

SPIS TREŚCI OPISU:

1. ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE	4
1.1. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	4
1.2. PODSTAWA I ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA.....	4
1.3. LOKALIZACJA INWESTYCJI	5
1.4. ZAKRES INWESTYCJI	5
2. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO	8
2.1. PROJEKTOWANY UKŁAD DROGOWY.....	8
2.2. OBIEKTY INŻYNIERSKIE	12
2.3. URZĄDZENIA OCHRONY ŚRODOWISKA	13
2.4. ZIELEŃ.....	13
2.5. OŚWIETLENIE	14
2.6. KANAŁ TECHNOLOGICZNY.....	14
2.7. ZASILANIE OBIEKTÓW	14
2.8. PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	15
2.9. ROZBIÓRKI	15
2.10. ROZWIĄZANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA Z UWAGI NA MOŻLIWOŚĆ WYSTĄPIENIA POŻARU LUB INNEGO MIEJSCOWEGO ZAGROŻENIA	15
3. INNE UWARUNKOWANIA.....	16
3.1. ODSTĘPSTWA OD WARUNKÓW TECHNICZNYCH	16
3.2. ROZWIĄZANIA INNE NIŻ STANDARDOWE	16
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	20
SPIS RYSUNKÓW.....	20

1. ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest zaprojektowanie i budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego), zapewniającego połączenie dróg krajowych DK-46 i DK-91, wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie. Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto kilometrąż projektowy, gdzie dla odcinka DK-46 – DK-91 początek trasy stanowi km 0+000, a koniec km 1+299, natomiast dla odcinka DK-46 początek trasy stanowi km 0+000, a jej koniec km 2+000.

Powyższy odcinek stanowi fragment drogi krajowej DK-46 przebiegającej na trasie Kłodzko – Szczekociny.

1.2. Podstawa i zawartość opracowania

Podstawę do projektowania stanowią następujące opracowania:

- Umowa zawarta pomiędzy Miejskim Zarządem Dróg w Częstochowie oraz Wykonawcą,
- Decyzja WOŚ.420.21.2018.RK1.16 z dnia 14.03.2019 wydana przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach,
- Decyzja PO.RPP.613.178.2018.W.MN z dnia 14.03.2019 wydana przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie RZGW w Poznaniu,
- Koncepcja dla zadania „Budowa węzła drogowego Al. Wojska Polskiego Dk-1 wraz z nowym przebiegiem Dk-46 W Częstochowie”,
- Pisma i uzgodnienia
- Wstępna dokumentacja geotechniczna (w tym: Dokumentacja badań podłoża gruntowego, Dokumentacja geologiczno inżynierska, projekt geotechniczny);
- Raport oddziaływania na środowisko i Decyzja Środowiskowa;
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1679, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. 2024 r. poz. 311),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1518, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (t.j. Dz.U. 2005 nr 67 poz. 582, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2023 poz. 682, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2023 r. poz. 645, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. 2022 r. poz. 1029, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 916, z późn. zm.),

- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jedn. Dz.U. z 2022 poz. 840),
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (tekst jedn. Dz.U. z 2021 poz. 2233 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 699, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r. poz. 1326 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 1072, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz.U. 2021 poz. 1990, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 672),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1839, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. 2014 poz. 112),
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (t.j. Dz.U. 2019 poz. 2148),
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1311),
- Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (t.j. Dz.U. 2020 poz. 10),
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1040 z 2023 r., z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1039, z późn. zm.),
- Wytyczne rekomendowane dotyczące dróg. Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu,

1.3. Lokalizacja inwestycji

Niniejszy odcinek znajduje się w województwie śląskim, na terenie miasta. Częstochowa, w południowo-wschodniej części granic administracyjnych miasta.

Trasa drogi krajowej DK-46 na odcinku DK-46 – DK-91 prowadzona na kierunku północno-południowym. Projektowany węzeł drogowy umożliwia komunikację relacji Piotrków Trybunalski – Podwarpie – Szczekociny, łącząc drogę krajową DK-46 biegnącą od wschodu na północ w kierunku Piotrkowa oraz drogę krajową DK-91, biegnącą od skrzyżowania z DK-46 na południe w kierunku Podwarpia.

Zawarte w projekcie współrzędne geodezyjne określono w układzie geodezyjnym 2000, strefa 7.

1.4. Zakres inwestycji

1) Roboty drogowe

- budowa węzła drogowego alei Wojska Polskiego DK-91 z drogą krajową DK-46,
- przebudowa al. Wojska Polskiego (DK-46 DK-91) od wyjazdu ze stacji Orlen (aleja Wojska Polskiego 78) do okolic budynku przy aleja Wojska Polskiego 8,

