

ST-07 ROBOTY DROGOWE

SPIS TREŚCI

1 WPROWADZENIE	244
1.1 Przedmiot specyfikacji.....	244
1.2 Przedmiot i zakres robót	244
1.3 Nazwy i kody WSZ dla przewidzianych robót.....	244
1.4 Określenia podstawowe.....	244
2 WYMAGANIA DOTYCZĄCE MATERIAŁÓW I URZĄDZEŃ.	246
2.1. Wymagania ogólne	246
2.2. Wymagania szczegółowe.....	246
2.2.1 Materiały	246
2.2.2 Transport.....	247
2.2.3 Składowanie.....	248
3 SPRZĘT I MASZYNY BUDOWLANE	249
4 ŚRODKI TRANSPORTU	249
5 WYMAGANIA DOTYCZĄCE ROBÓT	249
5.1 Ogólne zasady wykonywania robót	249
5.2 Szczegółowe warunki wykonania robót	250
5.2.1 Prace przygotowawcze i roboty ziemne	250
5.2.2 Odwodnienie pasa robót ziemnych	250
5.3.1 Zabezpieczenie drzew	250
5.3.2 Rozbiórka elementów dróg i ulic.....	250
5.3.3 Wykonanie koryta wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża.....	251
5.3.4 Wykonanie podbudowy.....	251
5.3.5 Nawierzchnie z betonu asfaltowego	252
5.3.6 Wymagania dla wykonania elementów ulic	254
5.3.7 Wykonanie robót drogowych w poszczególnych zadaniach	256
5.3.8 Kolizje z uzbrojeniem	268
5.3.9 Obiekty na sieci	268
5.3.10 Przejścia pod drogami i przeszkodami terenowymi.....	268
5.3.11 Przejścia przez przegrody budowlane.....	269
5.3.12 Obsypka i zasypka przewodów	269
5.3.13 Oznakowanie trasy	269
5.3.14 Odtworzenie nawierzchni dróg	269
6 KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT	269
6.1 Wymagania ogólne	269
6.2 Wymagania szczegółowe.....	269
6.2.1 Materiały	269
6.2.2 Kontrola jakości wykonanych robót	269
7 OBMIAR ROBÓT	273
7.1 Obmiar robót	273
7.1.1 Jednostki i zasady obmiaru robót.....	273
8 ODBIÓR ROBÓT.....	273
8.1 Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu	273
8.2 Odbiór techniczny częściowy.....	274
8.3 Odbiór techniczny końcowy	274
9 ROZLICZANIE ROBÓT	275
9.1 USTALENIA OGÓLNE.....	275
1.2 Zasady rozliczenia płatności	275
1.3 Objazdy, przejazdy i organizacja ruchu	276
1.3.1 Koszty wybudowania objazdów/przejazdów i organizacji ruchu	276
1.3.2 Koszty utrzymania objazdów/przejazdów i organizacji ruchu.....	276
1.3.3 Koszty likwidacji objazdów/przejazdów i organizacji ruchu	276
10 NORMY	277

1 WPROWADZENIE

1.1 Przedmiot specyfikacji

Przedmiotem niniejszej Specyfikacji Technicznej są wymagania dotyczące robót drogowych, które zostaną zrealizowane w ramach projektu CCI/2004/PL/16/C/PE/001 Gospodarka wodo-ściekowa w Będzinie – w zakresie Kontraktu nr 02 pn. „Gospodarka wodno-ściekowa w Będzinie - Etap II Zadania nr 14, 15, 16, 19, 21, 22, 23” .

1.2 Przedmiot i zakres robot

Ustalenia zawarte w Specyfikacji Technicznej dotyczą prowadzenia robót w zakresie wykonania robót związanych z: wykonaniem nawierzchni wraz z podbudową, wyznaczeniem osi trasy, obiektów inżynierskich i punktów wysokościowych projektowanej jezdni, ułożeniem krawężników, ułożeniem chodników, oznakowaniem dla czasowej organizacji ruchu w trakcie trwania robót oraz docelowej organizacji ruchu dla:

Zadanie nr 14 „Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, odtworzenie drogi dla terenów Łagiszy – Etap II ”.

Zadanie nr 15 „Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, odtworzenie drogi dla terenów Łagiszy – Etap III ”.

Zadanie nr 16 „Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, odtworzenie drogi dla terenów Łagiszy – Etap IV ”.

Zadanie nr 19 „Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej Dz. Grodziec Etap II – ul. Piaskowa”.

Zadanie nr 21 „Budowa kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wymiana wodociągu, odtworzenie nawierzchni w ul. Długiej”.

Zadanie nr 22 „Zrzut scieków z Osiedla Syberka do kolektorów w ul. Małobądzkiej w Będzinie”.

1.3 Nazwy i kody WSZ dla przewidzianych robót

Przedmiot zamówienia objęty niniejszą Specyfikacją odpowiada następującym robotom opisanym kodem Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) wg Rozporządzenia Komisji Wspólnoty Europejskiej Nr 2151/2003 z dnia 16 grudnia 2003 r.:

45231300-8 Roboty budowlane w zakresie budowy wodociągów i rurociągów do odprowadzania ścieków

45233000-9 Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg

1.4 Określenia podstawowe

Określenia podane w niniejszej ST są zgodne z punktem 1.5 ST-00 „Wymagania ogólne”.

Podsypka – warstwa piasku lub mieszanki cementowo - piaskowej służąca do ułożenia prefabrykatów na warstwie podbudowy lub na podłożu gruntowym.

Krawężnik betonowy – prefabrykowane belki betonowe rozgraniczające chodniki, ciągi rowerowe, zieleńce od jezdni.

Oznakowanie poziome – znaki drogowe poziome, umieszczone na nawierzchni w postaci linii ciągłych lub przerywanych, strzałek, symboli oraz innych linii związanych z oznaczeniem określonych miejsc na tej nawierzchni.

Znaki podłużne – linie równoległe do osi jezdni lub odchylone od niej pod niewielkim kątem.

Strzałki – znaki poziome na nawierzchni, występujące jako strzałki kierunkowe służące do wskazania dowolnego kierunku jazdy oraz strzałki naprowadzające, które uprzedzają o konieczności opuszczenia pasa, na którym się znajdują.

Znaki poprzeczne – znaki wyznaczające miejsca dla ruchu pieszych i rowerzystów oraz miejsca zatrzymania się pojazdów.

Znaki pionowe – znaki wykonane w postaci traczy lub tablicy z napisami albo symbolami, zwykle umieszczane na konstrukcji wsporczej.

Bariera ochronna – urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, stosowane w celu zapobieżenia zjechaniu pojazdu z przejezdnego pasa ruchu i niedopuszczenie do powstania kolizji pojazdu z obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni (wykopy).

Znak drogowy prześwietlany – znak, w którym wewnętrzne źródło światła jest umieszczone pod przejrzystym licem znaku.

Znak drogowy oświetlany – znak, którego lico jest oświetlane źródłem światła umieszczonym na zewnątrz znaku.

Znaki uzupełniające – znaki w postaci symboli, napisów, linii przystankowych oraz inne określające szczególne miejsca na nawierzchni.

Materiały do poziomego znakowania dróg – materiały zawierające rozpuszczalniki, wolne od rozpuszczalników lub punktowe elementy odblaskowe, które mogą zostać naniesione albo wbudowane przez malowanie, natryskiwanie, odlewanie, wytłaczanie, rolowanie, klejenie itp. na nawierzchnie drogowe, stosowane w temperaturze otoczenia lub w temperaturze podwyższonej. Materiały te powinny być retrorefleksyjne.

Materiały prefabrykowane – materiały, które łączy się z powierzchnią drogi przez klejenie, wtapianie, wbudowanie lub w inny sposób. Zalicza się do nich masy termoplastyczne w arkuszach do wtapiania oraz folie do oznakowań tymczasowych (żółte) i trwałych (białe) oraz punktowe elementy odblaskowe.

Punktowe elementy odblaskowe – materiały o wysokości do 15mm, a w szczególnych wypadkach do 25mm, które są przyklejane lub wbudowywane w nawierzchnię. Mają różny kształt, wielkość i wysokość oraz rodzaj i liczbę zastosowanych elementów odblaskowych, do których należą szklane soczewki, elementy odblaskowe z polimetakrylanu metylu i folie odblaskowe.

Tymczasowe oznakowanie drogowe – oznakowanie z materiału o barwie żółtej, którego czas użytkowania wynosi do 3 miesięcy lub do czasu zakończenia robót.

Okresowe oznakowanie drogowe – oznakowanie, którego czas użytkowania wynosi do 6 miesięcy.

Mieszanka mineralna – mieszanka kruszywa i wypełniacza mineralnego o określonym składzie i uziarnieniu.

Mieszanka mineralno – asfaltowa – mieszanka mineralna z odpowiednią ilością asfaltu, wykonana w określony sposób, spełniająca określone wymagania.

Podłoże pod warstwę asfaltową – powierzchnia przygotowana do ułożenia warstwy z mieszanki mineralno – asfaltowej.

Przeszkody - obiekty, urządzenia, instalacje zlokalizowane na trasie projektowanej drogi.

Określenia podane w niniejszej ST są zgodne z obowiązującymi odpowiednimi Normami Technicznymi (PN i EN-PN), Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót (WTWiOR) i postanowieniami Kontraktu.

2 WYMAGANIA DOTYCZĄCE MATERIAŁÓW I URZĄDZEŃ.

2.1. Wymagania ogólne

Ogólne wymagania dotyczące właściwości materiałów i urządzeń ich pozyskiwania, przechowywania i składowania oraz postępowania z materiałami nie odpowiadającymi wymaganiom podano w punkcie 2 ST-00 „Wymagania ogólne”.

2.2. Wymagania szczegółowe

2.2.1 Materiały

Materiały stosowane przy wykonaniu robót będących przedmiotem niniejszej ST winny być :

- a) materiałami nowymi i nieużywanymi,
- b) spełniającymi przedstawione parametry techniczne,
- c) wyrobami produkcji krajowej lub zagranicznej posiadającymi aprobaty techniczne wydane przez odpowiednie Instytuty Badawcze.

Wykonawca zobowiązany jest powiadomić Inżyniera o proponowanych źródłach pozyskania materiałów przed rozpoczęciem dostawy i winien uzyskać jego akceptację.

2.2.1.1 Wyszczególnienie materiałów

- słupki betonowe,
- rury stalowe,
- trzcienie stalowe,
- pale drewniane,
- kruszywo łamane - uzyskane w wyniku przekruszenia surowca skalnego i otoczków,
- kruszywo łamane zwykłe i granulowane - z surowca skalnego kl. I, II gat. 1,2,
- grys, żwir - kl. I, II gat. 1,2,
- piasek - gat. 1,2
- wypełniacz mineralny wapienny,
- asfalt drogowy D70,
- asfalt drogowy D50 - posiadający Aprobata Techniczną IBDiM, lub dowolnej jednostki prawnej wyznaczonej lub zatwierdzonej przez Rząd Polski do wystawienia certyfikatów zgodności dla materiałów do budowy dróg w Polsce dla nawierzchni KR3-KR6,
- krawężniki betonowe uliczne 15x30cm
- ławy betonowe - z betonu klasy B15,
- podsyпка cementowo - piaskowa - 1:4
- kostka betonowa,
- oznakowanie pionowe oraz bariery
Każdy materiał do wykonania pionowego znaku drogowego oraz bariery na który nie ma normy, musi posiadać aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę. Znaki drogowe powinny mieć certyfikat bezpieczeństwa (znak „B”) nadany przez odpowiednią jednostkę,
- kruszywo stosowane do betonu
- woda do betonu
- domieszki chemiczne do betonu - powinny być stosowane jeśli przewiduje je dokumentacja projektowa, ST lub wskazania Inżyniera. Domieszki chemiczne powinny odpowiadać wymaganiom PN-EN 934-2:2002. W betonie niezbrojonym zaleca się stosować domieszki napowietrzające, a w betonie zbrojonym dodatkowo domieszki uplastyczniające lub upłynniające,
- pręty zbrojenia - w fundamentach z betonu zbrojonego,
- konstrukcje wsporcze znaków pionowych - należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową i ST, a w przypadku braku wystarczających ustaleń, zgodnie z propozycją Wykonawcy zaakceptowaną przez Inżyniera. Konstrukcje wsporcze można wykonać z ocynkowanych rur lub kątowników względnie innych kształtowników, zaakceptowanych przez Inżyniera,

- materiały do wykonania tarczy znaku - blacha stalowa, blacha z aluminium lub stopów z aluminium, inne materiały, np. tworzywa syntetyczne, pod warunkiem uzyskania przez producenta aprobaty technicznej,
- oznakowanie poziome do wykonania oznakowania poziomego należy stosować białą farbę odblaskową. Użyty przez Wykonawcę materiał musi posiadać świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym i mostowym wydane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie lub dowolną jednostkę prawną uprawnioną do wystawienia certyfikatów zgodności materiałów do budowy dróg w Polsce. Materiał będzie dostarczany w pojemnikach i zaopatrzone w trwałe napis zawierający: nazwę producenta i materiału, masę brutto i netto, numer partii i datę produkcji, informację o szkodliwości i klasie zagrożenia pożarowego,
- materiały do znakowania cienkowarstwowego - farby nakładane warstwą grubości od 0,3mm do 0,8mm (na mokro).

2.2.1.2. Beton

Beton hydrotechniczny B-15, B-20 i B-25, B-35 B-45, powinien odpowiadać wymaganiom PN-EN 206-1:2003 „Beton - Część 1: Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność”.

2.2.1.3 Zaprawa cementowa

Zaprawa cementowa powinna odpowiadać wymaganiom PN-EN 197-1:2002 „Cement – Część 1: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementów powszechnego użytku” i PN-B-19707:2003 „Cement - Cement specjalny - Skład, wymagania i kryteria zgodności”.

2.2.2 Transport

2.2.2.1 Transport materiałów do poziomego znakowania dróg

Materiały do poziomego znakowania dróg należy przewozić w pojemnikach zapewniających szczelność, bezpieczny transport i zachowanie wymaganych właściwości materiałów.

Materiały do znakowania poziomego należy przewozić krytymi środkami transportowymi, chroniąc opakowania przed uszkodzeniem mechanicznym zgodnie z prawem przewozowym.

2.2.2.2 Transport materiałów do pionowego oznakowania dróg

Prefabrykaty betonowe do zamocowania konstrukcji wsporczych znaków powinny być przewożone środkami transportowymi w warunkach zabezpieczających je przed uszkodzeniami. Rozmieszczenie prefabrykatów na środkach transportu powinno być symetryczne. Transport znaków, konstrukcji wsporczych i sprzętu (uchwyty, śruby, nakrętki, itp.) powinien się odbywać środkami transportowymi w sposób uniemożliwiający ich przesuwanie się w czasie transportu i uszkodzanie.

2.2.2.3 Krawężniki betonowe

Mogą być użyte dowolne środki transportowe zaakceptowane przez Inżyniera. Używane środki transportowe powinny uniemożliwić przesuwanie się ładunku po skrzyni ładunkowej oraz mechaniczny załadunek i wyładunek w sposób uniemożliwiający uszkodzenie.

2.2.2.4 Kruszywa

Mogą być użyte dowolne środki transportowe zaakceptowane przez Inżyniera, które nie spowodują rozsegregowania frakcji kruszywa, zmian wilgotności mieszanki oraz zanieczyszczenia kruszywa. Wielkość i częstotliwość dostaw powinna zapewnić możliwość zgromadzenia na składowiskach, uprzednio uzgodnionych z nadzorem zapasów równych 50% potrzebnych materiałów - przed rozpoczęciem, robót.

2.2.2.5 Lepszcze

Transport lepszczy powinien być zgodny z warunkami zawartymi w PZJ i powinien odpowiadać wymaganiom norm i przepisów dotyczących poszczególnych rodzajów lepszczy. Lepszcza należy przewozić w cysternach izolowanych i zaopatrzonych w urządzenia grzewcze i zawory spustowe.

2.2.2.6 Mieszanka betonu asfaltowego

Transport mieszanki z wytwórni do miejsca wbudowania -powinien spełniać następujące warunki:

- a) do transportu można używać tylko samochody samowyladowcze,
- b) transport powinien być tak zorganizowany by nie dopuścić do spadków temperatury przewożonej mieszanki (na trasie z wytwórni do miejsca wbudowania) poniżej 10 % temperatury wyjściowej,
- c) samochody powinny być wyposażone w plandeki, którymi przykrywa się mieszankę w czasie transportu,
- d) samochody powinny być o ładowności zapewniającej nieprzerwaną pracę układarki (bez zatrzymań i postojów).

Czas transportu mieszanki na budowę nie może przekraczać 1 godziny (ok 30km). Powierzchnie wewnętrzną skrzyni samochodów przed załadunkiem należy spryskać środkiem zapobiegającym przyklejaniu się mieszanki. Skrzynie samochodów powinny być dostosowane do współpracy z układarką w czasie rozładunku, kiedy układarka pcha przed sobą wywrotkę.

Zaleca się stosowanie samochodów termosów z podwójnymi ściankami skrzyni wyposażonej w system grzewczy.

2.2.2.7 Gruz

Trasę odwozu gruzu należy uzgodnić z Zamawiającym w Będzinie.

Materiały z rozbiórki nawierzchni asfaltowej, betonowej oraz podbudowy z kruszywa stanowią gruz, który podlega odwozowi do miejsca składowania.

