

PROJEKT WYKONAWCZY

**Modernizacja odcinka drogi gminnej nr 166022G Sulęczyno -
Bukowa Góra – Amalka w m. Bukowa Góra – odcinek 305 mb**

Obiekt : **droga gminna 166022G, klasa D**

Lokalizacja : woj. pomorskie
 powiat kartuski
 gmina Sulęczyno
 miejscowość: Bukowa Góra
 obręb : Bukowa Góra działki nr 4

Inwestor : Gmina Sulęczyno , ul. Kaszubska 26 , 83-320 Sulęczyno

Opracował: inż. Piotr Labuda

.....

Bytów , grudzień 2020 rok

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Strona tytułowa
2. Opis techniczny
3. Stan istniejący
4. Stan projektowany
5. Część rysunkowa:

nr 1 - Plan sytuacyjny – skala 1:500

nr 2 – Przekrój normalny – konstrukcyjny – skala 1:50

OPIS TECHNICZNY

- I. PODSTAWA OPRACOWANIA
- II. STAN ISTNIEJĄCY I ZAKRES OPRACOWANIA
- III. STAN PROJEKTOWANY
 - 1. Plan sytuacyjny
 - 2. Rozwiązanie wysokościowe
 - 3. Konstrukcja jezdni drogi
 - 4. Roboty ziemne
 - 5. Organizacja ruchu
 - 6. Kolizje branżowe
 - 7. UWAGI KOŃCOWE

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

- a) Umowa z Inwestorem
- b) Mapa do celów informacyjnych w skali 1:500
- c) Pomiary uzupełniające, wysokościowe, wykonane dla celów projektowych
- d) Wizja lokalna w terenie i inwentaryzacja stanu istniejącego
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430).
- f) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane
- g) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- h) Normy Polskie i Branżowe.

II. STAN ISTNIEJĄCY I ZAKRES OPRACOWANIA

Zakres opracowania obejmuje projekt wykonawczy prac drogowych związanych z modernizacją odcinka drogi gminnej nr 166022G klasy D (dojazdowa) od zakończenia nawierzchni z płyt na odcinku około 305 mb (km 1+809,77 - 2+114,77).

Na tym odcinku zostanie przeprowadzona modernizacja (prace remontowe) poprzez wzmocnienie istniejącej nawierzchni utwardzonej z kruszyw nawierzchnią z płyt betonowych typu YOMB.

Istniejąca droga posiada jezdnię szerokości około 4,5-6 m z licznymi nierównościami.

Przez dłuższy czas po ustaniu opadów utrzymuje się zaleganie wody w pasie jezdni.

W granicach pasa nie występuje żadne zadrzewienie kolidujące.

Teren przebiega wzdłuż terenu zabudowy zagrodowej i wiejskiej.

Woda opadowa kierowana jest w sposób dotychczasowy - powierzchniowo w stronę poboczy .

III. STAN PROJEKTOWANY

1. Plan sytuacyjny

Drogę w planie zaprojektowano po trasie drogi istniejącej w granicach pasa drogowego (działki ewidencyjnej nr 4).

Przed rozpoczęciem prac ziemnych (korytowanie i prace profilacyjne) wykonawca zobowiązany jest do zabezpieczenia wskazanych znaków granicznych a w przypadku ich braku do ich odtworzenia.

Zaprojektowano odcinek km 1+809,77 - 2+114,77 - 305 mb.

Przechylkę zmienną jednostronną dostosowaną do przyległego terenu.

Wody odprowadzane są powierzchniowo w granicach pasa drogowego.

Zakres do wykonania w ramach przebudowy obejmuje wykonanie prac związanych z korytowaniem oraz prac profilacyjnych po istniejącym przebiegu drogi .

Jako w-wę dolną podbudowy przewidziano ułożenie kruszywa z odzysku z korytowania ist. jezdni.

W-wa górna podbudowy wykonana będzie z KŁSM frakcji 0-31,5 mm grubości 7 cm, dolna z KŁSM – grubości 10 cm

Jezdnia z płyt ażurowych żelbetowych typu YOMB zostanie ułożona na w-wie podsypkowej z piasku.

Szerokość ułożenia płyt przyjęto 4 m. Jezdnie obustronnie okrawężnikowana opornikiem wtopionym 100/25/12 na ławie betonowej C12/15. Pobocza zastabilizowane na szerokości 0,50 m z KŁSM.