- budowa nowego odcinka DK-46 od węzła drogowego ul. Korfantego z ul. Bugajską w Częstochowie do projektowanego węzła drogowego z DK-91,
 - budowa ulicy Smolnej,
 - budowa dróg uzupełniających służących do obsługi przyległego terenu,
 - budowa stanowisk do kontroli i ważenia pojazdów ciężarowych,
 - budowa i przebudowa infrastruktury dla pieszych oraz rowerzystów,
 - budowa zatok autobusowych,
 - budowa elementów systemu odwodnienia terenu (rowy, przepusty, ścieki, dreny).
- 2) Obiekty inżynierskie
- budowa przepustów na przebudowywanych ciekach (w tym zespolonych z przejściami dla zwierząt),
 - budowa przepustów drogowych,
 - budowa kładki pieszo-rowerowej,
 - budowa 3 przejazdów pieszo-rowerowych,
 - budowa 3 wiaduktów drogowych.
 - budowa mostu nad rzeką Wartą
- 3) Kanalizacja deszczowa wraz z urządzeniami oczyszczającymi
- budowa sieci kanalizacji deszczowej,
 - budowa urządzeń oczyszczających.
- 4) Urządzenia ochrony środowiska
- budowa zbiorników wód deszczowych,
 - budowa przejścia dla zwierząt,
 - budowa ekranów akustycznych.
- 5) Zieleń
- wycinka istniejącej zieleni w niezbędnym zakresie,
 - nasadzenia.
- 6) Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
- bariery,
 - osłony przeciwoślśnieniowe,
 - urządzenia zabezpieczające ruch pieszych,
 - elementy oznakowania pionowego i poziomego.
- 7) Oświetlenie
- budowa oświetlenia drogi krajowej wraz z zasilaniem.
- 8) Kanał technologiczny
- budowa drogowej infrastruktury telekomunikacyjnej.
- 9) Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej
- przebudowa cieków naturalnych, rowów,
 - przebudowa sieci elektroenergetycznych średniego i niskiego napięcia,
 - przebudowa sieci teletechnicznych,
 - przebudowa sieci gazowych,
 - przebudowa sieci wodociągowych,

- przebudowa kanalizacji sanitarnej,
- przebudowa kanalizacji deszczowej.

10) Rozbiórki:

- rozbiórka obiektów kubaturowych,
- rozbiórka elementów dróg i ulic,
- rozbiórka urządzeń infrastruktury technicznej,
- rozbiórka sieci i elementów sieci uzbrojenia terenu,
- rozbiórka istniejących przepustów,
- rozbiórka elementów małej architektury i ogrodzeń.

2. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

2.1. Projektowany układ drogowy

2.1.1. Droga krajowa DK-46

Przebieg drogi krajowej DK-46

Początek opracowania zlokalizowany jest w km 0+000 w rejonie ronda w na węźle zapewniającym połączenie dróg krajowych DK-46 i DK-91. Projektowana droga krajowa DK-46 łączy się z północno-południowym przebiegiem drogi DK-46 – DK-91 (relacja Piotrków Trybunalski – Podwarpie) za pomocą węzła i biegnie dalej na wschód w kierunku Szczekocin. Początkowo droga posiada przekrój uliczny, od ok. km 0+200 projektowana jest natomiast jako droga zamiejska. W km 0+410 i km 1+800 droga przecina istniejące linie kolejowe. W rejonie km 0+660 projektowana droga przekracza rzekę Wartę. Koniec opracowania zlokalizowany jest w km 2+000 istniejącego węzła drogowego.

Przekrój drogi krajowej DK-46

Projektowaną drogę krajową przewiduje się wykonać jako drogę o nawierzchni bitumicznej o przekroju dwujezdniowym o dwóch pasach ruchu o szerokości 3,5 m w każdym kierunku z opaską zewnętrzną szerokości 0,5 m (ulica) oraz jako drogę o nawierzchni bitumicznej o przekroju jednojezdniowym o jednym pasie ruchu o szerokości 3,5 m z opaską zewnętrzną szerokości 0,5 m (droga zamiejska).

Parametry techniczne drogi krajowej DK-46 - ulica

• długość odcinka:	0,2 km
• klasa techniczna:	GP
• prędkość do projektowania Vdp:	70 km/h
• prędkość do projektowania w obszarze skrzyżowań Vdps:	50 km/h
• liczba jezdni:	2
• liczba pasów ruchu:	2
• szerokość pasa ruchu:	3,5 m
• szerokość opaski zewnętrznej:	0,5 m
• szerokość pobocza:	min 1,5 m
• pochylenie poprzeczne na prostej:	2,5 %
• obciążenie nawierzchni:	115 kN/oś
• kategoria ruchu:	KR6
• pojazd miarodajny:	PP1

Parametry techniczne drogi krajowej DK-46 – droga zamiejska

• długość odcinka:	1,8 km
• klasa techniczna:	GP
• prędkość do projektowania Vdp:	80 km/h
• liczba jezdni:	1
• liczba pasów ruchu:	2
• szerokość pasa ruchu:	3,5 m
• szerokość opaski zewnętrznej:	0,5 m

• szerokość pobocza:	min 1,5 m
• pochylenie poprzeczne na prostej:	2,5 %
• obciążenie nawierzchni:	115 kN/oś
• kategoria ruchu:	KR6
• pojazd miarodajny:	PP1

2.1.2. Droga krajowa DK-46 – DK-91

Przebieg drogi krajowej DK-46 – DK-91

Początek opracowania zlokalizowany jest w km 0+000 w rejonie stacji paliw. Projektowany odcinek łączący drogi krajowe DK-46 – DK-91 prowadzony jest na kierunku północ-południe (relacja Piotrków Trybunalski – Podwarpie). Droga krajowa DK-46 łączy się w km 9+200 z drogą krajową DK-91 za pomocą węzła drogowego i biegnie dalej na południe. Projektowa droga posiada przekrój uliczny. Koniec opracowania zlokalizowany jest w km 1+299 DK-91.

Przekrój drogi krajowej DK-46 – DK-91

Projektowaną drogę krajową przewiduje się wykonać jako drogę o nawierzchni bitumicznej o przekroju dwudnojezdniowym o dwóch pasach ruchu o szerokości 3,5 m w każdym kierunku z opaską zewnętrzną o szerokości 0,75 m.

