

OPIS TECHNICZNY

Do projektu budowlanego na przebudowę odcinka drogi powiatowej
Nr.1716B Żerczyce-Makarki odc. Żerczyce-Zabłocie w km. 0+000 – 3+120.

1. Podstawa opracowania

- Umowa z Powiatowym Zarządem Dróg w Siemiatyczach.
- pomiary w terenie
- lewostronny wtórnik mapy zasadniczej w skali 1 : 1000
- wytyczne projektowania dróg WPD – 2 z 1995r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2-marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43 , poz. 430)

2. Dane techniczne projektowe.

- droga klasy L
- prędkość projektowa 40km / godz.
- szerokość jezdni 5,0m
- szerokość poboczy 2*1,0m-1,5m(w granicach pasa drogowego)
- szerokość korony drogi 7,0m - 8,0m

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

Projektem objęto odcinek drogi od km rob. 0+000 do km. 3+120 o dł. 3,120km do drogi gminnej do m. Zabłocie. Nawierzchnia istniejąca żwirowa. Droga przebiega przez obszar niezabudowany - przekrój szlakowy o szer. nawierzchni żwirowej 5,0 m. i poboczach gruntowych od 1,0 - 1,5m. obustronnie, szer. korony drogi 7,0m - 8,0m., i szerokości pasa drogowego 14m-18m. Nawierzchnia w stanie złym. Pobocza zdeformowane co jest przyczyną tworzenia się zastoisk wodnych .

3.1. Uzbrojenie terenu i urządzenia obce:

- nad koroną drogi przebiega napowietrzna linia energetyczna (patrz :plan zagosp.terenu)
- w pasie drogowym przebiega linia tA podziemna i naziemna(patrz: plan zagosp .terenu)
- w pasie drogowym występuje linia wodociągowa (patrz: plan zagosp. terenu)

3.2. Pas drogowy

Szerokość pasa drogowego na całej długości jest zmienna i waha się w granicach 14,0m – 18,0 m. Projektowana przebudowa w/w odcinka na całej swej długości mieści się w istniejącym pasie drogowym.

4. Rozwiązania projektowe.

4.1. Rozwiązanie sytuacyjne

Oś projektowanego odcinka drogi na odc.0+000 do 3+120 generalnie pokrywa się ze starą osią , tylko w miejscach łuków nieznacznie odbiega.

Droga posiada załamania osi w poziomie , które będą łagodzone łukami o parametrach jak niżej :

W – 1 km 0+ 252,00 $\alpha = 15g$, skręt w lewo

W – 2 km 0+509,00 $\alpha = 40 g$,skręt w prawo

W – 3 km 1+ 496,50 $\alpha = 31g$, skręt w lewo

W – 4 km 2+ 100 $\alpha = 2g$, skręt w lewo

W – 5 km 2+850,00 $\alpha = 2g$,skręt w prawo

Szczegóły domiarów i punktów charakterystycznych łuku zostały wykazane na rysunkach roboczych w załącznikach.

4.2 Przekroje normalne.

Na całym odcinku przebudowywanej drogi zaprojektowano wyprofilowanie istniejącej nawierzchni żwirowej szer. 5,0m. pospółką stabilizowaną mechanicznie oraz wykonanie nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej na ruch KR-1 gr. 5cm.

Spadek poprzeczny jezdni na prostej 2 % daszkowy , spadki poprzeczne na łukach zaprojektowano zgodnie z normatywem.

4.3. Niweleta drogi.

Korektę niwelety drogi dokonano w ten sposób , aby zapewnić odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne oraz w celu uzyskania płynności niwelety i odprowadzenia wód opadowych z powierzchni drogi powierzchniowo do istniejących i przebudowywanych przepustów .

4.4. Podbudowa.

W celu wyprofilowania i wzmocnienia podbudowy żwirowej wyliczono i zaprojektowano na ten cel 1184,01m³ plus podbudowa na rozjazdach i poszerzeniach na łukach..

4.5 Konstrukcje i technologia robót.

Na odcinku drogi w km. rob.0+000 – 3+120 projektuje się wykonanie nawierzchni bitumicznej szer.5,0m. na ruch KR-1 gr. 5cm.

4.6 Pobocza

Projektuje się uzupełnienie poboczy gruntem i umocnienie pospółką o gr. 10cm.

4.7 Odwodnienie

Odwodnienie drogi projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do istniejących przepustów w km.:

0+173 \varnothing 150cm.

