

UZUPEŁNIENIE
dot. projektu przebudowy odcinka ulicy Granicznej

1. Zakres przebudowy obejmuje również profilowanie i wyrównanie istniejącej nawierzchni kruszywem łamanym. Do wyrównania i nadania spadków poprzecznych może być użyte kruszywo dolomitowe frakcji 0/31,5 warstwą o średniej grubości 3 cm.
Takie kruszywo zostało ujęte w kosztorysie, nie wyklucza się jednak zastosowania np. kruszywa granitowego, bazaltowego, kwarcytów...
W SST znalazł się błąd w określeniu składu masy asfaltobetonu (wpisano AC 11S 50/70 - powinno być AC8S 50/70 oraz AC11W 50/70 – powinno być AC16W 50/70)
Obowiązujący jest zapis w opisie technicznym i rysunku pt. „Przekroje konstrukcyjne” .
2. Prefabrykaty do budowy przepustów są wykonywane w wytwórniach zgodnie z wymogami normy PN-EN 1916; 2005.
Posiadają atesty i takie należy zastosować.
Nie przewiduje się produkcji rur i ścianek czołowych na placu budowy.
3. Przekrój konstrukcyjny w km. 0+101,90 nad przepustem musi mieć rzędną pozwalającą na zachowanie przykrycia 40 cm nad rurą przepustu, więc rzędna z przekroju konstrukcyjnego jest prawidłowa.
W załączeniu korekta rzędnej na planie sytuacyjno- wysokościowym
4. Zjazd P1 w km 0+067 ma spadek podłużny 5,9%, co jest podyktowane koniecznością przykrycia rury przepustu i terenem poza pasem drogowym. Obniżenie rzędnej przy linii rozgraniczającej o 3 cm zapewni 5% spadek podłużny zjazdu, przepust będzie pracował jako zatopiony – 3 cm poniżej dna rowu.
Zmiana rzędnych nie jest znaczącą zmianą projektu.
Zjazdy przy krawędzi jezdni mają spadek zgodny ze spadkiem jezdni, przy linii rozgraniczającej w miarę możliwości dostosowany do terenu.
Odwodnienie przepuszczalnej nawierzchni zjazdów założono podłużne w kierunku jezdni oraz granicy pasa drogowego do rowów przydrożnych.
Warstwy piasku grub.15 cm w konstrukcji zjazdów są na szerokości poza wykopem pod przepusty. Wykop nad przepustami jest zasypany piaskiem, więc warstwa odsączająca została zaplanowana grub. 10 cm.
Jest to wynikiem planowania przebudowy w dwóch etapach: pierwszy etap – jezdnia i pobocza, drugi etap rowy i przepusty.

5. Wjazd na zatokę autobusową jest w km 0+013,45ma rzędną jezdni 160,85.
Spadek poprzeczny jezdni jednostronny w kierunku wiaduktu(dostosowany do istniejącej jezdni)
Wyjazd z zatoki w km 0+062,20, rzędna jezdni 161,34 m npm.
Spadek podłużny jezdni na całej długości zatoki wynosi 1-1,1% w kierunku wiaduktu.
Na odcinku ul. Granicznej wykonanym w ramach budowy trasy S8 jest wykonana kanalizacja deszczowa lokalna i wpust
Przy zatoce jest zaplanowany chodnik.
Nie widzę możliwości tworzenia zastoisk wody na jezdni.
6. W projekcie budowlanym są załączone uprawnienia, zaświadczenie o przynależności do IIBD, uzgodnienia.
Opis sączka znajduje się w projekcie. Przekrój załączam.
W opisie jest wskazane :droga gminna, dojazdowa. Kategoria ruchu KR3.
W projektach budowlanym i wykonawczym znajduje się rysunek nr 3 „Profil podłużny”
7. Budowa przepustów i rowów jest objęta wymogiem pozyskania pozwolenia wodnoprawnego. O taką decyzję wystąpiłam dla Gminy Żabia Wola, otrzymałam informację w PGW Wody Polskie w Łowiczu o rozpoczęciu procedury, uzupełniłam wymagane dokumenty i sądzę, że stosowny dokument został Inwestorowi wydany.
Ponadto złożyłam wystąpienie do Ministerstwa Cyfryzacji o odstąpienie od wymogu budowy kanałów dla sieci 5G.

Krystyna Kalus – Projektant