

Uproszczony Projekt Przebudowy Drogi Gminnej

OBIEKT: Przebudowa drogi gminnej nr 290916K w km od 0+340,00 do km 1+270 w miejscowości Jamnica, Gmina Kamionka Wielka.

ADRES : dz. ewid nr 312 ciąg drogi gminnej w m. Jamnica
Gmina Kamionka Wielka DG nr 290916 K długość 930,00 mb

BRANŻA : Drogi

OPRACOWANIE : Przebudowa drogi gminnej nr nr 290916K
w km 0+340,00 do 1+270,00

INWESTOR : Gmina Kamionka Wielka
33-334 Kamionka Wielka 5

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO : XXV

PROJEKTANT : mgr inż. Adam Konicki

mgr inż. Adam Konicki
uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności drogowej
Nr MAP/0011/PWOD/11

MOGILNO: Grudzień 2022 r.

EGZ. NR 4

OPRACOWANIE ZAWIERA:

1. Opis techniczny
2. Część rysunkowa:
 1. Orientacja
 2. Plan zagospodarowania terenu
 3. Przekroje poprzeczne typowe jezdni
 4. Przekrój poprzeczny przepustu fi 600
 5. Przekrój poprzeczny przepustu fi 400
 6. Przekroje poprzeczne mijanka – poszerzenie jezdni

OPIS TECHNICZNY

do Projektu pn. Przebudowa drogi gminnej nr 290916K w km od 0+340,00 do km 1+270 w miejscowości Jamnica, Gmina Kamionka Wielka długość 930 mb.

1. Projekt przebudowy drogi gminnej

Zgodnie z zapisami par. 4 ust. 22 Rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych na przebudowywanej drodze występują **trudne warunki** –które wynikają z istniejącego ukształtowania i zagospodarowania terenu, na przedmiotowej drodze zachodzi konieczności ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko. Zakres przebudowy oraz rozwiązania przyjęte na przedmiotowej drodze określono na podstawie danych o ruchu drogowym, danych o utrzymaniu. Zastosowano rozwiązania w których zapewniono odpowiedni poziom bezpieczeństwa oraz sprawność ruchu wszystkich użytkowników. Dokonano analizy kosztów przy doborze przekroju drogowego – w niniejszym projekcie przedstawiono wybrane rozwiązanie najbardziej optymalne co jest zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wybór rozwiązania z przekrojem półulicznym /z chodnikiem/ byłoby ekonomicznie nieuzasadnione koszty zastosowania takiego rozwiązania w standardowym cyklu życia drogi byłyby rażąco wysokie względem rozwiązania z przekrojem drogowym bez chodnika – przyjętym w niniejszym opracowaniu. Z uwagi na znikome natężenie ruchu pieszych nie projektuje się chodnika w ciągu przebudowywanej drogi. Założenia ujęte w przyjętych rozwiązaniach spełniają warunek dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami. Przy przebudowie spełnione są warunki ochrony środowiska oraz warunek zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych w tym z recyklingu. W ciągu przedmiotowej drogi nie występują drogowe obiekty inżynierskie. Przebudowa zakłada uzupełnienie oznakowania poziomego i pionowego zgodnie z projektem organizacji ruchu, a w jej ciągu występuje możliwość sytuowania znaków pionowych i poziomych. Przebudowa zlokalizowana jest w istniejącym pasie drogowym. Uwzględniając i analizując trudne warunki dla klasy D przyjęto prędkość projektową 30 km/h zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Pochylenie podłużne oraz ukośne jezdni drogi z uwzględnieniem trudnych warunków jest mniejsze i równe 12% dla prędkości projektowej 30 km/h. Nie zwiększano pochylenia ukośnego powyżej 12%. Jednak dla poprawy przyczepności i stateczności pojazdów zastosowano nawierzchnię z betonu asfaltowego AC 11 S.

Niniejszy projekt zakłada wykonanie przebudowy drogi gminnej na długości 930,00 mb z zastosowaniem materiałów innych niż istniejące, poprawiających odwodnienie, parametry przeciw-poślizgowe oraz wytrzymałościowe nawierzchni

