

INWESTOR	 POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W STRZELINIE ul. Kamienna 3 57-100 Strzelin
WYKONAWCA	DROG-BUD BARTKÓW Sp. Z o.o. Ul. Klonowa 1 57-130 Przeworno
NAZWA INWESTYCJI	REMONT DROGI POWIATOWEJ NR 3092 D PRZEWORNO - KARNKÓW
LOKALIZACJA	GMINA PRZEWORNO POWIAT STRZELIŃSKI NR DZ.: 436 Obręb: CIERPICE NR DZ.: 101 Obręb KARNKÓW NR DZ.: 272;477; 478 Obręb PRZEWORNO
STADIUM	DOKUMENTACJA TECHNICZNA – DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH
BRANŻA	DROGOWA

	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień Specjalność	Podpis
OPRACOWAŁ:	mgr inż. Marek Widłak	DOŚ/0093/PBD/21	
02-12-2024r.			

CZEŚĆ OPISOWA

I. OPIS TECHNICZNY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH

1. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna dla remontu drogi powiatowej **3092 D PRZEWORNO – KARNKÓW** (od km 0+945 do km 1+470; od km 1+575 do km 3+050) w zakresie wykonania remontu nawierzchni jezdni, poboczy i oraz oczyszczenie i wyprofilowanie istniejących rowów przydrożnych

Zakres projektu obejmuje:

- Wykonanie nawierzchni jezdni,
- Wykonanie poboczy,
- Wykonanie zjazdów
- Profilowanie istniejącego rowu

2. Materiały do projektowania

Materiały do projektowania stanowią:

- Umowa z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),
- pomiary własne w terenie i uzgodnienia z Inwestorem.

3. Lokalizacja Inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w gminie Przeworno na działce o nr ew.: - działki drogowe:

NR DZ.: 436 Obręb: CIERPICE

NR DZ.: 101 Obręb KARNKÓW

NR DZ.: 272;477; 478 Obręb PRZEWORNO

4. Stan istniejący

Przedmiotowa droga położona jest w gminie Przeworno w województwie dolnośląskim, powiecie strzelińskim .

Istniejąca droga przebiega w sąsiedztwie terenów rolniczych oraz zabudowy mieszkaniowej.

W sąsiedztwie pasa drogowego zlokalizowane są pola uprawne.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna.

Droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego w złym stanie technicznym , posiada przekrój drogowy z poboczeniami oraz rowem przydrożnym.

5. Wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiadujące

Przedmiotowa inwestycja nie powoduje negatywnych zmian względem środowiska oraz obiektów sąsiadujących. Nie powoduje zwiększenia rodzaju ani ilości wytwarzanych odpadów oraz zanieczyszczeń powietrza, gleby i wód. Zaprojektowana nawierzchnia drogi wpłynie pozytywnie na środowisko naturalne oraz pozwoli na sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego. Zminimalizuje negatywne oddziaływanie zapylenia występujące w stanie obecnym występujące podczas użytkowania drogi.

6. Układ projektowany

6.1. Dane projektowe

- Droga powiatowa
- Klasa drogi – **lokalna (L)**
- Kategoria ruchu – **KR1**
- Prędkość projektowa – **30km/h**
- Jezdnia szerokości – od **5,50 m**
- Pobocze szerokości – **0,75 m**
- Całkowita długość projektowanego odcinka drogi wynosi ~ **2000,00 m**
- Powierzchnia jezdni ~ **11000,00m²**
- Spadek poprzeczny jezdni – **daszkowy oraz jednostronny**
- Spadek poprzeczny poboczy – **6%**
- Spadek poprzeczny jezdni – **2,0%**

7. Geometria pozioma

Geometria pozioma przebiega po stanie istniejącym. Należy wykonać wyregulowanie krawędzi. Zostanie również wyremontowane pobocze o szerokości 0,75m.

Spadki poprzeczne zmienne. Spadki należy wykonać zgodnie z przekrojami normalnymi.

Ukształtowanie wysokościowe remontowanej drogi należy dostosować do istniejących rzędnych wysokościowych terenu, minimalizując tym samym roboty ziemne z wykorzystaniem istniejącej podbudowy.