Wybór miejsca składowania należy uzgodnić z Zamawiającym. Zakłada się odległość transportu do 10km.

Materiały z rozbiórki podbudowy z kostki granitowej, krawężnika granitowego i betonowego, stanowią własność Zamawiającego i w stanie nieuszkodzonym należy je przewieźć na składowisko wskazane przez Inżyniera na odległość 10km. Materiał uszkodzony należy przewieźć na miejsce składowania - odległość składowania 10km po akceptacji Inżyniera.

Transport materiału z rozbiórki należy wykonać środkami transportu wyszczególnionymi w pkt. 3 w miejsce odkładu.

Przewożone ładunki należy rozmieścić równomiernie na całej powierzchni ładunkowej i zabezpieczyć przed spadaniem.

2.2.3 Składowanie

2.2.3.1 Kruszywo do betonu

Należy przechowywać w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem oraz zmieszaniem z kruszywami innych klas.

2.2.3.2 Prefabrykaty betonowe

Powinny być składowane na wyrównanym, utwardzonym i odwodnionym podłożu. Prefabrykaty należy układać na podkładach z zachowaniem prześwitu minimum 10cm między podłożem a prefabrykatem.

2.2.3.3 Znaki

Powinny być przechowywane w pomieszczeniach suchych, z dala od materiałów działających korodujące i w warunkach zabezpieczających przed uszkodzeniami.

2.2.3.4 Materiały do znakowania cienkowarstwowego nawierzchni

Powinny zachować stałość swoich właściwości chemicznych i fizykochemicznych przez okres co najmniej 6 miesięcy składowania w warunkach określonych przez producenta.

2.2.3.5 Materiały do poziomego znakowania dróg

Należy przechowywać w magazynach odpowiadających zaleceniom producenta, zwłaszcza zabezpieczających je od napromieniowania słonecznego, opadów i w temperaturze, dla:

- a) farb wodorozcieńczalnych od 5° do 40°C,
- b) farb rozpuszczalnikowych od 0° do 25°C,
- c) pozostałych materiałów - poniżej 40°C.

2.2.3.6 Kruszywa

Składowanie powinno odbywać się w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem i zmieszaniem z innymi asortymentami kruszywa lub jego frakcjami.

2.2.3.7 Lepszcza

Powinny być składowane zgodnie z warunkami zawartymi w PZJ i powinny odpowiadać wymaganiom norm i przepisów dotyczących poszczególnych rodzajów lepiszczy.

Lepszcze należy przechowywać w zbiornikach stalowych wyposażonych w urządzenia grzewcze i zabezpieczonych przed dostępem wody i zanieczyszczeniem.

Warunki przechowywania nie mogą powodować utraty cech lepiszcza i obniżenia jego jakości.

3 SPRZĘT I MASZYNY BUDOWLANE

Do wykonania robót będących przedmiotem niniejszej ST Wykonawca winien stosować sprawny technicznie i zaakceptowany przez Inżyniera sprzęt.

Sprzęt do wykonania i zasypiania wykopów oraz środki transportu muszą być dostosowane do technologii i warunków wykonywania robót oraz wymogów wynikających z racjonalnego ich wykorzystania na budowie.

Sprzęt w robotach ziemnych powinien gwarantować przeprowadzenie robót zgodnie z zasadami określonymi w Dokumentacji Projektowej i wymaganiami Szczegółowej Specyfikacji Technicznej.

Sprzęt montażowy i środki transportu muszą być w pełni sprawne i dostosowane do technologii i warunków wykonywania robót oraz wymogów wynikających z racjonalnego ich wykorzystania na budowie.

Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na jakość i środowisko wykonywanych robót.

Sprzęt używany do realizacji robót powinien być zgodny z ustaleniami ST, PZJ oraz projektu organizacji robót, który uzyskał akceptację Inżyniera.

Wykonawca dostarczy Inżynierowi kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie sprzętu do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem.

4 ŚRODKI TRANSPORTU

Do transportu materiałów, sprzętu budowlanego i urządzeń stosować sprawne technicznie i zaakceptowane przez Inżyniera środki transportu.

Wykonawca jest zobowiązany do stosowania jedynie takich środków transportu, które nie wpłyną niekorzystnie na jakość robót i właściwości przewożonych towarów. Środki transportu winny być zgodne z ustaleniami ST, PZJ oraz projektu organizacji robót, który uzyskał akceptację Inżyniera.

Przy ruchu po drogach publicznych pojazdy muszą spełniać wymagania przepisów ruchu drogowego (kołowego, szynowego, wodnego) tak pod względem formalnym jak i rzeczowym.

5 WYMAGANIA DOTYCZĄCE ROBÓT

5.1 Ogólne zasady wykonywania robót

5.1.1. Wykonawca jest odpowiedzialny za zorganizowanie procesu budowy oraz za prowadzenie robót i dokumentacji budowy zgodnie z wymaganiami Ustawy – Prawo budowlane, przepisów techniczno-budowlanych, Decyzji udzielającej pozwolenia na budowę oraz postanowień Kontraktu.

5.1.2. Wykonawca zrealizuje, przed przystąpieniem do robót zasadniczych następujące prace towarzyszące:

- a) prace geodezyjne związane z wyznaczeniem zakresu robót,
- b) zabezpieczenie istniejących urządzeń technicznych uzbrojenia terenu,
- c) zabezpieczenie obiektów chronionych prawem,
- d) oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym,
- e) dostarczenie na teren budowy niezbędnych materiałów i sprzętu,

f) wykonać zabezpieczenie ruchu drogowego i oznakowania zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas realizacji robót.

5.1.2.1. Wykonawca przed przystąpieniem do Robót na danym odcinku sporządzi w ramach ceny za roboty przygotowawcze dokumentację fotograficzną obiektów w pasie Robót, z adresem obiektu i krótkim opisem stanu technicznego ze szczególnym uwzględnieniem istniejących uszkodzeń i pęknięć.

5.2 Szczegółowe warunki wykonania robót

Roboty drogowe należy wykonywać zgodnie z wymaganiami producentów materiałów oraz PN-S-96025:2000 „Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania”.

5.2.1 Prace przygotowawcze i roboty ziemne

Ujęto w ST – 01 Przygotowanie i zagospodarowanie terenu. Roboty ziemne.

5.2.2 Odwodnienie pasa robót ziemnych

Niezależnie od budowy urządzeń, stanowiących elementy systemów odwadniających, ujętych w dokumentacji projektowej, wykonawca powinien, o ile wymagają tego warunki terenowe, wykonać urządzenia, które zapewnią odprowadzenie wód gruntowych i opadowych poza obszar robót ziemnych tak, aby zabezpieczyć grunty przed przewilgoceniem i nawodnieniem.

Jeżeli, wskutek zaniedbania wykonawcy, grunty ulegną nawodnieniu, które spowoduje ich długotrwałą nieprzydatność, Wykonawca ma obowiązek usunięcia tych gruntów i zastąpienia ich gruntami przydatnymi na własny koszt bez jakichkolwiek dodatkowych opłat ze strony Zamawiającego za te czynności, jak również za dowieziony grunt.

Odprowadzenie wód do istniejących zbiorników naturalnych i urządzeń odwadniających musi być poprzedzone uzgodnieniem z odpowiednimi instytucjami.

5.3.1 Zabezpieczenie drzew

Ujęto w ST – 01 Przygotowanie i zagospodarowanie terenu. Roboty ziemne.

5.3.2 Rozbiórka elementów dróg i ulic.

Wykonawca powinien przedstawić Inżynier organizacji, harmonogram robót uwzględniający wszystkie warunki, w jakich będą prowadzone roboty.

Rozebranie nawierzchni

Wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia we własnym zakresie projektu technologii i organizacji robót, który podlega zaakceptowaniu przez Inżyniera.

Założona technologia usunięcia nawierzchni musi spełniać następujące warunki:

- zapewnienie zdjęcia wszystkich warstw rozbieranej nawierzchni,
- gwarancja nie powodowania uszkodzeń jakichkolwiek elementów pobocza lub jezdni nie podlegających rozbiórce,
- nie uszkodzenie przebiegającego, istniejącego uzbrojenia terenu.

Wszystkie produkty powstałe przy usuwaniu nawierzchni muszą być odwiezione na wysypisko odpadów. Niedopuszczalne jest zrzucanie produktów rozbiórki na przyległy teren.

W trakcie prowadzenia robót rozbiórkowych Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia, aby gruz z rozbiórki nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu na drodze.

Rodzaj usuwanych warstw i ich średnia grubość podane są w Przedmiarze Robót.

Rozebranie podbudowy, kostki i krawężników.

Roboty rozbiórkowe elementów podbudowy obejmują usunięcie z terenu budowy wszystkich jej elementów zgodnie z Dokumentacją Projektową, ST lub wskazanych przez Inżyniera.

Decyzję o ewentualnym zakwalifikowaniu materiału z rozbiórki do ponownego wbudowania podejmuje Inżynier.

Wszystkie elementy możliwe do powtórznego wykorzystania powinny być usuwane bez powodowania zbędnych uszkodzeń. O ile uzyskane elementy nie stają się własnością Wykonawcy, powinien on przewieźć je w miejsce wskazane przez Inżyniera.

Doły (wykopy) powstałe po rozbiórce elementów dróg, znajdujące się w miejscach, gdzie zgodnie z Dokumentacją Projektową będą wykonane wykopy drogowe, powinny być tymczasowo zabezpieczone. W szczególności należy zapobiec gromadzeniu się w nich wody opadowej.

Gruz z rozbiórki jest własnością Wykonawcy i powinien być usunięty z terenu budowy w sposób i terminie niekolidującym z wykonaniem innych robót.

Przewiduje się odwóz gruzu na odległość 10km. Załadunek gruzu na środki transportu należy prowadzić z pomocą koparki lub ładowarki.

Wykonawca przedstawi Inżynierowi do akceptacji projekt organizacji ruchu na czas wykonania prac rozbiórkowych w obrębie robót.

Projekt powyższy po akceptacji przez Inżyniera powinien być staraniem Wykonawcy zatwierdzony przez właściwe władze.

5.3.3 Wykonanie koryta wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża

Wykonawca przedstawi Inżynierowi do akceptacji Projekt Organizacji Robót na czas robót i Harmonogram Robót uwzględniający wszystkie warunki, w jakich będzie wykonane koryto.

Wykonanie koryta polega na profilowaniu dna koryta do wymaganego profilu oraz zagęszczenie zgodnie z projektem.

Bezpośrednio po profilowaniu podłoża należy przystąpić do jego dogęszczania przez wałowanie.

Jeżeli wyprofilowane i zagęszczone podłoże uległo nadmiernemu zawilgoceniu, to przed przystąpieniem do układania podbudowy należy odczekać do czasu jego naturalnego osuszenia lub użyć środków zaakceptowanych przez Inżyniera.

Wymagania dotyczące zagęszczenia:

Wartości wskaźnika zagęszczenia (I_s) nie powinny być mniejsze od wartości 1,0 w przypadku pomiaru modułu odkształcenia w gruntach niespoistych zagęszczenie uznaje się za prawidłowe, gdy $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Wymagana dokładność wykonania koryta

Wykonanie koryta powinno być zgodne z Dokumentacją Projektową. Dopuszczalne są następujące tolerancje wykonania:

- nierówności profilowanego i zagęszczonego podłoża mierzone 4-metrową łata w kierunku podłużnym nie mogą przekraczać 2cm,
- spadki poprzeczne mierzone łata i poziomą nie powinny przekraczać o $\pm 0,5\%$ spadku projektowanego
- różnice między rzędnymi zmierzonymi i projektowanymi nie powinny przekraczać + 1cm i -2cm,
- krawędzie koryta w planie nie mogą być przesunięte w stosunku do projektowanych względem osi drogi o więcej niż 5cm,
- szerokość koryta nie może różnić się od szerokości projektowanej o więcej niż + 10cm i -5cm.

5.3.4 Wykonanie podbudowy.

5.3.4.1 Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

Dla odtwarzanej nawierzchni po robotach kanalizacyjnych, warstwa podbudowy układana jest na podbudowie z materiału geotekstylnego. Dopuszcza się wbudowanie projektowanej warstwy dolnej podbudowy w dwóch warstwach o grubościach uzgodnionych z Inżynierem. Przed zagęszczeniem rozścielone kruszywo należy wyprofilować. W ostatniej fazie zagęszczania należy sprawdzić profil. Zagęszczenie podbudowy należy wykonywać przy zachowaniu wilgotności optymalnej. Zagęszczenie podbudowy powinno być równomierne na całej szerokości, a nośność podbudowy badana płytą VSS $I_s \geq 1,0$; $E_2 \geq 170$ MPa. Nośność podbudowy po jej zagęszczeniu badana wg normy PN-84/S-96023.

Odchylenia rzędnych profilu podłużnego w stosunku do projektu nie powinny przekraczać ± 2 cm. Odchylenie profilu podłużnego podbudowy z kruszywa stabilizowanego mechanicznie, mierzone 4 - metrową łata, nie powinny przekraczać przy układaniu mechanicznym 12mm.

Należy stosować spadki poprzeczne zgodnie z założonymi w Dokumentacji Projektowej. Różnice wartości wykonanych spadków poprzecznych, w stosunku do projektowanych nie powinny przekraczać wartości bezwzględnej spadku więcej niż o $\pm 0,5\%$. Odchylenia równości profilu poprzecznego mierzone łąką profilowaną z poziomą nie powinny przekraczać 12mm.

Szerokość podbudowy powinna być zgodna z Dokumentacją Projektową. Odchylenia szerokości, mierzone od osi drogi nie powinny przekraczać + 10cm, - 5cm w stosunku do Dokumentacji Projektowej. Grubość wykonywanej podbudowy w stosunku do przyjętej w Dokumentacji Projektowej nie powinna przekraczać grubości projektowanej o więcej niż 10%. Niedopuszczalne jest wykonanie podbudowy o grubości mniejszej niż podana w Dokumentacji Projektowej.

5.3.4.2 Podbudowa z mieszanek mineralno - bitumicznych

Przed ułożeniem warstwy podbudowy z mieszanki mineralno - bitumicznej podłoże -warstwa podbudowy z kruszywa kamiennego zostanie skropiona emulsją asfaltową kationową średniorozpadalną 0,5-0,7kg/m² z wyprzedzeniem w czasie na odparowanie wody lub upłynniacza 2h. Podłoże powinno być

- a) czyste i suche
- b) wyprofilowane i równe, bez kolein
- c) ustabilizowane i nośne

Powierzchnia podłoża powinna być chropowata (na szczepienie się mieszanki mineralno - asfaltowej z podłożem). Rzędne wysokościowe podłoża oraz urządzeń usytuowanych w nawierzchni lub ją ograniczających powinny być zgodne z dokumentacją projektową. Z podłoża powinien być zapewniony odpływ wody.

Stan podłoża w zakresie wyżej wymienionym powinien być sprawdzony na całej powierzchni.

Układanie mieszanki musi odbywać się w sposób ciągły, bez przestoju, w dobrych warunkach atmosferycznych tj. przy suchej i cieplej pogodzie, temperaturze otoczenia powyżej + 5°C.

Między kruszywem a asfaltem powinno być wystarczające powinowactwo. W przypadku, gdy przyczepność asfaltu do kruszywa jest mniejsza niż 80%, względnie, gdy spadek stabilności próbek wykonanych wg metody Marshalla, a przechowywanych 48h w wodzie o temp. 60°C (a następnie wysuszonych) przekracza 10%, do mieszanki mineralno - bitumicznej powinien być stosowany środek zwiększający przyczepność.

Należy stosować sposób zagęszczania sprawdzony na odcinku próbnym. Efektywność zagęszczania zależy w dużym stopniu od temperatury mieszanki. Temperatura mieszanki dla asfaltu D50/70 w czasie zagęszczania powinna wynosić nie mniej niż 125°C.

Powierzchnie (krawężników, włazów, wpustów i tym podobnych urządzeń) przylegające do mieszanki mineralno - asfaltowej powinny być pokryte topliwą taśmą asfaltową, lub podobnym materiałem uszczelniającym.

Nawierzchnia powinna być równa. Nierówności podłużne i poprzeczne nie powinny być większe niż 12mm dla drogi kl. G i Z wg. PN-S-96025:2000.

5.3.5 Nawierzchnie z betonu asfaltowego

Podłożem dla układanej warstwy wiążącej jest ułożona warstwa podbudowy z betonu asfaltowego. Przed ułożeniem warstwy wiążącej podłoże - podbudowa zostanie skropiona emulsją asfaltową kationową szybko rozpadającą.

Podłożem dla układanej warstwy ścieralnej jest ułożona warstwa wiążąca. Przed ułożeniem warstwy wiążącej podłoże - warstwa wiążąca z mieszanki mineralno - bitumicznej zostanie skropiona emulsją asfaltową kationową.

5.3.5.1 Kontrola jakości wykonanego podłoża

Kontrola polega na sprawdzeniu zgodności:

- a) spadków poprzecznych, pochyłeń podłużnych oraz równości - w sposób ciągły nie rzadziej niż 100m,
- b) zagęszczenia podbudowy - co najmniej w 2 przekrojach na działce roboczej, z wymaganiami dla podbudowy wg Dokumentacji Projektowej i ST. Powierzchnia podłoża przed ułożeniem każdej warstwy powinna być oczyszczona z luźnego kruszywa, piasku, pyłu i innych zanieczyszczeń, w razie potrzeby zmyta wodą. Przed skropieniem podbudowa powinna być sucha i czysta.

