

DOKUMENTACJA DO ZGŁOSZENIA ROBÓT

OBIEKT: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1252N na
odcinku
Mroczenko – Grodziczno,
– dz. nr 309 i 225/1, obręb 0010 Nowe
Grodziczno, Gmina Grodziczno
- kategoria obiektu XXV

BRANŻA: drogowa CPV – 45 23 31 20-6

INWESTOR: Powiat Nowomiejski
ul. Rynek 1
13 – 300 Nowe Miasto Lubawskie

OPRACOWAŁ: mgr inż. Marcin Kraszkiewicz

.....

DATA: 10.08.2020 r.

OPIS TECHNICZNY

do zgłoszenia robót

1. Przedmiot inwestycji

Przebudowa drogi powiatowej Nr 1252N na odcinku Mroczenko - Grodziczno, w granicach istniejącego pasa drogowego.

Długość projektowanego odcinka – 930 mb.

- przebudowa jezdni,
- przebudowa zjazdów,
- przebudowa przepustów pod drogą,
- renowacja rowów drogowych,
- uzupełnienie oznakowania pionowego i poziomego,

Inwestor: Powiat Nowomiejski

ul. Rynek 1

13-300 Nowe Miasto Lubawskie

2. Podstawa opracowania

- podkłady geodezyjne – mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:1000,
- pomiary uzupełniające w terenie;

3. Istniejący stan zagospodarowania

3.1. Elementy infrastruktury

Jezdnia	- istniejąca nawierzchnia bitumiczna szerokości 5,0 m
Klasa techniczna drogi	- droga klasy L;
Obciążenia istniejące	- 80 kN/oś;
Kategoria ruchu	- KR 1;
Pobocze gruntowe	- 0,50 m;
Odwodnienie jezdni	- rowy drogowe;
Kanalizacja burzowa	- brak;
Kanalizacja sanitarna	- brak;
Sieć gazowa	- nie stwierdzono;
Sieć wodociągowa	- nie stwierdzono;
Sieć telekomunikacyjna	- istniejąca;
Sieć energetyczna	- istniejąca;
Sieć ciepłownicza	- nie stwierdzono;

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie powiatu nowomiejskiego, Gmina Grodziczno, działka nr 309 i 255/1, obręb Nowe Grodziczno.

Początek planowanej przebudowy odcinka drogi powiatowej przyjęto za miejscowością Mroczenko w kierunku Grodziczna. Od km 0+000 do km 0+930 droga przebiega przez tereny leśne i rolnicze. Trasa drogi przebiega po istniejącym

śladzie jezdni o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni wynosi 5,00 m. Nawierzchnia jezdni jest w znacznej części w złym stanie technicznym, posiada liczne nierówności poprzeczne i podłużne, lokalnie spękania i załamania krawędzi jezdni. W km 0+000 – 0+180 konstrukcja drogi zaniżona o około 0,4 m. Wody opadowe z jezdni odprowadzane poprzez spadki podłużne i poprzeczne na przyległy teren pasa drogowego. Pod korpusem jezdni zlokalizowane są przepusty drogowe. Pobocza drogi o nawierzchni gruntowej.

3.2. Teren przyległy do pasa drogi powiatowej

- zjazdy na drogi gruntowe oraz do lasu,
- zjazd indywidualne na pola,

4. Elementy przewidziane do wykonania w trakcie realizacji

Przebudowa jezdni polegać będzie na wykonaniu normatywnych poszerzeń w ciągu jezdni dla klasy technicznej drogi „L”. Na początku projektowanego odcinka w km 0+000 – 0+180 nastąpi wykonanie nowej konstrukcji pod nawierzchnię. Planowana szerokość 5,50 m w km 0+000 – 0+930. Wzdłuż jezdni należy wykonać pobocza o szerokości 0,75 m. Nawierzchnia poboczy przy wewnętrznych krawędziach poszerzanych łuków z kruszywa łamanego. Pozostałe pobocza o nawierzchni gruntowej. Zaplanowana jest przebudowa zjazdów na drogi gruntowe i indywidualnych.

Przebudowa istniejących przepustów pod drogą z betonowych na wykonane z rur karbowanych z PCV o wytrzymałości $SN \geq 8 \text{ kN/m}^2$. Naprawa poboczy, oczyszczenie i odnowienie rowów przydrożnych.