8. Profil podłużny

Układ wysokościowy został dostosowany do stanu istniejącego z uwzględnieniem wykorzystania istniejącej konstrukcji jezdni. Zjazdy należy dowiązać wysokościowo do nowoprojektowanej nawierzchni drogi.

9. Ogólna charakterystyka projektowanych robót

Zakres robót objętych remontem obejmuje:

- frezowanie profilacyjne istniejących warstw bitumicznych,
- ścinanie istniejących poboczy,
- wykonanie nawierzchni zjazdów
- wykonanie oczyszczenia, profilacji i odtworzenia istniejących rowów przydrożnych
- wykonanie warstw bitumicznych nawierzchni betonu asfaltowego,
- wykonanie poboczy,
- obsianie skarp rowów mieszanką traw na warstwie ziemi urodzajnej.

10. Projektowane konstrukcje

W celu wykonania nawierzchni niezbędne jest wykonanie usunięcia istniejących warstw bitumicznych nawierzchni drogi (*frezowanie profilacyjne*), oraz uzupełnić kruszywem krawędzi jezdni celem otrzymania projektowanej szerokości 5,50 m. Należy dokonać również ścięcia istniejących poboczy gruntowych po wykonaniu frezowania istniejącej nawierzchni należy wykonać warstwę profilującą z betonu asfaltowego AC16W o śr. gr. 3-5 cm przygotowanym podłożu należy wykonać ułożenie warstw ścieralnej AC11S gr 5 cm. Wzdłuż nawierzchni należy wykonać pobocza z kruszywa 0/31,5mm o grubości 10 cm zagęszczonego mechanicznie na podbudowie z kruszywa naturalnego gr 15 cm

Należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia między kolejnymi warstwami konstrukcji drogi. Należy wykonać skropienie istniejącej nawierzchni po jej uprzednim mechanicznym oczyszczeniu przed ułożeniem betonu asfaltowego. Następnie po ułożeniu

między warstwami asfaltowymi również należy wykonać skropienie przy zastosowaniu kationowych emulsji asfaltowych według PN-EN 13808 i WT-3 Emulsje asfaltowe.

W miejscach połączenia nawierzchni jezdni dróg dobiegających z projektowanymi należy dokonać niezbędnych ich regulacji wysokościowych na powierzchni pozwalającej na prawidłowe ich połączenie (normatywne spadki poprzeczne i podłużne).

11. Konstrukcja remontowanej jezdni z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 5cm
- warstwa profilująca z betonu asfaltowego AC16W gr. 3-5 cm
- istniejąca podbudowa po sfrezowaniu warstw bitumicznych

12. Konstrukcja remontowanej nawierzchni zjazdów betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 5cm
- warstwa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie gr. 15cm
- warstwa z kruszywa stab. cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ grub. 10cm,
- warstwa kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 10cm.

13. Konstrukcja pobocza

- Kruszywo 0/31,5 mm gr. 10cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego - warstwa dolna o grubości po zagęszczeniu 10 cm

14. Zestawienie powierzchni

- Nawierzchnia jezdni całkowita $\sim 11000,00\text{m}^2$
- Nawierzchnia pobocza $\sim 3000,00\text{m}^2$
- Nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego $\sim 84,00\text{m}^2$

15. Przyjęte rozwiązanie techniczne

W miejscu remontowanego odcinka drogi po ówczesnym dokonaniu sfrezowania profilacyjnego celem uzyskania założonych spadków nawierzchni bitumicznych należy dokonać skropienia emulsją asfaltową i ułożyć warstwę profilującą z betonu asfaltowego AC16W. na której należy położyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S grubości 5cm.

Pochylenie nawierzchni zaprojektowano ze spadkiem od 2% na zewnątrz drogi oraz w kierunku wewnętrznej krawędzi łuku poziomego. Geometria drogi w planie została zaprojektowana w postaci odcinków prostych i łuków kołowych.

Wzdłuż drogi zostanie wykonane pobocze z kruszywa 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie gr. 15 cm szerokości 0,75m, i spadku poprzecznym 6%.

Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej z betonu asfaltowego AC11S gr. 5cm na szerokości pobocza

Całkowita długość remontowanej drogi wynosi $\sim 2000,00\text{ m}$.

16. Odwodnienie

Wody opadowe zostaną odprowadzone według stanu istniejącego poprzez spadki podłużne i poprzeczne do istniejących rowów przydrożnych, które należy wyprofilować a dno ukształtować z normatywnymi spadkami.