5.3.5.2 Wbudowanie mieszanek

Mieszanki muszą być wbudowane mechanicznie, w sposób ciągły, bez przerw, układarką z włączoną wibracją. Elementy układarki rozkładające i dogęszczające mieszankę powinny być dogrzane przed rozpoczęciem robót. Mieszanka powinna być wbudowywana w sprzyjających warunkach atmosferycznych (brak opadów, bezwietrznie, temperatura powietrza + 10° C).

5.3.5.3 Układanie mieszanki

Przed przystąpieniem do układania powinna być wyznaczona niweleta. W przypadku układania warstwy podbudowy niweletę wyznacza się przy użyciu stalowej linki, po której przesuwają się czujniki urządzenia sterującego układarką. W przypadku warstwy ścieralnej niweletę określa powierzchnia warstwy wiążącej, na którą układa się warstwę ścieralną o równej grubości. Płytę wibracyjną należy podgrzać przed rozpoczęciem pracy. Układanie mieszanki musi odbywać się w sposób ciągły, bez przestoju, z jednostajną prędkością w granicach 2-4m na minutę. Układarką powinna być stale zasilana w mieszankę tak aby w zasobniku zawsze znajdowała się mieszanka.

Warstwy ścieralna i wiążąca powinny być układane w odpowiednich warunkach pogodowych:

- a) minimalna temperatura otoczenia w czasie robót + 10° C,
- b) nie dopuszcza się układania w czasie opadów deszczu i silnego wiatru. Temperatura mieszanki powinna być regularnie sprawdzana.

5.3.5.4 Wykonanie złączy

W przypadku rozkładania mieszanki całą szerokością występują jedynie złącza poprzeczne wynikające z dziennej działki, które należy wykonać przez równe obcięcie, następnie posmarowanie lepiszczem i zabezpieczenie listwą przed uszkodzeniem. W przypadku rozkładania mieszanki połową szerokości jezdni, występujące złącza podłużne należy równo obciąć i posmarować lepiszczem. Lokalizacja złączy podłużnych kolejnych warstw nawierzchni powinna być przesunięta około 20cm, aby nie zachodziły na siebie. Zaleca się, aby dzienna działka robocza była wykonywana całą szerokością jezdni bez wydłużania jednej połowy.

5.3.5.5 Zagęszczenie mieszanki

Rozłożona mieszanka powinna być wstępnie zagęszczona deską wibracyjną układarki, dalsze zagęszczanie powinno odbywać się walcami ogumionymi a następnie stalowymi. Szczególnej uwagi wymaga zagęszczenie mieszanki na styku z ściekiem, mieszanka w tym miejscu musi być dogęszczona zgodnie z wymogami a ściek nieuszkodzony.

Walce muszą być wyposażone:

- w system zwilżania watów przy użyciu płynu w celu niedopuszczenia do przyklejania się mieszanki,
- w fartuchy osłonowe kół (dot. walców ogumionych) w celu utrzymania ich temperatury,
- w urządzenie umożliwiające regulację ciśnienia w oponach w czasie wałowania,
- we wskaźniki wibracji-częstotliwości drgań i siły wymuszającej (dot. walców wibracyjnych),
- w balast umożliwiający zmianę obciążenia.

Podstawowe zasady zagęszczania są następujące:

- zagęszczanie powinno odbywać się zgodnie z ustalonym schematem przejść walca, a w zależności od szerokości zagęszczanego pasma roboczego, grubości układanej warstwy i rodzaju mieszanki, zgodnie z wynikami osiągniętymi na odcinku próbnym.
- zagęszczanie należy przeprowadzać począwszy od krawędzi ku środkowi,
- należy najechać na wałowaną warstwę kołem napędowym (w celu uniknięcia sfałowań nawierzchni)
- wałowanie należy rozpoczynać walcem gładkim, a następnie wprowadzać walec ogumiony przy niskim ciśnieniu, podwyższając je w miarę wałowania,
- manewry walca należy przeprowadzać płynnie, na odcinku już zagęszczonym,
- prędkość przejazdu walca powinna być jednostajną 2-4km/h na początku i 4-6km/h w dalszej fazie wałowania,
- wałowanie na odcinku łuku o jednostronnym spadku należy rozpoczynać od dolnej krawędzi ku górze,

- walce wibracyjne powinny mieć sprawne urządzenie regulujące zakres stosowanej częstotliwości wibracji (33-35 Hz), a pierwsze przywałowanie powinno być wykonane przy użyciu walca stalowego statycznego.

5.3.5.6 Wymagania jakościowe dla wykonanej nawierzchni

Wskaźnik zagęszczenia (wartości minimalne)

- a) warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - 0,97
- b) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - 0,98

Równość nawierzchni

Dopuszczalne odchylenia odpowiednio:

- a) $\pm 6\text{mm}$
- b) $\pm 4\text{mm}$

Ilość miejsc wskazujących odchylenia przekraczające podane wartości nie mogą przekraczać wartości podanych w normie. Wartości odchyżeń nie mogą przekraczać 1,5 - krotnej wartości odchyżeń dopuszczalnych.

Grubość warstw: tolerancja $\pm 5\text{mm}$

Szerokość warstw: tolerancja $\pm 5\text{cm}$

Niweleta: tolerancja $\pm 10\text{mm}$

Wygląd nawierzchni

Wygląd zewnętrzny powinien być jednolity tj. bez miejsc porowatych, łuszczących się, przebitumowanych, bez spękań. Złącza podłużne i poprzeczne powinny być ściśle związane i jednorodne z nawierzchnią.

5.3.6 Wymagania dla wykonania elementów ulic

5.3.6.1 Ławy betonowe

Wykonanie koryta jako wykopu wąskoprzestrzennego o szerokości i głębokości zgodnej z projektem. Beton B-15 na ławy podkrawężnikowe powinien być zgodny z PN-EN 206-1:2003. Wymiary ławy powinny być zgodne z Dokumentacją Projektową. Tolerancja wymiarów może wynosić:

- dla wysokości $\pm 10\%$ wysokości projektowej
- dla szerokości $\pm 20\%$ szerokości projektowej

Beton rozścielać i wyrównywać warstwami. W odstępach co 50m należy stosować szczeliny dylatacyjne wypełnione bitumiczną masą zalewową. Szczeliny starannie oczyścić na pełną wysokość ławy i osuszyć przed zalaniem. Przed zalaniem masę zalewową podgrzać do temperatury 150-170°C.

5.3.6.2 Krawężniki

Wysokość krawężnika od strony jezdni, powinna być zgodna z Dokumentacją Projektową. Niweleta podłużna powinna być zgodna z Projektowaną niweletą jezdni.

Szerokość spoin nie powinna przekraczać 1cm.

Spoiny krawężników wypełnić zaprawą cementowo - piaskową w stosunku 1:2. Nie dopuszcza się do użytku krawężników połamanych lub ciętych bez odpowiedniego sprzętu.

5.3.6.3 Chodniki

Koryto pod chodnik

Koryto wykonane w podłożu z gruntu rodzimego lub nasypowego powinno być wyprofilowane zgodnie z projektowanymi spadkami podłużnymi i poprzecznymi chodnika. Wskaźnik zagęszczenia koryta nie może być mniejszy od 0,97.

Podsypka cementowo – piaskowa

Grubość podsypki po zagęszczeniu powinna zawierać się w granicach od 3cm do 5cm. Podsypka powinna być zwilżona wodą, zagęszczona i wyprofilowana.

Układanie kostki betonowej

Z uwagi na różnorodność produkowanych kostek, możliwe jest ułożenie dowolnego wzoru - wcześniej ustalonego w Dokumentacji Projektowej i zaakceptowanego przez Inżyniera.

Kostkę układa się na uprzednio wykonanej podbudowie na podsypce cementowo - piaskowej, w taki sposób, aby szczeliny między kostkami wynosiły od 2mm do 3mm.

Po ułożeniu kostki szeliny należy wypełnić piaskiem. Do ubijania ułożonej nawierzchni stosuje się wibratory płytowe.

5.3.6.4 Roboty dla oznakowania pionowego i barier

Przed przystąpieniem do robót należy wyznaczyć:

- lokalizację znaku (bariery) oraz odległość od krawędzi jezdni, krawędzi pobocza lub pasa awaryjnego,
- wysokość zamocowania znaku na konstrukcji wsporczej.

Lokalizacja znaków i barier powinna być zgodna z Dokumentacją Projektową, Sposób montażu znaków i barier proponuje wykonawca i przedstawi do akceptacji Inżyniera.

Wykonanie wykopów i fundamentów dla konstrukcji wsporczych znaków.

Sposób wykonania wykopu pod fundament znaku pionowego powinien być dostosowany do głębokości wykopu, rodzaju gruntu i posiadanego sprzętu. Wymiary wykopu powinny być zgodne z dokumentacją projektową lub wskazaniem Inżyniera. Wykopy fundamentowe powinny być wykonane w takim okresie, aby po ich zakończeniu można było przystąpić natychmiast do wykonania w nich robót fundamentowych.

Prefabrykaty betonowe

Dno wykopu przed ułożeniem prefabrykatu należy wyrównać i zagęścić. Wolne przestrzenie między ścianami gruntu i prefabrykatem należy wypełnić materiałem kamiennym, np. kłińcem i dokładnie zagęścić ubijakami ręcznymi.

Jeżeli znak jest zlokalizowany na poboczu drogi, to górna powierzchnia prefabrykatu powinna być równa z powierzchnią pobocza lub być wyniesiona nad tę powierzchnię nie więcej niż 0,03m.

Fundamenty z betonu i betonu zbrojonego

Po wykonaniu fundamentu wykop należy zasypać warstwami grubości 20cm z dokładnym zagęszczeniem gruntu.

Tolerancje ustawienia znaku pionowego

Konstrukcje wsporcze znaków – słupki, słupy, wysięgniki, konstrukcje dla tablic wielkowymiarowych, powinny być wykonane zgodnie z dokumentacją pionową i ST. Dopuszczalne tolerancje ustawienia znaku:

- odchyłka od pionu, nie więcej niż $\pm 1\%$,
- odchyłka w wysokości umieszczenia znaku, nie więcej niż $\pm 2\text{cm}$,
- odchyłka w odległości ustawienia znaku od krawędzi jezdni utwardzonego pobocza lub pasa awaryjnego postoju, nie więcej niż $\pm 5\text{cm}$, przy zachowaniu minimalnej odległości umieszczenia znaku zgodnie z Instrukcją o znakach drogowych pionowych.

Zabezpieczenie konstrukcji wsporczej przed najechaniem.

Konstrukcje wsporcze znaków drogowych bramowych lub wysięgnikowych jedno lub dwustronnych, jak również konstrukcje wsporcze znaków tablicowych bocznych o powierzchni większej od $4,5\text{m}^2$, gdy występuje możliwość bezpośredniego najechania na nie przez pojazd - muszą być zabezpieczone odpowiednio umieszczonymi barierami ochronnymi lub innego rodzaju urządzeniami ochronnymi lub przeciwdestrukcyjnymi, zgodnie z dokumentacją projektową lub wskazaniem Inżyniera. Podobne zabezpieczenie należy stosować w przypadku innych konstrukcji wsporczych, gdy najechanie na nie w większym stopniu zagraża bezpieczeństwu użytkowników pojazdów, niż najechanie pojazdu na barierę, jeśli przewiduje to dokumentacja projektowa, ST lub Inżynier.

Zapobieganie zagrożeniu użytkowników drogi i terenu przyległego - przez konstrukcję wsporczą.

Konstrukcja wsporcza znaku musi być wykonana w sposób ograniczający zagrożenie użytkowników pojazdów samochodowych oraz innych użytkowników drogi i terenu do niej przyległego przy najechaniu przez pojazd na znak. Konstrukcja wsporcza znaku musi zapewnić możliwość łatwej naprawy po najechaniu przez pojazdy lub innego rodzaju uszkodzenia znaku.

Trwałość wykonania znaku pionowego

Znak drogowy pionowy musi być wykonany w sposób trwały, zapewniający pełną czytelność przedstawionego na nim symbolu lub napisu w całym okresie jego użytkowania, przy czym wpływy zewnętrzne działające na znak, nie mogą powodować zniekształcenia treści znaku.

5.3.6.5 Wykonanie oznakowania poziomego

Jednorodność nawierzchni znakowanej

Poprawność wykonania znakowania wymaga jednorodności nawierzchni znakowanej. Nierównomierności albo miejsca łatania nawierzchni, które nie wyróżniają się od starej nawierzchni i nie mają większego rozmiaru niż 15% powierzchni znakowanej, uznaje się za powierzchnie jednorodne.

Przygotowanie podłoża do wykonania znakowania

Przed wykonaniem znakowania poziomego należy oczyścić powierzchnię nawierzchni malowanej z pyłu, kurzu, piasku, smarów, olejów i innych zanieczyszczeń, przy użyciu sprzętu wymienionego w ST i zaakceptowanego przez Inżyniera.

Powierzchnia nawierzchni przygotowana do wykonania oznakowania poziomego musi być czysta i sucha.

Przedznakowanie

W celu dokładnego wykonania poziomego oznakowania drogi, można wykonać przedznakowanie, stosując się do ustaleń zawartych w dokumentacji projektowej i wskazaniach Inżyniera.

Do wykonania przedznakowania można stosować nietrwałą farbę, np. farbę silnie rozcieńczoną rozpuszczalnikiem. Zaleca się wykonywanie przedznakowania w postaci cienkich linii lub kropek.

Początek i koniec znakowania należy zaznaczyć małą kreską poprzeczną.

W przypadku odnawiania znakowania drogi, gdy stare znakowanie jest wystarczająco czytelne i zgodne z dokumentacją projektową, można przedznakowania nie wykonywać.

Wykonanie znakowania drogi materiałami cienkowarstwowymi

Wykonanie znakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów, a w przypadku ich braku lub niepełnych danych - zgodne z poniższymi wskazaniami.

Farbę do znakowania cienkowarstwowego po otwarciu opakowania należy wymieszać w czasie od 2 do 4 min do uzyskania pełnej jednorodności. Przed lub w czasie napełniania zbiornika malowarki zaleca się precedzić farbę przez sito 0,6mm. Nie wolno stosować do malowania mechanicznego farby, w której osad na dnie opakowania nie daje się całkowicie wymieszać lub na jej powierzchni znajduje się kożuch.

Farbę należy nakładać równomierną warstwą, zachowując wymiary i ostrość krawędzi. Grubość nanoszonej warstwy zaleca się kontrolować przy pomocy grzebienia pomiarowego na płycie szklanej lub metalowej podkładanej na drodze malowarki. Ilość farby zużyta w czasie prac, określona przez średnie zużycie na metr kwadratowy nie może się różnić od ilości ustalonej, więcej niż o 20%.

Wszystkie większe prace powinny być wykonane przy użyciu samojezdnych malowarek z automatycznym podziałem linii i posypywaniem kulkami szklanymi z ew. materiałem uszorstniającym.

W przypadku mniejszych prac, wielkość, wydajność i jakość sprzętu należy dostosować do zakresu i rozmiaru prac. Decyzję dotyczącą rodzaju sprzętu i sposobu wykonania znakowania podejmuje Inżynier na wniosek Wykonawcy.

Usuwanie oznakowania poziomego

W przypadku konieczności usunięcia istniejącego oznakowania poziomego, czynność tę należy wykonać jak najmniej uszkadzając nawierzchnię. Zaleca się wykonywać usuwanie oznakowania:

- cienkowarstwowego, metodą: frezowania, piaskowania, trawienia, wypalania lub zamalowania,
- grubowarstwowego - metodą frezowania,
- punktowego, prostymi narzędziami mechanicznymi.

Środki zastosowane do usunięcia oznakowania nie mogą wpływać ujemnie na przyczepność nowego oznakowania do podłoża, na jego szorstkość, trwałość oraz na właściwości podłoża. Usuwanie oznakowania na czas robót drogowych może być wykonane przez zamalowanie nietrwałą farbą barwy czarnej.

Materiały pozostałe po usunięciu oznakowania należy usunąć z drogi tak, aby nie zanieczyszczały środowiska, w miejsce zaakceptowane przez Inżyniera.

5.3.7 Wykonanie robót drogowych w poszczególnych zadaniach

Wyszczególnienie rozwiązania projektowego robót drogowych dla poszczególnych zadań:

Zadanie nr 14 „Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, odtworzenie drogi dla terenów Łagiszy – Etap II”.

ul. Odrodzenia.

Opracowanie obejmuje odbudowę jezdni i chodnika ul. Odrodzenia po robotach związanych z budową kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz przebudowie wodociągu. W zakres opracowania wchodzi ul. Odrodzenia na odcinku od ul. Pokoju do dzielnicy Pustkowie.

Opracowanie obejmuje rozebranie istniejącej jezdni bitumicznej jezdni i częściowo chodnika oraz wbudowanie nowej konstrukcji jezdni i chodnika po robotach związanych z ułożeniem kolektorów kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej oraz przebudowie wodociągu. W zakres robót wchodzi odcinek ul. Odrodzenia od ul. Pokoju o długości 745,0m i szer. 6,0m do granicy opracowania robót wod-kan. tj. około 116m od wlotu do ul. Odkrywkowej.

