

MULTI-PROJEKT S.C.
ul. Św. Barbary 26
98-300 Wieluń

-----**EGZ. NR 1**-----

Stadium	ZGŁOSZENIE ROBÓT BUDOWLANYCH
Nazwa obiektu	Przebudowa wraz z remontem dróg w miejscowości Strobin-Kolonia Strobin
Inwestor	Gmina Konopnica Rynek 15 98-313 Konopnica
Lokalizacja inwestycji	dz. nr ewid. 448, 445, 453 obręb Strobin, gm. Konopnica
Kategoria obiektu	XXV
Data opracowania	Wrzesień 2022

AUTOR OPRACOWANIA

Funkcja	Tytuł zawodowy	Imię i nazwisko	Podpis
Projektant	mgr inż.	Tomasz Stasiak upr.projekt. LOD/0872/POOD/08 izba ŁOD/BD/8424/08 upr. do proj. bez ogr. w spec. drogowej	

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1. DANE OGÓLNE
2. PRZEDMIOT, ZAKRES I PODSTAWA OPRACOWANIA
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W ZAKRESIE OPRACOWANIA
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU
5. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO - MATERIAŁOWE PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW
OBIEKTU
6. ODWODNIENIE
7. UWAGI

1. DANE OGÓLNE

STADIUM:

Zgłoszenie robót budowlanych

OBIEKT:

Przebudowa wraz z remontem dróg w miejscowości Strobin- Kolonia Strobin

ADRES INWESTYCJI:

dz. nr ewid. 448, 445, 453 obręb Strobin, gm. Konopnica

INWESTOR:

Gmina Konopnica

Rynek 15

98-313 Konopnica

2. PRZEDMIOT, ZAKRES I PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy z remontem dróg w miejscowości Strobin, gm. Konopnica. Opracowanie swoim zakresem obejmuje przebudowę wraz z remontem dróg na odcinku o długości 3012,75m. Przebudowa z remontem dróg realizowana jest w granicach istniejącego pasa drogowego.

Przebudową objęte jest skrzyżowanie z drogą gminną 117303E Chorzyna gr. gm. Osjaków-Strobin (dz. nr 448 km, km 0+000,00 -0+010,00). W km 1+787,36 projektowana przebudowa skrzyżowania z drogami wewnętrznymi (zjazdy publiczne).

Celem opracowania jest poprawa komfortu oraz umożliwienie dojazdu do nieruchomości znajdujących się na rozpatrywanym obszarze. Przebudowa z remontem drogi zwiększy bezpieczeństwo użytkowników, zmniejszy koszty utrzymania (m.in. wyeliminowane zostanie wiosenne „łatanie dziur” w nawierzchni, zmniejszy się czas dojazdu do nieruchomości, zwiększy się płynność ruchu, zmniejszy zużycie paliwa).

Projektowane roboty budowlane w części objętej remontem polegają na odtworzeniu stanu pierwotnego obiektu budowlanego, nie stanowiące bieżącej konserwacji.

Po sfrezowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej oraz ścinie poboczy, zostaną ułożone ponownie warstwy nawierzchni drogi i pobocza zgodnie z przedstawionymi rysunkami oraz opisem.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2020r. poz. 283 z późn. zm.) dla

wnioskowanego przedsięwzięcia nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Projektowane roboty budowlane nie ingerują w środowisko, brak jest przekształcenia czy zmiany sposobu wykorzystania terenu.

Z uwagi na długość odcinka objętego przebudową poniżej 1000m, oraz spełnienie warunków wynikających z art. 39 ust. 6ba pkt 4 lit. a i b Ustawy o drogach publicznych nie projektuje się kanału technologicznego.

Zakres robót przewidzianych do wykonania:

- wykonanie przebudowy skrzyżowania z drogą gminną
- wykonanie nawierzchni bitumicznych
- wykonanie poboczy

Podstawa opracowania:

- zlecenie prac projektowych
- wytyczne od Inwestora
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących dróg publicznych
- normy branżowe
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU W ZAKRESIE OPRACOWANIA

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi publicznej, ogólnodostępnej, jednojezdniowej, o ruchu w dwóch kierunkach.

