



E1

## KARTA TYTUŁOWA

Inwestycja: „PROJEKT WYKONAWCZY MODERNIZACJI NAWIERZCHNI  
ULICY SOKOŁY W CZECHOWICACH-DZIEDZICACH”.

Parcele: 1139/9, 1144/7, 1144/6, 1144/14, 1144/5, 114/4, 1144/3,  
1149/6, 1149/18, 1149/4, 5354, 5353, 1149/16, 1149/11

Branża DROGOWA

Inwestor: URZĄD MIEJSKI w CZECHOWICACH-DZIEDZICACH  
PLAC JANA PAWŁA II 1, 43-502 Czechowice-Dziedzice

Jednostka projektowa: P.P.B. „TRAKT” mgr inż. Paweł Bosek  
43 - 300 Bielsko-Biała, ul. Blokowa 47

Zespół projektowy:

Projektował:	Opracował:	KOORDYNATOR PROJEKTU:
mgr inż. Paweł Bosek	mgr inż. J. Nowakowski	mgr inż. Paweł Bosek
Nr upr.: AG.II.4/AZ/7131-2/85/2002	Nr upr.: -	Nr upr.: AG.II.4/AZ/7131-2/85/2002

B-B, maj 2008

# PROJEKT WYKONAWCZY.

## ZAWARTOŚĆ PROJEKTU:

Część opisowa:

Opis techniczny przedmiotowej inwestycji.

Część rysunkowa:

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Orientacja                                       | rys. nr 1, skala 1:16000 |
| 2. Plan sytuacyjny                                  | rys. nr 2, skala 1:500   |
| 3. Przekrój typowy – konstrukcja nawierzchni jezdni | rys. nr 3, skala :1:25   |

## **Opis techniczny**

### **do projektu wykonawczego przebudowy nawierzchni ulicy Sokoły w Czechowicach-Dziedzicach.**

#### **1. DANE OGÓLNE**

##### **1.1. Nazwa i adres obiektu budowlanego.**

Przebudowa nawierzchni ulicy Sokoły w Czechowicach-Dziedzicach.

##### **1.2. Nazwa i adres Inwestora.**

URZĄD MIEJSKI w CZECHOWICACH-DZIEDZICACH  
Pl. 1 Maja 1, 43-502 Czechowice-Dziedzice.

##### **1.3. Nazwa i adres Projektanta.**

Przedsiębiorstwo Projektowo - Budowlane "T R A K T"; Bielsko-Biała  
ulica Blokowa 47

Projektant: mgr inż. Paweł Bosek nr upr. AG.II. 4/AZ/7131-2/85/2002

Opracowujący: mgr inż. Jarosław Nowakowski

#### **2. CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO**

##### **2.1. Charakterystyka sytuacyjno-wysokościowa .**

Projektowana ulica znajduje się w zachodniej części Czechowic-Dziedzic i jest boczną ulicą od ul. Czechowickiej. Trasa ulicy dostosowana jest do pobliskich zabudowań składających się z domów jednorodzinnych. Koniec ulicy łączy się z drogą biegnącą wokół istniejącego stawu hodowlanego. Z ulicy korzystają pojazdy mieszkańców ulicy Sokoły oraz pojazdy dojeżdżające do stawu. Nawierzchnia wykonana jest z kruszywa łamanego z ubitym oraz poprzerastana trawą. Istniejące pobocza są poboczami gruntowymi. Szerokość jezdni wynosi od 3 m do 4 m. Teren po którym przebiega ulica zakwalifikowano jako płaski.