Przyjęto następujące dane techniczne:

- szerokość pasa jezdni utwardzonego płytami YOMB – 4,0 m
- szerokość poboczy 2*0,50m
- oporniki 2 x 0,12m - 100/12/25 z betonu C25/30 , na ławie betonowej C12/15
- płyty Yomb o wymiarach 100x75x12,5 cm z betonu C25/30

2. Rozwiązanie wysokościowe

Zaprojektowano niweletę po trasie drogi istniejącej z uwzględnieniem miejscowo niezbędnej korekty +,- 10 cm

3. Konstrukcja jezdni drogi

Dopuszczalny nacisk na oś pojazdu wyniesie 100 KN .

Dane projektowe :

1. droga klasa D-dojazdowa
2. głębokość przemarzania gruntu $h = 0,80\text{m}$
3. grupa nośności podłoża G1,G2
4. kategoria ruchu KR1
5. kategoria drogi - gminna

Konstrukcja jezdni – nawierzchnia z płyt żelbetowych YOMB:

1/ 12,5 cm – płyta żelbetowa Yomb z betonu C25/30

o wym 100x75x12,5 do nawierzchni stałych o mrozoodporności pow. F150

2/ 8 cm podsypka piaskowa

3/ 7 cm podbudowa z KŁSM 0-31,5 mm

4) 10 cm podbudowa dolna z KŁSM 0-31,5 mm – 10 cm

5/ profilowana i zagęszczona istniejąca podbudowa (koryto)

Jezdnia ograniczona opornikiem betonowym 100x25x12.

Konstrukcja poboczy

1/ 17 cm nawierzchnia z KŁSM 0-31,5 mm

4. Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują wykonanie prac profilacyjnych i korytowanie z wywozem nadmiaru gruntu na odl. do 1 km (grunt z wykopu należy wykorzystać do stabilizacji podłoża pod konstrukcję jezdni , wzmocnienia nawierzchni na zjazdach oraz częściowo do wyrównania terenu przyległego).

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z wymaganiami normy PN-S-02205/1998

(zastępującą normę BN-72/8932-01). Przed przystąpieniem do robót

nawierzchniowych należy sprawdzić zagęszczenie podłoża. Winno ono być zgodne z wymaganiami podanymi w normie BN-72/8932-02 Budowie drogowe i kolejowe.

Roboty ziemne. Grunt podłoża należy zagęszczać przy jego wilgotności optymalnej.

Podłoże należy przygotować z zachowaniem rzędnych wysokościowych

wynikających z grubości konstrukcyjnych i przyjętych lub istniejących spadków

poprzecznych nawierzchni i zagęścić do wskaźnika zagęszczenia $I_d=0,97$ w skali proctora.

5. Organizacja ruchu

NA CZAS ROBÓT

Podczas prac budowlanych należy drogę tymczasowo zamknąć a mieszkańców poinformować z wyprzedzeniem o terminie zamknięcia drogi.

Teren robót oddzielić taśmą ostrzegawczą pozostawiając pas dla ruchu pieszych min. 1,2 m szerokości. Pas pieszy wymaga stałej możliwości przejścia bezkolizyjnego na całym odcinku prowadzonych robót drogowych.

Miejsca wykopu oznakować ograniczeniem skrajni i tablicami informacyjnymi.

Na początku oraz końcu odcinka prac ustawić znaki ostrzegawcze – „uwaga roboty na drodze” oraz zakaz wjazdu w godzinach roboczych.

Po każdym dniu roboczym pozostawić drogę przejezdną.

Na czas prowadzenia prac na całej szerokości jezdni należy wstrzymać ruch samochodowy i kierować na wyznaczony przez Inwestora objazd. Szczegóły uzgodnić z INWESTOREM .

6. Kolizje branżowe

W obrębie prac drogowych nie występuje kolizja z infrastrukturą techniczną.

W przypadku stwierdzenia występowania braku zabezpieczenia istniejących przejść infrastruktury technicznej należy zamontować rury osłonowe dwudzielne (dotyczy telekomunikacji i energetyki) w uzgodnieniu z gestorami sieci.

7. UWAGI KOŃCOWE

Wszystkie wykopy w miejscach wystąpienia ewentualnych nieprzewidzianych kolizji branżowych należy wykonywać ręcznie pod kontrolą jednostek odpowiedzialnych za eksploatację występujących urządzeń podziemnych.

Projekt sporządzono w 3 jednakowych egzemplarzach