

Opis techniczny
do projektu budowlanego przebudowy drogi powiatowej nr2115 W
Jarzyły - Chełchy - Glinki
od km 0+000 do km 3+200, długość 3,2km

1. Dane ogólne

1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 2115W **Jarzyły - Chełchy - Glinki od km 0+000 do km 3+200, długość 3,2km**

Projektowana inwestycja realizowana jest na terenie powiatu makowskiego , województwo mazowieckie na działkach o numerach ewidencyjnych 25; 76; 208

1.2 Inwestorem jest Powiat Makowski . Zarząd Dróg Powiatowych

2. Opis techniczny

2.1. Przeznaczenie obiektu budowlanego.

Początek projektowanego odcinka km 0+000

Projektowany odcinek drogi przebiega przez teren gminy Sypniewo

Koniec projektowanego odcinka ma miejsce w km 3+200 w m. Glinki.

Obecnie odcinek drogi Jarzyły - Chełchy - Glinki posiada nawierzchnię żwirową o szerokości 5-5,5m, pobocze ziemne szerokości od 1,0 do 1,5 m i rowy przydrożne .

Droga na projektowanym odcinku przebiega przez tereny rolne oraz obszar zabudowy wsi Ziemaki i wsi Glinki Stare . Nawierzchnia żwirowa jest w złym stanie technicznym i wymaga wzmocnienia , aby mogła być przystosowana jako warstwa konstrukcyjna podbudowy

Przebudowa drogi powiatowej polega na:

- a) wykonaniu warstwy wyrównawczo - wzmacniającej z kruszywa naturalnego na istniejącej nawierzchni żwirowej,
- b) wykonaniu dwuwarstwowej nawierzchni z betonu asfaltowego grubości 4 +3 cm
- c) poprawy odwodnienia poprzez pogłębienie rowów istniejących, udrożnienie istniejących przepustów oraz budowy nowego przepustu w km 0+950
- d) wykonanie zjazdów na drogi boczne i zjazdów gospodarczych do posesji na terenie wsi Ziemaki i Glinki Stare.

3. Charakterystyka techniczna inwestycji.

3.1. Podstawowe parametry techniczne

- | | |
|-------------------------|------------|
| – droga powiatowa klasa | L |
| – prędkość projektowa | 50km/h |
| – szerokość jezdni | 5 ,00m |
| – szerokość poboczy | 1,0-1,50 m |
| – kategoria ruchu | KR1 |

4. Trasa drogi

Projektowana oś drogi generalnie pokrywa się z osią istniejącą. Na całym odcinku występuje 12 załamań trasy w planie. Na 6 załamaniach wpisano łuki kołowe z prostymi

przejściowymi i jednostronnymi przechylkami na jezdni. Łuki kołowe mają promienie:
R=200; R=100; R=500; R=70; R=400; R=50

Pozostałe to załamania o kątach zwrotu od 0,5 do 2 grad, nie wymagające projektowania łuków. j

5. Niweleta

Niweletę zaprojektowano w taki sposób aby maksymalnie wykorzystać istniejącą nawierzchnię żwirową jako podbudowę. W celu poprawy płynności niwelety zmniejszono liczbę istniejących załamań. Spadki podłużne - minimalny 0,2% a maksymalny 0,46%

6. Konstrukcja jezdni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – grub. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 4 cm
- warstwa wyrównawczo - wzmacniająca podbudowy z kruszywa naturalnego w ilości według wyliczenia w tabeli wyrównania.

7. Odwodnienie

Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadki podłużne i poprzeczne, rowy przydrożne, przepusty. Dla utrzymania ciągłości odwodnienia wszystkie zjazdy na odcinkach, gdzie występują rowy przydrożne należy wykonać z przepustami.

8. Urządzenia obce

W pasie drogi występujące urządzenia naziemne i podziemne nie wymagające przebudowy. Przebudowa drogi nie powoduje zmniejszenia skrajni pionowej i poziomej ponad dopuszczalne parametry

9. Oznakowanie

Oznakowanie drogi znakami pionowymi pozostaje według dotychczasowego stanu. Oznakowania poziomego nie projektuje się.