##### **2.2. Istniejące uzbrojenie .**

W obrębie projektowanej budowy występują następujące sieci

§ uzbrojenia podziemnego :

- gazociąg
- wodociąg
- sieć telefoniczna

§ naziemne :

- słupy elektryczne
- słupy teletechniczne

### 3. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Przy opracowywaniu niniejszej dokumentacji kierowano się następującymi założeniami zgodnymi z Dz. U. Nr. 43 z 14 maja 1999r:

- Klasa drogi **D**
- Obciążenie ruchem – **KR-2**
- Szerokość ulicy - **4,00 m**
- Szerokość poboczy gruntowych – **2 x 1 m**

### 4. PROJEKTOWANY PLAN SYTUACYJNY DROGI.

#### 4.1. Rozwiązanie sytuacyjne .

Projektowana długość drogi wynosi 310,92 m. Przebieg drogi dostosowano do stanu istniejącej nawierzchni. Założona szerokość jezdni wynosi 4,00 m a szerokość obustronnych poboczy wynosi 1 m i lokalnie zawęża się ze względu na istniejące ogrodzenia. Zaprojektowano wjazdy na posesje do linii ogrodzeń bez okrawężnikowania w technologii nawierzchni jak dla przyległej drogi ze skosami wyjazdowymi 1:1. Szerokości wjazdów dostosowano do szerokości bram wjazdowych.

Połączenie z ulicą Czechowicką należy dostosować wysokościowo do rzędnych istniejącego wjazdu z kostki betonowej.

#### 4.2. Konstrukcja jezdni.

Przyjęto następujące założenia do zaprojektowania konstrukcji ulicy :

- Kategoria Ruchu KR2
- Przyjęto, że istniejąca podbudowa jest wystarczająca dla założonej kategorii ruchu. Należy jedynie wyprofilować istniejącą nawierzchnię przez wykonanie warstwy profilującej z kruszywa łamanego podłożu  $E = \min 60 \text{ MPa}$ . Następnie przewiduje się wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm. W miejscu poszerzeń istniejącej nawierzchni tłuczniowej należy wykonać wymianę podłoża na warstwę podbudowy z kruszywa naturalnego o grubości 30 cm. Identyczną konstrukcję należy wykonać w miejscach gdzie nawierzchnia poprzerastana jest trawą.

Projektowana konstrukcja jezdni:

- 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- 0-10 cm – warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0 – 31,5 mm;
- 30 cm – podbudowa z kruszywa naturalnego 0-63 mm (w miejscu poszerzeń oraz wymiany podłoża)

Konstrukcja poboczy składa się z wyprofilowania istniejącego pobocza lub w przypadku poszerzenia jezdni istniejącego podłoża, kruszywem łamanym 0-31,5 mm zaklinowanym miałem kamiennym o grubości warstwy od 0 do 15 cm.

## 5. ODWODNIENIE.

Na projektowanej ulicy przewiduje się odwodnienie powierzchniowe jezdni i poboczy. W tym celu jezdni nadano jednostronny spadek o pochyleniu 1,5% natomiast poboczom spadki na zewnątrz jezdni o pochyleniu 4% w celu ułatwienia odpływu wody z jezdni. W miejscu wjazdów na posesję wody opadowe odprowadzone będą dodatkowo ściekiem korytkowym ułożonym wzdłuż linii bramy wjazdowej. Ułożonemu ściekowi należy nadać spadek podłużny conajmniej 0,5 % w celu odprowadzenia wody na pobocze.

## 6. UZBROJENIE.

Przewiduje się jedynie regulacje wysokościową urządzeń obcych (włazy, zawory).

### Uwaga!

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne w celu dokładnego ustalenia przebiegu istniejących urządzeń podziemnych.

Należy tego dokonać w obecności Przedstawicieli Zarządców występujących urządzeń, Wykonawcy i Inwestora.

## 7. DANE POZOSTAŁE:

- obiekt po zrealizowaniu nie wymaga zaopatrzenia energetycznego ani nie podlega ochronie przeciwpożarowej;
- teren na którym projektowana jest modernizacja nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej;
- teren nie podlega eksploatacji górniczej;
- roboty należy prowadzić zgodnie ze sztuką budowlaną i BHP.

Bielsko-Biała, maj 2008 r.

Opracował:      mgr inż. Jarosław Nowakowski

Projektował:    mgr inż. Paweł Bosek