Częściowa przebudowa istniejącego chodnika z płytek betonowych na nawierzchnię z betonowej kostki brukowej bądź odtworzenie istniejącego chodnika z płytek. budowa bądź odtworzenie istniejącego chodnika obejmuje odcinki chodnika przylegające do jezdni:

- o szer. 1,5m w km 0,1+61,10 do 0,3+40,0 (strona lewa); w km 0,3+36,0 do 0,5+34 (strona prawa).
- o szer. 2,0m w km 0,5+3,4 do 0,7+60,0 (strona prawa) oraz chodnika o szer. 1,50m oddzielonego od krawędzi jezdni zielenicem o szer. 1,0m w km 0,9+33,0 do 1,2+63,4 (strona lewa) i 0,7+70,0 do 1,2+63,50 (strona prawa).

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istniejącej ulicy oraz rzędnych wjazdów bramowych i rzędnych wys. terenu.

Konstrukcję jezdni przyjęto wg katalogu Typowych konstrukcji Podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR2, obciążeniu dopuszczalnym 100 kN na oś i grupy nośności w podłożu G3. przyjęto 2-warstwową nawierzchnię z bet. asfaltowego składająca się z warstwy ścieralnej grubości 5,0cm i wiążącej grubości 7cm. Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 30cm na warstwie filtracyjnej z piasku grubości 15cm. Kruszywo dla warstwy filtracyjnej winno odpowiadać następującym wymaganiom:

- wodoprzepuszczalność $K > 8 \text{ m/dobę}$
 - zagęszczalności: uzyskanie wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1$, modułu wtórnego odkształcenia $E_2 \geq 120 \text{ MPa}$
 - szczelności $d_{15}/d_{85} \leq 5$
- gdzie:

d_{15} – wymiar sita, przez które przechodzi 15% ziaren warstwy mrozoochronnej.

d_{85} – wymiar sita, przez które przechodzi 85% ziaren gruntu podłoża.

Całkowita grubość konstrukcji wynosi 57cm, co spełnia warunki dla grubości konstrukcji nawierzchni ulepszonego podłoża ze względu na mrozoodporność. Dla KR2 i g3 wymagana grubość $h_2 = 0,55 \times 1,0 \text{ m} = 0,55 \leq 0,57 \text{ m}$.

Pod warstwą filtracyjną należy ułożyć geotkaninę separacyjno-wzmacniającą. W przypadku stwierdzenia w trakcie wykonania robót ziemnych występowania pod korytem drogowym gruntów nienośnych charakteryzującym się modułem wtórnym $E_2 \leq 45 \text{ MPa}$ należy wymienić grunt niewysadzinowe i o uziarnieniu ciągłym i wskaźniku nośności $W_{nos} \geq 60\%$. przewiduje się wymianę warstwy słabego podłoża o grubości średnio 0,25m na odcinku w km 0,0+0,0 do 1,2+63,40. Wymagany wskaźnik zagęszczenia na ulepszonym podłożu $I_s \geq 1$ a wtórny moduł odkształceń $E_2 \geq 120 \text{ MPa}$. Zagęszczenie podbudowy i warstwy filtracyjnej z kruszywa naturalnego należy uznać za prawidłowe gdy stosunek $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Warstwa odsączająca z piasku o współczynniku filtracji $K \geq 8 \text{ m/dobę}$.

Dla ul. Pustkowie przyjęto konstrukcję składająca się z warstwy ścieralnej z bet. asfaltowego grubości 5cm na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. grubości 20cm oraz warstwie mrozoochronnej z kruszywa naturalnego grubości 25cm. Z uwagi na niekorzystne warunki gruntowo-wodne a jednocześnie brak możliwości zastosowania odwodnienia wgłębego ze względu na płytki rów przydrożny zastosowano pod warstwą mrozoochronną geowłókninę polipropylenową separacyjno-wzmacniającą dla wzmocnienia górnej warstwy podłoża gruntowego i rozdzielenia drobnoziarnistego gruntu w podłożu od warstw konstrukcyjnych nawierzchni.

Dojazd do budynku Nr 8 i Nr 38 (odcinek W1-H''-H''') o szerokości 3,5m z prawostronnym krawężnikiem i konstrukcją jw.

Dojazd do budynku Nr 52: warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5,0cm ; podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. grubości 20,0cm na warstwie wzmacniającej podłoża z łupka

przepalonego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm grubości 15cm oraz warstwie odcinającej z piasku grubości 10cm.

Na dojazdach do działek i budynków zlokalizowanych przy tzw. ul. Korczaka i Odrodzenia –bocznej z uwagi na brak możliwości odprowadzenia wód opadowych z powierzchni dojazdów jw. nie przewiduje się osobnego opracowania projektowego dla tych dojazdów. Wykonawca robót wod-kan. będzie zobowiązany do odtworzenia istniejącej konstrukcji nawierzchni po zakończeniu robót instalacyjnych.

Chodniki kostki kamienno-betonowej grubości 8,0cm na podsypce piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i warstwie odcinającej z piasku. Na odcinku od ul. Jedności do potoku Psarskiego odtworzenie istniejących chodników z betonowych płyt chodnikowych. Zjazdy indywidualne do nieruchomości typowe wg. K.P.E.D ark. 03.89 o szerokości 3,5m do 4,5m z kostki kamienno-betonowej grubości 8,0cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, podbudowie z kruszywa łamanego i warstwie mrozo odpornej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stabilizowanego mechanicznie.

Odwodnienie jezdni do istn. obustronnych rowów przydrożnych w km 0,0 +0,0 do 0,1+58,0 i do rowu prawostronnego w km 0,1+58,0 do 0,3+20,0 do skrzyżowania z istniejącym przepustem rurowym n potoku Psarskim.

Odcinek ul. Odrodzenia od przepustu na potoku Psarka do ul. Pokoju o przekroju ulicznym. Odwodnienie jezdni i chodników ściekami przykrawężnikowymi do istn. studzienek ściekowych, po regulacji wysokościowej wpustów z odprowadzeniem do istn. kolektora kanalizacji deszczowej. Dodatkowo przewiduje się zabudowę dwu nowych studzienek ulicznych przy wlocie do ul. Pokoju, z podłączeniem do kanalizacji w ul. Pokoju.

Odwodnienie wgłębne sączkami żwirowymi z rurkami z włączeniem do studzienek ściekowych na odcinku w sąsiedztwie istn. rowów drogowych z wlotem obetonowanym do istn. rowów zgodnie z projektem budowlano-wykonawczym pn. „Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, budowa drogi dla terenów Łagiszy w Będzinie – etap II (branża drogowa)” opracowany przez pracownię Projektowa Polprojekt s. c. z Sosnowca.

W km 0,1+36 zlokalizowany jest istniejący przepust Ø600mm bez zabezpieczenia barierami ochronnymi. Należy zabezpieczyć pobocze w rejonie wlotu i wylotu przepustu barierami energochłonnymi SP-05 o dł. 32m+odcinek początkowy dł. 8m oraz odcinek końcowy dł. 4,0m. Rozstaw słupków powinien wynosić 4,0m.

Osobnego opracowania projektowego wymaga zabezpieczenie przepustu rurowego Ø1500mm na potoku Psarskim w km 0,3+20,0 w celu wykonania zabudowy barieroporeczy zabezpieczających przed zjechaniem pojazdu poza krawędź obiektu, wraz z odcinkami barier ochronnych przed i za obiektem.

ul. Pokoju

Opracowanie obejmuje przebudowę jezdni i chodnika po robotach związanych z przebudowa wodociągu i budową kolektorów kanalizacji sanitarnej i deszczowej. W zakres opracowania wchodzi roboty drogowe na odcinku od ul. Dąbrowskiej do ul. odrodzenia o długości 745m; budowa bądź odbudowa obustronnego chodnika szer. 1,50m lub 2,0m oraz wjazdy do zabudowy mieszkaniowej, parkingów i obiektów Elektrowni Łagisza. zachowano przekrój jezdni o szer. 7,20m oraz istn. szer. chodników z uwagi na ograniczenia terenowe – pas uliczny w liniach rozgraniczających oraz istn. uzbrojenie biegnące wzdłuż krawężników oraz istn. drzewostan.

W km 0,0+14,0 do 0,2+80,0 przewidziano zgodnie z warunkami z powiatowego Zarządu Dróg w Będzinie z/s w Rogoźniku likwidację lewostronnego rowu drogowego i ułożenia chodnika na odcinku 0,0+17,0 do 0,2+45,0. Odbudowa istn. chodnika obejmuje odcinki przylegające do jezdni po stronie prawej:

- szer. 1,50m w km 0,0+0,30 do 0,1+87,5; km 0,6+04,0 do 0,6+54,0
- szer. 2,0m w km 0,4+78,5 do 0,5+10,0

a po stronie lewej :

- szer. 1,50m w km 0,0+20 do 0,0+80,0 i w km 0,6+0,3 do 0,7+45,0
- szer. 2,0m w km 0,0+03,0 do 0,2+44,0; km 0,4+81,50 do 0,6+0,0.

Chodnik o szer. 1,5m oddzielony od jezdni zieleńcem w km 0,6+03,0 do 0,7 +18,0 oraz 0,0+20 do 0,0 +80,0 po stronie lewej oraz w km 0,5+10,0 do 0,6+4,0 i km 0,6+54,0 do 0,7+45,0 po stronie prawej przewidziany do odtworzenia w miejscach wykopów pod przyłącza do budynków.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ul. Pokoju oraz rzędnych wjazdu do posesji i zabudowy mieszkalnej oraz wjazdów należących do Elektrowni Łagisza.

Konstrukcję jezdni przyjęto wg Katalogu Typowych konstrukcji Podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR5, obciążeniu dopuszczalnym 115kN na oś (zgodnie z warunkiem uzyskanym z Powiatowego Zarządu Dróg w Będzinie) i grupy nośności w podłożu G4. przyjęto 3-warstwową nawierzchnię z bet. asfaltowego składającą się z warstwy ścieralnej grubości 4,0m, wiążącej grubości 8cm i podbudowy zasadniczej grub. 15,0cm. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego niesort grubości 20cm na warstwie mrozochronnej z materiału niewysadzinowego o ciągłym uziarnieniu (z kruszywa naturalnego, pospółki, mieszanki żwirowej lub łupka przepalonego stab. mechanicznie grubości 20cm) i warstwie filtracyjnej z kruszywa naturalnego grubości 15cm. Kruszywo dla warstwy mrozoodpornej i filtracyjnej winno odpowiadać nast. wymaganiom:

- wodoprzepuszczalność $K > 8 \text{ m/dobę}$
 - zagęszczalności: uzyskanie wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1$, modułu wtórnego odkształcenia $E_2 \geq 120 \text{ MPa}$
 - szczelności $d_{15}/d_{85} \leq 5$
- gdzie:

d_{15} – wymiar sита, przez które przechodzi 15% ziaren warstwy mrozochronnej.

d_{85} – wymiar sита, przez które przechodzi 85% ziaren gruntu podłoża.

Całkowita grubość konstrukcji wynosi 82cm co spełnia warunki dla grubości konstrukcji nawierzchni i ulepszonego podłoża ze względu na mrozoodporność. Dla KR5 i G4 wymagana grubość $h_2 = 0,80 \times 1,0 \text{ m} = 0,80 \leq 0,82 \text{ m}$.

pod warstwą filtracyjną należy ułożyć geotkaninę separacyjno-filtracyjną. W przypadku stwierdzenia w trakcie wykonywania robót ziemnych występowania pod korytem drogowym gruntów nienośnych charakteryzującym się modułem wtórnym $E_2 \leq 45 \text{ MPa}$ należy wymienić je na grunt niewysadzinowe i o uziarnieniu ciągłym i wskaźniku nośności $W_{nos} \geq 60\%$. Wymagany wskaźnik zagęszczenia na ulepszonym podłożu $I_s \geq 1$ a wtórny moduł odkształceń $E_2 \geq 120 \text{ MPa}$. Zagęszczenie podbudowy i warstwy filtracyjnej z kruszywa naturalnego należy uznać za prawidłowe gdy stosunek $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Chodnik z kostki kamienio-betonowej grubości 8,0cm na podsypce piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego niesort. i warstwie odcinającej z piasku. Zjazdy indywidualne do nieruchomości typowe wg K.P.E.D. ark. 03.89 o szer. 3,0m do 4,5m z kostki kamienio-betonowej grubości 8,0cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, podbudowie z kruszywa łamanego i warstwie mrozochronnej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stab. mechanicznie.

Odwodnienie jezdni i chodników ściekami przykrawężnikowymi do proj. wpustów studzienek ściekowych $\varnothing 500 \text{ mm}$ z osadnikiem i pojedynczym wpustem żeliwnym, przejazdowym typu ciężkiego wg KPDE ark. 02.13. Odprowadzenie wody ze studzienek ściekowych przykanalikami do proj. kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania.

Odwodnienie wgłębne sączkami żwirowymi z rurkami w otulinie z geotkaninę filtrującą.

Zadanie nr 15 „„Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, odtworzenie drogi dla terenów Łagiszy – Etap III ”.

ul. Parkowa

Opracowanie obejmuje przebudowę jezdni i chodnika po robotach związanych z przebudowa wodociągu i budową kolektorów kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

Opracowanie obejmuje rozebranie istniejącej nawierzchni jezdni bitumicznej i podbudowy, wykonanie koryta drogowego i wbudowanie nowej konstrukcji jezdni po robotach związanych z przebudową wodociągu i zabudową kolektorów kanalizacji sanitarnej i deszczowej. W zakres robót drogowych wchodzi odc. ul. Parkowej o dł. 854mb i szer. 3,50m.

W km 0,4+5,0 oś projektowanej ulicy krzyżuje się z trasą istn. ciepłociągu nadziemnego (przejście w strefie kompensacyjnej ciepłociągu). Z uwagi na uwarunkowania dot. usytuowania wysokościowego kolektora proj. kanalizacji nie ma możliwości zachowania wymaganej przepisami „skrajni drogi” wynoszącej 4,50m dla tej klasy ulicy. za zgodą zarządcy drogi wysokość skrajni będzie ograniczona do 3,60m.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istniejącej ulicy oraz rzędnych wjazdów bramowych i rzędnych wys. terenu.

Konstrukcje jezdni przyjęto wg Katalogu Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR1, obciążeniu dopuszczalnym 100kN na oś i grupy mnożności w podłożu G3 (zależały nasyp, warunki gruntowe dobre). przyjęto 2-warstwową nawierzchnię z bet. asfaltowego składającą się z warstwy ścieralnej grubości 4cm, wiążącej grubości 4,0cm oraz podbudowy grubości 25cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na warstwie filtracyjnej z piasku grubości 15cm na odcinku w km 0,1+80,0 do 0,8+54,0 lub warstwie z gruntu stabilizowanego cementem o $RM=1,5\text{MPa}$ na odcinku w km 0,0+3,50 do 0,1+80,0.

Kruszywo dla warstwy filtracyjnej winno odpowiadać następującym wymaganiom:

- wodoprzepuszczalność $K > 8\text{m/dobę}$
- zagęszczalności: uzyskanie wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1$, modułu wtórnego odkształcenia $E_2 \geq 120\text{MPa}$
- szczelności $d_{15}/d_{85} \leq 5$
gdzie:

d_{15} – wymiar sита, przez które przechodzi 15% ziaren warstwy mrozoochronnej.

d_{85} – wymiar sита, przez które przechodzi 85% ziaren gruntu podłoża.

Zagęszczenie podbudowy i warstwy filtracyjnej z kruszywa naturalnego należy uznać za prawidłowe gdy stosunek $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Ograniczenie jezdni krawężnikami betonowymi 30x15cm na ławie betonowej z oporem. krawężnik po stronie przeciwnej do spadku poprzecznego jezdni, wystający na wysokość 5,0cm ponad poziom jezdni. Umożliwi to wykorzystanie pobocza wzmocnionego warstwa żużla grubości 15,0cm przy wymijaniu się pojazdów na wąskiej 3,5m jezdni.

Zjazdy indywidualne do nieruchomości typowe wg K.P.E.D. ark. 03.89 o szer. 3,5m do 4,5m z kostki kamienno-betonowej gr. 8,0cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:, podbudowie kruszywa łamanego i warstwie mrozoodpornej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stabilizowanego mechanicznie. Odwodnienie jezdni dla odcinka od km 0,4+20,0 do 0,8+54,0 ściekami przykrawężnikowymi do proj. studzienek ściekowych typowych $\varnothing 500\text{mm}$ z osadnikiem i pojedynczym wpustem żeliwnym, przejazdowym typu ciężkiego wg KPDE ark. 02.13. Na odcinku w km 0,0+3,0 do 0,2+70 nie przewiduje się lokalizacji studzienek ściekowych z uwagi na ograniczenie terenowe umożliwiające wybudowanie kanalizacji deszczowej. Woda z jezdni dla odcinka jw. będzie uchwycona przez projektowane cztery studzienki ściekowe na odcinku w km 0,2+70,0 do 0,3+79,0 z podłączeniami do istniejącej kanalizacji. Odwodnienie wgłębne sączkami żwirowymi z rurkami.

ul. Świerkowa

Opracowanie obejmuje przebudowę jezdni i chodnika po robotach związanych z przebudowa wodociągu i budową kolektorów kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

Opracowanie obejmuje rozebranie istniejącej jezdni bitumicznej i podbudowy, wykonanie koryta drogowego i wykonanie nowej konstrukcji po robotach związanych z przebudowa wodociągu i budowa kanalizacji sanitarnej. W zakres opracowania wchodzi roboty drogowe na odcinku ul. Świerkowej C-C₂ o długości 210m i szer. 3,5m; dla sięgacza C₃-C₁ o dł. 73m i szer. 3,0m oraz wjazdy do posesji.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istniejącej ul. Świerkowej oraz rzędnych wjazdów bramowych.

