

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. Opis techniczny - koncepcja
2. Część graficzna
 - a) Koncepcja rozwiązań projektowych - rys. 1.1
 - b) Przekroje normalne drogi – rys. 2.1-2.2
 - c) Przekroje normalne drogi w miejscach zjazdów - rys. 3.1-.3.2

OPIS TECHNICZNY - KONCEPCJA

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest koncepcja inwestycji „Budowa ulicy Motyla z budową dróg dojazdowych 20KD-D i 19KD-D w Białymstoku wraz z infrastrukturą techniczną”

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa z Inwestorem
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- wizja lokalna
- warunki techniczne
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518)

3. CHARAKTERYSTYKA TERENU OPRACOWANIA

Teren opracowania znajduje się w województwie podlaskim, powiecie białostockim, na terenie gminy Białystok - Miasto Białystok, na następujących działkach:

- dz. geod. nr: 426/2, 312/3, 312/4, 317/2, 317/4, 318/24, 318/26, 318/10, 318/11, 318/18, 319/1, 320/5, 320/7, 323/1, 323/7, 323/13, 324/2, 324/3, 324/10, 324/4, 325, 326/6, 326/2, 327/6, 327/7, 328/6, 329/8, 332/47, 332/17, 332/20, 332/21, 332/26, 332/19, 332/18, 311/25, 311/23, 311/14, 311/20, 311/19, 311/18, 311/17, 311/27, 311/28, 311/12, 311/13, 311/10, 311/11, 311/6, 311/21, 311/22, 311/8, 310/4, 310/3, 310/5, 1013, 404 obr. Dojlidy Górne.

Początek opracowania ul. Motyla znajduje się na ul. Dojlidy Górne, natomiast koniec znajduje się na ul. Świętego Jana Chrzciciela.

W obrębie terenu opracowania występują następujące sieci: elektroenergetyczna, teletechniczna, wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej oraz gazowa.

3.1. Stan istniejący

Istniejąca jezdnia ma nawierzchnię z kruszywa naturalnego z licznymi dziurami, wybojami i koleinami.

Szerokość istniejącej jezdni mieści się w przedziale od ok. 4,0m do ok. 6,00m.

Szerokość istniejącego pasa drogowego mieści się w przedziale od ok. 6,00m do ok. 8,00m.

Istniejące pobocza są lekko zawyżone bądź zaniżone względem krawędzi drogi.

Istniejące zjazdy mają nawierzchnię gruntową bądź w ogóle nie występują.

Teren, na którym zlokalizowana jest niniejsza inwestycja stanowi obszar płaski o sporym nachyleniu. Porośnięty jest roślinnością trawiastą, krzewami i pojedynczo występującymi drzewami na sięgaczu.

3.2. Warunki gruntowo - wodne

Wynikające z opinii geotechnicznej przyjęto warunki gruntowo-wodne na poziomie G1 i G4.

3.3. Obszary chronione

Zarówno w liniach rozgraniczających teren inwestycji (tj. w liniach istniejącego oraz projektowanego pasa drogowego), jak również na obszarze, na który inwestycja ta może oddziaływać, nie znajdują się żadne formy ochrony przyrody.

4. PROJEKTOWANE URZĄDZENIA KOMUNIKACYJNE

4.1. Rozwiązanie sytuacyjno - wysokościowe

Projektuje się:

- poszerzenie jezdni do szer. 5,00m;
- przebudowę skrzyżowania: w km 0+000,00 z ul. Dojlidy Górne;
- budowę zjazdów indywidualnych;
- budowę chodników;
- przebudowę sieci elektroenergetycznej, teletechnicznej, gazowej oraz wodociągowej w miejscach kolizji z projektowanym odcinkiem drogi - według projektów branżowych;
- zieleni urządzoną – obsiew trawą oraz zagospodarowanie pozostałego terenu w pasie drogowym poza koroną drogi.