Istniejące drogi o nawierzchni bitumicznej i szerokości ok. 3,50-5,00m. Odwodnienie powierzchniowe zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu do istniejących rowów przydrożnych. Droga zdeformowana w kierunku poprzecznym i podłużnym. Na nawierzchni występują ślady wielokrotnych napraw częściowych oraz liczne ubytki i wykruszenia. Pobocza po obu stronach drogi wyniesione ponad rzędne nawierzchni drogi (brak konserwacji – ścinki poboczy).

W otoczeniu pasa drogowego istniejąca sieć energetyczna, wodociągowa, telekomunikacyjna.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Przedmiotowa droga o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,50-5,00m.

Na całej długości projektowane odtworzenie poboczy z mieszanki niezwiązanej z kruszywa 0/31,5 o szerokości 0,50m. Pobocze należy skropić emulsją asfaltową w ilości 1,5kg/m² oraz zasypać grysem 2-5mm w ilości 15kg/m².

Zakres opracowania obejmuje odcinek o długości 3609,65m, zgodnie z załączonym planem orientacyjnym.

Parametry charakterystyczne projektowanej drogi:

-długość w opracowaniu: 3012,75m

-klasa drogi: w km 0+000+00 -1+801,30 droga gminna 117356E - D (dojazdowa), w km 1+801,30 – 3+012,75 droga wewnętrzna

-prędkość do projektowania 30km/h

-nawierzchnia jezdni projektowana: mieszanka mineralno-asfaltowa z BA (AC11S) gr. 5cm

-szerokość jezdni: 3,70-5,00m

-przekrój jezdni daszkowy 2%

-pobocza szer. 0,75m w km 0+000,00- 1+787,36; 0,50m w km 1+787,36- 3+012,75

5. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO - MATERIAŁOWE PODSTAWOWYCH ELEMENTÓW OBIEKTU

Wymagane parametry pod wszystkie projektowane poniżej konstrukcje obiektów komunikacyjnych:

- grunt sprowadzony do grupy nośności G1
- wymagany wtórny moduł odkształcenia na spodzie górnych warstw konstrukcji nawierzchni $Ev2 \geq 80\text{MPa}$

W czasie robót oraz po ich wykonaniu należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające uzyskanie zakładanej nośności. Do podstawowych badań kontrolnych należą: badanie wskaźnika zagęszczenia, badanie wskaźnika odkształcenia, ocena zgodności składu wykonanej warstwy z receptą, kontrola wilgotności optymalnej i grubości warstwy.

W przypadku warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża wykonanych z mieszanki niezwiązanej, z gruntu niewysadzinowego naturalnego lub antropogenicznego, należy określić wartość wtórnego modułu odkształcenia E2.

W przypadku warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża związanych cementem lub szybkowiążącym spoiwem drogowym akceptacja warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża pod względem nośności odbywa się na podstawie wyników badań, potwierdzających spełnienie wymagań materiałowych. W omawianym przypadku najważniejszymi kryteriami oceny jest zgodność wytrzymałości warstwy na ściskanie i grubości warstwy z wartościami określonymi w projekcie.

Konstrukcja - jezdnia drogi (projektowana nakładka bitumiczna)

- Warstwa ścieralna z BA (AC11S) gr. 5cm wg WT-2 2016
- Warstwa wyrównawcza z BA (AC16W) wg WT-2 2016 średniej grubości 4cm + frezowanie profilowe
- Istniejąca konstrukcja drogi

Konstrukcja – przebudowa skrzyżowania oraz zjazdu publiczne na drogi wewnętrzne

- Warstwa ścieralna z BA (AC11S) gr. 5cm wg WT-2 2016
- Warstwa wiążąca z BA (AC16W) gr. 4cm wg WT-2 2016
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 gr. 20cm wg WT-4 2010
- Warstwa z mieszanki związanej cementem gr. 25cm C3/4 $\leq 6,0\text{MPa}$ wg WT-5 2010

Pobocze

- Pobocze z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 (0/31,5) gr. 15cm
- Pobocze należy skropić emulsją asfaltową w ilości 1,5kg/m² oraz zasypać grysem 2-5mm w ilości 15kg/m².

Podłoże pod warstwę ścieralną należy wyprofilować zgodnie ze spadkami poprzecznymi nawierzchni. Powierzchnia pod warstwy bitumiczne powinna być skropiona emulsją asfaltową. Kolejne warstwy bitumiczne powinny być układane po skropieniu lepiszczem poprzednich warstw. Spoiny z istniejącymi warstwami powinny wykazywać dobre połączenie z istniejącą nawierzchnią.

