - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/8mm - KR1: | - 3,0cm |
| - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/12,8mm - KR1: | - 3,5cm |
| - podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie | - 16,0cm |

Grubość zaprojektowanej konstrukcji nawierzchni : = 22,5cm

- | | |
|---|----------|
| - istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego niesortowanego i żużła paleniskowego | - 4-10cm |
| - podłoże z gruntu rodzimego G ₁₋₂ | |

Dla całego odcinka zaprojektowano nawierzchnię poboczy i zjazdów z kruszywa łamanego niesortowanego, o szerokości 0,75m i spadku 8%.

6.6. Odwodnienie.

Ze względu na wąski pas drogowy (intensywna zabudowa) oraz korzystne warunki gruntowo-wodne nie zaprojektowano rowów przydrożnych. Zachowuje się istniejący stan odwodnienia drogi. Wody powierzchniowe z korpusu drogowego przejmują tereny bezpośrednio przyległe do drogi.

6.6. Roboty towarzyszące i uwagi dla wykonawcy.

Realizację inwestycji należy prowadzić zgodnie z opinią ZUDPSUT nr 281/2008 wydaną w Starostwie Powiatowym w Szydłowcu.

Wszelkie roboty w zblizeniu z urządzeniami infrastruktury technicznej należy prowadzić pod nadzorem pracownika właściciela sieci zgodnie z punktem 1 opinii ZUDPSUT nr 281/2008. Roboty w zblizeniu z kablową siecią telekomunikacyjną należy wykonać zgodnie z uzgodnieniem z Telekomunikacją Polską PTOK RCRiGZ SZZFS1nr STTCREZRS/SW/527/08

UWAGA : szczególną uwagę należy zwrócić podczas prowadzenia robót na zachowanie w stanie nienaruszonym punktów geodezyjnych, które podlegają ochronie w trybie przepisów

5. Stan istniejący.

Zabudowę obrzeżną projektowanej drogi stanowią tereny zabudowane miejscowości Tomaszów oraz tereny niezabudowane i tereny upraw rolniczych. Nawierzchnię drogi stanowi nawierzchnia gruntowa z gruntu rodzimego wzmocniona kruszywem łamanym niesortowanym i żuzłem paleniskowym. Nawierzchnia gruntowa wzmocniona drogi gminnej stanowi podbudowę pomocniczą i nadaje się do bezpośredniego posadowienia konstrukcji nawierzchni drogi gminnej, po zastosowaniu warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, na której wykonane zostanie nawierzchnia asfaltowa.

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- kablowa sieć telefoniczna
- napowietrzna sieć energetyczna
- sieć wodociągowa

Po istniejącej nawierzchni drogi odbywa się ruch osobowych pojazdów indywidualnych, ruch pojazdów rolniczych i pojazdów obsługujących urządzenia istniejącej infrastruktury technicznej.

6. Stan projektowany.

6.1. Plan sytuacyjny.

Dla całego odcinka W1-W5: km 0+000,00–0+374,81:

projektuje się drogę jednopasową, dwukierunkową klasy D1/2 dla prędkości projektowej 30km/h o parametrach: - jezdnia 4,00m o nawierzchni z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, z daszkowym spadkiem poprzecznym, pobocznymi obustronnymi o szerokości 0,75m, bez rowów.

Przy trasowaniu drogi uwzględniono pas terenu przeznaczony pod drogę z maksymalnym wykorzystaniem istniejącej nawierzchni drogi na całym odcinku.

Oś drogi stanowi linia łamana z wyokrągleniami załamań powyżej 1,5g łukami poziomymi o promieniach od R=500m do R=1000m. Punkty charakterystyczne osi trasy określono współrzędnymi geodezyjnymi od W₁ do W₅ zorientowanymi w układzie poligonizacji państwowej, co przedstawiono i opisano na planie sytuacyjnym - rys. nr 1. Wartości charakterystyczne dla tyczenia osi drogi opisano na planie sytuacyjnym i przedstawiono w obliczeniach charakterystyki trasy.

Całkowita długość przebudowywanej drogi wynosi: **L = 374,81 m.**

6.2. Droga w przekroju podłużnym.

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Niweletę drogi dowiązano do wysokości istniejącej gruntowej wzmocnionej nawierzchni drogi i do wysokości istniejących zjazdów indywidualnych.

Niweletę zaprojektowano średnio 22,5cm ponad istniejącą gruntową wzmocnioną (kruszywem naturalnym – pospółką i żuzłem paleniskowym) nawierzchnię drogi - grubość zaprojektowanych warstw konstrukcyjnych po wyprofilowaniu (głębokość profilowania do 5cm).

Spadki podłużne niwelety mieszczą się w granicach spadków dopuszczalnych i wynoszą od 0,558% do 2,385%. Załamanie niwelety drogi wyokrąglono łukiem pionowym o promieniu R=3000m.

Profil podłużny drogi przedstawia rys. nr 2.

6.3. Roboty ziemne.

OPIS TECHNICZNY.

do projektu przebudowy drogi gminnej klasy D1/2 relacji.: **TOMASZÓW – RUDA WIELKA** (dz. nr ew. gruntu 762, 1020) gmina Orońsko, gmina Wierzbica, powiat Szydłowiecki, województwo mazowieckie - odcinek długości **L = 347,81m.**

1. Podstawa opracowania.

- umowa z dnia 08.10.2008 roku z Inwestorem – Gminą Orońsko z siedzibą w Orońsku
- aktualna na sierpień 2008 roku mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1 : 1 000
- Dziennik Ustaw RP nr 43 z dn. 1999.05.14.
- Wytyczne Projektowania Dróg - część 3 - W-wa GDDP 1995
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych - Transprojekt W-wa 1992
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - W-wa IBDM 1995
- opinia nr 281/2008 uzgodnienia w ZUDPSUT w Starostwie Powiatowym w Szydłowcu
- uzgodnienie z Telekomunikacją Polską PTOK RCRiGZ SZZFS1 nr STTCREZRS/SW/527/08
- inwentaryzacja, pomiary uzupełniające i niwelacja pasa drogowego w terenie

2. Lokalizacja.

Projektowana droga przebiega od początkowych zabudowań wsi Tomaszów w kierunku południowym do granicy pasa kolejowego linii relacji Radom – Skarżysko Kamienna, przez tereny o zabudowie gospodarczej i mieszkaniowej niskiej rozproszonej, tereny upraw rolniczych, łąki i pastwiska, po istniejącym śladzie drogi o nawierzchni gruntowej wzmocnionej kruszywem łamanym niesortowanym i żużlem paleniskowym.

Przebieg trasy drogi pokazano na planie orientacyjnym w skali 1 : 10 000.

3. Zakres opracowania.

Opracowanie obejmuje część drogową. W projekcie ujęto przebudowę nawierzchni jezdni, poboczy, zjazdów indywidualnych na posesje i pola uprawne, niezbędne roboty ziemne do profilowania korpusu drogowego oraz organizację ruchu dla przebudowanego odcinka drogi.

4. Warunki gruntowo - wodne.

Warunki gruntowo wodne określono na podstawie wywiadu przeprowadzonego w terenie oraz oceny wizualnej terenu przyległego do drogi. Na tej podstawie stwierdzono w podłożu grunty piaszczyste i piaszczysto - gliniaste o dość dobrej przepuszczalności wody. Poziom wody gruntowej stwierdzono - na podstawie poziomu wody w studniach istniejących w pobliżu drogi - na głębokości poniżej 1.30m od poziomu terenu. Grunty zalegające w podłożu zaliczono do grupy nośności G₁₋₂.