poprawę połączeń z odcinkami dróg gminnych wraz z dopasowaniem do istniejących zjazdów. Przebieg drogi gminnej nawiązano sytuacyjnie do przebiegów istniejących dróg wewnętrznych zlokalizowanych w miejscowości Jamnica i w całości lokuje się w pasie drogowym Drogi Gminnej 290916 K, klasy D. Droga posiada przekrój jednopasowy dwukierunkowy o szerokości zmienna 3,5 m i taki zostanie utrzymany również po przebudowie. Początek przebudowy drogi lokuje się 0+340,00 mb. Przebudowa nawierzchni przyczynie się do poprawy bezpieczeństwa i parametrów użytkowych nawierzchni drogi gminnej. Koniec przebudowy drogi gminnej w km 1+270,00 na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 290966 K. Istniejąca jezdnia posiada szerokość zmienną ok 3,5 m a pobocza gruntowe mają szerokość ok 0,50 m z uwagi na trudne warunki przy jezdni nie projektuje się poboczy o nawierzchni twardej. W ciągu projektowanej drogi zlokalizowane są dwa poszerzenia jezdni – mijanki do szerokości pasa po 2,25 m każdy łącznie do szerokości 4,5m. Przebudowa zakłada poprawę odwodnienia jezdni – wyprofilowanie spadków poprzecznych jezdni i poboczy gwarantujących spływ wód opadowych i roztopowych do rowów przydrożnych/korytek przepustów pod drogą. W zakresie przebudowy planowana jest odcinkowa wymiana zniszczonych istniejących korytek na nowe o tych samych parametrach i bez zmiany lokalizacji. Wymienione zostaną 3 przepusty fi 600 mm SN8 PP pod jezdnią drogi gminnej bez zmiany ich parametrów charakterystycznych i lokalizacji wraz z bet. ściankami czołowymi. Wymienione zostanie 6 przepustów fi 400 mm SN8 PP pod istniejącymi zjazdami zwykłymi z drogi gminnej bez zmiany ich parametrów charakterystycznych i lokalizacji wraz z bet. ściankami czołowymi z wagi na porządkowanie spływu wód opadowych z jezdni.

Na jezdni - w miejscach przełomów w ciągu drogi gminnej należy wykonać wzmocnienie konstrukcji poprzez wykonanie warstwy wyrównawczej/wiążącej AC 16 W gr. 6 cm i warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 5 cm wykonanej na skropionej warstwie szczepnej z emulsji asfaltowej.

Istniejące skrzyżowanie z drogą gminną i zjazdy prowadzące do przyległych działek pozostaną na tej samej wysokości - nawiązanie zostaną do nowych warstw asfaltowych nastąpi na szerokości pobocza i w obrębie poboczy asfaltem. Przebudowa nawierzchni skrzyżowań i zjazdów wykonana będzie w granicach działki i pasa drogowego w ramach przebudowy DG.

Spadek poprzeczny jezdni wynosi 2,0 % w kierunku rowów, pobocza będą miały spadek 4-6%. Przebudowa obejmując ciąg drogi gminnej a wszystkie roboty ujęte w niniejszym opracowaniu zlokalizowane są w obrębie istniejącego pasa drogowego tj. wskazanych działek drogowych.

3. Konstrukcja nawierzchni

Nawierzchnie: jezdni zaprojektowano z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni jako podbudowy. Dla jezdni przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

a/ jezdnia

-w-wa ściernalna AC 11 S - gr. 5 cm

-w-wa wiążąca/wyrównawcza AC 16 W - gr. 6 cm

b/ pobocza gruntowe -kruszywo łamane 0-63 mm stabilizowana mechanicznie- gr.10 cm.

4. Odwodnienie

Odwodnienie jezdni, zapewniono zakładając odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne, umożliwiające spływ wód opadowych na przyległy teren, do istniejących korytek i rowów. Istniejące zniszczone i spękań korytka zostaną wymienione z zachowaniem tych samych parametrów, ich lokalizacja nie ulega zmianie. Ilość prowadzonych wód opadowych i charakterystyka spływu nie ulega zmianie. Powierzchnia zlewni nie ulega zmianie. W zakresie przebudowy planowana jest odcinkowa wymiana zniszczonych istniejących korytek na nowe o tych samych parametrach i bez zmiany lokalizacji. Wymienione zostaną 3 przepusty fi 600 mm SN8 PP pod jezdnią drogi gminnej bez zmiany ich parametrów charakterystycznych i lokalizacji wraz z bet. ściankami czołowymi. Wymienione zostanie 6 przepustów fi 400 mm SN8 PP pod istniejącymi zjazdami zwykłymi z drogi gminnej bez zmiany ich parametrów charakterystycznych i lokalizacji wraz z bet. ściankami czołowymi z wagi na porządkowanie spływu wód opadowych z jezdni.

5. Uzbrojenie

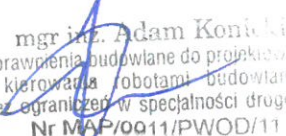
W rejonie przebudowanej jezdni brak jest sieci które kolidują z planowanym zakresem prac.

6. Zasady prowadzenia robót w pasie drogowym

Przy prowadzeniu robót związanych z wykonaniem nawierzchni asfaltowej należy:

- przestrzegać zasad BHP- plan BIOZ w biurze kierownika budowy
- wykonać oznakowanie prac i zabezpieczenie robót i ruchu zgodnie z Instrukcją Oznakowania oraz Projektem czasowej zmiany organizacji ruchu.

Opracował:


mgr inż. Adam Koniński
uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności drogowej
Nr MAP/0011/PWOD/11