1+179 \varnothing 60cm.(przebudowa na \varnothing 100)

1+715 \varnothing 50 cm. (przebudowa na \varnothing 60)

2+705 \varnothing 80cm. (oczyszczyć przepust z namułu)

4.8 Zjazdy gospodarcze.

Na projektowanym odcinku nie zachodzi potrzeba budowy zjazdów, jedynie należy oczyścić istniejące.

5. Organizacja robót.

Ze względu na brak możliwości na okres prowadzonych robót zamknięcia drogi dla ruchu mechanicznego i pieszego należy roboty wykonywać pod ruchem. Przed rozpoczęciem prac wykonawca robót winien opracować (dostosowując do swojej techniki wykonawstwa robót) lub wykorzystać istniejący projekt organizacji ruchu na czas budowy. Po oznakowaniu placu budowy zgodnie z opracowanym i zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy i zgłoszeniem tego faktu inspektorowi nadzoru oraz do Wydziału Komunikacji w Starostwie Powiatowym, wykonawca może przystąpić do realizacji danej inwestycji. W celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu i osobom wykonującym roboty wykonawca inwestycji zobowiązany jest do utrzymania w należytym stanie wszystkich środków technicznych użytych do oznakowania i zabezpieczenia miejsca robót.

UWAGA!

W pobliżu istniejących urządzeń podziemnych i naziemnych roboty należy prowadzić po wcześniejszym powiadomieniu odpowiednich służb ,by wskazali dokładny przebieg linii danego urządzenia.

6. Wpływ zbudowanego odcinka drogi na środowisko.

Zmniejszy się hałas przejeżdżających pojazdów po wyboistej drodze.

Zmniejszy się zapylenie środowiska (kurz powstający z nawierzchni j).

Zwiększy się bezpieczeństwo ruchu pojazdów i pieszych.

7. Uwagi końcowe.

Niweletę drogi zaprojektowano w nawiązaniu do reperów (punktów poligonowych osnowy) Nr.1155 wys.161,97, Nr.1156 wys.166,48, Nr.1153 wys.168,09, Nr.1008 wys.162,88 (budynek cerkwi), Nr.1070 wys.158,62 naniesionych na mapie sytuacyjnej budowanego odcinka drogi .

Główne punkty trasy , początek, koniec, oraz wierzchołki załamań poziomych trasy zastabilizowano w terenie i naniesiono na sytuacjach z podaniem szczegółowych domiarów .



INWENTARYZACJA KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI ISTNIEJĄCEJ I WYLICZENIE PROJEKTOWANEJ.

dr.pow.nr.1716B Żerczyce-Makarki odc.Żerczyce-Zabłocie
w km..0+000-3+120 o dl.3,120km.

Odcinek dr.pow.nr.1716 B Żerczyce – Zabłocie posiada nawierzchnię:

- w km.0+000 - 0+520 na dl.520m - z kamienia polnego 16-20 cm
- w km.0+520 – 3+120 na dl.2600m - z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o gr.5cm-25cm

Pomiary w terenie:

- km.0+600 – gr.naw.żwirowej 25cm + 2cm dowóz = 27cm
- km.0+800 – gr.naw.żwirowej 25cm + 0 =25cm
- km.1+000 – gr.naw.żwirowej 25cm + 1cm dowóz =26cm
- km.1+300 – gr.naw.żwirowej 16cm + 10cm dowóz =26cm
- km.1+500 – gr.naw.żwirowej 15cm + 14cm dowóz =29cm
- km.1+850 – gr.naw.żwirowej 10cm + 16cm dowóz = 26cm
- km.2+050 – gr.naw.żwirowej 15cm + 12cm dowóz =27cm
- km.2+250 – gr.naw.żwirowej 19cm + 7cm dowóz =26cm
- km.2+550 – gr.naw.żwirowej 14cm + 14cm dowóz =28cm
- km.2+800 – gr.naw.żwirowej 17cm + 10cm dowóz =27cm
- km.3+050 – gr.naw.żwirowej 5cm + 25cm dowóz =30cm

WYLICZENIE KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI NA w/w odc.dr.pow.nr.1716B

