

6.7. Uwagi dla wykonawcy.

Realizację inwestycji należy prowadzić zgodnie z opinią ZUD nr 113-1/2008 z dnia 19.02.2008 wydaną w Starostwie Powiatowym w Radomiu.

Wszelkie roboty w zbliżeniu z urządzeniami infrastruktury technicznej należy prowadzić pod nadzorem pracownika właściciela sieci zgodnie z punktem 5 opinii ZUD nr 113-1/2008.

UWAGA : szczególną uwagę należy zwrócić podczas prowadzenia robót na zachowanie w stanie nienaruszonym punktów geodezyjnych, które podlegają ochronie w trybie przepisów ustawy Prawo Geodezyjne i Kartograficzne (Dz. Ustaw 30/89 z późniejszymi zmianami) – punkt 4 opinii nr 113-1/2008.

6.8. Organizacja ruchu.

Projekt stałej organizacji ruchu stanowi osobne opracowanie.

7. Wskazania technologiczne.

Wielkość i rodzaj planowanych robót wyliczono w przedmiarze robót i określono w ślepym kosztorysie ofertowym.

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

Opracował :

- wykonania wykopów związanych z pogłębieniem i profilowaniem odcinków istniejących rowów przydrożnych
- wykonaniem przepustów Ø400mm (szt. 21) pod zjazdami indywidualnymi w ciągu rowu

z wbudowaniem urobku w pobocza i wywiezieniem nadmiaru urobku na odległość do 1km w miejsce wskazane przez Inwestora. Skarpy i dno rowu należy ręcznie splantować i wyprofilować - obrobić na czysto.

6.4. Przekrój normalny.

W przekroju normalnym zaprojektowano charakterystyczne wielkości wymiarowania i spadków poprzecznych dla drogi klasy D1/2. Zaprojektowano drogę o parametrach:

Dla całego odcinka: km 0+0,00 – 0+694,30:

zaprojektowano drogę klasy D1/2 o parametrach: - jezdnia 4,00m z daszkowym spadkiem poprzecznym 2% w kierunku rowów, pobocząmi obustronnymi o szerokości 0,75m i 0,50m o spadku 8% w kierunku rowu i odcinkami obustronnego trapezowego rowu przydrożnego głębokości 70cm, szerokości dna 40cm i nachyleniu skarp 1:1,5 (max. 1:1).

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 odcinka: km 0+0,00 – 0+694,30:

konstrukcja jezdni na istniejącej podbudowie z żuzła paleniskowego, kruszywa naturalnego – pospółki gr. 4-12cm :

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

Grubość zaprojektowanej konstrukcji nawierzchni : = 22,0cm

- istniejąca podbudowa z kruszywa naturalnego i szlaki	- 4-12,0cm
- podłoże z gruntu G ₁₋₂	

Dla całego odcinka zaprojektowano nawierzchnię poboczy i zjazdów z kruszywa łamanego niesortowanego gr. 10cm, szerokości 0,50m i 0,75m i spadku 8% i 2%. Zjazdy indywidualne gruntowe należy wykonać o szerokości jezdni 3,0m na odległość 3,5m od krawędzi jezdni.

Przekroje normalne i konstrukcyjne drogi przedstawia rys. nr 3.

6.6. Odwodnienie drogi.

Dla całego odcinka zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe do obustronnych przydrożnych rowów drogowych trapezowych o głębokości 70cm o szerokości dna 40cm i nachyleniu skarp 1:1,5 (max. 1:1). Rowy włączone są do systemu odwodnienia drogi gminnej relacji Kaszewska Wola – Dąbrówka. Pod urządzonego zjazdem o nawierzchni asfaltowej z drogi gminnej Kaszewska Wola – Dąbrówka występuje w km 0+705,40 przepust rurowy D=600mm o długości 8,00m – stan techniczny dobry - wykorzystany w opracowaniu.

Rowy projektuje się na odcinku: km 0+236,00 – 0+712,03 - pogłębienie rowu obustronnego.

W ciągu rowu przydrożnego należy wykonać przepusty pod zjazdami indywidualnymi gospodarczymi i na pola uprawne. Zastosowano przepusty z rur betonowych d = 400mm, o długości L=5,00m, o szerokości jezdni na zjeździe min. 3,0m z zakończeniem kołnierзовym - prefabrykowana ścianka oporowa dla rury przepustów d=400mm wg rys. nr 4a i 4b. Przepusty należy zasypać piaskiem (nie gruntem rodzimym).

Lokalizację przepustów pokazano na planie sytuacyjnym - rys. nr 1, wysokości wlotu i wylotu podano na profilu podłużnym - rys. nr 2.

Wzdłuż całego odcinka drogi występują odcinkami po jednej lub obydwu stronach drogi rowy przydrożne, które należy pogłębić i wyprofilować. W ciągu rowu występują sporadycznie urządzone zjazdy indywidualne – część zjazdów należy rozebrać.

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego :

- sieć wodociągowa
- napowietrzna sieć energetyczna,
- kanalizacja teletechniczna

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.

