

Analiza przyjęcia mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających

Projektowana inwestycja dla zadania pn.: „Rozbudowa drogi gminnej ul. Zagłoby na odcinku od skrzyżowania z ul. Chełmską do skrzyżowania z drogą gminną ul. Wołodyjowskiego w Chełmie Śląskim”

Lokalizacja: działki o numerze ewidencyjnym: 1763/657, 1586/659, 2148/383, 2150/381, 2151/381, 2152/381, 2153/381, 2154/381, 2155/381, 2156/381, 2157/381, 2158/381, 2159/381, 2313/380, 2315/380, 371, 1234/362, 2161/344, 1429/344, 1432/361, 1431/361, 1452/347, 2266/347, 2267/347, 1278/347, 349, 350, 1761/351, 1765/316, 1124/317, 348, 1951/341, 1275/339, 1274/339, 2149/383, 2149/383, 2270/347, obręb 0001 Chełm Śląski, jedn. ewid. 241405_2 Chełm Śląski, pow. bieruńsko-łędzki, woj. śląskie.

Z uwagi na trudne warunki terenowe tj. bardzo wąski pas drogowy wynikający z istniejącego zagospodarowania terenu i bardzo bliskiej zabudowy budynków mieszkalnych jednorodzinnych została zaprojektowana mniejsza szerokość ulicy w liniach rozgraniczających niż określona w §7 ust. 1 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. Nr 43 poz. 430).

Zgodnie z §7 ust. 1 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. Nr 43 poz. 430) szerokość ulicy w liniach rozgraniczających dla drogi klasy D, jaką jest ul. Zagłoby powinna wynosić 10m.

Mniejsza szerokość ulicy została przyjęta po przeprowadzeniu analizy obejmującej:

1. Wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej w charakterystycznych przekrojach poprzecznych.

Długość analizowanego odcinka drogi wynosi ok. 598mb. W stanie istniejącym jezdnia drogi ul. Zagłoby ma zmienną szerokość na swojej długości, wahającą się w granicach 4,2-4,3m, natomiast szerokość pasa drogowego mieści się w granicach 3,6-5,7m. Jezdnia drogi ul. Zagłoby wykracza poza granice działki drogowej. Posiada liczne ubytki i nierówności, które powodują zastoiska wód opadowych przed posesjami właścicieli prywatnych. Ze względu na jej małą szerokość i brak mijanek pobocza w stanie istniejącym są rozjeżdżone. Istniejąca zabudowa znajduje się po obu stronach przedmiotowej drogi. Istniejące ogrodzenia posesji znajdują się w odległości 0,30-2,2m od krawędzi jezdni. Ponadto na całej długości przedmiotowego odcinka drogi znajdują się słupy sieci elektroenergetycznej oraz sieci teletechnicznej, większość z nich usytuowana jest w bardzo małej odległości od krawędzi jezdni, która wynosi 0,3-0,5m.

Zaprojektowana szerokość ulicy wynosząca 4,5m zapewnia zlokalizowanie wszystkich elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej w projektowanym pasie drogowym i nie wymusza konieczności ich przebudowy, co znacznie zwiększyłoby koszty realizacji przedmiotowej inwestycji. Ponadto nie powoduje konieczności przebudowy ogrodzeń działek prywatnych, co mogłoby być przyczyną sporów społecznych.

W analizowanym przekroju poprzecznym zlokalizowano:

- a) Elementy ulicy
 - pobocze o szer. 0,75m oraz opaski bezpieczeństwa o szer. 0,50m
 - jezdnia szer. 4,5m z zastosowaniem mijanek o szer. 2,0m
 - odwodnienie powierzchniowe
- b) Urządzenia infrastruktury

- sieć teletechniczna (sieć istniejąca)
- sieć elektroenergetyczna (sieć istniejąca)
- kanalizacja sanitarna (sieć istniejąca)
- gazociąg (sieć istniejąca)
- wodociąg (sieć istniejąca)

2. Analizę ruchu na drodze

Z przeprowadzonych pomiarów ruchu oraz analizy struktury rodzajowej pojazdów poruszających się po przedmiotowym odcinku drogi ul. Zagłoby wynika, iż przedmiotowa droga ma za zadanie jedynie umożliwienie dojazdu do posesji prywatnych, które znajdują się wzdłuż ul. Zagłoby. Poruszające się pojazdy to głównie samochody osobowe. Droga nie pełni funkcji połączenia strategicznych punktów miejscowości, a co za tym idzie, przyjęta szerokość drogi będzie wystarczająca dla istniejącego oraz prognozowanego ruchu.

