



BIURO PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO
15-005 Białystok ul. Sienkiewicza 82

TELEFONY: Dyrektor (085) 435538

Centrala (085) 415181


fax. 435538

BK-17 97

Białystok dnia 28 -11- 97.

DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

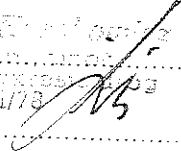
OBIEKT:	Osiedle Jana Kochanowskiego
ADRES:	m. Błk
STADIUM:	Projekt wykonawczy z przedmiarem robót branża drogowa
TEMAT:	Modernizacja ulicy Zofii Nałkowskiej
INWESTOR:	Gmina Miasta Błk

ZESPÓŁ AUTORSKI					
Branża	Imię Nazwisko Nr Upnień	Data Podpis	Branża	Imię Nazwisko Nr Upnień	Data Podpis
Architektura			Elektryczna		
Konstrukcja			Sanitarna		
Drogi	 Andrzej Ciechanowski 1997.11.28		Zielen		

Zaopiniowano pod względem:

Sprawdzono w branżach:

- | | |
|-------------------|----------------------|
| - BHP | - ARCHITEKTURA |
| | - KONSTRUKCJA |
| - P.POŻ | - DROGI |
| | - ELEKTRYCZNA |
| - SAN.-EPID. | - SANITARNA |


Andrzej Ciechanowski
konstr.-inż.
Nr 15/61/78

OPIS TECHNICZNY

Do projektu drogowego budowy ul. Nałkowskiej na osiedlu Jana Kochanowskiego w Elku.

1. Podstawa opracowania.

- umowa nr 103/97 z dnia 10.07.1997 r. dotycząca modernizacji ulic na os. J. Kochanowskiego w Elku.
- umowa nr 130/97 z dnia 20.10.1997r. rozszerzająca zakres opracowania o ul. Cmentarną i ul. Matejki.
- podkłady geodezyjne w skali 1:500 aktualne na dzień 30.07.1997r.
- protokół z rozprawy administracyjnej odbytej w dniu 7.11.1997r. w Urzędzie Miasta w Elku.

2. Zakres opracowania.

Zakresem opracowania objęto ul. Nałkowskiej. Początek opracowania (pikietaż 0+001) plac nawrotowy, koniec stanowi skrzyżowanie z ul. Dąbrowskiej.
Długość omawianej ulicy wynosi ~~170m~~ *84,5m*

3. Stan istniejący. Rozwiązanie sytuacyjne.

Ulica Nałkowskiej przebiega w istniejącym pasie drogowym. Przebieg jest zgodny z wnioskiem o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Na całej długości do pasa drogowego przylegają działki budownictwa jednorodzinnego.

Szerokość w liniach rozgraniczających wynosi 10m. Ulica posiada nawierzchnię gruntowo - żwirowo-żuźlową i chodniki przy dwóch posesjach.

W pasie drogowym występuje następujące uzbrojenie techniczne:

- wodociąg
- gazociąg
- kabel telekomunikacyjny
- kanalizacja telekomunikacyjna
- napowietrzne linie energetyczne komunalno - oświetleniowe.

Projektuje się jezdnię o szerokości 5.0m. z obustronnymi chodnikami.

4. Rozwiązanie wysokościowe.

Przy projektowaniu niwelety, wysokościowo starano się dostosować do rzędnych istniejących wjazdów (studnie kanalizacji sanitarnej wymagają regulacji).

Unikano również dużych wykopów ze względu na zachowanie przykrycia wodociągów i gazociągów.

Dlatego też niweleta jezdni niewiele odbiega od stanu istniejącego (wprowadzono normatywne spadki podłużne).

Projektowane spadki wahają się w granicy 0.5- 3 %, załamania niwelety wyokrąglono łukami o promieniu $R = 500, 600, 1500$ m.

Spadek poprzeczny nawierzchni jednostronny o wartości 2%.

5. Podłoże gruntowe. Konstrukcja nawierzchni.

Na podstawie badań gruntowych w podłożu zalegają grunty zaliczane do grupy nośności podłoża G_1 (piski, żwiry, pospółki). Górną warstwę grubości 50 cm stanowi nasyp niekontrolowany, który w trakcie robót zostanie zdjęty.

