

PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI

**PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ
Droga powiatowa nr 3551W
BŁAZINY DOLNE – PIOTROWE POLE
(dz. nr ew. gr. nr 353 i 72)
od km 1+736.60 do km 2+845.90
gm. IŁŻA**

Gm. Iłża, pow. radomski, woj. mazowieckie

OBIEKT:	DROGA POWIATOWA nr 3551W	
OPRACOWANIE:	PROJEKT PRZEBUDOWY DROGI - CZĘŚĆ DROGOWA	
INWESTOR:	Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych ul. Graniczna 24 26-600 Radom	
OPRACOWAŁ:	J. Ziemnicki	
SPRAWDZIŁ:		

Egz. nr 1

RADOM styczeń 2014 rok.

ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

I. Część opisowa i uzgodnienia

1. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny w skali 1:10 000
2. Plan sytuacyjny w skali 1:1000
3. Profil podłużny 1:1000, 1:100
4. Przekroje normalne
5. Przekrój konstrukcyjny
6. Zjazd indywidualny

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy drogi powiatowej nr **3551W Błaziny Dolne – Piotrowe Pole** (dz. nr ew. gr. 353 i 72) na odcinku od km 1+736.60 do km 2+845.90 (pikieraż roboczy od km 0+000 do km 1+109.30) dł. 1109.30 m , gmina Iłża powiat Radomski, woj. mazowieckie.

1. Podstawa opracowania

- mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1: 1000
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Dz. u nr 43, poz. 430 z dn. 1999.05.14
- pomiary uzupełniające pasa drogowego w terenie

2. Lokalizacja

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 3551W Błaziny Dolne – Piotrowe Pole w m. Błaziny Dolne rozpoczyna się od przebudowanego w latach wcześniejszych odcinka drogi powiatowej o nawierzchni bitumicznej w km1+736.60 (0+000.00 pikietaż roboczy) w m. Błaziny Dolne a kończy za przepustem drogowym dwuotworowym w km 2+845.90(1+109.30 pikietaż roboczy). Istniejąca droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4.00 – 4.20 m z licznymi ubytkami i spękaniem siatkowymi nawierzchni .Droga posiada szczątkowe rowy przydrożne. Zakres prac związanych z przebudową drogi nie wychodzi poza pas drogowy zaznaczony na mapie jako działka Nr 2.1.353 grunty wsi Błaziny Dolne i działka Nr 14.1.72 grunty wsi Koszary gmina Iłża oraz częściowo działki zajęte pod drogę nr 332/1, 335, 337, 340, 342, 342, 344, 346 grunty wsi Błaziny Dolne oraz działki nr 65, 61, 69, 78, 81, 83, 85, 218 grunty wsi Koszary gmina Iłża. W pasie drogowym drogi powiatowej w km 2+836.90 (1+100,30) znajduje się przepust rurowy dwuotworowy d=2x80 cm stan dobry (nie wymaga przebudowy)

Długość odcinka przeznaczonego do przebudowy wynosi 1109.30 m.

Lokalizację drogi powiatowej nr 3551W Błaziny Dolne – Piotrowe Pole pokazano na planie orientacyjnym w skali 1:10000.

3. Założenia do projektowania

Opracowanie obejmuje część drogową. W projekcie ujęto wykonanie poszerzenia i wzmocnienia istniejącej nawierzchni drogi

- * droga powiatowa klasy L,
- * szerokość pasa ruchu – 2.50 m
- * prognozowane obciążenie ruchu KR 2

4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje przebudowę drogi powiatowej nr 3551W Błaziny Dolne – Piotrowe Pole od km 1+736.60 (0+000) do km 2+845.90 (1+109.30 pikietaż roboczy) o długości $L=1109.30$ m polegającą na:

1. wykonaniu poszerzenia istniejącej nawierzchni do szerokości 5.0 m
2. wzmocnieniu istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie warstw bitumicznych
3. ustawienie ścieku prefabrykowanego od km 1+736.60 (0+000) do km 2+218.60 (0+482)
4. umocnienie poboczy gruntowych kruszywem łamanym
5. remont istniejących urządzeń odwadniających
6. dostosowanie istniejących zjazdów do wzmocnionej nawierzchni i podczyszczonych rowów
7. wykonaniu niezbędnych robót ziemnych

5. Stan istniejący

Zabudowę obrzeżną planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej nr 3551W Błaziny Dolne – Piotrowe Pole stanowi jednorodzinna zabudowa szeregowa miejscowości Błaziny Dolne i Koszary oraz łąki i pola uprawne. Droga na odcinku przeznaczonym do przebudowy posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi ubytkami i spękaniami. Szerokości jezdni wynosi 4.00 – 4.20 m i wymaga poszerzenia do szerokości 5.00 m.

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- wodociąg W110 wraz z przyłączami
- linia energetyczna z przyłączami
- linia telekomunikacyjna z przyłączami
- gazociąg z przyłączami
- w km 2+136.60 (0+400) gazociąg g300

Wymienione urządzenia nie będą wymagać przełożeń bądź przebudowy, nie kolidują bowiem z projektowanymi robotami drogowymi.

6. Stan projektowany

6.1. Plan sytuacyjny

Przebieg drogi w planie dostosowano do istniejącego rozwiązania sytuacyjnego oraz istniejących zjazdów od wierzchołka W-1 km 1+736.60 (0+000) do wierzchołka W-6 km 2+845.90 (1+109.30)

Na projektowanym odcinku oś drogi stanowi linia prosta z załamaniem osi drogi poniżej 1^o z wyjątkiem wierzchołka W2 w km 2+038.60 (0+302.30) na którym zaprojektowano łuk kołowy o promieniu $R=1000$ m.

Wartości charakterystyczne trasy pokazano planie sytuacyjnym, profilu podłużnym przekrojach normalnych.

Skrzyżowanie z drogami dojazdowymi w km 1+967.25 (0+230.65) projektuje się jako proste utwardzone, a z drogami gminnymi utwardzonymi w km 2+501.00 (0+764.40) i km 2+785.90 (1+049.30) projektuje się odpowiednio jako proste czterowylotowe i jako trójwylotowe wyokrąglone normatywnymi łukami. Pod skrzyżowaniem z drogami gminnymi w km 2+501.00 (0+764.40) i 2+785.90 (1+049.30) należy wyremontować istniejące przepusty z rur betonowych. Zjazdy do posesji i na pola projektuje się jako zjazd indywidualny. Zjazdy do kościoła w km 2+315.10 (0+578.50), 2+337.50

(0+600.90) i w km 2+347.35 (0+610.75) projektuje się jako zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej .

6.2 Droga w przekroju podłużnym

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Niweletę drogi dowiązano do istniejących wjazdów oraz skrzyżowań z drogami gminnymi uwzględniając wzmocnienie konstrukcji jezdni wynikające z kategorii ruchu. Niweleta zostanie podniesiona średnio o 11,0 cm zgodnie z wymogami konstrukcji nawierzchni. Załamania niwelety wyokrąglono normatywnymi łukami pionowymi o promieniach od 3000 do 10000 m

6.3 Przekrój poprzeczny

W przekroju normalnym przyjęto charakterystyczne wielkości wymiarowania i spadków poprzecznych dla drogi powiatowej klasy L.
zaprojektowano drogę o następujących parametrach:

od km 1+736.60 (0+000) do km2+845.90 (1+109.30)

- przekrój drogowy - jezdnię ze spadkiem daszkowym 2% szerokość jezdni 5.00 m
pobocze umocnione szerokości 0.50- 1.0 m (pobocze umocnione materiałem kamiennym 0/31.5 i zagęszczone).