Konstrukcję jezdni przyjęto wg Katalogu Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR1 i grupy nośności w podłożu G3. Przyjęto 2-warstwową nawierzchnię z bet. asfaltowego składającą się z warstwy ścieralnej grubości 4,0cm i wiążącej grubości 4,0cm oraz podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na warstwie podbudowy grubości 25cm oraz warstwie wzmocnionego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem o $RM=1,5\text{MPa}$ o grubości 15cm.

Zagęszczenie podbudowy należy uznać za prawidłowe gdy stosunek $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Konstrukcję sięgacza C₃-C₁ przewidziano (ze względu na zlokalizowany pod jezdnią gazociąg) z bet. kostki brukowej grubości 8cm na podsypce piaskowej grubości 3cm oraz podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 25cm i warstwie odcinającej z pospółki grubości 10cm. Z uwagi na małą wartość spadku podłużnego w profilu podłużnym sięgacza (0,33%) oraz ul.

Świerkowej (032%) przewiduje się ułożenie ścieków z elementów prefabrykowanych przy krawężniku, po stronie prawej jezdni. Krawężnik po stronie lewej ul. Świerkowej powinien wystawać na wysokość 5,0cm od poziomu jezdni.

Zjazdy indywidualne do nieruchomości typowe wg K.P.E.D. ark. 03.89 o szer. 3,0m do 4,5m z kostki kamienno-betonowej grubości 8cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, podbudowie z kruszywa łamanego i warstwie mrozoochronnej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stab. mechanicznie.

Odwodnienie terenowe uniemożliwiają wybudowanie kanalizacji deszczowej na ul. Świerkowej. Wody opadowe zostaną odprowadzone ściekami przykrawężnikowymi do studzienek ściekowych zlokalizowanych w strefie końcowej zakresu opracowania ulicy. Studzienki połączone będą do projektowanego w tym rejonie kolektora deszczowego.

ul. Kolorowa

Opracowanie obejmuje odbudowę jezdni i chodnika w ul. Kolorowej po robotach związanych z odtworzeniem kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz przebudowie wodociągu. W zakres opracowania wchodzi odcinek ul. Kolorowej od skrzyżowania z ul. Pokoju do granicy z Dąbrową Górnica.

W zakres opracowania wchodzi roboty drogowe dla ul. Kolorowej oznacz. A-B o dł. 371m ; łącznika z ul. Radosną ozn. B₁-B₂ dł. 39m; placu manewrowego przy garażach i basenie oraz dodatkowo placu przed budynkiem nr 3a przy ul. Radosnej.

W zakres robót wchodzi rozbiórka nawierzchni bitumicznej jezdni ul. Kolorowej; łącznika oraz placów jw.; wykonanie koryta drogowego i ułożenie nowej konstrukcji jezdni. Istniejący chodnik przy ul. Kolorowej i przy łączniku B₁-B₂ oraz wjazdy do posesji wykonane z betonowej kostki brukowej należy odtworzyć po robotach instalacyjnych i przebudowie jezdni. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia powierzchni placów przy budynku nr 3a oraz przy zespole garaży (w ciągu ul. Radosnej) przewiduje się przebudowę nawierzchni placów wraz z ich ukształtowaniem.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istniejącej ul. Pokoju oraz rzędnych wjazdów do posesji i zabudowy mieszkalnej.

Konstrukcję jezdni przyjęto wg Katalogu Typowych Konstrukcji podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR1 i grupy nośności w podłożu G3. przyjęto 2-warstwową nawierzchnię z bet. asfaltowego składającą się z warstwy ścieralnej grubości 4,0cm wiążącej grubości 4,0cm i podbudowy grubości 25cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na warstwie wzmacniającej podłoże z gruntu stabilizowanego cementem grubości 15cm.

Zagęszczenie podbudowy należy uznać za prawidłowe gdy stosunek $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Chodniki z kostki kamienno-betonowej grubości 8cm na podsypce piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego niesortowanego i warstwie odcinającej z piasku. Zjazdy indywidualne do nieruchomości typowe wg K.P.E.D. ark. 03.89 o szer. 3,0m do 4,5m z kostki kamienno-betonowej grubości 8cm; na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, podbudowie z kruszywa łamanego i warstwie mrozoochronnej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stab. mechanicznie.

Odwodnienie jezdni i chodników ściekami przykrawężnikowymi do istn. lub proj. studzienek ściekowych typowych Ø500mm z osadnikiem i pojedynczym wpustem żeliwnym, przejazdowym typu ciężkiego wg KPDE ark. 0213. Istniejące studzienki ściekowe w ul. Kolorowej będą wykorzystane dla nowego układu odwodnienia ulicy, po regulacji wysokości wpustów ulicznych. Odprowadzenie wody ze studzienek ściekowych przykanalikami do proj. kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania.

Zadanie nr 16 „Uporządkowanie kanalizacji sanitarnej, deszczowej, przebudowa wodociągu, odtworzenie drogi dla terenów Łagiszy – Etap IV”.

ul. Pokoju

Opracowanie obejmuje przebudowę konstrukcji jezdni oraz odtworzenie chodnika ul. Pokoju po robotach związanych z budową kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz przebudowie wodociągu. W zakres opracowania wchodzi odcinek ul. Pokoju od skrzyżowania z ul. Odrodzenia do wiaduktu na towarową linią kolejową relacji Łagisza-Wojkowice.

Opracowanie obejmuje odbudowę jezdni po robotach związanych z przebudowa wodociągu i budową kolektorów kanalizacji sanitarnej i deszczowej. W zakres opracowania wchodzi roboty drogowe na

odcinku od ul. odrodzenia do końca zakresu Etapu Iv o dł. 1495m budowa bądź odbudowa obustronnego chodnika szer. 1,50 lub 2,0m oraz wjazdu do zabudowy mieszkaniowej. Zachowano przekrój jezdni o szer. 7,30m oraz istniejącą szer. chodników z uwagi na uzbrojenie biegnące wzdłuż krawężników oraz istn. drzewostan.

Odbudowa istniejącego chodnika obejmuje odcinki zlokalizowane po lewej stronie jezdni w km:

- km 1,1+07,0 do 1,5+40,0 o szer. 2,0m przylegający do jezdni
- km 0,7+45,0÷1,1+07,00 o szer. 1,50 oddzielony od jezdni zieleńcem

oraz po stronie prawej:

- km 1,1+29,0÷1,3+0,0 o szer. 1,5 i km 1,3+0,9÷1,5+07,0 o szer. 2,0m przylegający do jezdni
- km 0,7+45,0÷1,1+29,0 o szer. 1,50m oddzielony od jezdni zieleńcem.

Istniejący rów po stronie lewej jezdni w km 1,1+93,0 będzie zasypany a istn. na tym odcinku chodnik o szer. 1,4 poszerzony do 2,0m.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ul. pokoju oraz rzędnych wjazdów do posesji i zabudowy mieszkalnej oraz wlotów ulic poprzecznych.

Konstrukcję jezdni przyjęto wg katalogu Typowych konstrukcji Podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR5, obciążeniu dopuszczalnym 115kN na oś (zgodnie z warunkiem uzyskanym z powiatowego Zarządu Dróg w Będzinie) i grupy nośności w podłożu G4 i G3. Dla odcinka w km 0,7+45,0÷1,3+0,0 przyjęto 3-warstwową nawierzchnię z betonu asfaltowego składającą się z warstwy ścieralnej grubości 4,0cm, wiążącej o grubości 8,0cm i podbudowy zasadniczej grubości 15cm. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego niesortowalnego grubości 20cm na warstwie mrozoochronnej z materiału niewysadzinowego o ciągłym uziarnieniu (z kruszywa naturalnego, pospółki, mieszanki żwirowej lub łupka przepalonego stab. mechanicznie grubości 20cm) i warstwie filtracyjnej z pospółki grubości 15cm. Kruszywo dla warstwy mrozoochronnej i filtracyjnej winno odpowiadać następującym wymaganiom:

- wodoprzepuszczalność $K > 8 \text{m/dobę}$
 - zagęszczalności: uzyskanie wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1$, modułu wtórnego odkształcenia $E_2 \geq 120 \text{MPa}$
 - szczelności $d_{15}/d_{85} \leq 5$
- gdzie:

d_{15} – wymiar sита, przez które przechodzi 15% ziaren warstwy mrozoochronnej.

d_{85} – wymiar sита, przez które przechodzi 85% ziaren gruntu podłoża.

Całkowita grubość konstrukcji wynosi 82cm co spełnia warunki grubości nawierzchni i ulepszanego podłoża ze względu na mrozooporność. Dla KR5 i G4 wymagana grubość $h_2 = 0,80 \times 1,0 \text{m} = 0,80 \text{m} \leq 0,82 \text{m}$. Pod warstwą filtracyjną należy ułożyć geotkaninę separacyjno-filtracyjną. Zagęszczenie podbudowy i warstwy mrozoochronnej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego należy uznać z prawidłowe gdy stosunek $E_2/E_1 \leq 2,2$.

Dla odcinka w km 1,3+0,0÷1,5+40,0 przyjęto konstrukcję dla podłoża z gruntów wątpliwych o grupie nośności G3 – piaski drobne z lokalnymi zapyleniami. Konstrukcję warstw bitumicznych zastosowano jak dla odcinka poprzedniego.

Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 30,0cm. Ze względu na występowanie zawilgocenia w stopie wietrzelin podścielających warstwę piasku drobnego zastosowano warstwę filtracyjną z pospółki o grubości 15cm.

Całkowita grubość konstrukcji wynosi 72,0cm co spełnia warunki dla grubości konstrukcji nawierzchni i ulepszanego podłoża ze względu na mrozooporność dla KR5 i G3 wymagana grubość $h_2 = 0,70 \times 1,0 \text{m} = 0,70 \text{m} \leq 0,72 \text{m}$.

Chodniki z kostki kamienno-betonowej grubości 8,0cm typu Behaton na podsypce piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego niesortowalnego i warstwie odcinającej z piasku. Zjazdy indywidualne do nieruchomości typowe wg K.P.E.D. ark.0389 o szer. 3,0m do 4,5m z kostki kamienno-betonowej grubości 8,0cm również typu behaton na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, podbudowie z kruszywa łamanego i warstwie mrozoochronnej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stab. mechanicznie.

Odwodnienie jezdni i chodników ściekami przykrawężnikowymi do proj. studzienek ściekowych $\varnothing 500 \text{mm}$ z osadnikiem i pojedynczym wpustem żeliwnym, przejazdowym typu ciężkiego wg KPED ark. 02.13. Kraty na wpustach studzienek ulicznych winny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające

przed nieuprawnionym zdejmowaniem. Odprowadzenie wody ze studzienek ściekowych przykanalikami do proj. kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania. Odwodnienie wgłębne sączkami z rurkami w otulinie z geotkaniną filtrującą.

ul. Jedności

Opracowanie obejmuje przebudowę konstrukcji jezdni oraz odtworzenie chodnika ul. Jedności po robotach związanych z budową kanalizacji sanitarnej oraz uporządkowaniem kanalizacji deszczowej i przebudową wodociągu. W zakres opracowania wchodzi odcinek ul. Jedności od ul. odrodzenia do torowiska kolejowej linii towarowej Łagisza-Wojkowice.

W zakres robót drogowych wchodzi odcinek ul. Jedności od ul. odrodzenia o dł. 810m i szer. 6,0m do granicy opracowania robót wod-kan. oraz odbudowa istniejącego chodnika z betonowej kostki brukowej. Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ulicy oraz rzędnych wjazdów bramowych i rzędnych wysokościowych terenu.

Konstrukcję jezdni przyjęto wg Katalogu Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych GDDP Warszawa 1997r. przy założeniu kategorii ruchu KR2, obciążeniu dopuszczalnym 100kN na oś i grupy nośności w podłożu G3. Przyjęto 2-warstwową nawierzchnię z betonu asfaltowego składającą się z warstwy ścieralnej grubości 5,0cm, warstwy wiążącej grubości 7,0cm. Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20cm na warstwie mrozochronnej, wzmacniającej podłoże z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego 0,63mm stabilizowanego mechanicznie i warstwie filtracyjnej z piasku grubości 15cm. Kruszywo dla warstwy filtracyjnej winno odpowiadać następującym wymaganiom:

- wodoprzepuszczalność $K > 8 \text{ m/dobę}$
- zagęszczalności: uzyskanie wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1$, modułu wtórnego odkształcenia $E_2 \geq 120 \text{ MPa}$
- szczelności $d_{15}/d_{85} \leq 5$

gdzie:

d_{15} – wymiar sita, przez które przechodzi 15% ziaren warstwy mrozochronnej.

d_{85} – wymiar sita, przez które przechodzi 85% ziaren gruntu podłoża.

Całkowita grubość konstrukcji wynosi 62,0cm co spełnia warunki dla grubości konstrukcji nawierzchni i ulepszonego podłoża ze względu na mrozoodporność. Dla KR2 i G3 wymagana grubość $h_2 = 0,55 \times 1,0 \text{ m} = 0,55 \text{ m} \leq 0,62 \text{ m}$.

Istniejący chodnik z betonowej kostki brukowej w miejscach rozbiórki pod przyłącza oraz z uwagi na przebudowę krawężnika będzie odtworzony.

Konstrukcja chodnika w miejscach odtworzenia składać się będzie z kostki kamienno-betonowej grubości 8,0cm na podsypce cementowo-piaskowej 1: 4, podbudowie z kruszywa łamanego i warstwie mrozoodpornej z kruszywa naturalnego lub łupka przepalonego stabilizowanego mechanicznie.

Odwodnienie jezdni i chodników ściekami przykrawężnikowymi do istn. studzienek ściekowych, po wykonaniu regulacji wysokości wpustów. przewiduje się uzupełnienie istn. układu odwodnienia ulicy o 4 nowe, dodatkowe studzienki ściekowe. Kraty na wpustach studzienek ulicznych winny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym zdejmowaniem.. Odprowadzenie wody ze studzienek ściekowych przykanalikami do proj. kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania. Odwodnienie wgłębne sączkami żwirowymi z rurkami włączeniem do studzienek ściekowych.

ul. Drzewna

Opracowanie obejmuje odbudowę jezdni i chodników oraz zjazdów bramowych do posesji wraz odwodnieniem powierzchniowym.

opracowanie obejmuje przebudowę nawierzchni na obydwu odcinkach na długości całkowitej równej 559,0m od punktu L' do P wraz z chodnikami, dojazdami do bram posesji i odwodnieniem powierzchniowym. Odcinek pierwszy od L' do ul. Jedności równy 304m oraz odcinek drugi pomiędzy ul. Jedności i Pokoju o długości 245,35m. Szerokość jezdni dla odcinka I-go-4,5m; dla odcinka II-go-5,0m. Spadek poprzeczny daszkowy, jezdni ograniczona krawężnikami wystającymi na wysokość 10,0cm. Chodnik istniejący o nawierzchni bitumicznej oraz betonowych płyt chodnikowych przewidziany jest do rozbiórki i przebudowy na konstrukcje o naw. z betonowej kostki brukowej o szer. 1,50m

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ulicy oraz rzędnych wjazdów do posesji.

Konstrukcję jezdni przyjęto przy założeniu kategorii ruchu kR1 i grupy nośności w podłożu G2 na podst. załącznika nr 5 do Rozporządzenia MTiGM nr 430 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przyjęto 2-warstwowa nawierzchnię z betonu asfaltowego, składająca się z warstwy ścieralnej grubości 4,0cm i wiążącej 4,0cm na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20,0cm i warstwie odcinającej z pospółki o grubości 12,0cm. Całkowita grubość konstrukcji wynosi 40,0cm co spełnia warunki dla grubości w konstrukcji w nawierzchni ze względu na mrozoodporność. Dla KR1 i G2 wymagana grubość $h_2=0,40 \times 1,0m=0,40m$.

Odwodnienie jezdni i chodników dla ul. Drzewnej pomiędzy ul. Pokoju i ul. Jedności – ściekami przykrawężnikowymi do proj. studzienek ściekowych typowych Ø500 z osadnikiem pojedynczym i wpustem żeliwnym przejazdowym typu ciężkiego wg KPED ark. 02.13. Odprowadzenie wody ze studzienek ściekowych przykanalikami do proj. kanalizacji deszczowej wg odrębnego opracowania. Odcinek zachodni z uwagi na brak możliwości zabudowy kanalizacji deszczowej w wąskim pasie drogowym, odwadniany będzie do 2 proj. studzienek ściekowych zlokalizowanych w strefie wlotu do ul. Jedności oraz do 2 proj. studzienek ściekowych zlokalizowanych przy ślepym zakończeniu ulicy od strony zachodniej. Odprowadzenie wody na zakończeniu ulicy od strony zachodniej do proj. studni chłonnej. Kraty na wpustach studzienek ulicznych winny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym zdejmowaniem.

ul. Krótka

Zakres opracowania obejmuje przebudowę konstrukcji jezdni dla ul. krótkiej zlokalizowanej pomiędzy ul. Jedności i ul. Pokoju dł. 252,0m wraz z przebudową istn. chodnika z płytek betonowych o szer. 1,0m; dojazdów do bram posesji wraz z odwodnieniem powierzchniowym. Szerokość projektowanej jezdni 3,0m, spadek poprzeczny jednostronny. Krawężniki po obydwu stronach jezdni-ograniczenie jezdni przy chodniku krawężnikiem ulicznym, typowym o wym. 30x15cm wystającym na wysokość 12,0cm. Krawężnik po stronie przeciwnej oddzielający jezdnie od umocnionego żużlem pobocza –najazdowy o wym. 22,0x15,0cm wyniesiony na wysokość 5,0cm dla umożliwienia ewentualnego wymijania się pojazdów. Załamania osi jezdni wyokrąglone łukami poziomymi R=50m i R=60m. Odcinek jezdni na wlocie do ul. Pokoju rozszerzony do 6,0m a chodnik do 2,0m. W rozwiązaniu organizacji ruchu zaleca się wprowadzenie na ul. Krótkiej ruchu jednokierunkowego.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ulicy oraz rzędnych wjazdów do posesji.