Parametry techniczne drogi krajowej DK-46 – DK-91

• długość odcinka:	1,30 km
• klasa techniczna:	GP
• prędkość do projektowania Vdp:	70 km/h
• prędkość do projektowania w obszarze skrzyżowań Vdps:	70 km/h
• liczba jezdni:	2
• liczba pasów ruchu:	2
• szerokość pasa ruchu:	3,5 m
• szerokość opaski zewnętrznej:	0,75 m
• szerokość opaski wewnętrznej:	0,5 m
• szerokość pobocza:	min 0,75 m
• pochylenie poprzeczne na prostej:	2,5 %
• obciążenie nawierzchni:	115 kN/oś
• kategoria ruchu:	KR7
• pojazd miarodajny:	PP1

2.1.3. Węzeł drogowy na włączeniu DK-46 do DK-91

W rejonie km 0+920 drogi krajowej DK-46 przewiduje się budowę węzła drogowego umożliwiającego połączenie dróg krajowych DK-46 i DK-91. Jest to węzeł typu B trąbka z łącznicami o prędkości do projektowania równej 40 km/h. W ramach budowy węzła przewiduje się także budowę skrzyżowania typu rondo turbinowe po wschodniej stronie drogi krajowej DK-46 – DK-91. Dodatkowo przewiduje się wykonanie łącznika południowego, umożliwiającego połączenie projektowanego węzła z ul. Kolejową.

Parametry techniczne łącznic L01 – L06

• prędkość do projektowania Vdp:	40 km/h
• szerokość jezdni:	min. 6 m*
• szerokość pobocza:	min. 1,5 m

- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR6
- pojazd miarodajny: PP1

* w miejscach występowania łuków poziomych szerokość została zwiększona zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Parametry techniczne łącznika południowego

- prędkość do projektowania Vdp: 30 km/h
- klasa techniczna: D
- szerokość jezdni: 7 m
- szerokość pobocza: 0,5 m
- pochylenie poprzeczne na prostej: 2,5 %
- kategoria ruchu: KR2
- pojazd miarodajny: PP1

2.1.4. Projektowane odcinki dróg uzupełniających

W związku z budową drogi krajowej konieczna jest także przebudowa i rozbudowa istniejącej sieci komunikacyjnej kolidującej z projektowaną drogą. Ponadto, w celu zapewnienia obsługi przyległego terenu przewidziano wzdłuż drogi krajowej budowę dróg uzupełniających obsługujących teren.

Zestawienie projektowanych dróg zostało ujęte w tabeli poniżej:

Lp.	Lokalizacja	Strona (L/P)	Numer/ nazwa drogi	Długość [m]	Klasa drogi	Prędkość do projektowania Vdp [km/h]	Kategoria ruchu	Szerokość jezdni [m]	Nawierzchnia
	km 0+300 DK-46	L	ul. Bugajska cz. 1	343	D	30	KR2	6	bitumiczna
	km 0+300 DK-46	L	ul. Bugajska cz. 2	320	D	30	KR2	6	bitumiczna
	km 0+300 DK-46	P	ul. Długa	54	D	30	KR2	7,5	bitumiczna
	km 0+410 – km 0+730 DK-46	P	JD01	359	D	30	KR2	5	bitumiczna
	km 1+020 – km 1+150 DK-91	P	ul. Smolna	406	D	30	KR2	5	bitumiczna
	km 1+000 – km 1+279 DK-91	L	ul. Smolna	406	D	30	KR2	5	bitumiczna
	km 0+240 ul. Warzywna cz. 1	L	ul. Warzywna cz. 2	295	D	30	KR2	5,5	bitumiczna
	km 0+195 DK-46	L	ul. Warzywna cz. 3	29	D	30	KR2	5	bitumiczna
	km 0+195 DK-46	P	ul. Warzywna cz. 4	22	D	30	KR2	5	bitumiczna
	km 0+621 DK-46	L	ul. Bugaj	45	D	30	KR2	5	bitumiczna

Budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego) wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie w ramach zadania

„Budowa węzła drogowego al. Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”

3	km 0+715 DK-46	L	ul. Szeroka	44	D	30	KR2	5	bitumiczna
4	km 1+519 DK-46	L	ul. Bugajska cz. 3	165	L	40	KR2	5,5	bitumiczna

2.1.5. Projektowane zjazdy

W celu zapewnienia obsługi przyległego terenu przewidziano również przebudowę lub budowę zjazdów umożliwiających dojazd do posesji. W ten sposób na całym projektowanym odcinku opracowania wszystkie działki ewidencyjne, które utraciły dostęp do drogi w związku z inwestycją, uzyskają dostęp do dróg publicznych.

W zależności od zagospodarowania nieruchomości gruntowej, projektowane zjazdy zostały podzielone na klasy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2.1.6. Komunikacja zbiorowa

W zakresie przedmiotowego odcinka przewiduje się budowę zatok autobusowych przy odcinkach dróg krajowych: DK-46 i DK-46 – DK-91. W rejonie zatok autobusowych przewidziano miejsce na usytuowanie wiat przystankowych.