Parametry podstawowe

4.1. Jezdnia	- proj. nawierzchnia bitumiczna szer. 5,50 m;
Klasa techniczna drogi	- droga klasy L;
Obciążenia projektowane	- 80 kN/oś;
Prędkość projektowa	- V proj. = 40 km/h
Kategoria ruchu	- KR 1;
Pobocze gruntowe/tłuczniowe	- 0,75 m
Odwodnienie jezdni	- rowy drogowe, ścieki korytkowe, przepusty,
Kanalizacja deszczowa	- brak;
Kanalizacja sanitarna	- brak;
Sieć teletechniczna	- istniejąca bez zmian;
Przepusty pod drogą	- rury PCV karbowane $\varnothing 200, 600 \text{ mm}$

Podstawowym celem przebudowy drogi powiatowej nr 1252N jest dostosowanie do wymaganych parametrów technicznych oraz stworzenie dobrych i bezpiecznych warunków przejazdu. Poszerzenie jezdni, poprawa stanu istniejącej nawierzchni bitumicznej, nadanie normatywnych spadków podłużnych i

poprzecznych jezdni, przebudowa zjazdów asfaltowych do lasu i zabudowań, oznakowanie i organizacja ruchu na odcinku projektowanej przebudowy. Na całym odcinku przebudowy zaprojektowano po obu stronach jezdni pobocze o szerokości 0,75 m.

Warstwę ścieralną jezdni w km 0+000 - 0+930 (5,50 m szerokości), zaprojektowano z asfaltobetonu AC11S o uziarnieniu kruszywa 0/11 mm i grubości warstwy 4 cm.

Warstwę profilującą - wiążącą zaprojektowano z asfaltobetonu AC16W o średniej grubości warstwy 4 cm i uziarnieniu kruszywa 0/16 mm.

Wyrównanie istniejącej nawierzchni zaprojektowano asfaltobetonem AC16W o uziarnieniu kruszywa 0/16 mm o średniej grubości warstwy 3 cm.

4.2. Poszerzenie

Po wyznaczeniu przebiegu poszerzenia i wykonaniu korytowania należy wykonać warstwy poszerzenia:

- siatka przeciwpękaniowa,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm, gr. 12 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm, gr. 18 cm,
- warstwa odsączająca żwirowa / piaskowa gr 10 cm.

4.3. Remont wgłębnny, peron

W km 0+000 – 0+180 zaplanowano rozbiórkę istniejącej nawierzchni i podbudowy i wykonanie nowych warstw konstrukcyjnych. Układ warstw podbudowy tożsamy dla jezdni jak i peronu.

- podbudowa zasadnicza z mieszanki związanej cementem CBGM o grubości po zagęszczeniu 20 cm,
- geowłóknina polipropylenowa z włókien ciągłych układana w poprzek jezdni, wypełniona warstwą mieszanki kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm o grubości warstwy po zagęszczeniu 30 cm, zawinięta z zakładem nad osią jezdni 1,0 m i zaszpilkowana,

dla jezdni dodatkowo:

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm o grubości po zagęszczeniu 20 cm,
- warstwa wiążąca AC16W – 4 cm

- Warstwa ścieralna AC11S – 4 cm

dla peronu dodatkowo:

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm o grubości po zagęszczeniu 32 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa – 3 cm
- kostka betonowa kolorowa – 6 cm

Spadki podłużne peronu należy dostosować do przebiegu niwelety jezdni.

4.4. Zjazdy asfaltowe

Na całym odcinku projektowanej do przebudowy drogi należy przebudować istniejące zjazdy do lasu oraz na pola. Nawierzchnię zjazdów zaprojektowano odpowiednio:

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC11S o uziarnieniu kruszywa 0/11 mm i grubości 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm, gr. 25 cm,
- warstwa odsączająca żwirowa / piaskowa gr. 20 cm.

Zjazdy zaprojektowane zostały od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego. Szerokość zjazdów 5,00 m, zjazdy wyrobione łukami. Koniec zjazdu zabezpieczony opornikiem.

4.5. Pobocze

- szerokość 0,75 m;
- spadek poprzeczny 6%;
- pobocze tłuczniowe za opornikami na poszerzeniach łuków,
- pobocze gruntowe na pozostałych odcinkach,

4.6. Odwodnienie

Odwodnienie pasa przebudowywanej drogi będzie polegało na lokalnym ułożeniu ścieków krawędziowych z wpustami ulicznymi połączonymi przykanalikami z rur PCV klasy SN8. Woda deszczowa będzie wpadała do wpustów ulicznych ze studniami z kręgów Ø500 mm. Wpusty zabezpieczone kratką żeliwną typu ciężkiego klasy min. D 400 o wymiarach 40 x 60 cm. usytuowane za krawędzią jezdni. Wody opadowe z jezdni poprzez spadki podłużne i poprzeczne będą odprowadzane powierzchniowo do odnawianych rowów przydrożnych infiltrujących.

4.7. Przepusty pod drogą

Przepusty Ø 600 mm pod drogą należy oczyścić z namułu, liści i gałęzi naniesionych przez płynącą wodę. Zniszczone rury betonowe wymienić na rury PCV karbowane o $SN \geq 8$ kN/m². Ścianki czołowe przepustów żelbetowe

prefabrykowane. Wlot i wylot przepustu umocnione obrukowaniem na zaprawie cementowej.