Konstrukcję jezdni przyjęto przy założeniu kategorii ruchu kR1 i grupy nośności w podłożu G2 na podst. załącznika nr 5 do Rozporządzenia MTiGM nr 430 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przyjęto 2-warstwowa nawierzchnię z betonu asfaltowego, składająca się z warstwy ścieralnej grubości 4,0cm i wiążącej 4,0cm na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20,0cm i warstwie odcinającej z pospółki o grubości 12,0cm. Całkowita grubość konstrukcji wynosi 40,0cm co spełnia warunki dla grubości w konstrukcji w nawierzchni ze względu na mrozoodporność. Dla KR1 i G2 wymagana grubość $h_2=0,40 \times 1,0m=0,40m$.

Ze względu na brak możliwości zabudowy kanalizacji deszczowej w wąskim pasie drogowym, wody deszczowe sprowadzone będą ściekiem przykrawężnikowym do trzech proj. studzienek ściekowych zlokalizowanych przy wlocie do ul. Pokoju. Odprowadzenie wody ze studzienek do proj. kanalizacji deszczowej w ul. Pokoju. Typ studzienek KPED ark. 02.13. Kraty na wpustach studzienek ulicznych winny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym zdejmowaniem.

ul. Ogrodowa

Zakres opracowania obejmuje przebudowę konstrukcji jezdni dla ul. ogrodowej zlokalizowanej pomiędzy ul. Jedności i ul. Pokoju o dł. 228,50m; dojazdów do bram posesji oraz odwodnienie powierzchniowe. Z uwagi na ograniczoną do min. szer. pasa w liniach rozgraniczających dla ul. ogrodowej – 3,0m pomiędzy ogrodzeniami istn. posesji przyjęto przekrój charakterystyczny dla tego typu dojazdu-pieszozjedni oraz rozwiązanie odpowiedniego odwodnienia. Szer. pasa pieszozjezdnego o nawierzchni z kostki brukowej betonowej ustalono na 2,20m ze spadkiem w kierunku wykształconego w nawierzchni ścieku

zlokalizowanego w osi przekroju. krawędzie pasa ograniczone będą krawężnikiem najazdowym 22,0x15,0cm wystającym na wys. 5cm pobocza zajmujące przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a ogrodzeniem umocnione będą żuzłem, mogą być wykorzystane przy ewentualnym wymijaniu stojącego pojazdu. W rozwiązaniu organizacji ruchu zaleca się wprowadzenie na ul. ogrodowej ruchu jednokierunkowego.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ulicy oraz rzędnych wjazdów do posesji.

Dla ul. Ogrodowej przyjęto przekrój poprzeczny i konstrukcję nawierzchni charakterystyczną dla ciągu pieszojezdnego ze względu na wąski pas terenu pomiędzy ogrodzeniami własności, uniemożliwiający zastosowanie jakiegokolwiek przekroju drogowego. Nawierzchnię stanowi betonowa kostka brukowa grubości 8,0cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 3,0cm; podbudowie z kruszyw łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20cm i warstwie odcinającej z pospółki o grubości 10cm. Całkowita grubość konstrukcji wynosi 41cm co spełnia warunki dla grubości konstrukcji nawierzchni ze względu na mrozoodporność. Dla kR1 i G2 wymagana grubość $h_2=0,40 \times 1,0m=0,40m$.

Wody deszczowe sprowadzone będą ściekiem wykształconym w osi ciągu pieszojezdnego do proj. studzienki przy wlocie do ul. pokoju skąd woda odprowadzona będzie do proj. kanalizacji deszczowej w ul. Pokoju. Typ studzienek KPED ark. 02.13. Kraty na wpustach studzienek ulicznych winny być wyposażone w urządzenia zabezpieczające przed nieuprawnionym zdejmowaniem.

ul. Jedności-boczna

Zakres opracowania obejmuje przebudowę konstrukcji jezdni dla odcinka ulicy dojazdowej, obsługującej zabudowę jednorodzinna po zachodniej stronie ul. Jedności o dł. 261m; dojazdów do bram posesji oraz odwodnienie powierzchniowe pasa drogowego. Z uwagi na ograniczoną szerokość pasa drogi w liniach rozgraniczających przyjęto przekrój jezdni o szer. 3,0m bez chodników. Spadek poprzeczny jezdni daszkowy z ograniczeniem po obydwu stronach krawężnikiem najazdowym 22x15cm wystającym na wysokość 5,0cm. Pobocza zajmujące przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a ogrodzeniem-umocnione żuzłem mogą być wykorzystane przy ewentualnym wymijaniu się pojazdów z uwagi na brak możliwości lokalizacji mijanki przy zachowaniu ruchu 2-kierunkowego na drodze bez przejazdu.

Profile podłużne dostosowane zostały wysokościowo do niwelety istn. ulicy oraz rzędnych wjazdów do posesji.

Konstrukcję jezdni przyjęto przy założeniu kategorii ruchu kR1 i grupy nośności w podłożu G2 na podst. załącznika nr 5 do Rozporządzenia MTiGM nr 430 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przyjęto 2-warstwowa nawierzchnię z betonu asfaltowego, składająca się z warstwy ścieralnej grubości 4,0cm i wiążącej 4,0cm na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20,0cm i warstwie odcinającej z pospółki o grubości 12,0cm. Całkowita grubość konstrukcji wynosi 40,0cm co spełnia warunki dla grubości w konstrukcji w nawierzchni ze względu na mrozoodporność. Dla KR1 i G2 wymagana grubość $h_2=0,40 \times 1,0m=0,40m$.

Analogicznie jak na zachodnim odcinku ul. Drzewnej wody deszczowe sprowadzone będą ściekami przykrawężnikowymi do dwu proj. studzienek ściekowych na wlocie w ul. Jedności z odprowadzeniem do istn. kanalizacji deszczowej w ul. Jedności oraz dwu proj. studzienek na ślepym zakończeniu ulicy od strony zachodniej z odprowadzeniem do proj.. studni chłonnej. Typ studzienek KPED ark. 02.13. Kraty ściekowe na wpustach studzienek ulicznych winny być wyposażone w urządzenie zabezpieczające przed nieuprawnionym zdejmowaniem.

Zadanie nr 19 „ Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej Dz. Grodziec Etap II – ul. Piaskowa”.

W ramach robót wchodzących w zakres niniejszego zadania przewidziano:

- rozebranie istniejącej jezdni z betonu asfaltowego, podbudowy i budowę nowej jezdni z betonu asfaltowego,
- uporządkowanie ciągów pieszych oraz wjazdów do posesji poprzez rozebranie istniejących i budowę nowych,
- budowę nowego chodnika łączącego ul. piaskową z ul. Różyckiego.

Zgodnie z opracowanym projektem wykonawczym Pt: „Modernizacja nawierzchni ul. Piaskowej” opracowanym przez firmę A&A Projekt mgr inż. Anna Surowiec z Czeladzi w miesiącu czerwcu 2006r. należy zrealizować następujące asortymentu robót:

- roboty rozbiórkowe tj. rozbiórka istniejących krawężników i obrzeży betonowych, rozbiórka jezdni z betonu asfaltowego oraz podbudowy, rozbiórka urządzonych wjazdów i chodników przy parcelach;
- roboty nawierzchniowe:

Roboty pomiarowe, wykonanie koryta pod jezdnię (na gł. 30cm) i ławy pod krawężniki z oporem, rowków pod obrzeża betonowe, chodniki i zjazdy (na gł. 26cm), ułożenie ław betonowych, dla jezdni: warstwy odcinającej z piasku średnioziarnistego grubości 10cm, podbudowy dolnej z kruszywa łamanego grubości 12cm, podbudowy górnej z kruszywa łamanego grubości 8cm, ustabilizowanie mechaniczne podbudowy, ułożenie podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego grubości 7cm, skropienie asfaltem, warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 4cm; dla zjazdów i chodników: ułożenie podbudowy z kruszywa łamanego grubości 15cm, podsypki piaskowej grubości 3cm i kostki brukowej grubości 8cm (na zjazdach: koloru czerwonego , na chodnikach: koloru szarego).

Zadanie nr 21 „Budowa kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wymiana wodociągu, odtworzenie nawierzchni w ul. Długiej”.

W związku z projektowaną przebudową uzbrojenia podziemnego oraz ze złym stanem technicznym nawierzchni w ul. Długiej (deformacje nawierzchni w profilu podłużnym jaki i poprzecznym) zachodzi potrzeba przebudowy nawierzchni jezdni i chodników.

W ramach robót wchodzących w zakres niniejszego zadania przewidziano:

- rozebranie nawierzchni betonowych,
- rozebranie nawierzchni bitumicznych,
- frezowanie nawierzchni asfaltowych,
- rozebranie nawierzchni i podbudowy z kruszywa.

Ponadto należy uwzględnić takie roboty jak:

- rozścielanie humusu
- plantowanie
- wykonanie trawników.

Projektowany układ komunikacyjny został powiązany sytuacyjnie i wysokościowo z układem istniejącym. szerokość projektowanej jezdni waha się od 6,0m do 6,50m natomiast chodników wynosi 2,0m.

Konstrukcję nawierzchni jezdni stanowią następujące warstwy:

- warstwa odcinająca – piasek średnioziarnisty gr. 15cm
- podbudowa pomocnicza z tłuczni kamiennego gr. 20cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7,0cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 6,0cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5,0cm

Konstrukcje nawierzchni chodników i zjazdów stanowią następujące warstwy:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej podwójne „T” gr. 8,00cm posadowiona na podsypce cementowo- piaskowej 1:4 gr. 3,0cm.
- podbudowa zasadnicza z tłuczni kamiennego gr. 20cm

Konstrukcja nawierzchni parkingów stanowią następujące warstwy:

- podbudowa warstwa dolna z tłuczni gr. 20cm
- podbudowa warstwa górna z tłuczni gr. 8cm
- podsypka cementowo- piaskowa 1:4 gr. 3,0cm

- kostka betonowa podwójne „T” gr. 8cm

Konstrukcja nawierzchni placu manewrowego stanowią następujące:

- warstwa odcinająca piasek średnioziarnisty gr. 15cm
- podbudowa zasadnicza tłuczeń kamienny gr. 20cm.
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3,0cm
- warstwa ścieralna kostka betonowa podwójne „T” gr. 8cm.

Projektowana konstrukcja odpowiada nawierzchni zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. i odpowiada konstrukcji KR3- obciążenia ruchem.

Szczegóły wg. projektu budowlano-wykonawczego Pt: „Przebudowa jezdni i chodników ulicy Długiej w Będzinie” opracowanego przez Pracownię Projektowo-Usługową SAN PROJEKT Anna Uziębło z Siemianowic Śląskich w miesiącu XII 2005r.

Wody powierzchniowe z nawierzchni parkingów zostaną odprowadzone do istniejących wodowpustów ulicznych za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych.

Powierzchnia ul. Długiej:

- powierzchnia jezdni: 6214,37m²
- powierzchnia chodników: 1857,70m²
- powierzchnia zjazdów: 904,18m²
- powierzchnia terenów zielonych: 2489,80m²
- powierzchnia parkingu: 48,60m²
- powierzchnia placu manewrowego: 70,92m².

Zadanie nr 22 „Zrzut scieków z Osiedla Syberka do kolektorów w ul. Małobądzkiej w Będzinie”.

W związku z planowanymi robotami kanalizacyjnymi nawierzchnia ulicy Piłsudskiego, chodniki oraz tereny zielone wymagają odtworzenia. Odtworzenie nawierzchni jezdni i chodników ulicy Piłsudskiego będzie polegało na rozebraniu istniejącej nawierzchni i wybudowaniu nowej.

Konstrukcja nawierzchni jezdni w ul. Piłsudskiego stanowią następujące warstwy:

- warstwa odcinajaco-filtrująca z piasku średnioziarnistego gr. 15cm
- podbudowa pomocnicza z tłucznia kamiennego gr. 20cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 15cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 8cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5cm

Szerokość pasa ruchu przeznaczonego do odtworzenia wynosi od 4,50m do 5,40m. Powyższa konstrukcja nawierzchni odpowiada ulicy o kategorii KR5 zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Konstrukcję nawierzchni chodników stanowią następujące warstwy:

- warstwa odsączająca z piasku gr. 15cm
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 20cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3cm
- kostka betonowa podwójne „T” gr. 8cm

Wody powierzchniowe z nawierzchni jezdni i chodników zostaną odprowadzone do projektowanych wpustów ulicznych za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie projektowe.

Powierzchnie ul. Piłsudskiego:

- ❖ powierzchnia jezdni: 4551,77m²
- ❖ powierzchnia chodnika: 576,02m²

❖ powierzchnia terenów zielonych: 822,32m².

Projekt organizacji ruchu na czas prowadzonych robót związanych z budową sieci kanalizacji sanitarnej, deszczowej w ul. Piłsudskiego zakłada realizację robót drogowych odcinkami o maksymalnej długości 50m w dziewięciu zasadniczych etapach realizacyjnych.

Etap 1

Roboty drogowe prowadzone w poboczu i chodniku na odcinku DK 86 do ul. Chmielewskiego.

Etap 2

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Chmielewskiego przy włączeniu z ruchu zachodniej jezdni wlotu ul. Chmielewskiego. ruch kołowy prowadzony będzie dwukierunkowo wschodnim wlotem ul. Chmielewskiego.

Etap 3

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Chmielewskiego przy wyłączeniu z ruchu wschodniej jezdni wlotu ul. Chmielewskiego. Ruch kołowy prowadzony dwukierunkowo zachodnim wlotem ul. Chmielewskiego.

Etap 4

Roboty drogowe prowadzone w jezdni ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Chmielewskiego do ul. I Armii wojska polskiego.

Etap 5

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Armii Wojska Polskiego przy wyłączeniu z ruchu zachodniej jezdni wlotu z ul. Chmielewskiego do ul. Piłsudskiego. Ruch kołowy prowadzony dwukierunkowo jezdnią docelowo służącą dla relacji z ul. Piłsudskiego do ul. Armii Wojska Polskiego.

Etap 6

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Armii Wojska Polskiego przy włączeniu z ruchu zachodniej jezdni wlotu z ul. Piłsudskiego do ul. Armii Wojska polskiego. ruch kołowy prowadzony wschodnią jezdnią wlotu z ul. Piłsudskiego do ul. Armii Wojska Polskiego.

Etap 7

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Armii Wojska Polskiego przy włączeniu z ruchu wschodniej jezdni wlotu z ul. Piłsudskiego do ul. Armii Wojska Polskiego. Ruch kołowy prowadzony dwukierunkowo wschodnim pasem jezdni.

Etap 8

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Kruczkowskiego przy włączeniu z ruchu zachodniego pasa jezdni ul. Kruczkowskiego. Ruch kołowy prowadzony dwukierunkowo wschodnim pasem jezdni.

Etap 9

Roboty drogowe prowadzone w rejonie skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Kruczkowskiego przy włączeniu z ruchu wschodniego pasa jezdni ul. Kruczkowskiego. Ruch kołowy prowadzony dwukierunkowo zachodnim pasem jezdni.

Szczegóły wg Projektu czasowej organizacji ruchu drogowego opracowanego przez Pracownię Projektowo-Usługową SAN PROJEKT Anna Uziębło z Siemianowic Śląskich w miesiącu IV 2006r. i zatwierdzonego przez Powiatowy Zarząd Dróg w Będzinie z/s w Rogoźniku.

5.3.8 Kolizje z uzbrojeniem

Nie dotyczy.

5.3.9 Obiekty na sieci

Nie dotyczy.

5.3.10 Przejścia pod drogami i przeszkodami terenowymi

Nie dotyczy.

5.3.11 Przejścia przez przegrody budowlane

Nie dotyczy

5.3.12 Obsypka i zasypka przewodów

Ujęto w ST – 01 Przygotowanie i zagospodarowanie terenu. Roboty ziemne.

5.3.13 Oznakowanie trasy

Oś nowej projektowanej jezdni powinna być wyznaczona w terenie przy pomocy dostatecznie mocnych pali lub rur, a oś jezdni istniejącej - przy pomocy stalowych trzpieni. Trwałego wyznaczenia wymagają: początek i koniec projektowanego odcinka obu jezdni. Zagęszczenie punktów osi na prostej - co 50 m. Należy wyznaczyć wierzchołki i punkty główne osi.

Punkty osiowe należy utrzymywać w miarę postępu robót zwiększając rygory dokładności wytyczenia następująco:

- dla korpusu drogowego (roboty ziemne) +/-10cm
- dla usytuowania jezdni +/-1cm

Rzędne wysokościowe wyznacza się z dokładnością do 1cm.