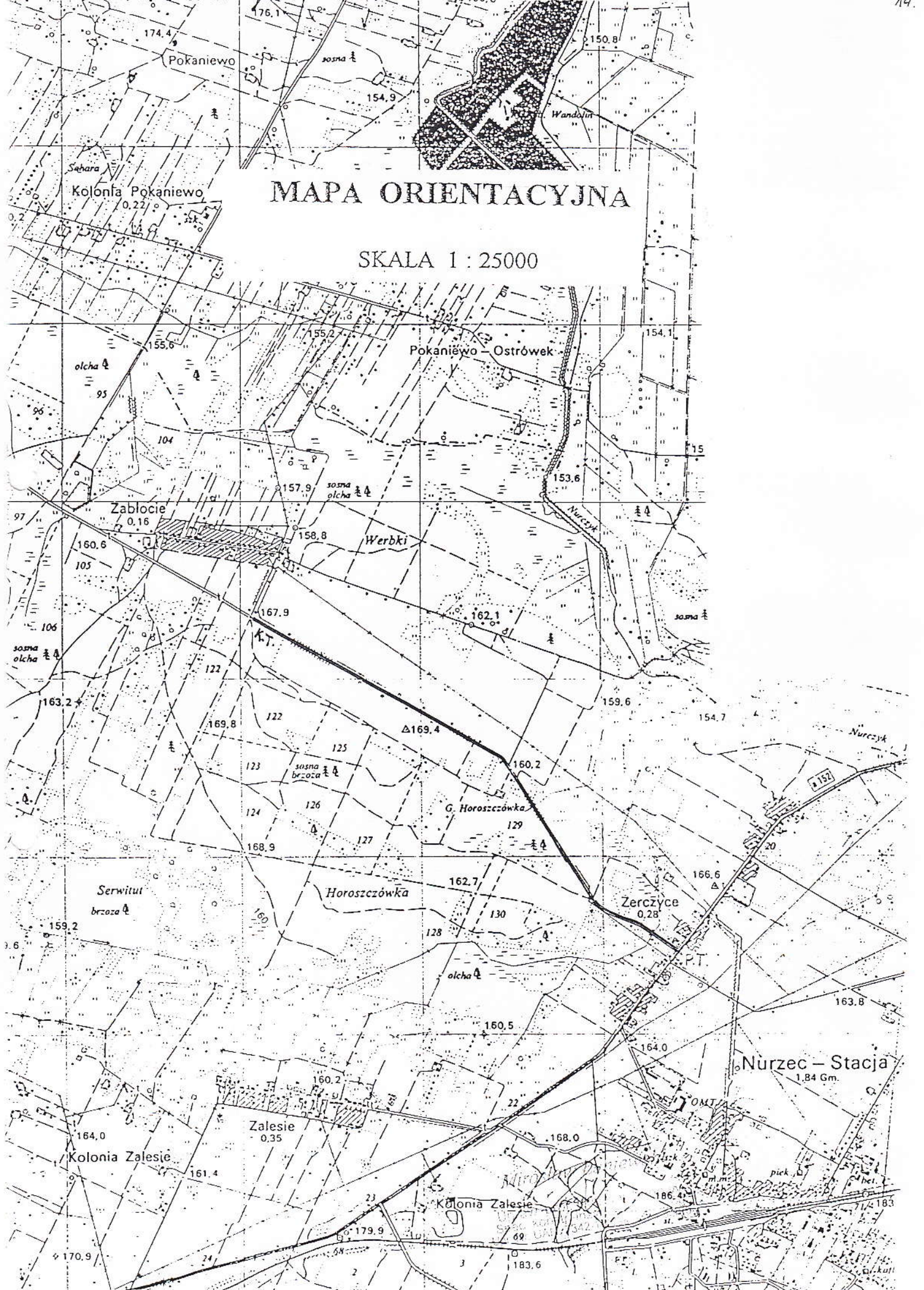
Wytyczne projektowe:

- 1.Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 2.Wytyczne projektowania dróg VI i VII klasy technicznej WPD-3 z 1995r.

Ruch R1/25, podłoże G-1 niewysadzinowe(WP>35).
 Nawierzchnia z masy mineralno-asfaltowej gr.5cm
 $H_z = (\text{naw.bitum.5cm})5\text{cm} * 1,7(\text{współczynnik przeliczeniowy})=8,50$
 $H_z = (\text{naw.żwirowa średnio 27cm}) 27\text{cm} * 0,8(\text{współczynnik przeliczeniowy})=21,60$
 $H_z + H_z =30,10$

Ruch R1/25, podłoże G-1 niewysadzinowe(WP>35).
 Nawierzchnia z masy mineralno-asfaltowej gr.5cm
 $H_z = (\text{naw.bitum.5cm})= 5\text{cm} * 1,7(\text{współczynnik przeliczeniowy})=8,50$
 $H_z = (\text{bruk 16-20cm}) 18\text{cm} * 1,2(\text{współczynnik przeliczeniowy}) =21,60$
 $H_z + H_z+H_z =30,10$

Miroslaw Juniewski
 Inżynier budowy
 w zaski dróg
 042-10614, Tom 33/88



MAPA ORIENTACYJNA

SKALA 1 : 25000