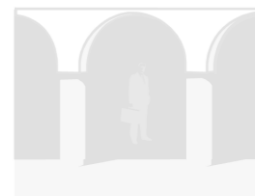


PROJEKT

**TYTUŁ OPRACOWANIA : P.B.W. Przebudowa ul. Ficka w
Katowicach**

**ZAMAWIAJĄCY: Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach
ul. J. Kantorówny 2a 40 - 018 Katowice**

Mgr Radosław Nawara



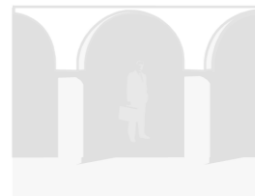
ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. CZĘŚĆ OPISOWA

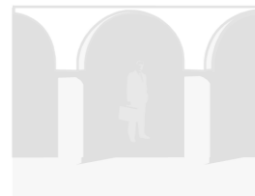
I. OŚWIADCZENIA O KOMPLETNOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ	4
1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA	5
2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	5
3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	6
3.1 DANE OGÓLNE	6
3.2 INFORMACJA O ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURZE TECHNICZNEJ	6
4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	7
4.1 ZAKRES OPRACOWANIA	7
4.2 CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA	7
4.3 Projektowane rozwiązanie sytuacyjne	8
4.4 Rozwiązanie wysokościowe	8
4.5 Przekroje konstrukcyjne	9
4.6 ORGANIZACJA RUCHU	11
5. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	11
6. UWAGI KOŃCOWE	12

B. CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rys. nr 1 Orientacja	1:20 000
Rys. nr 2 Plan sytuacyjny	1:500
Rys. nr 3 Niweleta	1:50/500
Rys. nr 4 Przekroje konstrukcyjne 1	1:50
Rys. nr 4a Przekroje konstrukcyjne 2	1:50



A. CZĘŚĆ OPISOWA



I .OŚWIADCZENIA O KOMPLETNOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

Dotyczy dokumentacji:

Przebudowa ul. Ficka w Katowicach

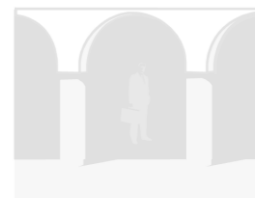
Część drogowa

Wyżej wymieniony projekt został wykonany zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, normami i wytycznymi. Projekt jest wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

PROJEKTANT

Mgr Radosław Nawara

Luty, 2024 r.



1. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

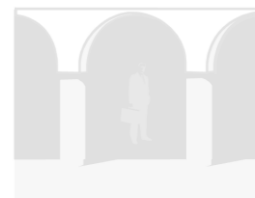
PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem całości zadania projektowego jest projekt budowlany przebudowy ul. Ficka w Katowicach.

Ta część opracowania obejmuje projekt budowlany -Część drogowa.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Plan orientacyjny
- Mapa do celów projektowych
- Warunków technicznych wydanych przez odpowiednich dysponentów mediów;
- Wizje lokalne w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.99 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999),
- Komentarz do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie część II zagadnienia techniczne –Biuro Projektowo –Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt - Warszawa 2002r,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 1997 r.,
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2001 r.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21.06.1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych” – Dziennik Ustaw R.P. nr 58 z dnia 26.06.1999 ,
- Polska Norma PN-S-02204: 1997 – Drogi samochodowe – Odwodnienie dróg,
- Polska Norma PN-S-02205: 1998 – Drogi samochodowe –Roboty ziemne – Wymagania i badania,



- Zbiór OST Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Branżowego Zakładu Doświadczalnego Budownictwa Drogowego i Mostowego Sp. z o.o.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony (Dz. U. Z dnia 10.07.2003 r.)
- Uzgodnienia z Zamawiającym,

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 DANE OGÓLNE

Obszar stanowiący przedmiot opracowania położony jest w Katowicach w dzielnicy Nikiszowiec. Inwestycja znajduje się na terenie zabudowanym. W obrębie inwestycji znajduje się zabudowa wielorodzinna, obiekty usługowe, rekreacyjne i sportowe.

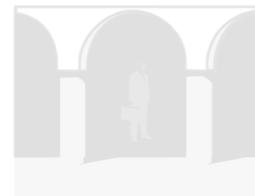
Na terenie objętym inwestycją znajduje się ulica Ficka. Ulica Ficka jest ulicą jednopasową dwukierunkową o szerokości jezdni 6,0 m. Wzdłuż ulicy po obu jej stronach znajduje się chodnik. Szerokości chodnika są zmienne i wynoszą od 1,00 do 2,50 m.

Na terenie objętym inwestycją występuje częściowo zieleń wysoka, średnia i niska. Na omawianym odcinku nie występują egzemplarze drzew zaliczanych do pomników przyrody oraz zieleń szczególnie chroniona.

