

OPIS TECHNICZNY BRANŻY DROGOWEJ

do projektu budowy ulicy Klubowej w Grabówce

1. Podstawa opracowania

- umowa z Gminą Supraśl
- wtórnik w skali 1:500
- pomiary terenowe i analiza miejscowych uwarunkowań
- skrócony wypis ze skorowidza działek
- badania geotechniczne
- robocze uzgodnienia z Inwestorem
- projekt budowy kanalizacji deszczowej w ulicy K. Ciołkowskiego, opracowany w/g odrębnego opracowania (jest w Urzędzie Miejskim w Supraślu)
- projekt przebudowy ulicy Ciołkowskiego opracowywany równocześnie z niniejszym projektem przez inną jednostkę projektową na zlecenie Powiatowego Zarządu Dróg w Białymstoku

2. Przedmiot inwestycji

Inwestycja projektowana jest na działkach o numerach geodezyjnych:

- droga powiatowa: 124
- droga gminna: 4/3; 4/52; 4/67; 125/3.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy ulicy Klubowej w Grabówce pomiędzy ulicą ulicą Górną i ulicą Ciołkowskiego. Ponadto projektuje się sięgacz na działce gminnej o numerze geodezyjnym 4/67.

W ramach budowy ulicy konieczna jest też budowa kanalizacji deszczowej z podłączeniem jej wylotu do kanalizacji deszczowej zaprojektowanej według odrębnego opracowania w ulicy Ciołkowskiego.

3. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Szerokość pasa drogowego ulicy Klubowej wynosi około 9,0 m. Po obu stronach ulicy zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ulica gruntowa w stanie naturalnym.

W pasie drogowym ulic znajdują się następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- linia energetyczna oświetleniowa
- gazociąg
- sieć telefoniczna
- sieć wodociągowa
- kanalizacja sanitarna.

4. Opis przewidywanych zmian w zagospodarowaniu terenu

Na terenie projektowanej budowy ulicy odbywa się ruch kołowy i pieszy. Teren przewidywany pod inwestycję pełni funkcję ulicy, więc wybudowanie nawierzchni jezdni i chodników nie zmieni jego przeznaczenia.

5. Projektowane zagospodarowanie terenu

Początek kilometraża jezdni projektowanej ulicy (P.T.) zaprojektowano w osi istniejącej jezdni bitumicznej ulicy Górnej, natomiast koniec (K.T.) w osi projektowanej ulicy Ciołkowskiego. Ulica Ciołkowskiego jest równocześnie projektowana z poszerzeniem jezdni do 7,00 m przez Powiatowy Zarząd Dróg w Białymstoku i z projektem przebudowy ulicy Ciołkowskiego niniejszy projekt został skoordynowany.

Na ulicy Klubowej po obu stronach projektowane są chodniki. Do przyległych działek zaprojektowano zjazd. Projektuje się kanalizację deszczową.

6. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

Powierzchnia projektowanych części zagospodarowania terenu:

- jezdnia około 2150 m²
- chodniki i zjazdy około 1400 m².

7. Rozwiązania techniczno-budowlane

7.1 W planie

Projektuje się jezdnię dwupasową dwukierunkową o szerokości 5,50 m z obustronnymi chodnikami. Projektowana ulica jest bez łuków poziomych. Jej oś jest określona współrzędnymi geodezyjnymi na bazie mapy numerycznej w skali 1:500.

Projektowanymi zjazdami zapewnia się dojazd do wszystkich działek. Ponadto projektuje się sięgacz na działce gminnej o numerze geodezyjnym 4/67.

7.2 W profilu

Projektując profile kierowano się następującymi podstawowymi aspektami:

- istniejącą konfiguracją terenu
- istniejącym zainwestowaniem terenu
- odwodnieniem istniejącym i projektowanym
- minimalizacją kosztów przedsięwzięcia.

7.3 Odwodnienie

Projektuje się kanalizację deszczową z podłączeniem wylotu do zaprojektowanej wcześniej studni połączeniowej przy skrzyżowaniu z ulicą Ciołkowskiego. Projekt kanalizacji deszczowej na skrzyżowaniu ulicy Ciołkowskiego jest w Urzędzie Miejskim w Supraślu.

7.4 Przebudowa urządzeń obcych

Na żądanie Telekomunikacji Polskiej S.A. zachodzi konieczność przebudowy kabla telefonicznego. Przewiduje się regulację wysokościową włączów kanalizacji sanitarnej oraz pokryw zaworów wodociągowych i gazowych. Na kablach telefonicznych i energetycznych, stosownie do wymogów gestorów tych sieci, pod jezdnią i pod zjazdami zaprojektowano rury osłonowe dwudzielne.

7.5 Konstrukcja jezdni

Projektuje się nawierzchnię jezdni z kostki betonowej brukowej grubości 8cm.. Na jezdni podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie i z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Na końcowym odcinku ulicy projektowana jest wymiana gruntu (patrz p.10).

7.6 Repery

Projektowaną przebudowę ulicy nawiązano do rzędnych państwowych.

