

# ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

## I. CZĘŚĆ OPISOWA

|                         |        |
|-------------------------|--------|
| A. PODSTAWY OPRACOWANIA | str. 3 |
| B. OPIS TECHNICZNY      | str. 4 |
| C. ZAŁĄCZNIKI           | str. 8 |

## II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

|  |                  |                 |
|--|------------------|-----------------|
| 1. ORIENTACJA                                  | skala 1:20000    | rys. nr 1       |
| 2. PLAN SYTUACYJNO - WYSOKOŚCIOWY              | skala 1:1000     | rys. nr 2.1-2.5 |
| 3. PROFIL PODŁUŻNY                             | skala 1:1000/100 | rys. nr 3.1-3.2 |
| 4. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE I SZCZEGÓŁY DROGOWE |                  |                 |
|  | skala 1:50, 1:20 | rys. nr 4       |
| 6. PRZEKROJE CHARAKTERYSTYCZNE                 | skala 1:100      | rys. nr 5.1-5.5 |

## I. CZĘŚĆ OPISOWA

### A. Podstawy opracowania

1. Umowa nr DU/24/2008 zawarta w dniu 16.06.2008 r. pomiędzy Powiatowym Zarządem Dróg w Będzinie z siedzibą w Rogoźniku, ul. Węgroda 59, 42-582 Rogoźnik; reprezentowanym przez mgr inż. Józefa Kupajskiego - Dyrektora, przy kontrasygnacie Głównego księgowego - mgr Anny Flanczewskiej, a Pracownią Drogową AB-PROJEKT z siedzibą w Sosnowcu, ul. Starzyńskiego 51 reprezentowaną przez właściciela - mgr inż. Andrzeja Bzówkę.
2. Plany sytuacyjne wraz z uzbrojeniem terenu i ewidencją w skali 1:500.
3. Pomiar wysokościowy wykonany przez uprawnionego geodetę – Usługi Geodezyjne ‘GEO-PLAST’ Krystian Kowolik, 41-506 Chorzów, ul. Wieniawskiego 18.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw Nr 43 z dnia 14 marca 1999 r.
5. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji „W sprawie znaków i sygnałów drogowych” DZ. U. Nr 170, poz. 1393 z dnia 31.07.2002 r.
6. Załączniki 1, 2, 3, 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dziennik Ustaw Nr 03.177.1729.
8. Wizje i pomiary w terenie wykonane w lipcu 2008 r.
9. Przynależne Państwowe Normy i Wytyczne.

## **B. Opis techniczny**

### **1. Stan istniejący**

Istniejąca droga S 4710 – ul. Kościuszki w rozpatrywanym zakresie przebiega po terenie falistym. Jest ona drogą powiatową i stanowi fragment ciągu drogowego od miejscowości Dobieszowice do miejscowości Wojkowice, o znaczeniu drogi głównej.

Droga położona jest w terenie zabudowanym.

Droga posiada przekrój jednoprzestrzenny, dwupasowy (1 x 2) o szerokości pasa ruchu 3,00 – 3,50 m.

Wzdłuż drogi występują chodniki o zmiennej szerokości.

Rodzaj obsługiwanego ruchu:

- docelowy – między miejscowością Dobieszowice i miejscowością Wojkowice,
- lokalny – generowany poprzez zlokalizowane przy tej drodze budynki mieszkalne.

Nawierzchnia drogi S 4710 (z betonu asfaltowego) na rozpatrywanym odcinku ma zły stan techniczny, występują liczne spękania, ubytki oraz koleiny uniemożliwiające prawidłowe odwodnienie drogi.

### **2. Zakres opracowania**

Remont nawierzchni drogi S 4710 przewidziany jest na odcinku od skrzyżowania z ulicą Marii Dąbrowskiej do skrzyżowania z ulicą Okrzei na odcinku długości około 3000 m.

Zakres prac obejmuje remont nawierzchni jezdni polegający na skorygowaniu niwelety poprzez frezowanie i ułożenie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego (warstwy ścieralnej) wraz z miejscowym wyrównaniem krawężników oraz regulacją pionową studzienek ściekowych.

Zgodnie z wytycznymi Inwestora zadanie zostało podzielone na pięć etapów:

- etap I – od km 3+485,00 do km 5+190,00;
- etap II – od km 5+190,00 do km 5+450,00;
- etap III – od km 5+540,00 do km 5+821,37;
- etap IV – od km 5+821,37 do km 6+124,33;
- etap V – od km 6+124,33 do km 6+455,71.

