

---

# **OPIS TECHNICZNY**

INWESTOR: *Miasto Suwałki*  
*ul. Mickiewicza 1*  
*16-400 Suwałki*

Termin realizacji inwestycji – I –III kwartał 2020r.

## **1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest budowa ścieżki rowerowej, chodnika, zjazdów, zatoki autobusowej i miejsc parkingowych na ul. Daszyńskiego w Suwałkach, województwo podlaskie.

## **2. Podstawa opracowania projektu.**

- ✓ Mapa zasadnicza w skali 1:500,
- ✓ Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/1999, poz. 430),
- ✓ Wizja lokalna oraz pomiary sytuacyjno-wysokościowe w terenie,

## **3. Stan istniejący i przewidywane zmiany.**

Na odcinku objętym opracowaniem istnieje chodnik oraz zatoka postojowa, brak jest zatoki autobusowej, ścieżki rowerowej.

W zakresie inwestycji zachodzi konieczności wycinki drzew i krzewów, kolidujących z projektowanymi rozwiązaniami. Planowane przedsięwzięcie nie wymaga wykupu gruntów.

## **Odwodnienie:**

Odwodnienie odbywa się powierzchniowo przy krawędzi jezdni a następnie do studzienek kanalizacji deszczowej i dalej do kanału deszczowego.

## **Infrastruktura techniczna:**

W pasie drogowym drogi występują następujące sieci:

- linia telekomunikacyjna,
- linia energetyczna,
- wodociąg,
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja deszczowa,
- ciepłociąg,
- linia oświetleniowa.

## **4. Rozwiązania projektowe**

### **4.1. Geometria**

Początek projektowanej trasy ścieżki rowerowej jest przy skrzyżowaniu ul. Daszyńskiego z ul. Szpitalną przy Szkole Podstawowej nr 11 w Suwałkach i łączy się ze ścieżką rowerową przy skrzyżowaniu ul. Daszyńskiego z ul. Reja. Zaprojektowano 2,0 m ścieżkę rowerową z kostki

---

betonowej brukowej bezfazowej i 2,0 m chodnik. Zaprojektowano parkingi do parkowania prostopadłego i równoległego oraz zatokę autobusową oraz peron postojowy przy skrzyżowaniu z ul. Reja.

#### 4.2. Niweleta

Generalnie niweletę dostosowano do istniejących rzędnych ulicy Daszyńskiego, istniejących budynków oraz przyległego terenu.

#### 4.3. Przekroje normalne

Projektowane elementy drogi o następującym przekroju:

- szerokość ścieżki rowerowej – 2 m
- szerokość chodników – 2 m
- spadek poprzeczny chodnika, ścieżki rowerowej – 1,0÷2,0 % (w kierunku jezdni)
- spadek poprzeczny miejsc parkingowych –2,0% (w kierunku jezdni)
- pochylenie skarp – 1: 1,5

#### 4.4. Konstrukcja i technologia nawierzchni

W oparciu o „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Nr 43, poz. 430) zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

##### zatoka autobusowa

- ✓ kostka kamienna 9/11 cm,
- ✓ podsypka cementowo-piaskowa grubości 5cm,
- ✓ podbudowy betonowe z dylatacją z betonu kl. C 16/20 o grubości warstwy po zagęszczeniu 25cm, Opór boczny stanowi krawężnik kamienny 20\*25 cm wyniesiony 12 cm w stosunku do nawierzchni, osadzony na ławie betonowej z oporem.

##### miejsca parkingowe

- ✓ betonowa kostka brukowa koloru grafitowego grubości 8 cm,
- ✓ podsypka cementowo-piaskowa grubości 5cm,
- ✓ podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm, Opór boczny stanowi krawężnik betonowy 20\*30 cm wyniesiony 12 cm w stosunku do nawierzchni, osadzony na ławie betonowej z oporem. Pasy oddzielające miejsca parkingowe należy wykonać z betonowej kostki brukowej koloru szarego.

##### ścieżka rowerowa

- ✓ betonowa kostka brukowa koloru czerwonego bezfazowa grubości 8 cm,
- ✓ podsypka cementowo - piaskowa grubości 5cm,
- ✓ podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm, Opór boczny stanowi obrzeże betonowe 30\*8cm na ławie betonowej z oporem.