Woda gruntowa występuje na głębokości poniżej 6.0 m.

Konstrukcję nawierzchni przyjęto zgodnie z ustaleniami zawartymi z protokołem z dnia 20.07.1997r. - *Redbudowa z lewisowa nasypa grubość 30cm*

tj. rozbieralna z trylinki na podsypce piaskowej grubości ~~10 cm~~

nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8cm na podsypce cement-piaskowej

Chodniki.

z kostki betonowej gw. 6cm.
 Projektuje się z płytek betonowych wibroprasowanych $35 \times 35 \times 5$ cm na podsypce piaskowej grubości 5 cm o szerokości 1.55-1.90 m.

Wjazdy bramowe.

Zaprojektowano z kostki betonowej typu - polbruk grubości 8 cm na podsypce piaskowej grubości 5 cm i podbudowie z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie, grubości 30 cm.

Potrzeby osób niepełnosprawnych uwzględniono poprzez umożliwienie korzystania z przejść i wjazdów w poziomie jezdni lub chodników, przy skrzyżowaniach zastosowano obniżenie krawężników do wysokości 2 cm.

6. Odwodnienie.

Odwodnienie ulicy zaprojektowano poprzez kanalizację deszczową ze zrzutem do istniejącego kanału w rejonie ronda Kilińskiego. Wpusty uliczne zlokalizowano w najniższych miejscach niwelety lub przelotowo.

7. Roboty ziemne.

Roboty ziemne zostały wyliczone po wykonaniu (na całym osiedlu) pomiarów uzupełniających w miesiącu wrześniu 1997r.

Bilans robót ziemnych przedstawia się następująco:

wykop- $559m^3$ 387,07
 nasyp- $10m^3$ 2,00

8. Wyburzenia, zmiany własnościowe gruntów, wycinki drzew.

Nie przewiduje się wyburzeń, konieczności zmian własnościowych gruntów i wycinki drzew.

9. Zmiany w istniejącym uzbrojeniu technicznym wynikłe z uzgodnień i potrzeb projektowych.

Nowoprojektowane uzbrojenie techniczne będące przedmiotem umowy znajduje się w opracowaniu branży wodno-kanalizacyjnej.

- Telekomunikacje : w projekcie drogowym przewidziano ułożenie rur osłonowych na wszystkich istniejących kablach telefonicznych przebiegających pod wjazdami i przejściami poprzecznymi pod projektowanymi jezdniami.
- Wodociągi : w pasie drogowym pozostawiono rezerwę miejsca dla wodociągu.
- Studzienki kanalizacji sanitarnej, zawory wodociągowe, gazowe, hydrant : w związku ze zmianami wysokościowymi ulic nastąpi konieczność regulacji wysokości (ujęto w kosztorysie).

10. Wytyczne realizacyjne.**a) Dokumenty prawne**

Przed rozpoczęciem realizacji inwestor winien uzyskać:

- pozwolenie na budowę
- prawo do terenu

Inwestor winien również powiadomić wszystkie instytucje zainteresowane prowadzonymi robotami na terenie osiedla.

b) Zabezpieczenie urządzeń nad- i podziemnych.

Przed przystąpieniem do realizacji robót drogowych należy geodezyjnie wytyczyć oś ulicy oraz rzeczywiste przebiegi urządzeń podziemnych kolidujących z pasem drogowym.

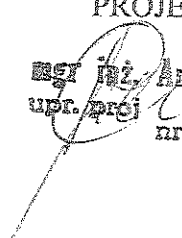
Przy wykonywaniu robót ziemnych należy szczególnie zwrócić uwagę aby prace w pobliżu uzbrojenia podziemnego wykonywać ręcznie.

c) Materiały.

Wszystkie materiały użyte w trakcie robót powinny posiadać atesty, a w przypadku kruszyw naturalnych powinny pochodzić z koncesjonowanych złóż.

Białystok - listopad 1997r.