6.4 Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni

6.4.1 Konstrukcja poszerzeń nawierzchni

Projektuje się obustronne poszerzenia nawierzchni Od 0.60 – 0.70 m o następującej konstrukcji

1.od km1+736.60 (0+000) do km 2+845.90 (1+109.30)

- warstwa odsączająca gr. 15 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/63 mm (mieszanka optymalna) gr. 20.0 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości min 3.0 cm w ilości min 75 kg/m²
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm
- pobocza przy krawędzi jezdni szerokości 0.50 – 1.00 m umocnione materiałem kamiennym 0/31.5 mm grubość umocnienia 10.0 cm

6.4.2 Konstrukcja wzmocnienia istniejącej nawierzchni

2.od km1+736.60(0+000) do km 2+845.90 (1+109.30)

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości min 3.0 cm w ilości min 75 kg/m²
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm
- pobocza przy krawędzi jezdni szerokości 0.50 – 1.00 m umocnione materiałem kamiennym 0/31.5 mm grubość utwardzenia 10.0 cm

W miejscu połączeniu poszerzeń z istniejącą nawierzchnią na warstwie wyrównawczej należy ułożyć geosiatkę o następujących parametrach:

- wytrzymałość na rozciąganie 100 kN/m

- wydłużenie przy zrywaniu 3%
- wielkość oczek siatki 30 mm
- szerokość rolki 2.0 m

Szerokość ułożenia geosiatki na starej nawierzchni min. 1.10 m

6.4.3 Zjazd indywidualny

- warstwa odsączająca z piasku gr. 10.0 cm
- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 20 cm

6.4.4 Drogi dojazdowe i zjazdy publiczne

- warstwa odsączająca gr. 15 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/63 mm (mieszanka optymalna) gr. 20.0 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości 7.0 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm

6.4.5 Skrzyżowania z drogami gminnymi

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości min 3.0 cm w ilości min 75 kg/m²
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 dla KR 2 grubości 4.0 cm

Przekrój normalny i przekroje konstrukcyjne pokazano na rysunku.

6.5 Odwodnienie drogi

Na całym odcinku zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie drogi. W opracowaniu przewidziano poprawę istniejącego odprowadzenia wód opadowych z korony drogi poprzez nadanie właściwych spadków podłużnych i poprzecznych. Na odcinku od km 1+736.60 (0+000) do km 2+218.60 (0+482) projektuje się ułożenie po prawej stronie drogi ścieku z elementów prefabrykowanych typu „mulda” wraz z kratami ściekowymi i odprowadzeniem wody systemem przykanalików do rowu przydrożnego. Ponadto projektuje się renowację istniejących rowów otwartych. W celu lepszego przepływu wody opadowej należy wykonać remont istniejących przepustów pod zjazdami indywidualnymi i publicznymi z zastosowaniem rur PEHD d = 40.0 cm z zakończeniami kołnierzowymi. Na skrzyżowaniach z drogami gminnymi w km 2+501.00 (0+764.40) i 2+785.90 (1+049.30) projektuje się remont istniejących przepustów betonowych rurami PEHD o średnicy wew. 50 cm. W celu szybszego odprowadzania wody z lewostronnego rowu przydrożnego na odcinku od km 1+736.60 (0+000) do km 2+133.90 (0+397.30) zastosowano skrzynki rozsączające.

Szczegóły odwodnienia drogi powiatowej pokazano na rysunkach

6.6 Organizacja ruchu

Zmiany w organizacji ruchu zostały uwzględnione w oddzielnym opracowaniu

7. Wielkość robót, wskazania technologiczne

Wielkość i rodzaj planowanych robót określono w przedmiarze robót i kosztorysie inwestorskim. Roboty należy wykonać zgodnie ze sztuką budowlaną oraz ST.

8. Charakterystyka ekologiczna

Projektowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do inwestycji mogących mieć niekorzystny wpływ na środowisko.