4.2. Parametry techniczne

4.2.1. Trasa dróg

Kategoria – powiatowa

Klasa techniczna – D

Kategoria ruchu – KR1

Prędkość projektowa 30 km/h

Długość trasy 821 m.

Przekrój: szlakowy o szerokości jezdni 5,00m (jezdni dwupasmowa) i spadku jednostronnym 2%; chodnik obustronny o szerokości 2,5m i spadku poprzecznym 2%.

4.2.2. Zjazdy i skrzyżowania

Zjazdy indywidualne:

Zaprojektowano zjazdy indywidualne o szerokości jezdni 4,00m. Spadki podłużne od 1% do 3%, spadek poprzeczny zgodny z niweletą tras. Nawierzchnię zjazdów zaprojektowano z kostki betonowej.

Skrzyżowania:

Zaprojektowano skrzyżowanie z ul. Dojlidy Górne oraz skrzyżowania z sięgaczami. Zaprojektowano wyokrąglenia łukami $R=6m$. Spadki podłużne w rejonie wlotu od 0,3% do 4,7%. Nawierzchnię wlotów należy wykonać o takiej samej konstrukcji.

4.3. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w oparciu o:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518);
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

4.3.1. Konstrukcja trasy głównej, sięgaczy i skrzyżowań

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni – ul. Motyla od km 0+000,00 do km 0+250,00:

- | | |
|---|--------------|
| - kostka betonowa | - gr. 8 cm, |
| - podsypka cementowo - piaskowa 1:4 | - gr. 8 cm, |
| - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem $C_{50/30}$ | - gr. 22 cm, |
| - wymiana gruntu do głębokości 100 cm | |
| - wyrównane i zagęszczone podłoże gruntowe do $Is \geq 0,98$ | |

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni – ul. Motyla od km 0+250,00 do km 0+528,00:

- | | |
|--|--------------|
| - kostka betonowa | - gr. 8 cm, |
| - podsypka cementowo - piaskowa 1:4 | - gr. 8 cm, |
| - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{50/30} | - gr. 22 cm, |
| - wyrównane i zagęszczone podłoże gruntowe do $ls \geq 0,98$ | |

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni – sięgacz 19KD-D i 20KD-D:

- | | |
|--|--------------|
| - kostka betonowa | - gr. 8 cm, |
| - podsypka cementowo - piaskowa 1:4 | - gr. 8 cm, |
| - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C _{50/30} | - gr. 22 cm, |
| - wyrównane i zagęszczone podłoże gruntowe do $ls \geq 0,98$ | |

4.4. Odwodnienie

Projektowane odwodnienie odbywać się będzie w sposób zorganizowany do projektowanej kanalizacji deszczowej.

5. PROJEKTOWANY PAS DROGOWY

Budowę przedmiotowej drogi projektuje się w istniejących liniach rozgraniczających pas drogowy oraz częściowo poza granicami tego pasa – na pasie nowo wydzielonym, powstałym w wyniku podziału działek sąsiadujących.

Proponowana koncepcja podziału działek wynika z konieczności poszerzenia pasa istniejącego. Ma ona na celu umożliwienie zaprojektowania korony drogi o wymiarach normatywnych oraz umieszczenie urządzeń i elementów związanych z obsługą drogi, zgodne z przepisami oraz zasadami BRD. Podział planowany jest w zakresie niezbędnym umożliwiającym przeprowadzenie procesu realizacji oraz późniejszą eksploatację inwestycji. Projekt przewiduje potrzebę częściowej rozbiórki istniejących ogrodzeń, jednego budynku w złym stanie technicznym a także przebudowy istniejących sieci w miejscach występowania kolizji i budowy nowych.

Koncepcję podziału sąsiadujących z istniejącym pasem drogowym działek oraz proponowaną szerokość nowego pasa przedstawiono w projekcie zagospodarowania terenu.

Opracował:
mgr inż. Katarzyna Krakos
nr upr. PDL/0112/PWBD/18