PROJEKTANT

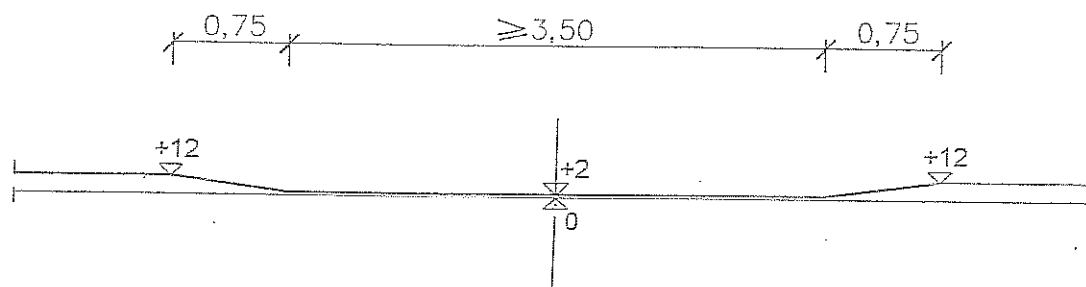

mgr inż. Andrzej Ciechanowicz
upr. proj. w specj. drogi
nr BL 97/37

WJAZD BRAMOWY

skala 1 : 50

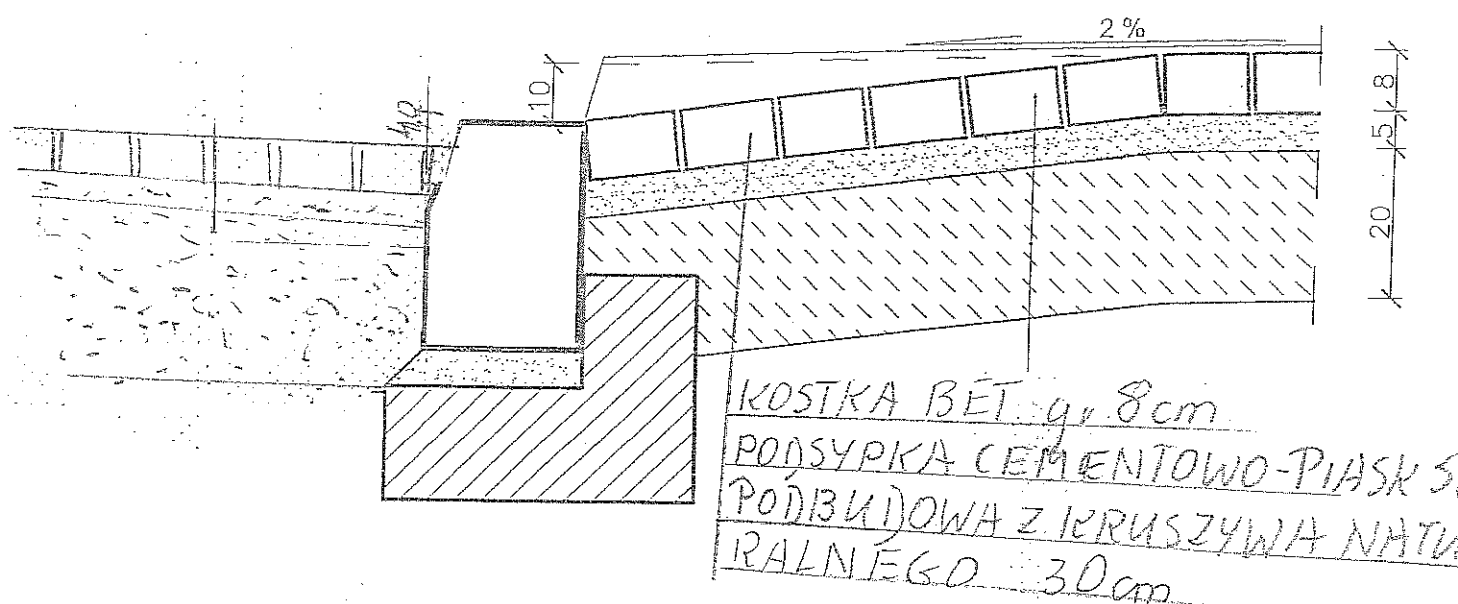


Przekrój 1 - 1



Szczegół wjazdu

skala 1 : 10



Szczegóły

skala 1 : 10