2.1.7. Komunikacja piesza i rowerowa

W zakresie przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonanie dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów oraz chodników. W szczególności przewidziano:

- budowę drogi dla pieszych i rowerów oraz chodnika przy DK-46 – DK-91,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów w rejonie kładki K-1 przy DK-46 – DK-91,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów przy skrzyżowaniu z ul. Długą w rejonie km 0+300 DK-46 – DK-91, strona prawa,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów oraz chodnika przy ul. Bugajskiej cz.1 i cz. 2 w rejonie km 0+300 DK-46 – DK-91, strona lewa,
- budowę chodnika przy ul. Smolnej,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów oraz chodnika w rejonie łącznic projektowanego węzła i skrzyżowania typu rondo,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów przy przejściu P1a (wiadukt WD-1) przy łącznicy L06 oraz przejeździe P1 przy łącznicy L05, w rejonie km 0+920 DK-46 – DK-91,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów oraz chodnika przy ul. Warzywnej cz. 1 w rejonie km 0+000 DK-46,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów oraz chodnika przy łączniku południowym w rejonie km 0+000 DK-46,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów przy przejeździe P2 przy ul. Warzywnej cz.3 i cz.4 oraz chodnika przy ul. Warzywnej cz.4 w rejonie km 0+195 DK-46,
- budowę chodnika przy zatoce do ważenia pojazdów w rejonie km 1+175 DK-46,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów oraz chodnika wzdłuż ulicy Bugajskiej cz.3,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów przy przejeździe P3 przy ul. Bugajskiej cz.3, w rejonie km 1+460 DK-46,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów w rejonie istniejącego węzła i linii kolejowej w rejonie km 1+800 DK-46.

Przewiduje się również budowę chodników stanowiących dojście do przystanków autobusowych:

- km 0+205 DK-46 – DK-91, strona lewa,
- km 0+363 DK-46 – DK-91, strona prawa,

- km 1+129 DK-46 – DK-91, strona prawa,
- km 1+269 DK-46 – DK-91, strona lewa,
- km 0+090 DK-46, strona lewa,
- km 0+100 DK-46, strona prawa,
- km 0+043 ul. Bugajska cz. 2, strona lewa.

Ponadto, na odcinku projektowanej DK-46 przewiduje się budowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów w poziomie jezdni w rejonie skrzyżowań.

2.1.8. Odwodnienie

Podstawowy element systemu odwodnienia projektowanej drogi krajowej na przedmiotowym odcinku stanowić będą rowy otwarte (dla odcinka zamiejskiego) oraz kanalizacja deszczowa (dla przekrojów ulicznych). Zaprojektowano rowy o przekroju trapezowym, szerokości dna 0,40 m. Przyjęto pochylenie skarp równe 1:1,5.

Zakłada się wykonanie odpowiedniego umocnienia dna i skarp rowów w zależności od ich pochylenie podłużnego.

W miejscach, gdzie nie jest możliwe odprowadzenie wód opadowych do odbiornika grawitacyjnie, przewidziano zabudowę pompowni wód deszczowych.

Zaprojektowany system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym projektowanych dróg, a także możliwością odprowadzenia wód opadowych do istniejących odbiorników takich jak istniejąca kanalizacja deszczowa, cieki naturalne i rowy melioracyjne. W celu ograniczenia wpływu na środowisko wód opadowych odprowadzanych z pasa drogowego zaprojektowano zbiorniki wód deszczowych, których zadaniem jest zatrzymanie oraz zredukowanie odpływu wód o dużej kulminacji wywołanej deszczem nawałnym. W miejscach gdzie nie jest możliwe zastosowanie retencji w zbiornikach przewidziano retencję kanałową.

2.2. Obiekty inżynierskie

Na odcinku objętym opracowaniem przewiduje się budowę 10 obiektów inżynierskich. Zestawienie obiektów przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Nazwa	Kilometraż	W ciągu drogi	Funkcja
1	K-1	0+263	-	do przeprowadzenia drogi dla pieszych i rowerów nad przeszkodą, którą stanowi DK1
2	WD-1	0+203 L06 0+894 JL 0+899 JP	DK1	do przeprowadzenia DK1 nad przeszkodą, którą stanowią łącznice węzła
3	P1a	0+929	DK1	do przeprowadzenia drogi DK1 i łącznic węzła nad przeszkodą, którą stanowi droga dla pieszych i rowerów
4	P1	0+099	L05	do przeprowadzenia łącznicy węzła nad przeszkodą, którą stanowi droga dla pieszych i rowerów
5	P2	0+193	DK-46	do przeprowadzenia drogi DK-46 nad przeszkodą, którą stanowi droga dla pieszych i rowerów
6	PP1	0+332	DK-46	do przeprowadzenia drogi DK-46 nad przeszkodą, którą ciek wraz ze szlakiem migracji płazów
7	WD-LK1	0+393	DK-46	do przeprowadzenia DK-46 nad przeszkodą, którą stanowi linia kolejowa Warszawa-Zachód - Katowice
8	MD-1	0+616	DK-46	do przeprowadzenia DK-46 nad przeszkodą, którą stanowi rzeką Wartą wraz z terenami zalewowymi i drogami poprzecznymi
9	P3	1+460	DK-46	do przeprowadzenia drogi DK-46 nad przeszkodą, którą stanowi droga dla pieszych i rowerów
10	WD-2	1+762	DK-46	do przeprowadzenia DK-46 nad przeszkodą, którą

Budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego) wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie w ramach zadania

„Budowa węzła drogowego al. Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”

Lp.	Nazwa	Kilometraż	W ciągu drogi	Funkcja
				stanowią tory bocznicowe ISD Częstochowa, droga oraz infrastruktura dla pieszych i rowerzystów

Oprócz w/w obiektów inżynierskich przewiduje się budowę 8 przepustów na przebudowywanych ciekach (PH1-PH5 i PH7-PH9).

