

1.4 Opis do Projektu Zagospodarowania Terenu

1. Przedmiot inwestycji

Tematem opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy przebudowy ul. Dubiażyńskiej w Bielsku Podlaskim na działkach o nr ew. 223 (pas drogowy ul. Dubiażyńskiej), 152 i 726 (pasy drogowe ul. Grabniak).

2. Podstawa opracowania

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych aktualna na dzień 16.07.2007r,
- Pomiary terenowe własne i analiza miejscowych uwarunkowań,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych”,
- Decyzja nr 3/07, pismo Gp. 7331-2/4/07 z dnia 27.03.2007r. w sprawie lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- Decyzja, pismo Gk. 7624-7/07 z dnia 15.05.2007r. w sprawie oceny wpływu inwestycji na środowisko,
- Dokumentacja z badań geotechnicznych wykonane przez firmę „SALIX” s.c. Usługi Geologiczne Irena Data, Jan Data z Białegostoku,
- Robocze uzgodnienia z Inwestorem

3. Opis stanu istniejącego

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działkach należących do inwestora na terenie miasta Bielsk Podlaski. Początek opracowania ustalono na skrzyżowaniu z ulicą Bohaterów Września, koniec – w miejscu rozpoczęcia się istniejącej już nawierzchni bitumicznej, przy granicy administracyjnej miasta. Ulica Dubiażyńska na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię żwirową. Na sąsiednich działkach zlokalizowane są łąki, pola uprawne, las. Wzdłuż ulicy występuje szereg krzaków, których rozrost nie jest kontrolowany – zajęły znaczną część rowów oraz drzewa. Zjazdy na przyległe posesje posiadają nawierzchnię gruntową. W ciągu ulicy Dubiażyńskiej zlokalizowane są 3 przepusty i obiekt mostowy. Ulica Dubiażyńska posiada skrzyżowania z drogami bocznymi: ul. Gajową, Grabniak drogą do Pilik.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Zaprojektowano nawierzchnię bitumiczną na całej długości odcinka ulicy Dubiażyńskiej. Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Bohaterów Września do początku zwężenia jezdni przed istniejącym mostem, bezpośrednio przy jezdni zaprojektowana została ścieżka rowerowa. Będzie ona posiadała nawierzchnię bitumiczną z wyłączeniem odcinka od km 0+650 do km 0+875 gdzie wykonana zostanie nawierzchnia z kostki brukowej betonowej koloru czerwonego. Nawierzchnię ścieżki rowerowej należy oddzielić od nawierzchni jezdni za pomocą za pomocą przykręcanych elementów prefabrykowanych – ograniczników skrajni.

W sąsiedztwie zjazdu w km 1+713,41 zaprojektowano 21 miejsc postojowych (w tym 1 miejsce dla osób niepełnosprawnych). Wzdłuż parkingu przewidziano wykonanie chodnika z kostki brukowej betonowej koloru szarego.

Po obu stronach ulicy zaprojektowano pobocza gruntowe oraz rowy trapezowe.

Zjazdy na posesje wykonane zostaną jako asfaltowe, asfaltowo-żwirowe oraz żwirowe. Zjazdy będą posiadały nawierzchnię żwirowo-bitumiczną. Nawierzchnia zjazdów po stronie ścieżki rowerowej będzie wybitumowana na długości 2,0m, zaś po stronie przeciwnej na długości 1,0m od krawędzi jezdni. Przy zjeździe w km 2+540,53 należy wykonać poszerzenia o nawierzchni z kostki brukowej betonowej.

W km 1+359,13 zaprojektowano przepust drogowy o średnicy 80cm. Po obu stronach ulicy na odcinku od km 1+856,85 do km 2+186,08 przewidziano ułożenie drenażu z rur z tworzyw sztucznych o średnicy 100mm w otulinie z geowłókniny.

Wody opadowe z powierzchni jezdni, ścieżki rowerowej i miejsc postojowych odprowadzane będą do rowów przydrożnych oraz do wpustów kanalizacji deszczowej projektowanych przy skrzyżowaniu z ulicą Bohaterów Września. Na odcinku gdzie zaprojektowano parking wody opadowe będą odprowadzane za pomocą rowu krytego.

5. Wykaz powierzchni inwestycji

Powierzchnia projektowanej ulicy, ścieżki rowerowej oraz stanowisk postojowych: 21360 m².

Powierzchnia projektowanych zjazdów: ok. 777 m².

6. Tereny podlegające ochronie konserwatorskiej

Projektowana inwestycja nie jest zlokalizowana w obszarze ochrony konserwatorskiej.

