

Temat opracowania:	Przebudowa drogi powiatowej nr 3188P w miejscowości Żółwieniec
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 3188P w miejscowości Żółwieniec.

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przebudowa drogi powiatowej nr 3188P w miejscowości Żółwieniec.

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Robota budowlana zlokalizowana jest na terenie miasta i gminy Ślesin w powiecie konińskim.

3. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 3188P w miejscowości Żółwieniec w zakresie:

- od km 0+000 do km 2+310 - wykonanie poszerzenia jezdni wraz z warstwami konstrukcyjnymi, wykonanie warstwy ścieralnej oraz wykonanie nowych poboczy.

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 3188P od km 0+000 do km 2+310 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 na całej powierzchni jezdni. Lokalnie w obszarze spękania siatkowego występują ubytki nawierzchni wynikające wykruszaniem się nawierzchni w oczkach siatki spękań. Ponadto na odcinku drogi widoczne są wybrzuszenia nawierzchni na krawędzi jezdni. 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 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. 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 cząstkowym, 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 3188P o długości 2 310 m. Na całym odcinku wykonany zostanie remont istniejącej nawierzchni jezdni, poprzez wykonanie frezowania oraz jej poszerzenie poprzez wykonanie nowych warstw konstrukcyjnych. Na całości jezdni wraz z poszerzeniem zostanie wykonane mechaniczne oczyszczenie

i skropienie emulsją asfaltową na zimno, a następnie wykonana warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC11W 50/70.

Ponadto zostanie wykonany remont poboczy szer. 0,5 m z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm (melafir lub granit) gr. 10 cm wraz z mechanicznym zagęszczeniem.

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 wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 - grub. po zagęszczeniu 5 cm,
- Mechaniczne oczyszczenie i skropienie emulsją asfaltową na zimno,
- Frezowanie,
- Istniejąca konstrukcja.

KONSTRUKCJA POSZERZENIA JEZDNI:

- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W 50/70 - grub. po zagęszczeniu 5 cm,
- Skropienie emulsją asfaltową na zimno,
- Podbudowa z kruszywa łamanego 0,31 mm – grub. po zagęszczeniu 8 cm,
- Skropienie emulsją asfaltową na zimno,
- Podbudowa z kruszywa łamanego 0,63 mm – grub. po zagęszczeniu 12 cm,
- Istniejąca konstrukcja.

KONSTRUKCJA POBOCZA:

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

5.4. Przekroje normalne

Jezdnia:

- spadek poprzeczny daszkowy,

Pobocza:

- szerokość pobocza 0,50 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 oraz część zieloną pasa drogowego.

5.7. Rozbiórki elementów drogi

W wyniku planowanych prac zachodzi konieczność wykonania frezowania 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 .