Projektuje się drogę jednopasową, dwukierunkową klasy D1/2 dla prędkości projektowej 30km/h o parametrach:

Dla odcinka: km 0+0,00 – 0+200,00m:

- jezdnia szerokości 4,00m o nawierzchni z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, z daszkowym spadkiem poprzecznym, pobocznymi obustronnymi o szerokości 0,50m bez rowów.

Dla odcinka: km 0+200,00 – 0+694,30m:

- jezdnia szerokości 4,00m o nawierzchni z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, z daszkowym spadkiem poprzecznym, pobocznymi obustronnymi o szerokości 0,75m i obustronnymi trapezowymi rowami przydrożnymi.

Przy trasowaniu drogi uwzględniono pas terenu przeznaczony pod drogę z maksymalnym wykorzystaniem istniejącej wzmocnionej nawierzchni drogi na całym odcinku. Oś drogi stanowi linia łamana z wyokrągleniami załamań powyżej 1,5g łukami poziomymi o promieniach od R=50m do R=200m. Na łuku poziomym o promieniu wartości R=50m zastosowano poszerzenie pasów ruchu, zmianę spadków poprzecznych i poszerzenie na długościach prostych przejściowych /wartości podane na planie sytuacyjnym/. Punkty charakterystyczne osi trasy określono współrzędnymi geodezyjnymi od W₁ do W₇ zorientowanych 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 = 694,30m.**

6.2. Droga w przekroju podłużnym.

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Niweletę drogi dowiązano do wysokości istniejącej nawierzchni drogi, do wysokości istniejących zjazdów, do istniejącej wysokości nawierzchni asfaltowej urządzonego zjazdu z drogi gminnej Kaszwska Wola - Dąbrówka na końcu opracowania. Niweletę zaprojektowano średnio 22 cm /grubość zaprojektowanych warstw konstrukcyjnych/ ponad istniejącą nawierzchnię drogi po wyprofilowaniu (głębokość profilowania do 5cm). Spadki podłużne niwelety mieszczą się w dolnych granicach spadków dopuszczalnych i wynoszą od 0,030% do 2,000%.

Profil podłużny drogi przedstawia rys. nr 2.

6.3. Roboty ziemne.

Roboty ziemne dotyczą:

- wykonania wykopów związanych z wykopaniem odcinków nowych rowów przydrożnych

OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej klasy D1/2 relacji **KASZEWSKA WOLA - KORGULÓWKA** (dz. ew. gruntu nr 238 i 254) gmina Przytyk, powiat radomski, województwo mazowieckie - odcinek długości L=712,03m.

1. Podstawa opracowania.

- umowa z Inwestorem - Urzędem Gminy w Przytyku
- aktualna na styczeń 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 113-1/2008 uzgodnienia w ZUDP w Starostwie Powiatowym w Radomiu
- uzgodnienie z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków w Radomiu
- inwentaryzacja, pomiary uzupełniające i niwelacja pasa drogowego w terenie

2. Lokalizacja.

Projektowana droga przebiega od ostatniej zabudowanej działki w m. Korgulówka w kierunku wschodnim przez łąki i pola uprawne i tereny z rozproszoną zabudową gospodarczą wsi Korgulówka, po istniejącym śladzie drogi o nawierzchni gruntowej wzmocnionej kruszywem naturalnym - pospółką oraz żużlem paleniskowym (szlaka), do skrzyżowania z drogą gminną relacji Kaszwska Wola - Dąbrówka o nawierzchni asfaltowej. Punkt początkowy projektowanej drogi stanowi granica działki nr ew. gruntu 60, punkt końcowy drogi stanowi koniec nawierzchni asfaltowej istniejącego, urządzonego zjazdu z drogi gminnej Kaszwska Wola - Dąbrówka.

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, urządzenia odwadniające drogę - przepusty pod projektowaną drogą, przepusty w ciągu rowu przydrożnego, oraz niezbędne roboty ziemne do profilowania korpusu drogowego i odwodnienia.

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, piaszczysto-gliniaste charakterystyczne dla obszarów rolnych, o dość dobrej przepuszczalności wody. Poziom wody gruntowej stwierdzono - na podstawie poziomu wody w rowach istniejących - na głębokości poniżej 1.50m od poziomu terenu – warunki wodne określono jako przeciętne. Droga przebiega przez tereny o zabudowie mieszkalno – gospodarczej i tereny upraw rolniczych. Grunty zalegające w podłożu zaliczono do grupy nośności G₁₋₂.

5. Stan istniejący.

Teren przyległy do projektowanej drogi stanowią o tereny niezabudowane, łąki i pola uprawne i tereny z rozproszoną zabudową gospodarczą wsi Korgulówka. Nawierzchnię drogi stanowi nawierzchnia gruntowa z gruntu rodzimego wzmocniona kruszywem naturalnym (pospółka) oraz żużlem paleniskowym (szlaka). Nawierzchnia gruntowa wzmocniona drogi gminnej na tym odcinku 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 bitumiczna.