3. Sposób etapowego i docelowego odwodnienia ulicy.

Odwodnienie powierzchniowe projektowanej jezdni będzie realizowane dzięki układowi spadków poprzecznych oraz podłużnych, kierujących wody opadowe do projektowanych wpustów oraz do korytek ściekowych. Projektowana kanalizacja deszczowa zostanie podłączona do istniejącej kanalizacji deszczowej biegnącej pod drogą ul. Wołodyjowskiego w miejscu istniejącej studni.

4. Sposób wysokościowego rozwiązania ulicy.

Rozwiązanie wysokościowe ulicy zaprojektowano w dowiązaniu do rzędnych istniejącego terenu przy zastosowaniu normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych projektowanej ulicy, które również zapewnią prawidłowy spływ wód opadowych.

5. Wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia.

W obszarze inwestycji nie występuje wartościowe zadrzewienie o charakterze pomników przyrody czy znaczących wartościach przyrodniczych lub krajobrazowych, lecz wzdłuż przedmiotowej drogi znajduje się zieleń niska oraz wysoka. Brak poszerzenia pasa drogowego ograniczy konieczność nadmiernej wycinki zieleni.

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

Na podstawie przeprowadzonych badań do głębokości 2,0-3,0m ppt nie stwierdzono występowania ciągłego poziomu wód gruntowych, natomiast występowanie wód gruntowych o charakterze naporowym ze stabilizacją na poziomie 0,7m ppt zaobserwowano w jednym z otworów badawczych na głębokości 1,3m ppt. Na analizowanym obszarze występują grunty o dobrej nośności do głębokości 0,7-2,0 m. Teren planowanej inwestycji nie znajduje się w obszarze terenów zalewowych.

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

Z uwagi na przebudowę drogi o nawierzchni twardej na długości mniejszej niż 1km przedmiotowa inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie oddziaływać na środowisko, a co za tym idzie nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Planowana inwestycja w żaden sposób nie wpływa na zanieczyszczenie powietrza, gruntu i wód. Nie zmienia stosunku nasłonecznienia dla działek sąsiednich oraz nie powoduje naruszenia istniejących stosunków wodnych.

Inwestycja nie wymaga stosowania dodatkowych elementów ochrony środowiska. Wykonanie nowej warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno asfaltowej SMA8/S/50/70 o gr. 4cm z kruszywa o drobnym uziarnieniu pozwoli na zmniejszenie hałasu od kół poruszających się drogą samochodów.

Odwodnienie powierzchniowe projektowanej jezdni będzie realizowane dzięki układowi spadków poprzecznych i podłużnych. Na całym odcinku objętym opracowaniem projektuje się spadek jednostronny o wartości 2% w kierunku południowej krawędzi jezdni. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 §19.1. ścieki deszczowe z określonych zlewni tj. droga gminna klasy D nie wymagają podczyszczenia.

Projektowana inwestycja nie warunkuje powstania żadnych nowych źródeł powstawania odpadów stałych o charakterze gospodarczo – komunalnym, nie przewiduje się dodatkowych miejsc lokalizacji kontenerów i kubłów na odpady stałe, zatem projektowana inwestycja nie narusza ustaleń ustawy z 14 grudnia 2012r o odpadach, z późniejszymi zmianami. Wszelkie odpady budowlane powstałe w trakcie prowadzenia robót budowlanych zostaną zagospodarowane zgodnie z postanowieniami zawartymi w w/wym. ustawie o odpadach.

8. Uwarunkowania finansowe

W przypadku poszerzenia działki drogowej do normatywnej szerokości wynoszącej 10m, koniecznym byłby wykup dodatkowych powierzchni działek prywatnych, a co za tym idzie wzrost kosztów planowanej inwestycji.

Mając na uwadze wszystkie powyższe czynniki, przyjęta szerokość pasa drogowego jest optymalną, zapewniającą bezpieczeństwo, komunikację ruchu na drodze oraz usytuowanie sieci, nie rodzi konieczności wycinki drzew oraz likwidacji ogrodzeń, co mogłoby prowadzić do powstawania sporów społecznych. Ponadto ze względu na mniejszą zajętość działek prywatnych nie obciąża finansów publicznych.

Jednocześnie informuje, że przyjęta mniejsza szerokość ulicy w liniach rozgraniczających spełnia warunek określony w §6 w/w rozporządzenia tj. zapewnia możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią niezwiązanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych.

Opracował:

dr inż. Krzysztof Michalik
nr upr. 58/86