Dodatkowo na dalszym etapie prac projektowych przewiduje się wykonanie ścian oporowych w celu ograniczenia zajętości terenu oraz dostosowania rozwiązań do obecnego zagospodarowania terenu.

2.3. Urządzenia ochrony środowiska

2.3.1. Ekrany akustyczne

Na analizowanym odcinku drogi krajowej zaprojektowano zabezpieczenia akustyczne w lokalizacjach wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry ekranów zostaną doprecyzowane w raporcie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

2.3.2. Urządzenia retencyjne

Wody z rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej zostaną odprowadzone do zbiorników retencyjnych, których zadaniem jest ochrona odbiorników oraz zabezpieczenie terenów przyległych przed podtopieniami lub bezpośrednio do cieków i rowów melioracyjnych w przypadku braku konieczności retencjonowania wód. Zbiorniki/urządzenia retencyjne będą wykonane jako otwarte. Wody ze zbiorników zostaną odprowadzone do istniejących odbiorników naturalnych za pomocą projektowanych kanałów hydrotechnicznych. W celu bezpiecznego odprowadzenia wód poza teren inwestycji oraz poprawę odpływu wód w ciekach pełniących funkcję odbiorników przewidziano ich konserwację.

W miejscach gdzie nie jest możliwe zastosowanie retencji w zbiornikach przewidziano retencję kanałową polegającą na zwiększeniu średnic kanałów.

2.3.3. Urządzenia podczyszczające

Wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego przed zrzutem do odbiorników będą oczyszczone w projektowanych osadnikach i separatorach w zależności od potrzeb w tym zakresie, tj. w miejscach, w których zostaną przekroczone dopuszczalne Rozporządzeniem stężenia zawiesiny bądź substancji ropopochodnych.

2.3.4. Przejścia dla zwierząt

Jako środek minimalizujący oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, w tym lokalne szlaki migracji zwierząt przewiduje się realizację następujących przejść dla zwierząt:

Lp.	Przewidywany kilometraż	Typ przejścia dla zwierząt	Parametry przejścia
1	0+332 DK-46	Przejście dla płazów zespolone z rowem	Obustronne półki o szer. min. 0,5 m. Wysokość min. 1 m od poziomu półki do stropu przepustu.

Powyższe przejście dla zwierząt (płazów) będzie zintegrowane z systemem wygradzeń ochronno – naprowadzających.

2.4. Zielen

W projekcie przewidziano nasadzenia zieleni wysokiej i średniej wzdłuż projektowanej trasy drogowej.

Lokalizując zadrzewienia uwzględniono przebieg istniejących oraz projektowanych w pasie drogowym urządzeń naziemnych i podziemnych, zachowując normatywne odległości pomiędzy nimi

a projektowaną zielenią. Układ zieleni uwzględnia zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego – wymagane pola widoczności.

Kompozycja projektowanej zieleni została dostosowana do funkcji, jaką ma spełniać, charakteru istniejącej zieleni oraz wielkości pasa drogowego, który może być wykorzystywany pod zielen. W miejscach, gdzie zarezerwowano wystarczającą ilość terenu, zaprojektowano nasadzenia zieleni o charakterze krajobrazowym w postaci szpalerów drzew i skupin krzewów. W rejonie przepustów przystosowanych do migracji zwierząt przewiduje się nasadzenia zieleni o charakterze osłonowym i naprowadzającym. Ponadto przewidziano również zielen osłonową wzdłuż ekranów akustycznych w postaci nasadzeń pnączy. Na odcinkach projektowanej drogi przebiegających w bliskiej odległości od zabudowy mieszkaniowej zaproponowano nasadzenia zieleni izolacyjnej w formie grup drzew sadzonych w zwartej więźbie podsadzanych krzewami o ile pozwalają na to warunki terenowe. Na tarczy ronda zaproponowano nasadzenia zieleni ozdobnej w formie pnączy okrywowych.

Osłony roślinne budują następujące elementy: powierzchnie trawiaste, powierzchnie zakrzewione, drzewa. Przy kształtowaniu roślinności brano pod uwagę zarówno wrażenia wizualne uczestników ruchu drogowego jak również okolicznych mieszkańców.

Na powierzchniach nieutwardzonych, na których nie wprowadzono nowych nasadzeń zostanie wysiana mieszanka nasion traw. Mieszanki traw zostaną wysiane: na skarpach wykopów i nasypów, na powierzchniach płaskich poza koroną drogi.

Całość zaprojektowanej zieleni przyczyni się do urozmaicenia krajobrazu, przez co zostanie podniesiona wartość estetyczna całej inwestycji.

2.5. Oświetlenie

Projekt swym zakresem obejmuje oświetlenie na odcinku drogi krajowej w następujących lokalizacjach:

- oświetlenie drogi krajowej w rejonie ronda, węzłów i skrzyżowań,
- oświetlenie przejść dla pieszych,
- oświetlenie fragmentu DG190239W,
- oświetlenie fragmentu DG190240W_S,
- oświetlenie fragmentu DG190240W_A,
- oświetlenie fragmentu DG.

Uwaga: Instalacje oświetleniowe tunelu rowerowo-pieszego powinny być wykonane w sposób zapewniający wandaloodporność całości instalacji, bez dostępnych na zewnątrz elementów narażonych na dewastację.