Materiały do skropienia poszczególnych warstw konstrukcyjnych powinny posiadać aprobatę techniczną oraz odpowiadać warunkom wg WT-2 2016 część II.

Istniejące zjazdy gruntowe do działek należy wyregulować wysokościowo do projektowanej krawędzi jezdni poprzez ułożenie mieszanki niezwiązanej z kruszywa C90/3 (0/31,5).

Istniejące zjazdy z kostki betonowej oraz betonowe należy zdemontować (wraz z krawężnikiem) i ułożyć ponownie.

Skarpy i dno istniejących rowów przydrożnych należy wyprofilować i oczyścić w ramach bieżącego utrzymania.

UWAGA:

-W czasie wykonywania robót budowlanych, bezpośrednio po odsłonięciu podłoża nawierzchni w wykopach lub po uformowaniu nasypów, przed wykonaniem warstwy ulepszanego podłoża, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża, przyjęte w czasie projektowania (E2). Ocenę nośności należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 i porównanie, czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża. Wartość wtórnego modułu odkształcenia E2 należy określić z badań płytą pod naciskiem statycznym. Warunki badania przyjąć wg normy PN-S-02205:1998

-Materiały użyte do wykonania warstw dolnych konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszanego podłoża muszą spełniać minimalne wymagania materiałowe określone powyżej oraz w STWiORB.

-Wskaźnik odkształcenia I_o (stosunek modułu odkształcenia wtórnego E2 do pierwotnego E1) nie większy niż 2,2

-Bezwzględnie wyklucza się zabudowę jakichkolwiek projektowanych elementów na warstwie gruntów nienośnych. W przypadku odkrycia podczas robót pod projektowaną konstrukcją warstwy gruntów nienośnych (gleba, nasyp niebudowlany -mieszanina gleby i gruzu budowlanego itp.), należy dokonać wymiany w/w warstwy na warstwę piasku różnoziarnistego lub kruszywa. W przypadku stwierdzenia występowania pod projektowanym obiektem warstwy gruntów spoistych w stanie plastycznym, miękkoplastycznym lub bardzo miękkoplastycznym (stopień plastyczności $IL > 0,25$ lub wskaźnik konsystencji $I_c < 0,75$) należy wzmocnić konstrukcję obiektu.

- Wykonawca przed przystąpieniem do wykonania robót budowlanych jest zobowiązany

sprawdzić w terenie wszystkie wymiary i rzędne wysokościowe podane w niniejszym projekcie. Różnice w rysunkach i pomiarach terenowych oraz wszelkie rozbieżności wyjaśnić z projektantem przed rozpoczęciem robót budowlanych.

-Do wykonania podbudowy z kruszywa łamanego nie należy stosować kruszyw wapiennych. Należy stosować kruszywo łamane z skał twardych (skały magmowe, np.: granit, gabbro, bazalt itp.)

6. ODWODNIENIE

Odwodnienie dróg istniejące, w sposób dotychczasowy do przydrożnych rowów otwartych.

7. UWAGI

-Nie wyklucza się istnienia podziemnego uzbrojenia terenu nie wykazanego na mapie do celów projektowych.

-Punkty osnowy geodezyjnej jeżeli znajdują się w rejonie inwestycji podlegają prawnej ochronie i należy chronić je przed zniszczeniem

-Wykonawca robót jest zobowiązany dokonać regulacji wysokościowej istniejących w zakresie projektowanego obiektu elementów istniejącej infrastruktury technicznej, np.: zasów wodociągowych, gazowych, pokryw studzienek kanalizacyjnych oraz innych elementów sieci.

-Wszystkie prace prowadzone w pasie drogowym czynnych dróg muszą być oznakowane i zabezpieczone zgodnie z Projektem Tymczasowej Organizacji Ruchu wykonanym przez wykonawcę robót i zatwierdzone przez odpowiednie organy.

-Położenie wysokościowe oznaczonych na mapie sytuacyjno-wysokościowej sieci uzbrojenia należy traktować jako orientacyjne. Wykopy w obrębie/przy zbliżeniu do istniejących sieci uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności, pod nadzorem przedstawiciela zarządcy danej sieci, nie naruszając właściwego położenia sieci.

-W przypadku odkrycia w trakcie prac ziemnych, przedmiotu o cechach zabytku, obowiązuje zabezpieczenie go przed zniszczeniem i powiadomienie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub Wójta.