17. Oznakowanie docelowe

Według odrębnego opracowania

18. Rowy drogowe

Na remontowanym odcinku drogi występują rowy przydrożne które nie posiadają normatywnych spadków dna oraz w większości są porośnięte trawą i zamulone nie posiadając odpowiedniej głębokości. W ramach remontu drogi istniejące rowy należy odtworzyć w tych miejscach gdzie nastąpiła ich degradacja oraz dokonać odmulenia i profilacji spadków dna i skarp.

19. Przepusty

Nie przewiduje się ingerencji w istniejące przepusty

20. Kanał technologiczny

Na przedmiotowym odcinku drogi odstępuje się od obowiązku budowy kanału technologicznego. Podstawa prawna: Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm., art. 39 ust. 6ba pkt 4)

21. Obszar oddziaływania

Zgodnie z ustawą z dn. 20.02.2015 r. Poz. 433 o zmianie Prawa Budowlanego (zmieniony art. 3 pkt 20, art. 20 ust. 1 pkt 1c i art. 34 ust. 3 pkt 5), ustala się obszar oddziaływania zamierzenia budowlanego, który obejmuje działki wymienione w punkcie 3.

Inwestycja posiada charakter liniowy i nie jest realizowana na obszarze objętym ochroną przyrody oraz nie będzie niekorzystnie oddziaływać na środowisko.

22. Uwagi końcowe

- Na etapie przetargu Wykonawca ma obowiązek dokonania wizji lokalnej w terenie w oparciu o projekt wykonawczy. W przypadku wątpliwości lub niejasności przyjętych rozwiązań w dokumentacji lub kosztorysie należy złożyć na etapie procedury przetargowej zapytanie w celu ich wyjaśnienia.

- Wykonawca przed rozpoczęciem robót budowlanych zobowiązany jest do wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu poprzez zastosowanie oznakowania zgodnie z uzgodnionym projektem.

- Przed przystąpieniem do realizacji robót Wykonawca jest zobowiązany do ich wstępnego wytyczenia w całości a nie jakimikolwiek etapami, aby uniknąć rozbieżności i różnic wysokościowych.

- Po wytyczeniu należy sprawdzić posadowienie projektowanych elementów w stosunku do terenu istniejącego (w szczególności należy zwrócić uwagę na połączenie projektowanej nawierzchni z drogami dobiegającymi oraz wysokości projektowanych nawierzchni w stosunku do posadowienia istniejącego uzbrojenia podziemnego). W przypadku wątpliwości ukształtowania terenu w w/w rejonie należy powiadomić Inspektora nadzoru i Projektanta.

W miejscach istniejącego uzbrojenia wykonać odkrywki które określą jego dokładną lokalizację sytuacyjną i wysokościową w stosunku do rzędnych projektowanych nawierzchni.

Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami, ogólnymi warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót z uwzględnieniem Ogólnych Specyfikacji Technicznych. Wszystkie materiały użyte przy budowie muszą posiadać wymagane certyfikaty, deklaracje i atesty.

23. Wykaz norm i przepisów

- *Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych z aktualizacjami 9 Dz.U. 2020 poz. 470*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*
- *WT-1 2014 Kruszywa Wymagania techniczne; GDDKiA, Warszawa 2014 r.*
- *WT-2 2014 – część I Mieszanki mineralno-asfaltowe. Wymagania Techniczne; GDDKiA, Warszawa 2014 r.*
- *WT-2 2016 – część II Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wymagania Techniczne; GDDKiA, Warszawa 2016 r.*
- *PN-EN 13043:2004/AC:2004 Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utrwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu.*
- *PN-S-02204:1997 Odwodnienie dróg.*
- *PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.*
- *PN-B-06050:1968 Roboty ziemne budowlane. Wymagania w zakresie wykonywania badań przy odbiorze.*
- *PN-77/8931-12 Oznaczenie wskaźnika zagęszczenia gruntu.*
- *PN-72/8932-01 Budowle drogowe i kolejowe. Roboty ziemne.*
- *PN-S-06102:1997 Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie*

Opracował:

CZEŚĆ RYSUNKOWA:

RYS. D-1: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

RYS. D-2: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

RYS. D-3: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

RYS. D-2 : PRZEKROJE