2.6. Kanał technologiczny

W zakresie inwestycji przewidziano budowę kanału technologicznego, którego celem jest ułatwienie budowy i eksploatacji systemu monitorowania i zarządzania drogą. Kanał został zaprojektowany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne i ich usytuowanie. Kanał technologiczny służyć będzie do układania kabli sygnałowych światłowodowych lub miedzianych do miejsc lokalizacji urządzeń sterowania ruchem takich jak bramownice, znaki zmiennej treści, czujniki meteorologiczne, kamery, czujniki pomiaru ruchu oraz innych zgodnych z wytycznymi. W obszarze inwestycji kanał technologiczny umieszczono w granicach pasa drogowego.

2.7. Zasilanie obiektów

Przedmiotowa koncepcja programowa w swym zakresie obejmuje: budowę zasilania oświetlenia drogowego oraz oświetlenia przejść dla pieszych.

2.8. Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej

2.8.1. Przebudowa urządzeń melioracyjnych i cieków

W związku ze zmianą sposobu użytkowania terenu w pasie inwestycji nastąpi przebudowa cieków i rowów wraz z ich odcinkową likwidacją. Przebudowa istniejących cieków i rowów melioracyjnych będzie polegać na wykonaniu i dostosowaniu ich przebiegów do projektowanej sytuacji drogowej wraz z odpowiednim umocnieniem dna oraz skarp.

2.8.2. Sieci energetyczne

Celem opracowania jest dostosowanie istniejących napowietrznych i doziemnych sieci elektroenergetycznych niskiego napięcia (nN) 0,4kV, średniego napięcia (SN) 15 kV oraz wysokiego napięcia (WN) 110kV na skrzyżowaniach z projektowanym układem drogowym, do wymagań wynikających z norm i przepisów branżowych.

2.8.3. Sieci teletechniczne

W zakresie branży telekomunikacyjnej dla przedmiotowego projektu należy zaprojektować i wykonać przebudowę wszystkich kolidujących urządzeń telekomunikacyjnych.

Przebudowy sieci polegają na odtworzeniu elementów sieci, kolidujących z infrastrukturą drogową, w nowych lokalizacjach mieszczących się w pasie drogowym. Wszystkie prace związane z przebudową kolidujących urządzeń telekomunikacyjnych należy, w miarę możliwości, wykonać przed przystąpieniem do prac drogowych. Przebudowy sieci telekomunikacyjnych muszą być skoordynowane z pracami dotyczącymi przebudowy innych sieci uzbrojenia terenu.

2.8.4. Kanalizacja sanitarna i deszczowa

W związku z rozbudową układu drogowego nastąpi przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej kolidującej z projektowanymi rozwiązaniami.

2.8.5. Sieć wodociągowa

Istniejącą sieć wodociągową kolidującą z projektowaną inwestycją przewidziano do przebudowy zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez gestora sieci tj. Urząd Gminy w Ciepłowie.

Przejścia wodociągów pod drogami i rowami zostaną wykonane w rurach osłonowych. Rura przewodowa umieszczona zostanie we wnętrzu rury ochronnej na płozach dystansowych, a końce rury ochronnej zabezpieczone za pomocą manszet uszczelniających.

2.8.6. Sieć gazowa

Istniejącą sieć gazową średniego i wysokiego ciśnienia kolidującą z projektowaną inwestycją przewidziano do przebudowy zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Gestorów sieci.

2.9. Rozbiórki

W związku z kolizją projektowanego odcinka drogi z istniejącymi zabudowaniami o charakterze kubaturowym, należy przeprowadzić rozbiórkę 10 obiektów kubaturowych.

Projekt przewiduje wykonanie rozbiórek pozostałych obiektów budowlanych i urządzeń infrastruktury technicznej istniejącego zagospodarowania terenu kolidujących z przedmiotową inwestycją. Poza budynkami rozbiórce podlegać będą: elementy dróg i ulic, urządzenia infrastruktury technicznej i sieci uzbrojenia terenu (naziemne i podziemne), ogrodzenia, istniejące przepusty.

2.10. Rozwiązania techniczne dotyczące bezpieczeństwa z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru lub innego miejscowego zagrożenia

Geometrię przebudowywanych, rozbudowywanych i budowanych dróg oraz promienie wykragień na skrzyżowaniach dobrano tak, by zapewnić wymagany przepisami minimalny zewnętrzny promień skrętu równy 11 m.

Tym samym zapewnia się wykorzystanie projektowanych dróg przez pojazdy straży pożarnej.

3. INNE UWARUNKOWANIA

3.1. Odstępstwa od warunków technicznych

Na obecnym etapie inwestycji przewiduje się konieczność uzyskania następujących odstępstw od przepisów techniczno - budowlanych:

- art. 53 Ustawy z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2021r. Poz. 1984)

oraz

- §4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 07.08.2008r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (t.j.Dz.U. z 2020r. Poz. 1247), w zakresie:

1) minimalnej odległości od granicy obszaru kolejowego oraz osi skrajnego toru (art. 53 ust. 2 Dz. U. z 2021r. Poz. 1984),

2) wykonania robót ziemnych w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego (§ 4 p.1 Dz.U. z 2020r. Poz. 1247).

3.2. Rozwiązania inne niż standardowe

W projekcie przyjęto rozwiązania inne niż standardowe z uwagi na występowanie trudnych warunków. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych §2 ust. 5: zastosowanie przepisów, które odnoszą się do trudnych warunków, wymaga pisemnego uzasadnienia potwierdzającego brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania rozwiązania standardowego względem rozwiązania alternatywnego, które dołącza się do dokumentacji projektowej.