3.2 INFORMACJA O ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURZE TECHNICZNEJ

W obrębie terenu objętego inwestycją znajdują się następujące elementy uzbrojenia terenu i infrastruktury technicznej:

- sieć teletechniczna,
- sieć energetyczna,
- sieć wodociągowa,
- kanalizacja deszczowa,
- sieć gazowa,
- oświetlenie uliczne,
- sieć co.



Przed rozpoczęciem robót należy, wykonać przekopy kontrolne i zlecić nadzory branżowe.

Sieci niezainwentaryzowane, a wykryte w czasie procesu inwestycyjnego należy sprawdzić pod względem funkcjonowania i za zgodą Inwestora oraz Gestora sieci zlikwidować lub wykonać niezbędne przekładki.

4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

4.1 ZAKRES OPRACOWANIA

Zakresem niniejszego opracowania jest wykonanie projekt części drogowej dla przebudowy ul. Ficka w Katowicach.

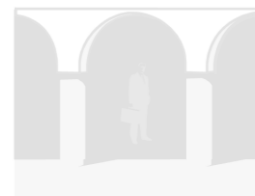
4.2 CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA

Rozwiązanie sytuacyjne przedstawia plan sytuacyjny terenu w skali 1:500.

Odcinek przeznaczony do remontu znajduje się pomiędzy ulicą Garbarską a ulicą Giszowiecką. Długość projektowanego odcinka wynosi ok 220 m.

Projekt zakłada wykonanie remontu istniejącej drogi.

W celu właściwego odprowadzenia wód deszczowych z jezdni manewrowych i chodników zaprojektowano wpusty kanalizacji deszczowej.



4.3 Projektowane rozwiązanie sytuacyjne

Szczegóły projektowanego rozwiązania sytuacyjnego oraz wymiary przedstawione zostały na rysunku nr 3.

Przyjęto do projektowania następujące parametry techniczne:

- jezdnia:

- klasa drogi D,
- kategoria obciążenia ruchem KR 3
- prędkość projektowa 50 km/h,

Parametry geometryczne projektowanej jezdni ulicy, chodnika i miejsc postojowych oraz szczegółowe wymiary przedstawiają się następująco:

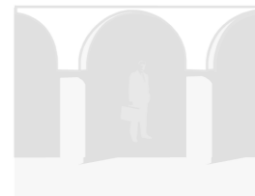
- szerokości:
 - jezdni 5,5 m,
 - chodnika 2,00 m ÷ 2,50 m,
- wyokrąglenia na skrzyżowaniu 10,00 m, 12,00 m

4.4 Rozwiązanie wysokościowe

Założeniem wyjściowym przy projektowaniu wysokościowym ulicy jest niwelacja odcinka w miejscu starego nasypu kolejowego, natomiast drogi dojazdowej dowiązanie do projektowanego parkingu i projektowanego odcinka ulicy Górnośląskiej oraz dostosowanie projektowanej trasy do istniejącego ukształtowania terenu w celu zminimalizowania robót ziemnych i naturalnego odprowadzenia wody opadowej.

Parametry wysokościowe projektowanej drogi przedstawiają się następująco:

- projektowane pochylenia podłużne zgodnie z profilem podłużnym,
- projektowane pochylenia poprzeczne nawierzchni:
 - jezdni 2,0% (daszkowe),
 - chodnika 1,5% ÷ 2,0% (jednostronne),
 -
- wysokości krawężnika:



- na odcinku ulicznym 12 cm,
- na wjeździe 4 cm,
- na przejściach dla pieszych 2 cm,

Krawędzie jezdni wykonano z krawężników kamiennych wyniesionych, obniżonych.

Przed przystąpieniem do robót wykonawca przeprowadzi kontrolę wysokościową i sytuacyjną przedmiotu zadania i w przypadku stwierdzenia różnic, wykonawca dokona na własny koszt aktualizacji i uzgodni z projektantem dalszy sposób realizacji.

4.5 Przekroje konstrukcyjne

Projektowane przekroje konstrukcyjne oraz szczegółowe wymiary przedstawione zostały na rysunku nr 4.

Szczegóły konstrukcji nawierzchni przedstawiają się następująco:

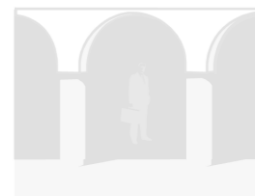
Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni:

- kostka kamienna rozbiórkowa 18/20 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/25 mm 15 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego
stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm 25 cm,
- warstwa mroozochronna z kruszywa o współczynniku
filtracji $k > 8 \text{ m/dobę}$ 10 cm,

Razem 73 cm.

