

Temat opracowania:	Przebudowa drogi powiatowej nr 3214P na odcinku Kramsk Łęgi- Strumyk.
Stadium opracowania:	Dokumentacja techniczna
Zamawiający:	Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie ul. Świętojańska 20 d 62-500 Konin
Data opracowania:	Marzec 2024 r.

Kategoria obiektu budowlanego: XXV (drogi).

Funkcja	Autor	Specjalność	Podpis
Opracował	mgr. inż. Łukasz Ćwiek	drogowa	
Sprawdził	mgr. inż. Andrzej Chojnacki	drogowa	

Dokumentacja techniczna branży drogowej

Przebudowa drogi powiatowej nr 3214P na odcinku Kramsk Łęgi- Strumyk.

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przebudowa drogi powiatowej nr 3214P na odcinku Kramsk Łęgi- Strumyk.

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Robota budowlana zlokalizowana jest na terenie gminy Kramsk w powiecie konińskim.

3. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 3214 P w zakresie:

- od km 0+950 do km 1+ 370 - budowa chodnika,
- od km 2+310 do km 3+410 – wykonanie warstwy wyrównawczej oraz warstwy ścieralnej,

Opracowanie niniejsze nie zawiera wytycznych z zakresu organizacji robót drogowych. Roboty drogowe w podstawowym zakresie, powinny być realizowane wg kolejności zgodnej z liczbą porządkową poszczególnych pozycji przedmiaru robót z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z procesów technologicznych poszczególnych rodzajów robót.

W zakres inwestycji wchodzi:

- roboty przygotowawcze i rozbiórkowe,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie podbudowy dla projektowanych nawierzchni,
- wykonanie projektowanych nawierzchni,
- wykonanie poboczy,
- roboty porządkowe.

Celem opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie niezbędnych pozwoleń.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Droga powiatowa nr 3214P od km 2+310 do km 3+410 posiada nawierzchnię bitumiczną w bardzo złym stanie technicznym. Nawierzchnia jezdni posiada uszkodzenia powierzchniowe

w postaci spękań siatkowych i podłużnych oraz liczne ubytki. Spękania siatkowe występują głównie w śladzie kół oraz przy zewnętrznych krawędziach jezdni. Lokalnie w obszarze spękania siatkowego występują ubytki nawierzchni wynikające wykruszaniem się nawierzchni w oczkach siatki spękań. Ponadto na odcinku drogi widoczne są głębokie koleiny, a także wybrzuszenia nawierzchni na krawędzi jezdni. Przyczyną takiego stanu jest znaczny ruch samochodów ciężarowych na tym odcinku drogi. Koleiny są najbardziej widocznym i najczęstszym uszkodzeniem nawierzchni występującym na przedmiotowym odcinku drogi. Głębokość kolein sięga lokalnie kilkunastu centymetrów. W nawierzchni widoczne naprawy w postaci łat oraz miejscowych napraw masą na zimno. Łaty występują praktycznie na całej długości drogi powiatowej. Są w różnym stanie. Często występują w ich obszarze skoleinowania i spękania siatkowe oraz prawie zawsze otwarcie styków łaty z nawierzchnią – brak masy uszczelniającej lub jej spękanie. Wzdłuż odcinka drogi występują obustronne pobocza o nierównej powierzchni z miejscowymi zaniżeniami do 10 cm przy krawędzi jezdni oraz zawyżeniami do 5 cm. Woda opadowa z powierzchni jezdni nie odpływa sprawnie do rowów przydrożnych, gromadzi się w rejonie krawędzi jezdni, powodując jej obłamywanie. Oznakowanie pionowe na odcinku drogi jest w dobrym stanie technicznym, oznakowanie ustawione jest zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Obecny stan drogi powiatowej stwarza realne zagrożenie bezpieczeństwa zdrowia i życia osób poruszających się odcinkiem drogi. Liczne ubytki, spękania nawierzchni oraz zaniżone nierówne pobocza powodują powstawanie zastoisk wody, co zmniejsza wartość użytkową drogi i przyczynia się do wzrostu zagrożenia zwłaszcza w okresie jesienno - zimowym. Nawierzchnia poddawana była wielokrotnym naprawą częściowym, jednak zakres tych napraw (znaczna część powierzchni jezdni) oraz występujące obecnie uszkodzenia nawierzchni kwalifikują całą jezdnię do remontu. Powyższe nieprawidłowości przyczyniają się do dalszego pogarszania stanu istniejącej nawierzchni..