UWAGA:

Podczas opracowywania projektu budowy ulicy Klubowej okazało się, że Powiatowy Zarząd Dróg w Białymstoku innej jednostce projektowej zlecił projekt przebudowy ulicy Ciołkowskiego w obrębie skrzyżowania z ulicą Klubową. Zaawansowanie prac przy opracowywaniu projektu ulicy Ciołkowskiego pozwoliło skoordynować rozwiązania sytuacyjne na skrzyżowaniu. W ulicy Ciołkowskiego ma być poszerzona jezdnia do 7,00m. W dostosowaniu do podanych przez projektanta ulicy Ciołkowskiego współrzędnych osi projektowanej jezdni i w dostosowaniu do szerokości jezdni 7,00m, w niniejszym opracowaniu zaprojektowano krawędzie projektowanej jezdni ulicy Klubowej. W ulicy Ciołkowskiego projektowany jest

również ciąg pieszo-rowerowy od strony ulicy Klubowej, zatem w dostosowaniu do jego usytuowania obniżono krawężnik i zaprojektowano odpowiednie oznakowanie. W związku z tym, że zaawansowanie prac przy projekcie ulicy Ciołkowskiego nie pozwala skoordynować niniejszego projektu pod względem wysokościowego ukształtowania skrzyżowania, wlot ulicy Klubowej dostosowano do rzędnych istniejącej jezdni bitumicznej na skrzyżowaniu. Jeżeli budowa ulicy Klubowej będzie zrealizowana przed przebudową ulicy Ciołkowskiego, podczas realizacji ulicy Ciołkowskiego znajdzie konieczność przebudowy fragmentu jezdni ulicy Klubowej w dostosowaniu do projektowanych rzędnych ulicy Ciołkowskiego. Jeśli przebudowa ulicy Ciołkowskiego poprzedzi budowę ulicy Klubowej, podczas budowy ulicy Klubowej na końcowym jej fragmencie trzeba będzie nawierzchnię dostosować do wysokościowego usytuowania wykonanej jezdni ulicy Ciołkowskiego. Na takie rozwiązania pozwolą spadki projektowanej w niniejszym opracowaniu jezdni.

8. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

Projektowana budowa ulicy nie stwarza barier architektonicznych uniemożliwiających, jak również utrudniających z jej korzystania osobom niepełnosprawnym. Na przejściach dla pieszych przy skrzyżowaniach obniżono krawężniki do poziomu 2 cm powyżej nawierzchni. Liczne zjazdy z obniżonym krawężnikiem umożliwią niepełnosprawnym swobodne korzystanie z chodników.

9. Dane techniczne charakteryzujące wpływ na środowisko

Projektowane roboty nie stwarzają konieczności wycinki drzew i krzewów. Wybudowanie jezdni poprawi płynność ruchu, a tym samym zmniejszeniu ulegnie emisja spalin i hałasu. W stanie istniejącym nawierzchnia gruntowa sprawia, że w okresie dużego nawodnienia gruntu przejazd samochodami jest problematyczny, zaś w okresie zmniejszonej wilgotności gruntu gwałtownie wzrasta zapylenie spowodowane ruchem kołowym.

Ruch pieszy przy istniejącym stanie ulicy odbywa się całą jej szerokością, co stanowi poważne jego zagrożenie. Wybudowanie chodników wpłynie korzystnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego.

Reasumując zagadnienie wpływu inwestycji na środowisko i zdrowie ludzi należy stwierdzić, że budowa ulicy będzie miała wpływ pozytywny.

10. Wyniki badań geologiczno – inżynierskich

Dla potrzeb opracowania projektu przebudowy ulicy zostały wykonane przez uprawnionego geologa odwierty w km 0+030, w km 0+210 oraz w km 0+340.

Na podstawie odwiertów wykonanych należy stwierdzić, że w dwóch otworach grunt stanowiący podłoże dla projektowanej nawierzchni kwalifikuje się do grupy nośności G1, natomiast w otworze trzecim, tj. w km 0+340 podłoże dla projektowanej nawierzchni kwalifikuje się do grupy nośności G2. Odwiert w km 0+340 reprezentuje odcinek ulicy od km 0+270 do krawędzi jezdni ulicy Ciołkowskiego i na tym odcinku projektowana jest wymiana gruntu pod jezdnią.

Badania geotechniczne zostały zamieszczone w oddzielnej teczce.

11. Informacja o terenach zamkniętych

W otoczeniu projektowanych ulic takie tereny nie występują.

12. Informacja o terenach górniczych

Nie dotyczy.

13. Informacja o włączeniu do dróg krajowych

Nie dotyczy.

14. Informacja o włączeniu do innych dróg publicznych

Projektowana ulica posiada dwa skrzyżowania z innymi ulicami. Na początku ulicy jest skrzyżowanie z ulicą Górną (gminną), zaś na końcu ulicy jest skrzyżowanie z ulicą Ciołkowskiego (powiatową).

15. Informacja o terenach objętych ochroną konserwatorską

Nie dotyczy.

16. Informacja o terenach objętych ochroną przyrody

Projektowana ulica jak i cała Grabówka znajduje się na obszarze "Natura 2000".

17. Bilans terenu inwestycji

Teren inwestycji stanowi własność Inwestora i pozwala realizować projektowane roboty bez konieczności wykupu gruntów, przy czym skrzyżowanie z ulicą K. Ciołkowskiego jest projektowane w pasie drogowym drogi powiatowej.

18. Uzgodnienia

Rozwiązanie projektowe dostosowano do specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz do wymogów Inwestora z roboczych konsultacji.