7. Informacja o granicach terenu górniczego

Nie dotyczy.

8. Zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego

Na terenie projektowanej inwestycji nie ma uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania terenu.

9. Oddziaływanie na środowisko

Projektowana inwestycja nie stwarza zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia ludzi. Oddziaływanie projektowanej inwestycji zamyka się w granicach działek 223, 726, 152 i nie wpłynie na zagospodarowanie działek sąsiednich. Konieczne będzie wycięcie szeregu krzaków i 14 drzew (w sumie 30 pni) kolidujących z projektowaną inwestycją. W procesie projektowania położono szczególny nacisk na to, by wycinka drzew miała jak najmniejszy zakres.

10. Interesy osób trzecich

Zachowane zostały uzasadnione wymagania dotyczące interesów osób trzecich określone ustawą – Prawo Budowlane rozdz. 1 art. 5 ust. 2 (Dz.U. Nr 106 poz. 1126 z 2000r. z późniejszymi zmianami – Dz.U. Nr 80 z 2003r., poz. 718)

11. Organizacja ruchu

Projektowana inwestycja nie wpłynie na organizację ruchu na przyległych ulicach.

12. Różne

Projektowana inwestycja nie spowoduje zmiany zagospodarowania istniejącego i projektowanego działek sąsiednich.

Autor:

.....

1.5 Opis techniczny do projektu architektoniczno-budowlanego

1. Odwodnienie

Wody opadowe z powierzchni jezdni, ścieżki rowerowej i miejsc postojowych odprowadzane będą do rowów przydrożnych oraz do wpustów kanalizacji deszczowej projektowanych przy skrzyżowaniu z ulicą Bohaterów Września.

2. Rozwiązania sieciowe

Projektowana inwestycja koliduje z istniejącą infrastrukturą uzbrojenia terenu. Zaprojektowano budowę nowych wpustów i przykanalików kanalizacji deszczowej, rowu krytego oraz przełożenie kabla energetycznego. Projektowane rozwiązania uzgodniono z gestorami kolidujących sieci. W miejscach kolizji zaprojektowano rury osłonowe dwudzielne typu Arot 110 PE zgodnie z zaleceniami gestorów sieci /rys. 2.2/.

3. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

- jezdnia i stanowiska postojowe:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 6 cm
- podbudowa z betonu asfaltowego gr. 7 cm
- wyrównanie kruszywem o zmiennej grubości
- istniejąca nawierzchnia żwirowa

- jezdnia na odcinku od km 0+700 do km 0+930:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 6 cm
- podbudowa z betonu asfaltowego gr. 7 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku gr. 30 cm

- ścieżka rowerowa:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 25 cm

- ścieżka rowerowa na odcinku od km 0+650 do km 0+875:

- kostka brukowa betonowa 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie gr. 17 cm

- chodnik wzdłuż miejsc postojowych:

- kostka brukowa betonowa 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 5 cm

Nawierzchnię chodnika należy oddzielić od nawierzchni stanowisk postojowych krawężnikiem drogowym 20x30cm na ławie betonowej z oporem wystającym na wysokość 10 cm, a od przyległego terenu obrzeżem betonowym 6x20cm.

Sprawdzenie warunku mrozoodporności.

$h_{wymagana} = 0,50 \times 1,20$

$h_{wymagana} = 0,60 \text{ m}$

$h_{projektowana} = 0,68 \text{ m}$ Warunek spełniony.

Uwagi:

- Roboty nawierzchniowe wykonać należy zgodnie z obowiązującymi normami branżowymi.
- Koryto pod warstwy konstrukcji nawierzchni dogęszczać mechanicznie do uzyskania wymaganego wskaźnika zagęszczenia.
- Warstwy konstrukcyjne zagęszczać do wymaganego wskaźnika zagęszczenia w warunkach wilgotności optymalnej.
- Do budowy ścieżki rowerowej należy użyć kostki betonowej kl. 2 wzór fala, kolor czerwony. Nawierzchnię chodników wykonać z kostki betonowej brukowej koloru szarego.
- Po zakończeniu robót teren przyległy do projektowanej inwestycji należy uporządkować i przywrócić do stanu pierwotnego.

4. Roboty ziemne

Budowa zjazdu wymaga wykonania robót ziemnych na głębokość umożliwiającą wykonanie koryta pod konstrukcję nawierzchni. Podłoże powinno się charakteryzować wskaźnikiem zagęszczenia 1,03 i wtórnym modułem odkształcenia nie mniejszym niż 120 MPa.

Autor:

.....

Białystok, 22.10.2007r.