### 3. Droga w planie i profilu podłużnym

Przebudowywany odcinek ulicy od km 3+485,00 do km 6+455,71 w planie składa się z sześćdziesięciu dwóch odcinków prostych oraz łuków o promieniu  $R = 36; 40; 70; 90; 100; 130; 160; 175; 300; 350; 500; 650; 800; 2000; 2500; 3000$  m. Projektowaną niweletę przedstawiono w postaci profilu podłużnego (rys. nr 3.1 – 3.2). Jako założenie przyjęto zachowanie istniejącej niwelety z korektą związaną z poprawieniem spadków podłużnych i poprzecznych zbliżonych do normowych lub normowych oraz z zabudowaniem nowej warstwy ścierającej.

Projektowane spadki podłużne niwelety wahają się w granicach od 0,50% do 4,52%. Załamania niwelety wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach:  $R = 650, 1500, 2100, 4000, 7250, 15000$  m dla łuku wypukłego oraz  $R = 800, 2500, 3000, 3100, 3500, 4000, 5000, 6000, 7000, 8000, 15000$  m dla łuku wklęsłego.

Spadki poprzeczne dwustronne o wartościach od 0,25% do 3,50%.

Szczegółowe wartości parametrów przedstawiono na rys nr 2.1 – 2.5 i 3.1 – 3.2.

### 4. Nawierzchnie

- ✓ Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla ruchu sklasyfikowanego jako KR3.
- ✓ Głębokość przemarzania gruntu dla miasta Będzin  $h_z = 1,00$ m.

Biorąc pod uwagę przeprowadzone szczegółowe oględziny nawierzchni jezdni oraz wytyczne Inwestora, w oparciu o „Katalog typowych konstrukcji podatnych i półsztywnych” - GDDP Warszawa, 1997 r. oraz Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw Nr 43 z dnia 14 marca 1999 r. przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni jezdni głównej DP S4700 – ul. Kościuszki w Rogoźniku:

|      |  |
|------|--|
| 5 cm | Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/12,8 mm o zwiększonej odporności na odkształcenia trwałe |
|      | Istniejąca nawierzchnia wraz z podbudową   |

Należy stosować wiązanie pomiędzy warstwami z betonu asfaltowego lepiszczem asfaltowym tj. emulsją asfaltową, po uprzednim oczyszczeniu powierzchni frezowanej.

Zakres robót obejmuje miejscową wymianę istniejących krawężników uszkodzonych na nowe. Miejsca wymiany wskaże Inżynier – Inspektor Nadzoru. Należy zastosować krawężnik

betonowy uliczny 15×30×100 cm z betonu C25/30 na ławach betonowych z oporem o wymiarach 35×15+15×18 cm z betonu C12/15. Na wjazdach bramowych natomiast należy zastosować krawężnik betonowy o wymiarach 15×22×100 cm z betonu C12/15.

## **5. Odwodnienie ulicy**

Wody opadowe z obszaru jezdni, chodnika oraz przyległego terenu będą odprowadzone przez odpowiednio zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne do istniejących wpustów ulicznych, które należy odpowiednio dostosować wysokościowo do nowej nawierzchni.

## **6. Organizacja ruchu kołowego**

Obecne opracowanie nie obejmuje projektu docelowej organizacji ruchu.

Projekt organizacji ruchu na czas remontu przedmiotowej drogi obejmujący oznakowanie pionowe został opracowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie Instrukcjami oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.03.177.1729), Załączniki 1, 2, 3, 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach poz. 2181 Dziennik Ustaw Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r.

Projekt organizacji ruchu na czas remontu stanowi oddzielne opracowanie.

## **7. Urządzenia obce podziemne**

Wszelkie prace drogowe w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia należy wykonywać pod nadzorem właścicieli lub użytkowników tego uzbrojenia w sposób ręczny. W przypadku zbliżeń mniejszych niż wymagane sposób zabezpieczenia i wykonania należy ustalić z użytkownikiem.

Wszelkie prace w pobliżu istniejących urządzeń podziemnych lub nadziemnych należy zgłosić do ich właścicieli czy użytkowników, a następnie pod ich nadzorem wykonywać i do ich zaleceń się stosować.

## **8. Uwagi końcowe**

8.1. Wszystkie niezbędne materiały potrzebne dla przeprowadzenia remontu jezdni oraz innych elementów przedmiotowej drogi powinny posiadać Aprobatę Techniczną IBDiM lub spełniać wymogi aktualnych Norm Państwowych;

- 8.2. Roboty należy prowadzić z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP, Ppoż. Ochrony Środowiska i norm obowiązujących dla robót branżowych i innych występujących przy przebudowie drogi powiatowej S4710.
- 8.3. Wszelkie roboty prowadzone w pobliżu istniejącego uzbrojenia należy wykonywać pod nadzorem przedstawicieli użytkowników tych urządzeń.