##### chodniki

- ✓ betonowa kostka brukowa koloru szarego grubości 8 cm,

- 
- ✓ podsyпка cementowo-piaskowa grubości 5cm,
  - ✓ podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm,
- Opór boczny chodników stanowi obrzeże betonowe 30\*8cm na ławie betonowej z oporem.

#### 4.5. Roboty ziemne

Roboty ziemne przy omawianej inwestycji wynikają z konieczności wykonania koryta, nasypów i wykopów oraz robót związanych z odwodnieniem. W zakresie robót ziemnych należy zdjąć warstwę ziemi urodzajnej średnio grub. 20 cm. Część będzie wykorzystana do humusowania z obsianiem trawą warstwą grub. 10 cm nowych pasów zieleni.

Roboty ziemne w rejonie usytuowania urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnych środków ostrożności i pod nadzorem właścicieli tych urządzeń tak, aby nie nastąpiło ich przerwanie lub uszkodzenie.

#### 4.6. Odwodnienie

Odwodnienie projektuje się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych przy krawężniku poprzez zastosowanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanych wpustów ściekowych i dalej do kanału deszczowego.

#### 4.7. Zieleń

Przy omawianej inwestycji zachodzi konieczność wycięcia drzew i krzewów kolidujących z rozwiązaniami sytuacyjno – wysokościowymi. Zaprojektowano również zieleńce.

#### 5. Rozbiórki

brak

#### 6. Roboty branżowe

brak

#### 7. Organizacja ruchu.

Wykonawca robót ma za zadanie opracować, uzgodnić i wprowadzić powykonawczo projekt stałej organizacji ruchu drogowego.

Podczas realizacji rozbudowy drogi nie przewiduje się jej całkowitego zamknięcia dla ruchu drogowego. W trakcie prowadzenia robót należy zapewnić całkowite bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom drogi. Szczególną uwagę należy zwrócić na oznakowanie i zabezpieczenie robót po zakończeniu zmiany i na okres od zmierzchu do świtu.

#### 8. Zajętość terenu.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane w mieście Suwałki, pow. suwalski, woj. podlaskie na działkach o numerach ewidencyjnych:

*21158/2, 21164, 21165/1, 25699, 21166/3, 21167/3, 21168/8, 21170/3, 21168/7, 21170/2, 21170/1, 21169/2, 21171/2, 21172/2, 21172/1, 21173, 20996/11, 21713/5, 21712/1, 21713/6, 21712/2, 21711/2, 20996/10, 21711/1, 21710, 21709, 21093, 21096, 21099/2.*

---

## **9. Dane informacyjne.**

Teren pod planowaną inwestycję nie znajduje się na terenach zamkniętych oraz górniczych. Przewidziano rozwiązania projektowe zapewniające pełną dostępność osobom niepełnosprawnym tj. normatywne spadki podłużne i poprzeczne, obniżone krawężniki na przejściach dla pieszych, skrzyżowaniach i wjazdach na posesje.

## **10. Wpływ inwestycji na środowisko.**

Inwestycja ma na celu wykonanie układu komunikacyjnego. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko projektowanej inwestycji w fazie wykonawstwa i eksploatacji. Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy.

Wprowadzono warunek unieszkodliwienia odpadów z rozbiórek. Zagospodarowanie mas ziemnych odbywać się będzie zgodnie z Ustawą o odpadach.

## **11. Uwagi końcowe.**

- Roboty należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających uprawnienia do kierowania danym zakresem robót.
- Roboty należy prowadzić zgodnie z niniejszą dokumentacją wykonawczą, zasadami wiedzy technicznej oraz normami i normatywami stosowanymi w budownictwie drogowym.
- Punkty główne dróg opracowano w układzie współrzędnych państwowych.
- Niwelację terenu wykonano dowiązując się do reperów państwowych.
- Wszelkie odstępstwa od stanu opisanego w dokumentacji, zmiany lub rozwiązania zamienne należy zgłaszać Inspektorowi Nadzoru Inwestorskiego oraz Autorowi opracowania.