Teren bardzo intensywnie uzbrojony, występują sieci wodociągowe, teletechniczne i kanalizacyjne oraz linie kablowe i napowietrzne. Prace w obrębie wyżej wymienionych sieci należy wykonywać pod nadzorem gestorów sieci.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1. Projekt zagospodarowania terenu

Zadanie obejmuje przebudowę odcinka drogi powiatowej nr 3182P o długości 1 100 m na odcinku Kramsk - Strumyk. Na całym odcinku wykonany zostanie remont istniejącej nawierzchni jezdni, poprzez wykonanie frezowania profilującego, następnie wykonania

mechanicznego oczyszczenie i skropienia emulsją asfaltową na zimno, a następnie wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC16W 50/70 jak dla KR3 konstrukcji jezdni oraz warstwy ścieralnej z AC11S 50/70 jak dla KR3.

Ponadto zostanie wykonany remont poboczy szer. 0,75 m z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm (melafir lub granit) gr. 10 cm wraz z mechanicznym zagęszczeniem. W ramach zadaniach dodatkowo przewiduje się wykonanie remontu najazdów na przepust drogowy w km 3+300, polegającą na wymianie gruntu, wykonaniu podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa gr. 15 cm, podbudowy z kruszywa łamanego gr. 20 cm .

Planowany remont drogi niewątpliwie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i pojazdów. Likwidując nierówności w nawierzchni, przystosowanie jej nośności do obecnego ruchu, uzyskanie wymaganej równości podłużnej i poprzecznej, co niewątpliwie przełoży się na komfort uczestników ruchu poruszających się pojazdami po odcinku objętym remontem. Zawyżone pobocza zostaną ścięte i wyprofilowane przez co zostaną zlikwidowane zastoiska wody na krawędzi jezdni, będące szczególnie niebezpieczne w okresie zimy.

5.2. Przekrój podłużny

Wysokości dla projektowanej nawierzchni wyznaczyć w oparciu o:

- rzędne wysokościowe istniejących jezdni,
- rzędne istniejącego ukształtowania terenu,
- uzyskanie prawidłowych pochyleń dla odwodnienia jezdni,
- punkty stałe niwelety (istniejące rzędne nawierzchni, krawędź istniejącej nawierzchni drogi z betonu asfaltowego

5.3. Nawierzchnie

Zaprojektowano następujące rodzaje konstrukcji nawierzchni:

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI Z BETONU ASFALTOWEGO:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 jak dla KR3 - grub. po zagęszczeniu 5 cm,
- Wyrównanie istniejącej podbudowy mieszanką mineralno-asfaltową AC 16W 50/70 średnia ilość 50 kg/m²
- Frezowanie profilujące,
- Istniejąca konstrukcja,

KONSTRUKCJA POBOCZA:

- Wykonanie poboczy szer. 0,75 m z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm (melafir lub granit) gr. 10 cm (od km 2+310 do km 3+410).

5.4. Przekroje normalne

Jezdnia:

- spadek poprzeczny daszkowy na odcinkach prostych,
- spadek poprzeczny na łukach jednostronny,

Pobocza:

- szerokość pobocza 0,75 m,
- spadek poprzeczny jednostronny 6%,

5.5. Pobocza i pasy zieleni

- Zaprojektowano wykonanie poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm (melafir lub granit) gr. 10 cm.

5.6. Odwodnienie

Projekt nie zmienia dotychczasowego sposobu odwodnienia drogi powiatowej. Wody opadowe oraz roztopowe będą przejmowane przez istniejące pobocza i rowy oraz część zieloną pasa drogowego i skarp.

5.7. Rozbiórki elementów drogi

W wyniku planowanych prac zachodzi konieczność wykonania frezowania profilującego nawierzchni.

5.8. Plac budowy (teren robót)

Plac budowy (teren robót) należy zabezpieczyć wg planu BIOZ , przepisów prawa budowlanego i o ruchu drogowym oraz BHP i PPOż.

5.9. Wpływ obiektu/robót na środowisko

Przebudowa drogi nie stwarza zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników. Przebudowa drogi poprzez nadanie jej prawidłowych spadków podłużnych i poprzecznych wpłynie pozytywnie na odwodnienie jezdni.

5.10. Wpływ eksploatacji górniczej na obiekt

Projektowana przebudowa drogi nie znajduje się na terenie znajdujący się w granicach terenu górniczego.

U W A G A:

W czasie prowadzenia robót ziemnych należy bezwzględnie zwracać uwagę na istniejące lub też uprzednio wykonane uzbrojenie terenu.

Do robót przystąpić po uprzednim, dokładnym zlokalizowaniu istn. uzbrojenia. W obrębie ww. uzbrojenia roboty prowadzić ręcznie, pod nadzorem zainteresowanych instytucji. Przed przystąpieniem do robót należy wprowadzić zatwierdzona tymczasową organizację ruchu .