Zestawienie zastosowanych w projekcie parametrów, których stosowanie przepisy techniczno-budowlane dopuszczają jedynie w trudnych warunkach, przedstawia poniższa tabela:

Nazwa drogi	Parametr	Wymagania PFU	Rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych [paragraf]	Uzasadnienie potwierdzające brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania standardowego
DK-46 droga krajowa klasy GP droga zamieszka	Prędkość do projektowania V_{dp} = 80 km/h	prędkość projektowa V_p = 70 km/h	[§13.1] Drogę zamieszka projektuje się w taki sposób, że prędkość do projektowania przyjmuje się w zależności od klasy drogi: (...) 3) dla klasy GP - standardowo 110 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h;	Zastosowanie standardowej prędkości do projektowania spowodowałoby konieczność zastosowania łuków poziomych o większych promieniach, a co za tym idzie znaczne zwiększenie zajętości inwestycji. Z uwagi na przygotowanie materiałów do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie poprzednio obowiązujących przepisów z zastosowaniem prędkości standardowej spowodowałoby konieczność

Budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego) wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie w ramach zadania
„Budowa węzła drogowego al. Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”

Nazwa drogi	Parametr	Wymagania PFU	Rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych [paragraf]	Uzasadnienie potwierdzające brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania standardowego
				uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i tym samym znacząco wydłużyłoby proces inwestycji. Zastosowanie rozwiązania standardowego i dodatkowe zajęcie nieruchomości skutkujące zwiększeniem kosztów odszkodowań dla właścicieli oraz zwiększenie kosztów robót ziemnych generowałoby rażąco wysokie koszty w stosunku do zaprojektowania drogi na parametrach przyjętych w projekcie.
DK-46 droga krajowa klasy GP	szerokość opaski zewnętrznej 0,5 m	szerokość opaski zewnętrznej 0,5 m	[§23.7] Szerokość części pobocza o nawierzchni twardej, w postaci opaski zewnętrznej, w zależności od klasy drogi, wynosi: 1) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,5 m – w przypadku drogi klasy GP o jednej jezdni głównej;	Zastosowanie z uwagi na ograniczenie zajętości oraz ograniczenie szerokości korpusu drogowego m.in. w miejscu występowania wysokich nasypów (rejon obiektów nad liniami kolejowymi oraz rzeką Wartą)
DK-46 droga krajowa klasy GP	szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m	-	[§23.8] Szerokość opaski wewnętrznej, w zależności od klasy drogi, wynosi: 1) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,50 m – w przypadku klasy A, S lub GP;	Zastosowanie z uwagi na ograniczenie zajętości oraz ograniczenie szerokości korpusu drogowego m.in. w miejscu występowania wysokich nasypów (rejon obiektów nad liniami kolejowymi oraz rzeką Wartą)
DK-46 – DK-91 droga krajowa klasy GP	szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m	-	[§23.8] Szerokość opaski wewnętrznej, w zależności od klasy drogi, wynosi: 1) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,50 m – w przypadku klasy A, S lub GP;	Zastosowano z uwagi na chęć ograniczenia zajętości oraz z uwagi na istniejące zagospodarowanie i zlokalizowaną bezpośrednio przy jezdni zabudowę mieszkaniową
ul. Bugajska cz. 3 droga zamieszkała klasy L	Prędkość do projektowania Vdp = 40 km/h	prędkość projektowa Vp = 30 km/h	[§13.1] Drogę zamieszkałą projektuje się w taki sposób, że prędkość do projektowania przyjmuje się w zależności od klasy drogi: (...) 6) dla klasy L - standardowo 60 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 50 lub 40 km/h;	Zastosowano mniejszą niż standardowa prędkość z uwagi na przebudowywany fragment drogi w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania z drogą krajową. Zastosowanie rozwiązania standardowego w postaci przyjęcia prędkości do projektowania Vdp = 60

Budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego) wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie w ramach zadania
„Budowa węzła drogowego al. Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”

Nazwa drogi	Parametr	Wymagania PFU	Rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych [paragraf]	Uzasadnienie potwierdzające brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania standardowego
				km/h powodowałoby dodatkowe zajęcia nieruchomości skutkujące zwiększeniem kosztów odszkodowań dla właścicieli oraz generowałoby rażąco wysokie koszty w stosunku do przyjęcia mniejszej prędkości do projektowania.
Zjazd z istniejącej drogi krajowej w km 0+131	stosowanie zjazdów zwykłych na drodze klasy GP	-	[§55.1] Zjazdu zwykłego nie projektuje się z: 1) jezdni głównej drogi klasy A, S lub GP, z wyjątkiem drogi klasy GP w trudnych warunkach;	Wskazany zjazd występuje w stanie istniejącym. Likwidacja zjazdu z drogi krajowej i zapewnienie dojazdu do istniejącej stacji paliw wymagałoby budowy drogi dojazdowej o długości około 400 m po stronie wschodniej DK79. Budowa dodatkowej drogi dojazdowej zwiększyłaby także zakres zajętości inwestycji. Zastosowanie rozwiązania standardowego w postaci budowy dodatkowej drogi dojazdowej i dodatkowe zajęcie nieruchomości skutkujące zwiększeniem kosztów odszkodowań dla właścicieli generowałoby rażąco wysokie koszty w stosunku do zaprojektowania zjazdu.
Zjazd z istniejącej drogi krajowej w km 0+090	stosowanie zjazdów zwykłych na drodze klasy GP	-	[§55.1] Zjazdu zwykłego nie projektuje się z: 1) jezdni głównej drogi klasy A, S lub GP, z wyjątkiem drogi klasy GP w trudnych warunkach;	Wskazany zjazd występuje w stanie istniejącym. Likwidacja zjazdu z drogi krajowej i zapewnienie dojazdu wymagałoby budowy drogi dojazdowej o długości około 100 m po stronie zachodniej DK79. Dodatkowo budowa drogi dojazdowej zwiększyłaby także zakres zajętości oraz spowodowała konieczność dodatkowych wyburzeń. Zastosowanie rozwiązania standardowego w postaci budowy dodatkowej drogi dojazdowej i dodatkowe zajęcie nieruchomości skutkujące zwiększeniem kosztów odszkodowań dla właścicieli generowałoby rażąco wysokie koszty w stosunku do zaprojektowania zjazdu.

Budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego) wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie w ramach zadania
 „Budowa węzła drogowego al. Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”

Nazwa drogi	Parametr	Wymagania PFU	Rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych [paragraf]	Uzasadnienie potwierdzające brak możliwości lub rażąco wysokie koszty zastosowania standardowego
Zjazd z jezdni zbierająco-rozprowadzającej (istniejącej drogi krajowej) w km 0+375, 0+393, 0+419, 0+456	stosowanie zjazdów zwykłych na jezdni zbierająco-rozprowadzającej	-	[§55.1] Zjazdu zwykłego nie projektuje się z: 2) jezdni łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej, z wyjątkiem jezdni zbierająco-rozprowadzającej w trudnych warunkach	Wskazany zjazd występuje w stanie istniejącym. Likwidacja zjazdów z jezdni zbierająco-rozprowadzającej i zapewnienie dojazdu do działek wymagałoby budowy drogi dojazdowej o długości około 180 m po stronie wschodniej DK79. Dodatkowo budowa drogi dojazdowej zwiększyłaby także zakres zajętości oraz spowodowała konieczność dodatkowych wyburzeń. Zastosowanie rozwiązania standardowego w postaci budowy dodatkowej drogi dojazdowej i dodatkowe zajęcie nieruchomości skutkujące zwiększeniem kosztów odszkodowań dla właścicieli generowałoby rażąco wysokie koszty w stosunku do zaprojektowania zjazdów.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Projektowany układ drogowy z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych przedstawiony został w części rysunkowej. Plan sytuacyjny sporządzono na podkładzie mapowym, na którym naniesiono przebieg istniejącego uzbrojenia terenu.

Spis rysunków

01.01 Plan orientacyjny

01.01 Plan orientacyjny

02.00 – 02.06 Plan sytuacyjny

02.00 Plan sytuacyjny. Oznaczenia

02.01 Plan sytuacyjny. DK-46 – DK-91 od km 0+000 do km 0+700

02.01a Plan sytuacyjny. Ul. Bugajska część 1, ul. Bugajska część 2

02.02 Plan sytuacyjny. DK-46 – DK-91 od km 0+700 do km 1+299

02.02a Plan sytuacyjny. Ul. Smolna

02.03 Plan sytuacyjny. Węzeł DK-46 – DK-91, DK-46 od km 0+000 do km 0+175

02.03a Plan sytuacyjny. Ul. Warzywna część 1, łącznik południowy

02.03b Plan sytuacyjny. Ul. Warzywna część 2

02.04 Plan sytuacyjny. DK-46 od km 0+175 do km 0+825

02.05 Plan sytuacyjny. DK-46 od km 0+825 do km 1+425

02.06 Plan sytuacyjny. DK-46 od km 1+425 do km 2+000

02.06a Plan sytuacyjny. Ul. Bugajska część 3

03.00 – 03.07 Obiekty inżynierskie

03.01 Wiadukt drogowy w ciągu DK-46 – DK-91 WD-1 i Przejście P1a

03.02 Przejazd pieszo-rowerowy P-1, P-2 i P-3

03.03 Przepust z przejściem dla płazów PP-1

03.04 Wiadukt nad linią kolejową LK1 Warszawa-Zachód – Katowice WD-LK1

03.05 Most nad rzeką Wartą MD-1

03.06 Wiadukt drogowy nad torami bocznymi ISD Częstochowa w ciągu DK-46 WD-2

03.07 Kładka pieszo-rowerowa nad DK-46 – DK-91 K-1

04.00 - 04.07 Przejezdności

04.00 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Oznaczenia

04.01 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. DK-46 – DK-91 od km 0+000 do km 0+700

04.01a Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Ul. Bugajska część 1, ul. Bugajska część 2

04.02 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. DK-46 – DK-91 od km 0+700 do km 1+299

04.02a Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Ul. Smolna

04.03 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Węzeł DK-46 – DK-91, DK-46 od km 0+000 do km 0+175

04.03a Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Ul. Warzywna część 1, łącznik południowy

04.03b Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Ul. Warzywna część 2

04.04 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. DK-46 od km 0+175 do km 0+825

Budowa węzła drogowego w ciągu drogi krajowej DK-46 (al. Wojska Polskiego) wraz z budową nowego przebiegu DK-46 w Częstochowie w ramach zadania

„Budowa węzła drogowego al. Wojska Polskiego DK-1 wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”

04.05 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. DK-46 od km 0+825 do km 1+425

04.06 Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. DK-46 od km 1+425 do km 2+000

04.06a Plan sytuacyjny - przejezdność pojazdów miarodajnych. Ul. Bugajska część 3

04.07 Przejezdność pojazdów miarodajnych - dodatkowe relacje