

ANALIZA W SPRAWIE PRZYJĘCIA MNIEJSZEJ SZEROKOŚCI ULICY W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH

DLA ZADANIA P.N.

„PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 105922R ULICA RONDO W
DĘBICY W KM 0+000,0 – 0+375,05”

INWESTOR: **Gmina Miasta Dębica
Ul. Ratuszowa 2
39-200 Dębica**

ADRES INWESTYCJI: **dz. nr ew. 314, 282, 320, 351 obr. 0003 Dębica;
gmina Miasta Dębica, powiat dębicki.**

OPRACOWAŁ:

mgr inż. Gabriel Sowa
upr. proj. nr K-69/01 do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

DATA OPRACOWANIA:

wrzesień 2017 r.

1. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przedstawienie analizy w sprawie przyjęcia mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających niż szerokość minimalna określona ust. 1 §7 działu II Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124) dla przebudowywanej gminnej drogi dojazdowej nr 105922R (ul. Rondo) w Dębicy.

2. Założenia projektowe.

Projekt inwestycji opracowano na podstawie następujących założeń projektowych:

- droga gminna klasy D.
- kategoria obciążenia ruchem KR1
- droga usytuowana na terenie zabudowanym w strefie zamieszkania.
- prędkość projektowa: 30 km/h
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość poboczy: min. 0,75m
- ilość pasów ruchu kołowego: 1
- dopuszczalne obciążenie na oś: 80 kN
- długość przedmiotowego odcinka drogi: ok. 375mb
- grupa nośności podłoża G3
- mrozoodporność podłoża nawierzchni $0,50hz = 0,50 \times 1,0 = 0,50m$.

Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających musi zapewniać możliwość rozmieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych.

3. Wzajemnie rozmieszczenie elementów drogi oraz urządzeń infrastruktury technicznej w charakterystycznych przekrojach poprzecznych.

Wszystkie elementy drogi oraz urządzenia infrastruktury technicznej powinny być wykonane i rozlokowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami branżowymi.

Na przedmiotowej ulicy założono zwężenie pasa drogowego w liniach rozgraniczających poniżej wymaganej najmniejszej szerokości ulicy klasy D wynoszącej 10m (ust. 1 §7 działu II Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) na niemalże całej długości drogi - prócz odcinka przy planowanym okrągłym placu do zawracania tj. około km 0+365,0. Średnia szerokość planowanego pasa drogowego wynosić będzie około

6,1m. przy maksymalnym zwężeniu do wartości 5,80m występującym w km 0+027,87 (przy granicy działek nr ew. 349, 350). Po przeanalizowaniu wzajemnego rozmieszczenia elementów drogi oraz urządzeń infrastruktury technicznej stwierdza się możliwość planowanego zwężenia pasa drogowego – jak pokazano na rysunku przekroju poprzecznego w charakterystycznym kilometrażu (km 0+027,87 – Zał.1-Przekrój poprzeczny charakterystyczny). Zagospodarowanie terenu z lokalizacją istniejących, przebudowywanych i projektowanych sieci oraz drogi uzgodniono na naradzie koordynacyjnej w miejscowym Wydziale Geodezji, Kartografii i Katastru oraz naniesiono jako projektowane do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.

4. Sposób etapowego i docelowego odwodnienia.

Odwodnienie planowanej ulicy realizowane powierzchniowo przy pomocy projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych do wpustów ulicznych projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody wprowadzone do projektowanych wpustów odprowadzane będą dwoma odcinkami projektowanych, szczelnych systemów kanalizacji deszczowej i włączane do istniejących sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych przy skrzyżowaniu z ulicą Sienkiewicza oraz w pasie ulicy Grunwaldzkiej biegnącej w wschodniej części terenu inwestycji. Planowane rozwiązanie odwodnienia (kanalizacja w dwóch niezależnych odcinkach, spadki podłużne kolektora w jednym kierunku) umożliwia etapowanie inwestycji pod warunkiem realizowania jej od miejsca włączenia do istniejącej kanalizacji deszczowej. Zastosowane rozwiązania projektowe (projektowana kanalizacja deszczowa, spadki poprzeczne i podłużne drogi oraz ograniczenie jezdni krawężnikiem wyniesionym ponad nawierzchnię) uniemożliwiają zalewanie działek sąsiednich przez wody opadowe z przedmiotowej drogi.

