

Opis techniczny
do projektu budowlanego przebudowy drogi powiatowej nr 2128W Od drogi
krajowej nr 60 – Różan – Dzbądz – Brzuze – Rzewnie – Las – do drogi krajowej nr 61
odcinek BRZUZE - NAPIÓRKI

1. Dane ogólne

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 2128W na odcinku Brzuze – Napiórki

Projektowana inwestycja realizowana jest na terenie powiatu makowskiego , województwo mazowieckie.

1.2 Inwestorem jest Powiat Makowski .

2. Opis techniczny

2.1. Przeznaczenie obiektu budowlanego.

Projektowany odcinek rozpoczyna się w km 8+480 na skrzyżowaniu w miejscowości Brzuze Duże z drogą w kierunku Brzuze Małe, przebiega przez tereny leśne i kończy się km 12+466,74 na początku miejscowości Napiórki Butne.

Obecnie droga ta ma nawierzchnię asfaltową o szerokości 6,1 – 6,2m (przy szerokości podbudowy 6,30m), pobocza ziemne szerokości 1,5 m i rowy przydrożne obustronne - zamulone.

Nawierzchnia jest w nieodpowiednim stanie technicznym i wymaga przebudowy.

Przebudowa drogi polega na:

- a) wykonaniu warstwy wyrównawczej na istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- b) wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 5 cm
- c) poprawieniu odwodnienia istniejącej nawierzchni (profilowanie rowów istniejących)
- d) wykonaniu zjazdów gospodarczych i na drogi boczne
- e) przedłużeniu chodnika w miejscowości Napiórki.

3. Charakterystyka zagospodarowania terenu

Projektowany odcinek drogi znajduje się w obszarze leśnym. Łączy się z nielicznymi drogami poprzecznymi i zjazdami na drogi polne i leśne.

Istniejące załamania trasy w planie wyokrąglone są łukami o promieniach od 300m do 1050m.

Skrzyżowania z drogami bocznymi zaprojektowano jako proste z promieniami skreću minimum R=6m.

4. Charakterystyka techniczna inwestycji.

4.1. Podstawowe parametry techniczne

- | | |
|-------------------------|--------|
| – droga powiatowa klasa | Z |
| – prędkość projektowa | 60km/h |
| – szerokość jezdni | 6 m |
| – szerokość poboczy | 1,50 m |
| – kategoria ruchu | KR 2 |

4.2. Trasa drogi

Projektowana oś drogi generalnie pokrywa się z osią istniejącą. Oś ma kilkanaście załamień, w większości o dużych katach skrętu, wymagające łuków. Na wszystkich łukach o promieniach 300-1050m wpisano krzywe przejściowe i przechyłki.

4.3. Niweleta

Niweletę zaprojektowano w taki sposób aby jak najlepiej wykorzystać istniejącą nawierzchnię i było jak najmniejsze wyrównanie. W tym celu zastosowano częste łamanie niwelety. Najmniejszy spadek niwelety ma 0,026% a największy 1,98%.

4.4. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni na poszerzeniu przy projektowanym chodniku:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – grub. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego – grub. 7 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – grub. 20 cm,
- podsypka piaskowa – grub. 10 cm.

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – grub. 5 cm,
- wyrównanie betonem asfaltowym –w ilości wg wyliczeń.

4.5. Odwodnienie

Odwodnienie drogi odbywa się poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne, rowy przydrożne i przepust. Generalnie droga wyposażona jest w rowy przydrożne wymagające udrożnienia

Istniejący przepust pod drogą główną ma zniszczone ścianki czołowe, które wymagają odbudowy. Przewidziano też do wymiany dwie rury na jednym końcu przepustu, które zostały naruszone przez wywróconą ściankę czołową.

4.6. Urządzenia towarzyszące

W pasie drogi występujące urządzenia naziemne i podziemne nie wymagają przebudowy.

4.7. Oznakowanie

Zaprojektowano oznakowanie poziome i pionowe . Lokalizację znaków poziomych i pionowych przedstawiono na „Planie stałej organizacji ruchu”.