Usunięcie pali z osi budowli może nastąpić tytko wówczas, gdy zastąpi się je odpowiednimi palami po obu stronach osi, wbitymi poza granicami robót w sposób trwały i jednoznaczny.

W zakres robót pomiarowych wchodzi również roboty związane z wyznaczeniem konturów nasypów i wykopów oraz obiektów inżynierskich.

Wyznaczenie konturów nasypów i wykopów.

Polegają one na oznaczeniu krawędzi podstawy nasypu lub krawędzi wykopu za pomocą widocznych palików, skarpowników lub wiech (w przypadku nasypów o wysokości ponad 1m, a w przypadku wykopów do gł. 1m) w odstępach nie większych niż co 50m.

Wyznaczenie punktów wysokościowych.

Punkty wysokościowe (repery robocze) należy wyznaczyć wzdłuż trasy w odstępach co około 250m. Punkty wysokościowe należy umieszczać poza granicami projektowanej budowli w miejscach dostępnych, nieulegających zniszczeniu z dokładnością do 0,5cm. Punkty te należy zakładać na obiektach istniejących lub nowo założonych punktach wysokościowych (słupki betonowe z bolcem).

5.3.14 Odtworzenie nawierzchni dróg

Odtworzenia dróg dokonać zgodnie z punktami 5.3.1÷ 5.3.13 niniejszej specyfikacji.

6 KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT

6.1 Wymagania ogólne

Ogólne zasady kontroli jakości robót podano w ST-00 „Wymagania ogólne”

6.2 Wymagania szczegółowe

6.2.1 Materiały

Badanie materiałów użytych do wykonania robót następuje poprzez porównanie cech materiałów z wymogami rysunków i odpowiednich aprobat i norm materiałowych zamieszczonych w punkcie 10 ST. Badanie materiałów przeprowadzić na podstawie atestów producentów, porównania ich cech z normami przedmiotowymi, oględziny zewnętrzne.

6.2.2 Kontrola jakości wykonanych robót

Wykonawca jest zobowiązany do stałej i systematycznej kontroli prowadzonych robót w zakresie i z częstotliwością określoną w niniejszej specyfikacji i zaakceptowaną przez Inżyniera. Do Wykonawcy należy również przeprowadzenie prób i badań stanowiących podstawę odbiorów Robót.

Wyznaczanie trasy i punktów wysokościowych - kontroli podlega dokładność wykonanych prac pomiarowych.

Rozbiórka elementów dróg i ulic - kontrola jakości robót polega na wizualnej ocenie kompletności wykonanych robót rozbiórkowych oraz wywozu gruzu z miejsca budowy, jak również sprawdzeniu stopnia uszkodzenia elementów przewidzianych do powtórnego wykorzystania.

Podbudowa - zagęszczenie należy kontrolować na podstawie próby Proctora zgodnie z PN-88/B-04481. Wskaźnik zagęszczenia należy sprawdzić przynajmniej w dwóch punktach wybranych losowo na każdej działce roboczej, lecz nie rzadziej niż w jednym punkcie na 300m².

Wykonania koryta:

- nierówność, łąką 4-metrową, co 20m w kierunku podłużnym,
- spadki poprzeczne, przy pomocy łąty i poziomicy nie rzadziej niż co 50m,
- głębokość koryta i rzędne dna, na krawędziach koryta nie rzadziej niż co 50m,
- usytuowanie krawędzi, nie rzadziej niż co 50m
- szerokość, nie rzadziej niż co 50m.

Podłoże - kontrola jakości wykonania polega na sprawdzeniu zgodności wykonanej warstwy z wymaganiami podanymi w odpowiedniej Specyfikacji Technicznej. Przygotowanie kruszywa łamanego polega na wymieszaniu w taki sposób, aby uzyskać ciągłość uziarnienia i zbliżenie do wilgotności optymalnej. Z uwagi na specyfikę obszaru odtwarzania warstw nawierzchni kontrolę zagęszczenia i nośności podbudowy stabilizowanej mechanicznie należy przeprowadzić co najmniej 2 razy przy granicy wykopu na każdym odcinku jezdni objętej odtwarzaniem.

Kontrola grubości poszczególnych warstw podbudowy polega na bezpośrednim pomiarze w końcowej fazie zagęszczenia, co najmniej w dwóch miejscach na każdej dziennej działce roboczej.

Podbudowa z mieszanek mineralno - bitumicznych

Za jakość materiałów odpowiedzialny jest Wykonawca, który na swój koszt prowadzi kontrolę jakościową dostaw. Wyniki badań kontrolnych asfaltu, wypełniacza oraz kruszyw przeznaczonych do produkcji betonu asfaltowego Wykonawca przedstawi Inżynierowi w celu akceptacji przed przystąpieniem do robót.

W czasie układania nawierzchni należy kontrolować: grubość i jednorodność układanej warstwy - kontrola ciągła temperaturę zagęszczonej mieszanki - kontrola ciągła prawidłowość przebiegu procesu wałowania - kontrola ciągła.

Badania i pomiary wykonanej warstwy podbudowy: zagęszczenie, pomiar grubości warstwy, równość podłużna, równość poprzeczna, sprawdzenie spadków poprzecznych, szerokość, zawartość wolnej przestrzeni w warstwie sprawdzenie rzędnych niwelety, wygląd nawierzchni - powinien być jednorodny, bez spękań i wyruszeń.

Częstotliwość badań: szerokość warstwy zgodnie z Dokumentacją Projektową, równość podłużna warstwy co 20m planografem lub łąką, równość poprzeczna warstwy co 50m, spadek poprzeczny warstwy - rzędne wysokościowe wg dokumentacji, złącza podłużne i poprzeczne - cała długość złącza, brzeg i obramowanie warstwy - cała powierzchnia, wygląd warstwy - cała powierzchnia, zagęszczenie warstwy-cała powierzchnia.

Nawierzchnia z betonu asfaltowego

Badania w czasie dostaw materiałów:

Za jakość materiałów odpowiedzialny jest Wykonawca, który na swój koszt prowadzi kontrolę jakościową dostaw. Wyniki badań kontrolnych asfaltu, wypełniacza oraz kruszyw przeznaczonych do produkcji betonu asfaltowego. Wykonawca przedstawi Inżynierowi w celu akceptacji przed przystąpieniem do robót.

Badania w czasie układania nawierzchni:

W czasie układania nawierzchni należy kontrolować: grubość i jednorodność układanej warstwy - kontrola ciągła, temperaturę zagęszczonej mieszanki - kontrola ciągła, prawidłowość przebiegu procesu wałowania - kontrola ciągła.

Temperaturę mieszanki należy badać w sposób ciągły począwszy od chwili załadowania do układarki, po jej rozłożeniu i w czasie wałowania. Wyniki pomiarów powinny zostać zapisane w specjalnym zeszycie z podaniem lokalizacji i etapu robót. W czasie układania nawierzchni należy kontrolować sposób wykonywania złączy podłużnych i poprzecznych, które nie mogą powodować nierówności, powinny być ściśle związane i jednorodne z nawierzchnią.

Badania i pomiary wykonanej warstwy wiążącej:

Badania i pomiary warstwy należy rozpocząć następnego dnia po jej wbudowaniu. Badania i pomiary prowadzi Wykonawca z udziałem Inżyniera.

Wymagania jakościowe dla wykonanej warstwy ścieralnej.

Wygląd nawierzchni - powinien być jednorodny, bez spękań, wykruszeń i plam. Nierówności podłużne i poprzeczne nie powinny być większe niż 9mm dla drogi kl. G i Z wg. PN-S-96025:2000.

Zagęszczenie warstwy:

Wykonawca zobowiązany jest do badania zagęszczenia wykonanej warstwy nawierzchni. Wykonuje się to poprzez wycięcie próbki gotowej nawierzchni po jej zagęszczeniu i ostygnięciu. Wycięcie próbki powinno nastąpić w godzinach porannych, kiedy nawierzchnia nie jest jeszcze nagrzana. Do wycięcia próbek powinno się używać mechanicznej wiertnicy, która wycina cylindryczne próbki w stanie nienaruszonym. Należy pobrać losowo min. dwie próbki przy dziennej działce długości do 500m i cztery próbki przy działce dłuższej. Wskaźnik zagęszczenia oblicza się przez porównanie gęstości pozornej próbki wyciętej z nawierzchni do gęstości pozornej średniej wzorcowej próbki zagęszczonej wg metody Marshalla i wyraża się w procentach. Do oceny zagęszczenia odcinka przyjmuje się średnią z dwóch próbek. Dopuszcza się i inne metody badań zagęszczenia po akceptacji ich przez Inżyniera.

Zawartość wolnej przestrzeni:

Kontrolę zawartości wolnej przestrzeni należy przeprowadzić oznaczając gęstość strukturalną i objętościową.

Grubość warstwy:

Kontrolę przeprowadza się na próbkach wyciętych do badania zagęszczenia i wolnej przestrzeni.

Równość nawierzchni:

Pomiar nierówności w kierunku podłużnym należy przeprowadzić planografem w sposób ciągły (jednokrotny przejazd). Pomiaru nierówności w kierunku poprzecznym dokonuje się łąką o długości 4m w odstępach co 100m.

Pomiar szerokości warstw nawierzchni:

Sprawdzenia szerokości warstwy dokonuje się przez pomiar bezpośredni taśmą mierniczą, co 100m prostopadle do osi dróg.

Sprawdzenie nasiąkliwości:

Sprawdzenie nasiąkliwości należy wykonać na próbkach wyciętych z nawierzchni co najmniej po jednej próbce na 1 km, zgodnie z PN-67/S-04001.

Sprawdzenie rzędnych niwelety warstw nawierzchni:

Rzędne niwelety warstw nawierzchni powinny odpowiadać rzędnym podanym w projekcie. Dopuszczalna tolerancja wynosi 10mm. Sprawdzenie rzędnych niwelety warstw nawierzchni należy wykonać za pomocą niwelatora na odcinkach ustalonych przez Inżyniera, na długościach nie mniejszych niż 0,1 długości odbieranego odcinka.

Kontrola stanu zewnętrznego nawierzchni:

Sprawdzenie wyglądu warstwy nawierzchni należy wykonać przez bezpośrednie oględziny całej powierzchni. Wygląd warstwy powinien być jednorodny, bez spękań wykruszeń i plam. Sprawdzić należy szczelność w miejscach połączeń z krawężnikami, ściekiem.

Krawężniki betonowe i chodniki:

Należy sprawdzić: zgodność wbudowanych materiałów z wymaganiami zawartymi w ST na podstawie atestów producenta i badań kontrolnych, wysokościowe ułożenie elementu na podstawie przedstawionej przez Wykonawcę niwelacji powykonawczej, stopień równości, wypełnienie spoin.

Oznakowanie pionowe:

W czasie wykonania znaków pionowych i barier należy sprawdzać: zgodność wykonania znaków pionowych zgodnie z Dokumentacją Projektową (lokalizacja znaków), poprawność zamocowania znaków, (na czas organizacji ruchu).

Oznakowanie poziome:

Powierzchnia jezdni przed wykonaniem znakowania poziomego musi być całkowicie czysta i sucha.

Widzialność w dzień:

Widzialność oznakowania w dzień jest określona współczynnikiem luminancji i barwą oznakowania. Do określenia odbicia światła dziennego lub odbicia oświetlenia drogi od oznakowania stosuje się współczynnik luminancji w świetle rozproszonym $Q = L/E$, gdzie:

Q - współczynnik luminancji w świetle rozproszonym, $\text{mcd m}^{-2} \text{lx}^{-1}$,

L - luminancja pola w świetle rozproszonym, mcd/m^2 ,

E - oświetlenie płaszczyzny pola, lx.

Pomiary luminancji w świetle rozproszonym wykonuje się w praktyce miernikiem luminancji. Wartość współczynnika Q powinna wynosić dla oznakowania świeżego, barwy:

- białej na nawierzchni asfaltowej, co najmniej $130 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$
- białej na nawierzchni betonowej, co najmniej $160 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$

Pomiar współczynnika luminancji w świetle rozproszonym może być zastąpiony pomiarem współczynnika luminancji β , wg POD-97.

Wartość współczynnika β powinna wynosić dla oznakowania świeżego, barwy białej, co najmniej 0,60.

Wartość współczynnika β powinna wynosić dla oznakowania używanego barwy białej, po 12 miesiącach używalności, co najmniej 0,30.

Barwa oznakowania powinna być określona wg POD-97 przez współrzędne chromatyczności x i y, które dla suchego oznakowania powinny leżeć w obszarze zdefiniowanym przez cztery punkty narożne.

Widzialność w nocy:

Za miarę widzialności w nocy przyjęto powierzchniowy współczynnik odbłasku r_l , określany wg POD-97.

Wartość współczynnika r_l powinna wynosić dla oznakowania świeżego w stanie suchym, barwy białej, co najmniej $300 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$, Wartość współczynnika r_l powinna wynosić dla oznakowania używanego:

- a) cienko i grubowarstwowego barwy białej, po 12 miesiącach eksploatacji, co najmniej $100 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$
- b) folii dla oznakowań trwałych i długotrwałych (białych), co najmniej $300 \text{ mcd m}^{-2} \text{ lx}^{-1}$.

Szorstkość oznakowania:

Miarą szorstkości oznakowania jest wartość wskaźnika szorstkości SRT (Skid Resistance Tester) mierzona wahadłem angielskim, wg POD-97

Wartość SRT symuluje warunki, w których pojazd wyposażony w typowe opony hamuje z blokadą kół przy prędkości 50km/h na mokrej nawierzchni.

Wymaga się, aby wartość wskaźnika szorstkości SRT wynosiła na oznakowaniu:

- świeżym, co najmniej 50 jednostek SRT,
- używanym, w ciągu całego okresu użytkowania, co najmniej 45 jednostek SRT.

Dla punktowych elementów odblaskowych badań szorstkości nie wykonuje się.

Trwałość oznakowania:

Trwałość oznakowania oceniana jako stopień zużycia w 10-stopniowej skali na zasadzie porównania z wzorcami, wg POD-97, powinna wynosić po 12-miesięcznym okresie eksploatacji oznakowania wykonanego:

- farbami wodorozcieńczalnymi, co najmniej 5,
- pozostałymi materiałami, co najmniej 6.

Czas schnięcia oznakowania (wzgl. czas przejeźdności oznakowania):

Za czas schnięcia oznakowania przyjmuje się czas upływający między wykonaniem oznakowania a jego oddaniem do ruchu. Czas schnięcia oznakowania nie powinien przekraczać czasu gwarantowanego przez producenta, z tym że nie może przekraczać 2 godzin.

Grubość oznakowania:

Grubość oznakowania, tj. podwyższenie ponad górną powierzchnię nawierzchni, powinna wynosić dla oznakowania cienkowarstwowego (grubość na mokro bez kulek szklanych), co najwyżej 800 μm . Wymagania te nie obowiązują, jeśli nawierzchnia pod znakowaniem jest wyfrezowana.

Badania wykonania znakowania poziomego z materiału cienkowarstwowego:

Wykonawca wykonując znakowanie poziome z materiału cienko- lub grubowarstwowego przeprowadza przed rozpoczęciem każdej pracy oraz w czasie jej wykonywania, co najmniej raz dziennie, lub zgodnie z ustaleniem ST, następujące badania:

a) przed rozpoczęciem pracy:

- sprawdzenie oznakowania opakowań,
- wizualną ocenę stanu materiału, w zakresie jego jednorodności i widocznych wad,
- pomiar wilgotności względnej powietrza,
- pomiar temperatury powietrza i nawierzchni,
- badanie lepkości farby (cienkowarstwowej), wg POD-97,

b) w czasie wykonywania pracy:

- pomiar grubości warstwy oznakowania,
- pomiar czasu schnięcia, wg POD-97,
- wizualną ocenę równomierności rozłożenia kulek szklanych,
- pomiar poziomych wymiarów oznakowania, na zgodność z dokumentacją projektową i „Instrukcją o znakach drogowych poziomych”,
- wizualną ocenę równomierności skropienia (rozłożenia materiału) na całej szerokości linii,
- oznaczenia czasu przejezdności, wg POD-97

7 OBMIAR ROBÓT

7.1 Obmiar robót

Ogólne zasady podano w ST-00 „Wymagania Ogólne”.

7.1.1 Jednostki i zasady obmiaru robót

Obmiar robót będzie określać faktyczny zakres wykonanych robót, zgodnie z dokumentacją projektową i ST, w jednostkach ustalonych w kosztorysie.

Wszystkie urządzenia i sprzęt pomiarowy stosowane do obmiaru robót podlegają akceptacji Inżyniera i muszą posiadać ważne certyfikaty legalizacji.

Jednostkami obmiaru są:

km – wyznaczenie trasy i punktów wysokościowych

Ilość robót określa się jako sumę długości (mierzoną po osi) wszystkich wchodzących w zakres zadania dróg i obiektów.

m – krawężniki

m² – nawierzchnie, podbudowy, koryta, warstwy wiążące, warstwy ścieralne, oznakowania poziome, tereny wyгородzone przez bariery ochronne

Obmiar nie powinien obejmować dodatkowych powierzchni niewykazanych w Dokumentacji Projektowej

z wyjątkiem powierzchni zaakceptowanych przez Inżyniera.