5. Sposób wysokościowego rozwiązania ulicy.

Planowana przebudowa ul. Rondo w Dębicy będzie realizowana w poziomie niwelety drogi istniejącej - niewielkie różnice w poziomach niwelety istniejącej i projektowanej (do około 15cm) związane są z koniecznością wyrównania miejscowych zaniżeń drogi istniejącej spowodowane intensywnym jej użytkowaniem oraz słabą podbudową i warunkami gruntowo-wodnymi. Ponadto ze względu na szerokość projektowanych elementów ulicy (jezdni i poboczy) nie planuje się wykonania żadnych skarpy czy też murków oporowych.

6. Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia.

W związku z planowaną inwestycją nie ma konieczności wykonywania prac związanych z karczowaniem drzew i krzewów – w pasie drogowym nie ma zlokalizowanych żadnych drzew i krzewów a roślinność ulokowana w sąsiedztwie drogi nie podlega ochronie prawnej np. jako pomnik przyrody.

7. Podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych.

W związku z planowaną inwestycją wykonano dwa otwory kontrolne w miejscu planowanej inwestycji i stwierdzono występowanie zróżnicowanego poziomu wód gruntowych na poziomie od 1.4 – 1.7 m.p.p. terenu. Ponadto pod warstwami nawierzchni i konstrukcji drogi stwierdzono występowanie plastycznych glin pylastych i glin piaszczystych zaliczanych do grupy nośności G3. Podłoże G3 zostanie doprowadzone do grupy nośności G1 poprzez wykonanie podczas realizacji inwestycji 15cm warstwy z gruntów stabilizowanych spoiwem (cementem lub innym spoiwem stabilizacyjnym) o $R_m = 2,5\text{MPa}$

W obszarze planowanej inwestycji nie występują tereny zalewowe.

8. Podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarze prawnie chronionym o szczególnych warunkach przyrodniczych. Ponadto realizacja inwestycji powinna wpłynąć pozytywnie na środowisko w zakresie wód powierzchniowych (budowa kanalizacji deszczowej), bezpieczeństwa ruchu (poprawa parametrów geometrycznych drogi) oraz w zakresie krajobrazu i dóbr kultury (poprawa estetyki pasa drogowego w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej).

Planowana inwestycja drogowa nie przyniesie zmian stanu dotychczasowego środowiska przyrodniczego. Na analizowanym obszarze w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanej drogi nie występują naturalne siedliska roślin i zwierząt chronionych, których istnieniu planowane prace mogłyby zagrozić.

• Ochrona powietrza atmosferycznego.

Pracujące maszyny budowlane wraz ze sprzętem towarzyszącym wykonywać będą roboty liniowe dziennie pokonując znaczne odcinki drogi (kilkaset metrów i więcej) nie powodując znaczącej emisji spalin.

Rozbudowa przedmiotowej drogi przyczyni się do poprawy warunków ruchu, zmniejszy się emisja pyłów oraz hałas podczas przejazdu samochodów po drodze.

- Ochrona przed hałasem i wibracjami.

W okresie prowadzenia robót drogowych nie będą występowały znaczące zagrożenia związane z wibracją. Źródłem hałasu mogą być pracujące maszyny do robót ziemnych, zagęszczarki, samochody ciężarowe, rozścielacze, walce drogowe, urządzenia elektromechaniczne, np. piły tarczowe do betonu.

Z uwagi na liniowy charakter robót, a co z tym się wiąże krótki termin wykonania przebudowy drogi oraz brak dłuższego stacjonarnego prowadzenia robót, uważa się za zbędne stosowanie dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem i wibracjami pracującego sprzętu.

- Ochrona wód powierzchniowych.

W czasie budowy i eksploatacji drogi nie jest konieczne zabezpieczenie składowisk materiałów używanych do realizacji inwestycji (tj. drogowych elementów prefabrykowanych: kostki brukowej, krawężników, kruszywa, itp.) przed skażeniem wód gruntowych i powierzchniowych. Pozostałe wbudowywane sukcesywnie materiały tj. kruszywo naturalne, beton oraz beton asfaltowy również nie wymagają dodatkowego zabezpieczenia przez skażeniem wód.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi odprowadzane głównie będą poprzez założone spadki do wpustów ulicznych sytuowanych na studzienkach (typowe urządzenia z osadnikiem) i odprowadzane szczelnym systemem projektowanej kanalizacji do istniejącej, miejskiej sieci kanalizacji deszczowej. W związku z powyższym nie dojdzie do zalewania działek sąsiednich wodami z drogi lub zmiany stosunków wodnych.