Projektowana wjazdów:

42-506 Będzin, ul. Mickiewicza 63, NIP 6342828449 Regon 243532533
adres do korespondencji: 42-500 Będzin ul. dr Tadeusza Kosibowicza 7/14
tel.: 32 307-12-21, 506 604 054biuro@arkada-architektura.pl



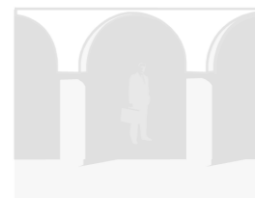
- kostka kamienna granitowa (10x10) cięta płomieniowana 10 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm 15 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63 mm 20 cm,
- warstwa odsączająca z piasku 10 cm,
- geotulina

Razem 58 cm.

Projektowana konstrukcja chodników

- płyty granitowe cięte płomieniowane
- kostka granitowa 8x8/6x6 cm 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 3 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm 30 cm,
- warstwa odsączająca z piasku 10 cm,

Razem 51 cm.



Jezdnia ulicy zostanie ograniczona krawężnikiem kamiennym wyniesionym i obniżonym 15 x 30 cm na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 i ławie betonowej z oporem (beton C16/20). Ciąg pieszy zostanie obramowany obrzeżem betonowym 8 x 30 x 100 cm na ławie betonowej (beton C12/15). Wszystkie ławy należy wykonać w deskowaniu.

W przypadku stwierdzenia lokalnej niedostatecznej nośności istniejącego podłoża należy przed wykonaniem warstw konstrukcyjnych doprowadzić do wymaganych parametrów G-1, tak aby uzyskać na korycie $E_2 \geq 80$ MPa. Zagęszczenie gruntu w wykopach i miejscach zerowych robót ziemnych powinno spełniać wymagania, dotyczące minimalnej wartości wskaźnika zagęszczenia $I_s = 1,00$. Na górze podbudowy z kruszywa należy uzyskać nośność $E_2 \geq 180$ MPa i zagęszczenie $I_o \leq 2,20$.

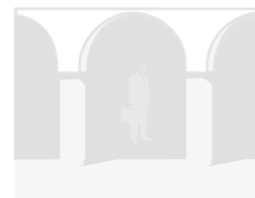
Nośność oraz zagęszczenie warstw podbudów powinno być zgodne z normą PN-S-02205; Drogi Samochodowe - Roboty Ziemne - Wymagania i badania, SST oraz z przepisami związanymi.

4.6 ORGANIZACJA RUCHU

Organizacja ruchu została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz prawem ruchu drogowego.

5. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

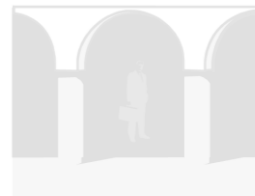
- Prace realizacyjne związane z przedmiotową inwestycją wymagają wycinki istniejących drzew.
- W trakcie realizacji projektowanej inwestycji mogą wystąpić niewielkie uciążliwości dla otoczenia ze względu na emisję hałasu urządzeń stosowanych do wykonywania prac oraz emisję zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, które ustąpią po zakończeniu budowy.



- Projektowane przebudowy infrastruktury technicznej w trakcie eksploatacji nie będą źródłem zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, hałasów i odpadów, a tym samym nie będą wpływać na pogorszenie istniejącego stanu środowiska w ich otoczeniu.
- Zaprojektowane odwodnienie (służąca do odprowadzenia wód opadowych) zapewni ochronę wodą powierzchniowym oraz podziemnym i nie spowoduje negatywnego wpływu na stan środowiska wodnego.
- W trakcie realizacji inwestycji oraz jej eksploatacji należy przestrzegać obowiązujących przepisów z zakresu gospodarki odpadami. Przestrzeganie powyższego sprawi, że inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi pod kontem odpadów.
- Całość inwestycji jest przyjazna dla środowiska i nie wpłynie negatywnie na zdrowie mieszkańców.
- Projektowana inwestycja nie posiada dodatkowych zagrożeń dla środowiska i sąsiadującego z nią otoczenia.

6.UWAGI KOŃCOWE

- Na podstawie dokumentacji technicznej (opisy, rysunki), przedmiaru robót, i Specyfikacji Technicznych należy skalkulować cenę kontraktową dla ww. zadania.
- Wykonawca na podstawie własnego potencjału technicznego oraz harmonogramu rzeczowo-terminowego będzie prowadzić roboty, z zastrzeżeniem utrzymania ciągłości ruchu pojazdów, pieszych, dostawy mediów oraz zachowania minimalnej uciążliwości dla pracowników oraz użytkowników terenów znajdujących się w zasięgu inwestycji.
- Wszelkie szkody wynikłe z prowadzenia robót, transportu, logistyki itp. Wykonawca naprawi, a teren przyległy doprowadzi do właściwego porządku.
- Wszystkie użyte materiały budowlane powinny być niepalne lub trudno zapalne oraz muszą posiadać świadectwa dopuszczenia do stosowania w budownictwie.



- Zabronione jest prowadzenie robót budowlanych na podstawie jednej branży bez sprawdzenia ich odniesienia do pozostałych opracowań.

Mgr Radosław Nawara