Nadmierna grubość lub nadmierna powierzchnia warstwy w stosunku do Dokumentacji Projektowej wykonana bez pisemnego upoważnienia Inżyniera nie może stanowić podstawy do rozszczeń o dodatkową zapłatę.

szt. – znaki drogowe pionowe, konstrukcje wsporcze.

8 ODBIÓR ROBÓT

8.1 Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu

Badania przy odbiorze robót drogowych zależne są od rodzaju odbioru technicznego robót. Odbiory techniczne robót składają się z odbioru technicznego częściowego dla robót zanikających i odbioru technicznego końcowego po zakończeniu budowy.

Do robót zanikających i ulegających zakryciu zalicza się wykonanie koryta, podbudowy, warstwy wiążącej, podsypki i ławy pod krawężniki.

Roboty uznaje się za wykonane prawidłowo, zgodnie z Dokumentacją Projektową i Specyfikacją Techniczną, jeżeli wszystkie pomiary i badania, z zachowaniem tolerancji dały wyniki pozytywne. W przypadku stwierdzenia usterek, Inżynier ustali zakres i termin wykonania robót poprawkowych na koszt Wykonawcy.

Odbiorowi podlega każda z warstw technologicznych.

Badania polegają na sprawdzeniu:

- technicznych dokumentów kontrolnych,
- równości w przekroju podłużnym i poprzecznym,
- zagęszczenia dodatkowego powierzchni wyprofilowanego koryta.
- szerokości warstwy technologicznej
- grubości warstwy technologicznej
- zagęszczenia i nośności warstwy

- stanu zewnętrznego nawierzchni.
- zgodność profilu podłużnego górnej krawędzi ławy z Dokumentacją Projektową - dopuszczalne odchylenie $\pm 1\text{cm}$ na 100m ławy
- wysokość (grubość) ław oraz szerokość górnych powierzchni ław należy sprawdzić w dwóch dowolnie wybranych punktach na 100m ławy
- równość górnej powierzchni ławy i krawężników sprawdza się przez przyłożenie w dwóch dowolnych punktach, na każde 100m ławy, 3-metrowej ławy brukarskiej. Prześwit pomiędzy górną powierzchnią ławy i przyłożoną łatą nie może przekraczać 1cm.

8.2 Odbiór techniczny częściowy

Badania przy odbiorze technicznym częściowym polegają na:

- zbadaniu podłoża naturalnego przez sprawdzenie nienaruszenia gruntu. W przypadku naruszenia podłoża naturalnego, sposób jego zagęszczenia powinien być uzgodniony z projektantem lub nadzorem,
- zbadaniu podłoża wzmocnionego przez sprawdzenie jego grubości i rodzaju, zgodnie z dokumentacją,
- sprawdzeniu technicznych dokumentów kontrolnych,
- sprawdzeniu równości w przekroju podłużnym i poprzecznym,
- zbadaniu zagęszczenia dodatkowego powierzchni wyprofilowanego koryta.
- sprawdzeniu szerokości warstwy technologicznej
- sprawdzeniu grubości warstwy technologicznej
- sprawdzeniu zagęszczenia i nośności warstwy
- sprawdzeniu stanu zewnętrznego nawierzchni.
- zbadaniu zgodności profilu podłużnego górnej krawędzi ławy z Dokumentacją Projektową dopuszczalne odchylenie $\pm 1\text{cm}$ na 100m ławy
- sprawdzeniu wysokości (grubości) ław oraz szerokości górnych powierzchni ław w dwóch dowolnie wybranych punktach na 100m ławy
- sprawdzeniu równości górnej powierzchni ławy i krawężników przez przyłożenie w dwóch dowolnych punktach, na każde 100m ławy, 3-metrowej ławy brukarskiej. Prześwit pomiędzy górną powierzchnią ławy i przyłożoną łatą nie może przekraczać 1cm.
- sprawdzeniu odchylenia krawężników w planie od linii projektowanej - dopuszcza się $\pm 1\text{cm}$ na 100m krawężnika
- sprawdzeniu odchylenia niwelety górnej płaszczyzny krawężnika od niwelety projektowanej – dopuszcza się $\pm 1\text{cm}$ na 100m krawężnika
- sprawdzeniu dokładności wypełnienia spoin - bada się na każdym 10m ustawionego krawężnika. Spoiny muszą być wypełnione całkowicie na pełną głębokość.

Roboty uznaje się za wykonane prawidłowo, zgodnie z Dokumentacją Projektową i Specyfikacją Techniczną, jeżeli wszystkie pomiary i badania, z zachowaniem tolerancji dały wyniki pozytywne. W przypadku stwierdzenia usterek. Inżynier ustali zakres i termin wykonania robót poprawkowych na koszt Wykonawcy.

Wyniki badań, powinny być wpisane do dziennika budowy, który z inwentaryzacją geodezyjną (dopuszcza się inwentaryzację szkicową) oraz certyfikatami i deklaracjami zgodności z polskimi normami i aprobatami technicznymi, jest przedłożony podczas spisywania protokołu odbioru technicznego - częściowego.

Wymagane jest także dokonanie wpisu do dziennika budowy o wykonaniu odbioru technicznego częściowego. Kierownik budowy jest zobowiązany, przy odbiorze technicznym - częściowym, zgłosić Inwestorowi do odbioru roboty ulegające zakryciu, zapewnić dokonanie prób, zapewnić geodezyjną inwentaryzację, przygotować dokumentację powykonawczą.

8.3 Odbiór techniczny końcowy

Badania przy odbiorze technicznym końcowym polegają na:

- zbadaniu zgodności dokumentacji technicznej ze stanem faktycznym i inwentaryzacją geodezyjną,

Wyniki badań powinny być wpisane do dziennika budowy, który z:

*Projekt "Gospodarka wodno - ściekowa w Będzinie" CCI 2004/PL.16/C/PE/001
„Gospodarka wodno-ściekowa w Będzinie – etap II Zadania nr: 14, 15, 16, 19, 21, 22, 23”.*

- protokołami odbiorów technicznych częściowych
- projektem ze zmianami wprowadzonymi podczas budowy,
- inwentaryzacją geodezyjną,

należy przekazać Inwestorowi.

Konieczne jest dokonanie wpisu do dziennika budowy o wykonaniu odbioru technicznego końcowego.

Teren po budowie przewodu powinien być doprowadzony do pierwotnego stanu.

Kierownik budowy jest zobowiązany, zgodnie z art. 57 ust. 1 p. 2 ustawy Prawo budowlane, przy odbiorze końcowym złożyć oświadczenia:

- wykonaniu robót drogowych zgodnie z dokumentacją projektową i warunkami pozwolenia na budowę,
- doprowadzeniu do należytego stanu i porządku terenu budowy, a także w razie korzystania z ulicy i sąsiadującej z budową nieruchomości.

9 ROZLICZANIE ROBÓT

9.1 Ustalenia ogólne

Ogólne wymagania dotyczące płatności podano w ST-00 „Wymagania ogólne”.

Zgodnie z dokumentacją należy wykonać zakres robót wymieniony w p. 1.2 niniejszej ST. Płatność należy przyjmować zgodnie z obmiarem i ceną jakości robót, w oparciu o wyniki pomiarów.

1.2 Zasady rozliczenia płatności

Rozliczenie robót drogowych może być dokonane jednorazowo po wykonaniu pełnego zakresu robót i ich końcowym odbiorze lub etapami określonymi w umowie, po dokonaniu odbiorów częściowych robót.

Ostateczne rozliczenie umowy pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą następuje po dokonaniu odbioru końcowego.

Podstawę rozliczenia oraz płatności wykonanego i odebranego zakresu robót stanowi wartość tych robót obliczona na podstawie:

- określonych w dokumentach umownych (ofercie) cen jednostkowych i ilości robót potwierdzonych przez Zamawiającego lub ustalonej w umowie kwoty ryczałtowej za określony zakres robót.

Ceny jednostkowe wykonania robót lub kwoty ryczałtowe uwzględniają:

- przygotowanie stanowiska roboczego,
- dostarczenie materiałów, narzędzi i sprzętu,
- obsługę sprzętu nie posiadającego etatowej obsługi,
- przenoszenie podręcznych urządzeń i sprzętu w miarę postępu robót,
- wykonanie robót ziemnych,
- usunięcie wad i usterek powstałych w czasie wykonywania robót,
- doprowadzenie terenu po budowie do stanu pierwotnego,
- wyznaczenie robót w terenie,
- cięcie nawierzchni asfaltowej,
- rozebranie nawierzchni z betonu asfaltowego,
- rozebranie nawierzchni z kostki betonowej i cegły klinkierowej rozebranie nawierzchni z płytek chodnikowych,
- rozebranie podbudowy z kruszywa,
- rozebranie nawierzchni z kostki granitowej (brukowej),
- rozebranie krawężnika wraz z ławą,
- dla materiałów zakwalifikowanych przez Inżyniera do wykorzystania- oczyszczenie, załadunek i odwóz materiału z rozbiórki na składowisko Zamawiającego w Zarządzie Dróg wskazanym przez Inżyniera na odległość 10km,
- dla pozostałych materiałów stanowiących własność Wykonawcy - załadunek i odwóz na wysypisko na odległość 10km wraz z kosztami utylizacji,
- wykonanie wszystkich niezbędnych pomiarów prób i sprawdzeń,

- profilowanie koryta,
- zagęszczenie koryta,
- zabezpieczenie przed nawodnieniem koryta,
- ewentualne osuszenie koryta,
- sprawdzenie i ewentualną naprawę podłoża,
- rozłożenie kruszywa,
- profilowanie kruszywa,
- zagęszczenie kruszywa,
- utrzymanie podbudowy w czasie robót,
- oznakowanie i zabezpieczenie robót oraz jego utrzymanie,
- ułożenie warstwy wiążącej z zagęszczeniem,
- ułożenie warstwy ścieralnej z zagęszczeniem,
- wykonanie podsypki,
- wykonanie ławy betonowej,
- ustawienie krawężnika,
- wypełnienie spoin między krawężnikami,
- rozścielenie podsypki cementowo-piaskowej wraz z jej przygotowaniem,
- ułożenie chodnika z kostki betonowej,
- wypełnienie spoin piaskiem,
- pielęgnację chodnika przez posypanie piaskiem i polewanie wodą,
- wykonanie fundamentów pod znaki pionowe,
- montaż konstrukcji wsporczych znaków pionowych,
- zamocowanie tarcz znaków pionowych,
- wykonanie trwałego wygrozdzenia (parkan) kontrola rozmieszczenia znaków i barier (parkanu),
- demontaż urządzeń i wywóz.

1.3 Objazdy, przejazdy i organizacja ruchu

1.3.1 Koszty wybudowania objazdów/przejazdów i organizacji ruchu

Koszt wybudowania objazdów/przejazdów i organizacji ruchu obejmuje:

- opracowanie oraz uzgodnienie z odpowiednimi instytucjami projektu organizacji ruchu na czas trwania budowy, oraz jego aktualizację stosownie do postępu robót,
- ustawienie tymczasowego oznakowania i oświetlenia zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu i wymaganiami bezpieczeństwa ruchu,
- opłaty za zajęcia terenu,
- przygotowanie terenu,
- konstrukcję tymczasowej nawierzchni, ramp, chodników, krawężników, barier, oznakowań i drenażu,
- tymczasową przebudowę urządzeń obcych.

9.3.2 Koszty utrzymania objazdów/przejazdów i organizacji ruchu

Koszt utrzymania objazdów/przejazdów i organizacji ruchu obejmuje:

- oczyszczanie, przestawianie, przykrycie i usunięcie tymczasowych oznakowań pionowych, poziomych, barier i świateł,
- utrzymanie płynności ruchu publicznego.

9.3.3 Koszty likwidacji objazdów/przejazdów i organizacji ruchu

Koszt likwidacji objazdów/przejazdów i organizacji ruchu obejmuje:

- usunięcie wbudowanych materiałów i oznakowań,
- doprowadzenie terenu do stanu pierwotnego.

10 NORMY

Zastosowanie będą miały ostatnie wydania Polskich Norm (datowane nie później niż 30 dni przed datą składania ofert), o ile nie postanowiono inaczej. Roboty będą wykonywane w bezpieczny sposób, ściśle w zgodzie z obowiązującymi Polskimi Normami (PN)/(PN-EN) i przepisami obowiązującymi w Polsce.

- PN-S-96025:2000** „Drogi samochodowe i lotniskowe - Nawierzchnie asfaltowe – Wymagania”
PN-EN 206-1:2003 „Beton - Część 1: Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność”
PN-B-19707:2003 „Cement - Cement specjalny - Skład, wymagania i kryteria zgodności”
PN-EN 1340:2004 „Krawężniki betonowe. Wymagania i metody badań”
PN-EN 934-2:2002 „Domieszki do betonu, zaprawy i zaczynu - Część 2: Domieszki do betonu - Definicje, wymagania, zgodność, znakowanie i etykietowanie”
PN-EN 1008:2004 „Woda zarobowa do betonu. Specyfikacja pobierania próbek, badania i ocena przydatności wody zarobowej do betonu, w tym wody odzyskanej z procesów produkcji betonu”
PN-88/B-04481 „Grunty budowlane. Badania próbek gruntu”
PN-EN 13043:2004 „Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu”
PN-84/S-96023 „Konstrukcje drogowe. Podbudowa i nawierzchnia z tłuczni kamiennego”
PN-EN 1340:2004 „Krawężniki betonowe. Wymagania i metody badań”
PN-67/S-04001 „Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno-bitumicznych i nawierzchni bitumicznych”
PN-B-06050:1999 „Geotechnika. Roboty ziemne. Wymagania ogólne”
PN-EN 1097-6:2002 „Badania mechanicznych i fizycznych właściwości kruszyw - Część 6: Oznaczanie gęstości ziarn i nasiąkliwości”
PN-EN 1367-1:2001 „Badania właściwości cieplnych i odporności kruszyw na działanie czynników atmosferycznych - Część 1: Oznaczanie mrozoodporności”
PN-EN 1097-5:2001 „Badania mechanicznych i fizycznych właściwości kruszyw - Część 5: Oznaczanie zawartości wody przez suszenie w suszarce z wentylacją”
PN-EN 1097-2:2000 „Badania mechanicznych i fizycznych właściwości kruszyw - Metody oznaczania odporności na rozdrabianie”
PN-EN 13043:2004 „Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu”
PN-76/B-06714.00 „Kruszywa mineralne. Badania. Postanowienia ogólne”
PN-76/B-06714.12 „Kruszywa mineralne. Badania. Oznaczenie zawartości zanieczyszczeń obcych”
PN-EN 933-1:2000 „Badania geometrycznych właściwości kruszyw - Oznaczanie składu ziarnowego. Metoda przesiewania”
PN-61/S-96504 „Drogi samochodowe. Wypełniacz kamienny do mas bitumicznych”
PN-67/S-04001 „Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno-bitumicznych i nawierzchni bitumicznych”
PN-87/S-02201 „Drogi samochodowe. Nawierzchnie drogowe. Podział, nazwy określenia”
PN-67/S-04001 „Drogi samochodowe. Metody badań mas mineralno-bitumicznych i nawierzchni bitumicznych”
PN-90/B-30010 „Cement portlandzki biały”
PN-90/B-14501 „Zaprawy budowlane zwykłe”
PN-63/B-06251 „Roboty betonowe i żelbetowe. Wymagania techniczne”
PN-EN 12620:2004 „Kruszywa do betonu”
PN-EN 197-1:2002 „Cement - Część 1: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementów powszechnego użytku”
PN-EN 13043:2004 „Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu”
PN-67/B-04115 „Materiały kamienne. Oznaczenie wytrzymałości kamienia na uderzenie”
PN-EN 13755:2002 „Metody badań kamienia naturalnego - Oznaczanie nasiąkliwości przy ciśnieniu atmosferycznym”
PN-EN ISO 780:2001 „Opakowania - Graficzne znaki manipulacyjne”
PN-78/M-69011 „Spawalnictwo. Złącza spawane w konstrukcjach stalowych. Podział i wymagania”

PN-92/D-95017 „Surowiec drzewny. Drewno wielkowymiarowe iglaste. Wspólne wymagania i badania”.

PN-72/D-96002 „Tarcica liściasta ogólnego przeznaczenia”.

PN-75/D-96000 „Tarcica iglasta ogólnego przeznaczenia”.

PN-84/H-97080.06 „Ochrona czasowa. Warunki środowiskowe ekspozycji”.

PN-EN 10210-2:2000 „Kształtowniki zamknięte wykonane na gorąco ze stali konstrukcyjnych niestopowych i drobnoziarnistych - Tolerancje, wymiary i wielkości statyczne”.

PN-EN 10113-1:1997 „Wyroby walcowane na gorąco ze spawalnych drobnoziarnistych stali konstrukcyjnych. Ogólne warunki dostawy”.

PN-89/H-84023.07 „Stal określonego zastosowania. Stal na rury. Gatunki”.

PN-EN 10163-3:1999 „Stal. Powierzchnia blach grubych i uniwersalnych oraz kształtowników walcowanych na gorąco. Warunki dostawy kształtowników”.

PN-EN 10056-1:2000 „Kątowniki równoramienne i nierównoramienne ze stali konstrukcyjnej – Wymiary”.

PN-79/M-06515 „Dźwignice. Ogólne zasady projektowania stalowych ustrojów nośnych”.

PN-91/M-69430 „Spawalnictwo. Elektrody stalowe otulone do spawania i napawania. Ogólne wymagania i badania”.